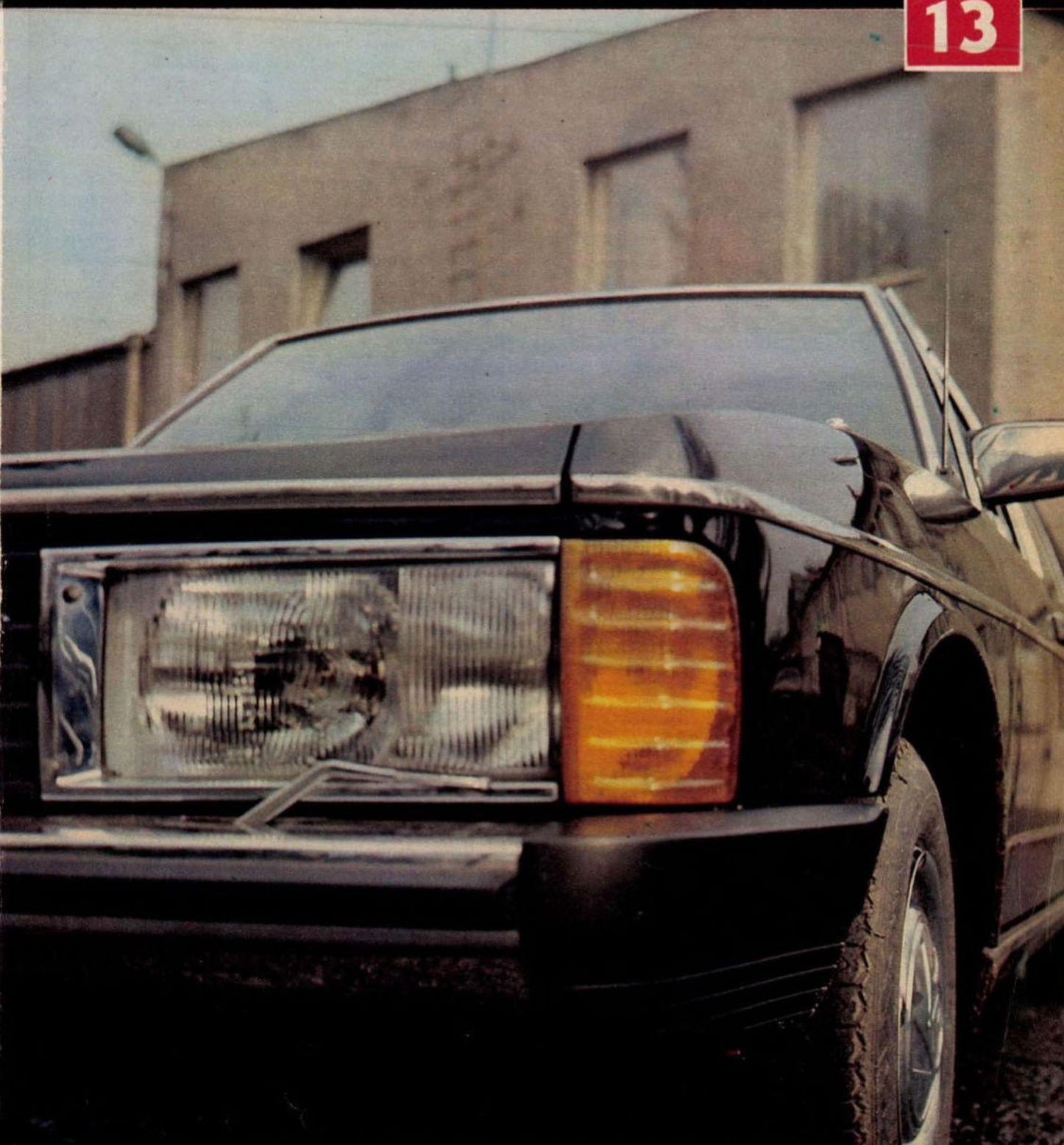


autó-motor

1980
JÚLIUS

13





Útközben

sok szépet, érdekességet, de furcsaságot is lát az ember – írta egyik kedves olvasónk, Bayer Emil, aki nem először kölcsönöz nekünk felvételeket fotóalbumából. Most csak két képnek jut itt hely, de úgy véljük, hogy az egyik spanyol autópálya mellől kiemelkedő oszlopon látható csokoládéreklám, amely nem más, mint egy ki-selejtezett áruszállító kocsi, elég feltűnő, ötletes propagálója a csokoládégárnak. Az európai körútról hazafelé tartva, Bécs egyik forgalmas utcájában pedig a háromkerekű kis dobozautó csalogatta elő fényképezőgépét, bár mint említi, ilyen és ehhez hasonló motoros alkotmányok mind gyakrabban láthatók a zsúfolt nagyvárosokban.



a m AZ AUTÓ-MOTOR 1980/13. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Fiatal emberek – öreg járművek (L. Gy.)	– –	3
Akik az utat tisztán tartják (Földvári András)	– – – – –	4–5
Tanácsi forgalomszervezés (dr. Varga Emil)	– – – – –	6
Hamburgi beszélgetés az autózás jövőjéről (Tatár Imre)	– – – – –	7–9
Mozaik	– – – – –	10–11
Autósoknak – Kocsivételi sorszámok	– –	12
Izzólámpák cseréje (Kisvölcssey András)	– –	13
Ismerd meg hazádat! – Szombathely (Túri P.–Almássy T.)	– – – – –	14–15
Fények és jelzések (Almássy Tibor)	– – –	16–17
Új autóm van – Mivel mossam? (Shell-tanácsadó)	– – – – –	18–19
Autók és árak – Vásárnaplár	– – – –	20
Képes Híradó – Milyen forrón eszik a kását? (L. Gy.)	–	21
Technikai szemle (L. Gy.)	– – – – –	23–25
Újdonságok a Ladán (Göz Zsigmond–Hebling Vilmos)	– – –	26–27
Légtelelő – Solymárról (–jó)	– – – –	29
T613 Special (Dipl. Ing. Kamill Procházka)	–	30–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék	– –	35
Egy autócseré tanulságai (Surányi Endre)	– –	36–37
A tárgyalóteremből (dr. Imre Iván)	– – –	39
Egy híres autó újjászületése (–almássy)	– –	40–41
Nagyvárosi zajártalom (–i)	– – – –	44
A „Csúcsforgalom” postója (Szerk.: Juhász Andor)	– – – – –	44
Színes kockák (–ai–)	– – – – –	45
Horex, de nem a régi	– – – – –	46
Pakktáska-recept (Kratochwill Balázs)	– –	47
Fölszállott az autó... (Surányi Péter)	– –	48–49
7 nap Párizsban (Rózsa György)	– – – –	51
Laurin & Clement	– – – – –	53
Mi lett vele? – Töreki L. (–ergyé–)	– – –	54
Motorosok olimpiája	– – – – –	54
Túraautó-EB	– – – – –	55
Rali-EB és -BEK – ... Ferjancz/Tandari (Surányi Péter)	– – – – –	57
Motoros OB-forduló a Mátrában – Magyar siker Csehszlovákiában (Stampay István)	– – – – –	58
Salgó Kupa – Kamikázék versenye	– – –	59
Keresztretjvény – Találja ki	– – – –	60
Humor – A zöld szemű hölgy (Ford.: Szirmai Marianne)	– – – –	61
... és amiről még beszélnek (G. Rossi)	– –	63

CÍMLAPUNKON: A különleges Tatra
(Ismeretése a 30–33. oldalon)

Fotó: Procházka

HÁTLAGUNKON: Ég és föld között

Fiatal emberek -

Akiknek módjuk volt arra, hogy közel kerüljenek a régi autók vagy motorok restaurátoraihoz, azokhoz a lelkes ezermesterekhez, akik a pusztulás nyomait mutató fémet és fát újjá tudják varázsolni, csak a legnagyobb elismeréssel szoktak beszélni arról, amit ilyenkor láthatnak.

Úgy érzem, csak fokozódik a csodálat, amikor megtudjuk, hogy valami belső láztól hajtva minden szabad percüket, fárasztó éjszakájukat és a munkán kívül pénzük jó részét is arra áldozzák, hogy megbénult szerkezeteket, törött kerekeket serkentsenek újbóli mozgásra.

És még csodálatosabb, hogy nem is ősz hajú veteránok, hanem többnyire játékos kedvűnek tűnő fiatal emberek, akik bámulatos szakszerűséggel, példás türelemmel képesek bibelődni, veritékezve küzdeni egy-egy öreg karbidlámpa vagy egy parányi rézcsavar megalkotásáért.

Nehéz felelni arra, hogy miért teszik. Épp oly nehéz erre válaszolni, mint annyi más hivatásszeretettől, alkotni vágyástól hajtott művészi, tudományos építőmunka mozgató erejére. Talán azért a pillanatokért, amikor valamilyen alkalom, találkozó napjain felvonulhatnak a pompásan ragyogó, egészségesen pöffögő motorokkal, automobillal és a rájuk várakozó nézősereg koszorújából árad feléjük a biztató elismerés? Vagy az ilyenkor elnyerhető szerény díjak, plakettek, zászlócskák csábítanak őket?

Nehéz megtalálni a magyarázatokat, hiszen ha vannak, azok sem lehetnek egyformák. Annak viszont csak örülhetünk, hogy fel-



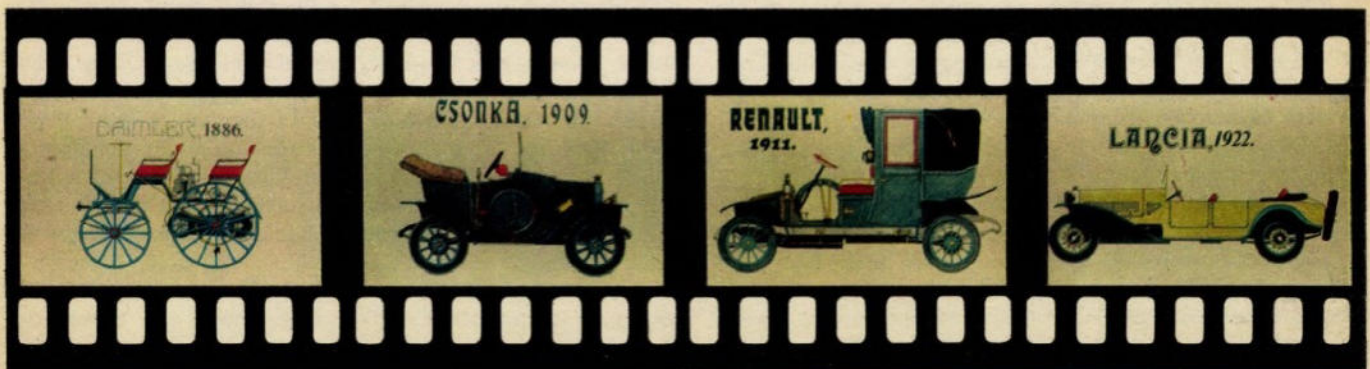
öreg járművek

támadt és működik valamilyen hajtóerő. Sajnáljuk azonban, hogy idén csupán egyetlen alkalom kínálkozik már az öreg járművek gazdáinak, építőinek ünnepélyes találkozására. A Magyar Autóklub csongrádi csoportja rendezte ezt a hagyományos, immár tizedik, tehát jubileumi nemzetközi programot. Ott bizonyára nagyon sokan lesznek, hiszen jól tudjuk, hogy az ilyen események, a régi járművek látványa iránt mekkora ma nálunk az érdeklődés. Nem véletlen, hogy a Magyar Diafilmgyártó Vállalat is most hozott forgalomba egy sorozatot „Régi

autók” címen. A 25 híres kocsis ismertetését Bálint Sándor múzeológus szövege kíséri a normál és a leica méretű diasorhoz tartozó füzetben, illetve a vetíthető színes rajzokhoz, amelyeket Mandel Tamás készített ugyancsak dicséretes gondossággal. Igaz, ezek a meglepően olcsó, néhány forintot színező filmzalagok sajnos még csak Pesten, a Diafilm Miniboltban vásárolhatók, de reméljük, így is sokakhoz fognak eljutni, fiataloknak és idősebbeknek egyaránt szerez majd örömet a régi metszetek varázsával ható autórajkok látványa.

A művészi grafika és a

valóság sok esetben közösen segít bennünket a régi járművek megismeréséhez. A fényképen látható, 1901-ből származó, Laurin & Klement életre keltése a vesszőfontú oldalkocsival a fiatal Kisapáti József munkáját dicséri. Nagyon szeretnénk, hogy vele és motorjával — amelyről még lapunk 53. oldalán is közlünk képeket — ugyancsak találkozhatnának az érdeklődők augusztus elején Csongrádban. És szeretnénk, ha minél több régi motor, régi autó bemutatására minél gyakrabban, minél több helyen teremtenének lehetőséget az ilyen események rendezői. L. Gy.



AKIK AZ UTAT TISZT

Az autópálya leállósávján lassan dőögtek a személykocsik, 50—100 méterenként megálltak, utasaik kiszálltak, ezt-azt felszedtek a földről, aztán bedobták a csomagtartóba, majd visszaültek a vezető mellé. Közben sárga kukautók húztak el az úton. A bennülők talán észre sem vették a szorgos gyűjtőöket, beszélgetés közben unottan hajigálták ki az ablakon a fölöslegessé vált holmikat.

Ilyen jelenettel persze nem találkozunk az M3-on, csak a fordítottjával. Kár, mert amíg így van, nem hagyjuk abba a szemetelést.

Az autópályák mentén, 50—60 kilométeres szakaszok felügyeletére mérnökségeket szerveznek, olyan bázisokat, amelyekről irányítják és el is végzik a pálya rendszeres karbantartását, üzemeltetését. A 24 órás útellenőrző szolgálat mindent megfigyel, a kisebb hibákat a szolgálati autó vezetője, a nagyobbakat az URH-rádióon riasztottak hozzák rendbe. Napjában nyolcszor fordul a kocsik az M3-on. Kell is, mert ezen az autópálya-torzón még hiányzik a segélyhívó telefon, amelyen az autózók az úti hibákról is szólhatnának.

Ezen az autópálya-mérnökségen, Gödöllő határában, gépek, seprő, úttartozékosító, oszlopmosó, korlátmosó, táblamosó, kaszáló, szóró, ekéző, hómaró, meg mindenféle más berendezés és nyolcmillió forint költségvetés szolgálja, hogy télen-nyáron szép úton, nyugodtan közlekedhessünk a 23,5 kilométer hosszú pályán.

A téli és a nyári üzemeltetés más-más munkát jelent a mérnökség dolgozóinak. Ha nem kell az út járhatóságán munkálkodni, lehet szépíteni. A nyári időszak a tisztogatásé, a víz-elvezető rendszer felújításáé, a fű gépi és kézi kaszálásáé

(közel egymillió m² füvesített terület szegélyezi az M3-t). Hetente kétszer végigsöprik a leállósávot, kitakarítják a parkolóhelyeket.

A fák és a Kresz-táblák között az egyik különbség, hogy az utóbbiak nem állva hálnak meg. A forgalom gondoskodik arról, hogy ne az enyészet végezzen a jelzésekkel, hanem az autók lökhárítója. Az idén 20 táblát, 600 vezetőoszlopot, 800 folyóméter korlátot cserélnek ki, nagy részük egy-egy rossz kormánymozdulat következményeképp ment tönkre.

Sok országban működik a miénkhez hasonló mérnökség. Mindnek megvan a maga munkája. Nem tudjuk, másutt mennyit okoznak ebből a vandál kezek, nálunk



Megtisztul a vezetőoszlop



A mérnökség járművei bevetésre készen

mindenesetre sokat. Néha az az ember érzése, hogy ha nem lenne olyan nehéz, talán még az utat is elvinnék. Mint ahogy elviszik a parkolóhelyek betonhoz láncolt kukáit, a két pálya közti üzemi utat elzáró láncot.

Főt közelében az elválasztósávot őrző dróthálót lyukasztják ki, hogy kényelmesen sétálhassanak át az úton. Hiába figyelmeztet a régebbi pálya, az M7-es példája,

amelyen Érd közelében már több gyalogosbaleset is volt.

Vannak, akik mint Sándor, József, Benedek a meleget, zsákban hoznak — szemetet. És az út mellett el is dobják, hadd élénkítse az olajosflakonok és sörösüvegek egyhangúságát. (Talán jótékony hatással lesz a söröspalackok betéti díjának júniusi felemelése.) Hagynak az úton lepottyant téglát, ládát, hullámpalát,

„Éppen csak pénzzel tömött táskát nem” — mondta a kukás autó rakodója. Kocsijuk hetente kétszer odavissza végigjár a pályán, és az út mentén meg az elválasztósávon talált szeméttel e két úton meg is telik a tartály. Amit a parkolóhelyeken találnak, arról még a 18 éven felülieknek szóló filmekben sem esik szó, itt is hadd elégedjen meg egy szubjektív véleménnyel e sorok írója:

SZTÁN TARTJÁK (és akik nem)



Gépi kaszálás

(Favics Péter felvételei)



Szemétygyűjtés — kézzel



A markoló — szemétygyűjtésre még nem gazdaságos

egy ideig bizonyos, hogy nem lesz kedve a parkolóhely asztaláról uzsonnázni.

A pálya mentén nincs egyetlen W. C. sem, ha igaz, az idén már lesz. De télen akkor sem használhatjuk, mert nem fűtött, a fagy miatt vízteleníteni, és ezért bezárni kell. Nyáron meg éjszakára zárják be, noha a szükség nem a napszak függvénye, de a vagonbiztonság az.

És ha van nyitott W. C.? Az M7-es mentén a körháziló felügyelő nénijét ketten szóval tartották, a harmadik pedig szépen leszerelte a mosdók szifonját, tekintve, hogy akkor ez éppen hiánycikknek számított. (Őszintén reméljük, hogy a W. C.-csészék árusításában nem lesz fennakadás.)

A gyalogos-felüljáróról köveket, kavicsokat dobálnak a gyerekek, egy olvasói levél

csúzlival szélöltő ablakról, megsebesített utasról tudósít; hát igen, valahogy nekik is agyon kell csapni az időt. Vagy az autóst... egy nyitott kocsiba féltéglá szállt, szerencsére néhány centire elkerülte a vezetőt.

Mindezekkel senkinek sem akarjuk elvenni a kedvét az autózástól. (Nem is tudnánk.) Néhány hónap, és tovább gyarapszik majd az autópálya, mindnyájunk öröme.

Mert velünk örülnek azok a kevesek is, akik összemocskolják, tönkreteszik, veszélyeztetik utunkat.

A szemétygyűjtő autóból minduntalan kiszálló férfi fáradt legyintéssel kommentálta az örömhírt: „Ha átadják Hatvanig, járhatunk egész héten.”

Miért kell, hogy igaza legyen?

FÖLDVÁRI ANDRÁS

A közúti forgalmi rend kialakítására és a közúti jelzések elhelyezésére vonatkozó rendelkezéseket a 2/1976. (II. 29.) KPM számú rendelet tartalmazza. A jogszabály bevezető részében szabályozza a hatásköri kérdéseket. Ezek szerint országos közúton, ideértve a vasúti kereszteződést és a városi átkelési szakaszt is, a forgalmi rend kialakítása a KPM ügyi területi szerveinek a feladata. Tanácsi közúton, közforgalom számára megnyitott saját használatú úton és vasúti kereszteződésben az ügyi feladatokat ellátó tanácsi szervek feladata a forgalmi rend kialakítása.

A „KPM ügyi területi szervein” a közúti igazgatóságok értendők, a „tanácsi ügyi hatóságokkal” kapcsolatban pedig azt kell tudni, hogy a jogszabály a hatáskört a fővárosi, megyei városi és megyei szakigazgatási szervek részére tartja fenn. Így azután Budapesten a Közlekedési Főigazgatóság, megyei városokban és megyékben pedig az ügyi feladatokat ellátó szakigazgatási szerv jár el forgalomszervezési kérdésekben.

A 2/1976. (II. 29.) KPM számú rendelet meghatározta a feladatokat. A rendelet megjelenése után a tanácsi szerveknek módjukban állott a forgalomszervezési feladatokat ügyrendjükbe felvenni, és hozzákezdeni az előírt feladatok végrehajtásához. A jogszabály ugyanis a forgalmi rend kialakítására határidőt jelölt meg, amelyet később a 7/1977. (XII. 10.) KPM számú rendelet módosított, de a forgalmi rendet egy meghatározott idő alatt mégis ki kellett alakítani. Ez két szakaszban történt meg.

Az első szakaszban, 1977. december 31-ig Budapesten a Dráva utca, Dózsa György út, Kerepesi út, Mező Imre út, Hámán Kató utca, Soroksári út, Ferenc körút által határolt területen, a városok főútvonalain és azokon az útvonalakon, ahol tömegközlekedési eszközök közlekednek, továbbá az országos főútvonalon történt meg a forgalmi rend kialakítása.

A második szakaszban, 1979. december 31-ig minden egyéb helyen ki kellett alakítani a forgalmi rendet.

TOBB PARKOLÓHELY – BIZTONSÁGOSABB KÖZLEKEDÉS

A meglévő forgalmi rend felülvizsgálatára és az új forgalmi rend kialakítására Budapesten kezdetben a rende-



TANÁCSI FORGALOM-SZERVEZÉS

let által megjelölt területen került sor. Az új forgalmi rend értelmében a VI., VII. és VIII. kerület külső területeinek több utcájában egyirányú forgalmat vezettek be, aminek következtében összefüggő egyirányú utcahálózatok alakultak ki. Ez lehetővé tette a parkolóhelyek számának növelését, és biztonságosabbá tette a közlekedést. A későbbiekben a forgalmi rend felülvizsgálata Budán az I. kerületben folytatódott, majd sor került a II., III., XI. és XII. kerületek forgalmi rendjének kialakítására. Egyidejűleg felülvizsgálták az egy- és két-számjegyű és egyéb főútvonalak fővárosi bevezető szakaszait is. Ezt követően a jelzőtáblákat nagyméretű fényvisszaverő táblákra cserélték ki.

A forgalmi rend kialakítását természetesen nemcsak Budapesten végezték el.

FELÜLVIZSGÁLATOT ÖTÉVENKÉNT

A forgalmi rendet a körülmények változása esetén, de legalább ötévenként, felül-

kell vizsgálni, és a szükséghez képest módosítani kell. Változtatásokra az utóbbi években, viszonylag gyakran került sor.

A forgalmi rend állandó jelleggel csak az ügyi hatóság határozata alapján változtatható meg, vagyis a közúti jelzéseket is csak határozattal lehet megváltoztatni. Egy adott útszakasz vagy csomópont esetében az elrendelt intézkedéseket egyetlen határozatba is lehet foglalni. Közúti jelzések létesítésére vagy megszüntetésére a határozat rajzi melléklete utal, jelzőlámpák tekintetében a kiviteli tervdokumentáció illetékes. A jelzőtáblák és jelzőlámpák elhelyezését általában térképeken is feltüntetik, és külön jelzik a tanácsok, illetve a KPM közúti igazgatóságai kezelésében levő közúti jelzéseket.

KÖZLEKEDÉS- FEJLESZTÉS ÉS FORGALOMSZERVEZÉS

A forgalomszervezést nálunk még nem kezelik súlyának és jelentőségének megfelelően, az utóbbi évek ta-

pasztalatai azonban arra mutatnak, hogy jelentőségét széles körben kezdik felismerni. A forgalomszervezés jellemző volt, és bizonyos mértékben jelenleg is jellemző a balesetcentrikusság. Ezzel a szemlélettel nem lehet egyetérteni, mert a forgalomszervezés nem csupán baleset-elhárítás. A közlekedési balesetek megelőzése döntő jelentőségű kérdés, de a forgalomszervezést nem lehet a baleset-elhárítással azonosítani.

A 2/1976. (II. 29.) KPM számú rendelet a Kresz után a közlekedéssel kapcsolatos legjelentősebb jogszabály. Rendelkezéseit általában csak a szakemberek ismerik, ezért szükségesnek tartottuk egyes rendelkezéseit olvasóinkkal megismertetni. Érdekesként megemlíthető még, hogy ez a jogszabály rendelte el az úton dolgozók részére narancspiros színű védőmellény használatát. Ugyancsak ez a jogszabály rendelkezett arról is, hogy a rakodási terület biztosítására kiadott engedélyeket meghatározott időpontig vissza kell vonni.

Dr. Varga Emil

Hamburgi beszélgetés az autózás jövőjéről



— Szenátor úr, milyen jövője van Hamburgban az autónak és az autózásnak?

Ezt a kérdést tettem föl a nagy nyugatnémet kikötő környékén járva Volker Lange szenátornak, aki voltaképpen a tartományi rangú város közlekedési minisztere. Izgatott a probléma, hogy ma, az olajválság és más gondok idején, miként alakul a motorizáltság ebben a metropolisban, mit várnak: fejlődést vagy hanyatlást?

A válasz megnyugtatóan hangzott:

— Valamikor, az első olajválság és a félelmek időszakában, úgy számoltunk, hogy Hamburgban 1990-re az ezer főre eső személykocsik száma az 1974-es 276-ról 315-re emelkedik. Azóta kiderült, hogy borúlátóak voltunk, ma már arra számítunk, hogy ez a szám 380 lesz. Mennyi ez ténylegesen? Hamburg 1 millió 700 ezer lakójának 600 ezer autója van, s tíz esztendő múlva kevesebb lakónak (sajnos csökken a lélekszám) ennél jóval több lesz. Ha magunk elé képzeljük a jövőendő forgalmat, izgalmas látványtárral lelki szemünk elé: gépkocsik

nyüzgése az úttesten napközben meg fogja közelíteni a csúcsforgalmi szintet. Más szóval alig lesz különbség a reggeli-délutáni forgalom, valamint a dél körüli között.

KÖZLEKEDÉSI TUDATHASADÁS

— Örül ön ennek a növekedésnek, vagy sem? Miként birkózik majd meg Hamburg ezzel a gonddal?

— Nekem is, mint mindenkinek, kettős lelkem van. Ez a kettősség, majdhogynem közlekedési tudathasadás, amely több vonatkozásban is megmutatkozik. Nekünk, politikusoknak azonban végül mégis döntenünk kell. Fogalmazhatok úgy is, hogy kettős jogos igénye van a lakosságnak: mindenki szeret vagy szeretne nyugodt, csendes, tiszta levegőjű környezetben, ugyanakkor azonban könnyen megközelíthető helyen lakni, ahonnan kocsin vagy tömegközlekedési eszközön gyorsan, közvetlenül elérhet a munkahelyére, színházba, a bevásárlóközpontokba. Vagy másik kettősség: még a gépkocsitulajdonosok is helye-

selik (különösen a gyorsan szaporodó város környéki családi házak lakói), ha közelükben gyorsvasút jár, amely szükség esetén beszállítja őket a központba. De mindenüvé nem telepíthetünk gyorsvasutat. További kettősség, amely várospolitikai döntéseket követel: közel vagy távol lakjanak-e az emberek a munkahelytől? Ha közel vannak, könnyen, gyorsan elérhető a hivatal, az üzem, de orruk alá füstöl a kémény, rosszabb a levegő, zajos a környék. Ha távol laknak, kellemesebbek a körülmények, de sokat kell utazni, nő az utak zsúfoltsága, a dugók száma, szennyeződik a levegő, több pénz megy el benzinre.

KORLÁTOZNI AZ AUTÓZÁST!

— Megoldható-e a probléma?

— Amennyire ez egyáltalán tőlünk függ, és nem spontán alakul, esetenként mérlegeljük a tennivalókat. Ilyen nagy városban nem lehet minden közlekedési igényt, minden időben kielégíteni, az autózást is bizonyos korlátozásnak kell alávetni. Például par-

kolási tilalmakkal vagy autómentes utcák létesítésével. Soha nem mondtuk (mint másutt), hogy a várost az autózásnak kell alárendelni. Javítani akarjuk a város egészének életkörülményeit, főleg a sűrűn lakott részeken, védeni a lakosságot a balesektől, más forgalmi teherterheléstől, megóvni a természetet, a zöldövezeteket. Ebben az értelemben terveinkben előnyt élveznek a tömegközlekedési eszközök: a földalatti, a gyorsvasút, az autóbusz; több lesz a P+R, a parkolj és utazz villamoson, buszon tovább.

— **Elbír-e további forgalomnövekedést a belváros? Ismerem Hamburg kellemes, élettel, nyüzsgéssel teli sétáló-bevásárló utcáit, de nem lehet az egész centrumot autómentessé tenni?**

— Természetesen nem. Hadd dicsérjem meg azonban városom lakóit: minden száz ember közül, aki a belvárosban dolgozik, nyolcvanöt tömegközlekedési eszközt vesz igénybe. Bizonyos fokig azonban mégis be kell avatkoznunk a jövő alakulásába. Ma 28 ezer parkolóhely van a belvárosban, a következő években a számukat 30 ezerre növeljük, de többet nem engedélyezünk. Ezzel kívánjuk elérni, hogy a közlekedést ne, vagy ne nagyon akadályozzák az itt álló, tároló gépkocsik. Csak ezzel az intézkedéssel tartható fenn az említett dicséretes állapot, a személygépkocsik és a tömegközlekedési eszközök elviselhető aránya a belvárosban.

— **Terveznek-e adminisztratív, korlátozó intézkedéseket? Adózással, ár-emelésekkel, vagy más módon kíván-**

ják-e csökkenteni az autók számának nagyarányú növekedését?

— Nem tervezünk ilyesmit, egyebek között azért sem, mert ismerjük a lakosság különleges viszonyát az autóhoz. Inkább sok másról lemondanak, vagy egyéb tekintetben csökkentik igényeiket. Ilyenformán, mint említettem, az 1990-ig terjedő előrejelzések értelmében csökkenő lélekszám mellett is növekszik az autók száma.

— **De a benzinárak...**

— Ez nagy bizonytalansági tényező. Nem tudom, vajon a benzin árának növekedése, esetleg a behozható üzemanyag mennyiségének jelentős csökkenése végül is hatással lesz-e a forgalom alakulására. Egy bizonyos: a tömegközlekedést e szempont miatt is fejleszteni kell, és fogjuk is, hiszen a gyorsvasút, a földalatti és az autóbusz használatának növekedése mindenképpen energiamegtakarítással jár. Kényelmes, gyors és minél vonzóbb tömegközlekedést kell szembeállítani a személygépkocsival. Ennek következménye azonban csak annyi lehet, hogy megváltoznak az arányok, valamivel lassabban növekedhet az autók használata, és valamivel inkább a tömegközlekedési eszközöké. Bár meg kell mondani, hogy az előrejelzések nem túlságosan biztatóak a tömegközlekedési eszközök szempontjából.

KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

— **Önöknél kitűnőek az utak, mégis az ilyen arányú közlekedési növeke-**

déshez — olvastam, hogy számuk az elmúlt tíz esztendő alatt egyharmadával ugrott, és a következő évtizedben ugyanennyivel nő tovább — új vagy még szélesebb, nagyobb befogadóképességű utak szükségesek...

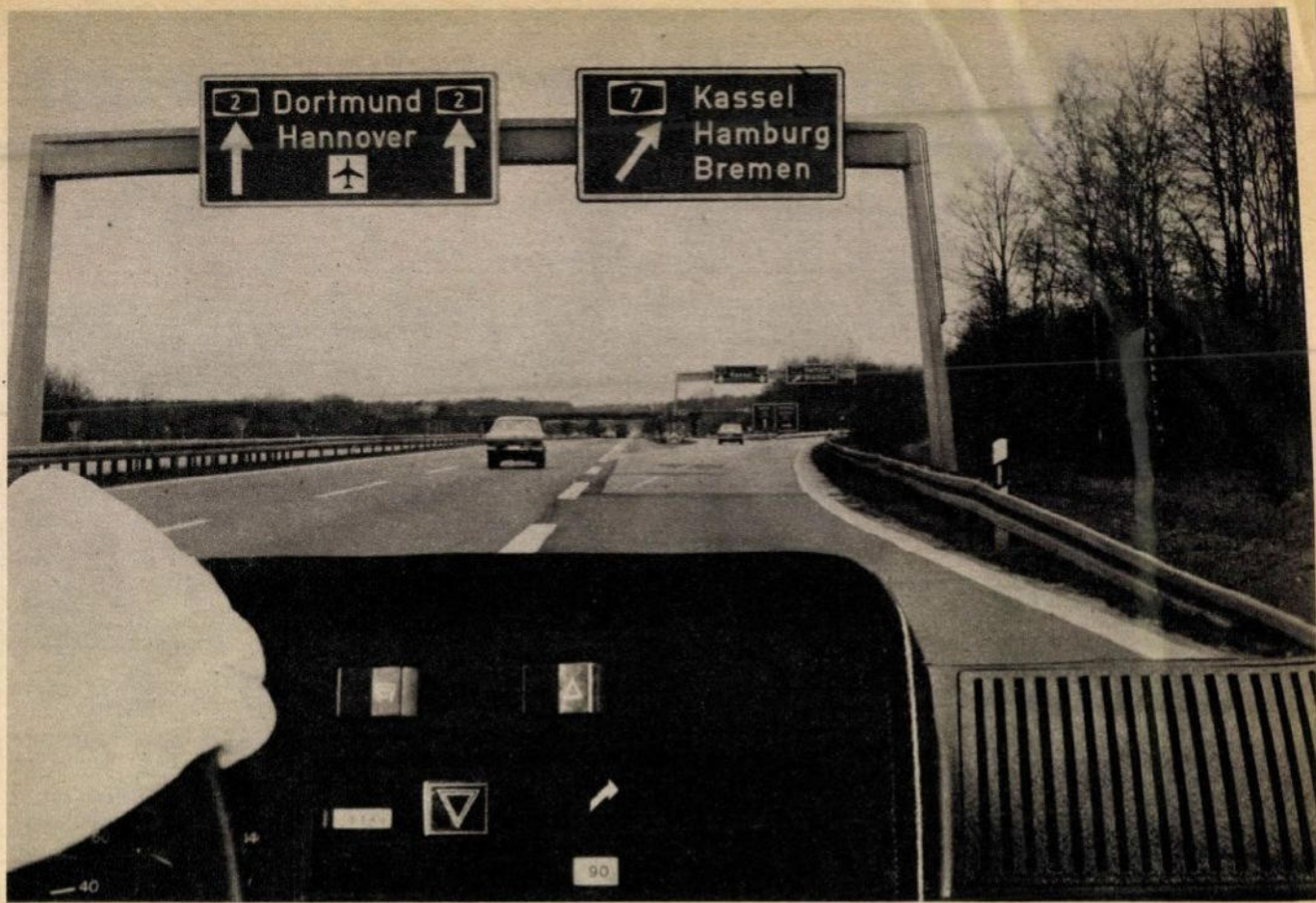
— Hatalmas összegekről van szó, de nemcsak a pénz játszik itt szerepet. Hamburg szenátusa abból indul ki, hogy nem a csúcsforgalom méreteihez, hanem a napközbenihez építi, bővíti csak az utakat. Képzeld el azoknak az életét, akiknek egész napos csúcsméretű forgalom közepette kellene lakniuk, élniük! Ismét kettőség! Két érdek összeütközésének vagyunk a tanúi: a minél akadálymentesebb közlekedés óhajának egyrészt, más oldalról viszont a jogos tiltakozásnak egy egész napos csúcs ártalmait ellen. Hadd tegyem hozzá, hogy az utak túlzott méretű bővítése és szaporítása nagyon sok zöld és más szabad területet venne el és zárna betonba. Természetesen az adott úthálózattal is lehető legördülékenyebben kell majd lebonyolítani a csúcsforgalmat, és ehhez megfelelő intézkedésekre lesz szükség. Az útpépítéseknel is az első szempont a lakosság nyugalma.

— **Olvastam egy érdekes kifejezést: „Közlekedési nyugalom.”**

— Ismét csak a lakosságról van szó. Az emberek, abban a pillanatban, amint kilépnek a gépkocsiból, csendre és nyugalomra vágnak. Szeretnénk minél több mellékutcában csökkenteni az átmenőforgalmat, de ennek egyelőre az az akadálya, hogy nem elég nagy a többi, a nagyobb útvonal befogadóképessége.



Ez ugyan nem a jövő városi közlekedését tervező tudósoktól, mérnököktől származó terv, csupán egy, az NSZK-ban nagyon népszerű, kereskedelmi reklámgrafikája, de el lehet gondolkodni az ötleten. Mármost a lábbal hajtható, sátor tetős négykerekűn, amely nem kerékpár, de nem is autó. Am az előtérben egy „bogár”, vagyis egy klasszikus VW Cabriolet rajza, tehát az autó dominál



A jövő komoly tervei között szerepelnek viszont az olyan műszaki megoldások is, amelyek az autózvezetők számára nyújthatnak fontos segítséget. Például a Blaupunkt irányítórendszer, amely számítógépet és képernyőt sem nélkülözve közölhet adatokat többek között arról is, ha például valahol forgalmi dugó keletkezett, de megfelelő terelőutat tud ajánlani a központ. Természetesen a célszerű sebességet, valamint a kiválasztott útvonal elágazását is — Kassel, Hamburg, Bremen — tévedésmentesen jelzi az irányítócentrum, amelynek működését itt egy VW kísérleti kocsis műszerfaláról ellenőrizték

KERÉKPÁR

— Úgy hallom, ismét divatba jött a kerékpár. Vajon ez lenne a benzintakarékosság és a túlszűfolt városi forgalom csökkentésének eszköze?

— Rokonszenves mozzgalom. Nemrég tartották a kerékpár hívei nemzetközi konferenciájukat a tőlünk nem messze eső másik várostartományban, Brémában. Az ott hallott adatok meglepőek. Kiderítették, hogy minden száz nyugatnémet állampolgár közül 60-nak van biciklijje, és csak 29-nek autója. A gyárak nem tudják kielégíteni a keresletet. Azelőtt a Mercedesekre kellett várni, most a kerékpárra. Igaz, a legtöbben szórakozásra és sportra használják. Egy amerikai orvos szerint az, aki kerékpározik, öt évvel meghosszabbítja az életét. A szemfüles idegenforgalmi és turistairodák föl is figyeltek az új divatra, és kerékpáros utazásokat hirdetnek. Gscheidle, az NSZK közlekedési minisztere kerékpárút-építési tervet készít elő, Haack lakásépítési miniszter pedig szeretné az autósok egyharmadát

dát a városokon belül, a rövidebb távú közlekedés lebonyolítására nyeregbe ültetni.

A KÖZLEKEDÉS ÉS AZ EMBER

— Tehát a megoldás mégiscsak az átszállás a négy kerékről kettőre?

— Semmiképpen nem. Enyhíthet valamit itt-ott a helyzetet, egészséges is a kerékpár, de az autót belátható időn belül nem helyettesítheti semmi. Nagy erőfeszítéseket kell tenni viszont az autó tökéletesítésére, az embert és a természetet óvó és az üzemenyaggal takarékoskodó típusok kifejlesztésére. Felméréseink szerint százezer hamburgi lakos van kitéve elfogadhatatlanul nagy zajártalomnak. Csökkentésére már ma is százmilliókat fordítunk. Most hallottam, hogy állami támogatással új, az eddiginél csendesebb teherautófajtát kísérletezett ki egy gyár, s az ára mindössze hét százalékkal magasabb az eddiginél. Hamburg szenátusa maga is anya-

gilag támogat ilyesfajta kísérleteket. Sajnos e gyárak sok esetben reflexszerűen tiltakoznak, mindenféle kifogással élnek, mondván, drágább lesz az új típus, és kevesebbet tudnak eladni. De miután törvényt hozunk bizonyos változtatások végrehajtására, és meg kell csinálniuk, kiderül, hogy megoldható a régi áron, vagy csekély költségtöbblettel.

— Szenátor úr, a csend és a tiszta levegő vagy a közlekedés a fontosabb?

— Tudja kérem, az idillikus, a tökéletesen tiszta, abszolút csendes és nyugodt állapot akkor következne be, ha teljesen megszűnnék minden közlekedés. Ez elképzelhetetlen, nem is lenne jó, megállna az élet. Senki nem kívánja. Meg kell találni a viszonylag legmegfelelőbb megoldásokat. Valamennyi indokolt igényt kielégíteni úgy, hogy kellemes, emberes városban élhessenek a gyorsan és jól közlekedő emberek.

A SZOVJETUNIO

Lada-összeszerelő üzem kanadai felállítására tett ajánlatot a kanadai autópárnak, torontói képviseletén keresztül. A hírt a Lada Cars of Canada vállalat képviselője jelentette be, aki nemrég tért vissza Moszkvából. A Lada Cars of Canada importálja a szovjet gépkocsikat Kanadába, a szállítások 1978 közepe óta folynak, azóta több mint tízezer Lada fut Kanada útjain.

A VOLKSWAGEN CÉG

bejelentette, hogy átlagosan 4,6 százalékkal megemelte az NSZK-ban értékesített VW és Audi típusú kocsik árát. Kivétel a drágítás alól minden energiatakarékos dízelüzemű modell.

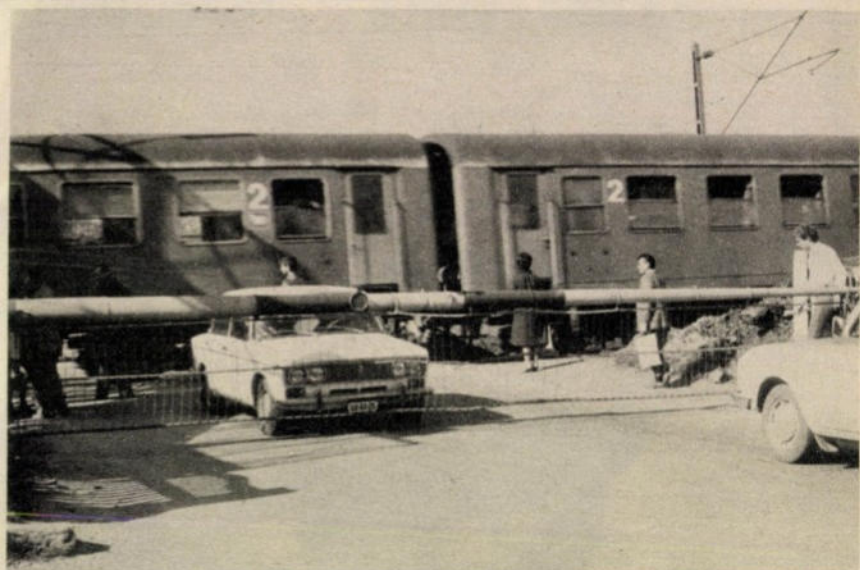
A PEUGEOT

autógyár dízelmotoros gépkocsik közös indiai gyártására kapott engedélyt a delhi kormánytól. A franciák partnere a Mahindra cég. A dzsip típusú kocsiból évente 25 ezret gyártanak majd, még nem tudni mikortól.

EMELKEDETT

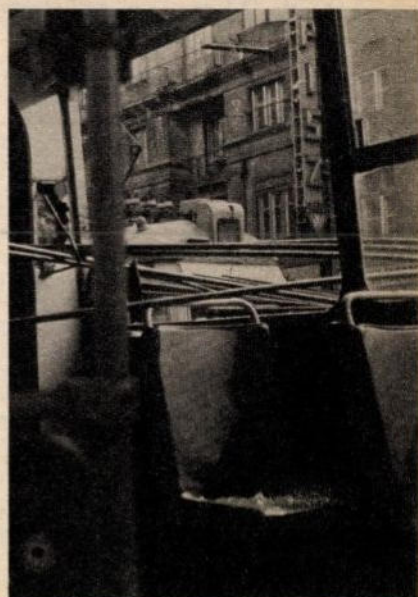
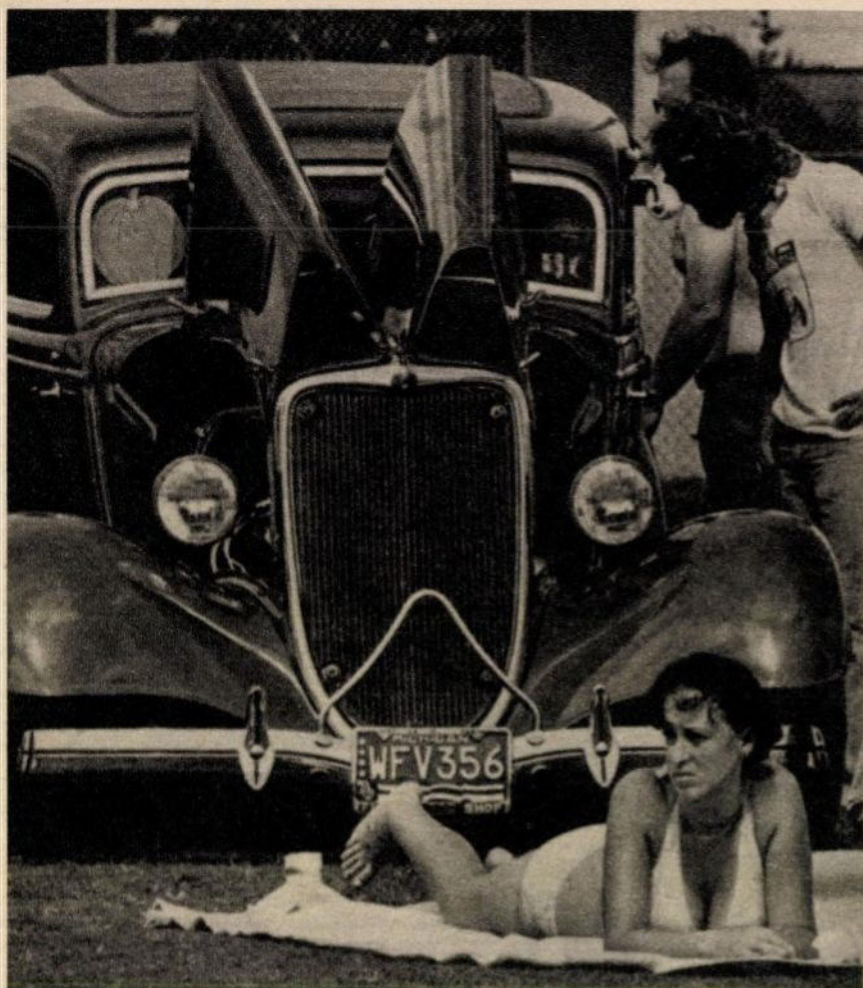
a gépjárművezető-képző tanfolyamok díja. Mint arról a napilapok már beszámoltak, az új díjakat június 19. után induló tanfolyamokon alkalmazzák. Ha a vezetési gyakorlathoz az oktató szerv adja a járművet, a motorkerékpárvezetői tanfolyam díja 700 forint, a személykocsi-vezető díj 3000 forint. Ha a vezetési gyakorlathoz a tanuló adja a gépjárművet, a két járműkategóriában 420, illetve 2000 forint a tanfolyam díja. A kötelező gyakorlathoz felüli vezetési gyakorlat óradíja, ha a kocsit a tanfolyamot rendező szerv adja, 90 forint. A többi kategória tanfolyamdíjairól a rendeletben olvashatnak, a Magyar Közlöny 41. számában. A vizsgadíjak nem változtak meg.

Lapunk előző – 12-es – számában az **Ismerd meg hazádat!** című rovat 244. folytatását illusztráló két kép aláírása (Fürst Sándor szülőháza és A vasvári „Békeház”) véletlenül felcserélődött. A tévedésért olvasóink szíves elnézését kérjük.



A vasúti kereszteződések, különösen a „Tíz percen túl is zárva tartható” feliratúak, sok autós útját teszik kellemetlenné. De akár mennyi várakozás sem lehet ok a szabályok megszegésére, mert a legsúlyosabb következményeket kockáztatja, aki, mint az 1500-as Lada vezetője is, a sorompók közé zárhatja kocsiját. A sorompók leereszkedése előtt már csillogott a kettős piros jelzés a XVII. kerületi Fehégyi úti átjáróban, amikor a Lada előtt lezárult az automata sorompó. Szerencsére volt elég hely, és idő is, így most nem történt semmi baj. Most nem!...

(Koppány Csaba felvételei)



Figyelemre méltó vonalak

(A Stern nyomán)

A KÖZÉP-SVÉDORSZÁGI

Surahammarban speciális berendezést építenek, melyben főleg régi autógumikat, de más gumihulladékokat is porrá őrölnek újbóli guminyerés céljából. Egy megfelelő kísérleti berendezés már régóta működik Trelleborgban. Úgy számítják, hogy a porlasztóberendezés hozama 12 kiló gumipor lesz négy régi autógumiból. Ez 30 liter nyersolaj megtakarításának felel meg. A nyert port közvetlenül új terméké dolgozzák fel, vagy más gumitermékekhez keverik.

TÖRÖKORSZÁG

tíz érintett ország közül kilencedikként aláírta az európai autópálya-megállapodást. Ez az északi-déli transzeurópai autópálya Gdanskból indul ki, áthalad Lengyelországon, Csehszlová-

kián, Magyarországon, Jugoszlávián, Görögországon és Bulgárián át Törökországba, majd innen tovább az iráni határig. Törökország összeköttetést teremt majd Irán és Irak felé. Magyarországról leágazásokat építenek Ausztria és Olaszország felé, egy további útvonal vezet Magyarországról Romániába, pontosabban a fekete-tengeri Konstanca kikötőig.

AZ AFIT ÉS A VIDEOTON

együttműködési szerződést kötött, hogy a Videotonban gyártott számítástechnikai berendezésekkel teremtsék meg az autójavító tröszt országos számítógépes hálózatát. Ezzel megjavul az AFIT irányítási rendszere, korszerűsödik a raktár- és anyaggazdálkodás, a szervizek munkafelvévő helyein meggyorsulnak a munkafelvételi folyamatok és a számlázás.

A helytelen rakodás és a hirtelen fékezés együtt okozta egy utas sérülését, és alaposan megrongálta a buszt is Budapesten, a Móricz Zsigmond körtéri jelzőlámpák előtt. Kicsit gondosabb rakodással mindez elkerülhető lett volna

(Förster Tamás felvételei)

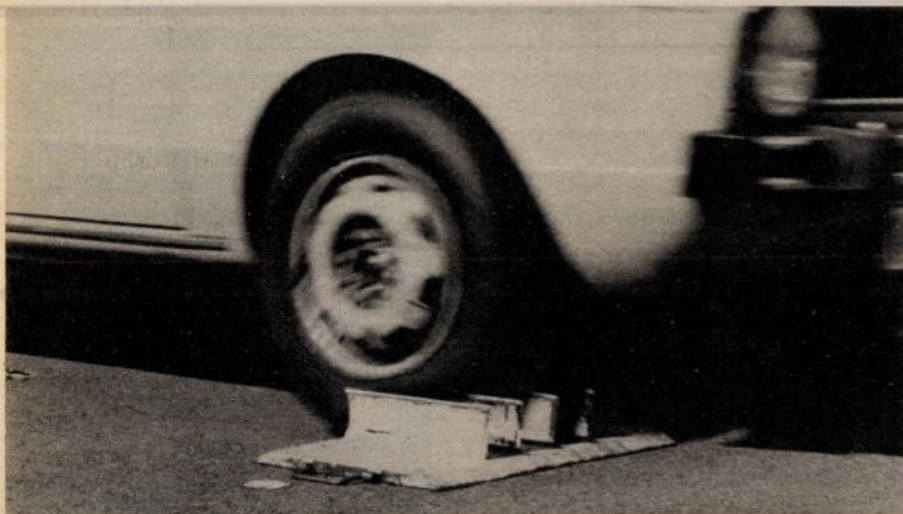
Autósoknak

Az AROL-2T és az MFX-40

jelű olajok közötti különbségre vonatkozóan kértek felvilágosítást olvasóink közül többen. Az összehasonlítást illetően kissé furcsa az, hogy mindkét olaj merőben más funkciók ellátására hivatott. Az Arol-2T úgynevezett kétütemű motorolaj. A kétütemű benzinmotorok a négyütemű, karterkenésű motoroktól eltérő követelményeket támasztanak a motorolajjal szemben. A kőolajipar ezért külön speciális minőségű motorolajat gyárt a kétütemű benzinmotorokhoz. Ez az Arol-2T. A kísérletek és a gyakorlati próbák szerint ez az olaj az üzemanyaggal igen jól keveredik, és a motorban jó kenőhatást ad. Az Arol-2T alapolaja az oldószeresen finomított és paraffinmentesített SAE-40 viszkozitási csoportba tartozó, megfelelő viszkozitású és hőmérsékleti tulajdonságú olaj, amelyet különleges többfunkciós (detergens-diszpergáló) adalékanyaggal látnak el. A termék 20%₀ hígítóanyaggal kerül forgalomba, így a benzinbe keverve gyorsan homogén keverék alakul ki. Az alapvető kenési feladatokon kívül speciális adagolása révén kiküszöböli a dugattyúgyűrű beszorulásának lehetőségét, csökkenti a belső korróziót, növeli a gyújtógyertyák élettartamát, és biztosítja a felhasználó benzin üzem közbeni oktánszámának állandóságát. Ezeket a funkciókat másféle motorolaj nem képes ellátni a kétütemű motorban.

Az MFX-40 speciális felső kenőolaj, amelyet főképpen a bejáratás időszakában szokás használni. Ez az olaj a hengerek felső részeinek és a szelepszáraknak kiegészítő kenésére szolgál. Érdekessége az MFX-40 olajnak, hogy úgynevezett zsírosító pataolajat tartalmaz. Minőségi jellemzői bizonyítják, hogy másféle kenési célra – például keverék készítésére – nem alkalmas.

A mellső kerekek durrdefektje



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK

LAPZÁRTAKOR

1980. június 27-én

DACIA (Budapest)	3 124*
DACIA (Debrecen)	1 228*
LADA 1200 (Budapest) . . .	3 465*
LADA 1200 (Debrecen) . . .	3 756*
LADA 1200 Kombi	16 464
LADA 1300 (Budapest) . . .	3 037*
LADA 1300 (Debrecen) . . .	3 414*
LADA 1500 (Budapest) . . .	2 381*
LADA 1500 (Debrecen) . . .	2 672*
LADA 1600 (Budapest) . . .	1 102*
LADA 1600 (Debrecen) . . .	2 537
MOSZKVIC 2140	9 832
POLSKI FIAT 126p	26 529
POLSKI FIAT 1500	650*
SKODA 105-S (Bpest)	630*
SKODA 105-S (Debrecen) . .	4 544
SKODA 105-S (Győr)	593*
SKODA 120-L (Bpest)	511*
SKODA 120-L (Debrecen) . .	306*
SKODA 120-L (Győr)	615*
TRABANT Lim. (Bpest)	1 552*
TRABANT Lim. (Debr.)	378*
TRABANT Lim. (Győr)	884*
TRABANT Spec. (Bpest)	2 476*
TRABANT Spec. (Debr.)	625*
TRABANT Spec. (Győr)	1 050*
TRABANT Kombi (Bpest)	6 249*
TRABANT Kombi (Győr)	1 800
TRABANT Hycomat	9 963
WARTBURG Lim. (Bpest)	1 389*
WARTBURG Lim. (Győr)	1 283*
WARTBURG Lim. (tolóét.) . . .	199*
WARTBURG de Luxe (Bp)	1 506*
WARTBURG de L. (Győr)	1 275*
WARTBURG de L. (tolóét.) . . .	7 034
WARTBURG Tourist (Bp.)	660*
WARTBURG Tourist (Győr)	335*
ZAPOROZSEC	30 570

* Új sorszámok

gyakran vezet súlyos kimenetelű balesethez, mert ilyen esetben a gumibroncs rendszerint leválik a tárcsáról, a jármű kormányozhatatlanná válik, és többnyire felborul. A biztonsági követelmények megnövekedése arra készítette az autó- és gumibroncsgyártókat, hogy olyan új típusú keréktárcsákat, illetve gumibroncsokat fejlesszenek ki, amelyek kiküszöbölik ezt a veszélyt.

A kísérletek során a keréktárcsák formáját, peremézését úgy alakították ki, hogy arról az abroncs semmilyen körülmények között ne tudjon lefordulni. A VW gyár fejlesztőmérnökei a teszteléskor a kocsikkal 45 méter sugarú körpályán nagy sebességgel autóztak. Az egyes szakaszok között az előírt, 1,8-as üzemi légnyomásról fokozatosan csökkentették a nyomást egészen 0,6 atmoszférára. Hogy ilyenkor mit kell kiállnia a tárcsának és az abroncsnak, azt képünk meggyőzően szemlélteti.

A másik felvételen durrdefektet simulálnak. Százas tempóval hajtanak az élesre köszörült rácsra. A levegő természetesen robbanásszerűen távozik az abroncsból. A biztonsági követelmény az, hogy hirtelen fékezéskor a kocsit csak kis mértékben változtassa meg eredeti nyomvonalát és az abroncsot is csak szerelővassal lehessen leszerelni a veszélyes manőver után.

Az egyik legegyszerűbb autójavító tevékenység olyannyira, hogy ismeretét szinte már kötelezően megkövetelik a gépjármű vezetőjétől. Nem véletlen, hogy a gépkocsik előírt felszereléséhez tartozik egy-egy tartalék izzólámpa az irányjelzők, az első és hátsó helyzetjelzők és a féklámpatest számára, legalább egy tartalék fényszóróizzó, biztosítékok, valamint megfelelő szerszám az izzók cseréjéhez (ez rendszerint csavarhúzó).

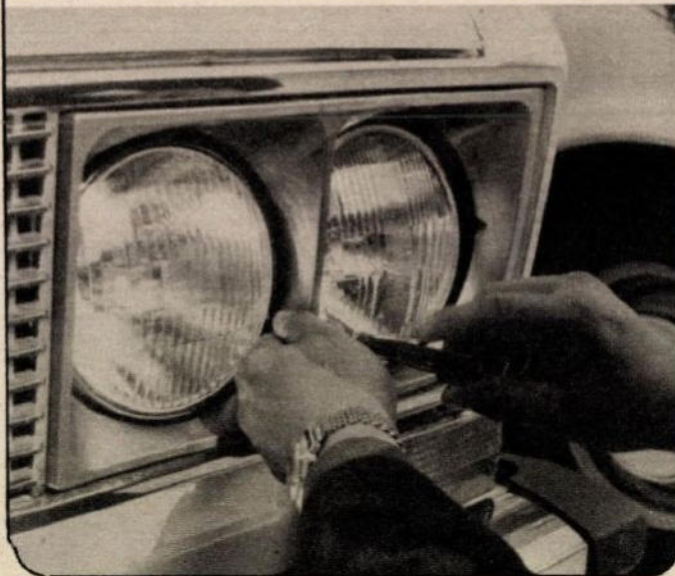
Nem folytathatjuk utunkat

Az izzólámpák kiégése bárkivel előfordulhat utazás közben, még akkor is, ha működőképességüket elindulás előtt ellenőrizték. A hibás izzót a legtöbb esetben nem szükséges azonnal kicserélnünk. Sokan nem emlékeznek már rá, hogy melyek azok a lámpahibák, amelyekkel feltétlenül meg kell állnunk, és a hiba kijavításáig nem folytathatjuk utunkat. A vonatkozó rendelet meglehetősen rugalmas, a gyakorlati élet követelményeihez igazodik, így ezek az esetek mindössze az alábbiak:

- ha kiég minden féklámpánk,
- ha meghibásodik az irányjelző-berendezés (kivéve, ha karral vagy egyéb módon jelzést tudunk adni; tehát, ha például a gépkocsiban utast is szállítunk),
- ha a bal oldali hátsó helyzetjelzőnk (zárófény) nem működik (de ez is csak akkor, ha a látási viszonyok olyanok, hogy már be kell kapcsolnunk a világitást),
- és végül ha a bal oldali első helyzetjelző izzónk nem ég (szintén csak este vagy sűrűködésben, de ha a bal oldali tompított fényszóró működik, utunkat folytathatjuk).

A fel nem sorolt izzólámpák működésképtelensége esetén — kellő óvatossággal a legközelebbi olyan helyig közlekedhetünk, ahol a hiba elhárítható. Mindenesetre célszerű ekkor a hátsó ablakba kitenni az elakadásjelző háromszöget. Az autópályát vagy autótutát azonban a legközelebbi kijáratnál kötelesek vagyunk elhagyni.

Az izzólámpák cseréjéről



Hogyan fogjunk hozzá?

Kiseb forgalmú helyre érve lehetőleg azonnal cseréljük ki a hibás izzót. A műanyag burkolatú jelző- és világitóberendezések (irányjelző, zárófény, féklámpa) izzóinak cseréje rendszerint nem okoz különösebb gondot. Ha az áttetsző műanyag burkolatot tartó csavarokat megoldjuk, a bura levétele után már hozzáférhetünk az izzóhoz. Egyes esetekben az izzó foglatát a lámpatest mögül (például a sárvédő vagy a lökhárító hátsó oldaláról) húzhatjuk ki az izzóval együtt.

Az alkalmazott izzók bajonett- (szúnyogzár, Swan-) foglatúak, kivételük a lámpa benyomásával és elfordításával történik. Az izzó cseréje jó alkalom a lámpatest búrájának és fényviszszaverő felületének megtisztítására. Ha a foglatat belsőjében korróziós nyomokat találunk, ezeket kemény tárggyal (túreszelővel vagy egy csavarhúzó élével) óvatosan eltávolíthatjuk, az érintkező felületek fémtisztítóra csiszolásával. (A tisztogatást ne vigyük túlzásba, mert a felületvédő horganyzást vagy kadiomuzást is lekaparhatjuk.)

Ha nem tudjuk fejből, hogy az adott helyre milyen teljesítményű, hány wattos izzó való, a jármű típuskönyvében vagy a kiégett izzón megtalálhatjuk ezt az adatot. Ne használjunk az előírtnál sem kisebb, sem nagyobb teljesítményű izzót, mert ez szabálytalan és (például az irányjelzőnél) működési zavarokat okozhat. A szokásos értékek a következők:

Irányjelző izzók	21 W
Hátzárófény	5 W
Első helyzetjelzők	3—5 W
Féklámpák	21 W
Fényszóróizzók (kombinált)	40/45 W
Rendszám táblavilágitás	5—10 W

Régebbi típusú gépkocsinál kisebb teljesítményű izzók is előfordulhatnak.

Az új izzó behelyezése a kivételhez hasonlóan történik: benyomással és ütközésszerűen való elfordítással. Kombinált, például féklámpa-hátzárófény lámpa (két izzószálas) cseréjénél ügyeljünk arra, hogy ezt csak egyféleképpen lehet a foglatba helyezni. Az új izzólámpa üvegbúráját lehetőleg ne kézzel, hanem egy tiszta papír- vagy rongydarabbal fogjuk meg. A burkolat visszahelyezése után győződjünk meg a világitótest működéséről.

A fényszóró-izzók cseréje

A fényszóróizzók cseréje valamivel nagyobb ügyességet kíván, de az sem nehéz. Rendszerint először a lámpatest díszkeretét kell levennünk. Ennek eltávolítása után már hozzáférhetünk a fényszórótestet rögzítő belső kerethez, amelyet többnyire három csavar szorít le. Ezek oldása és a rögzítőkeret kiemelése után a fényszórótest kibillenthető. Egyes típusoknál rögzítőkeret sincs, a tükrös fényszórótest a rugalmas felerősítésről egyszerűen leakasztható. A „tányéros” fényszóróizzót profilos huzalrugó vagy elfordítható rugós alkatrészt rögzíti a fényszórótest tükrő részéhez. A vezetékcsatlakozó lehúzása, valamint a rugós rögzítő bontása után az izzót kivesszük. A fényszóróizzó tányérján levő vezetőorrok biztosítják, hogy az új izzót csak egyféleképpen helyezhetjük be a lámpatestbe. A visszaszerelés sorrendje fordított.

A fényszóróizzó cseréjénél a lámpatest állapota közelről is jól szemügyre vehető. Homályos, esetleg korrodált tükrő már nem megfelelő a biztonságos közlekedéshez, az ilyen lámpatestet lehetőleg minél előbb cseréljük ki (a másikkal mindenben megegyező példányra, az azonos méret még nem elégséges feltétel!).

A lámpák beállítása

Az izzócseré után fényszórónak beállítása szinte biztosan nem lesz megfelelő, ezért a beállítást végeztessük el a szervizben. Házi beállítással nem kísérletezzünk — ez körülményes és nem pontos.

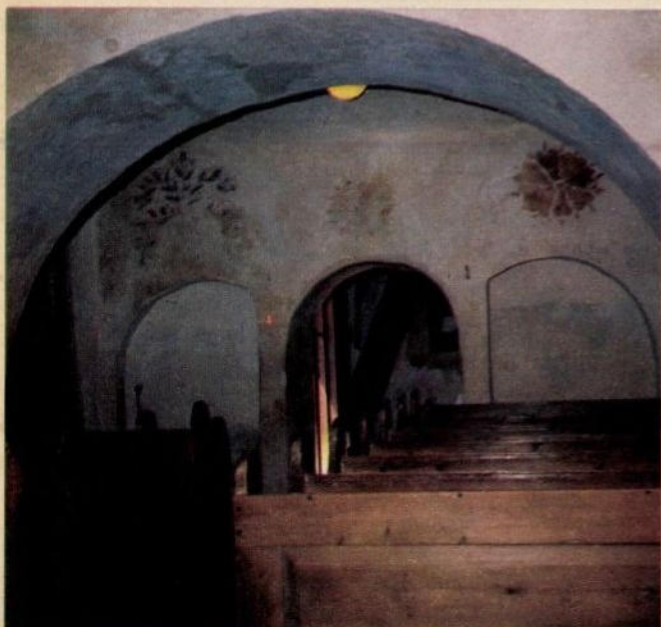
Különös gonddal járjunk el akkor, ha halogén fényszóróizzót kell cserélnünk (például ködlámpában). A halogén izzók kvarcüvegéből készült búráját sohasem szabad pusztán kézzel megfogni, mert a parányi zsírfolt bekapcsolásnál eltávolíthatatlanul beleég az izzó felületébe, és az homályos lesz. Ezért a halogén izzót mindig csak a csomagolás erre a célra szolgáló papírburkolatánál fogva vegyük kézbe. Halogén izzót egyébként csak az erre a célra rendszerített lámpatestben szabad használni.

Kisvölcesey András
okl. villamosmérnök

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese



Ahol a síkság és a hegyvidék találkozik ...



Gondosan „örzött” freskótöredékek



A gazdagon díszített déli kapu



Csemeszkopácsi „műremek”



Előterben az Isis-szentély

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

A 8-AS ÚTRÓL: Csemeszkopács, Szombathely (1.)

Ha a zennyei „ezeréves” tölgyfa-matuzsálem megtekintése után visszatérünk a 87-es műútra, Szombathely felé haladva, majd balra letérve, falusi román kori építészetünk egyik legnevezetesebb és legjelentősebb alkotását, a csemeszkopácsi római katolikus templomot is felkereshetjük. Sik területből kiemelkedő mesterséges dombon a XIII. században építették. A homlokzat tornyos, egyhajós, vörös téglafalú, és félköríves szentéllyel zárul. A hajó és a szentély külső párkánya szépen díszített. Különösen toronyának ikerablak együttese és a bejáratul szolgáló déli kapu gazdag kiképzésű. Belsejében román kori, gótikus és XVII. századi barokk alakos freskótöredékeket tártak fel. Mindig nyitva találjuk, ezért mi is vigyázzunk a berendezésére és a felszerelésére.

Érdeemes megnézni az innen mindössze 600 méterre eső helytörténeti gyűjteményt is. A hagyományos paraszti gazdálkodás eszközeit, a falusi élet emlékeit bemutató kiállítás egy XVIII. századi, kétszintes kis kúria épületében kapott helyet.

Már a megyeszékhely közelében — tőle mindössze 17 km távolságra — vagyunk. Meglehetősen kanyargós a 87-es számú útnak ez a szakasza. Éppen ezért is, csúszós körülmények között és az előzések alkalmával, nagyon megfontoltan kell vezetni.

Szombathelyre érve először ismerkedjünk meg a nagy múltú város történelmével.

Szombathely Nyugat-Dunántúl kulturális, gazdasági és igazgatási központja. A felszabaduláskor még szűk hatósugarú kisváros volt, de az iparosítással pezsgő életű, gyors fejlődésű középvárosra „nőtte” ki magát. Az antik és barokk emlékeit híven őrző városközpont körül új, modern, színes negyedek alakultak ki. Magában a központban is sok régi épület helyét új, impozáns épülettömbökkel váltják fel. Széles — és szélesedő — utak, sétányok, parkok, terek teszik igazán vonzóvá ezt az első benyomásra alföldi jellegű települést. Pedig a város igazán kedvező helyen — a síkság és a hegyvidék találkozásánál — épült. Nyugati részén a Kőszegi-hegység déli lábára támaszkodó dombvonulat húzódik. A helység mai nevében híven tükröződik középkori vásárvárosi jelle-

ge: szombati napokon itt tartották a vásárokat.

Alapításának időpontját pontosan ismerjük az antik szerzők műveiből: Claudius római császár alapította 43-ban Savaria néven, a földközi-tengeri területeket a Balti-tenger vidékével összekötő ún. borostyánkőút mentén. Lakói megkapták a római polgárjogot.

Gyors fejlődésének köszönhetően — a 80-as években — a város központjában már a főbb középületek is álltak.

Falai között több római császár — 322-ben Nagy Konstantin, 352-ben II. Konstantin, 368-ban pedig Valentinianus — töltött hosszabb-rövidebb időt. Valentinianus Savaria közelében halt meg 375-ben; barbár követek fogadására menet érte utol a halál.

Savariában született tours-i Szt. Márton, aki Itáliában, Ticiumban nevelkedett. A róla elnevezett Szentmártonban — 1360-ban, az akkori városon kívül — alapították a ferences barátok klostromát.

A virágzó város a IV. század végétől sokat szenvedett a germán és a hun betörésektől, Nyugat-Pannónia az V. század elején hivatalosan is a hunok fennhatósága alá került, majd 455-ben a város földrengéstől

pusztult el. Az elemi csapástól sújtott városban azonban nem szűnt meg az élet. A település római neve egészen a középkorig fennmaradt. Árpád-házi királyaink okleveleiben Sabaria néven szerepel.

Fekvése miatt a város a tatárdúláson kívül gyakran szenvedett a nyugati betörésektől is, így például Frigyes osztrák herceg csapataitól és Ottokár cseh király hadaitól. Gyakran a belső viszályok is kárára voltak. A sok dúlás következtében a középkori város, „Zombothel”, kis településsé zsugorodott, de 1407-ben már ki-váltságra tett szert, mert püspöki szabadalmas mezővárosként említi az első ismert kiváltságlevelét.

A Kőszeg elleni hadjáratban 1532-ben Ibrahim nagyvezér és szultán hadai pusztították végig a megye területét. Maga Szombathely vára a török csapástól megmenekült ugyan, de a közelében levő majd húsz település teljesen elpusztult.

A város újbóli fejlődése 1578-ban kezdődött, amikor a pozsonyi országgyűlés Vas megye székhelyévé tette. XIII. században épült vára a XVIII. században megsemmisült, s mellette a megyeházát — a vár mellett az első számottevő köépületet — 1774–79 között építették.



A színék és fények varázslatának is méltán nevezhető Intertraffic '80 imponáns rendezvénysorozatán — most legutóbb Amszterdamban — valóban együtt volt mindaz, amit ma a világ motorizált országaiban a közlekedésbiztonság „segédeszközei” között mértékadónak tartanak. És mint e nagyszabású nemzetközi eseményről írt bevezetőben is említettük, a kiállítási csarnokban fénylő-villódzó sok ezer — az utakra, utcákra és autókra szánt — kellék között a közlekedésbiztonság egy-egy speciális területét szolgáló legmodernebb mikroprocesszoros újítások kerültek előtérbe. A rangsorolás persze távolról sem jelenti azt, hogy csupán a technikai kuriózu-

mok iránt érdeklődtek a világ majd minden országából ide látogató közlekedési szakemberek.

Az itt tanulmányozható tárgyak és műszerek meggyőző erővel szemléltették, hogy a közlekedés biztonságát szolgáló valamennyi eszközre, kiesíre és nagyra, jelentősre és jelentéktelennek látszóra egyaránt szükségünk van. Mind több feladat hárul rájuk, a roppant felgyorsult motorizációs fejlődés közepette mind több segítséget várunk el tőlük.

A korszerű és a primitív

Ma már nem lehet vitás, hogy a közúton és a közút környezetében folyó bármilyen munkálatok vagy várat-



lan közötti akadályok előre jelzésére egyszer s mindenkorra befellegzett a gyér fényű petróleumlámpásoknak, a fényvisszaverő bevonatot nélküli „halszállkás” tábláknak, sávozott oszlopoknak. Mert ha miattuk — felhasználásuk ellenére is — valahol netán baj történik, jogosan vetődik fel a kérdés: vajon azt kell-e elmarasztalni, aki nekiment és esetleg az árokba esett, vagy netán azt a felelős személyt, aki a váratlan akadály előjelzésére még ma is ilyen primitív, semmit nem érő figyelmeztető jelzést megtűrt vagy kihelyezett? ... Pedig a célnak és a kor követelményeinek is jobban megfelelő közúti jelzőért a mi házuk tájáról még csak a szomszédba se kellene mennünk. Eppen e sorok nyomdába adásakor értesültünk arról, hogy a Kő-

szegi Műszaki és Villamossági Szövetkezetben új típusú — a kor követelményeinek is mindenben megfelelő — közúti figyelmeztető lámpákat gyártanak. Mégpedig olyanokat, amelyek a látási viszonyoktól függően (tehát nemcsak éjszakára) automatikusan kapcsolják be és ki a veszélyre figyelmeztető villogó fényüket. Őszintén örülhetünk annak, hogy a sokat és jogosan elmarasztalt ósdi petróleumlámpásokat felváltó „fényes” közúti jelzők egyfajta változatának sorozatgyártása immár hazánkban is elkezdődhetett. És őszintén kíváncsiak vagyunk arra, hogy hányan és milyen gyorsan fogják most megrendeléseikkel „zaklatni” a községi szövetkezetet.

Tény, hogy napjainkban kiváltképpen nem könnyű a közlekedés- és forgalomszervezők dolga. Minthogy valamilyen formában mindenki közlekedik, ebben a műfajban szinte mindenki szakértőnek képzelet magát. Ebből adódhat gyakran, hogy az ádázul bírálók és a jó szándékú javaslattevők is — az összefüggések mélyrehatóbb ismerete nélkül — gyakorta túllőnek a célon.

De igaz az is, hogy

a közvélemény ma már roppant érzékenyen reagál a fonátságokra.

Kiváltképpen az olyanokra, amelyeket jószándékkal és megértőkészséggel sem tud hova tenni. Így többek között: ha a forgalmas úton ásott közműaknákat, a kút mélységű gödröket még ma is csak a primitív petróleumlámpa őrzi és biztosítja; ha az újonnan megépített „körszerű” úton esőzés után „megül” a víztócsa; ha utak és utcák szerte kátyúk, huppanók, útgűrődések hetekig, hónapokig veszélyeztetik a közlekedőket; ha a kiutat kereső idegenek fürkésző poroszkálásukkal gyakorta akadályoztatják — és veszélyeztetik — a mögöttük jövőket, mert rossz vagy hiányos a nagyvárosokban az „idegenvezető” táblák rendszere...

A lezser nemtörődömség vagy a hanyagul végzett munka az úton és az út kör-



FÉNYEK ÉS JELZÉSEK

nyezetében a szó szoros értelmében véve is vérre megy vagy vérre mehet. Nem véletlen tehát, hogy az ilyen témákat — a legegyszerűbbnek tűnő dologban is a haladást, az előrelépést szorgalmazva — ma már világkonferenciákon vitatják meg a szakemberek.

ALMÁSSY TIBOR

ÚJ AUTÓM VAN – MIVEL MOSSAM?

A nitrolakkoknak néhány hétig feltétlenül meg kell „keményedniök”, mielőtt a sampon elviselnék. Ha a tiszta víz nem eredményes, akkor az új kocsit kevés és enyhe hatású samponnal meg lehet mosni. Az első mosásokat azonban nagyon óvatosan végezzük el, mert ez árthat a lakknak.

Az automata mosóberendezésről

A müncheni Műszaki Egyetem tudományos, összehasonlító teszt keretében megvizsgálta az autólakk igénybevételét automata mosás és kézi mosás esetében.

Az eredmény elképesztő volt: az automata mosás és a kézi mosás az autólakkot teljesen másképpen veszi igénybe. Már egyetlen kézi mosás egy tized mélységű karcolásokat okozott a lakkrétegen. Huszonöt kézi mosás — ez mintegy évi szükségletnek felel meg — után az autó lakkozása holdbéli tájra hasonlított nagytű alatt.

Más volt ezzel szemben a gépi mosás utáni kép. A lakkrétegen a mikroszkóp alatt meglepően sima volt, mély karcolások nélkül. Kézi mosásnál a szivacsba

annyira befészkelik magukat a homokszemcsék, hogy smirglipapírként csiszolják a lakkréteget. Ezzel szemben az automata berendezés egy mosáshoz 200 liter vizet használ fel, és a speciális mosókefék gondoskodnak arról, hogy a lakk alig karcolódjék a szennyeződésektől.

Am a lakkrétegen 25 gépi mosás után így is 10 százalékkal lett vékonyabb. A kutatók azonban megtalálják a nyitját, hogy miképpen lehetne megakadályozni vagy csökkenteni a lakk gyakorlatilag igen csekély elvékonyodását és karcolódását. Ha az autót 2–3 hónaponként keményviasz bevonattal bekenjük, akkor az automata mosóberendezés gyakorlatilag igen csekély kárt tehet a lakkrétegen.

Mire kell ügyelni vödörös mosásnál?

Ha saját kezűleg mossuk a kocsit, legjobb bő vízszaggalral mosni. Ha erre nincs lehetőség, akkor marad a vödörrel való mosás. Ez esetben a következőkre ügyeljünk:

— minél több vizet használunk, annál jobb.

— két vödörrel gyorsabban megy. Öntsünk sok vizet a kocsira, hogy a koszt

alaposan fellazítsa. Ha vizet szivaccsal elkenjük az odaszáradt koszt, az olyan karcolásokat ejt a fényezésen, amelyeket aligha lehet már polírozással eltüntetni.

Egy jó tipp: mosásnál állítsunk két vízzel telt vödört egymás mellé. Az egyik vödörben mindig csak öblítsük, csavarjuk ki a szivacsot. A másik vödörben a kiöblített szivacs tiszta vízzel teleszívhatja magát, és azzal mossuk a kocsiszekrényt. Ily módon biztosak lehetünk abban, hogy mosásnál nem visszük fel ismételtén a koszt a kocsira.

A keréktárcsákat és a lökhárítókat leghelyesebb egy keményebb mosókefével tisztítani. Az olajszenyvedést a tiszta sampon oldja a legjobban.

A vödörös mosás végén helyes a kocsit bő vízzel tisztára leöblíteni.

Miután a mosással végeztünk, ajánlatos a karosszériát szarvasbőrrel szárazra törölni. Fektessük a nedves, de jól kicsavart bőrdarabot szétterítve a karosszériára, várjuk meg, míg teleszívja magát, és utána két kézzel húzzuk le a karosszériáról. Ily módon az autó csikosság nélkül szárad meg.

Miért nem szabad tűző napon mosni a kocsit?

Kocsimosáskor keressünk feltétlenül árnyékos helyet, hiszen a mosás a tűző napon jelentős kárt okozhat a lakkban. Vannak olyan autómosó szerek, amelyek a napsugárzás hatására kilúgozzák a lakkréteget. Ezenkívül a vízeseppek nagytűként hatnak, és a lakkréteget a víz-cseppek helyén kifakíthatják. A mosáshoz használt víz gyors száradása „vízfoltokat” hagyhat a fényezésen, amelyeket csak nehezen polírozhatunk el.

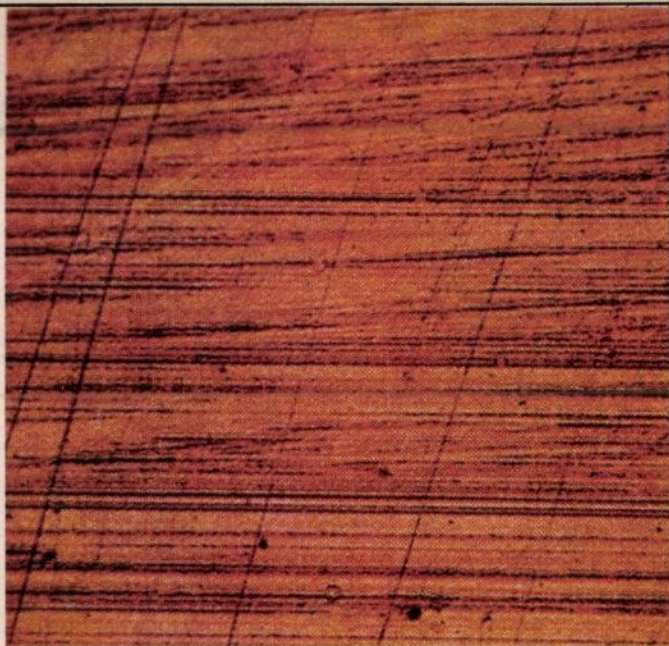
Mikor kell gyantás autóápolószerrel kezelni a kocsit?

Csináljunk egy ún. „gyöngyöző”-tesztet. Ha a tiszta lakkrétegen került víz kis cseppekben gyöngyözdik, az annak a jele, hogy a fényezés még jól védett. Ha a víz foltokba, „kis” töcsákba áll össze vagy lefolyik, az azt mutatja, hogy már esedékes a lakkrétegen. Fontos: a polírozást, akár csak a mosást, sohase végezzük tűző napon!

(A Shell Tanácsadó
kiadvány nyomán)



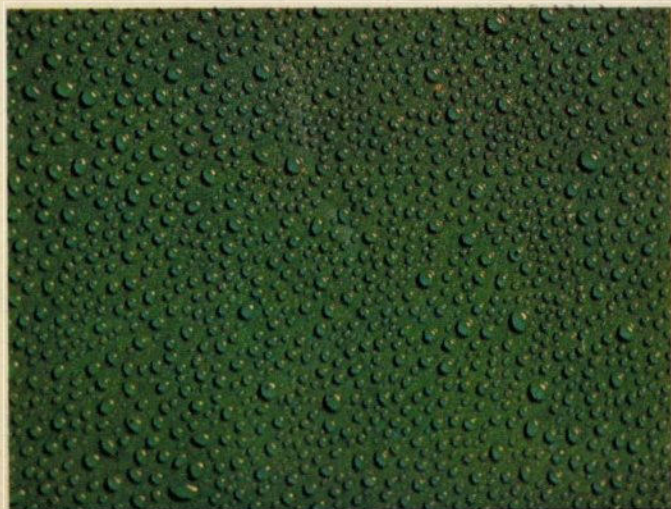
Az autó fényezése 25 kézi ...



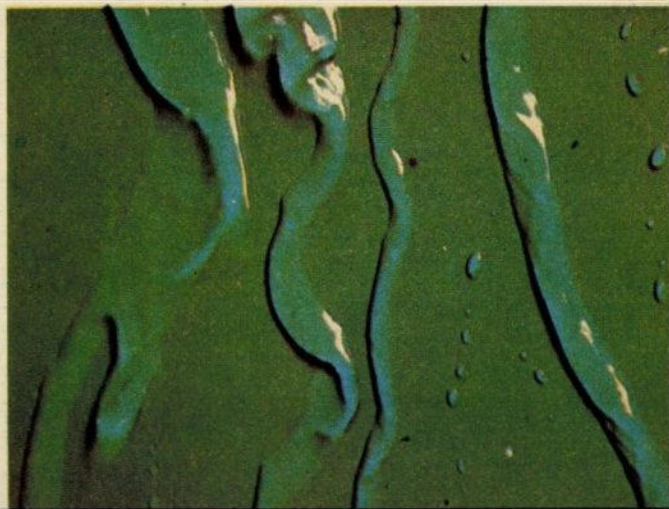
...és ugyanannyi gépi mosás után. Amíg a kézi mosás a lakk felületén mély és kuszált, addig a gépi egyenletes és nem mély barázdákat váj



A rendszeresen kezelt lakkrétegen a víz gyöngyszerűen megáll ...



...míg a gyantahiányban levő fényezésről lefolyik



Autók és árak

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

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

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

BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)

Dacia	SM	1976	68
Lada 1200	SA	1974	32
Lada 1200	BM	1978	89
Lada 1200 K	SA	1976	44
Lada 1500	SM	1980	123
Lada 1600	SM	1978	120
Moszkvics 412	BM	1973	25
Moszkvics 2140	BM	1979	89
P. Fiat 126	SM	1980	70
P. Fiat 1500	SA	1974	35
P. Fiat 1500	SA	1977	52

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

Lada 1500	SM	1975	76
Lada 1500	SM	1975	72
Lada 1500	SM	1977	92
Moszkvics 408	SM	1966	9
Moszkvics 2140	SM	1979	82
Moszkvics 2140	BM	1979	88
P. Fiat 1500	SM	1974	25
P. Fiat 1500	SA	1977	55
P. Fiat 1500	SA	1977	52
Trabant 601	BM	1979	53
UAZ 469 B	SA	1975	40
Volga M-24	SA	1977	66
Volga M-24	SA	1977	47
Wartburg 353 T	SM	1976	61
Zaporozsec 968	SM	1980	54

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Lada 1300	SM	1979	110
Lada 1500	SM	1975	61
Lada 1600	SM	1978	126
P. Fiat 1500	SM	1971	21
P. Fiat 1500	BM	1976	56
P. Fiat 1500	SA	1978	65
Skoda S-100	SM	1972	19
Skoda 105 S	SA	1978	42

GYŐR (Rét u. 27.)

Lada 1500	SM	1978	102
Moszkvics 2140	SM	1977	53
Moszkvics 2140 K	SM	1978	59
P. Fiat 1500	SA	1976	51
P. Fiat 1500	SA	1977	48
Skoda S-100	SM	1976	47
Skoda 105 S	SA	1978	47
Zaporozsec 968	SM	1973	16

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Dacia 1300	SM	1979	94
Lada 1200	BM	1976	76
Lada 1300	BM	1977	85
Lada 1500	BM	1975	70
Lada 1500	BM	1978	96
Lada 1600	BM	1978	121
Lada 1600	SM	1978	123
Moszkvics 2140	BM	1977	61
P. Fiat 1500	BM	1973	41
P. Fiat 1500	SA	1977	47
P. Fiat 1500	SA	1977	59

P. Fiat 1500	SA	1978	68
Skoda S-100	SM	1975	31
Skoda 105 S	SM	1978	64

MISKOLC (Lorántffy Zsu. u. 49.)

P. Fiat 1500	SM	1973	45
P. Fiat 1500	SM	1975	49
P. Fiat 126	SM	1979	69
P. Fiat 126	SM	1977	57
P. Fiat 126	SM	1980	68
Skoda S-100	SM	1975	31
Skoda S-100	SM	1973	20
Skoda 110 R	SM	1972	32
Skoda 120	SM	1978	75
Trabant 601 S	SM	1976	40
Trabant 601 S	SM	1975	32
Volga M-24	BA	1976	49
Volga M-21	BM	1973	40
Wartburg 353 T	SM	1975	41
Wartburg 353 dL	SM	1972	26
Wartburg 353	SM	1971	20
Zaporozsec 968	SM	1973	15

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Moszkvics 412	SA	1974	16
Skoda 120	SM	1978	74
Skoda 120	SM	1979	86
P. Fiat 126	SM	1978	58
P. Fiat 1500	SM	1972	18
P. Fiat 1500	SA	1976	29
P. Fiat 1500	SA	1977	51
Wartburg 353	SM	1977	76

SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)

Lada 1200	SM	1972	43
Lada 1300	SM	1978	110
Lada 1500	SM	1978	115
Lada 1500	SM	1977	86
Lada 1500	SM	1979	130
Lada 1500	BM	1979	109
Lada 1500	BM	1978	110
Moszkvics 412	BM	1970	20
P. Fiat 1500	SA	1977	60
P. Fiat 1500	SA	1978	72
P. Fiat 1500	SA	1977	60
P. Fiat 1500	SA	1977	65
P. Fiat 1500	BM	1971	22

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Lada 1200	SM	1971	40
Lada 1200	BM	1974	58
Lada 1200	BM	1975	62
Lada 1200	SM	1977	57
Lada 1200 K	SM	1974	65
Lada 1500	BM	1977	96
Lada 1600	SM	1979	132
Moszkvics 412	BM	1970	19
P. Fiat 1500	BM	1974	52
P. Fiat 1500	SA	1975	42
P. Fiat 1500	SA	1976	38
P. Fiat 1500	SA	1976	51
Skoda S-100	SM	1973	28

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200 K	SA	1977	60
Lada 1200	SA	1978	48
Lada 1200	SA	1978	50
Lada 1200	SA	1978	43
Lada 1200	SA	1978	60
Lada 1200	BM	1974	61

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A tavaszi értékesítés első hullámán már jóval túl vagyunk, mégis rengeteg érdeklődő hullámozik, sétál fel és alá a gépkocsisorok közt. Részben olyanok akik a sokkal drágább vidéki börzsekről jöttek fel szerencsét próbálni, részben csak érdeklődők, tájékozódók. Egy biztos: a készpénzzel rendelkező, komolyan venni szándékozók aránya sokkal kisebb, mint másfél hónappal ezelőtt. A szabadpiac jellemző kínálati árai (alku előtt): Audi 100 GL (ZA) 180 ezer forint, Dacia 1300 (UX-ZC) 72-83, Fiat 500 (CX-IB) 25-35, Lada 1200 (IH-IZ) 38-48, Lada 1200 (ZA-ZN) 73-95, Lada 1200 K (ZC-ZM) 72-104, Lada 1300 (UX-ZA) 80-90, Lada 1500 (UT-UZ) 82-95, Lada 1500 (ZA-ZN) 97-114, P. Fiat 126 (ZA-ZD) 60-70, P. Fiat 1500 (ID) 30, P. Fiat 1500 (UD-ÜZ) 45-68 ezer forint.

DEBRECEN. Körülbelül 300 gépkocsit kínáltak itt, az üzletkötés mégis olyan ritka volt, mint a fehér holló. Kínálati árak: Fiat 850 (ID) 35 ezer forint, Lada 1200 (IH) 40, Lada 1200 (UP) 65, Lada 1300 (ZE) 87, Lada 1500 (UX) 80, Moszkvics 412 (IG) 30, Skoda S-100 (IC) 27, Skoda S-100 (UB) 42, Trabant 601 (IC-UN) 27-45 ezer forint.

MISKOLC. Itt aztán reménytelen kocsit eladni. Ezt tapasztalta 500 használt autótulajdonosa, pedig alaposan lemosták, kifényesítették nem is olyan öreg „járgányaikat”. Feljegyzett kínálati árak: Lada 1200 (IH-UM) 40-65 ezer forint, Lada 1200 (ZA-ZE) 80-85, Lada 1300 (ZG-ZH) 80-90, Lada 1500 (UZ) 90, Lada 1500 (ZI) 105, P. Fiat 126 (ZK) 70, Skoda S-100 (IZ) 40, Skoda S-100 (ZK) 65, Trabant 601 (CY-IG) 30-34, Trabant 601 (ZG) 60 ezer forint.

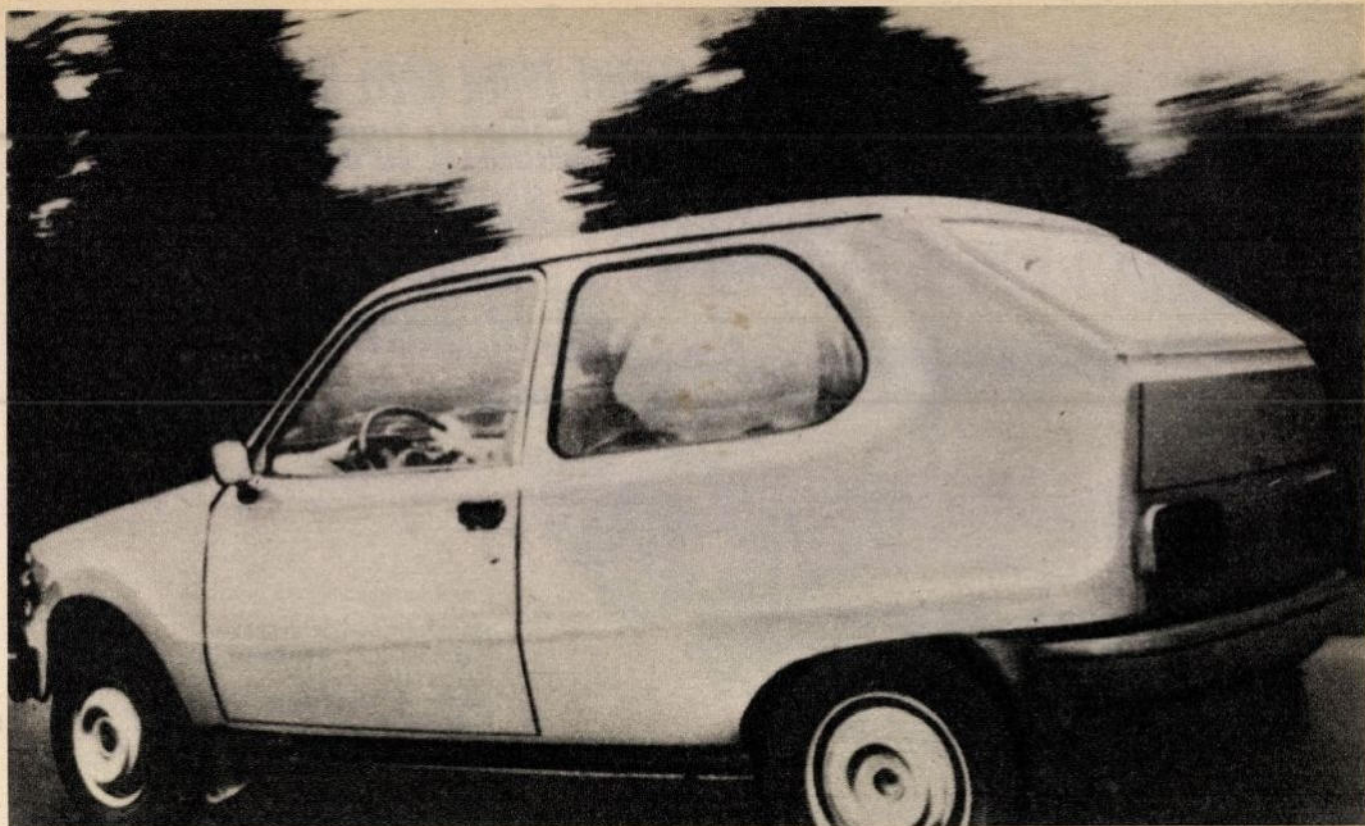
SZOMBATHELY. Élénk érdeklődés övezte az eladótérre kiállított 100-120 kocsit. Üzletkötést mégsem látunk, nem is lehetett sok, hiszen alkuig, próbajaratig csak kevesen jutottak el. Kínálati árak: Lada 1200 (ZF) 75 ezer forint, Lada 1300 (ZD) 96, Lada 1500 (ZL) 85, Skoda 110 (ZF) 72, Trabant 601 (CG) 18, Trabant 601 (UV-UX) 38-40, VW 1300 (IF) 58 ezer forint.

VÁSÁRNAPTÁR

Július 12. Szentlőrinc Veszprém Zalaegerszeg

Július 13. Baja Békéscsaba Dabas Debrecen Lajosmizse Marcali Miskolc Nagykovács Nyiregyháza Pécs Siófok Szeged Szombathely Tata

Július 20. Ajka Debrecen Dunaujváros Kaposvár Kiskőrös Kisterenye Mohács Miskolc Nagykanizsa Nyiregyháza Orosháza Sopron Szeged Szolnok Tatabánya



Milyen forrón eszik a kását



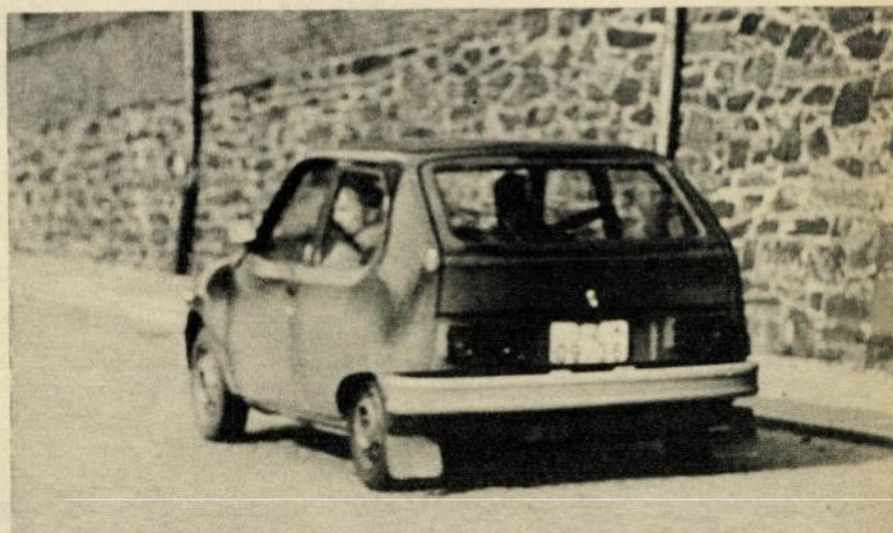
AVAGY SAJTÓHÍREK AZ „ÚJ” TRABANTRÓL

Most, amikor hazai hetilap is átvette a nyugati magazinokban ugyancsak publikált képet az állítólagos fémkarosszériás, a Citroën tervezőinek közreműködésével rövidesen újjászülető, kéthengeres, négyütemű motorral meghajtott Trabantról, igen sokan tőlünk kérdezik, hogy mit tudunk erről.

Nos, először is azt, hogy minden autógyárban mindig készülnek újabb és újabb tervek, mindig felbukkanhatnak kísérleti kocsik, de ezek megjelenésétől még sok-sok idő telhet el addig, hogy felváltsák velük az éppen szériában futó típusokat. Vagyis „nem eszik olyan forrón a kását, mint ahogyan főzik”. És ez a szólásmondás az autójújdonságokra is vonatkozik. Ennek igazolására csak annyit, hogy a mostani sajtóhírek szerezint a felső képen látható kocsin lenne az újjászülető, illetve az új Trabant.

Az alsó képen egy hasonló formájú kiskocsi szerepel, amelyet ugyancsak az NDK útjain lehetett látni. Hogy mikor? Még 1976-ban, és akkor az AM 22-es számában is megjelent ez a fotó, sőt még három felvételt közöltünk a kísérleti járművekről, amelyek kétségtelenül közel állnak a Trabant-jelleghez.

Arról viszont máig sem kaptunk több tájékoztatást, de még úgynevezett félhivatalos értesülést sem, hogy a közeljövőben alapvetően változtatnának a műanyag karosszériával és a kétütemű motorral is népszerű kiskocsin.





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

**Forduljon Ön is bizalommal
hozzánk!**



HASZNALTAUTÓ-TELEPEK:
Budapest XIII., Röppentyű u. 73.
Békéscsaba, Szarvasi út
Debrecen, Monostorpályi út 39.
Győr, Szérűskert u.
Kecskemét, Szolnoki hegy 7.
Miskolc, Lőrántffy Zsuzsanna u. 40.
Pécs, Fürst Sándor u. 6.
Szeged, Vásárhelyi Pál u. 4.
Székesfehérvár, Csikvári út 14.
Szombathely, Zanati u. 27/a.

A MÉH Vállalatok

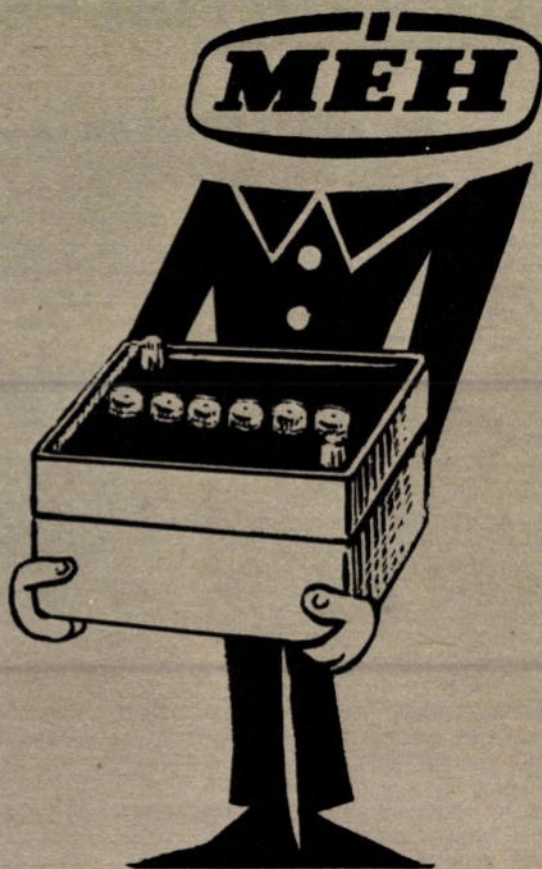
kijelölt budapesti és vidéki átvétőhelyein
és telepein az elhasznált,
felújíthatatlan ólomakkumulátort
minden mennyiségben megvásárolják.

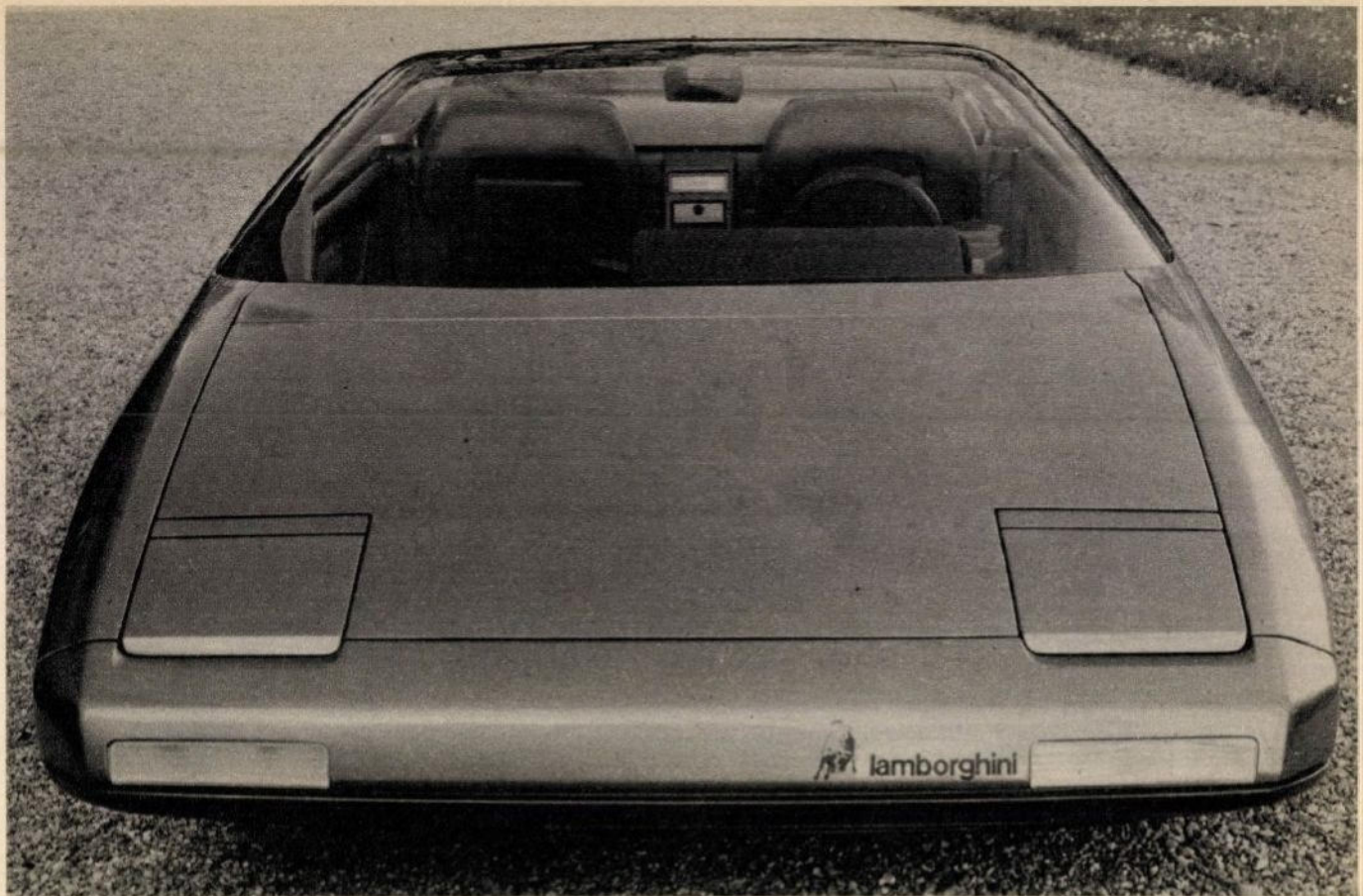
**Átvételi ár:
kilogrammonként 5,50 Ft**

Az ár a nettó súly (akkumulátor ólomtartalma)
után fizethető, ezért a lódás vagy dobozos
akkumulátor bruttó súlyából 40% levonásra kerül.

Tájékoztatást adnak

a vidéki MÉH vállalatok központjai, telepei,
Budapesten a VEVŐSZOLGÁLAT:
422-728 telefonszámon.

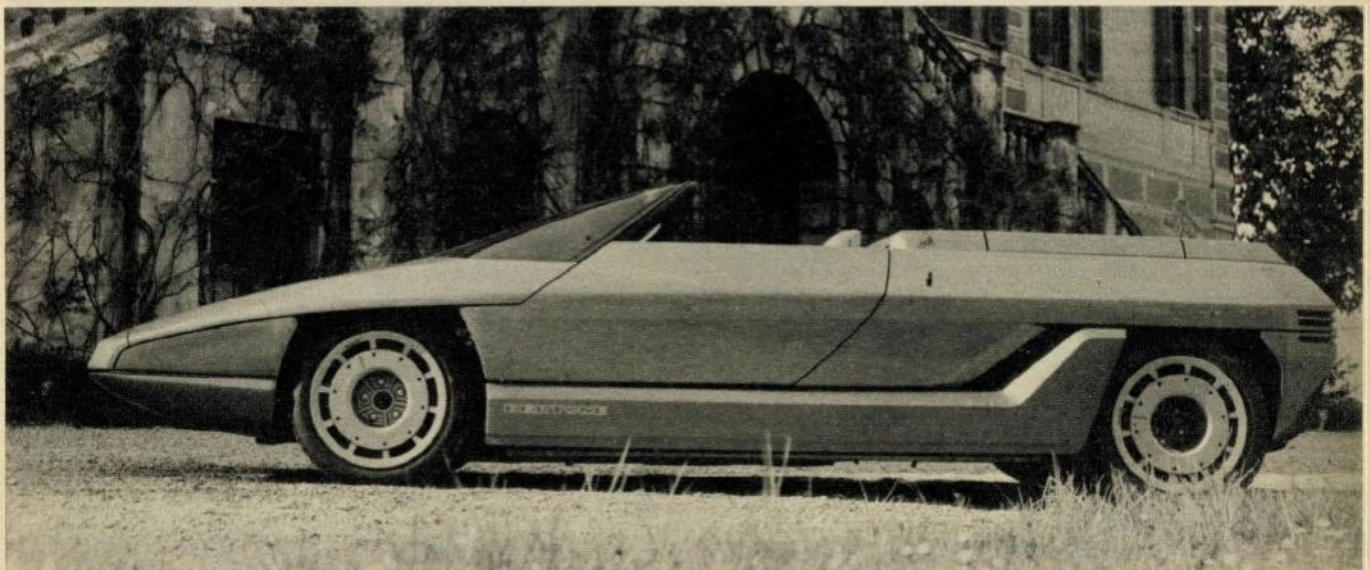


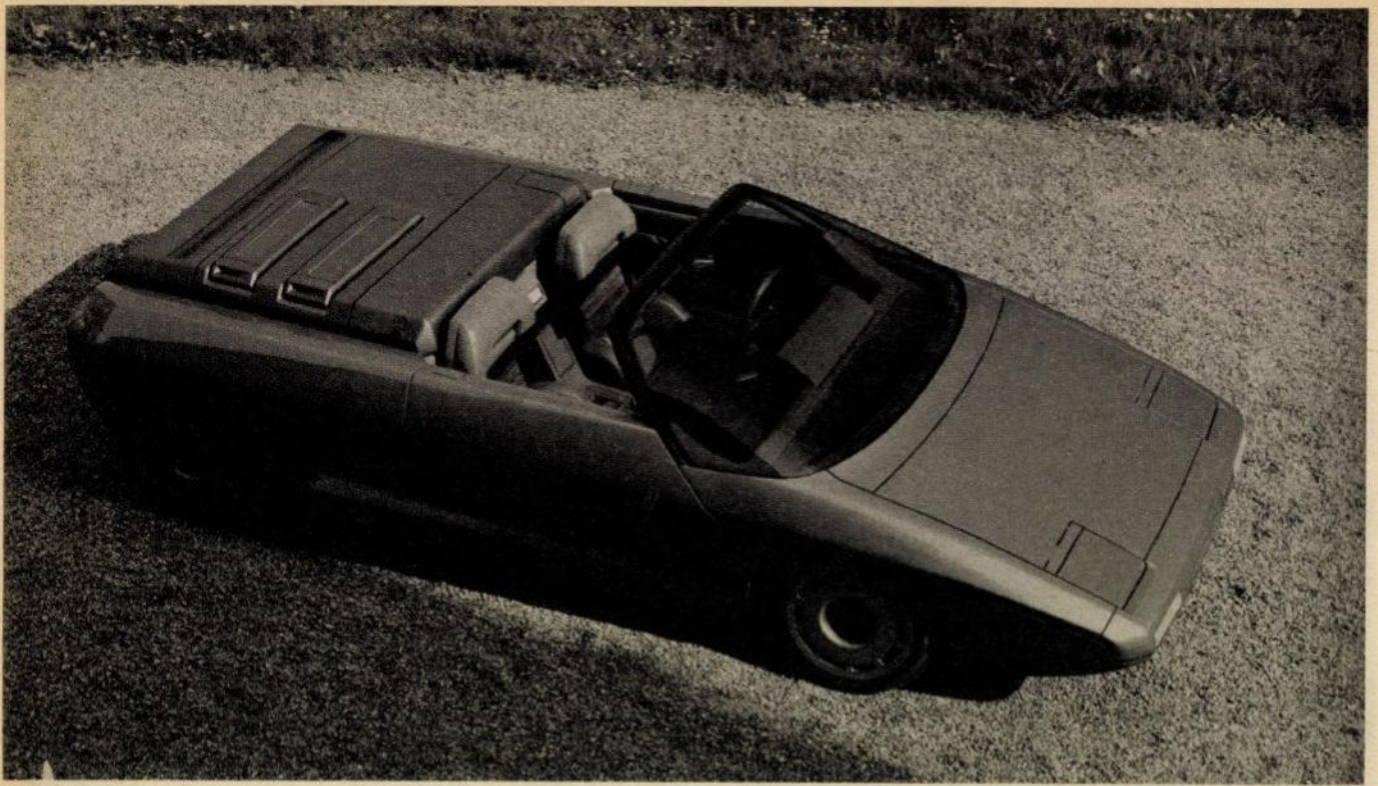


Autótechnikai szemle

egy ATHON és egy BULLDOG

Tudjuk, sok olvasónknak az a véleménye, hogy lapunk oldalain felesleges helyet adni olyan kocsiknak, amelyekből csupán néhány példány készül és közülük talán egy sem jut el hozzánk. Mások viszont szinte reklamálón sűrgetik, hogy adjunk hírt az autótechnika különlegességeiről, a prototípusokról. Úgy vélik, hogy amíg a nagy sorozatban gyártott kocsikat többnyire láthatják az utcán is, a vilákiállítások sztárjaival





csak a képekről, leírásokból ismerkedhetnek meg.

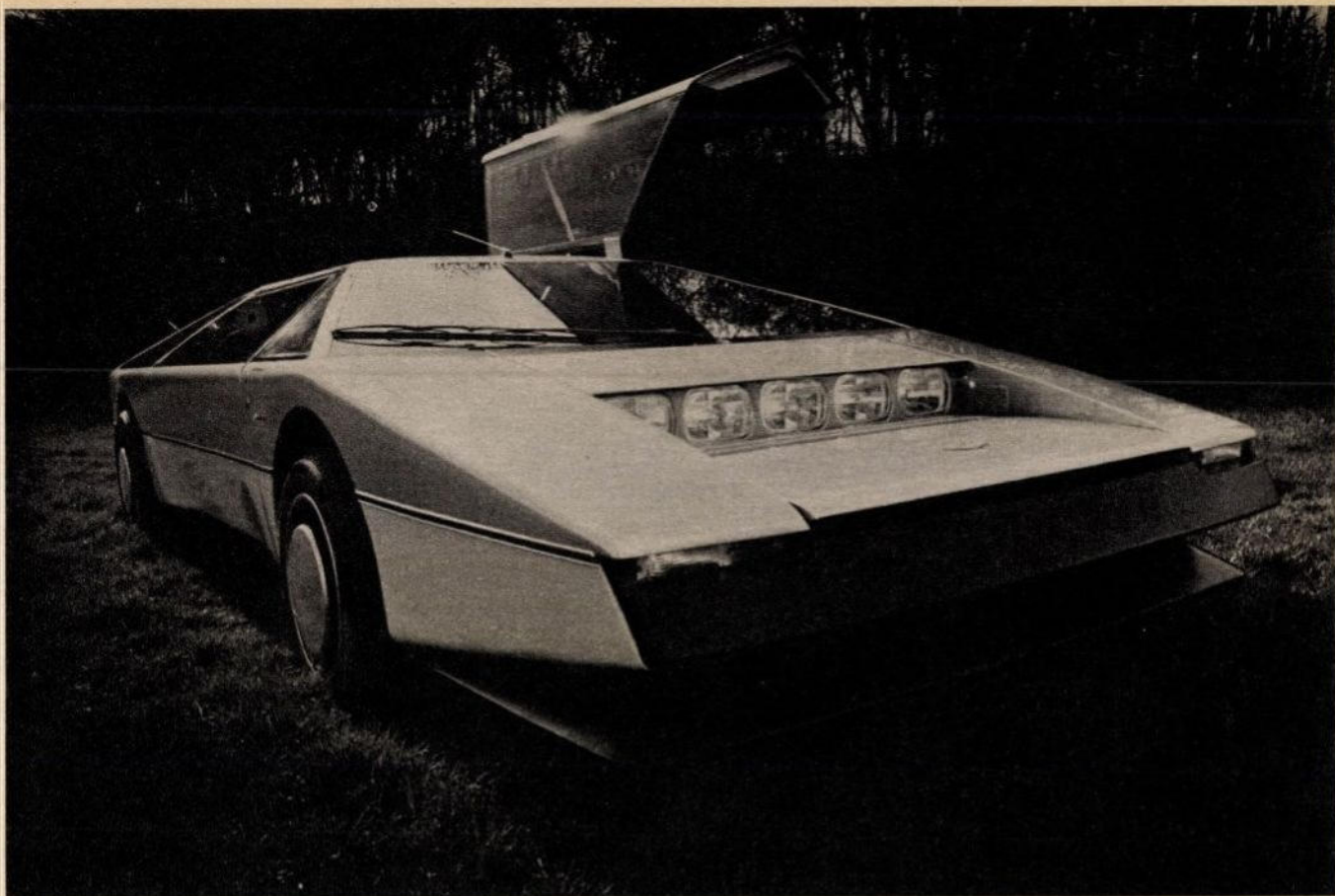
Itt most két olyan újdonságot szerepeltetünk, amelyekre egyaránt illenek a ritka példány, valamint a különlegesség jelzői. Kezdjük az olasz Bertone kocsijával, amelynek neve sem éppen hétköznapi. Ez a típus ugyanis az „ATHON” feliratot viseli, ami a névadók szerint azt jelenti: himnusz a naphoz. A négy fotó, amit erről az autóról közlünk, egyértelműen nyitott karosszériát mutat. A leg-

hitelesebb forrástól, a torinói Bertone sajtóirodától érkezett képekhez csatolt szöveg is mint teljesen nyitott járművet említi, így hát még azt a megjegyzést sem merjük megkockáztatni, hogy azért valamilyen vászon vagy műanyag tetőt csak adnak hozzá. Még akkor is, ha tervezői szerint az Athon-prototípussal az egykori motorosok természet utáni vágyát, a sebesség akadálytalan érzékélését akarják visszaadni, persze nagyobb

biztonsággal és kényelemmel, mint bármelyik motorkerékpár...

Erre az érvelésre ugyan sokféle megjegyzést lehetne tenni, már csak azért is, mert a jármű áráról nem esik szó, mondván, hogy prototípusoknál az ilyesmi nem téma. Az viszont nem titok, hogy a különleges nyitott karosszériát a Lamborghini Urraco szerkezeteire húzták rá. Márpedig az Urraco sem olcsó szórakozás, hiszen a mai svájci katalógus szerint annyiba kerül, mint 11 (tizennyel)





ugyancsak olasz gyártmányú Fiat 126-os kiskocsi.

Igaz, V8-as 2463 köbcentiméteres, 162 kW (220 LE) teljesítményű, keresztirányban elhelyezett úgynevezett közép-motort találunk az Urraco Coupé ülései mögött – ugyanilyen megoldású az Athon is –, a kocsi sebessége pedig szerényen számolva is 240 km/h körül van.

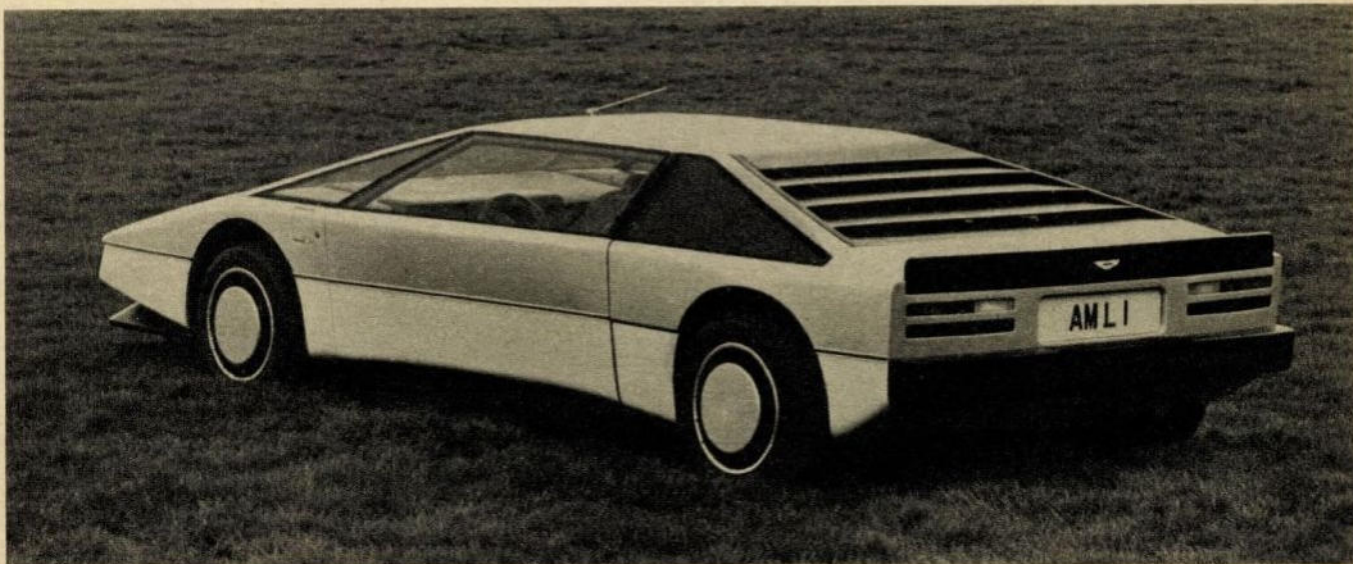
Azt sem lehet viszont tagadni, hogy Bortene új karosszériája ismét mutat néhány olyan aerodinamikailag és esztéti-

kailag, tehát formailag egyaránt érdekes részletet, amely hamar kiléphet a prototípusok szűk kereteiből. A szélvédő és a műszerfal ötletes megoldása bizonyára ezek közé tartozik.

Most pedig rátérünk a másik különlegességre, amelynek típusneve sokkal közönségesebben hangzik, egyszerűen csak „BULLDOG”, készítője pedig az angliai Aston Martin Lagonda gyár, ugyancsak nagyon drága luxuskocsi előállítója. Itt sem beszélhetünk nagy

sorozatokról, bár míg Lamborghini valamilyen típusából a múlt évben mindössze 50 darab készült, a szigetországi Aston Martin 270 kocsit produkált. Ezek mind 5341 köbcentiméteres, VB-motorral kerültek forgalomba és ilyen erőforrást helyeztek el az itteni két képen látható Bulldog kupéba is. A merész formájú és szerkezeteit tekintve sem érdektelen konstrukcióról más alkalommal közlünk még adatokat és képeket.

L. Gy.

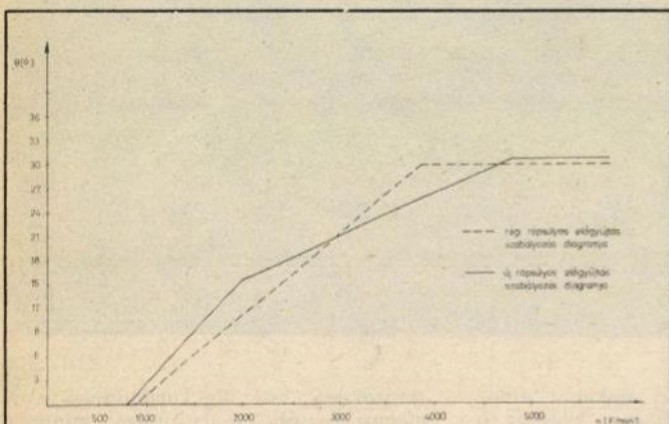


ÚJDONSÁG A LADÁN

A Volgai Autógyárban gyakran végeznek a Ladákön kisebb módosításokat, fejlesztéseket. Ilyen változtatás az új gyújtáseosztó, illetve a módosított karburátor is, amelyet a gyár 1980. januárjától szerel a motorokra.

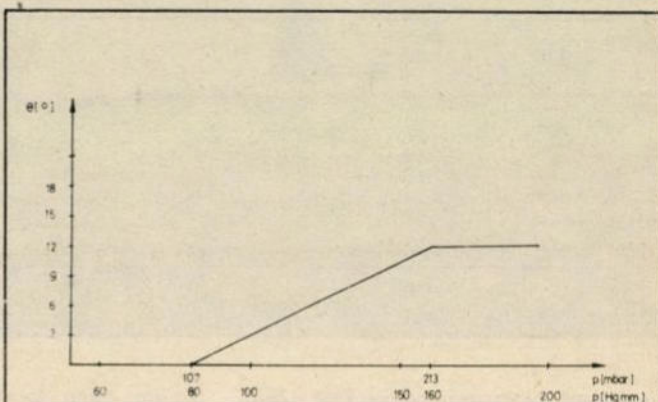
A vákuumos működésű gyújtáseosztó előnye

Nyári Magazinunkban beszámoltunk a várható Lada-újdonságokról, és többek között szót ejtettünk a vákuumos működésű elosztófejről és a karburátorról. Most részletes tanulmány mutatja



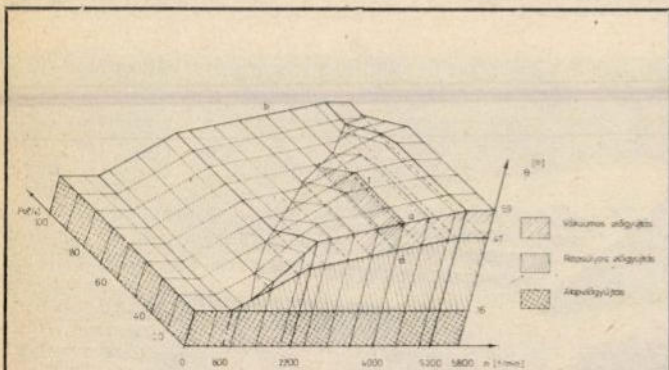
1. ábra

A röpsúlyos előgyújtás szabályozás jelleggörbéje a motor fordulatszámának függvényében θ ($^{\circ}$) — Előgyújtási szög a főtengelyen mérve; n (f/min) — motorfordulat



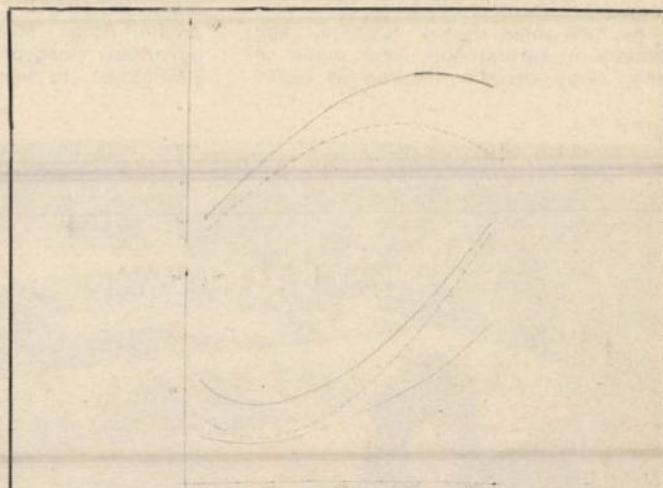
2. ábra

A vákuumos előgyújtás szabályozási jelleggörbéje a karburátor első torkában létrejövő depresszió függvényében. θ ($^{\circ}$) — Előgyújtási szög a főtengelyen mérve; p (mbar) — depresszió a karburátor első torkában



3. ábra

Az előgyújtási szög változása a motor teljes üzemi tartományában a Lada 2101 típusú motornál az új gyújtáseosztó és karburátor esetében θ ($^{\circ}$) — Előgyújtási szög a főtengelyen mérve; n (f/min) — motorfordulat; P (%) — $P_{m\acute{e}r\acute{e}s\ max}/P_{max}$, 100%, adott fojtószelepállásnál mért legnagyobb teljesítmény viszonya a maximális teljesítményhez százalékban kifejezve



4. ábra

A motor fajlagos fogyasztása részterhelési tartományban, a fordulatszám függvényében. Az 1. és 2., illetve 3. és 4. görbék azonos terhelésre vonatkoznak. Az 1. és 3. görbék a régi, míg a 2. és 4. görbék az új gyújtáseosztó és karburátor felszerelésekor készültek. P (kW) motor teljesítménye; b (g/kWh) fajlagos fogyasztás; n (f/min) — motorfordulat

be a szerkezetek működését, és ábrák teszik érthetővé a régi és az új gyújtásmechanizmus közti különbséget.

Ismeretes, hogy az Ottomotorok teljesítménye, fogyasztása nagymértékben függ az előgyújtási szög mindenkori értékétől. Mérések sorozatával kiválasztható olyan előgyújtási karakterisztika, amely lehetővé teszi a motor gazdaságos üzemeltetését. Ez az előgyújtási karakterisztika annál jobban megközelíti az optimálist, minél több olyan paramétert vesz figyelembe, amely hatással lehet a szükséges előgyújtási szög nagyságára. Ennek mértéke ugyanis függ a motor fordulatszámától, a terheléstől (gázpedálállás) és még sok másról.

A Lada motorjainak előgyújtási szöge eddig csak a motor fordulatszámának függvényében változott, ami azt jelenti, hogy a gyújtáselosztó a motor különböző fordulatszámainál az 2. ábrán látható előgyújtási szögértéket állítja elő.

Az új gyújtáselosztó vákuumos szabályozóval van felszerelve, így az előgyújtási szög értéke a motor működése közben két paraméter, a fordulatszám, illetve a terhelés függvénye. A gyújtáselosztó nemcsak annyiban változott, hogy vákuumszabályozó került beépítésre, hanem megváltozott a röpsúlyos szabályozó előgyújtási karakterisztikája is.

A 1. ábrán látható a régi és új röpsúlyos előgyújtás-szabályozás közötti különbség! Alacsonyabb fordulatszámokon nagyobb, közepes fordulatszámokon kisebb az előgyújtási szög nagysága a régihez képest. A centrifugális szabályozású legnagyobb előgyújtási szög értéke pedig magasabb fordulatoknál jön létre.

A gyújtáselosztó vákuumos szabályozó karakterisztikája a motor terhelésének (a gázpedálállásnak) a függvénye. Részterheléseknél az elégtelen keverékképzés miatt több idő szükséges a keverék megfelelő égéséhez. Ez azt jelenti, hogy ilyen üzemiállapotoknál, a karburátor első torkában levő depresszió függvényében, a mindenkor fordulatszámhoz tartozó előgyújtási szöghöz még hozzáadódik a vákuumszabályozós elosztó által létrehozott előgyújtási szög is.

A gyakorlatban?

Hogy a motor különböző fordulatszámain, illetve ter-

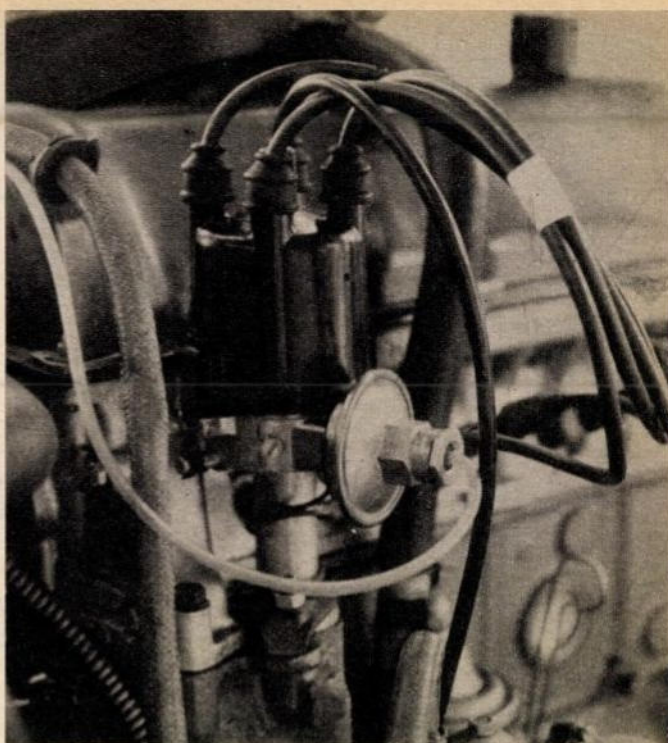
helési viszonyainál milyen a gyújtáselosztó által létrehozott, a röpsúlyos, illetve vákuumos szabályozással előállított előgyújtás nagysága, arra a méréseink alapján felrajzolt térbeli ábra szolgál (3. ábra).

A motor előgyújtási szöge a felső holtponthoz viszonyítva beállított alapelőgyújtás, valamint a fordulatszámától és a terheléstől függő előgyújtási szög összege. Ezek közül a motor működése közben az alapelőgyújtás szögértéke nem változik. Ahogy a térbeli ábrából látható, a motor teljes terhelésének irányában (az ábrán nyíllal jelölve) egyre magasabb fordulatszámoknál kezd belépni a vákuumszabályozás. Teljes terhelésnél (a gázpedál teljes benyomásánál) a vákuumszabályozó nem működik (4. ábra).

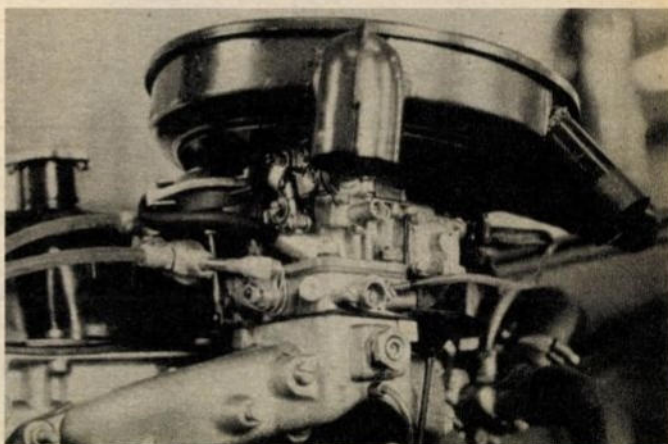
Vegyünk egy példát annak magyarázatához, hogyan változik az előgyújtási szög nagysága. Autópályán közlekedve 100 km/ó állandó sebességnél (amely 4000 f/percnek felel meg) az előgyújtási szög az 1 pont körüli érték. Ha ilyen tempónál egy menetellenállást, például emelkedőt kell legyőzni, és tartani akarjuk az előbbi 100 km/h sebességet, a gázpedált jobban be kell nyomni. Ez azt jelenti, hogy az előgyújtási szög értéke az „a b” görbe mentén, a „b” pont felé haladva egyre csökken.

A régi, 1980-ig beépített gyújtáselosztóknál, ahol az előgyújtási szög csak a fordulatszám függvénye, az előbbi példát alapul véve, az előgyújtási szög értéke nem az „a b” görbén, hanem az „a b” egyenesen mozog, de értéke nem változik. A 100 km/h sebességhez (4000 f/perc) tartozó, a régi és az új gyújtáselosztó által előállított előgyújtás közötti különbséget a bevonalkázott terület szemlélteti. A legnagyobb eltérés részterhelésnél van, 12°. A vákuumos előgyújtás-szabályozás a részterhelési tartományban növelheti az előgyújtás nagyságát, javítja az égést, a motor gazdaságosságát.

A régi és az új gyújtáselosztó röpsúlyos előgyújtási karakterisztikájának különbözősége miatt a röpsúlyrugók különböznek egymástól.



Lada-motorra szerelt új típusú gyújtáselosztó



A gyújtáselosztó vákuumszabályozójának csatlakozója a fékpadi mérésekhez előkészített karburátoron, valamint a második torok vákuumos működtetése

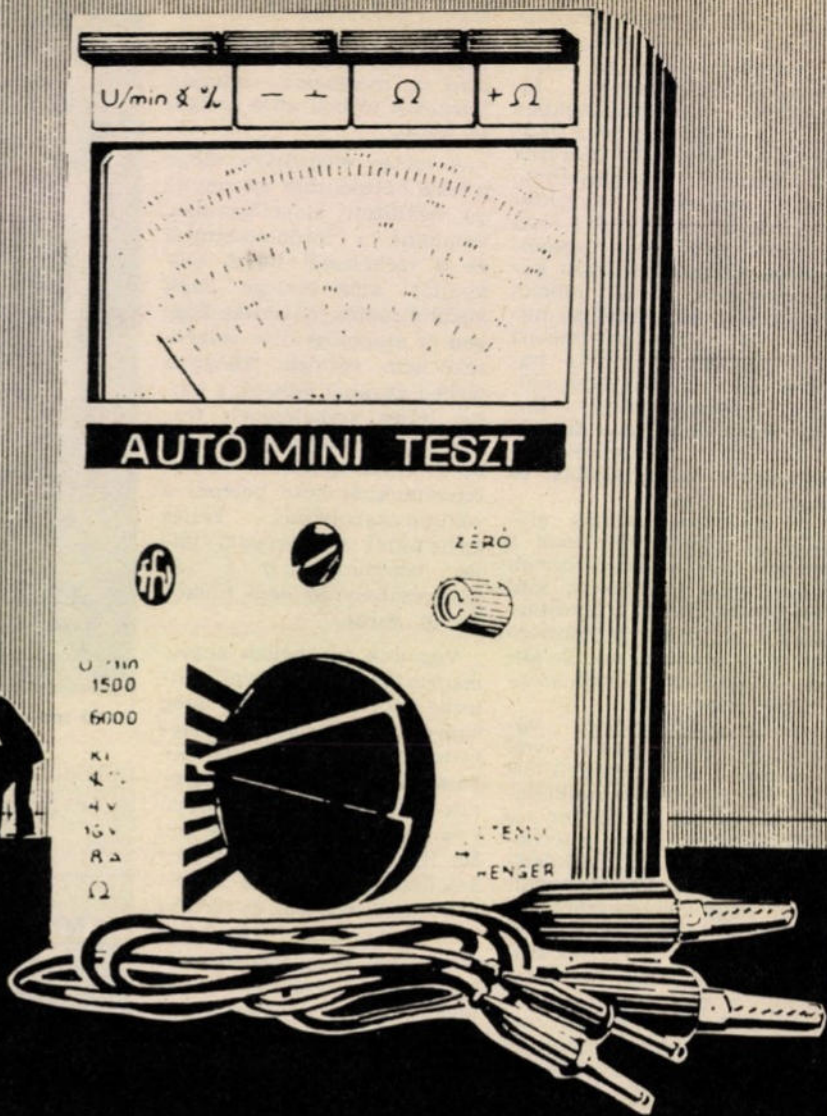
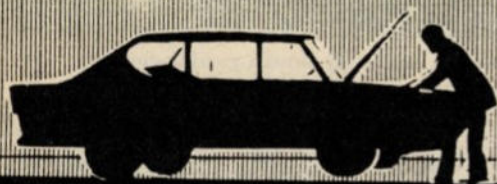
Megváltozott a porlasztó mechanizmusa is

Az új gyújtáselosztó bevezetésével egy időben módosított karburátor került a Lada-kba. A megváltozott torok-átmérőkön, fúvókaméreteken kívül alapvető változás a második torok mechanikus nyitása helyett alkalmazott vákuumos működtetés. Ugyancsak újdonság az üresjárati keverékképzés rendszere is.

A gyújtás és a keverékképzés változása jelentős hatással van a motor fogyasztására.

Méréseket végeztünk a motor teljes üzemi tartományában a régi és az új gyújtáselosztóval és karburátorral. Méréseink azt bizonyították, hogy jelentős különbség van a két változat között. A motor teljes üzemi tartományában kedvezőbb fajlagos fogyasztás mutatható ki az új gyújtáselosztó és a karburátor felszerelésekor. Ez a különbség különösen nagy a motor részterhelési tartományában, 2000–4000 fordulatszám.

GŐZ ZSIGMOND
okl. gépészmérnök
HEBLING VILMOS
okl. gépészmérnök
Bakony Művek fejlesztési osztálya



Autó miniteszt

négyütemű négyhengeres, valamint négyütemű két-hengeres autókhoz.

A mérőműszer gépjárművek motorjának és villamos hálózatának ellenőrzésére, beállítására és javítására alkalmas. Fordulatszám, zárósszög, feszültség, áram és ellenállás mérésére.

A műszer a kíméletes kezelésen és tisztántartáson kívül egyéb karbantartást nem igényel.

Ára: 1100 Ft.

Kapható: Elektron Áruház

Budapest VI., Lenin krt. 77.

Telefon: 324-399, 129-682.

Alkatrész Elektron Áruház

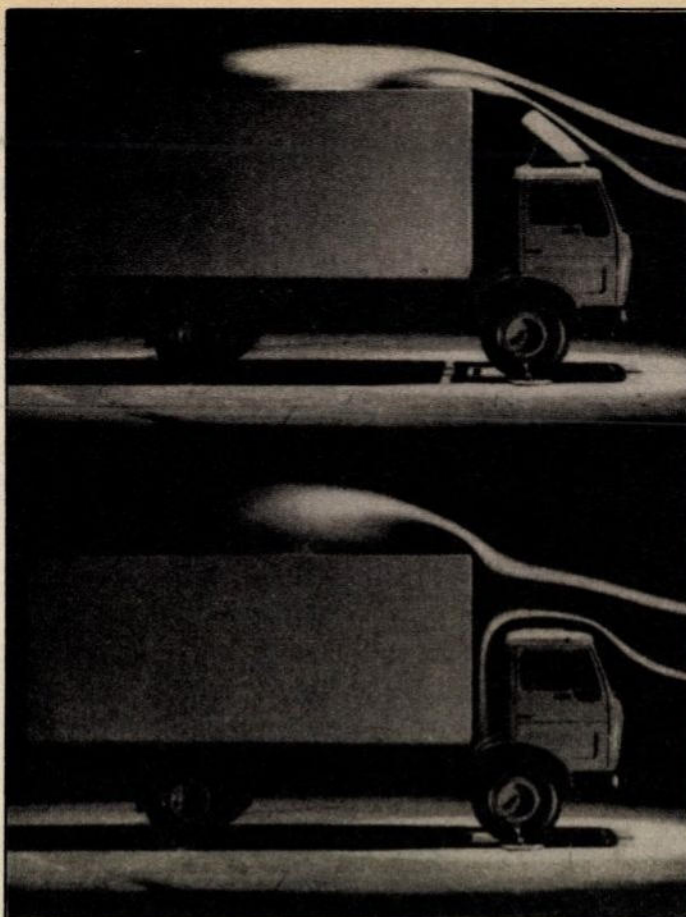
Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 45.

Telefon: 321-991, 327-191.

Légte- relő — Solymár- ról

A Solymári Vegyesipari Szövetkezet elkészítette (tudásunk szerint Magyarországon elsőként) a teherautóra felszerelhető spoilerrel, szélterelőt. Kísérletek bizonyítják, hogy használatukkal jelentős az energiamegtakarítás. A Hungarocamion eddig tőkés (NSZK) importból szerezte be a kamionjaira felszerelt légtérelőket. Ez adta az ötletet a solymáriaknak az itthoni előállításra.

Az ötlet január végén született, s áprilisban már a gyakorlat igazolta az eredményeket. A mintát 1 mm vastag vaslemezről készítették, a többi alkatrész is magyar alapanyagból



A képen látható a különbség a spoileros és a spoiler nélküli jármű légellenállása között. Laboratóriumi mérések szerint a légtérelővel felszerelt kocsi légellenállása 30%-kal, üzemanyag-fogyasztása pedig 10%-kal is csökkenhet

A solymári szövetkezet légtérelője elől- és oldalnézetben

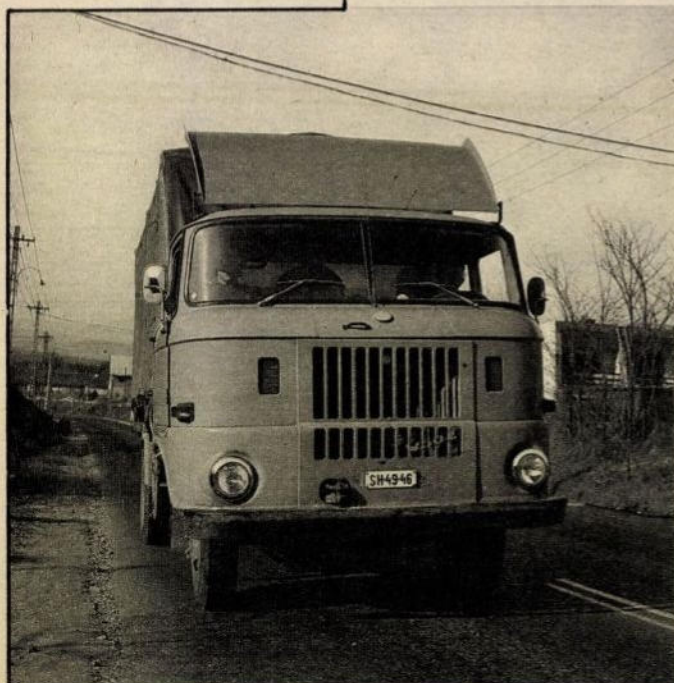
van. A mintadarabokat felszerelték a szövetkezet Robur típusú teherautójára. Az első eredmények 10–15%-os üzemanyag-megtakarítást bizonyítanak.

A szélterelő felszerelhető nyitott ponyvás és zárt szekrényű teherautóra egyaránt. Alkalmazható Mercedes, Volvo és Rába típusú kamionra, IFA és ZIL teherautóra, valamint Barkasra és Moszkvics furgonra. Előnye, hogy a rakodótér és az utazótér között hasznosan tereli a szelet, csökkenti a légellenállást, s így alacsonyabb a fogyasztás.

A rakomány nagyságától, magasságától függően állítható dőlésszögű szélterelő prototípusa már elkészült, és a sorozatgyártásban különböző méretek készíthetők. Egy-egy spoiler ára a típustól függően 5–7 ezer forint.

Jelenleg a Solymári Vegyesipari Szövetkezet vasipari részlegének havi 60 darabra van gyártáskapacitása, de az igényeknek megfelelően emelhető a mennyiség.

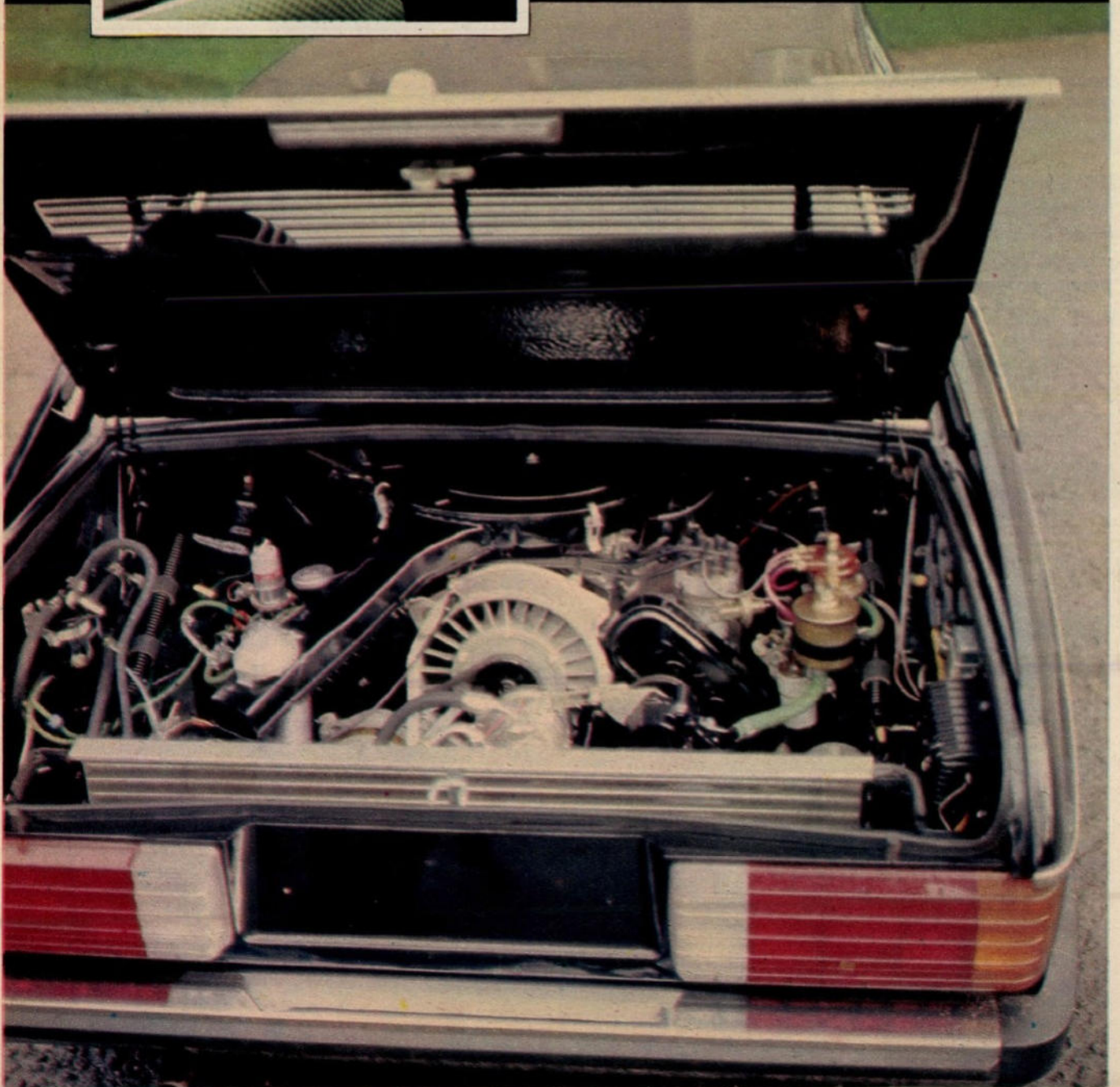
(—jó)





T613

SPECIAL



Ez a típusjel, a nagy T betű és a csatlakozó 613-as szám az autók köreiben határozottan a farmotoros Tatra képét idézi fel. Most is ilyen kocsiról van szó, de kicsit módosul a kép, mert a 603-as alaptípus Special kiviteléről kaptunk új felvételeket.

Legutóbb a múlt év decemberében, lapunk 23-as számában találkozhattak olvasóink különböző Tatra kocsik fotói-

több motorműködés azonban mindig fontos tervezői célkitűzés.

A karosszéria külső és belső változásai megint csak hasznos kiegészítéseket jeleznek, olyanokat, amelyek formailag is jól érvényesülnek. Így például a normál típus megszokott kör alakú ikerlámpáinak helyére téglalap formájú, nagy felületű lámpák, illetve fényszórók kerültek mosókészülékkel és törölőlapáttal. Az

is fokozódott, mert a kocsi eddigi 5025 mm-es hosszát még 150 milliméterrel megtoldották, annak érdekében, hogy a belső tér komfortosabb legyen. Az utastér egyébként más meglepetéseket is rejtget. Többek között a négy ajtó egyetlen kulcsfordításra központilag nyitható-csukható, a négy színszűrős ablaküveg – villanymotor beiktatásával – gombnyomásra irányítható le és fel. A



val, közöttük a T 613-as normál, szériagyártású példányával is. Említést tettünk a léghűtéses, V8-as, 3495 cm³-es, 121,4 kW (165 LE) teljesítményű farmotorról, de a továbbfejlesztett Special variációnál bizonyos fokig a motor is változott, hiszen korszerűbb, kettős gyújtási rendszerrel, valamint más benzinadagolási megoldást alkalmaztak hozzá.

Ez a módosítás nem a teljesítmény növelése érdekében vált esedékessé, hiszen sem a lóerőszámot, sem a 190 km/h sebességet nemigen lehet keveselni. A gazdaságosabb fogyasztás, a megbízha-

irányjelzők tömbjei pedig ezekkel egyiséget alkotva, harmonikusan kapcsolódnak a sárvédők ívelésében, így módon mind előre, illetve hátra és oldalra is megfelelő figyelmeztető fényt adnak.

A hátsó, kombinált lámpák világító felületeit ugyancsak megnövelték, de a biztonság fokozása érdekében megnövelték az ütközőket is, amelyeket szükség szerint rugalmas betétekkel láttak el.

A kormánykerék ugyancsak a biztonság követelményei szerint módosult, mint ahogy a belülről állítható oldaltükrök célszerűségét sem kell külön méltatnunk. A visszapillantó jelentősége azért

klimaberendezés, a gyárilag beépített rádiótelefon, a diktafon, az ennek megfelelően átrendezett műszerfal ugyancsak indokolja a Special jelzés jogos használatát a módosított T 613-as típusnál, amelynek belső zajszintjét is oly módon csökkentették, hogy, akik már utaztak benne, alig akarták elhinni a léghűtéses V8-as motor működését.

Végül még annyit, hogy amik ma a Special-kivitel jellemzői, azok közül várhatóan sok minden meghonosodik az úgynevezett normál sorozat példányain is.

Kép és szöveg:
Dipl. Ing. KAMIL PROCHÁZKA

TATRA T 613 SPECIAL





am



'80-ban is
80 helyen várjuk!
A népművészet
legszebb alkotásaiból
választhat emlékebe,
ajándékba
szakboltjainkból.

Vevőszolgálat: 184-697.

KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felvesszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban,
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban
sportfelszerelésről is gondoskodunk.



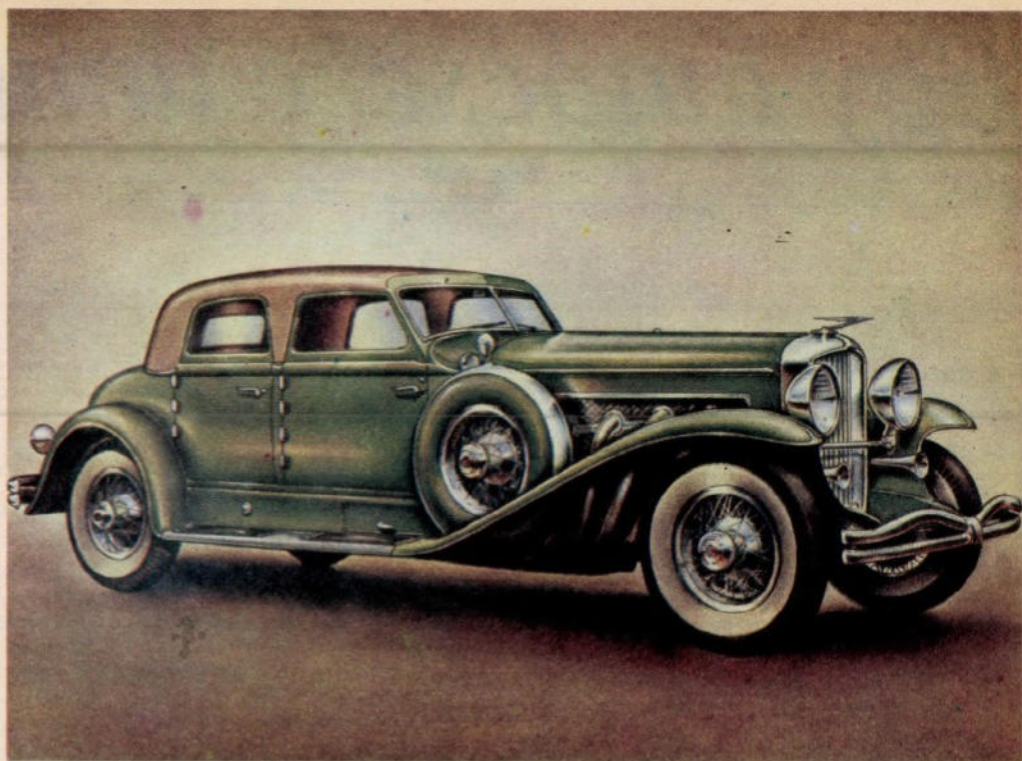
Címünk: CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR
Oktatási osztály
Budapest IV., Tó utca 1-5.
Tel.: 690-900/531,
és Chinoi Nagytétényi Gyáregység
Személyzeti osztály
Budapest (Nagytétény) Bányalég u. 2.
Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.

RÉGI AUTÓ

– amelyet ma is sokan elfogadnának, hiszen annak idején kevés készült belőle, és technikai megoldásai miatt ugyancsak értékes. Elég talán, ha csak a nyolchengeres, kompresszoros, 6883 cm³-es, 320 lóerős motort említjük, amely alapvető jellemzője az 1933-as évből származó

DUESENBERG

kocsinak, a tengeren túli autópár egyik leghíresebb gyártmányának, amely a korabeli versenyeken is igen jól szerepelt. Ez a normál kivitelű túraautó sem tartozott a lassú járművek közé, hiszen 210 km/h sebességet lehetett elérni vele.



MODELL

A francia Solida gyár készíti 1:43 méretarányú kicsinyített mását a Porsche 928-as típusnak, amely – mint ismeretes – 1978-ban elnyerte „Az év autója” kitüntető címet is. Ennél a konstrukciónál – szakítva a régi Porsche-hagyományokkal – vízhűtéses, V8-as orrmotor hajtja meg a 225–230 km/h végsebességű kupé két hátsó kerékét

BÉLYEG ÉS KERÉK

Rovatunkban már bemutattuk a 24 órás teljesítményverseny 50. évfordulójára 1973-ban kibocsátott 0,60 fr. címletű francia postabélyeget (Z. 1834. kat. sz.), amelynek rajzán egy a versenyben részt vevő Matra-Simca gépkocsit láthattunk. Még ugyanabban az évben az afrikai „frankövezetbe” tartozó Mali Köztársaság is kibocsátotta háromcímletű postabélyegsorát e verseny alkalmából. E címletek bélyegképei a különböző évek 24 órás teljesítményversenyeiben szereplő versenyautókat szemléltetnek, párokban.

Az 50 fr. címletű bélyeg rajzán Bentley és Alfa Romeo versenykocsik láthatók 1930-ból. A 100 fr. címletű bélyegkép Jaguar és Talbot versenyautókat mutat be 1953-ból, a sorozat 200 fr. címletű bélyegén pedig az 1972. évi versenyen részt vett Matra-Simca és Porsche versenyautók rajzai láthatók.

1920-ban az USA-ban nagy megmozdulás volt a nők szavazati jogáért. Az esemény 50. évfordulójára kiadott bélyeg képén egy a nők szavazati jogáért folytatott küzdelemben használt korabeli amerikai autó rajza látható.

Dr. Jásinszky István



Egy autócsere tanulságai

Anyagi megfontolásból kisebb autóra ültem át. Ez így egyszerűen hangzik, de nálam lelki válságot okozott. Márkát nem frok, mert mondanivalóm minden autóra és autósra vonatkozik.

Úgy éreztem, a tárgyak bosszújaként előbbi autóm kísérteni fog hűtlenségemért. Ebben a tudatomban megerősíttem, amikor első külföldi utamon Mókuskával — így neveztem el új szerzeményemet — az útra omló kő felett hajtottam át, és egy kis recsenést hallottam. Ebből következtettem, hogy Mókuska hasaalja közelebb áll a földhöz, mint elődjéé, s most bizonyára egy nyomással több lett a kipufogón, és nyugodtan hajtottam tovább. Ez főleg azért volt így, mert a műszerfalra helyezett szemüvegtok eltakarta az olajnyomás-ellenőrző lámpát, így nem láttam annak vörös jelzését. Néhány száz méter után azonban Mókuska olyan nyüszítő hangokat hallatott, mint egy kenetlen varrógép. Természetesen azonnal leállítottam a motort, mert agyamba villant, hogy bizonyára az olajteknő sérült meg. Hátrapillantva, igazolva láttam elgondolásom, mert vastag olajcsík jelezte utamat. Ez némi büszkeséggel töltött el, diagnosztikám helyességét illetően. Amikor viszont arra gondoltam, hogy ha nem teszem a műszerfalra a szemüveget, vagy ha már így történt, előbb pillantok hátra, s még inkább ha megállok a recsegő hang észlelésekor, és az autó alá pillantok, jó néhány ezer forintot takarítok meg, mert nyilvánvaló, hogy az olaj nélküli üzem kárt okozott a motorban is. Büszkeségem elszállt, és határtalan bosszúság fogott el. Fokozta a bajt, hogy mindez Strasbourg és Nancy között történt. Azt hiszem, ezek után érthető, hogy olyan jelzőkkel illettem magam — méghozzá hangosan —, hogy az időközben összegyűlt emberek csak csodálkoztak, s még szerencse, hogy egy szavamot sem értették.

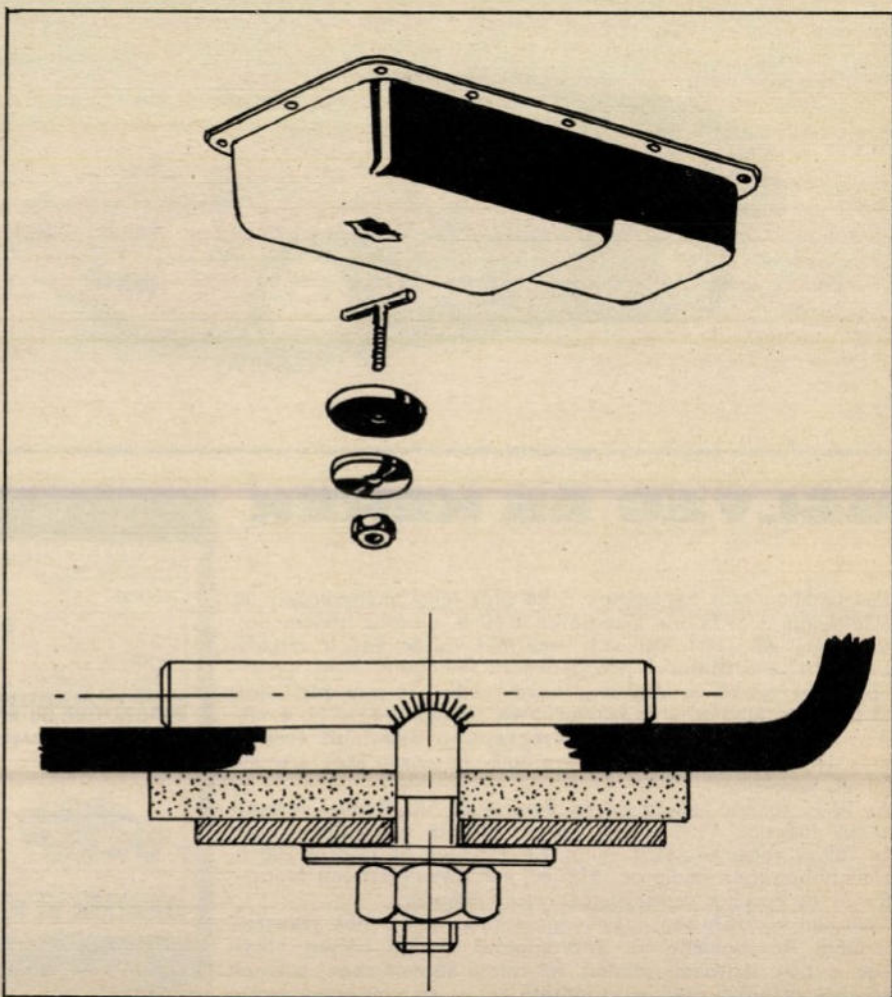
Nem volt mit tennem, bevontattam Mókuskát egy javítóműhelybe, amely szerencsémre a közelben volt. Úgy vélem, ezek után természetes, hogy egész éjjel alig aludtam, és azon törtem a fejem, hogyan stoppolhatnám be azt a kicsi, alig tíz forintnyi nagyságú, de igen cikcakkos lyukat. A Franciaországban végzendő végleges javítás es-

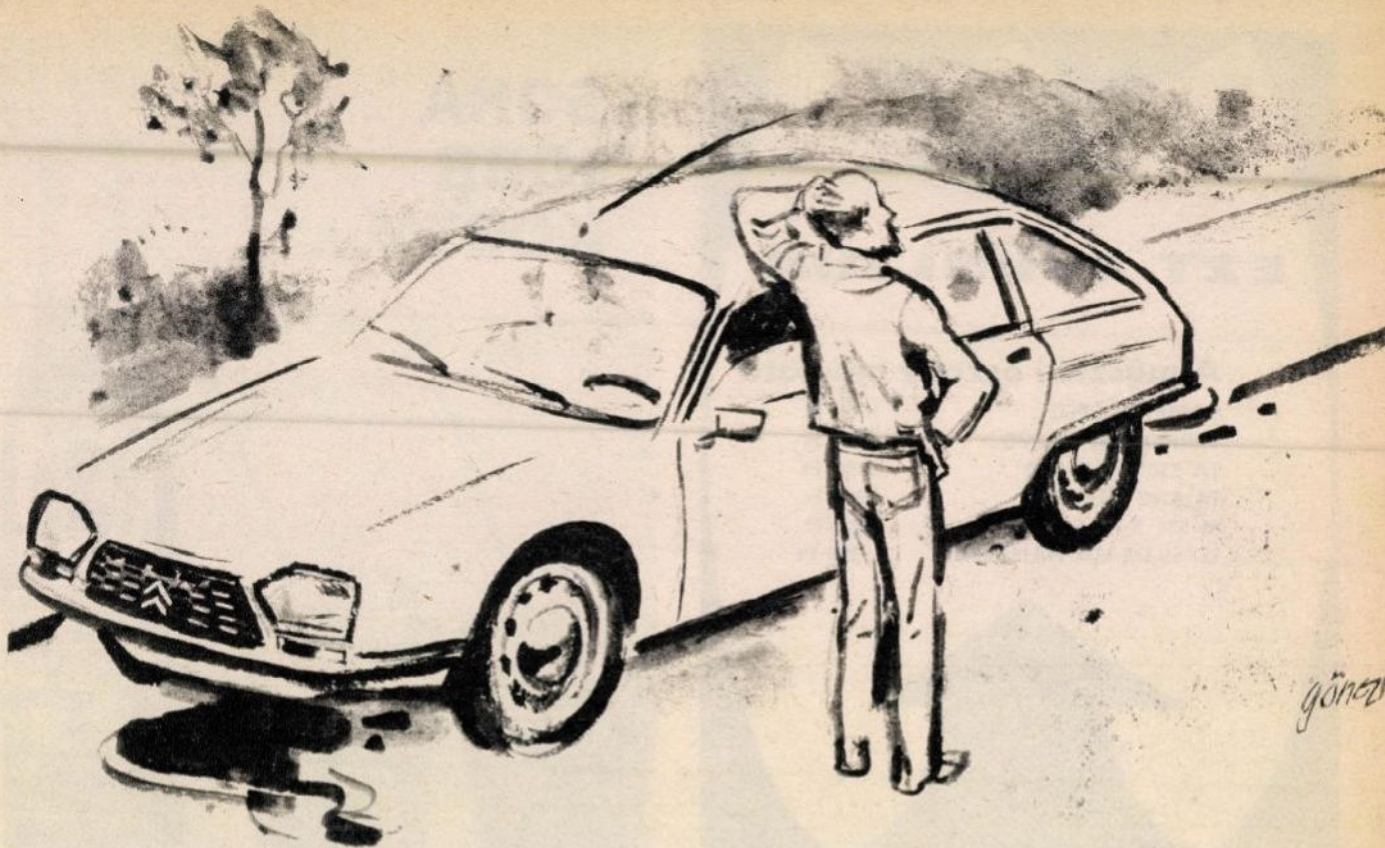
hetősége is felvetődött, de csak addig, míg meg nem tudtam, hogy mennyibe kerülne, és meddig tartana. Már nem tudom — álomban vagy ébren —, de reggelre rájöttem a megoldásra, s azonnal hozzáláttam annak sajátkezü kivitelezéséhez.

A motorteknő törött nyílásába egy T alakú acélbetétet helyeztem el. A T függőleges része 50 mm hosszú 8-as csavar. A vízszintes rész lapos vas, amely hosszabb volt 20–30 mm-rel, mint a lyuk átmérője a motorteknőn. A függőleges szárra négy-öt réteg olajálló gumiból kivágott lapot helyeztem el, ez alá került egy kb. 2 mm-es acélemezből készült alátét. Az előzők szerint elkészített zárótömítést úgy helyeztem a sérült részre, hogy a T

vízszintes szárából először az egyik oldalt tettem a nyílásba, majd oldalra tolva a függőleges szárig a másik részét. Ezután középre csúsztatva húzni kezdtem az anyacsavart a függőleges száron, amely rászorította a vaslemezt a gumilapokkal a motorteknő sérült részére.

Amikor betöltöttem a motorba az olajat, jogos büszkeség töltött el, mert egy csepp sem szivárgott a tömítés mellett. A friss olajjal motorom ismét a szokott módon, szépen működött, és szerencsésen hazaértünk. Ezután hozzáfogtam Mókuska végleges megjavításához. Ekkor új autómmal kapcsolatban ismét csalódás ért, mert anynyira különbözött elődjétől, amelynek minden elemével tegező viszonyban





voltam, hogy azt sem tudtam, hol fogjak hozzá a motor kiszerezéséhez. Állandóan csak azon gondolkodtam, hogy a könnyelmű autócserével milyen lavínát indítottam el. Eközben sok mindenre rájöttem. Most félrelökve műszaki gondjaimat, elhatároztam, „kiírom magamból” a problémáimat és felfedezéseimet, ezzel talán megnyugsom, és Önök is tanulnak belőle.

Tudtam, hogy a típuscserre bizonyos veszélyekkel jár. Új kocsimnál, annak ellenére, hogy a kézifék a kormánykerék mellett igen kézhezálló helyen van, én mégis bal kézzel a mélyben kotorászok, keresve a fékkart, mint régi autómnál. Hogy egy esetleges lábfékhibánál mit jelenthet ez a keresgélés cselekvési időben és a baleset bekövetkezése és kimenetele szempontjából, azt, úgy vélem, nem szükséges bővebben fejtegetni. A gyújtáskapcsolót is bal kézzel keresgélem, pedig az is igen jó helyen, de a jobb oldalon van. A gázpedál közelebb van a fékhez, mint régi autóm, így előfordul, hogy fékezéskor gázt is adok. Időnként az irányjelző kapcsolót is keresnem kell.

Az előzőek után barátomnak adott tanácsomat — ő ugyancsak hosszú éveig járt egy márkával és típusal, hogy azután eltérő típusra cserélje kocsiját — sürgősen visszavontam. Én is eljárhattam volna még húsz évig a megszokott autómmal, vagy ha elmar-ta a rozsdá, azonos típusal, hogy ne érjenek ilyen meglepetések.

Ötvenévi aktív és balesetmentes

autós-motoros gyakorlat után úgy vétem, már mindent tudok, s engem, legalábbis az én hibámból, nem érhet semmi baj. Még lidérces álmaimban is más hibájából szenvedtem balesetet, Mókuska „jóvoltából” meglepetéssel tapasztaltam tévedésemet, de úgy is mondhatnám, elbizakodottságomat. Gondolom, a fiatalabb korosztály tagjai — mert tapasztalatom szerint az egy-két éven felüli autósok még elbizakodottabbak — tanulnak ebből.

Optimista világnézetemet az előzőek és egyebek ellenére sem vesztettem el, s mert mindenben van valami jó, most kezdem keresni, mi volt a pozitív a velem történtekben.

ELSŐ POZITÍVUM: az előző tulajdonos jóvoltából cascobiztosítás volt az autóra, amit — bár nem vagyok babonás —, feladva elveimet, meghosszabbítottam. Eddig ugyanis azt hittem, hogy egy ilyen öreg rókának ez már teljesen felesleges, s csak hozzátartozóimmal köttettem és fiatal autósoknak ajánlottam a cascót. Most rájöttem, hogy ez nagyszerű dolog, s még a bevonatás költségeit is megtérítették, mert véletlenül megőriztem a jegyzéket. Mint később megtudtam, a hazaszállítás költségeit is megfizette volna az Állami Biztosító. Szerencse, hogy ez csak utólag derült ki, mert ha előbb tudom, lehet, hogy nem töröm annyira fejem, és nem jövök rá az ideiglenes javítás módjára, s szégyenszemre autómotó hoz haza.

MÁSODIK POZITÍVUM: mióta cascóm van, sokkal nyugodtabban autó-

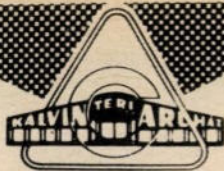
zom. Nem félek, hogy ellopják a kocsimat, esetleg csak a rádiót, netán egy-két kereket, vagy betörik a hat-ezer forintos fényszóróm, és még sorolhatnám. Csupán az bosszant, hogy erre a nagyszerű dologra csak most jöttem rá, hosszú autós praxisom után. Igaz a mondás: jó pap holtig tanul. Tudatom alatt még a felszabadulás előtti biztosítókról alkotott véleményem lappangott. Eszerint — mint mondták — könnyebb a halottból kicsalni egy sóhaj, mint a biztosítótól a pénzt! S lám, most a biztosító minden huzavona nélkül megtérítette a kárt.

HARMADIK POZITÍVUM: rájöttem egy szükségjavításra, ezzel örömet (leírásával némi baksist) szereztem magamnak. Végül a tapasztalat átadásával segítém az esetleg hasonló helyzetbe került autóstársaimat.

NEGYEDIK POZITÍVUM: az utóbbi időben semmilyen valamirevaló autós történet nem jutott eszembe, sőt, művi úton sem tudtam semmit kiagyalni. Most az elem guruló kódarab egy divatos műfaj, a non fiction, méghozzá autós, valóságos történet megírására ösztönzött. Mindez csak egy kis fej-térrel vegyes izgalomba és némi munkámba került.

Most pedig, miután megszabadultam lelki problémáimtól, megyek Mókuska sebeit gyógyítani, csak még megjegyzem: igaz a mondás, hogy a téma az utcán hever..., nekem még csak le sem kellett hajolnom érte.

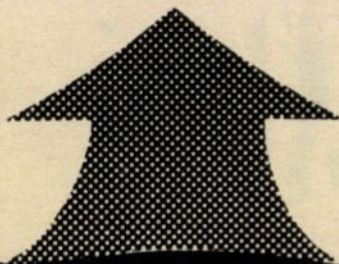
SURÁNYI ENDRE



EZT AJÁNLJUK

A műszaki osztály ajánlata

KOMAR MOPED	5100 Ft
VERHOVINA MOPED	4800 Ft
TA 5301 TELEVÍZIÓ	7700 Ft
TA 5302 TELEVÍZIÓ	7900 Ft
M 531 S MAGNÓ	4550 Ft
LD 65 DE LUX HAJSZARÍTÓ	385 Ft



CENTRUM KÁLVIN TÉRI ÁRUHAZ

SOHA JOB KORTY...



KERAVILL AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt

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

Wartburg-bolt

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

Polski-Fiat-bolt

Bp. XIII., Tahó u. 74.
408-544

Skoda-bolt

Bp. XI., Schönherz Z. u. 31.
451-618

Zsigmondi-bolt

Bp. XX., Helsinki út 1.
Csepeli átjárónál

autófelszerelési szaküzlet

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

AUTÓKÖLCSÖNZÉS RENT A CAR

iR FÖTaxi

1073 Budapest VII., Kertész u. 24-28.

Telefon: 221-471 Telex: 22-6222

Budapest, ferihegyi repülőtér

COOPTOURIST kirendeltség:

Debrecen, Holló J. u. 4

Telefon: 11-922 Telex: 72283



A tárgyaló- teremből

Derült, napos időben, száraz, aszfaltburkolatú, „Elsőbbségadás kötelező!” táblával védett főútvonalon az A jelzésű személyautóval kb. 60 km-es tempóban haladt az útkereszteződés felé egy 30 éve balesetmentesen közlekedő vezető. A 7,8 méter széles úttest közepén terelővonal, az úttest jobb oldala 4,2 méter, bal oldala 3,6 méter széles. A keresztező útvonal jobb és bal oldalát „járműforgalomtól elzárt terület” választja el, az útkereszteződésnél a forgalom terelésére járdaszízeket szolgálnak.

A vezető a kereszteződéstől kb. 80 méternyire működésbe hozta a bal irányjelzőt, fokozatosan csökkentette sebességét, majd a forgalmi sáv közepén, a jobbra eső terelőszízig előtt megállt, mivel balra akart kanyarodni.

Ezt a kocsit követte a B jelzésű személyautó, amelynek vezetője észlelte az előtte haladó kocsit sebességcsökkentését és irányjelzését, s mivel jobbra nem volt elég hely, szorosan a másik kocsit mögött ő is megállt. A kocsik legkevesebb 3–4 másodpercig álltak.

Ezt látta a C betűvel jelölt harmadik személygépkocsi 6 éve szabálysértés nélkül közlekedő vezetője, aki 60 km-es sebességgel haladt a kereszteződés felé. Látta az úttest jobb szélén álló két kocsit, de nem vette észre, hogy az elől levő irányjelzője villogott, és elhatározta, hogy a két kocsit balról kikerüli. Működtette a bal irányjelzőjét, felvette a szokásos 1–1,5 méternyi oldaltávolságot, áttért a menetirány szerinti bal oldalra, és úgy folytatta útját, hogy kocsija jobb kerekeivel körülbelül a felezővonalon, vagy amellet haladt.

A C kocsit vezetője kb. 45 méternyire lehetett az elsőnek álló autótól, amikor annak vezetője elindult, és kb. 15–20 km-re növelve sebességét, először kb. 10–11 métert egyenesen haladt, majd anélkül, hogy a visszapillantó tükörből tájékozódott volna, a kanyart levágva, megkezdte a kanyarodást balra. Ekkor az őt immár előző kocsit 15–25 méterre volt tőle. A kanyarodó jármű 12–14 métert tett meg, amikor összeütköztek. Az előzésben volt autó féktávolsága kb. 30–36 méter, a kanyarodó kocsit elindulásakor féktávolságon kívül, a kanyarodás megkezdésekor azonban már az észlelési távolságban vagy azon belül haladt.

Mivel a C vezető csak a kanyarodó autóra figyelt fel, az összeütközést nem tudta elkerülni. A kanyarodó kocsit vezetője az összeütközést követően teljesen elvesztette uralmát járműve és cselekedetei felett. Feltehetően gázadagolással ráhajtott a bal oldalon levő járdaszígre, majd a járdára is,

és a kerítést kidöntve állt meg. Az előző kocsit vezetője fékezett az összeütközés után.

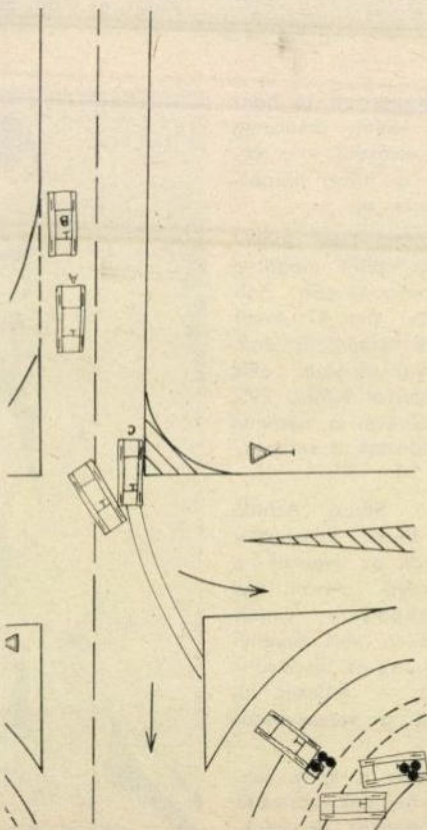
A járdára került A kocsit elütt két gyermeket és egy gyermekkocsiban levő csecsemőt, aki életét veszítette. A két gyermek súlyos sérüléseket szenvedett.

Az A kocsit vezetőjét pályaalkalmassági vizsgálatnak vetették alá, ahol megállapították, hogy lelassult pszichés funkciói és ítéldőképeségcsökkenése miatt a gépjárművezetésre nem alkalmas.

Az ügyészség mindkét gépkocsivezető ellen halálos közúti baleset gondatlan okozásának büntetése miatt emelt vádat.

A vádlottak tagadták bűnösségüket, s mindketten a másikat hibáztatták.

A műszaki szakértő meghatározta a két jármű sebességét, azt, hogy a kanyarodó kocsit az elindulástól az ütközésig terjedő távolságot 3,7 másodperc alatt tette meg, tehát a kikerülő jármű vezetője az elindulásakor kb. 45 méterre, a kanyarodás megkezdésekor pedig — már előző helyzetben — csak 15–20 méterre volt. Bizonyítási kísérletet folytattak arra vonatkozóan, hogy a járművek vezetői a baleset előtti helyzetükben mennyire láthaták meg egymást, és azt állapították



meg, hogy mindketten észrevették a másikat. Az orvosszakértői vizsgálat szerint a kanyarodó kocsit vezetőjének szabályszegéséhez olyan tudatán és akaratán kívül álló negatív személyi tulajdonságok, pszichés zavarok is társultak, amelyek gátolták őt a helyes helyzetfelismerésben és cselekvésben. A másodiknak megállt vezető szerint az A kocsit vezetője irányjelzését kellő időben használta, de a kanyarodás előtt nem húzódtott be a felezővonalhoz, s úgy állt meg az út közepén — mégpedig nem a kereszteződésnél, hanem a terelőszízig előtt —, hogy őt jobbról előzni nem lehetett. A C kocsit mögött haladó személyautó vezetője azt állította, hogy az A kocsit irányjelzője észlelhető volt, s hogy a C vezetője az összeütközés előtt jelentős távolságban áthaladt az úttest bal oldalára.

A bíróság a kanyarodó gépkocsit vezetőjének a felelősségét abban állapította meg, hogy idő előtt és hosszú távolságból adott irányjelzés után, anélkül, hogy ezt bármi indokolta volna — szembejövő forgalom nem volt —, a kanyarodás megkezdése előtt a felezővonalhoz húzódnás nélkül az úttest menetirány szerinti jobb oldala közepén, megtévesztő módon, a terelőszízig előtt állt meg. Több másodperces álló helyzetéből, előzetes tájékozódás nélkül — pedig erre lehetősége volt — kezdte meg a balra kanyarodást akkor, amikor a mögötte haladó kocsit már „kerülésben”, illetve előzésben volt. Megszegte a Kresznek a bekanyarodásra vonatkozó szabályait.

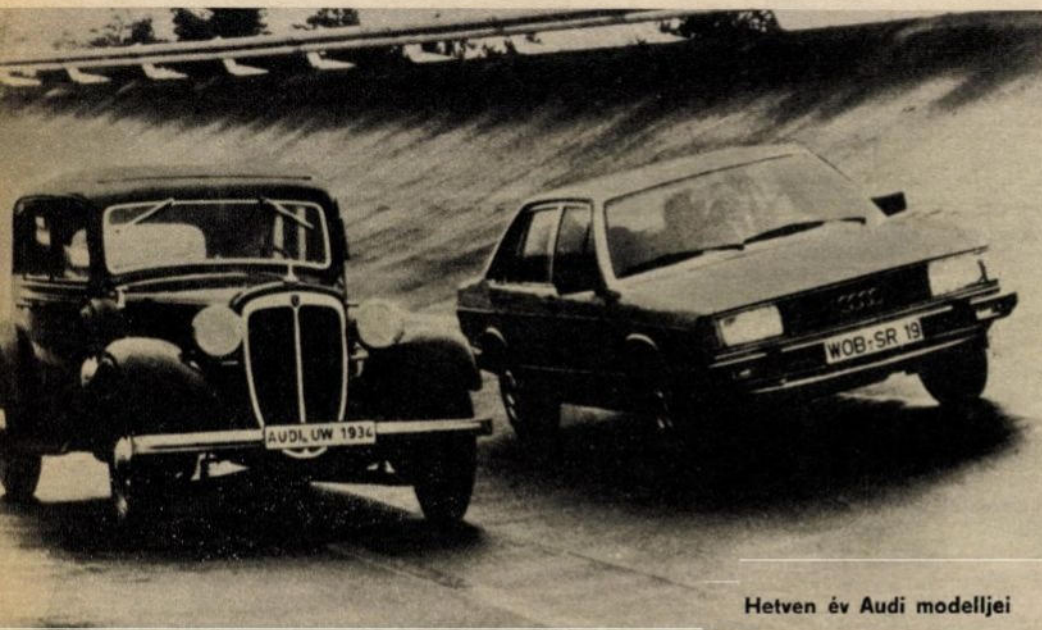
A C kocsit vezetőjének „kerülése” nem volt tilalmas [Kresz 35. § (1) bekezdés], s amikor ez előzéssé változott, akkor sem lett szabálytalan, még ha az irányjelzést észlelte is. Az előtte kialakult tisztázatlan forgalmi helyzetre tekintettel azonban sebességét csökkentenie kellett volna annyira, hogy, ha szükséges, meg is tudjon állni. Felelősségét fokozza, hogy nem vette észre az irányjelzést (amiben semmi sem akadályozta), tehát mindenképpen figyelmen kívül. Ezzel kapcsolatban ezt vallotta: „A két gépkocsit félreérthető helyzetben állt, azt hittem, hogy együvé tartoznak, s nem is balra, hanem jobbra kívánok kanyarodni.”

A C kocsit haladásának tehát nem volt meg a biztonsága, mert előtte a forgalmi helyzet nem volt egyértelmű. Ezért a sebességcsökkentés mindenképpen kötelező lett volna. Ez a mulasztás azonban másodrangú és kisebb súlyú.

A bíróság a kanyarodó kocsit vezetőjének mulasztásában látta a baleset elsődleges okát. Ezt a szabályszegést azonban „a vádlott pszichés zavarai által nagyban befolyásolt eredménytelenségben” értékelte, ezért felfüggesztett szabadságvesztést szabott ki, és 5 évre eltiltotta a vádlottat a járművezetéstől. A másik járművezető felelőssége pedig a gondatlanság kisebb fokára, hanyagságra, a veszély elkerülésében való könnyelmű bízakodásra mutat, ezért ugyancsak felfüggesztett szabadságvesztést szabott ki.

DR. IMRE IVÁN

EGY HÍRES AUTÓ ÚJJÁSZÜLETÉSE



Hetven év Audi modelljei

Az Audi márka fennállásának hetvenéves jubileuma alkalmából reprezentatív albumot jelentetett meg a stuttgarti neves „Motorbuchverlag”. A fotókkal gazdagon díszített kiadványban az 1910-ben gyártott első modelltől kezdve a legújabb kiadású Audi autók részletes leírása és a hozzájuk fűződő „történelmi háttér” is szerepel. A nevezetes esemény kapcsán most az egyik egykor oly híres Audi versenyautót mutatjuk be olvasóinknak.

A 16 hengeres Auto Union versenyautó első próbafutómaira 1933 novemberében került sor. Ez a gép akkor azal is a különlegesség varázsával hatott, hogy tervezői a konstrukció kialakításakor minden hagyománnyal szakítottak. Megérte: a következő versenyszezon bővelkedett szenzációkban...

Ez volt a Ferdinand Por-

sche által kifejlesztett 16 hengeres Auto Union, amelynek motorját – elsőként – a vezetőülés és a hátsó tengely között helyezték el.

A mai Forma-1-es torpedóknál ezt az építési módot a világ legtermészetesebb dolgának tartjuk, ám 47 évvel ezelőtt valódi szenzáció volt. Bátor pilótákat követelt, akik egy ilyen kocsival (előbb 295, majd 500 lóerővel a nyergük alatt) száguldoztak a versenypályán.

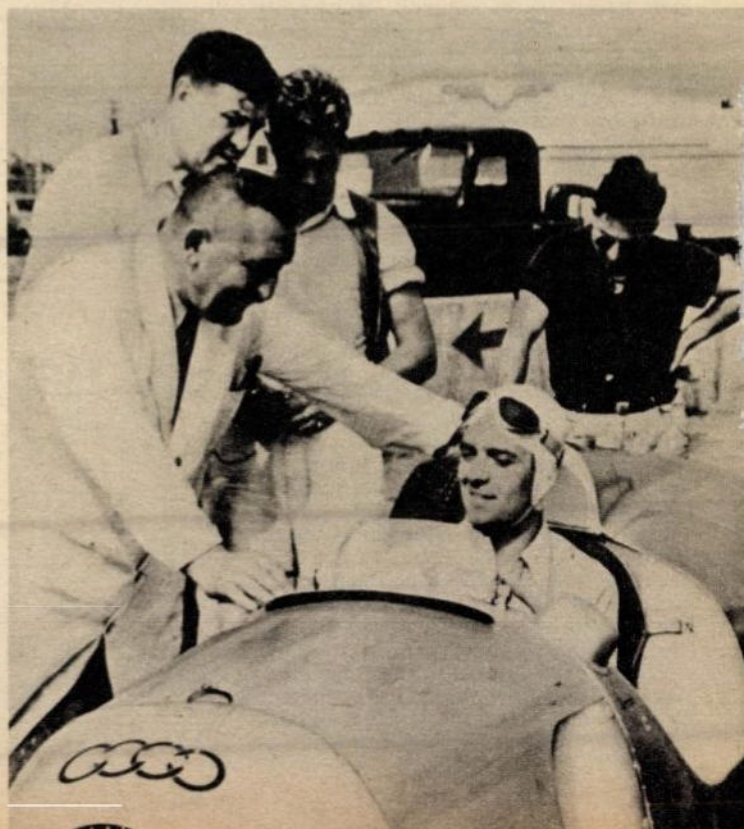
Hans von Stuck, Achille Varzi és Bernd Rosemeyer voltak azoknak az éveknek a nagy versenyzői. Aztán egy új versenyszabály – amely 1934-től 1937-ig volt érvényben, és 750 kg-os kocsisúlyt engedélyezett – teljesen új utakat nyitott a versenyautó-építésben.

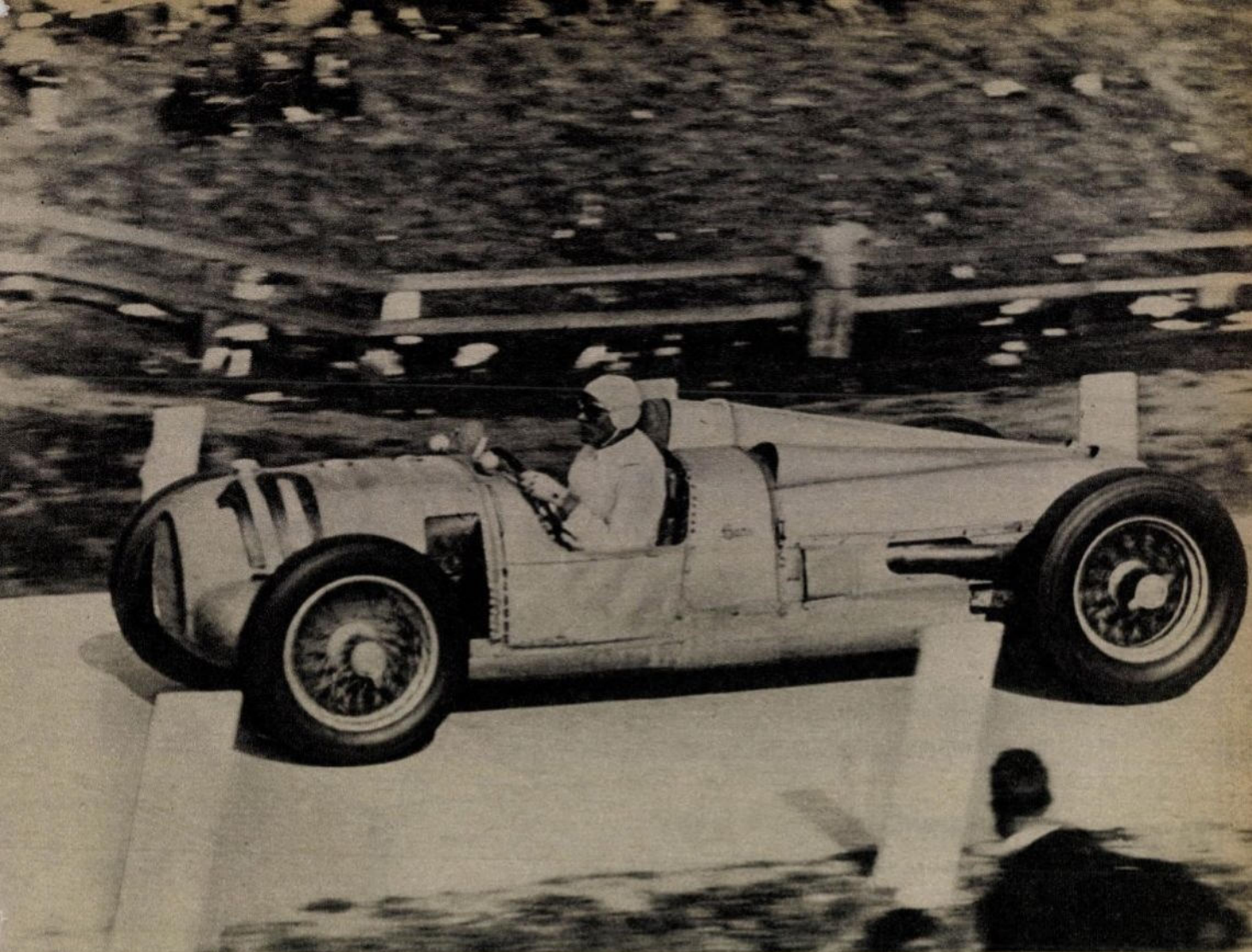
Míg azonban a konkurencia Untertürkheimből származó számos „ezüstnyila” napjaink-

ban is nem egy múzeumban megcsodálható, az Auto Union szinte valamennyi Grand Prix-kocsija eltűnt vagy megsemmisült a háború alatti és utáni zűrzavaros években. Csúpán egy maradt meg az NSZK-ban – egy kiállítási példány –, amely már a háború kitörése előtt a müncheni Német Múzeumba vándorolt, karossszériája azonban ott a bombázások alatt súlyosan megsérült. És éppen ez a példány – amelynek futóműve, motorja és más aggregátjai viszonylag épségben megmaradtak – most szakértő kezek munkája nyomán feltámadt.

Az Audi NSU AUTO UNION mérnökei szárnyaik alá vették e roppant értékes múzeumi relikviát, és a legapróbb részletét sem hagyva figyelmen kívül, restaurálták.

Felbecsülhetetlen segítségükre voltak a munkához Robert Eberan von Eberhorst professzor tanácsai. Ő volt ugyanis annak idején Zwickauban az Auto Union versenyszabályán a fejlesztési főnök. Ugyanakkor Ludvig, az Auto Union csapat hajdani főszereplője, is segített a háború előtti időszak egykor legnagyobb teljesítményű GP-kocsijának a feltámasztásában.





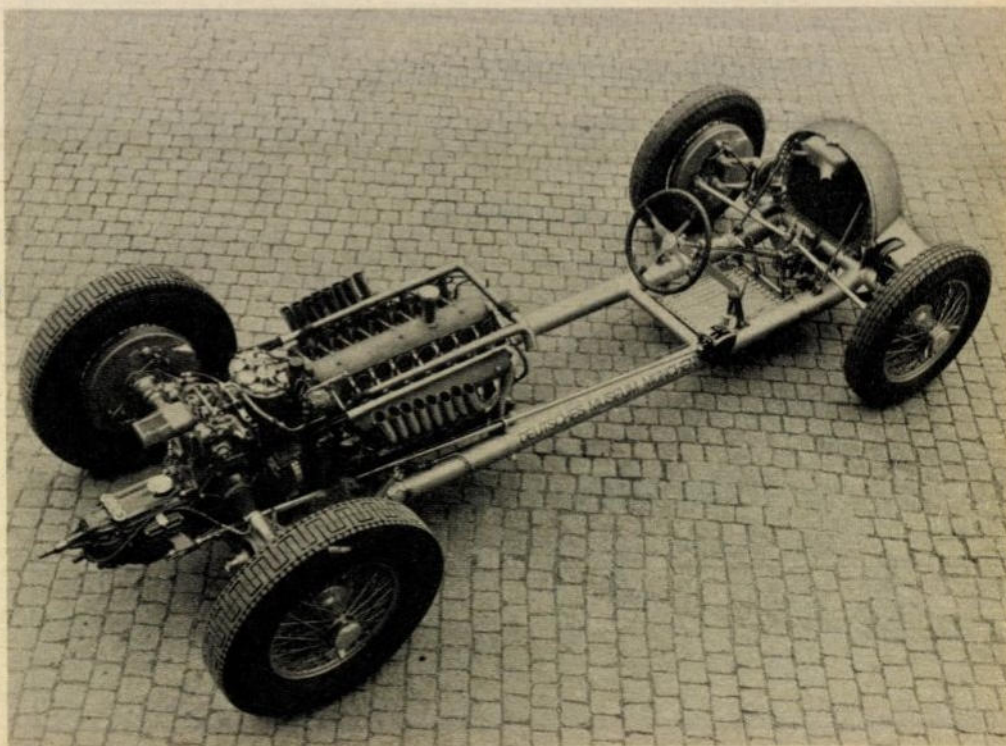
● Hans Stuck az 1934-es cseh-szlovákiai futamon a 16 hengeres Auto Union volánja mögött

● Bernd Rosemeyer a Vanderbilt Kupa-verseny rajtjánál Long Islandon (USA) 1937-ben, ugyancsak a 16 hengeres Auto Union versenyautóban

● És íme, a műemkek: az újjávarázsolt 16 hengeres Auto Union versenyautó alváza

A legendás híró „erőgép” a jellegzetes négy karika emblémával díszítve ismét rajthoz áll a Nürburgringen. No persze nem azért, hogy az 1980. évi Forma-1-esekkel keljen versenyre. Csupán a nosztalgia kedvéért, és egyben a régi híres márka élő bizonyosságaként, amely az Auto Union névvel immár közel egy évszázada összefonódott.

(almássy)



AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

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

ZAPOROZSEC szaküzlet

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

SKODA szaküzlet

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

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

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

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

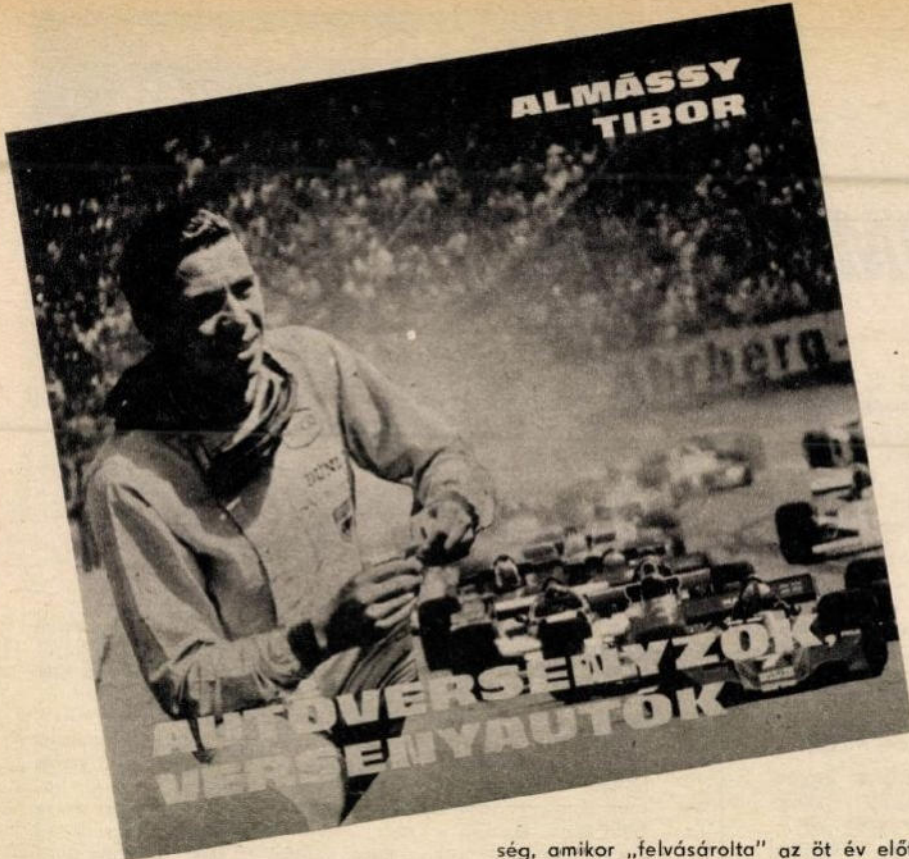
VEGYES-NYUGATI szaküzlet

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

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

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





Immár második kiadásban jelent meg Almássy Tibor „Autóversenyzők, versenyautók” című könyve. Nehéz erről tárgyilagosan írnom, hiszen a szerző jó barátom, évtizedek óta dolgozunk együtt, az AM szerkesztőségében. De segítenek a tények, amelyek tudvalevőleg makacsul tárgyilagosságok.

Az pedig tény, hogy a gyönyörű kiállítás — s ezért nem is kimondottan olcsó — kötet első kiadása hihetetlenül hamar elfogyott. Érthető. Mert erről a témáról ugyan sok könyv jelent már meg világszerte, de ilyen jellegű összeállítás nemcsak Magyarországon, hanem, tudomásunk szerint, más országokban sem látott napvilágot.

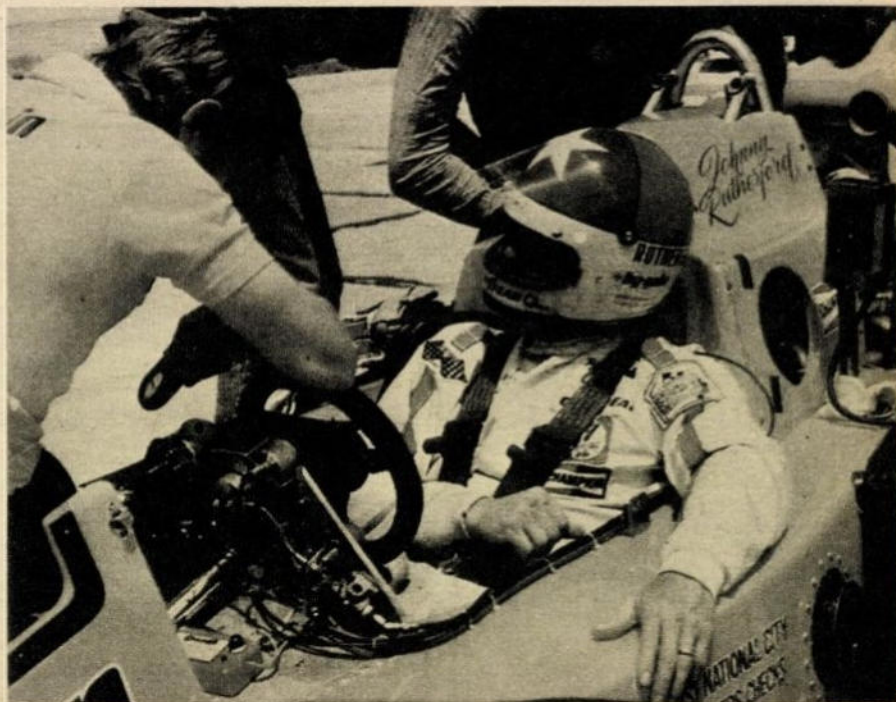
Maga a téma is vonzó: korunknak, a technika korának legizgalmasabb, s talán legnagyobb férfiaságot igénylő technikai sportága. De ez a téma ebben a könyvben egyedülálló módon van feldolgozva.

Nemcsak arra gondolok, hogy kiterjed e sport minden részletére; hogy megismertet, többek között, az autotechnika szédületes fejlődésével, az autóversenyek szabályaival, történetével, azok híres-hírhedt színhelyeivel, a nagy versenyzők életével, bemutatja a fontos világversenyeket, a világrekordokat, a versenyzők mesterfogásait, a gumiaroncok, a biztonsági megoldások tökéletesedésének útját. És nem is arra gondolok, hogy ez a könyv érdekes, izgalmas olvasmány, amely feltárja előttünk ennek a különös versenyvilágnak minden titkát.

Hanem arra gondolok, hogy a közön-

ség, amikor „felvásárolta” az öt év előtti első kiadást, megérezte, hogy írja ezt a látszólag kimondottan technikai sportot emberi oldaláról közelítette meg. Tehette, hiszen személyesen is ismerte Jim

A hátsó színes borítón Johnny Rutherford, a most, május 27-én megtartott indianapolisi 500 mérföldes verseny idei győztese látható, ami ugyancsak bizonyítja, hogy ez a könyv — sok más vonatkozása mellett — méltán nevezhető „naprakész” kiadványnak



Clarkot, a világ egyik legeredményesebb autóversenyzőjét, s a „repülő skót” tragikus balesete után annak családjával továbbra is — mindmáig — fenntartotta a baráti kapcsolatot. De barátság fűzi a szerzőt az autósport még jó néhány hírességéhez. Mélyen megismerhette tehát ennek a titkokkal övezett sportvilágnak belső életét: a technikusokat és a versenyzőket, akiknek műszaki zsenialitása, illetve vezetési tudása és bátorsága virágoztatta fel ezt a látványos sportot. Amely százezres nézőközönséget vonz, de eseményeinek híreit világszerte sok-sok milliónyi érdeklődő kíséri figyelemmel. Almássy Tibor szeretettel mutatja be ezeket az embereket — és megszeretteti olvasóival is.

Akik most e második kiadásban még sokkal többet kaphatnak, mint az első kötetben. Elsősorban persze kiegészültek az adatok az azóta eltelt esztendő eseményeivel, az újonnan feltűnt versenyzők bemutatásával. De a legérdekesebb többlet talán, hogy megismertet a magyar autóversenyzés történetével, a baráti országok versenyautóival is. Aztán például személyes élmények alapján leírja nekünk a Donington Park nevezetes versenypályáját és híres versenyautógyűjteményét, ahol a brit kormány Tájékoztató Hivatalának vendége volt.

Szó, ami szó: a könyv 324 oldalról 414 oldalra dagadt, és másutt alig is látható képeinek száma részben kicserélődött, de végül is 240-ről 270-re szaporodott.

Ezek a „tárgyilag” tények, amelyek felsorakoztatásával, úgy érzem, tárgyilagossá maradtunk barátunk, kollégánk munkájának ismertetésekor.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

Nagyvárosi ZAJÁRTALOM

Szerkeszti: JUHASZ ANDOR

KINÁL: Renault 10 típusú kerekfényezésű kocsikhoz új fenéklemezt Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.) — 4 db 135 SR 13 gépkocsiköpenyt Bernáth Kálmán (1118 Bp., Ottlón u. 37.) — Üzemképes, négyéves, 50 LE Wartburg 353 W motort eladná vagy cserélné (pl. autórádió-magnóra) Myszóglád Elemér (1133 Bp., Rajk L. u. 100.) — Fiat 500-as motoralkatrészeket (hengerek, főtengely, vezérműtengely) ifj. Krajcsák Dezső (1116 Bp., Latinca S. u. 58.) — Babetta alkatrészeket + komplett motort Herczeg János (3242 Parádsasvár, Kossuth u. 1.) — 1964-es évjáratú DKW Junior de Luxot és DKW F 102-est alkatrészként Ignácz Ferenc (4600 Kisvárda, Olenyik u. 10.) — BMW R69S sport motorkerékpárt Keresztes László (6760 Kistelek, Gőzmalom u. 19.) — Lada 1500-ashoz hátsó lámpákat, csomagtartófedeleket és hátsó ajtókat Kemény Csaba (7140 Dees, Bem apó u. 18.) — NSU 1000 C alkatrészeket Huber Mátyás (6723 Szeged, Szamos u. 6.) — Skoda S100-as lökhárítót Szedlaccsek Ferenc (1205 Bp., Rákóczi u. 72.) — Fiat 850-es gyári új alkatrészeket Abonyi Tamás (1056 Bp., Havas u. 2.) — Jawa 634-es 350 cm³-es motorkerékpárt Köves Gábor (2600 Vác, Rigó u. 10.) — Simson Schwabe motorkerékpárt vagy cserélné MZ 125-ösre, Veres László (2432 Szabadegyháza, Szeszgyár-telep) — Skoda S100 L alkatrészeket Káro Györgyi (7400 Kaposvár, Komárom u. 25.) — 1965-ös kiadású Opel Kadettet Varga Sándor (3070 Nagybátány, Bányaváros, Réval út 16.) — Moszkvics 408-as motort, sebességváltót, kardántengelyt és Moszkvics 412-es motort alkatrészként is Herédi Ferenc (6000 Kecskemét, Botond u. 2.) — Volkswagen 1200-ast alkatrészként Engert Péter (6500 Baja, Gyalog u. 25.) — Danuvia motorkerékpárt Zsiga István (5920 Csorvás.) — Ford Taunus 12 M-et Rusznák Sándor (5430 Tiszaföldvár, Kinizsi krt. 15.a.) — Moszkvics 403-ast alkatrészként is Kerek Béla (3021 Lőrinci, Rákóczi u. 21.) — Renault R-16-os hűtőt dr. Gelenczei László (1062 Bp., Népköztársaság útja 118.) — Fiat 850-es motoralkatrészeket Balogh Imre (1147 Bp., Must u. 4.) — Wartburg 1000-est alkatrészként is (1086 Bp., Erdelyi u. 19.)

KERES: — Polski Fiat 126-hoz kipufogócsövet, lámpakeretet Jaross Lászlóné (4400 Nyíregyháza, Tóth A. u. 3.) — Fiat 850-hez önműködő és gömbesüklőkat Nagy János (7300 Komló, Tanácsköztársaság u. 20.) — Trabant tuningolási szakirodalmat Zakár István (3700 Kazincbarcika, Csokonai u. 6-11.) — Skoda S100-hoz gumibroncsokat Kéri Erzsébet (2945 Tárkány, Petőfi S. u. 5.) — Fiat 127-hez szélvédőt Pályi László (5430 Tiszaföldvár, Honvéd u. 3.) — Wartburg 353-hoz hátsó kis ablakot gumival és 6,45x165x13-as Barum radiál gumiköpenyt Mandi Kálmán (2330 Dunaharaszti, Bajcsy-Zs. 97.) — Polski Fiat 125P 1500-asról propektívákat, képeket Demeter László (4400 Nyíregyháza, Málna út 14.) — Három évnel nem régebbi 500 köbcentiméteres BMW motorkerékpárt Soós Márton (6000 Kecskemét, Irinyi u. 19.) — 1200-as vagy 1300-as Ladához tuningolási könyvet ifj. Krakovecz István (5331 Kenderes, József A. u. 45.) — Volkswagenhez K 70 L tip. lengéscsillapítót Parrák Miklós (7632 Pécs, Móra F. u. 46.) — Bal oldali Trabant-sárvédőt Pándi Sándor (2766 Tápószele, Ceglédi út 61.) — Wartburg 353 W állítható üléseket Myszóglád Elemér (1133 Bp., Rajk L. u. 100.) — Renault 10-es ovál-lámpás kocsikhoz fenéklemezt Mornailla Tivadar (5741 Kétegyháza, Kossuth u. 92.) — Karambolos vagy rendszám nélküli Fiat 500-ast Illés József (4450 Tiszalök, Kossuth u. 84.) — BMW 513 típusú motorkerékpárt üzemképes állapotban Elő József (8156 Kisláng, Vörösmarty u. 56.) — MZ TS 250/1-hez szerszámtáskafedeleket és oldalcsomagtartó-párt Szuvorecz János (3200 Gyöngyös, Szövetkezet út 1.) — Csövázás sátorgaraszt Szabó Árpád (2200 Tatabánya, Mártírok u. 53.) — Jawa 250-hez szélvédő plexit Nagy István (2170 Aszód, Deák F. u. 25.) — BMW R75-ös motorkerékpárt Dancsó Attila (1221 Bp. Hittérítő u. 28.) — Polski 126-hoz külső visszapillantó tükröt, gumiszőnyeget Bujnóczky Károly (3530 Miskolc, Vörösmarty u. 36.) — Dongó segédmotorkerékpárt Tompa Ádám (1055 Bp. Néphadsereg u. 7.) — 1500-as Polski Fiat-hoz jobb első sárvédőt, hátsó veglemezt Kispál Mihály (6630 Mindszent, Zalka M. u. 5.) — Zaporozsee főtengelyt Zsidai József (8500 Pápa, Muskátli u. 4.) — Wartburg Lim. 353-hoz kuplungszerkezetet Kapinya Józsefné (7130 Tolna, Mester u. 19.) — 1966-os kiadású Simca 1000-eshez trapéz gömbesüklőkat és hátsó lökés-gátlókat Murányi Miklós (2500 Esztergom, Petőfi u. 18.)

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

Az OECD (a Gazdasági Együttműködés és Szervezés Szervezete) tagállamok környezetvédelemmel foglalkozó részlegének vezetője, *Ariel Alexandre*, a közelmúltban Londonban ismertette azt a tervet, amelynek keretében zajadót kívánnak bevezetni, hogy ezzel is ösztönözzék a csendesebb gépkocsimotorok, repülőgépek és gyárak kifejlesztését.

Az említett javaslatot egy miniszteri tanácskozás vitatta meg, amely kimondottan a zaj elleni harcra foglalkozik. A javaslat egyike az OECD által végrehajtott nemzetközi vizsgálat eredményeinek, amely vizsgálat a városi körzetek zajszintjét vizsgálta meg az OECD-országokban. A vizsgálat kimutatta, hogyha nem hoznak közvetlen ellenintézkedéseket, a zajszint 2000-re rendkívüli módon meg fog növekedni — írja a *Times*-ban *Pearce Wright*.

Ariel Alexandre elmondotta, hogy a zaj az egyetlen olyan környezetszennyező tényező, amely — megfelelő lépések hiányában — mindenképpen növekedni fog, minthogy a jelenleg érvényben levő korlátozások nem megfelelőek. A zajszinttel kapcsolatos előrejelzések különösképpen Nagy-Britanniára és Franciaországra vonatkozóan kétségbeesítőek.

Ha a jelenlegi irányzat folytatódik, akkor London és Párizs zajszintje rövidesen a kétszeresére fog növekedni. Angliában a számításokat azokra a vizsgálatokra alapozták, amelyek a kormány irányítása alatt álló „Road Research Laboratory” és a „Building Research Station” kutatóintézetek végeztek el a nagy-, a közepes és a kisvárosokra vonatkozóan.

Ariel Alexandre azt is elmondotta, hogy a legnagyobb nehézséget a legtöbb európai országban a gépkocsiforgalom jelenti.

Az említett miniszteri tanácskozás számára már el is készítették egy tervezetet, amelynek alapján 1985 és 1990 között szigorúbb intézkedéseket vezetnének be a zaj korlátozására, hogy így próbálják megmenteni a legnagyobb európai országokat az elviselhetetlen zajtól. A tervbe vett intézkedések végrehajtása azonban nem lesz könnyű. Különösképpen a gépkocsiipar ellenez minden változást.

A 24 OECD-tagállamban több mint 100 millió ember van kitéve több mint 65 decibeles, már szinte kibíratatlan zajnak.

Az OECD, amikor a zajártalmat az egészségre gyakorolt káros hatások és az emberekre nehezedő feszültség viszonyában vizsgálta, a 45 decibeles zajszintet fogadta el még elviselhetőnek. Negyvenöt decibel fölött ugyanis az embereknek már természetellenesen fel kell emélniük a hangjukat ahhoz, hogy egymással egyáltalán beszélgetni tudjanak.

Harmancöt decibelben határozták meg azt a színvonalat, amelyet a zajnak nem szabad meghaladnia, ha meg akarják akadályozni, hogy az embereket a zaj még alvásukban is zavarja. Egy jól szigetelt házban azonban még akkor is lehet aludni, ha a házban kívül, az utcán a zajszint eléri az 55 decibelt.

— i —

Kutyatestőrség...

Párizsban 1200 taxisofőr nő testőrrel, azaz jól megtermett kutyával indul mindennapi útjára. A kutya a vezető melletti első ülésen ül, pofájával az utas felé. A vezető azonban kedvesen elmagyarázza: „Ne izguljon, monsieur, a kutya csak az utasításomra ugrik önre.”

New York-i benzintolvajok

New Yorkban a közelmúltban 12 benzinszállító kocsit raboltak el. A gengszterek a következő módszert alkalmazták. Behatolnak a vezetőfülkébe, fegyverrel fenyegetik a vezetőt, összekötik kezét-lábát és bekötik a szemét. Azután elszámuldanak egy benzinkúthoz, amelynek a gazdája egy húron pendül velük, kiöntik a benzint, továbbhajtanak, kiszabadítják a vezetőt, ők maguk pedig elszelnek. Egyszerű és nyereséges.

Hatásos figyelmeztetés

„Gépkocsivezetők, ne flörtöljete a halállal!” — figyelmeztet egy tábla az egyik kanadai kisvárosba bevezető útnál. A táblán a továbbiakban ez áll: „Nincsen sem orvosunk, sem temetőnk — csak Mr. Hunter, a Church Street 22. alatt található biztosítási ügynök vár önre éjjel és nappal.”

Esküvői kerékpár

Különösen kedvelt esküvői ajándék, amelyet Finnországban az újdonsült férjek frissen hűséget esküdött feleségüknek adnak, a kerékpár. Egy vizsgálat szerint 100 finn nő közül lega-

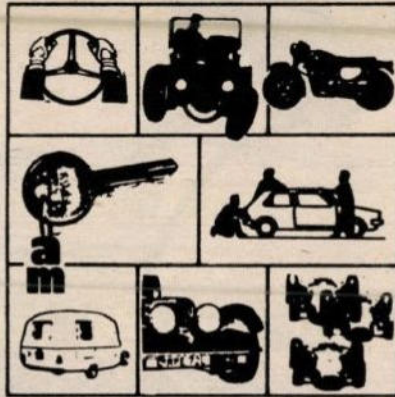


lább 75 kap ilyen kétkerekű ajándékot. Ez semmiképpen nem azt szimbolizálja, hogy a nők a házasságban agyonstrapálják magukat, hanem sok fiatal házaspár rögtön az esketés után kerékpárra pattan, és kerekeken indul neki a mézeseteknek.

Reklám

Egy 17 éves londoni lánynak nem volt bátorsága arra, hogy barátjának maga tegyen házassági ajánlatot, ezért bizalmasan egy disc jockey-hoz fordult.

Szines



kockák

A fiatal hölgy azt kérte, hogy egy rádióadásban olvassanak fel néhány sort, amelyet ő írt a szeretett férfiú számára. Az éter hullámain keresztül tett házassági ajánlatot siker koronázta: tíz perccel az adás után a vőlegény beleegyezését adta. A fiatal hölgy által megfogalmazott jellemzésben a többi között a következő állt: „Ő nagyon kedves és megértő. Azt is megengedte, hogy vezessem a kocsiját, és akkor sem haragudott, amikor csak roncs maradt belőle.”

Öreg huligán

Az ingolstadt (NSZK) rendőrségnek sok fáradságába került annak a férfinak az üldözése, aki virágos hangulatában letörte több autó rádióantennáját és a törvény örei elől igen gyorsan elmenekült. Amikor a garázdtól végre sikerült előállítani, a rendőrök nem akartak hinni a szemüknek: a személyi igazolvány tanúsága szerint a huligán születési éve: 1897.

Dupla áldozat

Mexikóváros egyik bankjából kilépvén egy férfit másik kettő egy autóra tuszkolt és elrabolta. A két gengszter csak tíz óra elteltével vette észre, hogy nem a bankigazgatót rabolta el, hanem az egyik ügyfelet, akiből semmit sem lehetett kitérni. De mielőtt áldozatukat szabadon engedték volna, két üveg pálinkát kényszerítettek bele, és kitértek az egyik utcára. A rendőrök felszedték a részegét, mert azt hitték, csavargóval van dolguk, és a kijózanító állomásra vitték. Csak újabb tíz óra után derült fény az esetre.

A büntetés: a gyaloglás

Az abidjani (Elefántcsontpart) közlekedési rendőrség hatékony és ráadásul az egészséget szolgáló büntetést szab ki a gyorshajtókra. A megengedett sebességet túllépőknek ki kell szállniuk kocsijukból és céljukat gyalog kell elérniük.

Felfogó „berendezés”

Szemmel láthatóan nem minden kocsis lelkesedik azért az ötletért, hogy a Bécsben még közlekedő fiákerket lócitromfelfogó „berendezéssel” lássák el. A bécsi hagyományos fiákeres céh egyik tagja mindenesetre a következő szavakkal kommentálta a tervezett környezetvédelmi akciót: „Ha ez így lesz, akkor a galamboknak is zsákocskát kell viselniük!”

Nagyfokú humanizmus

Egy londoni bíró, amikor a baleset következtében férjüket elvesztő özvegyeknek kártérítést állapít meg, nagyobb összeget ítél az öregebb és csúnyább asszonyoknak. Az a véleménye, hogy a szépeknek és fiatalabbaknak kevésbé van szükségük pénzre, mert hamarosan ismét férjhez mennek.

Kerékpáron gyorsabb

Klint Wortington Newport Beach-i lakos (Kalifornia állam), hogy bebizonyítsa az amerikai posta lassúságát, a következő kísérletet végezte. San Franciscóban tartózkodva hétfőn reggel feladott egy levelet szülővárosába, s ugyanakkor kerékpárral elindult hazafelé. Az 500 mérföldes távolságot szerda estére tette meg. A levél csak következő nap éjjel érkezett oda.

A komputer is tévedhet...

Detlev Ernst karslsruhei lakos csodálkozott, amikor a városi pénzügyi központtól értesítést kapott, hogy 0,00 márka összegű gépkocsiadót fizessen be. Az értesítést a komputer gondosan kinyomtatta. A férfi természetesen úgy határozott, hogy ezt az összeget sehova se fizeti be, de hamarosan szigorú figyelmeztetést kapott elmaradásáért. Mit volt mit tenni, az adófizető elment a postára, s átutalt 0,00 márkát. A posta elfogadta az átutalást, s 70 pfennig kezelési költséget számolt fel. A pénzügyi központ dolgozói csak az átutalás után vették észre, hogy a komputer rosszul használja a nullákat, s most már a valódi összegről küldtek értesítést. De ezt már kézzel írták.



A régi Németország jól ismert motorkerékpárja volt a HOREX, amelyet Bad Homburgban gyártottak 1923-tól 1959-ig, amikor is az egyre izmosodó automobilizmus elsodorta a mind jobban gyengülő motorkerékpárgyárakat, köztük a HOREX-et is, amelynek legismertebb modellje a 350-es Regina volt.

Induláskor a „Gnom” nevű segédmotort gyártották, amelyet több sikeres típus követett, ezek között legkelendőbbek a „Columbus”-motorokkal meghajtott modellek voltak. A márka híret öregbítették az ikerhengeres 600- és 800-as ohc-motorok, majd ezeket felváltották a kisebb, 500 és 600 köbcenti-

méteres, négyszélepes motorok.

A háború után a Regina utóda, a 350-es, valamint az 500-as „Imperator” és a kisebb „Resident” lett. Ez volt az utolsó HOREX.

Most feltámadt poraiból ez a híres márka, a hamelbach-i Zweirad Röth cég jóvoltából, miután megvásárolták a bejegyzett HOREX-márkát.

Az újjászületett HOREX öt modelljének valamennyi motorja 50 köbcentiméteres, a leggyengébb a „Scooter 25”, a legerősebb a „Rebell-Sport 50/80”, amelynek vízhűtéses Sachs-motorja 5 kW-os, váltója 5 fokozatú és már majdnem igazi motorkerékpár.



Felső kép:

Már majdnem igazi motorkerékpár a „Rebell-Sport 50/80” vízhűtéses, 50 cm³-es, 5 kW-os Sachs-motorjával, áramvonalba bujtatott elejével

Alsó kép:

Ideális közlekedési eszköz a városban a Horex „Scooter 25”. Kis (3,00×10”) ballonköpenyek, rugózott kerekek, csukott láncbura, egyfokozatú automata váltó; a turbóhűtéses motor teljesítménye 1,1 kW, sebessége 25 km/óra

HOREX

de nem a régi

„PAKKTÁSKA” – RECEPT

„Csomag, de hát hová?” című cikkünk (AM, 1980, 10. sz.) a szőlőmotoros túrázás egyik hátrányáról kesergett. Valóban jogos a magyar motorosok több százezres táborának panasza, hogy nem lehet nálunk jól zárható, vízmentes műanyag „pakktáskát” vásárolni, amellyel kis csomagtartót lehetne varázsolni a kétkerekűek tartájára.

Röviddel a cikk megjelenése után a budapesti Pilvax-közben müncheni MZ-re figyeltem fel. Már a márka felségjelzése egymagában is szokatlannak tűnt a főváros forgatagában, engem azonban inkább a két széles műanyag motortáska ragadott meg. Fogadtam volna, hogy tulajdonosa valamelyik müncheni áruházban válogatta ki a neki legmegfelelőbbet.

– Ellenkezőleg – mondta a TS 250/1-es gazdája folyékony magyarsággal. – Az igaz, hogy a szakboltokban, de a nagyobb áruházakban is lehet különböző méretű, színű és anyagú motoroskoffert venni, de ezek indokolatlanul drágák, s az sem biztos, hogy a méretek találkoznak a vásárló elképzelésével. Így volt ez az én esetemben is – a kétkerekűek paradicsomában. Kedvenc motoromra inkább magam gyártottam üvegszálaspoliészterrel olyan táskát, amely nekem minden szempontból megfelelt és tetszett. A felhasznált anyagok ára egyébként csak a töredékét tette ki a bolti készárúénak.

A motorosnak, Takács Józsefnek, a szabadkai származású müncheni banktisztviselőnek nem kellett a táskák elkészítéséhez a szomszédba mennie. Kéz ügyességét dicsérik a Trophyn kialakított egyéb ügyes felszerelések is. Beszélgetésünk során az is kiderült, hogy régi olvasója az AM-nek, és szívesen elárulja a pakktáska receptjét motoros kollégáinak.

– Feltétlenül akkora táskát szerettem volna készíteni, amelybe beleférnek a bukósisakok, no meg egy kis poggyász is. Kiszemeltem, majd kölcsönkértem ismerősömtől egy jóképű, gömbölyített sarkú szerszamos koffert. Erről vettem le a gipszablont. A negatív formába lamináltam ki a pakktáskát, majd legbelül posztóanyaggal béleltem, hogy az üvegszálak ne karcolják össze a holmimat. Rozsdamentes zsanérokkal illesztettem össze a két „féltekét”; U-profilú gumival oldottam meg a tömitést. Zárnak a legegyszerűbb cilinderzárat építettem be, majd a gyári csomagrács némi módosításával a koffereket közönséges tolozárrel erősítettem fel. Így könnyen levehető. Épp ezért a tolozárak gyári furatába mindig lakatot teszek. A két koffert néhány délután készítettem el. Ennyi az egész, s máris berakhattam a „málhát” az első túrához.

*

Íme, itt a pakktáskarecept! Elkészítését hazai motorosainknak is javasoljuk, hi-

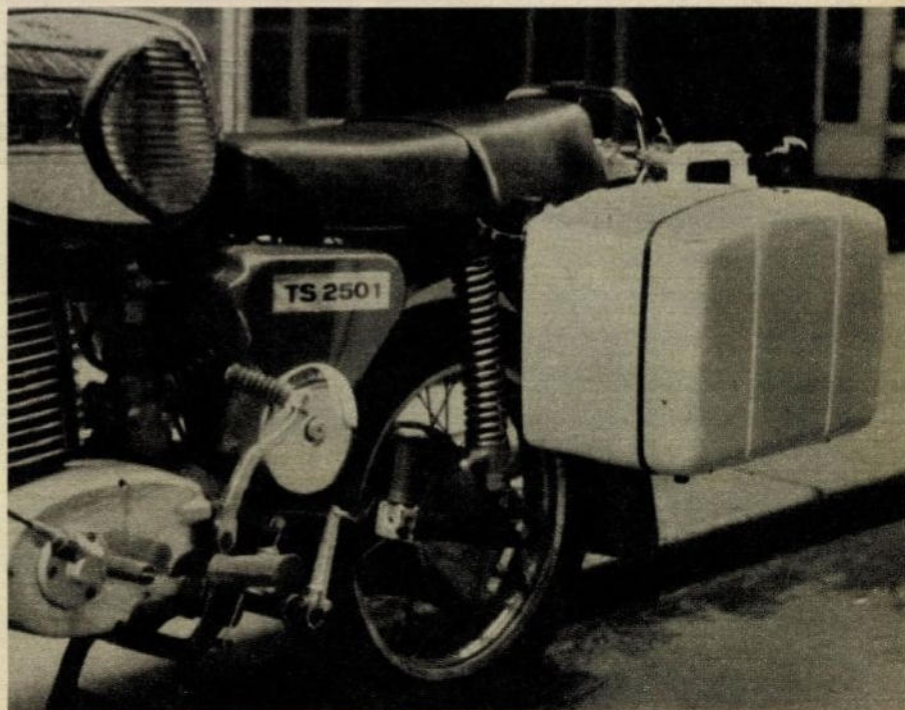
szen a fent említett anyagok nálunk is – ha nem is állandóan – beszerezhetők. Javasoljuk, hogy mielőtt belevágna a munkába, tanulmányozzák gondosan Becske Ödön: Kishajók szerkesztése és építése (Műszaki Könyvkiadó, 1976; 182–209. old.) című könyvét, amelyben az üvegszálaspoliészter-technológia minden csínját-bínját részletesen leírja. A könyvben ismertetett három módszer közül a kézi felrakóeljárást javasoljuk, mert az a legolcsóbb és házilagosan a legkönnyebben kivitelezhető. A technológia szerszámigénye minimális, de festékszóró pisztoly feltétlenül szükséges a külső, ún. gélréteg felhordásához.

A mintát, a negatív sablont elvileg vehetjük bármilyen táskáról vagy kofferről azok különösebb károsodása nélkül. A sablon készülhet gipszből – ez a legolcsóbb –, de több táskák készítése esetén jobb és gazdaságosabb a poliésztersablont.

Zsanér és tolozár (retesz) a Vasért boltjaiban ugyanúgy kaphatók, mint egyszerű cilinderzár (pl. a Lada benzinetöltő nyílásához árusított Elzett ajtózár). Nagyobb gondot jelenthet viszont az U-profilú gumiszigetelések közül a legmegfelelőbbet kiválasztani.

S végül egy jó tanács: a pakktáska házilagos gyártása csak akkor gazdaságos, ha több motoros összefog, és egy sablonnal több koffert készít.

KRATOCHWILL BALÁZS



Föl- szállott az autó...

Első alkalommal hozunk színes versenyfelvételt legfiatalabb autós sportágunk hazai eseményéről: az autócrossról.

Ha a képen nem tudtuk is összegezni a sport összes szépségét, izgalmát, így a szárnyaló autóra tekintve, olvasóink legalább izelítőt kapnak a látnivaló kínálatból, és merjük remélni, hogy kellően felcsigázzuk érdeklődésüket.

Jó volna, ha jövőző autócross-nézőnk azt is tudná, hogy ez a földi űrutazás egy meglehetősen unalmas epizódja a versenynek, ahhoz képest, amit még a versenypálya szélén sűtkérezve láthat. A bolha módjára ugrabugráló – egyedi elképzéléseket sugárzó – autók igazán a verseny hevében csúszkálva, botorkálva, olykor buk-fencezve árasztanak versenyhangulatot, és erről a képek csak ügyetlenül, dadogósan beszélnek.

Képünkön Dévényi János, a szentendrei OB II. fordulójának, 1300 cm³ feletti géposztályának 3. helyezettje repíti Lada-motoros sárkányát.

Kép és szöveg: SURÁNYI PÉTER





47

47

HUNGAROCAMION

Hét nap Párizsban

Miként az Úrnak sem volt elég a Bibliabeli hét nap a tökéletes világ megteremtéséhez, akként nekünk is kevésnek bizonyult ama hét nap, amelyet az IBUSZ-tól kaptunk Párizs megismerésére.

A művészeti és történelmi kegyhelyekre való zárandoklások mellett sem felejtkeztünk meg a köztes-látványosságokról, így például fáradhatatlanul röttük a világ legnagyobb „bolhapiacát”, fényképezőgéppel figyeltük a nyolcmillió főváros forgalmát, részben a föld alatt (ahol, többek között, a Place Vendome alatt 900 férőhelyes parkoló ad védett kikötőt a fáradt vándornak), feljegyeztünk olyasmit is, ami ugyan nem tartozik szorosan a közlekedéshez, de ami méltán keltheti fel a nyájas Olvasó érdeklődését.

MEKKORA A FORGALOM?

Monumentális. A Place de la République-on nyolc sávban suhannak (?) az autók, a kilencediket fenntartották a buszmegállónak. Az Orly-repülőterre 2×3 sávú autópályán lüktet a közlekedés, és vissza a városba egy ugyancsak 3 sávú pálya szívja a benzinnel és gázolajjal táplálkozó tarka acélsordát. Tessék elhinni, a franciák a volán születtett művészei. Nem véletlen, hogy az autósport csúcspontját jelentő Forma-1-ben öt francia vereséget eredményes.

És ebben a szinte éjjel-nappal hőmpölygő áradatban ott vannak a motorosok százai és a mopedosok tömegei, a kerékpárosok (ne feledjük, a kerékpár itt nemzeti sport, gondolkunk a minden franciát közelről érdeklő „Tour de France”-ra).

A milliónyi autóhoz mérten elenyésző a sérült kocsik száma. Hét nap alatt egyetlen ütközést láttunk (persze volt több is); a mi esetünk egy olasz turistabusz volt, amely kanyarodás közben a járdaszegélyhez szorított egy Citroën-törpét. Noha egyik sem mozdult — nyilván rendőrré vártak, merthogy kevés van belőlük —, mégsem keletkezett dugó. Maradt egy nyomsványi hely, de ennyi bőven elég a francia autósoknak.

UTAK ÉS FÁK

Az utak, az utcák általában szélesek, gyakran egyirányúak, és — ami ugyancsak fontos — jól ápolat fák szegélyezik őket (300 000 ápolat fa vigyáz a francia főváros jó levegőjére), és ha egyet is ki kell vágni, az illetékes hivatalnak kötelessége azonnal pótolni a fát. Utcasprót nem láttunk, viszont (talán ezek helyett) a járda melletti csapokból állandóan csorgott a víz, és vitte magával a szemetet a csatornába.

A KUTYÁK PARADICSOMA, PÁRIZS

Negyedmillió kutya él Párizsban, és tegyük hozzá, hogy megbecsülésben (egy kutyára több mint egy fa jut). Párizs a kutyák paradicsoma (láttunk egy kamionost, aki mellet a kutyája ült). Még fényképet is készítettünk arról a fiatal kerékpározó mamaról, aki mögött a kislánya ült, és a kutyája zárta az utca szélén haladó sort.

MOPEDOS RENDŐRÜK

A rendőrök kevés gesztussal, éles sípszóval és egy komputer biztonságával irányítják a nyomasztóan sűrű forgalmat. Noha a rendőrség négy- és kétkerekű motoros járműparkkal rendelkezik (állítólag még tankjuk is van), ebben a mozgó autorengetegben gyakran tűnnek fel párosával a mopedos rendőrök. Ők az angolnak ebben a zúgó közlekedési tengerben. (És persze ők is bukósíksakot viselnek.) Apropó, bukósíksak! Franciaországban ez nem kötelező, és íme a csoda, majd! mindenki viseli, még a kerékpár első kerekére akasztott Solex-motorok vezetői is, akik természetesen éppen úgy egyenrangú partnerek a forgalomban, mint mondjuk a jellegzetes zöld busz (egyik-másik még mindig nyitott hátsó peronnal). És mindenki türelmes, még a gyalogjáró is, pedig néha volna oka fűtteníteni, amikor olyan forgalmi lámpa kerül az útjába, amelyen nincsen biztonságot jelentő sárga fény. Amikor aztán zöldet kapnak a járművek, a vezetők nyomják a gázpedált, és aligha gondolnak az energiaválságra; szinte érezni, miként csobog a benzin a porlasztón át (literje 3,40, a gázolajé egy frankkal kevesebb).

SOFÖRBRAVÜR

Amikor az IBUSZ-csoportot szállító városnéző Mercedes befordult egy, a buszunk méreteihez szűkebbre szabott kanyarba, úgy húztunk el egy teherautó mellett, hogy annak visszapillantó tükré 2–3 centire volt az ablaktól, amelyen át figyeltük sofőrünk bravúriját. Utaztunk a híres párizsi zöld buszon is (két metrójegy az ára, előreváltva tizdarabos blokkban 15 frank). Megérte a három frankot ez az utazás, noha 2,80-ért negyedliter vörös bort kaphattunk volna (ugyanennyi ásványvíz 3 frankba kerül). A busz tiszta, ablakai ragyognak (és nem lötyögnek, mint...), és a sofőr, aki egyben jegykezelő is, mindenkihez udvarias. Már indultunk volna, amikor két nő futva érkezett, a kék inges, nyakkendő sőfő (ez az egyenruhájuk), ismét ajtót nyitott a még lihegő utasok előtt. (Isten bizony!)

Nem hittük volna, ha nem látjuk. A Boulevard de Magetan zöldre váltott a lámpa, de az elől álló Renault nem indult, pedig mögötte már hosszúra nyúlt a kocsisor. Mi történt? (A hátul állók pedig nem dudálnak.) Egy olyan tízéves forma fiúcska hasalt az úttesten, és a Renault alatt vinnyogó kiskutyát csalogatta magához. Csak látták volna a fiúcska örömet, amikor végre magához ölelhetné a kutyaszerelemnek ezt a furcsa keverékét.

Magyar autós, ha Párizs városába visz az utad, jól gondold meg, hogy kocsiddal menj-e (túl azon, hogy ott amúgy sem tudnád használni), mert az a legkevesebb, hogy amikor reggel lejössz szállodádból, és ha ott találsz feltétlenül autót, ahol az este hagytad, de a gépháztetőn 3–4 gyerek tanyázik, még örülhet a szíved, de az is megeshet (de csak azazal, aki nem ürítette ki teljesen az utasteret), hogy betörök az ajtóablakot, és azon keresztül emelik ki pótolhatatlan cuccaidat. Ja, hogy ne feledjük, a tilosban járákozás sokba kerülhet. Nagyon csinos, világoskék egyenruhás segédrendőrök hada rója a várost és szorgalmasan írják a büntetőparancsot, illetve az általuk meghatározott összegekről szóló végzést. A legtöbb helyen ott a parkóra, de jaj annak, akinek már „leketyegett” ez a frankzabáló fenevad. (Ezt is ellenőrzik a rendőrlányok.)

SÁRGA ANGYALOK FRANCIA MÓDRA

Íme a Sárga Angyal a la France. Lencsevégre vettük, amint egy holland turista kocsiján keresték a hibát (két sárga Peugeot érkezett), és percek alatt megtalálták a helyszínen javíthatatlan bajt. Nos, az egyik Angyal a hollandus elé állt, a másik pedig az erre a célra átalakított vészharitójára „akasztotta” a sérült kocsit, és betolta a legközelebbi javítóba.

Lobogó narancsháttér előtt forogva illegeti magát a legújabb Renault, a „Fuego”, de a Champs Élysées két-emeletnyi kirakata előtt senki sem áll meg, a párizsiaknak ez már nem újdonság. Jöcskán túl vagyunk a városaidőn, de a Renault bemutató szalon éttermében nincsen egy ülényi hely a régi karosszériákból kialakított boksokban. Az emeleten is akad bámészkodó. (Magyar autós, aki Párizsba jössz, okvetlen keresd fel ezt a Renault-szalont — a városban több helyen is van Renault-képviselő —, hogy megérinthesd azt a Renault taxiveteránt, amely több száz társával együtt az első világháborúban Párizsból szállította a marne-i csatába azokat a francia katonákat, akik visszavonulásra kényszerítettek a németeket.)



RONCSOK ÉS TÖRPÉK

Vigyáznak-e a párizsiak a frankra? A fene tudja, ámbár — úgy mondták ott — nő a mopedeladás, és mind több a háromkerekű Vespa áruszállító. Még a postásnak is jutott belőle. Aztán többféle három- és négykerekű autótörpével is találkoztunk, ezeket általában 125-ös kétütemű hajtja meg. Egyes benzinkutaknál jó állapotú használt gumikat árusítanak, ugyanakkor komplett autóajtót láttunk (üveggel együtt) a járdaszélen, vagy kerékhiányos mopedot.

Csak a tényt írjuk le, a következtetést a nyájas Olvasóra bízuk: a szálloda előtt egy cégjelzés nélküli elhagyott Vespa áruszállító állt, az első napokban gyerekek játszottak vele rajta. Amikor elutaztunk, még ott állt a Vespa, és nem hiányzott róla a két visszapillantó tükör. Ugyancsak az utcánkban állt egy elég lezüllött ötajtós Peugeot 404, hátsó ab-

lakán tábla „Eladó, 900 frank”. A legújabb Citroën XS Reflex ára 47 500 frank. Igen, ez már a drágább autók közé tartozik.

Párizsban minden kapható, csak tudni kell, hogy hol árusítják. Az egyik optikus üzletben 40-féle monoklóból válogathat, akinek erre van szüksége. Talán ezzel függ össze, hogy senki sem csodálkozik semmin, láttunk egy tündéri fiatal nőt, aki fekete kombinében vonult tova egy Eiffel-sarkú topánkakölteményen, és senki sem fordult utána, akárcsak az után a hupilila R-4 után sem, pedig „kilógott” a sorból.

Csak egy éjszakánk volt „viharos”, amikor a francia rögbibajnokság döntőt játszották. A kék-piros csapat drukkerei, a klub méteres zászlaival díszített kocsijaikon, a meccs előtti este és éjszaka fel-alá száguldoztak dudálva, kurjongatva, dalolva... és a rendőrség nem törődött velük. Eddig

Esteledik a Champs Elysées-n

Az olasz turistabusz és a járdasziget mellé szorított sérült Citroën-törpe
(A szerző felvételei)

sem rajongtunk a rögbiert, de most kifejezetten nem szerettük.

PÁRIZSI VAGÁNYOK

E közlekedési montázs után tegyük meg néhány elgondolkoztató észrevételt. Egyik reggel közölte a rádió, hogy időleges áramkiesés miatt nem tanácsos metrón utazni. Még két metriáda: zsilteppengével összeszabdalt páholyban jutott helyünk, amikor este 10 óra után befutott szorongva várt szerelvényünk. Miért szorongtunk (féltünk)? Két félelmetes külsejű ifjú ült a teljesen kihalt peron egyik padján, mi ketten a peron másik végén levő padot választottuk. (Melyik kedvezőbb, a mellbe vagy a hasba szúrás?) Egyszerre megjelent a lépcsőn egy hasonlóan tetovált alak, végigsétált a hosszú peronon és melénk ült. (Az egyébként száguldó idő most megállt, legalábbis úgy tűnt.) A sors kegyes volt, mennyei zenekarként hallgattuk a közeledő metró zúgását.

És a hetedik napon nem pihentünk meg, hanem este elmentünk a szívében még mindig magyar Michel Gyarmathyhoz, aki a világhírű Folies Bergère revüszínház művészeti igazgatója, és vendégeként megtekintettük a több mint látványos, háromórás műsorát.

Ez a káprázat méltó befejezése volt ennek a párizsi hét napnak.

RÓZSA GYÖRGY



KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

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

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003

Kerékkiegyensúlyozáshoz
KEREKSÜLY
futóműbeállításához
HEZAGOLÓLEMEZ.
Készíti: **POLYVÁS ISTVÁN**
okl. gm.
1024 Bp. II.,
Keleti Károly u. 15/A.
Tel.: 359-312.

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

AUTÓRUGÓK
LAPRUGÓK JAVÍTÁSÁT
SZERELÉSEL,
SPIRÁLUGÓK IVELESET,
PÓTLÁSÁT
GARÁZSKAPU- ÉS
LÉGPUSKARUGÓ
KÉSZÍTÉSÉT
AZONNALRA VÁLLALJA:
PATIK
MEGVARHATÓ!
Bp. X., Keresztúri út 98.

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

FÉKBETÉT-ragasztás
minden típusú dobfékekhez
tárcsafékekhez,
kuplungtárcsa-felújítás,
csere, garancia, biztonság.
RÓNA TAMÁS
műszerészmeister
1067 Budapest, Szondi u. 19.
Tel.: 318-206.

Alváz-
és üreges korrózióvédelem.
Korszerűen felszerelt
műhelyben, modern
technológiával végezzük el
az Ön gépkocsiján
a korrózióvédelmi munkákat.
Őrs vezér tértől 4 km-re!
1163 Bp. XVI., Sashalom,
Újszász u. 46.
(46-os busz vonalán.)
Nyitva 7 h-tól 17-ig.
RÁCZ TIBOR
autószerelv kisiparos.
Munkafelvétel: 638-773.

MINDEN TÍPUSÚ
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉSET ÉS
ALVÁZVÉDELME
GARANCIAVÁL
VÁLLALOM
Tel.: 634-511.
GÉMES
XIV., Szatmár u. 58.

LADA 1200, 1300
1500, 1600

P-FIAT 125, 126



Karambolos gk.
javítása,
fényezése

AB
kárrendezés

Vizsgára
felkészítés,
vizsgáztatás

Lobakon
korrózióvédelem

OTP
hitelakció



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

KÉPEK ÉS ADATOK:

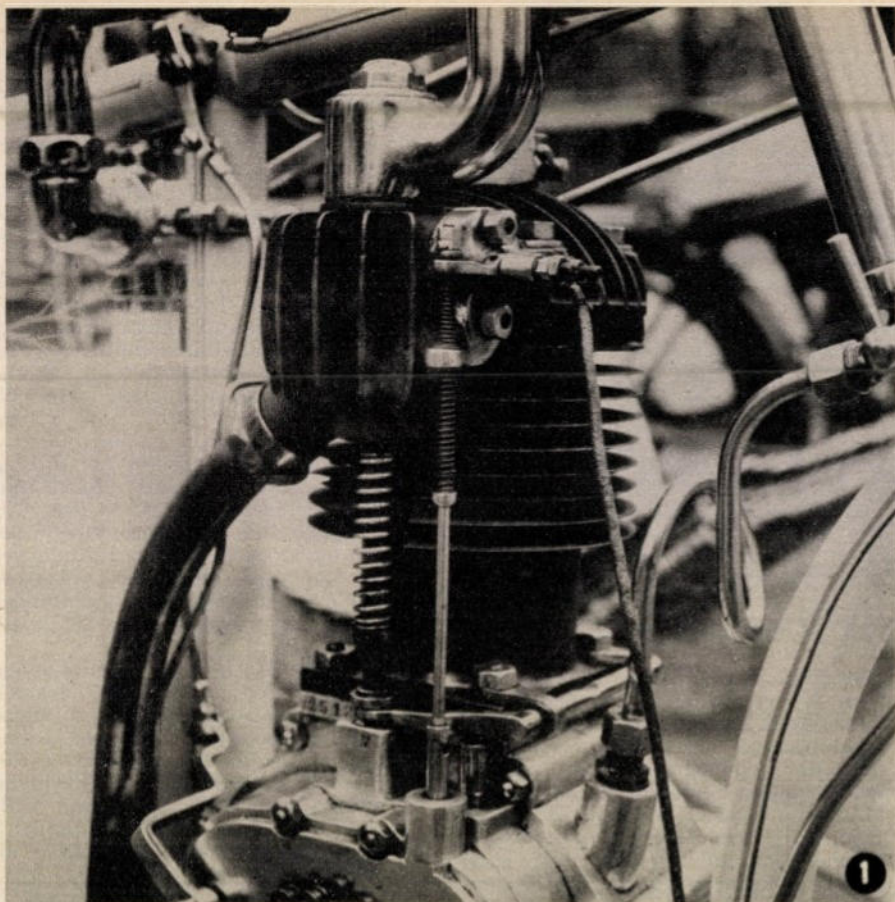
1. Az 1901-ben készült egyhengeres, 500-as Laurin & Klement 2,5 lóerőt adott le, és 40 km/h sebesség elérésére volt képes. A korát megelőző típus mindkét szelepe vezérelt. A kipufogószelep (bal oldali) alatti himba megemelésével ez a szelep dekompresszorral alakul.

2. Tekert laprugóval „puhított” első villában bóklszik a gumifalcos kerék. A rugós villa akkor még igazi luxusnak számított.

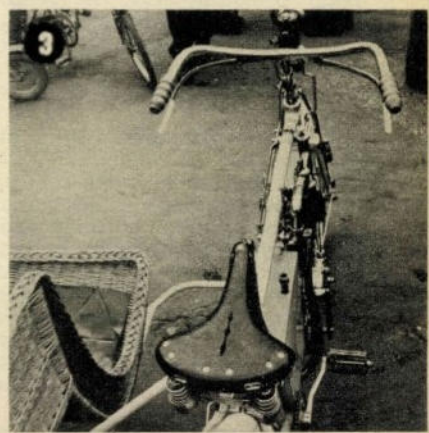
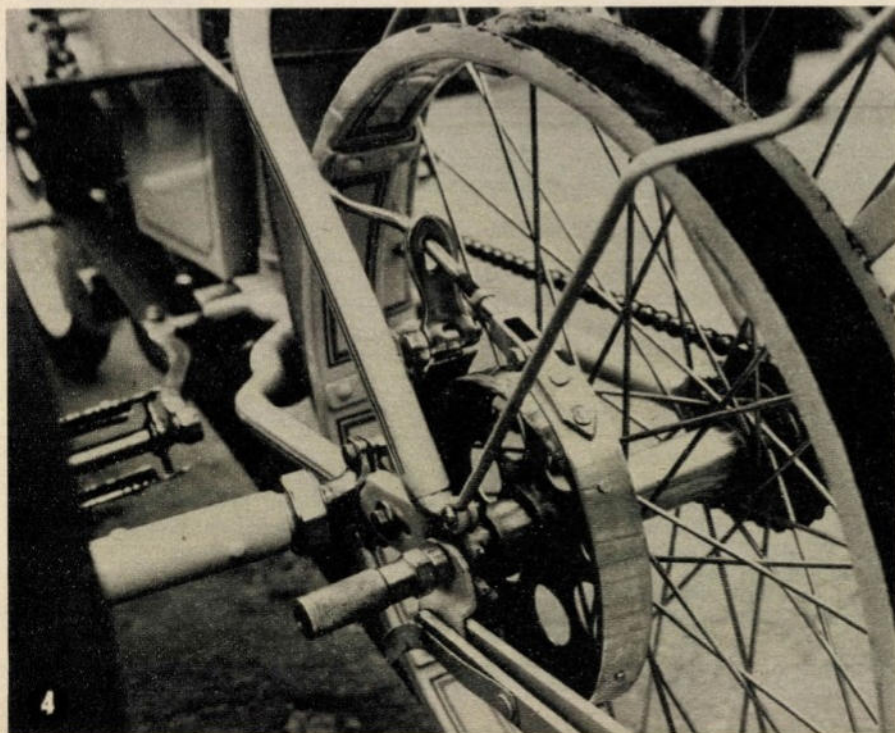
3. Hosszú, keskeny jármű mellé kötött kosár egy korabeli minta korhű másolata. A fonások száma és a veszővastagság tökéletesen egyezik az eredetivel.

4. Azbesztszövetekkel bélelt acélszalag nyelte el a roppant energiát. A jobb oldali kormányzarv alatti hosszú kar működtette a féket. Akkor lapos szij vitte (most, a Harley-Davidsonnál a legkorszerűbb fogas (műanyag) szij viszi) a hátsó kerékhez a motor erejét.

(Martinez György felv.)



LAURIN & KLEMENT



Mi lett vele?

Tőreki László



— Segíteni a másikat, az a legszébb! — így határozza meg életrésztét a most 46 éves Tőreki László, akit egykor, majd' harminc évvel ezelőtt, „megszédített” a motorozás. Ifjan lett az egykori Előre SE buzgó tagja, mégpedig mint — ahogy akkor mondták — aktivista, olyan tedd ezt, vidd azt. Az egyesület edzője, a volt sokszoros bajnok, Zamecsnik Tivadar, felismerte Laciban a tehetséget, és

„kezelésbe vette” a fiút. Az eredmény nem is maradt el, a pelyhedző állú autószerelő segéd jól tudta, hogy Tivi bácsi nemcsak mestere a versenyzésnek, de pedagógusnak sem akárcsi, szót fogadott neki, úgy és azt csinálta, amit a mester mondott, és ahogy mondta. Éppen huszadik születésnapjára ajándékként lett az első ízben kiírt crossbajnokság győztese a 350-es géposztályban. Ez 1954-ben volt.

A következő évben belekóstolt a gyorsasági versenyzésbe is: a százas Csepellel Laci lett a bajnok (akkortájt számtalan versenyág létezett a motorsportban, és annyi versenyt rendeztek, hogy még volt egy sorozat „Budapest-bajnokság” címen is, természetesen kiírták valamennyi versenyágban), és mert volt egy igen tartalmas Túra-bajnokság is, hát belekóstolt abba is, és a 350-es géposztályban Tőreki Lászlónak hívták a bajnokot.

Az Előre SE motorszakosztályának megszűnte után Tőreki átment a Dózsába, ahol Triumph, majd Norton és végül BMW motorokon indult a gyorsasági bajnokságban, de az akkori BHSE spéci Nortonjai ellen legfeljebb a 2., vagy 3. hely jutott neki a bajnokságban, lassúbb motorjai miatt.

Tizenkét évvel ezelőtt az Interag Rt. pályázatot hirdetett szervízálomás vezetésére. Az akkor 34 éves Tőreki László állta a szigorú vizsgát, és ma 46 emberrel dolgozik az általa vezetett Kén utcai szervízben (közöttük van 22 éves autószerelő fia, akitől megkettőzött szigorúsággal veszi át a javított kocsit).

Mondják róla, hogy minden odavágó munkában élénjár, elsőnek érkezik reggel, és utolsónak távozik a telepéről. Azt is mondják róla, hogy a hanyagságot senkinek sem nézi el, és szerinte a mérges ember nem halad a munkájával, csak a vidám. „*És minden szervíznek a segítségnyújtás a feladata, és ez éppen összeillik az én életrésztetemmel.*”

— ergyé —

Motorosok olimpiája



Az 55. Hatnapost az idén Franciaország rendezte. A költségviselő között van a Michelin gumióriás és a Total benzintársaság, de pénzeli az eseményt a La Montagne napilap és a L'Equipe sportnapilap is. A rendezésbe egyébként a francia hadsereg földi egységei is besegítenek.

Nemzetközi Hatnapost 1913 óta rendeznek, és az alapítás évétől máig is a verseny alapvető célkitűzése a motorok megbízhatóságának vizsgáztatása, illetve a versenyzők ügyességének próbatétele. A versenyre minden évben két fő díjat írnak ki. A FIM Világtroféát a verseny végén a hat tagból álló legjobb nemzeti csapat kapja. A nagyságrendben második legnagyobb díj, az Ezüst Váza, a külön indított

négytagú nemzeti csapatok legjobbjához vándorol. További díjakat osztanak még ki a legjobb helyezéseket elért klubnak és gyári csapatoknak, valamint az egyéni versenyzőknek. Az ugyancsak kiosztásra kerülő arany-, ezüst- és bronzérmek miatt az eseményt a motorkerékpáros olimpia elnevezéssel tüntették ki.

A verseny pontozási szisztémája hihetetlenül bonyolult. Hogy mégis izelítőt adjunk a feltételekről, felsoroljuk az érdekesebb próbatételeket. A speciális szakaszok általában 4 km-es úttalan utakon zajlanak. Vannak külön gyorsulási próbák 200 méteres pályán. A hatodik napon gyorsasági versenyen mérik össze erejüket a versenyzők és a motorok. A világbajnoki státussal megtisztelt

eseménynek ez az egyik legizgalmasabb műsorszám.

A motorkerékpáros olimpiát Nagy-Britannia eddig 16-szor nyerte meg, és ezzel vezet az évek alatt kialakult sorrendet az országok között. A 2. helyen Csehszlovákia áll 13 győzelmével, a kilencszeres győztes NSZK és a hatszor győztes NDK előtt.

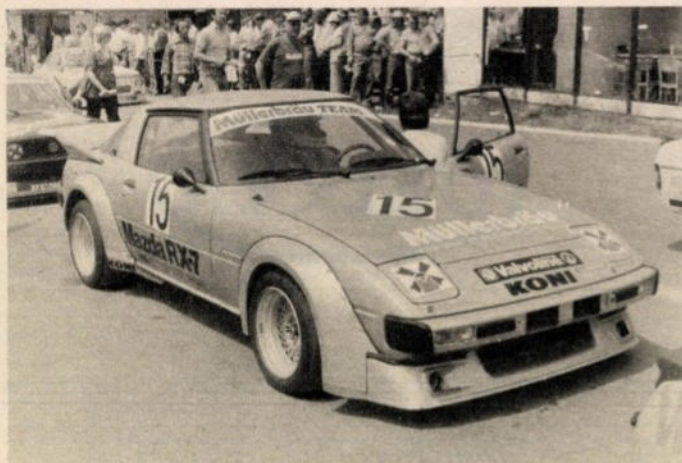
Az elmúlt évben Neunkirchenben (NSZK) az olasz csapat nyerte el a Világtroféát, és Csehszlovákia az Ezüst Vázát.

Idén a franciaországi Brioudeban 400 (!) versenyző áll majd rajthoz, hogy megmérkőzzenek az 50–750 cm³-es géposztályokban, szept. 22–27 között.

TÚRAAUTÓ-EB

Két esős edzésnap után, napsütéses idővel kezelt a szerencse a Brnóban tizenkeddszer rendezett túraautó-EB futamának. A versenyt történelmi „autósodák” felvonulása nyi-

totta meg: kezdve az 1923-as Hispano Suiza-D-től az 1955-ös legifjabb MG-ig, 26 autóban gyönyörködhetett a mintegy 100 000 néző. Ezután kezdődött az országos bajnoki futam, gyakorlatilag az RR



Otrokvice és az ARC Brno kemény küzdelme. A győzelmet 143,78 km/ó átlagsebességgel *Sivik József* (Skoda 110 R) szerezte meg. Rövid szünet után indultak el a Formula-Easter/B8 kocsik. A rajtnál 50 autó iramodott neki a hét körnek, de csak 36 érkezett célba. A második kör után a tavalyi győztes *Lim Vaclav* került az élre, és győzött 157,15 km/ó átlagsebességgel Aviajával. Az első nyolc helyen csehszlovák versenyzők végeztek az NDK és lengyel versenyzők előtt.

A depó elkerített területén 50 műszaki remekmű sorakozott fel, és várt az EB rajtjára. A szerelők utolsó simításaitak végezték a kocsikon, a team-vezetők taktikai tanácsaikkal látták el pilótáikat, miközben zümögtek a kamerák, kattogtak a fényképezőgépek és gyűjtötték interjúikat az Európa minden tájáról egybesereglett újságírók. A verseny érdekességei, az A.M.G. Motorenbau 450 SLC Merce-

desei, sajnos ismét nem jelentek meg, bár beneveztek. Így az öt kategória legerősebbjei, a 3000 cm³ fölötti BMW 635 CSI-k, egymás között mérhették össze erőiket, sajnos kevés szerencsével.

A három és fél órás kemény futam indianapolisi rajttal kezdődött, egy speciálisan felszerelt Tatra vezette végig az első körön az 50 versenyző autót, majd a boxok előtt leszakadva, megkezdődött a nagy csata. A két BMW 635 „vitája” hamar véget ért, a 3-as rajtszámú *Schmid—Hurler—Spiegelsberger* csapat az első félóra után műszaki hiba miatt kiállt. Az 1-es rajtszámú BMW-Italia együttes, *Grano—Verginz—Neger* „tragédiája” a verseny utolsó perceiben esett, amikor is 51 kör lefutása után kicsúsztak, és megsérült kocsijukat már nem lehetett talpra állítani! Így elvesztették a versenyt. A IV-es divízióban *Müller—Kuhn—Weiss* biztos kézzel hozta célba 154,10 km/ó át-

lagsebességgel a Mazda RX7-kocsit. A III. divízió győztesei: *Kelleners—Müller* (BMW 320) 166,50 km/ó átlagsebességgel. A II. divízióban a *Seikel—Tring—Audi 80* trió jeleskedett (162,61 km/ó). A házigazdák büszkeségére a csehszlovák *Senkyr—Vojtech—Enge* trió volt, ők, győztek az I. divízióban (S 130 RS — 151,67 km/ó) a rivális Audi 50, Alfa-Sud, Talbot-Simca, Lada 1300 és S 130 RS kocsik előtt. Az 50 járműből 24 érte el a célt; hála a jó rendezésnek, műszaki káron kívül egyéb baj nem történt.

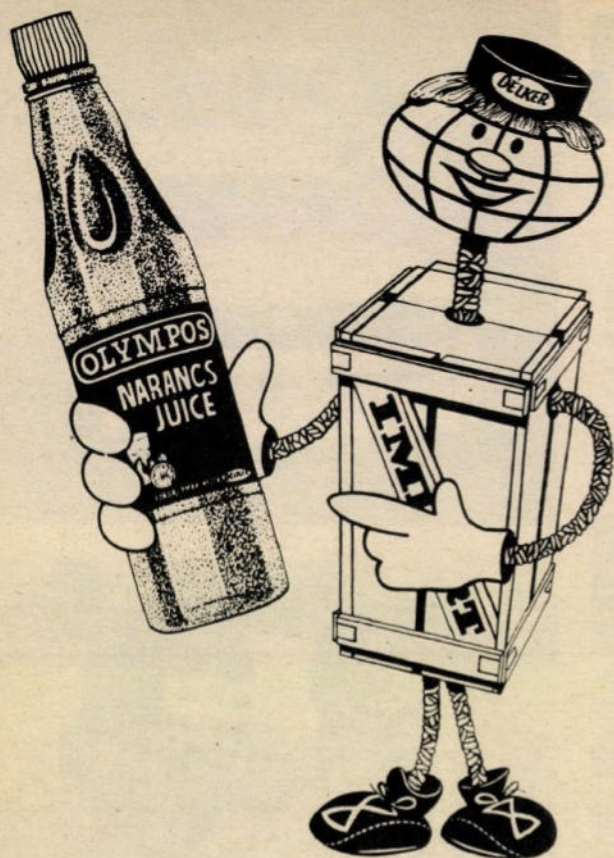
Utólag elmondhatjuk, hogy a verseny nagyon jól sikerült, csak sajnos, nem úgy mint a lelátókon, a pályán ismét senki nem képviselte hazánk színeit...

KOVÁCSHÁZY LÁSZLÓ

1. ...útban a győzelem felé. A célegyenesre fordul a Kelleners—Müller pár vezette BMW, mögötte a 2. helyre érkező Quester—Kindlmann—Linder trió BMW-je
2. Divíziójának egyik győztese, Senkyr Jan, meghallgatja a Skoda-csapat vezetőjének rajt előtti tanácsát
3. Nemcsak a vonalai, hanem a hangja is szép volt ennek a Wankel Mazdának, amelyet az NSZK-beli Müller—Kuhn—Weiss trió hozott célba, az abszolút 9. helyre

(A szerző felvételei)

EREDMÉNY, ABSZOLUT SORRENDEN: 1. Kelleners—Müller, D, 54 kör — 2. Quester—Kindlmann—Linder, A—D, 54 — 3. Vannoli—Calderari, CH, 53 — 4. Dürrig—Maerki, CH (mind BMW 320) 53 — 5. Seikel—Trint, D (Audi 80) 53 — 6. Bergmeister—Nowak, D (Audi 80 Spieß) 53 — 7. Hegels—Dymakowski, D (BMW 320) 51 — 8. Arlt—Kuhlmann—Bieler, D (Audi 80) 51 — 9. Müller—Kuhn—Weiss, D (Mazda RX 7) 50 — 10. Fischer—Saibel, A (VW Scirocco) 50 — 11. Senkyr—Vojtech—Enge, CS (S 130 RS) 49 — 12. Köpcke—Jähn, D (Ford Capri) 49 kör.



EREDETI ÍZ, ZAMAT:

Narancs,
Grape-fruit,
gyümölcs-cocktail
juice-ok,
natur citromlé



Tisztelt Olvasónk!

MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ az olvasók szives figyelmébe ajánlja SOROZATAIBÓL a következő kiadványokat:

Pollák László: AUTÓKAROSSZÉRIÁK JAVÍTÁSA

1980. kötve 23 Ft
Ipari Szakkönyvtár

Sipos Gyula: INTEGRÁLT ÁRAMKÖRÖS ELETRONIKA

1980. kötve 39 Ft
Ipari Szakkönyvtár

Keller Ervin—Nagy Károly: GÉPJÁRMŰSZERKEZETEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA

1980. kötve 41 Ft
Ipari Szakkönyvtár

I. G. Koszmacsev: GÉPGYÁRTÁSTECHNOLÓGIA

1980. kötve 40 Ft
Ipari Szakkönyvtár

Czagány Lajos: BŰTORASZTALOS ÉS DÍSZÍTŐ MUNKÁK

1980. kötve 44 Ft
Ipari Szakkönyvtár

S. Tóth Ferenc: SZÍNES TV-KÉSZÜLÉKEK MÉRÉSE ÉS BEÁLLÍTÁSA

1979. kötve 38 Ft
Ipari Szakkönyvtár

Török Levente—Vince Lajos: DARUKEZELÉS

1979. kötve 31 Ft
Ipari Szakkönyvtár

Dobos Béla: TEHERKÖTŐZÉS

1979. kötve 24 Ft
Ipari Szakkönyvtár

K. K. Tücsino: DIGITÁLIS MÉRŐKÉSZÜLÉKEK

1979. füzve 11 Ft
Elektronika

V. L. Silo: ANALÓG INTEGRÁLT ÁRAMKÖRÖK RÁDIÓKÉSZÜLÉKEKBEN

1979. füzve 31 Ft
Elektronika

Lóska Péter: AZ EGYRÉTEGŰ TRANZISZTOR ALKALMAZÁSA

1979. füzve 21 Ft
Elektronika

F. Dietzel: MŰSZAKI HŐTAN

1979. füzve 19 Ft
Röviden és tömören

H. Grohe: OTTO- ÉS DIESEL-MOTOROK

1980. füzve 37 Ft
Röviden és tömören

E. V. Mihajlov: INFORMÁCIÓS MÉRŐRENDSZEREK ZAVARVÉDELME

1980. füzve 13 Ft
Automatizálás

Bárczy Barnabás: INTEGRÁLSZÁMÍTÁS PÉLDATÁR

1979. füzve 26 Ft
Bólyai

Bárczy Barnabás: DIFFERENCIÁLSZÁMÍTÁS PÉLDATÁR

1980. füzve 27 Ft
Bólyai

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



RALI EB ÉS BBK

...3. Ferjancz/Tandari

A raliversenyzők szerepe irigylésre méltó — már azoknak, akik űzni szeretnék ezt a sportot. A Duna Rallye-ért, mint kétszeres szorzójú EB-futamért, senki ne irigyelje a *Ferjancz/dr. Tandari* kettőst, de a Szocialista Kupa válogatottat se, mert ők rajthoz sem állhattak a BBK-kupa 3. fordulóján, hiába szereztek meg két forduló után az első helyet.

De ne vágjunk a dolgok elébe. Alighogy befejeződött a Salgó-Kupa (ez szombaton volt), vasárnap a győztes ékszeresláda legénysége lefosztotta az autót, és tréningautóvá alakította. Az ezt követő hajnalon (hétfő) Attila már el is indult tréningezni, de minden erőlködés ellenére az idő így is annyira szűkös maradt, hogy a 342 km-es össztávú 37 gyorsaságiból há-

rom teljesen kimaradt. (Mondjuk, ha valaki időben áttekintette volna a nemzetközi kalendáriumot, és ennek megfelelően állította volna össze a hazait: a Salgónak jobb időpontot is találhattak volna.)

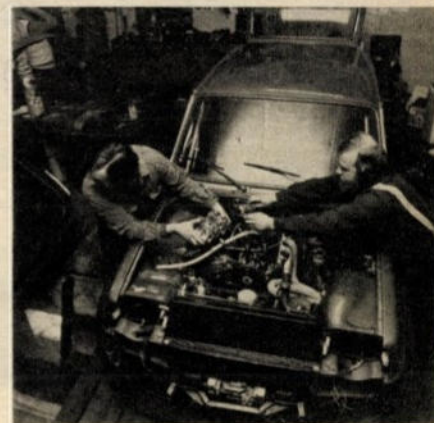
Miután Attila kedden hazatelefont, és megtudta, hogy a versenyautó még nem rajtkész, az autót szerdán éjjel motor- és futóműcsere árán ismét versenyautóvá léptették elő, és a csütörtök reggeli gépátvételen már ismét „tisztíj rangjában” pompázott a kis kékség.

A rendezők hiába örültek a Ferjancz/dr. Tandari kettősnek, és teljesítették — mint a mesében — valamennyi kérésüket, eufóriájuk nyomban kihunyott amikor megtudták, hogy valamennyi szocialista ország BBK-csapatá közül csak a miénk hiányzik. A rendkívül szorgalmas román főtitkár, *Radu Dobrescu* érthetetlenül állt BBK-csapatunk távolmaradása (bojkottja?) előtt, amire EB pontvadász párosunk sem tudott magyarázatot adni.

Az 1130 km-es távon kijelölt nagyszerűen megrendezett verseny óraműpontossággal indult és zajlott. 72 versenyző állt rajthoz. Attilaéknak először a hozzájuk méltatlan 28-as rajtszámot osztották ki. A rajtszám kiosztásról tudni kell, hogy van „A” prioritás, „B” prioritás, és utána következ-

zik a normális mezőny. Az „A” prioritást az EB, VB eredmények alapján a FIA ítéli meg a versenyzőknek. Az A-sok a legkedvezőbb, por- és börtorkálódásmentes első helyekről indulnak. A „B” prioritásra a nemzetek vezetősége javasolja legjobbait, és még a B-s versenyző is jó helyről indul. Attila az idén hiába próbálta a hazai vezetőséggel elintéztetni ezt a formális, de számára hasznos besorolását, még mindig csak ott tart, hogy a 28. helyet ajánlják meg neki. Írásbeli kérésükre a román vezetőség a nemzetközi zsűri támogatásával végül is segítségére sietett, és a jóval kedvezőbb 9-es kockából indították.

Miután a Duna-Rallye-t a strapás pálya miatt öt éve egyetlen egyszer sem sikerült befejezniük, most a kidolgozott taktika szerint a rossz utakon óvatosan, a jókon pedig jól kellett volna menniük. Csakhogy a kevés edzés miatt nem maradt idő a lemaradásra. Legénységünk a 2–3. helyen állt az első helyet biztosan uraló, erőteljes duzzadó turbó alftettás *Pregliasco*



Versenyautóból tréningautó, tréningautóból versenyautó

mögött, *Krupával* viaskodva, amikor a 9. gyorsaságiban a Renault az egyik lábából elvesztette a levegőt. A 16. gyorsaságiban elszenvedett ismételt defekt már akkora idővesztést okozott, hogy a 3. hely került elérhető közelségbe.

Az első éjszaka után a 8 órás pihenőben Attila az egyik szerviz Ladával letréningezte a kimaradt három gyorsaságit, de akkor már ez sem sokat segített. A 18. gyorsaságit követően rögzült a végleges sorrend: mindenki belenyugodott a helyezésébe.

Igazságtalanok lennének, ha csak a hibákról, hiányosságokról szólnánk. A Volán és a Medikémia szerződésének köszönhetően EB-csapatunknak nem voltak anyagi gondjaik, sőt a Volán még egy plusz szerviz autót is küldött utánuk.

SURÁNYI PÉTER

EREDMÉNYEK:

1. *Pregliasco/Reisoli*, I (Alfetta Turbo) 13 561 — 2. *Krupa/Myszkowsky*, PL 14 060 — 3. *Ferjancz/dr. Tandari*, H (mind Renault Alpine) 14 172 — 4. *Blahna/Sovanek*, 14 284 — 5. *Kvaizar/Kotek*, 14 327 — 6. *Pech/Gottfried*, mind CS (Skoda 130 RS), 14 547.

AZ EB ÁLLÁSA:

1. *Blonquist*, S 150 — 2. *Zanini*, E 140 — 3. *Beguín*, F 120 — 4. *Vudafieri*, I 108 — 5. *Pregliasco*, I 104 — 6. *Krupa*, PL 94.

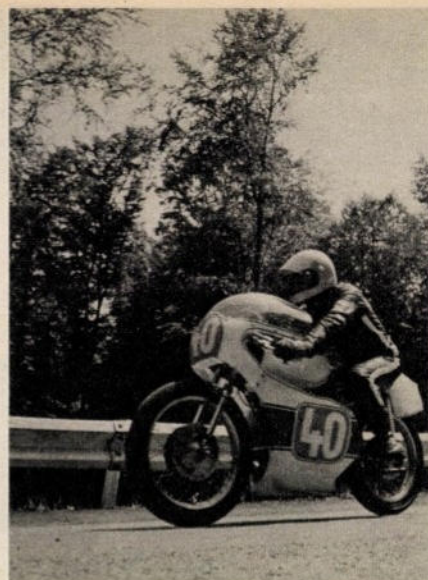
Motoros OB-forduló a Mátrában

A magyar hegyi gyorsasági motoros mezőny második alkalommal találkozott a parádsasvári patkóban. Budapestről érkezett a legnagyobb csapat a BHSE színeiben, sajnos *Drapál* nélkül, aki focimérkőzésen sérült meg.

Csúszós, esőtől áztatott pálya fogadta az edzőfutamok indulóit. Már-már úgy tűnt, semmi sem késetteti a pontos versenyrajtot, amikor *Neuser* (R. Spartacus) bukott Harley-Davidson-jával, és megsérült a jobb keze. Az idegesség, a feszültség rányomta bélyegét az indulásra várókra is. A két esélyes: *Juhász* és *Juhos* hamarabb indult el a rajtvonalról, és mert nem vállalták a 10 mp-es büntetőidőt, feladták. Első ízben sorakozott fel a „na-

gyok” géosztályában a siroki *Kiss Géza* egy P-20-as nyergében. Új motorját még kipróbálni sem tudta igazán. Bemutatkozása „speciál premier” volt, 8. helyezést ért el. A nap legjobb időeredményét *Juhász Károly* motorozta: (3:02,38) versenyen kívül. *Juhos* 1979-ben Yamahával elért (2:58,57) pályarekordját senki nem múlta felül. A győzteseknek járó tiszteletdíjat *Molnár István*, a rendező egyesület elnöke, a Mátravidéki Fém-művek vezérigazgatója adta át.

A szép környezet mellett remek feltételeket teremtettek. A rendezés színvonalán is látszott, hogy tapasztaltabbak lettek a házigazdák. A sirokiak hozzáállása döntő volt abban, hogy a



• Dicséret a siroki *Kiss Géza*nak, aki először állt rajthoz a spec. kategóriában, és 8. lett

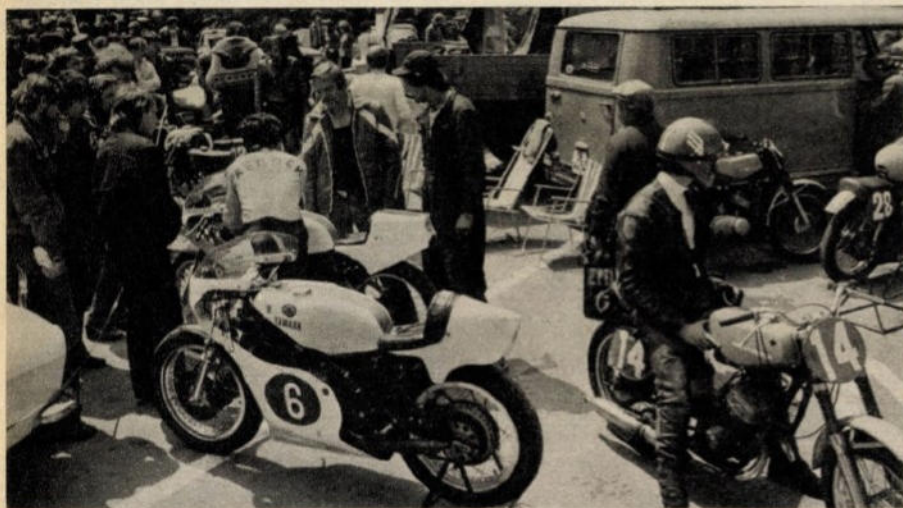
• Pezsgő élet a depóban

(A szerző felv.)

MAMSZ az 1980. évi bajnoki végeredményt az augusztus 31-i forduló alapján — hirdeti meg. A futamot ugyanitt rendezik meg.

SZABÓ SÁNDOR

EREDMÉNYEK; 250 cm³ speciál go.:
1. Hársfai Lajos, BHSE 6:10,79 — 2. Szabó J., ZM 6:16,85 — 3. Rendek R., ZM 6:18,23 — 4. Vlaszaty I., BHSE (mind Yamaha). **Közúti go.:** 1. Hege-düs István, BHSE 6:38,68 — 2. Tóth J., BHSE 6:41,88 — 3. Gál N., BHSE 6:42,98 — 4. Tóth J., R. Spart (mind P-20).



MAGYAR SIKER CSEHSZLOVÁKIÁBAN

Karvinában már nagy hagyományokkal rendelkezik az „Arany Bányászlámpa” verseny, amelyre a szokottnál ugyan kisebb, de igen erős mezőny gyűlt össze Európa 13 országából. Szerencsére az idén komolyabb baleset nem történt, izgalmat csak az időmérés csődje és a változókéony időjárás okozott, ámbár a slick gumik nagyon jók voltak, de melléjük egy megbízható meteorológust kellett volna rendszeresíteni. Szegény *Juhász Karcsit* az edzés napján az időmérők lelki beteggé tették, mert körözhetett, amilyen gyorsan csak tudott, az időmérők furcsa módon ezt nem értékelték. A versenyen

után minden helyrejtött. A nap szépen kisütött, ennek következtében a sok ezer néző nagyon jó versenyt láthatott. *Drapál János* mindent megnyert, amit csak lehetett, de mögötte a helyezésekért nagy csaták voltak. *Juhász* is megvigasztalódott, mert a 250-ben utolsó helyről rajtolva már az első kör végén a második volt, és ezt a helyet nem is adta át senkinek. A 350-ben *Juhos* hajmeresztően rosszul indult, de végül is némi szerencsével sikerült a dobogó harmadik fokára felkapaszkodnia.

Stampay István

Eredmények: 125 cm³, (10 kör = 56,3

km) 1. *Drapál János* (Morbidelli) 22.42,85 — 2. *Muszcó Maurizió*, (Morbidelli) 23.21,42 — 3. *Navedha Zbynek*, CS, (Morbidelli) 23.29,29 — ... 9. *Juhász Károly* MZ, ... 11. *Szabó János*, MZ **250 cm³** (14 kör) 1. *Drapál János* 30.13,06 — 2. *Juhász Károly*, 30.31,22 — 3. *Minich Slegfried*, A, 30.42,28 ... 6. *Hársfai Lajos*, ... 11. *Juhos Árpád*, ... 13. *Vlaszaty János*, (mind Yamaha) **350 cm³** (16 kör) 1. *Drapál János*, 32.38,96 — 2. *Naef Hans*, CH, 34.35,77 — 3. *Juhos Á* 34.42,37 — ... 11. *Rendek Róbert*, ... 12. *Szabó János*, (mind Yamaha) (A leggyorsabb kör: *Drapál János*)

Mi tagadás, nehéz helyzetbe kerültek ralisportunk művelői és hívei, amikor a szép hagyományokkal bíró Volán Rallye és a többé-kevésbé kényszermegoldásként életre hívott Nyír-ség Rallye is eltűnt a sportnaptárból. A pécsiek és a főtaxisok versenyén kívül már csak a bizonytalan jövőjű Taurus Rallye marad a porondon, ez viszont édeskevés egy színvonalas bajnokság lebonyolításához.

Ilyen inséges körülmények között kétszeresen is hasznosnak bizonyult hát a salgótarjániak jelentkezése: szívesen elvállalnák az OB-futam rendezését. Tulajdonképpen miért is ne? Hiszen a környéken adva van az eszményi raliterep, a Magyar Autóklub

rali során, és a kocsi-törési rekordra csak részben ad magyarázatot az időnként szemerklő eső, az olykor valóban síkossá vált útburkolat. A hiba olykor a versenyzők „készülékében” is keresendő...

A szédítően kacskaringós ceredi gyorsasági „hidas” kanyarjánál (hamarosan ez is olyan híres hely lesz, mint a csobánkai pálya szabadtéri arénává terebélyesedett ominózus pontja!) már az edzés alkalmával elvázott a *Dudás/Doma* kettős izlésesen díszített Ladája. A verseny napján pedig késő estére a mentősök is egészen tisztességesen betréningezték az utat, annyiszor kellett egy-egy bal eset miatt felkocogniuk a gyorsaságin.

A póruljártakon kívül persze azért akadtak szép számmal olyanok is, akik sikeresen fejezték be ezt a rengeteg baleset miatt jócskán elhúzódt, sőt kényszerűségből lerövidített versenyt. A *Gál/Margó* kettős például versenyt. A *Gál/Margó* kettős például 2. helyre hozta az ex-Ferjancz 17-es Gordinit, bár néhány csúnya gumidefekt kellemetlen percekot okozott. Ugyancsak a sorra szétronnyulódo pneuk izzasztották meg a kezdetben igen keményen küzdő *Barka/Baráth* párost. Igazi meglepetésnek számított az áforos *Pap/Korsós* Wartburg trió kategóriagyőzelmé, miután a favorit pécsi *Bernáth/Lempek* páros géphiba miatt kiállt, Leitoldék pedig mindvé-



Amikor még versenyben voltak a Töreki/Bencsics kettős, így kotort a Külker SE színeiben indult Lada 1300-as

(Fotó: Fekete Kálmán)

helyi szervezete évek óta nagy lelkesedéssel, hozzáértéssel bonyolította a meghívásos túravaseny, tavaly pedig már túrabajnoki futam formájában a Salgó Kupát és a megyei-városi szervezetek támogatását is élvezték a szervezők.

Az oly sokat emlegetett ésszerű takarékosság jegyében valóban igen szellemesen kialakított útvonal a maga öt gyorsasági helyszínével és mindössze két időellenőrző állomásával is fényesen bizonyította, hogyha okosan sáfárkodunk az egyre szűkülő lehetőségekkel, akkor még e cudar időkben is sokáig létjogosultsága lesz ennek a kalandosan szép, semmi mással igazán nem pótolható sportágnak...

A krónika teljességéhez persze tartozik még egy s más. A jószándékú és tulajdonképpen sikeres rendezésre egy kis árnyékot vetett egynémely újonc sportbíró zűrzavaros tevékenysége, de főleg a szokatlanul sok baleset. Régen történt már ennyi „balhé” egy

A kaposvári *Hideg/Bojtai* párossal is itt, a „hidasnál” esett meg az, amitől minden ralipilótának borsózik a háta: füllgázzal, frontálisan csapódtak egy öles fának. Óriási szerencséjükre csak könnyebb sérülésekkel kerültek kórházba, hasonlóan a szegedi *Hernyák/Ruzsáli* kettőshöz, akik szintén a ceredi pályán csúsztak ki. Egy formás totálkárrel esett ki a versenyből a *Felián/Gábor* duó, és igencsak foghatta a fejét az immár öbúdás *Kovács/Dékány* pár: a holtbiztos kategóriaelső és abszolút 3. helyen autóztak, amikor az utolsó előtti gyorsaságin olyan szerencsétlenül csúsztak az árokba, hogy nem tudtak kikezcmeregni belőle. Az idén feltűnt volános *Gündisch/Török* párosnak is a kategóriagyőzelmé bánta kicsúszásukat és a dovitos *Járóka/Borbély* duó csak annyival járt jobban, hogy ők nyomban a legelső gyorsaságin dobantottak az útszéli árokba a kis mérges NSU-val...

VÉGEREDMÉNYEK:

Rallye I. abszolút: 1. Ferjancz/Tandari (Renault 5) 5053 — 2. Gál/Margó (Renault 17) mind VOLÁN 5385 — 3. Tóth/Nagy (Lada 600) Pécsi V. 5429 — 4. Barka/Baráth (BMW) Nyiregyh. V. 5464

A további helyezések a Gárdonyi Bak kettős eredménye ellen benyújtott óvás miatt későbbi időpontban tisztázódnak.

RALLYE II. ABSZOLÚT:

1. Szabó Örményi, Külker, 3289 — 2. Kákonyi/Szatmári, Pécsi V. 3310 — 3. Fogta/Turóczy, ÓBUDA, 3312 — 4. Csukovics/Bajnai, H. Camion, 3352 — 5. Takácsi/Gesztli, ÓBUDA, 3353 — 6. Oroszlán/Oroszlán, Volán, 3397 — 7. Harsányi/Bocskay, (mind Lada) Nyiregyh. V. 3413; — 8. Vajvoda Puzsai, Salgótarjáni V., 3420 — 9. Ferencz/Ferencz (mind Skoda) 3423 — 10. Koch Szabó, Fő-taxi és Krisztián/Siska, G. part. (mind Lada) 3448.

gig a durcáskodó motorral bajlódta. A *Mahler/Havi* és a *Szuhanjik/Ranga* kettősök jóvoltából két kategóriagyőzelem került Pécsre, de a szintén pécsi *Tóth/Nagy* párosnak Ferjanczék mögött kiharcolt második helye is felért egy győzelemmel.

A gyenge színvonal és a soványka mezőny miatt manapság kevésbé figyelnek oda a Rallye II. osztályban zajló eseményekre, bár azért itt sem osztogatják ingyen a bajnoki pontokat, és egy abszolút győzelem igen sokat jelent. Hát mégha olyanvalaki győz, akinek ez volt élete első versenye! Az éppen csak 21 esztendő *Szabó Tamás*, a Külker SC legfrissebb szerzeménye nyomban egy parádés győzelemmel mutatkozott be, bár a teljes igazsághoz tartozik, hogy nem egészen kezdő a szakmában: korábban évek óta bátyja, András oldalán navigált a túra-, aztán meg a ralisportban, tehát volt némi halvány fogalma a ralisport rejtelmeiről...

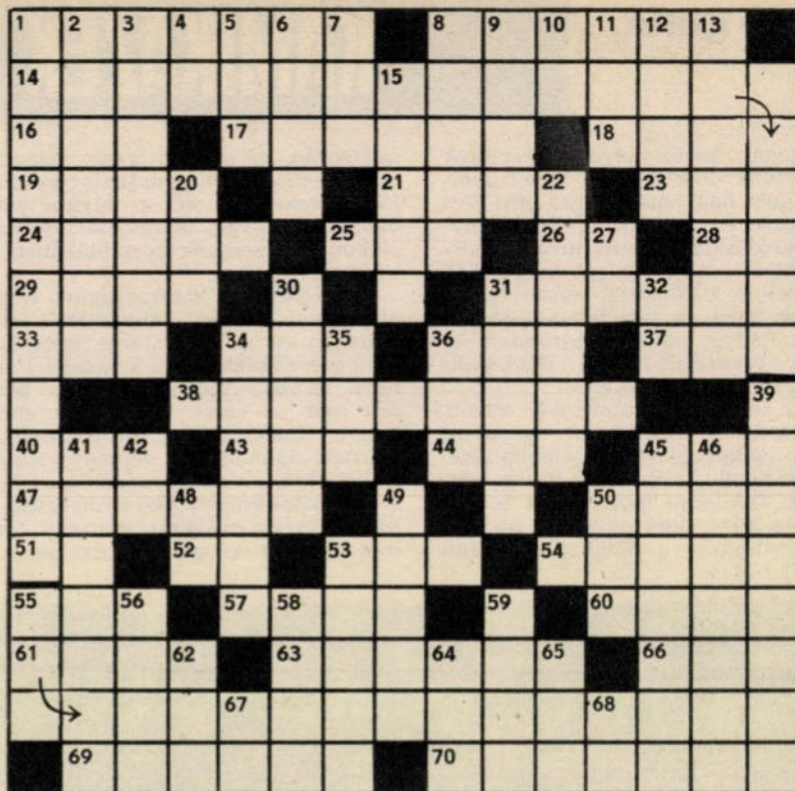
FEKETE ANDRÁS

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. „Akiért ... szól” (Hemingway). 8. Gombra zár. 14. Egy régi közmondás autós nyelvre fordítva; folytatása a függ. 55. sz. sor. 16. ...-Darja. 17. Izraeli váltópénz. 18. A „Kemény vitéz” (Garay János). 19. Pest megyei község. 21. Sportszerv — névelővel. 23. Műemlék is lehet. 24. A koordináta-rendszer kezdőpontja. 25. Emelkedett hangú költemény. 26. Postai rövidítés. 28. Római 51. 29. Csend jelzője lehet. 31. A „perckeringő” neves szerzője. 33. Hírszolgálati irodánk. 34. Három — oroszul. 36. Nagy hatalom. 37. Figyelmeztet. 38. A Budapest Tourist Nyugat-Európai úti-állomása. 40. Súlyegység rövidítése. 43. Zúdit. 44. Komárom megyei község. 45. Budában van! 47. Nagyhangú munkakerülő. 50. Francia város. 51. Levegő része! 52. Igavonó állat. 53. Svájci kanton. 54. Női név. 55. Sebhely. 57. Idegen pénz. 60. Olajzöld. 61. Község Nyíregyháza közelében. 63. Hízékenyen. 66. Tabán része. 69. A palesztin felszabadítási szervezet egyik vezetője. 70. Erre a Fekete-tengeri üdülőhelyre is elvisz a Budapest Tourist.

FÜGGŐLEGES: 1. Egyfajta medve. 2. Hasát be-, mellét kihúzza. 3. Földközi-tengeri öböl. 4. A rubidium vegyjele. 5. Mutató névmás. 6. Kossuth-díjas író (Lajos, 1883—1954). 7. Szóösszetételekben a Földdel való kapcsolatra utal. 8. Békés megyei helység. 9. Motor-fajta. 10. Mister rövidítése. 11. Tornász. 12. Nemes bor. 13. Kenőcs alapanyag. 15. Olasz tengerparti üdülőhely. 20. A. G. I. 22. Ez az üzbegisztáni város a Budapest Tourist egyik körutazásának állomása. 27. Olasz folyó. 30. Nemesfém. 31. Ragadozó hal. 32. A Ludolf-féle szám. 34. Emelvényen ül. 35. Figyelmeztet. 36. Város a SZU-ban. 39. Egyfajta vászon. 41. Üreg. 42. Azonos mássalhangzók. 45. Költőink közül Arany János volt legnagyobb művelője. 46. A „Lakmé” szerzője. 48. Hamis. 49. Megszólitás. 50. A cérium és az oxigén vegyjele. 53. A Nemzeti Színház Kossuth-díjas művésze volt, utónevének kezdőbetűjével. 55. A mondás befejező része. 56. ... Gaszparjan, neves szovjet—örmény énekesnő. 58. Eötvös világhírű. 59. Madár. 62. Belga fűrdőhely. 64. Állami vállalatok megjelölése az NDK-ban. 65. A nitrogén és a króm vegyjele. 67. Kiejtett betű. 68. Fél szeg!

Bajai István



Beküldendő sorok: vízsz. 14. függ. 55., valamint a vízsz. 38., 70. és függ. 22. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 227-917. Beküldési határidő: július 19. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére beküldik — 1980. október 15-ig —, külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. harmadik negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben —, amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is. Pályázatunk címe, amely egyben jótanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

A 11. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: **Mit, mit, hát eladják az apádnak — Szilvsvárad — Miskolctapolca — Sárvár.**

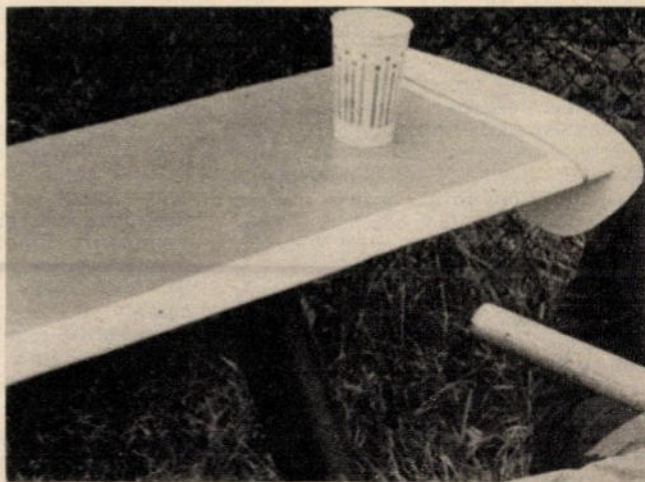
Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Barna Béla, Kardoskút; Aradi József, Dunaujváros; Bálint Balázs, Nyíregyháza; Tassi János, Pécs; Adám Ferencné, Hatvan; Szigetvári Gyula, Gyömrő; Futó Mihály, Erd; Simon Péter, Surd; Rendes Géza, 1116; Kerekes Emese, 1138; Selmei Imre, 1148; Bezeg Péter, 1204; Kovács Ibolya, 1054; Somogyi Imréné, 1054; Gubek József, 1156.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...hogy miféle alkalmi „asztalon” áll ez a pohár üdítő. (esetleg serital). Annyit elárulhatunk, hogy a felvétel a baráti Csehszlovákiában készült. A válaszokat július 19-ig kérjük elküldeni szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.). A megfejtők között ezúttal is hat könyvet sorsolunk ki.

A 11. szám rejtvényére érkezett hibátlan válaszok alapján azt hihetnénk, hogy az emberek rendszeresen zseblámpát himbálva járnak a városok utcáin. Vagy jól emlékeznek az AM korábbi számában megjelent fényképre, amely valóban a rosszul világított főútvonalon zseblámpával közlekedő gyalogosról készült. **A könyvjutalmakat a következők címére küldjük el: Horváth József (9371 Vitnyéd, Tánicsics u. 19.), Laczkó Károly (3996 Füzér, Petőfi út 28.), Kamarás Károly (1221 Budapest, Honfoglalás u. 19.), Szemler Géza (7011 Alap, Béke u. 20.), Fritz Jánosné (2317 Szigetsép, Jókai u. 10.) és Tulok Vencel (7400 Kaposvár, Kinizsi ltp. 2. ép.).**



Harry Harrison:

A zöldszemű hölgy

A hölgynek, aki a parkban Mister Perkins mellé telepedett a padra, aranyszőke haja és zöld szeme volt. Ezt Mr. Perkins azonnal észrevette, valamint azt is, hogy a hölgy nem visel jeggyűrűt sem a bal, sem a jobb kezén. Azt pedig, hogy milyen szép. már messziről látta.

A hölgy azután keresztbe vetette hosszú lábait. Nagyon formás lába volt. És a térde is. Mister Perkins kedvelte a gömbölyű térdeket.

— *Fagylaltot kér, vagy inkább iszik valamit?* — kérdezte új ismerősétől valamivel később, amikor már egy eszpresszó teraszán ültek.

A hölgy a fagylaltot választotta. Lassan, élvezettel kanalazta, s eközben Mr. Perkins megállapíthatta, hogy vékony ujjai vannak. Kedvelte az ilyen kezeket.

— *Meghívhatom egy teára?* — mosolygott a hölgy Mister Perkinsre a házuk elé érve.

Lágyan bűgött a hangja. Mr. Perkins a lágy hangú nőket kedvelte.

Amikor a forró ital már kettőjük között gőzölgött, csöngettek a lakás ajtaján. Ezt Mister Perkins nem kedvelte. Legalábbis ilyen percekben nem.

— *Egy úr keresi, Miss Pollard* — jelentette a szobalány. — *Számlát hozott, ötszáz dollárt kér.*

— *Küldje el, kérem, nincs itthon pénzem. Ezenkívül vendégem van.*

— *Már mondtam neki, Miss Pollard, de nem akar elmenni.*

— *A bankból sem tudok kivenni, hiszen már bezárták — töprengett a hölgy. — Tehát mondja csak meg annak az embernek, hogy...*

— *... hogy várjon egy kicsit!* — vágott közbe Mister Perkins. — *Örömmre szolgálna, Miss Pollard, ha megengedné, hogy kisegítsem pillanatnyi zavarából.*

— *Nagyon kedves öntől* — bólintott a hölgy.

Mr. Perkins átadta az összeget a szobalánynak. Az kiszáratva visszatért a nyugtával.

— *Tegye el a nyugtát, uram* — nyújtotta oda neki a miss. — *Az é...é...*

— *Az enyém...?* — képedt el a férfi.

A nyugtán valóban Mister Perkins neve szerepelt.

Miss Pollard kedvesen mosolyogva adott magyarázatot.

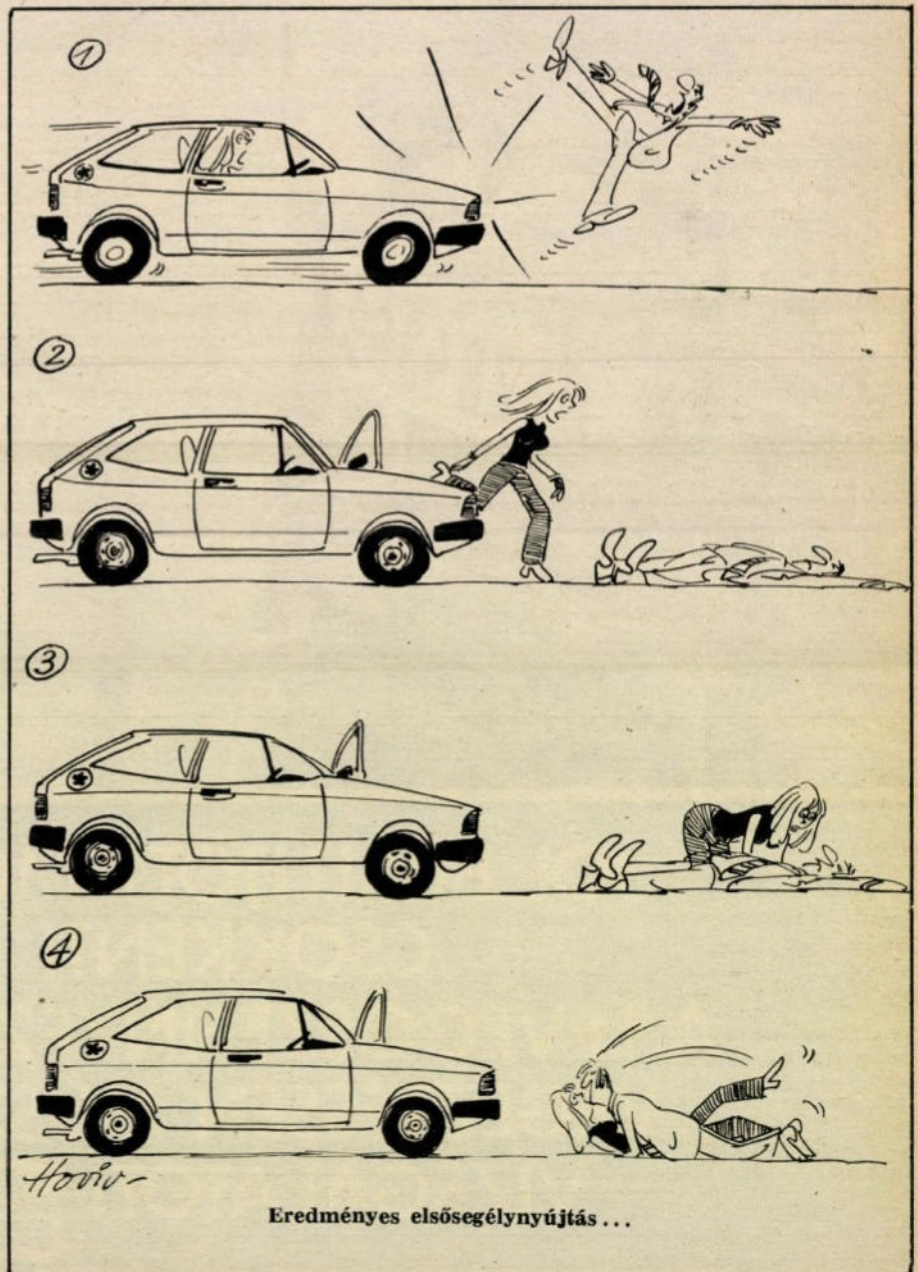
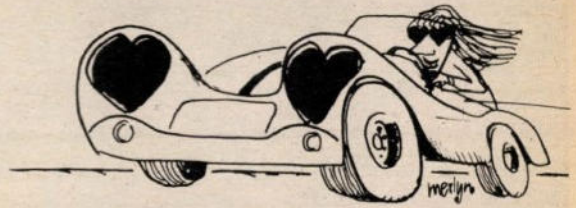
— *Ennyit tett ki autójának az elmaradt utolsó részlete, Mister Perkins. Már három hónapja esedékes... És én pénzbeszedési szakember vagyok... Nagyon haragszik rám?*

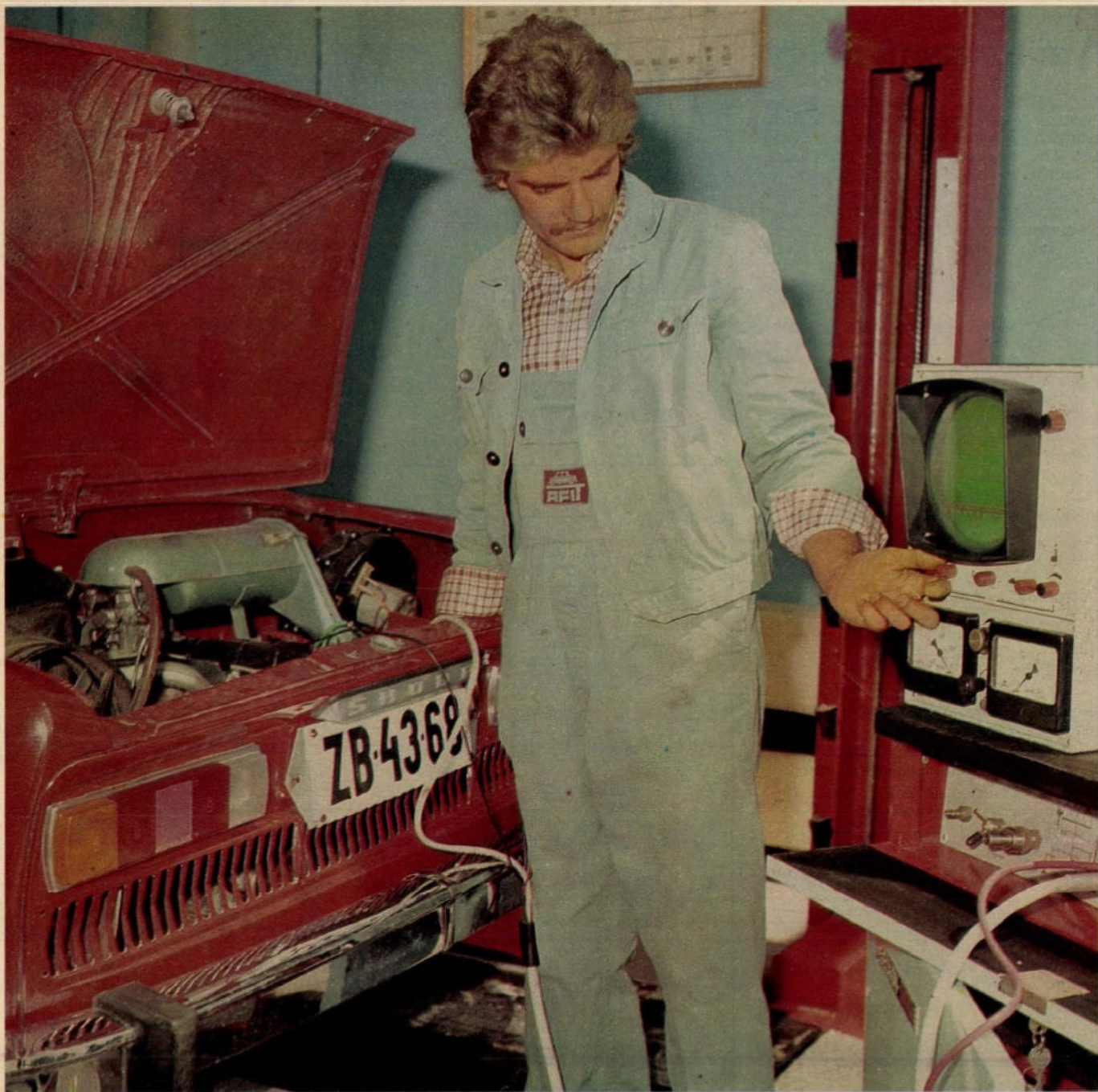
Mr. Perkins gyámoltalan pillantást vetett Miss Pollard párnás térdeire. Azután belenézett nagy zöld szemébe, s úgy érezte, hogy nem tud haragudni rá.

(Szirmai Marianne fordítása)

HUMOR

A szerelmes versenyző





JÓL BEÁLLÍTOTT MOTOR
CSÖKKENTI
A LEVEGŐSZENNYEZŐDÉST,
VÉGEZTESSEN MŰSZERES
VIZSGÁLATOT!



XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kócai 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 kézbesi-

tőknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím:

Budapest V., József Nádor tér

1. - 1900)

közvetlenül vagy postautalvá-

nyon, valamint átutalással a

KHI 215-96162 pénzforgalmi

jelzőszámára. Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430, 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.0886

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

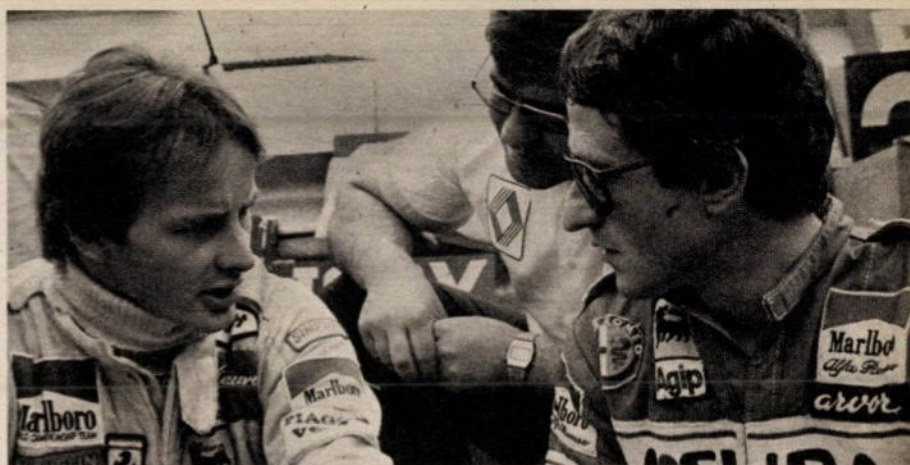
Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

...és amiről még beszélnek



Jelenet a Jarama pálya széléről; a 3 távolmaradó istálló „bizalmija”, Villeneuve (Ferrari),

Depailler (Alfa-Romeo) és a Renault csapat megbízottja gyors megbeszélést tart

(Fotó: LAT London)

Vadul hullámszik, háborog a Forma-1 körüli vihar. (Amikor ezeket a sorokat kopogjuk, még nyoma sem volt a hön óhajtott szívárványnak...) Függetlenül az áldásosnak remélt kibontakozástól, egyéb „csapás” is érte a Forma-1 cirkuszt. Az amerikai Goodyear gumigáz visszavonhatatlanul bejelentette, hogy ez év végén beszünteti a Forma-1-es kocsik ellátását világhírű köpenyeivel. Indok: a francia Michelin gumigyár nem tartotta be a Goodyearrel kötött megállapodását. Arra a kérdésre — egyelőre — senki nem tud válaszolni, hogy 1981-ben — ha lesz Forma-1 — ki látja el a versenystállókat a méregdrága gumihengerekkel.

*

Újabb csapás érte a nagymúltú Mercedes-Benz versenyosztályt, a rali VB 4. futamán, az Akropolis-rallye-n, amelyet egyébként a 28 éves finn csodapilóta, Ari Vatanen nyert meg navigátorával, az angol Dave Richardsszal (Ford Escort). Az elnyúlhatatlan és megbízható japán Datsunt az ugyancsak finn Timo Salonen hozta a 2. helyre a finn Markku Alén (Fiat) előtt. A 340 lóerős nehéz Mercedesek sorra széjjeltépték a gumikat ezeken a járhatatlan görög utakon. Waldegaard egy 10 km-es speciál szakasz végére gumicafatokon érkezett. Aztán „elment” a fékje, és ezért „fejreállt”. Danielsson Mercedesének kormányja törött, feladta. Carlsson Mercijének kábeljei égtek le, ő is kiesett. Csupán Preston ért célba — a 14. helyen.

*

Evessel jön meg az étvágy. Úgy látszik, van alapja ennek a nemzetközi mondásnak. Arról van szó, hogy az argentinok legnagyobb volánművésze, Carlos Reutemann egyéb babérokra is pályázik. Hazájának legnagyobb versenyén, az először VB-futamnak számító Rallye-Codasuron áll rajtához egy gyári Fiat 131 Abarthtal.

*

A bizonytalan jövőjű Forma-1 világában tovább folyik a tervezés. Ilyen

például Rupert Kegan elképzelése, aki a RAM istálló színeiben egy Williams FW07 kormányra mögött akar indulni az angol VB-futamon (július 13.). Ugyanitt szeretne próbálkozni a dél-afrikai hölgyversenyző, Desirée Wilson is. Az eddig nem éppen eredménytelen Desirée elmondta, hogy szerződése lejárt volt kenyéradójánál, és most a Forma-1 színpadán vágyik egy nagyobb szerepre. Majd meglátjuk.

*

A balszerencse éppoly gyakori vendég az autó- és motorsportban, mint Fortuna. Itt van például ez a szegény Didier Pironi. Monte-Carlóban is vezető helyről esett ki, és legutóbb Jaramában is, a 80 körös táv 70. körében elsőként robbogott, amikor eltörtött Ligier-jének jobb első abroncsa. Ez aztán ritka balszerencse, de amint ő elmondta, ritka szerencséje volt, hiszen 260-nal ment a cél egyenesben, amikor észrevette, hogy kocsijának kereke nem a szokott módon fut. „Azonnal lassítottam, hogy a depóba vigyem, amikor a kerék önállósította magát, de akkor már olyan lassan gurultunk, hogy nem történt baj...”

*

Pech? Annál több. A háromszoros motorkerékpár-világbajnok, az angol Barry Sheene, aki eddig pontosan húszszor törte össze a csontjait, a francia GP alkalmával, a Le Castellet pályán csúnyán bukott, és balkeze kisujját amputálni akarták a marseille-i kórházban. A mindig vidám Sheene nem engedte, és igaza volt. A londoni doktor Higgs megoperálta a szörnyen fájdalmas ujját, amely ugyan most egy centivel rövidebb, és behajlítani sem tudja... de — „Mégiscsak megmaradt!” — mondta az egykori teherautó-sofőr-ből lett milliomos versenyző.

*

Befejezésül még annyit, hogy a francia motorkerékpár GP-n, a győztes amerikai Kenny Roberts mintegy 400 000 forintnyi frankot kapott a verseny végén.

G. ROSSI



**a
m**

1980 • 13

Área: 15 Ft