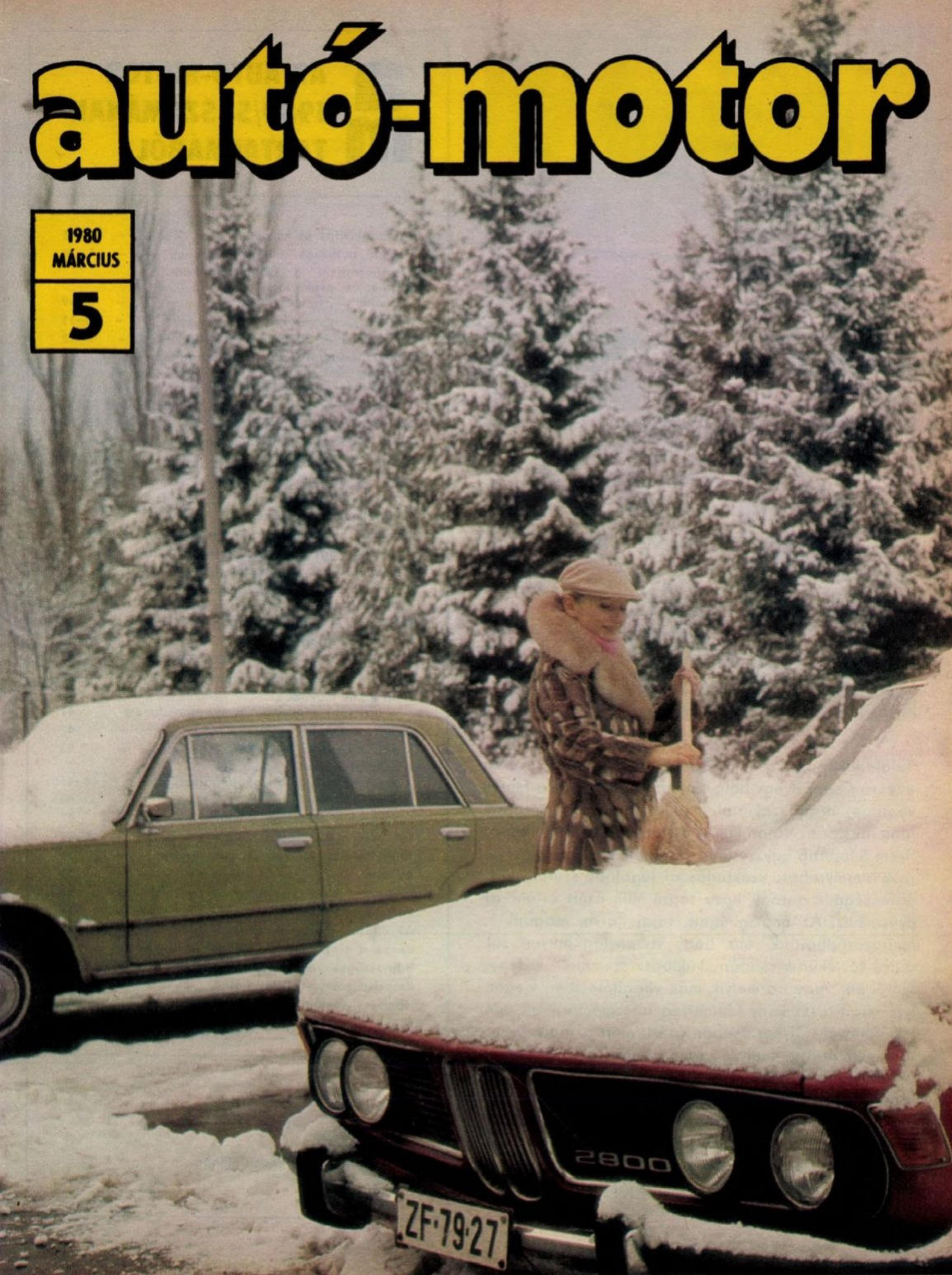
autó-motor

1980
MÁRCIUS
5





Tulajdonképpen semmi érdekes nem látható ezen a képen. Csupán egy hölgy (minden bizonnyal a Fiesta vezetője) nagy szakértelemmel izzót cserél az egyik lámpatestben. Vajon kell-e egyáltalán szakértelem az ilyen, felettébb egyszerűnek tűnő művelethez? Nos, ha nem is mélyreható szaktudással, legalább szerény kézügyességgel autónk háza táján illik azért érteni az ilyesmihez. Az ország útjait, tájait járva, magunk is meggyőződhetünk róla, hogy viszonylag milyen sok autós közlekedik csupán „küklopsz-szemmel", a fényszóróban, vagy bármelyik más világítótestben kiégett izzó miatt rossz vagy semmilyen információt nem adó jelzőfénnyel. Olykor csupán azért, mert az autó vezetője nem tudja, melyik csavart, hogyan kell oldani ahhoz, hogy a tönkrement, kiégett izzót kicserélje. Aztán érdemes lenne elgondolkodni azon is, hogy a biztonságból mindig magunkkal vitt pótalkatrészek, felszerelési kellékek közül (biztosítékok, ékszíj, gyertyák stb.) adott esetben, melyiknek vennénk hasznát, ha éppen egy hosszabb távon vezető utunkon úgy istenigazából magunkra lennénk utalva . . .

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/5. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

Az autójavítás új költségei (Höh Tibor) – **4–5**
Drágán autózunk (Földvári András) – – **6**
„Törvényesíteni" a „szabálytalankodó" parkolási gyakorlatot? (Reményi-Gyenes István) – – – – – – **7–9**
Mozaik – – – – – – – – – – – **10–11**
Autósoknak – Sorszámok – – – – – **12**
Ablaktörlő-ütemvezérlő az új Skodához (L. K.) – – – – – – – – – – – **13**
Ismerd meg hazádat! Sárvár. II. (Túri P.–Almássy T.) – – – – – – – **14–15**
Szárazon és vízen (almássy) – – – – – **16–17**
Autós szemmel a Szovjetunióban 1. (Székely Tamás) – – – – – – – – **18–19**
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – **20**
Képes híradó – – – – – – – – – – **21**
A figyelmeztető radarkészülék (Bálint Endre) – – – – – – – – – **23–25**
Biztonság vagy kockázat? (Nagy Mihály) – **26**
Ami ellen nincs jogorvoslat (I. k.) – – – **27**
„Ha kedd van, akkor ez Belgium" (Mécs László) – – – – – – – – – **29–33**
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – **35**
Mit tud a biztonsági öv? (F. A.) – – – **36–37**
A jogászé a szó . . . (Dr. Szücs Ferenc) – **39**
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) – – – – **40**
Nem hibás működés, – tervszerű programozás (Paróczi János) **41**
A VW terveiből – – – – – – – – – **42**
Közúti balesetek – – – – – – – – – **43**
A „Csúcsforgalom" postája – Keressük a legjobb gépjárművezetőt – – **44–45**
Elektronika – – – – – – – – – – **46**
Féklámpa a mopedon (S. P.) – – – – **47**
Fél perc múlva rajt . . . (R) – – – – – **48–49**
Jótett helyébe jót várj (Surányi Endre) – – **50**
Az első – – – – – – – – – – – **51**
Tunturi – – – – – – – – – – – – **53**
Versenynaptár – – – – – – – – – – **54**
Az éllovas (Surányi Péter) – – – – – **55**
Búcsú a crosstól (–ergyé–) – – – – – **57**
Bajnokságok végeredményei – 1979 – – **58–59**
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – **60**
Humor – – – – – – – – – – – **63**
Hajrá, Külker . . . (–R–) – – – – – – **63**

CÍMLAPUNKON: Igazi tél volt . . .
(Bojár Sándor felvétele)

HÁTLAPUNKON: Minden időben

A strapabíró munkatárs



A mostani tél igen kemény napjaiban, amikor a rádió is azt tanácsolta, hogy bizonyos utakra lehetőleg senki se hajtson rá személykocsival, én nem kerülhettem el, hogy nekivágjak a hónak. Nem volt ugyan könnyű a célhoz érni, de biztam az erős, viszonylag magas építésű, nagykerekű Moszkvicsban, és mint annyi más alkalommal, most sem hagyott cserben.

Nem dicsekvésből mondom, de azért büszke voltam rá, hogy még elakadt autósokat is ki tudtam segíteni a nagy fehérségből az én kocsimmal, amelyet manapság nálunk nem tartanak olyan divatosnak. De nemcsak azért fogtam tollat, hogy erről írjak, hanem egy kicsit bírálom is az AM-et, amely az utóbbi időben szerintem alig foglalkozik a Moszkvics tulajdonságaival, javítási lehetőségeivel, no meg alkatrészgondjaival. Még szerencse, hogy jómagam csak ritkán toporgok a műhelyek, raktárak táján, mert az én kocsim nagyon jól működik, és ha van is valami apróság, többnyire egyedül boldogulok vele.

Mégis örülnék, ha úgy, mint réges-régen, gyakrabban szólnának a Moszkvicsról, hiszen ha jól emlékszem, az új 1500-asról, ami 2140-es számozással került forgalomba, nem sok kép, nem sok szöveg jelent meg a lapban.

Ez volt a lényege egy olyan autós levelének, akit személyesen ismerünk, tudjuk róla, hogy évtizedek óta különböző Moszkvics kocsikkal járja az utakat, főként a Tiszántúl útjait. A hófúvásos dermesztő napokban tényleg sokszor gondoltunk rá és autójára, de azt be kell vallanunk, hogy mostanában valóban ritkán szerepeltettük a Moszkvicsot, pedig egykor magunk is hűséges segítőtársként tiszteltük.

Szerkesztőségünk tagjai hosszú-hosszú éveken át rendszeresen számíthattak a Moszkvicsok megbízhatóságára. Mind a 407-es, majd a 403-as, 408-as, végül pedig a 412-es segítségével járhattuk az utakat és bizony vittünk vele keletről meg nyugatról érkező hivatalos vendégeket is, ide meg oda.

Nem egy alkalommal külföldre, távoli világvárosokba, vagy túraversenyekre, nehéz terepű rallikra irányítottuk kocsinkat és nem feledjük, hogy sohasem hagyott cserben az akadályokat alig ismerő, strapabíró munkatárs.

Olvasótáborunk nyilvánossága előtt válaszolunk a levélre, ígérve azt, hogy pótoljuk mulasztásunkat. Máris felütöttük az 1959-es AM-kötetet, hiszen akkor kezdtünk egy hosszú sorozatot, saját tapasztalataink cikkekbe foglalását „Ismerkedés a Moszkvics 407 típussal" címen.

Most pedig igyekszünk közelebbről megismerkedni a 2140-es új gazdáival, no meg magával a kocsival, amelynek egyik előnye kétségtelenül az, hogy nálunk szinte várakozás nélkül kapható, hiszen még hirdetik is.

L. Gy.

Az autójavítá

Az autósok körében joggal tarthat érdeklődésre számot, hogy miként alakulnak 1980-ban az autójavítás költségei.

Nos, ami azt illeti, a kiadások alapvetően két részből tevődnek össze: a javítás díjaiból, valamint a felhasznált anyagok, a beépített alkatrészek árából és ezek járulékos költségeiből.

MI TETTE SZÜKSÉGESSÉ AZ ÁRVÁLTOZÁST?

A személyautók javítási díjai 1968 óta a múlt év végéig változatlanok voltak, és a maximált árformába tartoztak. Tizenkét év alatt a javításra fordított költségek jelentősen megemelkedtek. Ebben szerepet játszott a bérek közel megkétszereződése mellett a felszereltség impozáns növekedése, a korszerű diagnosztikai berendezések és műszerek elterjedéséből fakadó többletköltség, meg a több milliárd forintból létrehozott sok új karbantartó üzem belépésével kapcsolatos többletráfordítás is.

A költségek növekedése és a díjbevétel változatlansága oda vezetett, hogy az utóbbi években a javítás veszteségessé vált. Ez rossz volt a javítóknak, mert fékezte a fejlesztés dinamizmusát, de rossz volt a költségvetésnek is, amely végül is viselte ennek a terheit.

Nyilvánvaló, hogy — akárcsak a a többi szolgáltatás esetében — az autójavításnál is törekedni kellett olyan díjak kialakítására, amelyek ésszerű nyereségtartalmuk révén lehetővé teszik a gazdaságos működést és ösztönző érdekeltséget képesek megteremteni. Az ez irányú széles körű számítások azt igazolták, hogy e követelmények teljesítése érdekében 20 százalék körüli díjemelésre lenne szükség, az anyagok után felszámított haszon egyidejű megszüntetése mellett. Ennek szellemében elkészültek az új javításidíj-árjegyzékek alapját képező időszükségleti összeállítások, azonban az új árjegyzéki munkadíjak jóváhagyására még nem került sor, a jóváhagyás folyamatban van.

A KÖTÖTT ÁRKATEGÓRIÁBÓL A SZABAD ÁRFORMÁBA

Az árhatóság 1980. január 1-i hatállyal a személyautó-javító szolgáltatást szabad árformába sorolta, és átmenetileg engedélyezte az 1968—80 között megjelentetett árjegyzékek díjtételeinek 1,1-es koefficienssel történő alkalmazását. Ez azt jelenti, hogy az eddigi árjegyzékekben szereplő munkadíjak 10 százalékkal emelkedtek meg 1980. január 7-től. Az árjegyzékekben nem szereplő munkák, illetve autótípusok úgynevezett árjegyzéken kívüli munkái a javítás műszakilag indokolt időráfordítása és 80 Ft/óra szorzó alkalmazásával kerülnek számlázásra. Tehát, ebben az átmeneti időszakban a személyautó-karbantartás munkadíjai egységesen 10 százalékkal emelkedtek.



(Varga Ferenc felvételei)





ANYAGOKRÓL, ALKATRÉSZEKRŐL

A munkadíj árszintváltozása mellett természetesen a javításokhoz felhasznált közvetlen anyagok, alkatrészek árérvényesítése is befolyásolja a javításért fizetendő összegeket. Vegyük sorra az e tekintetben érvényesülő tényezők hatását:

— Az importalkatrészek devizális alapárai relációnként eltérő mértékben változnak. E változások nagysága nem jelentős, összességükben — az összetételt is figyelembe véve — némi csökkenést mutatnak.

— A szocialista relációból származó importalkatrészek bekerülési árát 12,5 százalékkal mérsékli a devizaszorzó változása.

Az anyagfelhasználás járulékos költségei a következők szerint változnak:

— 1980. I. 1-től a javításokhoz felhasznált új alkatrészek, anyagok után a vonatkozó rendeletben előírt forgalmi adót kell felszámítani. Ennek mértéke cikkcsoportonként változó, az alkatrészek nagy többségénél 12,36 százalék a nagykereskedelmi árra vetítve. (Megjegyzendő, hogy a használt és felújított alkatrészek után nem kell forgalmi adót fizetni.)

— Az anyag- és alkatrész-felhasználás után eddig felszámításra került 12,4 százalékos anyaghaszon helyett 6 százalékos anyagigazgatási költséget lehet felszámítani, ami az anyagok beszerzési, szállítási, tárolási és más egyéb költségeinek megtérülését teszi lehetővé.

A fentiekben vázolt — nem nagy emelkedést jelentő — árváltozások és az árérvényesítési metodika változásának döntő jelentősége abban van, hogy a takarékosság hathatós érvényesítésével javul az érdekeltség struktúrája, ami előnyösen érezteti hatását az autótulajdonos, a javító és a népgazdaság szintjén.

A munkadíjas veszteséget nem kell többé anyagnyereséggel pótolni, hiszen megszűnik az érdekeltség a nagyértékű szerkezeti új alkatrészek, szerelt egységek, komplett kisfődarabok beépítésében, mert ezek után nem lehet többé hasznot felszámítani. Ehelyett lép az előtérbe a hiba elhárítására irányuló tevékenység, amelynek során nem a drága komplett egységet, hanem lehetőleg csak azt a sokkal olcsóbb elemi alkatrészt cserélik ki, vagy javítják meg, aminek következtében az üzemeltetés folyamatossága biztosítható. Így a javítás olcsóbb lehet és az alkatrészimport devizaigénye is csökkenhet.

AZ ALKATRÉSZEK FELÚJÍTÁSÁRÓL

A takarékos autójavítás másik nagy lehetősége a lecserélt alkatrészek szervezett felújításában rejlik. Ez azzal az előnnyel is jár, hogy a tulajdonosnak nem kell az eddig megszokottnál hosszabb ideig nélkülöznie autóját, mert meghibásodott szerkezeti egységét olcsó árú felújítottal cseréltetheti ki. A felújított alkatrész költsége a gyári originálnak alig a fele és beépítésük esetén az üzemek ugyanazokat a garanciális kötelezettségeket vállalják, mint az újak esetében.

A takarékosságban rejlő, és vázolt előnyök eléréséhez több területen is szemléletváltozásra van szükség. Elsősorban a kereskedelem legyen érdekelt a kisértékű elemi alkatrészek forgalmazásában és a hiánymentes alkatrész-ellátásban. De az autósok is ismerjék fel a felújított alkatrészek beépítésében rejlő előnyöket. A javítóipar pedig modern technológiák alkalmazásával biztosítja a jó hatásfokkal használható felújított alkatrészeket.

Meggyőződésünk, hogy a takarékossági szempontok érvényesítésével a minimális javítási díjemelés és a forgalmi adó okozta költségnövekedést jórészt ellensúlyozni lehet.

HÖH TIBOR,

az AFIT vezérigazgató-helyettese

s új költségei

DRÁGÁN AUTÓZUNK

MIBE KERÜL A KÖZLEKEDÉS? Az autóbuszjegy árába, vagy talán a benzinébe? Kilométerenként három forintba? Pénzt jelent a benzin, a kilométerekkel és az idővel járó kopás, értékcsökkenés, a biztosítás, az adó. Legalábbis az autósnak. A közlekedés egésze azonban nemcsak ezeket az összegeket tartalmazza.

A közlekedés költségei és az eljutási sebesség között nagyon szoros összefüggés figyelhető meg. Vagyis: minél lassúbb, annál drágább a közlekedés. Magyarországon ez a sebesség alacsony. Ebből az is következik, hogy drágán közlekedünk, különösen a lakott helyeken. Az országos úthálózaton nincs nagy lemaradás az európai átlaghoz képest, de az országutak tempóját sok helyen már nagyon lefékezi a településeket elkerülő utak hiánya.

A közlekedés költségei sokféle ráfordítást tartalmaznak. A legjelentősebb az üzemanyag-felhasználás, de költségnövelő, illetve -csökkentő a járművek fordulószáma (például, hogy egy műszakban egyszer vagy kétszer tud-e végigmenni azonos úton egy teherautó), eszerint alakul a munkaerő-kihasználás is, és csöppet sem közömbös, hogy mennyi idő alatt jut el rendeltetési helyére az utas és az áru.

Ezek a költségek elsősorban az utaktól, az utakon való közlekedés lehetőségeitől függnek, amit viszont olyan tényezők egészítenek ki, mint a forgalom sűrűsége, az utat használó járművek összetétele, az úthálózat. Látnivaló, hogy a költségek alakulása és az alakulást befolyásoló feltételek között van egy összekötő kapocs. Ez — a sebesség.

LOGIKUS TEHÁT, hogy építsünk utakat, lehetőleg autópályákat, olyanokat, amelyeken minden jármű a legkedvezőbb tempóban, egyenletes sebességgel haladhat. Hogy ez előbb nem jutott az eszünkbe?

Virágh Lajos, az Utinform vezetője: „Az úthálózat fejlesztése az elmúlt években olyan feladatokat oldott meg, amelyek elsősorban nem a közlekedés olcsóbbítását célozták, hanem azt, hogy egyáltalán közlekedni lehessen. Minden szempontból fontos volt, hogy a 200 lakosnál több lelket számláló településeket bekapcsoljuk az úthálózatba. De ilyen elkerülhetetlen feladat volt a keskeny utak kiszélesítése, a burkolatok megerősítése. Most már azonban az úthálózatot a forgalom nagysága mellett költségeinek figyelembevételével kell továbbfejleszteni."

A NAGYVÁROSOKAT ELKERÜLŐ szakaszokra van talán a legnagyobb szükség, hiszen csúcsidőben 4—5 km-es óránkénti sebességgel döcögve a füst mellé pénzt ereget bőséggel a kipufogócső. Ezért is határozták el, hogy az intarzia-autópályán, az M1-esen mindennél előbb építik meg a Tatabányát elkerülő részt, teljes szélességében. Ez a baleseti helyzeten is javít, ami egyebek mellett megtakarított forintokat is jelent, mert költség a szerencsétlenség is. Hiszen, ha mást nem számítunk, csak az Állami Biztosító évi egymilliárdos kártérítését, láthatjuk, hatalmas összegről van szó.

„A gazdaságosságra alapozott hálózatfejlesztést az utakra, útszakaszokra végzett költségszámításokkal támasztjuk alá. Már megkezdődött a főúthálózat költségeinek felmérése, a nagyszabású munkát a Kötuki bevonásával végezzük — folyamatosan."

A közlekedés költségei különös költségek. Nem egy-egy vállalatot vagy tárcát terhelnek, hanem minden vállalatot, minden vásárlót, az egész népgazdaságot. S miközben olcsóbbítani szándékozunk a szállítást, drágul az útépítés, egy kilométernyi autópálya 50—100 milliót emészt fel. Nő a forgalom, át kell alakítani az egész úthálózatot, a fejlesztésnek követnie kell az ország különböző területeinek fejlődését.

AZ ÚTÉPÍTÉS SOK PÉNZBE KERÜL. Az útépítés elmaradása azonban még többe. Éppen ezért úgy kell fejleszteni az úthálózatot, hogy az ne akadályozza az ország gazdasági vérkeringését.

„A gazdasági helyzet nehezebbé válásakor sem szabad megengedni, hogy az utak lezülljenek, még az is kevés, ha szinten tartjuk, hanem ilyenkor kell gyorsítani a fejlesztést. A későbbi gyors fejlődésnek az út nem lehet az akadálya."

Az utak gazdaságosságának a vizsgálata jó kiindulás e szempont érvényesítéséhez. A közlekedési hálózat előkészítése a nagyobb feladatok jobb ellátására azonban nemcsak hatalmas építkezésekkel oldható meg. Jól hasznosítható a mindennapok munkája is, az úthálózat fenntartása, karbantartása. Például a kapaszkodósávval való útszélesítés, amellyel a járművek átlagsebessége növelhető, a közlekedés költsége pedig szemlátomást csökken. A vizsgálat eredményeként pontosan tudni fogjuk, hol érdemes legelőször beavatkozni, rövid szakaszokról is megjósolhatjuk, milyen eredmény várható a forgalomszervezési, építési beavatkozástól. És az sem mellékes, hogy az olcsóbban járható út kényelmes is, amelyen jól érzi magát az autós és az utas is.

Földvári András



Az országúton még viszonylag gyors a közlekedés — ha lehet előzni



A városban azonban nincs kiút — marad a türelmes — és drága — várakozás

(Favics Péter felvételei)

„Törvényesíteni" a „szabálytalankodó" parkolási gyakorlatot?

Ezzel a címmel kaptuk az alábbi — fényképekkel bélelt — levelet. (Teljes aláírással volt ellátva, de írója azt kérte: közléskor csak nevének kezdőbetűit tüntessük fel. Kívánságát tiszteletben tartjuk.) Bár e levél egy korábbi fejtegetésünkre reflektál, mégis úgy érezzük, tulajdonképpen folytatása lehet a legutóbbi számunkban „Megállni sem mindig könnyű" címen megjelent cikknek, amelyet — mint az írás utolsó mondatában jeleztük is — vitaindítónak szántunk. Várjuk is az újabb hozzászólásokat! S most idézzük a szóban forgó levelet:

Az AM 21. számában a Kresz egyes rendelkezéseinek hivatalos értelmezéséről szóló írás — úgy érzem — sok autós és motoros számára hasznos útmutatást adott. A cikk 7. pontjában a szerző azt a javaslatot teszi, hogy:

„...legalább Budapest és egyes nagyvárosaink területére érvényesen ki kellene egészíteni (vagy mondjuk ki nyíltan: módosítani kellene) ezt a bekezdést azzal, hogy motorral és személyautóval meg lehessen állni, sőt parkolni is lehessen magán a járdán is, ahol ez a gyalogosforgalom akadályozása nélkül megvalósítható. Ha általánosságban jelenne meg ilyen állásfoglalás, az végre »törvényesítené« a mostani »szabálytalankodó« gyakorlatot."

Ezzel a javaslattal vitatkoznom kell, azon túlmenően, hogy a mostani gyakorlat nemcsak idézőjelben, hanem a szó szoros értelmében is szabálytalankodó. A Kresznek a cikkben hivatkozott 40. § (5) bek. k) pontja szerint valóban tilos a járdán megállni, kivéve, ha a közúti jelzésből más következik. A szóban forgó közúti jelzés [amelyre példa a Kresz 17. § (1) bek. e) pontjában található] lényegében háromféle módon szabályozza a járdán való megállást:
1. A kocsi egyik (jobb vagy bal) oldali kerekei a járdán állnak;
2. A kocsi mellső vagy hátsó tengelyének kerekei állnak a járdán;
3. A kocsi mind a négy kerékkel a járdán áll.

(E két utóbbi esetben kiegészítő tábla jelezheti, hogy a kocsi az úttengelyhez viszonyítva merőlegesen vagy ferdeszögben helyezkedjék el.)

Ezek a közúti jelzések az ilyen módokon való megállásra (várakozásra) *nem lehetőséget, hanem kötelezettséget* jelentenek. Tehát, ahol ilyen tábla van, nem így *lehet*, hanem így *kell* megállni (várakozni).

Hogy milyen közúti jelzéseket hol alkalmaznak, arra a közúti forgalmi rend kialakításáról és a közúti jelzések elhelyezéséről kiadott 2/1976. (II. 29.) KPM számú rendelet 21. § (7) bekezdése ad felvilágosítást:

„Ha az úttestnek a forgalmi sáv (sávok) mellett fennmaradó része a várakozás céljára nem elegendő szélességű, olyan megoldást lehet alkalmazni, hogy a járművek részben a járdára állva várakozzanak (Kresz 11. ábra). Nem alkalmazható ilyen megoldás, ha az így várakozó járművek a gyalogosforgalmat akadályozzák, ha a járda nem kellő teherbírású, vagy a járda szélére a járművek rongálódás veszélye nélkül nem tudnának felhajtani."

A lényeg tehát az, hogy a fennálló jogszabályok szerint — helyesen — *az útügyi hatóság, nem pedig a gépjárművezető dönti el*, hogy hol *kell* az egyik oldali kerekekkel vagy az egyik tengellyel a járdán állni. Ahol pedig erre utaló tábla nincs, ott így megállni vagy várakozni *tilos!*

A 2/1976-os rendeletből idézett rész szerint az útügyi hatóságnak többféle szempontból is mérlegelnie kell a megállási módra vonatkozó ilyen különleges kötelezettség elrendelését. Azt például, hogy a gyalogosforgalom számára az ilyen várakozás esetén marad-e elegendő szélességű járdarész, nyilvánvalóan egyedileg bírálják el. Nem lehet tehát a cikkíró által kívánt *általános* törvényesítésre gondolni. Mert ha például kimondanák azt, hogy a járdán a gyalogosforgalom részére legalább 2 méteres sávot biztosítani kell, ezt az autósok feltehetően ugyanúgy nem vennék figyelembe, mint például sok, veszélyt rejtő helyzetben a Kresz 40. § (5) bek. d) pontját, mely szerint

„... tilos megállni... útkereszteződésben és az úttestek széleinek metszéspontjától számított 5 m távolságon belül..."

Megjegyzem, hogy még a jelenlegi gyakorlat is, amely szerint egyes helyeken a járdán való részleges parkolási módot teszik kötelezővé, kissé hézagos szabályozáson alapszik. Így például előfordul, hogy előírják a jobb oldali kerekekkel a járdán való parkolást. Maradna is elegendő hely a gyalogosok számára a keskeny járdán, ha a kocsi éppen hogy csak a jobb oldali kerekeivel állna rajta. Igen ám, de a járművezetők — kocsijukat a többi járműtől féltve — sokszor úgy állnak kocsijukkal a járdára, hogy a bal oldali kerekek jobb széle súrolja a járdaszegélyt. Vagy: ahol, mondjuk, ferdeszögű parkolási mód van előírva úgy, hogy a kocsi a mellső tengellyel a járdán álljon, akkor, ha a kocsi egyik hátsó kereke éppen hogy csak hozzáér a járdaszegélyhez, egy Polski Fiat 126-os esetleg még nem is akadályozza a gyalogosforgalmat, de egy Dacia már szinte biztosan.

Mindezekből a következőket lehet levonni:

1. A jelenlegi „szabálytalankodó" gyakorlatot nem lehet és nem is szabad általánosan „törvényesíteni".
2. A járdán való részleges parkolási módot táblákkal kell előírni, és nem a gépjárművezetők belátásától függővé tenni.
3. A járdán való részleges parkolás szabályait tovább kell finomítani.
4. A parkolási gondok enyhítésére — ha a járdán való részleges parkolás szabályai már egyértelműek — az útügyi hatóságoknak szélesebb körben kellene alkalmazniok a járdán parkolás módját előíró jelzőtáblákat.

Gondolataim illusztrálására néhány fényképet is közreadok.

K. P.
Budapest

Mindig hangsúlyoztuk: minden hozzászólásnak örülünk, hiszen alkalmat adhat arra is, hogy vitázhassunk. E levél írójának pedig külön köszönettel tartozunk, mert egyenesen segítséget nyújt ahhoz, hogy nézeteinket alaposabban megindokolhassuk.

Először is: pontosan ismerteti a Kresz mai előírásait. Másodszor: bár alapvetően ezeket az előírásokat védelmezi, tulajdonképpen a mi gondolatmenetünket fogadja el, írván: „A járdán való részleges parkolás szabályait tovább kell finomítani." Csak éppen mi nem egyszerűen finomításra céloztunk, hanem azt javasoltuk: kiegészíteni, illetve módosítani kellene a jelenlegi előírásokat. Mert a szabályzatnak nemcsak a mozgó forgalmat kell szolgálnia, hanem azt a célt is, hogy az álló autók helyet kapjanak. Ha pedig a Kresz – vagy a közlekedésszervezés – nem gondoskodik erről, maguk az autók keresnek helyet maguknak: elfoglalnak minden négyzetcentimétert, ahol fizikailag leállhatnak –, és ahol az autók tulajdonosai úgy érzik, nem zavarják a közlekedés többi résztvevőjét a kelleténél jobban.

Ez így van a világ minden tájján.

Szeretnénk, ha sorainkért nem neheztelnének a hatóságok. Nem akarunk a szabályok megszegésére „uszítani". De meg kell érteniük: olyan körülményeket kell teremteni, hogy az emberek ne kényszerüljenek az előírások figyelmen kívül hagyására. És hogy a közlekedés többi résztvevőinek (s itt most elsősorban a gyalogosokra gondolunk) ne kelljen mérgelődniük.

Mert például ott, ahol *elő van írva*, hogy az autók két mellső kerékkel a járdán parkoljanak, ha a kocsi történetesen majdnem a házfalig áll, a tulajdonost ma nem lehet megbüntetni, mert – erre nincs paragrafus. (Igaz, a Kresz 3. §-a tartalmaz ilyet: „... köteles ... úgy közlekedni, hogy másokat ... az út használatában indokolatlanul ne akadályozzon." De ez nem elég.) Kellene tehát egy olyan Kresz-kiegészítés, hogy az autónak ennyi vagy annyi centimétert szabadon kell hagynia a gyalogosok részére. Ez lehetetlen?

(Közbevetőleg: semmi esetre sem a levélben említett 2 méteres (!) sávot kellene előírni.)

Ma a motorkerékpárral sem szabad a járdán megállni, mert ez a tilalom a gépjárművek minden fajtájára egyetemlegesen vonatkozik. *Előírás* tehát, hogy a motorok az úttesten elvegyék az autó helyét. (A ferdén vagy egymással párhuzamosan állás sem kötelező, csak: állhatnak úgy is...) Be kellene iktatni tehát egy olyan kiegészítést, amely a járdára állás tilalma alól eleve kivenné a motorkerékpárokat. Ez lehetetlen?

Ugyanekkor a járdára való *kötelező* leállás körül elég zűrzavar tapasztalható. Csak két szélsőséges példa – éppen a levélíró által megfigyelt környékről:

A Hegedüs Gyula utcában a Vígszínház utca után a bal oldalon tábla jelzi, hogy félkerékkel a járdára *kell* leállni. Igen ám, de megmértem: az éles (!) járdaszegély 20–30 cm magas! Pedig a Kresz előírása szerint: „Nem alkalmazható ilyen megoldás, ha ... a járda szélére a járművek rongálódás veszélye nélkül nem tudnának felhajtani." Persze, nem is tartja be ott minden autós a kötelező előírást: sokuknak a kocsija teljesen az úttesten áll. Megszegték a Kreszt? De hiszen elsőnek az utasító táblát kihelyező hatósági ember szegte meg!

S a másik, ezzel ellentétes példa. A körút felé egyirányú Rajk László utca bal oldalán, a Wallenberg utca torkolatával szemben, a régi házsorok vonalától beljebb épültek az új paloták, így a „beugró" járda 6–7 méter széles. A hatóságok tehát, helyesen, olyan táblát helyeztek ki, hogy itt az autók mind a négy kerékkel kötelesek felállni a járdára. Igen ám, de néhány méterrel odébb, a Katona József u. és Vígszínház u. között, ahol ugyanez a helyzet alakult ki, nincs parkolásra utaló tábla! Mit tesznek az autósok? Ugyanúgy felállnak teljesen a járdára, mint az előbbi helyen, ahol ez kötelező; 18–20 autós talált így nagyszerű parkolási lehetőséget. „Jól teszik"... írhatnánk. De ezt nem szabad leírnunk, mert ezzel szabálysértésre ösztönöznénk. Hiszen ezeket az autósokat végig, állandóan megbirságolhatnák! (Még szerencse, hogy erre nem tudunk példát. Mint ahogy nem büntetik meg azt a motorost sem, aki járművét a járdára állítja le. A rendőrök is nyilván belátják a helyzet fonákságát.)

Nem szabad elítélnünk a hatóságokat. Mert szinte lehetetlen, hogy a főváros minden négyzetméterét felmérjék ilyen szempontból. Ugye, hogy sokkal kevesebb fáradsággal járna a mi javaslatunk megvalósítása? Mert akkor csak azokat a helyeket kellene megjelölniük, ahol valami okból teljesen meg akarnák tiltani a járdára állást. Mindenütt máshol a motorok és a személyautók igénybe vehetnék a járdát – a meghatározandó módon, *elég helyet hagyva a gyalogosoknak*.

Tehát igenis arra gondolunk, hogy „törvényesíteni" kellene a mostani – meg nem akadályozható! – „szabálytalankodó" gyakorlatot.

És még arra is gondolunk (írtunk már erről is, nemegyszer): adjanak ki legalább a fővárosra olyan rendelkezést, hogy a „Várakozni tilos" tábla hatálya alapvetően csak – mondjuk – hétköznap 8–17 óráig, szombaton 8–12 óráig legyen érvényes. Ahol valami okból egész napra akarják a tilalmat, csak ott kellene kiegészítő tábla: 0–24 h.

Százával, ezrével szabadulnának fel, illetve létesülnének parkolóhelyek – úgyszólván pénz nélkül. Márpedig parkolóhelyek kellenek, a parkológarázsok pedig százmilliókba kerülnének...

A levélíró képeit a beküldött képaláírásokkal közöljük – de mindegyiknél megtesszük zárójelben a magunk megjegyzéseit.

Befejezésül. Ha a levél írója meg tudná mondani, hogy ezek a „szabálytalankodó" autók, amelyeket lefotografált, hol parkoljanak másutt a környéken, örök hálára kötelezne sokak embert.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

A XIII., Katona József utcának a Sallai Imre és Fürst Sándor utcák közötti szakaszán (az utca egyirányú) a menetirány szerinti bal oldalon ferdeszögű járdára-állást írtak elő. Vitatható ennek helyessége, mert a kocsik éppen hogy csak ráállnak a járdára, mégis akadályozzák a gyalogosforgalmat. (Mi nem vitatjuk az előírás helyességét, mert szerintünk a fennmaradó kb. 1 m hely elég a gyalogosoknak. Legfeljebb a kiegészítő rajz iránya vitatható...)



Az újpesti rakparton a két forgalmi irány közötti (járdának nem minősülő) útrészen még tábla jelzi, hogy itt négy kerékkel felállva kell parkolni. Ezt törvényesítette most a hivatalos állásfoglalás. (Amely állásfoglalás után immár hivatalosan is az autóstól függ, hogyan áll oda az ilyen helyekre...)



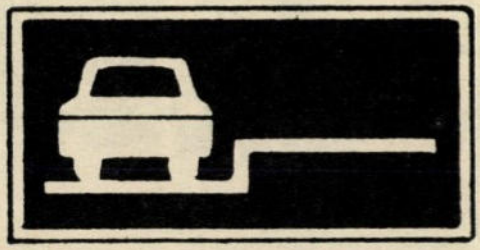


A Katona József utca Rajk László—Sallai Imre utcák közötti szakaszán az úttest bal oldalán tilos megállni. Ennek ellenére az autók sora úgy parkol, hogy mellső tengelyével a járdán áll, láthatóan akadályozva a gyalogosforgalmat. Csak el kellett kezdenie valakinek, követője bőven akadt. (Megnéztük: már nincs ott a megállást tiltó tábla! Ennek hiányában pedig a bal oldalon is meg lehet állni. Persze: a járdával párhuzamosan, az úttesten. De az autósok maguktól rájöttek, hogy a megállás így ésszerűbb: kétszerte több autó parkolhat.)



Ugyanennek az utcaszakasznak a jobb oldala. Itt az úttesten kellene várakozni, a járművek mégis ferdeszögben a járdán állnak. A gyalogosforgalom korántsem zavartalan. Az első kocsi a jelzőlámpás útkereszteződésben levő zebrába is belelóg! (Az „Úton folyó munkák" tábla érthetetlen módon régóta ki van helyezve, pedig semmiféle ilyen jellegű munka itt nem folyik.) (A munkálatokat jelző háromszögű táblát azóta levették. Az épület „beugrójában", ahol a járda nagyon kiszélesedik, az autók — mint az előző képen is látható — t e l j e s e n a járdán állnak. És mellettük két-három gyalogos is elmehet, karonfogva! Az autók tulajdonosait viszont valamennyit meg lehetne bírságolni . . .)

A Hegedüs Gyula utcában, a Szt. István körutat elhagyva, az út bal oldalán így parkolnak, kiérdemelve a gyalogosok jogos felháborodását. Ezen a szakaszon — tábla híján — csak az úttesten lenne szabad várakozni. (Így azonban kétszer annyi autó fér el ugyanannyi méteren. És az egyirányú úttesten még így is marad két forgalmi sáv szabadon. Viszont ennyire ráállni a járdára valóban elképesztő! Erre kellene egy előírás! És nem szabad azt mondani: úgyse tartanák be. A magyar autósok többsége igenis törvénytisztelő!)



Ezt a rajzot mi tesszük hozzá. Az NDK közúti szabályzatában szerepel; a kék alapon fehér ábra azt jelzi: i t t nem szabad a járdán parkolni. Másutt ugyanis szabad. Miért ne lehetne ezt nálunk is bevezetni?!



A Katona József utcának a Hegedüs Gyula—Rajk László utcák közötti szakaszán egy darabon a jobb oldalon úgy kell megállni, hogy a kocsi jobb kerekei a járdán legyenek. Ezzel szemben a kocsik négy kerékkel parkolnak a járdán. (Még így is marad elég hely a gyalogosoknak . . .)



Néhány métert előrehaladva, „Megállni tilos" táblát helyeztek ki. Ezt úgy „veszik figyelembe" az autósok, hogy járműveik négy kerékkel állnak a járdán. (A tilalmi tábla indokolt, mert az úttesten felfestett járműosztályozó van. Viszont: a járdán akad elég hely a felállásra — lám, még egy kisteherautónak is. Ha tengelyterhelése nem haladja meg az egy tonnát, a Kresz 41. § (5) bek. értelmében ilyen jármű is várakozhat a járdán (no persze a jelenlegi szabályok szerint csak akkor, ha ezt egy tábla k ö t e l e z ő e n írja elő . . .)



MEGFEJTÉS – NYERTESEK

Az Autó-Motor 1979. Őszi Magazinjában megjelent keresztrejtvény megfejtése: Az időjárás ősszel mindig szeszélyes, a járművezetés fokozottan veszélyes. Autó-Motor.

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a szerkesztőségünk által felajánlott díjakat az alábbiak nyerték:

Kétezer forintos vásárlási utalványt: Buzás Mihály honv., Kecskemét; Ratz Józsefné, 1098; Szemes Andrea, 1147.

Ötszáz forintos vásárlási utalványt: Kiss Ferenc, Orosháza; Novák Ödön, Sárvár; László Tibor, Lőrinci; Kupi Józsefné, Nagybátony; Antal Józsefné, Szeged; Gotthardt János, 1092; Bóné István, 1193; ifj. Denk Tibor, 1116.

Kétszáz forintos vásárlási utalványt: Farkas Gyuláné, Szombathely; Kiss Ferenc, Nyíregyháza, Bozsó Lajos, Rákócziújfalu; Rückert Emil, Pécs; dr. Tóth Ernőné, Kecskemét; Kórik Gábor, Tiszalök; Pálföldi Istvánné, Miskolc; Dancsi Éva, Püspökladány; Varga Tamás, Ajka; Imre Csaba, Szeged; Pugner András, 1145; Fazekas Péter, 1184; Schilling Gábor, 1145; Oldal Pálné, 1193; Pozsár István, 1077; Frei György, 1098; Gubis Ádámné, 1165; Lázár Tiborné, 1043; Kakuk Ferenc, 1082; Szibinger József, 1213.

Százforintos vásárlási utalványt: Agócs József, Törökszentmiklós; Horváth Ágnes, Szekszárd; Göcze Kálmán, Celldömölk; Kovács Pálné, Simontornya; Kórik Sándor, Szeged; Kádár Ferenc, 1134; Gyáni Miklós, 1116; Gaál Illés; 1174; Barkó István, 1223; ifj. Gede János, 1145.

A nyereményeket postán küldjük meg.

NEM KIS MEGLEPETÉS

ért egy svéd autóst, amikor a rendőrjárőr megállította és ezt a kérdést tette fel neki: „Hol hagyta a feleségét?" Még nagyobb volt a meglepetése, amikor észrevette, hogy felesége valóban nem ül mögötte a kocsiban. Ott felejtette ugyanis a benzinkútnál. A figyelmetlen férj ekképp magyarázkodott: tankolás közben bekapcsolta az autórádiót, amely éppen egy futballmecscset közvetített. Ez elvonta a figyelmét és nem gondolt arra, hogy felesége kiszállt a kocsiból, hogy járjon egyet. Miután férje elhajtott, az asszony riasztotta a rendőrséget, hogy valahogy hazajusson.

A FRANCIAORSZÁGI MONTLUCONBAN

megkezdték a K 181 típusú Dunlop motorkerékpár-abroncsok gyártását. A termelés beindításához félmillió font sterlinges beruházást hajtottak végre. A K 181-gyel váltják fel a sikeres K 181-es típust, amelynek gyártása a skóciai Speke-ben folyt, ezt az üzemet azonban bezárták.





„Sűrű ködben, csúszós úton haladt a kocsisor az 5-ös úton, amikor Kecskemét közelében meg kellett állni, karambol történt – írja fényképeivel küldött levelében budapesti olvasónk. Kettesi Szilveszter. – A sűrű ködben a rosszul kiszámított előzés vezetett a frontális ütközéshez. Egy ember életét vesztette, többen könnyebb sérülést szenvedtek. A szörnyű ütközés látványa mindig eszembe jut, valahányszor előzésbe kezdek."



Kéthónapi felújítás után ismét fogad látogatókat a Parádi Kocsimúzeum. A Közlekedési Múzeum „cifra istállójában" gazdag kiállítás várja az érdeklődőket a kedvelt mátrai kirándulóhelyen



Sikerrel védte meg kandidátusi értekezését Tar József aspiráns (régtől lapunk külső munkatársa); erre a „Több forgalmi sávú utak forgalmi alapműveleteinek, jellemzőinek és biztonságának meghatározása a forgalmi körülmények javítása érdekében" címmel február 1-én került sor a Magyar Tudományos Akadémián. A jelölt részletesen elemezte a kutatás új eredményeit, melyek közül kiemelte a forgalmi sávok terhelési arányait, a sebességeloszlásokat, a forgalom összetételét, és mindezt a többsávú utak kapacitás-kihasználásának függvényében. Foglalkozott a tömegközlekedési járművek megállóhelyeiről való elindulás körülményeivel, mégpedig abból a szempontból, hogy más járművezetők miként tudják elősegíteni a buszokon közlekedők utazási idejének csökkentését. A forgalombiztonsági kutatásokról szólva, hangsúlyozta: ahhoz, hogy az emberi tényezők minél ritkábban szerepeljenek a közúti baleseteknél közvetlen vagy közvetett okként, elsősorban a közlekedési környezetet szükséges alkalmassá tenni az emberi képességekhez. Ismertette, hogy a főváros különböző útvonalain hogyan alakulnak a balesetek. Ez elvezet az egyéb útvonaltípusok forgalombiztonsági minősítéséhez, s egyben jó módszer is a kritikus baleseti helyek meghatározására. Tar József kandidátusi értekezésének külön érdeme, hogy eredményei közvetlenül hasznosíthatók a forgalomtechnikai tervezésben, a kutatás továbbfejlesztésében, a közlekedésrendészeti munkában, valamint a közlekedők körében folytatott ismeretterjesztésben. Aspiránsvezető dr. Koller Sándor, a közlekedéstudományok kandidátusa, egyetemi docens, a bírálóbizottság elnöke dr. Turányi István, Állami-díjas egyetemi tanár volt.

(Bojár Sándor felvétele)

LONDON TANÁCSÁNAK SZAKÉRTŐI

sürgetik a trolibuszok újbóli bevezetését a brit fővárosban. Véleményük: a troli előnyei közé tartozik, hogy nem szennyezi a levegőt, a viszonylag olcsóbb villamos energiát hasznosítja az Angliában is rendkívül drága benzin és gázolaj helyett.

A NYÁRI IDŐSZÁMÍTÁST

április 6-tól szeptember 28-ig alkalmazzák Magyarországon. Április 6-án nulla órakor az órákat egy órával előre, szeptember 28-án egy órakor pedig egy órával vissza kell állítani. Az időszámítás-változáskor munkát végző – nem havibéres – dolgozók munkabérét a tényleges teljesítmény, illetve a ténylegesen ledolgozott munkaidő alapján számolják el.

A JÖVŐBEN LÉGIFELVÉTELEK

és számítógépprogramok segítségével szándékoznak a wiesbadeni fákat megvédeni a környezetszennyeződés ártalmaitól. A városban levő, körülbelül 20 000 lombos és tűlevelű fát – amelyek egyharmada több mint százéves – 1977 és 1978 nyarán repülőgépről lefényképezték. Infravörös képek alapján növényszakértők megállapították a városi zöld növényzet egészségi állapotát, amelyet az utcákon elhintett só és a gépkocsik kipufogógázai veszélyeztetnek.

LENGYELORSZÁG

tavaly 145 ezer gépkocsit exportált, ebből 25 ezret Olaszországba – közli a legutóbbi lengyel statisztikai kiadvány. A Pol-Mot külkereskedelmi vállalat adatai szerint a gépjármű-exportból származó bevétel tavaly 800 millió dollár volt. A Polski-Fiat és a Polonez legfőbb vásárlói Olaszországon kívül az NSZK, Nagy-Britannia, Franciaország, Görögország, Jugoszlávia, Hollandia és a skandináv országok, amelyek együttesen 50 ezer személyautót vásároltak.

ÚJABB AUTÓKARBANTARTÓ ÜZEM

kulcsra kész szállítására kötött szerződést a Mogürt Gépjármű-külkereskedelmi Vállalat csehszlovák partnerével. Az építést még az idén elkezdik, s jövőre átadják a legmodernebb diagnosztikai vizsgálóberendezésekkel felszerelt teher- és személygépkocsi-karbantartó üzemet. Csehszlovákiában már 13 hasonló műszaki karbantartó üzemet szereltek fel magyar vállalatok.

NEW YORKBAN

a tiltott helyen való parkolásért járó jelentősen megnövelt összegű bírságokkal akarják megszüntetni a súlyos közlekedési helyzetet. Az egyik valószínűleg életbe lépő intézkedés: az illegális parkolásért járó legmagasabb büntetés az eddigi 50 helyett 100 dollár lesz. New York közlekedésrendészete híres arról, hogy szigorúan jár el a parkolási szabályokat megsértők ellen. Manhattan garázstulajdonosai örvendenek: egy óra parkolás aligha képzelhető el ezentúl 3 dollár alatt.

AZ NSZK-BAN

körülbelül 7000 kilométer hosszú eddig tervbe vett autópálya építéséről mondtak le. Ez szerepel a Gscheidl közlekedési miniszter által előterjesztett, átdolgozott országos közlekedési útvonaltervben, amely új szükségtervezetet tartalmaz az országos távolsági útvonalakról. Mint a szövetségi kormány javaslatából kitűnik, 1981 és 1990 között 149,6 milliárd márka összegű beruházást szándékoznak eszközölni utak építésére. Ebből körülbelül 63 milliárd márka az országos távolsági útvonalakra, mintegy 44 milliárd márka pedig a Német Szövetségi Vasútak fejlesztésére jut.

A tévénézők figyelmébe

Március 5., szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan – rajzfilm. A kerékpáros közlekedésre vonatkozó tilalmi jelzőtáblák.

Március 12., szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan – rajzfilm. Áthaladási sorrend az útkereszteződésben.

Március 14., péntek, 17.45 és 2. adás 19.05: Mindenki közlekedik.

Március 19., szerda, 20.20 (2. adás): Autó-motorsport – magazin-műsor.

Március 26., szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan – A menetirány megváltoztatása II.

Március 28., péntek, 18.05: Mindenki közlekedik

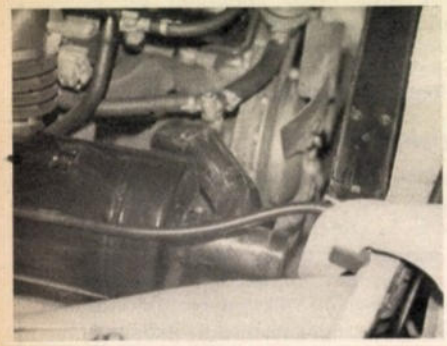
Március 29., szombat, 10.00: A Mindenki közlekedik ismétlése

Autósoknak

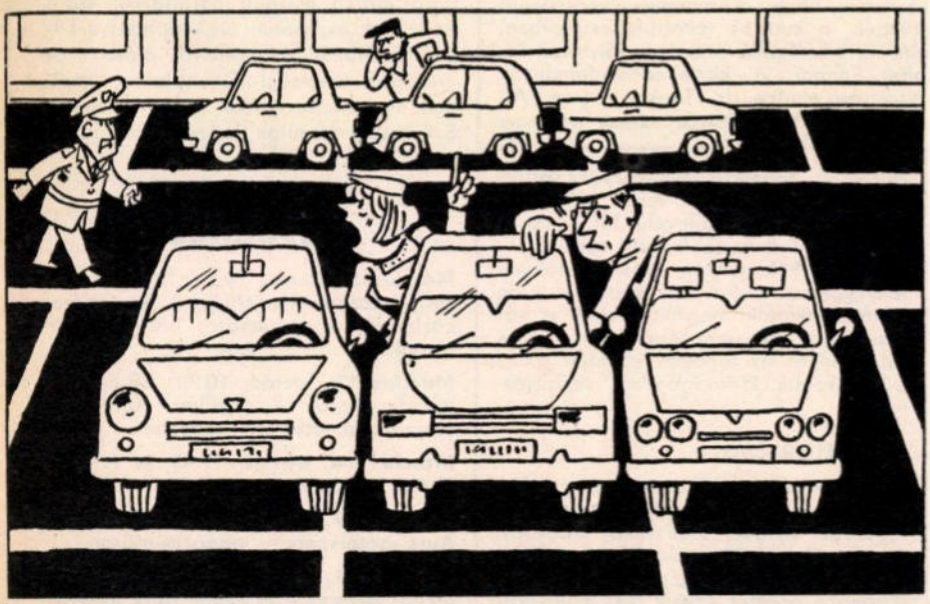
A DACIA MEGJELENÉSE ÓTA

csak ezt a típust használom – írja Pallagi Károly dorogi olvasónk. Már régebben foglalkoztat a kérdés: vajon miért nem szerkesztették meg úgy a levegőszűrőt, hogy az a téli üzemelés során meleg levegőt kapjon. Az általam készített csőtoldalékkal ez sikerült, és kitűnően bevált.

Mint a képen is látható, az úgynevezett csőtoldalék egyenes ágának menetes csősapkával való lezárásával a primer (hideg) levegő útját lezárom, ugyanakkor a ferde csőszakasz beszívócsonkját – a ventillátorlapát és a fűtési visszatérő függőleges vezetékszakasz mellett – a kipufogócsonkra irányítva meleg levegő kerül a szűrődobba. Nyári üzemeléskor természetesen fordított a levegőbeáramlás sorrendje, de az átmeneti időben lehetőség van a levegő hőmérsékletének keverésére is.



A csőtoldalék elkészítésének módja a következő. A légszűrő kiszerelése után a 40 mm beszívócsonkot három egyforma részre osztva (120°-onként) 4,2 mm-es fúróval átfúrtam. Ezután elkészítettem a csőtoldatot, amelynek egyenes ága 50 mm-re beleér a levegőszűrő csőcsonkjába, de attól 70 mm-re eláll. Ezt a részt 3,5 mm-es fúróval, a légszűrőcsonkhoz hasonlóan, három helyen átfúrtam és M 4-es menetet vágtam bele. Ezáltal 3 db M 4×10 mm csavarral oldható kötést is megvalósítottam. Majd az egyenes csőcsonk oldalát átlyukasztva, a cső keresztmetszetének megfelelően, NA 40 mm-es vékonyfalú patentív felhasználásával összeállítottam a ferde csőszakaszt is. Itt arra ügyeltem, hogy ez pontosan a kipufogócsonk irányába nézzen. Vigyázni kell a ventillátorlapátnál – úgy kell alakítani – nehogy a szerkezet nekiverődjön. A téli-nyári üzemállapotnak megfelelően a hideg, illetve a meleg levegős oldalt menetes zárósapkával zárom. Az elkészített szerkezetet vagy krómozzuk, vagy fekete hőálló lakkal befestjük, így esztétikusabb.



A TAVASZ KÖZELEDTÉVEL

újra rendbe teszik majd a parkolókat. A nagytakarítás mellett a kocsiállások felfestésére is bizonyára sor kerül. Ideje lenne már tudomásul venni, hogy ahova csak tíz kocsi fér el, oda nem lehet tizenkettőt bepréselni! Bánjunk tehát csínján a pemzlivel!

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, 1980. FEBRUÁR 22-ÉN

DACIA	15 731
LADA 1200 (Budapest)	108 327
LADA 1200 (Debrecen)	60 683
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	19 567
LADA 1300 (Debrecen)	11 072
LADA 1500	31 402
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	9 040
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	16 610
SKODA 105—S (Bpest)	8 269
SKODA 105—S (Debr.)	4 520
SKODA 105—S (Győr)	5 719
SKODA 120—L (Bpest)	7 052
SKODA 120—L (Debr.)	3 998
SKODA 120—L (Győr)	4 326
TRABANT Lim. (Bpest)	23 844
TRABANT Lim. (Győr)	10 177
TRABANT Spec. (Bpest)	37 211
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bp.)	5 266
TRABANT Kombi (Gy.)	1 717
TRABANT Hycomat	9 075
WARTBURG Lim.	17 722
WARTBURG Lim. (t.t.)	3 924
WARTBURG de Luxe	23 531
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 350
WARTBURG Tourist	8 219
ZAPOROZSEC	30 570

Az Autókertől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 729, a sátras utánfutóé: 954.

AZ ÁLLAMI BIZTOSÍTÓ

március 1-től a kárrendezési folyamat egyszerűsítése, gyorsítása érdekében a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás alapján járó értékcsökkenés kiszámítására öt új modellt alkalmaz, amelybe a Magyarországon futó valamennyi magánszemélyautó besorolható. Ezek szerint az alaptípusok a következők: két- és négyajtós limuzin, két- és négyajtós kombi és kupé.

A már korábban kidolgozott műszaki és esztétikai értékcsökkentési tényezők meghatározásának elvei nem változtak, a kiszámításnál továbbra is irányadók. Íme, egy konkrét példa.

Tegyük fel, hogy egy 1979-ben forgalomba helyezett 96%-os műszaki állapotú Lada 1200-as kocsinak jobb hátsó sárvédő-fényezése sérült meg, a bal hátsó sárvédőjét, a csomagfedelét és a csomagtér fenéklemezét egyengetni, javítani és a hátfalat cserélni kellett. A biztosító új táblázatában a Lada 1200-as négyajtós limuzin B modellnek számít, tehát az úgynevezett értékarány-korrekció alkalmazásával az ügyfél 2300 forintot kap kézhez, értékcsökkenés címén. Egy hasonló módon sérült azonos műszaki állapotú, azonos korú Mercedes 280-as típusú kocsi tulajdonosának a mindenkori beszerzési árhoz igazodó értékarány-korrekció alapján 6560 forintot fizet a biztosító.

ABLAKTÖRLŐ-ÜTEMVEZÉRLŐ AZ ÚJ SKODÁKHOZ

A 105 S és 120 L típusú Skodák tulajdonosai tudják, hogy az ablaktörlő-fokozatok (folyamatos lassú és folyamatos gyors) nem mindig nyújtják a vezető részére a kívánt kényelmet — írja Budai János okl. gépészmérnök Gödöllőről. Ezen kívánt segíteni, amikor elkészített egy ütemvezérlőt, aminek leírását most közöljük!

MILYEN KAPCSOLÓT VEGYEK

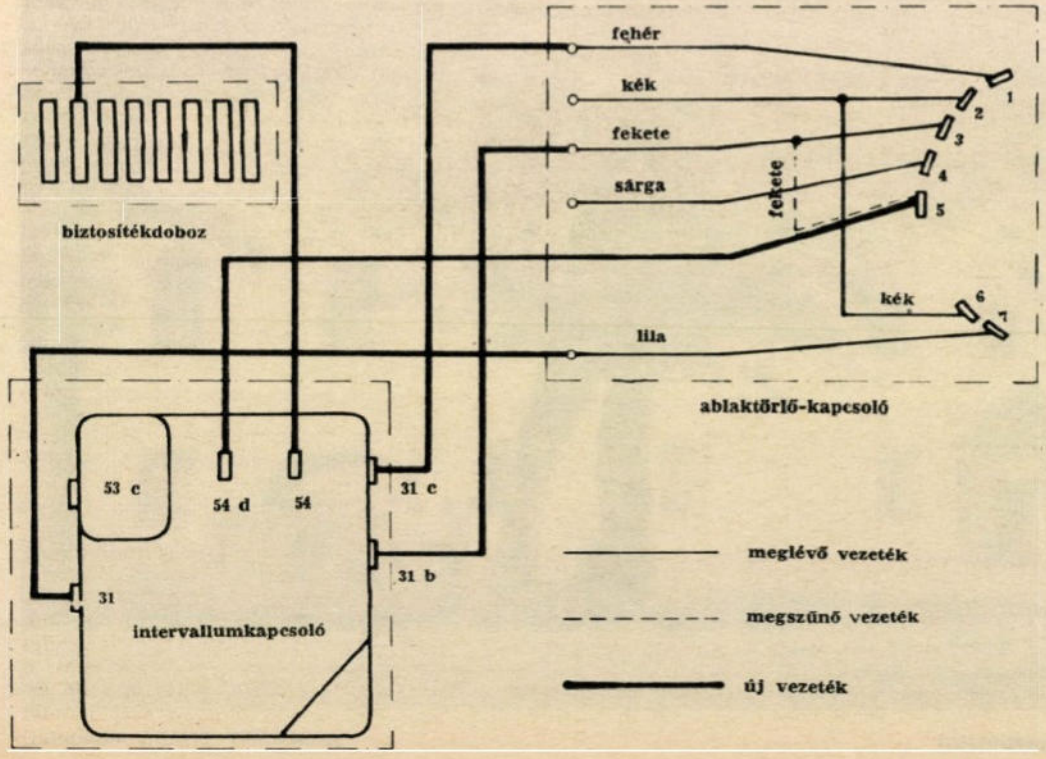
Az új Skodák kormányoszlopára szerelt kapcsoló lehetőséget nyújt a szakaszos üzemű ablaktörlésre. A kapcsoló legalsó (C) állásában nincs működtetés, ugyanazt a kapcsolást valósítja meg, mint a 0 állásában. Vagyis az ablaktörlőmotort féküzemre kapcsolja. Ezt a C állást használtam fel az intervallumos fokozatok beépítésénél.

Legjobb az intervallumkapcsoló elektronikai készen megvásárolni. Az AUTÓKER-boltokban a régi Skodákhoz négyfokozatú (egy folyamatos és három szakaszos) kapcsoló kapható, de ennek az ára 717 forint. Ezért találtam alkalmasabbnak a Wartburghoz valót, amely ugyancsak négyfokozatú, de az ára csak 286 forint. Ez az elektronika két folyamatos és két szakaszos fokozatot kapcsol. Az NDK gyártmányú fokozatkapcsoló bekötéséhez az ábrán látható vázlatot szükséges követni.

NÉHÁNY GYAKORLATI TANÁCS

Szereljük le a kapcsolót a kormányoszlopról (két darab félgömbfejű anyáscsavarral van felerősítve). A kábelvezető csatlakozót a műszerfal mögött bontsuk meg, így az egész egység kiemelhető. A kapcsolón levő fekete színű átkötő vezetéket szakítsuk meg. A szabaddá vált (5) pontra forrasszunk vezetéket. Ezt a kábelt a csatlakozón kívül elvezetjük az új kapcsoló 54d érintkezőjéhez. A kábelt szigetelőszalaggal rögzíthetjük a vezetékköteghez. A csatlakozóból húzzuk ki egyenként a fehér, fekete és lila vezetékeket. Az érintkező lemezkékhez mintegy 150 mm hosszú kábeldarabokat forrasszunk, ezek másik végére erősítsünk AMP (csúszó) sarukat. (Két darabot az elektronikához is mellékelnek.) A kapcsolási vázlatnak megfelelően csatlakoztassuk a fokozatkapcsolót. Mindezek után szereljük vissza a kormányoszlopra a kapcsolót, majd a kábelvezető csatlakozót is dugaszoljuk össze. Már csak a 54-es érintkezőt kell + 12 V potenciálra kapcsolni, amire legalkalmasabb a második biztosíték utáni csatlakozási pont. Erre a biztosítékra van kapcsolva különben az ablaktörlőmotor is. Az új kapcsoló 53c csatlakozópontjára nem kötünk semmit, mivel az a mosómotor működtetésére szolgál. A kormányoszlopon levő kapcsoló erre — kényelme miatt is — alkalmasabb.

Ezután a fokozatkapcsolót kell még rögzíteni a műszerfalhoz. Ha a vezetékeket 150 mm hosszúra hagytuk, akkor a kormányoszloptól balra a legcélszerűbb elhelyezni. A felerősítés pontos helyére nem szükséges tanácsot adni, az egyéni igényektől függően változhat.



KÜLÖNBÖZŐ FOKOZATOK

Az összeszerelt ablaktörlő-kapcsolókkal az alábbi fokozatokat lehet elérni.

A kormányoszlop-kapcsolóval:

0 állásban: törlés nincs, az új kapcsoló hatástalan,

1 állásban: folyamatos lassú törlés (változatlan), az új kapcsoló hatástalan,

2 állásban: folyamatos gyors törlés (változatlan), az új kapcsoló hatástalan,

C állásban: az új kapcsoló hatásos.

A kormányoszlop-kapcsoló C állásában, az új kapcsolóval:

üres állásban: törlés nincs,

első állásban: folyamatos lassú törlés,

második állásban: folyamatos gyors törlés,

harmadik állásban: szakaszos törlés (kb. 5 sec. szünet),

negyedik állásban: szakaszos törlés (kb. 10 sec szünet).

*

Örömmel mutatjuk be ezt az ötletes kapcsolási mechanizmust Olvasóinknak. Bizonyára akad más megoldás is és nemcsak ablaktörlő szerkezettel kapcsolatban. Mi most arra kérjük az autósokat: ha akad megvalósult ötletük és úgy érzik, hogy az a többiek javára is szolgálna, küldjék be szerkesztőségünkbe közlés céljából.

(L. K.)

Ismerd meg hazádat!

237

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese



A XVII. századi Ocskay-szekrény



Hangulatos szobabelső a freskós szobák egyikében



Várudvar, a kutat közrefogó facsoporttal

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

A 8-AS ÚTRÓL: Sárvár II.

Nádasdy Ferenc II. (1555—1604) folytatta apja irodalom- és művészetpártoló tevékenységét. Jelentős szerepet játszott a magyar evangélikus egyház szervezésében. Ő adatta ki — 1602-ben — udvari prédikátorának, Magyari Istvánnak művét: „Az országban való sok romlásnak okairól" című vallás- és általános politikai történeti szempontból egyaránt nevezetes művét, amely egyben a magyar hitvitázó irodalom elindítója volt. Erre válaszolt a katolikus tábor legtekintélyesebb képviselője, Pázmány Péter a „Felelet..." című művében.

Nádasdy Ferencet birtokainak védelme, főkapitányi tisztsége — már 22 éves korában az ország főkapitánya lett — a török elleni fegyveres harcra kötelezte. Hét hadjáratot vezetett a török ellen, s mind a hét csatából győztesen került ki. Vitézségéért, személyes bátorságáért, hatalmas testi erejéért nemcsak a magyar, de a török táborban is igen nagy tiszteletben tartották. A török ellen bárhová ment, ott mindenütt győzött.

A „Fekete bég" hőstetteit a vár dísztermében levő mennyezetfreskók szemléltetik.

Fia, Nádasdy Pál már inkább vadászgatott, mintsem az ország vagy birtok gondjaival törődött volna. Az ő fia viszont, Nádasdy Ferenc III. korának első műgyűjtői közé tartozott, és Sárvárott hihetetlenül gazdag iparés képzőművészeti gyűjteményt létesített. Ő festette meg 1653-ban nagyapjának, a „Fekete bégnek" hőstetteit a vár dísztermében. A stukkókkal ékesített mennyezeten a török háborúkat, hét csatát (Sziszek, Buda, Tata, Pápa, Székesfehérvár, Kanizsa, Győr) ábrázoló jelenetek, hazánkban úgyszólván egyedülálló csataképek.

Nádasdy Ferenc országbíró, a vasvári béke után elidegenedett a németektől, és 1667-ben csatlakozott a Wesselényi-féle összeesküvéshez, majd a szövetkezést felfedezte a császár előtt, de titkos tanácskozásait tovább folytatta. A császári udvar elfogatta, és felségsértésért 1671. április 30-án a bécsi városházán lefejezték.

Sárvár nagy korszaka Nádasdy Ferenc országbíró kivégzésével ért véget. Az összeesküvésben való részvétel miatt elkobzott birtokok a kincstárra szálltak. 1677 után a Draskovich család, majd több tulajdonost követve, 1945-ig a Wittelsbach bajor hercegi család birtokolta.

Sárvár neve gyakran szerepelt a kuruc szabadságküzdelmek idején is. Az 1848-as forradalom első magyar miniszterelnökét — Batthyány Lajost — a sárvári kerület választotta képviselővé. A múlt század végén iparosodni kezdett a város és ezzel párhuzamosan a munkásmozgalom is erősödött. 1895-ben már termelt a cukorgyár, 1904-ben kezdett működni a francia érdekeltségű műselyemgyár, majd téglagyár, tejfeldolgozó üzem, stb. is létesült. A dinamikusan fejlődő iparosodó települést 1968. augusztus 20-án újra várossá avatták.

A várkastélyban ragyogó kiállítások, könyvtár, olvasó, művelődési központ.

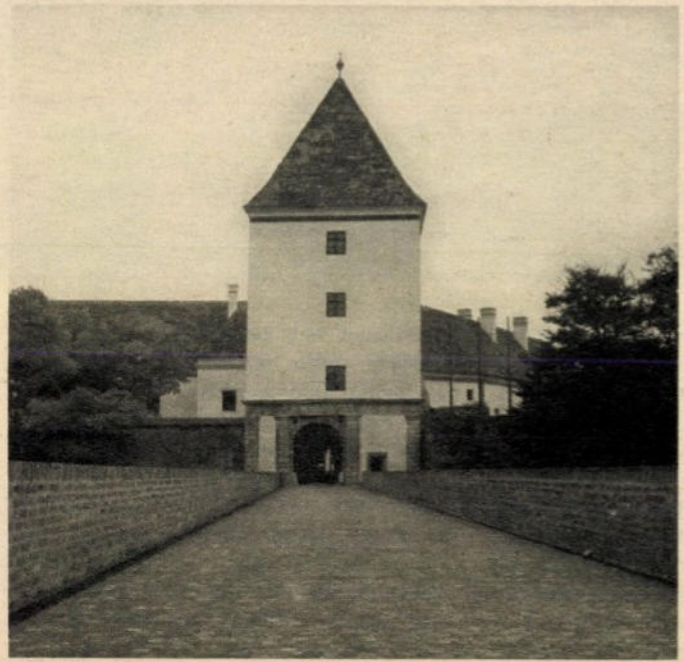
A kiállítás első része Sárvár történetét és a Nádasdy család szerepét, jelentőségét mutatja be. A Nádasdyak roppant gazdag és hihetetlen értékű gyűjteménye Bécsbe került. A mostani kiállításokat szemlélve, csupán ízelítőt kapunk a különböző korszakokat reprezentáló bútorokból, viseletekből, ipar- és képzőművészeti alkotásokból. A díszterem melletti freskós termekben iparművészeti tárgyak tekinthetők meg. A folyosó melletti teremsorban Sárvár XIX—XX. századi fejlődését, munkásmozgalmát bemutató kiállítás látható a lengyel és jugoszláv menekülttáborok emlékeivel, s Rudas László (1885—1950) marxista filozófus és teoretikus munkásságát bemutató résszel. A toronyszobákban önálló fegyver- és harcászattörténeti kiállítás is figyelmet érdemel.

Feltétlenül érdemes a díszterem látnivalóit is jól szemügyre venni. A már említett mennyezeti freskók középpontjában az 1598-ban lezajlott sziszeki csatajelenet látható, amelynek előképe a tizenöt éves háború (1593—1608) egyik kiemelkedő vitézegyéniségét, Nádasdy Ferencet, a „Fekete bég" et" ábrázolja. A központi festmény köré tömörülő hat csatajelenetet is a történeti hűség megörökítésére való törekvés hatja át. A freskókat 1653-ban a bécsi Hans Rudolf Miller festette meg.

A díszterem falán és az egyik toronyszoba mennyezetén levő, bibliai tárgyú festményeket 1769-ben Dorfmeister István készítette. A terem közepén XVI. századi reneszánsz asztal, az udvar felőli részén pedig a XVII. századi Ocskay-szekrény áll.

A vár földszintjén — a kaputoronytól balra — nagyon hangulatos házasságkötő termet rendeztek be. A boltívbe hajló falak szikrázóan fehér színe, az elegáns megvilágítás és berendezés méltóságot, emelkedettséget ad a házasságkötésekhez. Olyannyira, hogy sokan Budapestről és az ország más városaiból is e történelmi levegőjű házasságkötő terembe jönnek kimondani a boldogító igent.

A kockakővel burkolt ötszögletű várudvar közepén oázisként álló facsoport réges-régi kutat fog közre. A nagyszerű térhatás, az impozáns méretek, szabadtéri játékok és hangversenyek szervezésére kínálnak nagyon jó lehetőséget.



A Nádasdy-vár tornya és a „szárazfölddel" összekötő kőhídja



Házasságkötőterem-részlet

SZÁRAZON



Ez a „Highlander" (hegyilakó) elnevezésű autókuriózum is minden kétséget kizáróan a jól ismert Range Rover autócsalád tagja, és egyben legújabb változata. Ezt az is bizonyítja, hogy megőrizte – továbbra is magában foglalja – a kivételesen jó terepjáró képességéről messze földön elismert „erőgép" legfőbb tulajdonságait. Így például a négykerékhajtást, a rendkívül erőteljes motort, a robusztus felépítményt, a kitűnő vonóképességet, valamint a választékos külső és belső felszerelést. Mindezek mellett (illetve ezeken felül) a „Highlander" legújabb változata kapott még egy (jóllehet külön meghajtás nélküli) harmadik tengelyt. A kocsi hátsó részét és a karosszériát 889 mm-rel meghosszabbították, s ugyanakkor tetőmagasságát 228 mm-rel megemelték. Ennek köszönhető, hogy pontosan kétszer annyi terhet tud szállítani, mint az eddig ismert alapváltozat. A hagyományos, 3,5 literes, V8-as erőforrással 16 másodperc alatt gyorsítható fel álló helyzetből közel százas (pontosan 96,5 km/h) tempóra. Lakatlan vidéken, rossz terepviszonyok közepette is sokáig úton maradhat, ugyanis 82 liter benzint tud a tartályban magával vinni. A robusztus külső megjelenése ellenére szinte minden olyan kényelmi berendezés benne van, amely ma egy választékos ízléssel épített és felszerelt személyautónak is sajátja lehet. Így többek között az utastér légkondicionálót (tehát nem csupán a levegő hűtését-fűtését szabályozó készüléket), szervó kormány- és fékberendezést, elektromosan nyitható-

ÉS VÍZEN



csukható, valamint fűthető oldal- és tetőablakokat, sztereó rádiót és magnót, adó-vevőt, sőt számos egyéb kényelmi berendezés és felszerelés mellett még hűtőszekrényt is.

*

Megnyerő külsejű vízijármű. Modern változata az egykori híres, vászonhuzattal bevont kerek gyékénycsónaknak, amelyet eredetileg az afrikai benszülöttek használtak, s a régmúlt időkben a walesiek előtt sem volt ismeretlen. Talán éppen ezért most is walesi cég támasztotta fel az évszázados közlekedési eszközt. De már a nagyváros környéki tavakra javasolva a pihenésre, kikapcsolódásra vágyó embereknek a modern kor egyfajta hobbijárműveként. Egyben nagyszerű sporteszköz is, hiszen a vitorlájába befogott szél segítségével (a szélerővonalak megfelelő irányításával) szinte úgy kormányozható, akár egy repülőgép. Építőitől a „Circraft" elnevezést kapta. Átmérője 2,1 méter, súlya – motor nélkül – 68 kg és kedvező körülmények között akár 70 km/h sebességgel is siklik a vízen. A jármű testéhez 25,76–29,44 kW (35–40 lóerős) motor épült. A kis körcsónak tulajdonképpen egyszemélyes, ám adott esetben két „matrózzal" – még manőverezés közben is – meglehetősen stabilan siklik a vízen. Az aljába az oldalaiba beépített légtartályok révén a legnagyobb hullámzás közepette is gyakorlatilag elsüllyedhetetlen.

(almássy)

AUTÓS SZEMMEL A SZOVJETUNIÓBAN

Baltikum 1.

A Szovjetunió köztudottan a földkerekség leghatalmasabb országa. Csaknem 22,5 millió négyzetkilométernyi területén hazánk kétszáznegyvenszer férne el. Kiterjedését s az írdatlan távolságokat jelzi az is, hogy két világrész osztozik területén: Európa és Ázsia határa fut keresztül rajta. Lakosainak száma közel 260 millió (huszonötször annyian vannak, mint mi, Magyarországon).

Hogyan is lehetne ennyi orosznak, ukránnak, üzbégnek, belorusznak, tatárnak, kazahnak, azerbajdzsánnak, örménynek, grúznak, litvánnak, tadzsiknak, türkménnek, kirgiznek, észtnek, s ugyan ki győzné felsorolni a Szovjetunió valamennyi nemzetiségét, jó úthálózatot építeni, a közlekedésben is mindig korszerű technikát alkalmazni, szervizhálózatot felállítani, üzemanyag-állomásokat létesíteni? S hol az a hazánkfia, aki teljes képet tudna adni a Szovjetunió közúti közlekedéséről?



Vilnius: az óváros főtere

Más a szerepe...

Egyébként is, a Szovjetunióban — a mienktől eltérően — a gépjárműközlekedés szerepe egészen más. Épp a rendkívüli távolságok miatt — a teherszállításban is — nagyon nagy fontosságú a légi közlekedés. A Szovjetunióban működik a világ legnagyobb légitársasága, az Aeroflot, amely hihetetlenül nagy belföldi személyforgalmat is bonyolít le. Jártam szibériai és távol-keleti légikikötőkben, ahol a legegyszerűbb emberek olyan magától értetődő természetességgel lépnek a repülőgép fedélzetére, mint ahogyan a mi távoli falvaink lakosai teszik, amikor a távolsági buszra szállnak fel, hogy egy-két faluval odébb utazzanak.

Aki Záhonytól Nagykanizsáig akar eljutni vonattal, egy nap alatt elérheti célját. Aki a balti államokból kíván Vlagyivosztokba utazni — egy teljes hétre a vasúti kocsiba költözhet! Ám a légiközlekedés a teheráru-szállításban is kivívta a maga helyét. A Szovjetunió úthálózatának fejlődését a nagy vasútépítkezések (például a Bajkál—Amúr) és a hatalmas ipari létesítmények települései irányítják elsősorban; a nagyvárosok úthálózat-fejlesztésénél meghatározó tényező az úgynevezett alvó- vagy bolygóvárosok, a nagyobb lakótelepek és gyárak létesítése.

Régi hagyományok

A Szovjetunió gépkocsigyártása régi hagyományokra tekint vissza. A sok évtizeddel ezelőtt gyártott autók azonban javarészt teherautók voltak, s az egyéb gépjárművek is a honvédelmet szolgálták. A modern autóipar első termékei a nálunk is jól ismert Pobjedák voltak, de a forradalmi változás a személygépkocsi-gyártásban a Fiat-licenc alapján gyártott Zsigulik, illetve Ladák megjelenésével következett be.

Keljünk útra, hogy felvillantsunk egy-egy képet a Baltikum, Kijev és Leningrád, Moszkva, a kaukázusi és a közép-ázsiai nagyvárosok közúti életéből.

Kezdjük a sort északnyugaton, a balti államokban.

Az itt levő három szovjetköztársaság: Litvánia, Lettország, és Észtország. Közlekedésükről viszonylag könnyű beszámolni, mivel nem sokban térnek el egymástól. S bár a Szovjetunió teljes területén a közúti közlekedés rendje mindenütt szigorúan azonos (nem úgy, mint az Egyesült Államok egyes tagállamaiban!), az évtizedek során kialakult gyakorlat és a volánhoz ülő emberek vérmérséklete mégis differenciát eredményez a közlekedésben.

Nyugodt, fegyelmezett

A balti államok, s különösen fővárosuk (Vilniusz, Riga, Tallinn) közúti közlekedése nyugodt, fegyelmezett, kiegyensúlyozott. S talán nem túlzás a szó: a magyar autós szemével nézve is igen kultúrált. Miben nyilvánul ez meg? Elsősorban a személyautók volánjánál ülők magatartását figyelve szembeötlő a gépkocsivezetők nyugalma, türelme, segítőkészsége. A baltikumi utakon ritkább a gyorshajtás — még annak ellenére is, hogy a rendőrségi ellenőrző kocsikkal sem lehet olyan gyakran találkozni, mint másutt a Szovjetunióban. S itt vannak a legjobb utak! A közlekedésszervezés magas foka is hozzásegíti a kocsivezetőket a nyugodtabb-biztonságosabb vezetési stílus kialakításához. A fővárosokban a legforgalmasabb útkereszteződések jól megvilágítottak, a kijelölt gyalogátkelőhelyek felfestését gyakran újítják fel. A közlekedési jelzőlámpák működésében ritkán van fennakadás, s ha mégis, a rendőr karjelzéssel irányítja a forgalmat.

A balti államok fővárosainak közös vonása a régi városrészek igen szűk és girbe-





Riga: ésszerűen szabályozott forgalom

Tallinn: óvárosi csendélet

gurba utcáinak hagyományos, macskaköves burkolata. A leggyakrabban még erős emelkedők, illetve meredek lejtők is nehezítik a vezetést. S ha ehhez még hozzászámítjuk a téli ködöket, az eljegesedett útfelületet, láthatjuk, hogy balti volánforgató kollégáinknak nincs könnyű dolguk!

A három főváros közül Riga forgalma a leginkább világvárosi, a vilniuszi és a tallinni talán egy kicsit „családiasabb".

A magyar túristáknak bőven van gyönyörködni valójuk a balti köztársaságokban. Azért saját kocsi helyett inkább a repülőgéppel történő utazást javasoljuk.

Kép és szöveg:
SZÉKELY TAMÁS

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein február 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 1300	BM	1979	101
Lada 1200	SA	1975	44
Lada 1200	SA	1976	52
Lada 1200	SM	1977	82
Lada 1200	SM	1979	100
Lada 1300	BM	1976	79
Lada 1500	SM	1979	120
Lada 1600	SM	1979	132
Moszkvics 412	SA	1975	18
P. Fiat 1500	SA	1974	18
P. Fiat 1500	SA	1976	51
P. Fiat 1500	SA	1977	63
Skoda 105 S	SM	1978	70
Skoda 120 L	SM	1979	86
Volga M—24	SA	1974	23
Volga M—24	SA	1976	51
Volga M—24	SA	1977	81
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út).			
Lada 1200	SM	1976	80
Lada 1200	SM	1977	81
Lada 1200	SM	1979	98
Lada 1200 K	SM	1976	70
Lada 1300	SM	1978	94
P. Fiat 1500	SM	1973	43
P. Fiat 1500	BM	1975	49
P. Fiat 1500	SA	1978	61
Skoda 120 L	SM	1979	89
Wartburg 353 dL	BM	1979	102
Zaporozsec 968	SM	1978	37
DEBRECEN (Monostorpályi út.)			
Dacia 1300	SM	1979	102
Lada 1200	SM	1974	50
Lada 1200	SM	1975	54
Lada 1300	BM	1977	81
Lada 1300	SM	1978	98
Lada 1500	SM	1978	110
P. Fiat 1500	SA	1974	24
P. Fiat 1500	SA	1977	52
P. Fiat 1500	SM	1977	60
Skoda S 100	SM	1972	21
Skoda S 100	SM	1976	32
Skoda 105 S	SA	1978	37
Trabant 601	SM	1971	18
Volga M—24	SA	1974	29
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1200	SA	1977	46
Lada 1200 K	SM	1977	63
Lada 1500	SM	1978	107
P. Fiat 1500	SA	1977	58
P. Fiat 1500	SA	1978	85
P. Fiat 1500	SA	1979	77
Skoda S—100	SM	1975	39
Skoda S—100	SA	1977	29
Skoda S—100	SA	1977	31
Skoda 105 S	SA	1978	54
Skoda 105 S	SA	1978	52
Wartburg 353 dL	BM	1979	92
Zaporozsec 968	SM	1972	15
KECSKEMÉT (Szolnoki hegy 7.)			
Lada 1200	SM	1973	41
Lada 1200	SM	1975	39
Lada 1200	SM	1977	80
Lada 1200	SM	1979	104
Lada 1200 K	SA	1976	56
Lada 1500	BM	1979	120
Lada 1600	SM	1979	131
Moszkvics 412	SM	1970	18
P. Fiat 1500	BM	1973	50
Skoda S—100	SA	1977	22
Skoda 105 S	SA	1978	51
Skoda 105 S	SA	1978	43
Skoda 105 S	BM	1978	69
MISKOLC (Lóránttfy Zs. u. 49.)			
P. Fiat 1500	SA	1972	17
P. Fiat 1500	SA	1975	30
Skoda 120 L	SM	1978	73
Trabant 601 S	SM	1980	62
Volga M—24	BA	1975	43
Volga M—24	BA	1978	76
Wartburg 353 dL	SM	1976	82
PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
Lada 1200	BM	1976	99
Lada 1200 K	BM	1974	56
Lada 1500	BM	1978	118
Lada 1500	SM	1978	118
Moszkvics 2140	BM	1978	70
P. Fiat 1500	BM	1978	105
P. Fiat 1500	SA	1974	19
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Lada 1200	BM	1978	73
Lada 1200 K	SA	1975	41
Lada 1200 K	SA	1975	45
Lada 1300	SM	1978	100
Moszkvics 2140	BM	1977	68
P. Fiat 126	SM	1978	57
P. Fiat 126	SA	1973	18
Skoda 110 L	BM	1976	51
Skoda 120 L	BM	1978	77
Skoda 120 L	SM	1979	92
Trabant 601 S	SM	1979	53
Wartburg 353 dL	SM	1979	92
SZEKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)			
Lada 1200	SM	1977	83
Lada 1500	BM	1975	64
Lada 1500	SM	1978	109
Lada 1600	BM	1978	122
Lada 1600	BM	1979	139
P. Fiat 1500	SA	1975	24
P .Fiat 1500	SA	1976	48
P. Fiat 1500	SA	1978	72
Skoda 120 L	SM	1978	83
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Lada 1200	SM	1974	52
Lada 1200	BM	1976	73
Lada 1500	BM	1976	84
P. Fiat 1500	SA	1974	22
P. Fiat 1500	SA	1976	56
Skoda S—100	BM	1974	30
Skoda 110 L	SM	1975	38
Volga M—24	SA	1974	26
Volga M—24	SA	1976	52
Zaporozsec 968	BM	1975	23

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A közelgő tavasz előjelei már érezhetők a mélyponton túljutott börzén. Szemmel láthatóan megnőtt az érdeklődők száma, és több üzletkötést is észleltünk. Például Lada 1200 (IS) 50, Lada 1200 (UB) 56, Trabant 601 (CX) 23, Skoda S—100 (UD) 47 ezer forintért kelt el. A jellemző, alku előtti kínálati árak a következők voltak: Lada 1200 (IK—IX) 40—58 ezer, Lada 1200 (UC—UP) 70—80, Lada 1500 (ZB) 90, Trabant 601 (IB) 28, Trabant 601 (UB—UX) 40—55, Skoda S—100 (UB—UV) 30—50, Wartburg 353 (IH) 40 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. Majdnem száz kocsit árultak ebben a városban. Az eladó autók közt a legtöbb Lada 1200-as, de szép számmal akadt Trabant és Wartburg is. Néhány üzletkötés is volt. Jellemző kínálati árak: Lada 1200 (UD—UN' 57—68, Lada 1300 (ZM) 95, Dacia 1300 (UY) 72, Fiat 850 (CP—CY) 38—48, VW 1300 (UH) 100, Trabant 601 (IT—ZG) 42—52, Skoda S—100 (IV) 42 ezer forint.

DEBRECEN: A kedvező időjárásban 130—140 kocsit árultak. Bár néhány vétel volt, reálisabb áraknál több vevő is akadhatott volna. Elkelt például egy Lada 1200 K (ZK) 75, egy Zaporozsec 968 (UE) 26 ezer forintért. Jellemző kínálati árak: Fiat 500 (IG) 36, Fiat 850 (ID) 26, Lada 1200 (IN—IK) 48—52, Lada 1200 (ZE) 80, Trabant 601 (ID—UG) 30—42, Wartburg 353 dL (US) 70, Wartburg 353 (IF) 38 ezer Ft.

MISKOLC: Még mindig magasak az árak, ám a sikeres alkuk után itt is megkezdődött a tavaszi adásvétel. A Lada 1200-asok (UE—UB) 63—67 ezer forintért leltek új gazdára. Kínálati árak: Lada 1500 (ZK) 100, Moszkvics 412 (IB) 25, Skoda S—100 (US—UV) 55, Skoda 110 R (UD) 65, Trabant 601 (CN) 40, Wartburg dL (IC) 75 ezer Ft.

SZEGED. A Tisza-parti városban ismét legalább 200 autót vittek ki a szabadpiacra. Az érdeklődés még mérsékelt volt, de azért elkelt: Wartburg 353 (CO) 25, Wartburg 353 dL (ZB) 85, Trabant 601 (IG) 28 ezer forintért. Jellemző árak: Lada 1300 (ZE) 85, Skoda 1000 MB (PR) 24, Skoda S—100 (UF) 45, Fiat 850 (UG) 65 ezer forintért. Megfigyeléseink szerint az itt árult kocsik egy része „pendlizik" Szeged, Kecskemét és Békéscsaba között.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Március 8., szombat

Keszthely
Szentlőrinc

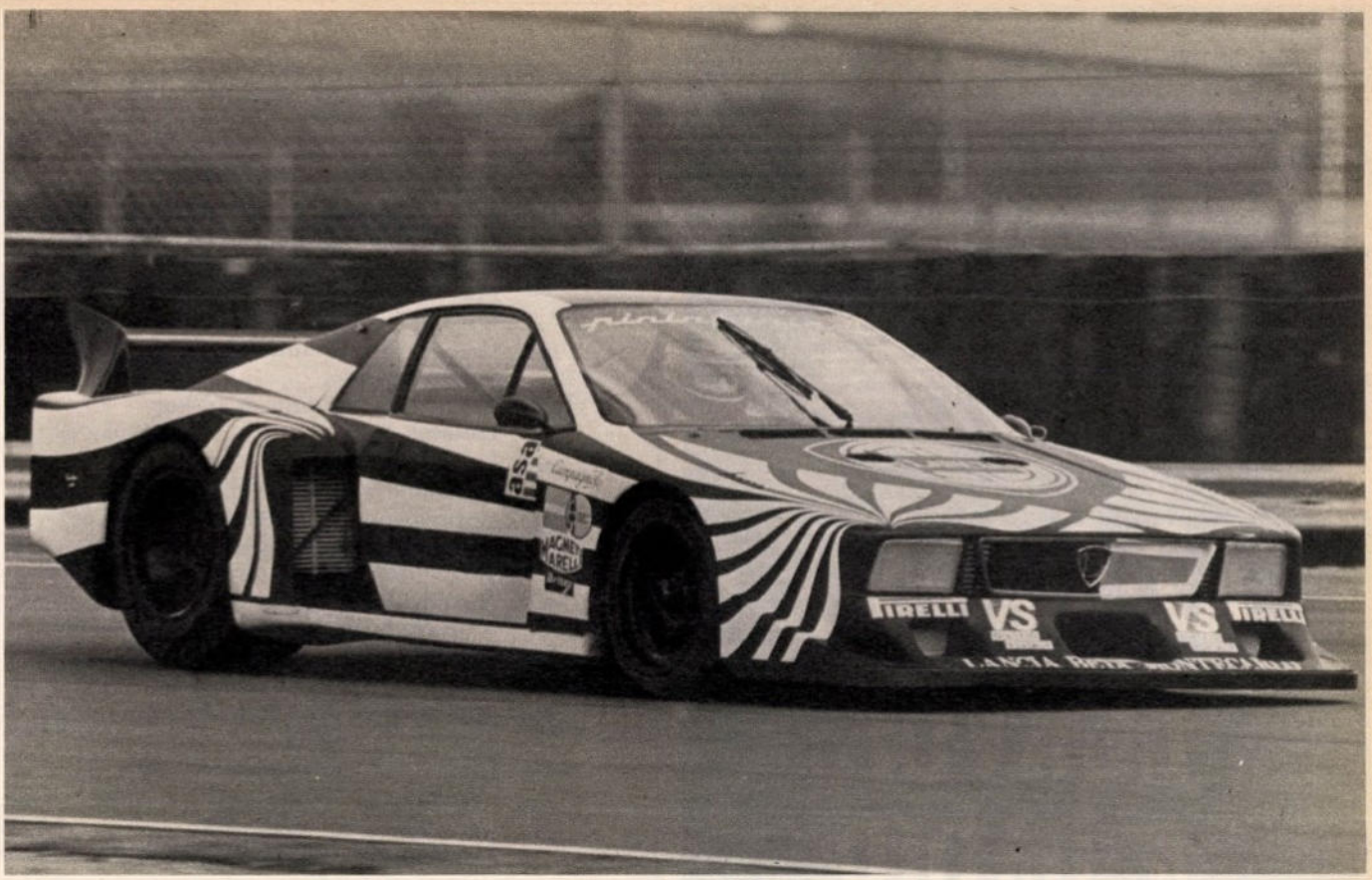
Március 9.

Baja
Békéscsaba
Dabas
Debrecen
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pápa
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg

Március 16.

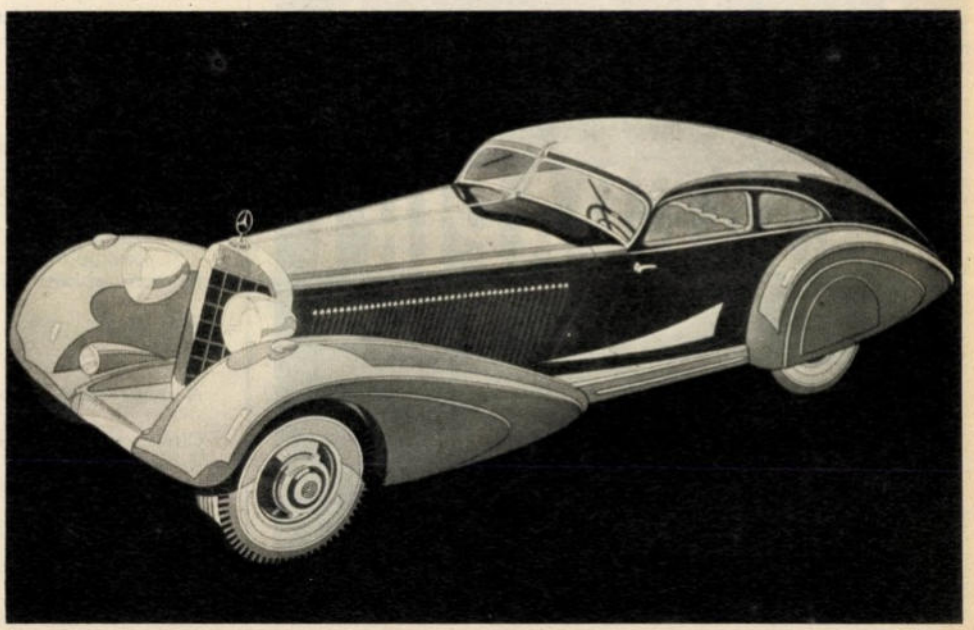
Ajka
Debrecen
Dunaújváros
Kiskunfélegyháza
Miskolc
Mohács
Monor
Nagykanizsa
Nyíregyháza
Orosháza
Sopron
Szeged
Szigetvár
Szolnok
Tatabánya
Vác

SZOLGÁLATI PÉLDÁNY
KÉPESHÁZ AKADÉMIAI POLITIKAI



Képes híradó

Itt most a formára, a Pininfarina tervei szerint készített karosszériára hívjuk fel a figyelmet, bár mint sporteredményt is értékelhetjük ennek a kétliteres, középmotoros Lanciának teljesítményét. Ez a Beta típus volt ugyanis a múlt évi Coppa Florio Gruppe V mezőnyének győztese. A siker egyik titka a csekély légellenállás, valamint a jó stabilitást elősegítő vonalvezetés. Az ilyen tulajdonságok előnyeit persze évtizedekkel korábban is igyekeztek kiaknázni az autóépítők. Egyik példa erre a 6 literes, kompresszoros motorral hajtott Mercedes túrakocsi, amely 1927–1934 között több változatban készült és kísérletként az egyik példányt ilyen „áramvonalas" ruhába akarták bújtatni.





AZ ÚJSÁG ELAVUL A PAPÍR MEGÚJUL

Köszönjük, hogy összegyűjti és rendszeresen átadja az

ÚJSÁGPAPÍRT

MÉH

SZAKKÖNYVEINKET AJÁNLJUK

..... pld. Almássy György: **Elektronikus készülékek szerkesztése** 70,— Ft

..... pld. **TEXAS analóg és illesztő integrált áramkörök** ..... 61,— Ft

..... pld. Gyurkovics Attila: **Fekete-fehér tv-készülékek szervizkönyve** ..... 72,— Ft

..... pld. Lecner, D.: **Rövidhullámú vevőkészülékek** ..... 37,— Ft

..... pld. Kádár Géza: **Rádió-és tv-kapcsolások** ..... 63,— Ft

..... pld. Kókai—Varsányi: **Sztereórádiók szervizkönyve** ..... 40,— Ft

..... pld. Brandmann, M.: **Az autóvillamosság alapjai és a hatlépcsős hibakeresés** ..... 25,— Ft

..... pld. **Járművillamosság.** Szerkesztette: Bakos István ..... 106,— Ft

..... pld. Almássy Tibor: **Autóversenyzők, versenyautók** ..... 170,— Ft

..... pld. Sidó Ferenc: **Autók fékberendezései.** 2. kiadás ..... 40,— Ft

..... pld. Buna Béla: **Mérőműszerek az autóban** ..... 26,— Ft

..... pld. Terplán—Nagy—Herczeg: **Mechanikus tengelykapcsolók** 61,— Ft

A könyvek megrendelhetők a kivágott és kitöltött hirdetési szelvényen, vagy postai levelezőlapon.

Egyéni vásárlóink részére készpénzfizetés esetén 200,— Ft felett a szállítás költségmentes. Részletfizetésnél a postaköltséget, valamint a 3% kezelési költséget felszámítjuk.

Részletfizetési kedvezményeink: 400,— Ft felett 4 havi, 600,— Ft felett 6 havi törlesztés.

Címünk:

MŰVELT NÉP KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT

Szakkönyvszolgálata
Budapest 5. Pf. 370.

MEGRENDELÉS

Alulírott megrendelem postai szállításra a fenti műveket:

* részletfizetéssel
** készpénzfizetéssel
(A nem kívánt feltétel törlendő)

Kelt .....

a megrendelő aláírása

A megrendelő neve: .....

Címe (irányítószámmal): .....

Csak részletfizetés esetén töltendő ki!

Szül. hely, év: .....

Anyja neve: .....

A JÖVŐ EGYIK ÍGÉRETE



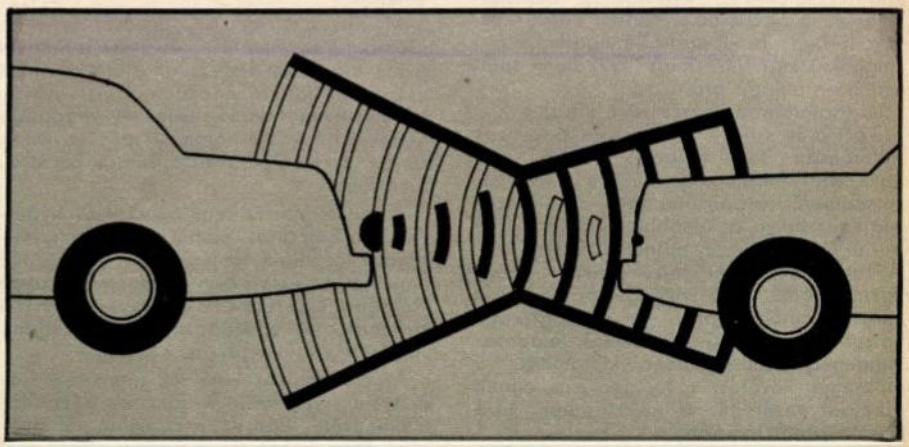
FIGYELMEZTETŐ RADARKÉSZÜLÉK A RÁFUTÁSOS BALESETEK ELLEN

A szaksajtó nagyon sokat foglalkozik a gépkocsi-balesetek számának csökkentési lehetőségeivel. Ezt a kérdést leginkább annak tükrében vizsgálják, hogy mi okozza a balesetek zömét.

A Hobby című folyóirat egyik tanulmánya az NSZK 1977. évi baleseti adatait veszi alapul, és megállapítja, hogy az NSZK útjain a gépkocsi-balesetek 40%-át a követési távolság be nem tartása okozza. Ezzel összefüggően ad hírt arról, hogy most egy viszonylag új – a követési távolság betartására figyelmeztető – készüléktől a ráfutásos balesetek számának jelentős csökkenését várják.

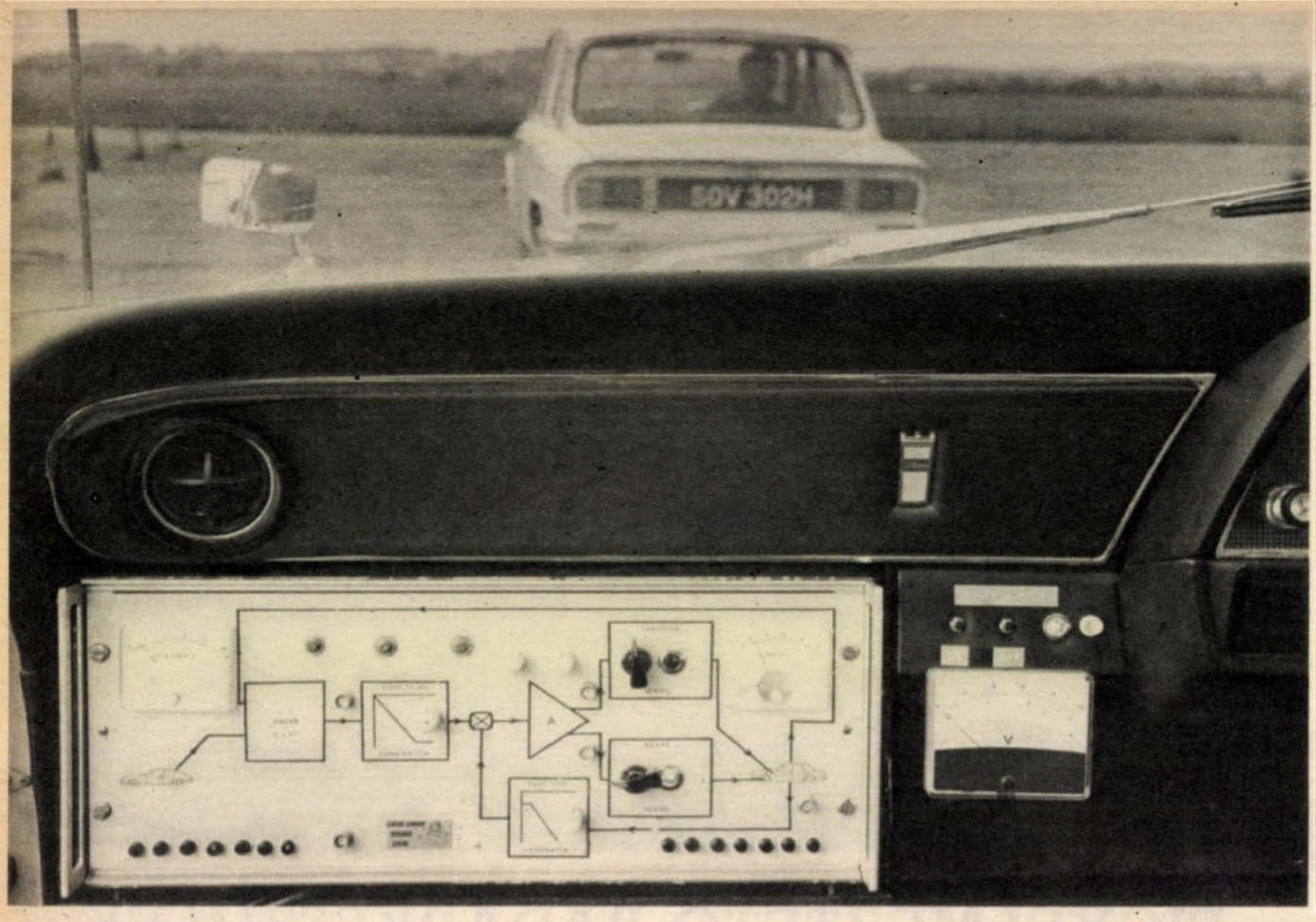
Tény, hogy egyre többen vezetnek az előttük haladó gépkocsi „szélárnyékában", akárcsak a profi versenyzők. Nagy sebességeknél is csaknem elérik első lökhárítójukkal a másik kocsi hátulját. Sokan úgy tesznek, mintha egyáltalán nem ismernék a követési távolság fogalmát, pedig az előbb említett magatartásukkal igen veszélyes ráfutásos baleset okozójává vagy részesévé válhatnak.

Az NSZK területén 1977-ben csak a követési távolság be nem tartása miatt 34 983 ilyen jellegű baleset volt, haláleseteket, egész életre kiható súlyos sérüléseket és szinte kiszámíthatatlan összegű anyagi károkat okozva.



Különböző körülmények – ezek közül az egyik leglényegesebb az időjárás – is befolyásolják a ráfutásos balesetek számát. Természetesen sokkal nagyobb a veszély ködben, vagy esőben, amikor is a ráfutás tömeges balesetet idézhet elő, ahol sajnos nem ritka 40-50 gépkocsi összecsúszása sem.

E balesetek megelőzését kívánja elősegíteni egy tervezett – várhatóan főleg a magasabb árkategóriába tartozó, 1985-től megjelenő, szériákban készülő gépkocsiknál – elektronikus távolságjelző berendezés beépítése. Ez figyelmeztetné a gépkocsi vezetőjét, ha nem tartja be a megfelelő követési távolságot.



Az eddigi megbízások és kísérletek alapján többek között a Bosch, a Telefunken, a Daimler-Benz és a Standard Elektrik Lorenz (SEL) fejlesztett ki ilyen radarkészülékeket. Közülük a Daimler-Benz és a SEL már a normál közúti közlekedésben is kipróbálta azokat. (Az angliai Lucas Ltd még 1972-ben adott hírt ilyen jellegű próbákról.)

A forgalomban részt vevő kísérleti kocsikon csak annyi a feltűnő, hogy azok hűtőrácsán két műanyag doboz látható, ezek mögé „rejtették" el a két távolságmérő radarantennát. E dobozok végleges helye a későbbiek során a lökhárító alatti lemez mögötti térben lesz. A tulajdonképpeni jelzőkészülék – egy mikrohullámú adó-vevő a hozzácsatolt mini számítógéppel – a csomagtérben helyezkedik el. A jelzőkészülék feladata: mindenkor villámgyorsan kiszámítani a szükséges követési távolságot, és ennek alapján vezérelni a műszerfalon levő figyelmeztető lámpát.

E lámpa kiegészítéseként egy sor különböző színű világító dióda (LED) jelzi a vezetőnek az előtte haladó gépkocsi távolságát. Ha a zöld színű LED-sor ég, akkor nincs veszélyhelyzet, elég nagy a követési távolság. A sárga LED-fény azt jelzi, hogy a gépkocsi éppen elérte a biztonságos követési távolság határát. Erre egyidejűleg a rádió hangszórójából jövő hangjelzés is figyelmeztet. Ha azonban e figyelmeztetések ellenére, tovább csökken a távolság a két gépkocsi között, azonnal kigyúlladnak a piros fényű diódák, és ugyanakkor külön intenzív hangjelzés hívja még fel a vezető figyelmét a követési távolság haladéktalan növelésére.

Mielőtt a „riasztás" bekövetkezne, a csomagtérbe szerelt készülék rendkívül gyors számítást végez: az előrebocsátott és az elöl haladó gépkocsiról visszaverődő radarsugarak segítségével kiszámítja mindkét gépkocsi haladási sebességét, és az annak megfelelő biztonságos követési távolságot.

A radarsugarak csak a gépkocsi nyomvonalán haladnak előre, így hát a szembejövő forgalom nem zavarja a készülék működését, kanyarban pedig a gépkocsi kormányszerkezetével összekapcsolva, a kormánykerék elfordításának megfelelően változtatja a kisugárzási szöget.

Az elektronikus készülék semmiféle hatást nem gyakorol a fék- és gázpedál működésére. Bár ez műszakilag lehetséges volna, a SEL és a Daimler-Benz fejlesztési osztályának mérnökei szerint elegendő, ha állandó optikai és akusztikai jelzés figyelmezteti a gépkocsivezetőt a biztonságos követési távolság betartására.

Meg kell mondanunk azonban, hogy ez a csupán passzív figyelmeztető funkció a gépkocsi vezetőjét új feladatok elé is állítja: a világító diódák ellenőrzéséhez figyelmét jobban a műszerfalra kell összpontosítania, ezáltal gyakrabban kell levenni tekintetét az útról. Ez különösen a városi forgalomra vonatkozik, ahol a diódák jelzései gyakoribbak, hiszen 50 km/h sebességnél is átlagosan legalább 25 méter követési távolságot kell tartani, különben jelez a készülék.

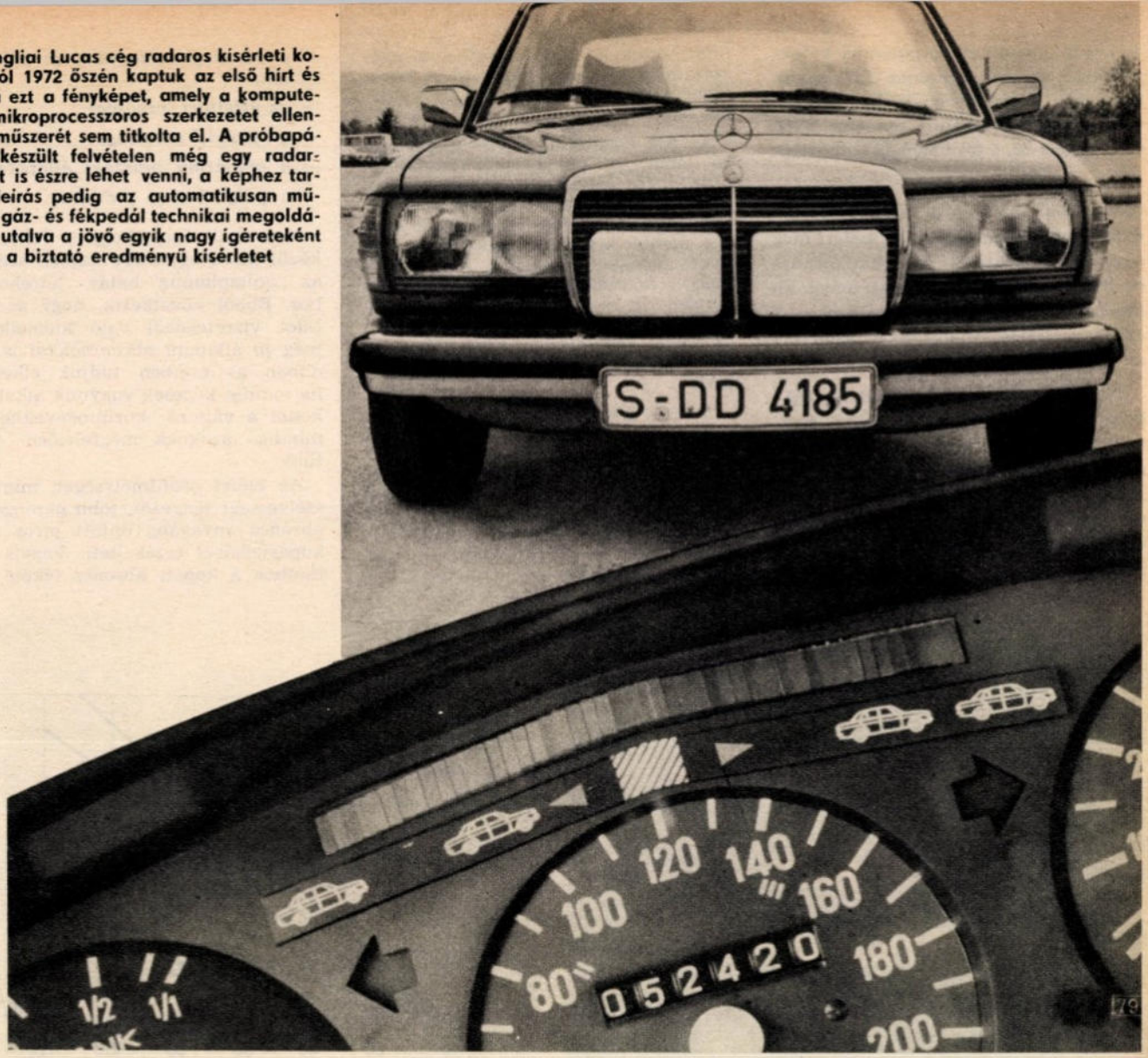
Autópályán haladva nem számíthatunk a készülék biztonságos jelzésére: a mikrohullámok hatótávolsága ugyanis maximálisan 100 méter, ami azt eredményezheti, hogy nagy sebesség esetén a riasztó jelzés már csak késve érkezik. Ha például 140 km/h sebességgel (az NSZK-ban!) közelítenénk meg egy álló autókaraván utolsó kocsiját, a mini számítógép csak akkor tudna riasztani, amikor a szükséges féktávolságon (reakcióidő alatt megtett út + fékút hossza = mintegy 125 méter) már régen belül vagyunk.

Meg kell jegyezni azonban, hogy a készülék végső kialakításához még hosszú az út. Természetesen folytatódik a nehéz kísérletek sorozata. Különben is megoldásra vár az útviszonyok változása következtében módosuló követési távolság érzékelésének, illetve számításba vételének lehetősége.

A legnagyobb nehézséget viszont a készülék általános bevezetésénél nem annyira a műszaki megoldás, hanem sokkal inkább az ár kérdése jelenti. Egy ilyen radarberendezés sorozatgyártás esetén is jelentős, mintegy 5-10 százalékos hányada lehet egy modern személykocsi értékének.

BÁLINT ENDRE

Az angliai Lucas cég radaros kísérleti kocsijáról 1972 őszén kaptuk az első hírt és hozzá ezt a fényképet, amely a komputeres, mikroprocesszoros szerkezetet ellenőrző műszerét sem titkolta el. A próbapályán készült felvételen még egy radarernyőt is észre lehet venni, a képhez tartozó leírás pedig az automatikusan működő gáz- és fékpedál technikai megoldásaira utalva a jövő egyik nagy ígéreteként említi a biztató eredményű kísérletet



A radaros Mercedest az alsó műszerfalképpel együtt érdemes nézni, ahol is újdonság az úgynevezett LED-sor, amelyhez az autórajzok tartoznak, hogy adott esetben az elöl vagy hátul lévő, egyébként nem látható kocsit vagy kocsikat vizuálisan így érzékeltessék



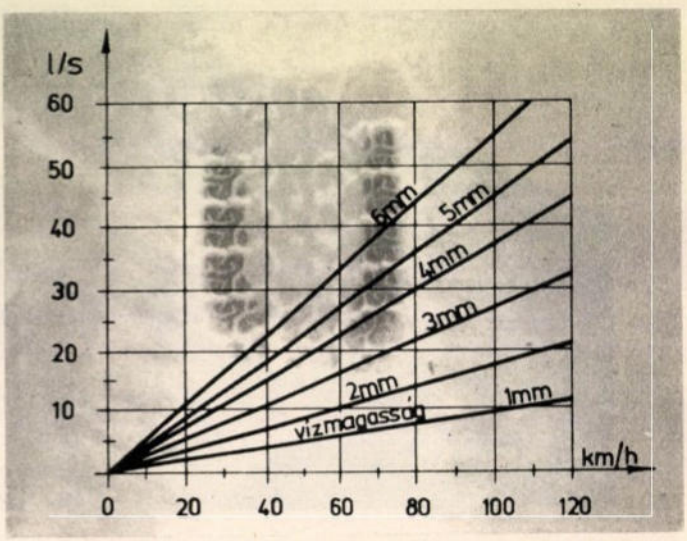
A feltűnő, világos színű műanyagdobozt, a radarérzékelőt itt egy VW Golf hűtőrácsán látjuk

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 23/1975. (XII. 31.) KPM számú rendelet VIII. fejezetének 22. § (3) bekezdése alapján:

(3) „Tilos az olyan gumiabroncs használata, amelyen a futófelület bordázatának magassága 0,75 métert meg nem haladó átmérőjű gumiabroncs esetében az 1 mm-t, ennél nagyobb átmérőjű gumiabroncs esetében a 3 mm-t, a teljes futófelületen nem éri el.

Tilos az olyan gumiabroncs használata, amelyen a bordázat közti hornyokat utólagos bemarással mélyítették. Felújított gumiabroncsot a lassú jármű és pótkocsija kivételével a jármű első kerekein, valamint egyéb kormányzott kerekein használni tilos."

Biztonság vagy kockázat?



Autósaink, motorosaink helyzetét nehezíti, hogy gyakran hiába keresnek megfelelő új gumikat és bizony sokan, sokszor, sokat kockáztatnak.

Az ellátás javulását várva, napirenden kell tartanunk azokat a gyakorlati kérdéseket, amelyek az útviszonyok és a gumiköpenyek, no meg a vezetési módok függvényei.

Több külföldi abroncsgyár a sajtón keresztül is igyekszik hatást gyakorolni a gépjármű-közlekedéssel foglalkozó hatóságokra, hogy tovább szigorítsák a járműabroncsok megengedett minimális horonymélységére vonatkozó előírásokat. Indokolásul mind erősebben hangoztatják, hogy a személygépkocsikra előírt minimális horonymélység nagyon kevés. Az NSZK-ban például az 1978-as év során 29 hatóság foglalkozott a profilmélység minimalizálásával, ugyanis ott az 1 mm-es horonymélységet a személygépkocsikra 20 éve állapították meg.

Mielőtt a tudomány véglegesen eldöntheti, hogy a korábban megállapított értékek megfelelnek-e a gyakorlatnak, az adott közlekedési követelményeknek, sok-sok kérdés vetődhet fel.

Az AM hasábjain is vissza-visszatérő téma az úgynevezett „aquaplaning"-hatás lehetőség szerinti elkerülése. Rendszeresen jelennek meg figyelmet keltő fotók is, amelyek egy-egy újabb kísérletet igazolnak. Az ilyen képeken láthatjuk, hogy valamelyik személygépkocsi kormányzott kerekei egy bizonyos sebességhatáron túl felemelkednek a vizes útfelületről — szinte megállnak a levegőben — és a kocsi kormányozhatatlanul úszik.

A vizes úton való autózás körülményeinek szemléltetésére mutatjuk itt azt az ábrát, amely az 1 sec. alatt elvezetendő vízmennyiség és a haladási sebesség összefüggéseit érzékelteti. A rajzon láthatjuk, hogy az adott vízfilmvastagsághoz és az adott horony-, illetve profilmélységhez egy bizonyos határsebesség tartozik. A kritikus értéket még megközelíteni sem ajánlatos, hiszen az abroncs kiemelkedése fokozatos, így hát fokozatosan szűnik meg felületének érintkezése az útfelülettel. És figyelembe kell vennünk azt a körülményt is, hogy a gépjármű egy részleges állapot esetében bizonyos fokig ugyancsak elveszítheti manőverezési képességét.

Igaz, nincsen egységesen szabályozva a használatban levő gumiabroncs kopását reprezentáló profilmélység minimuma. Több országban például 1,6 mm-t ír elő a közlekedési szabvány, de van ahol ez is vitatéma.

Az pedig, hogy egy vizes, nedves úton közlekedő gépjármű mikor éri el azt a fizikai állapotot, amikor gumiabroncsai eltávolodnak az út felületéről, az alábbi tényezők függvénye:

— *a gumiabroncs alakja, minősége, műszaki állapota, profilmélysége,*
— *a vízréteg vastagsága az útfelületen,*
— *az útfelület minősége,*
— *a haladási sebesség,*
— *a gépjármű műszaki állapota,*
— *a gumiabroncs terhelése.*

Nem szükséges, hogy a felsoroltak közül mind egyszerre kapjon szerepet az „aquaplaning"-hatás létrehozásához. Ebből következik, hogy az útfelület vízrétegéből való kiemelkedést még jó állapotú abroncsokkal is csak abban az esetben tudjuk elkerülni, ha mindig képesek vagyunk alkalmazkodni a változó körülményekhez és mindig azoknak megfelelően vezetünk.

Az előírt profilmélységet, mint veszélyességi tényezőt, több gumigyár az abroncs anyagába öntött piros színű kopásjelzővel érzékelteti. Vagyis adott esetben a kopott abroncs fekete hornyai közül előbukkan a veszélyt jelző szín.

A rendeletek előírása ugyan — nálunk 1 mm profilmélység — meghatározza a gumiabroncsok használatát, de nem mentesíti a vezetőt a sebesség helytelen megválasztásából adódó esetleges közlekedési baleset felelőssége alól.

Mint az élet sok más területén, a vizes úton való közlekedéskor is kompromisszumot kell kötnünk. Vagyis annak megfelelően kell a sebességet megválasztani! Ha már kopottabb az abroncs futófelülete, közelít az 1 mm-es profilmélységhez, még forgalommentes útvonalon se tekintsük előírásnak a 60—80—100 km/h sebességhatárokat. A mindenkori adottságokhoz mérten kötelességünk lassabban haladni, ugyanis előfordulhat olyan helyzet, amikor a 30 km/h sebesség is sok lehet.

Nagy Mihály
okl. gépészmérnök

Fő a feje a képen látható hölgynek. Segítségre van szüksége, de mihamarabb! De kihez forduljon, kit kérjen meg erre, erről lesz most szó.



Ami ellen nincs jogorvoslat

Egy levél tartalmából

...„Segítsenek rajtam, kihez fordulhatok jogorvoslatért. Az előzmények a következők. Skodám egyszerűen megállt és nem óhajtott beindulni. Mivel falun élek és a legközelebbi javító is távol esik lakhelyemtől, ezért elfogadtam szomszédom javaslatát. Az ő tanácsára fordultam a tsz-műhely egyik szerelőjéhez, hogy a kocsimat hozza rendbe. A nóta vége az lett, hogy az autóm még rosszabbul működik, mint eddig, ráadásul egy csomó pénzembe is került. Amikor visszavittem a kocsit a hibák korrigálására, egyszerűen kidobott. Most mitévő legyek?"

Van-e kiút?

Ami azt illeti, alapos pácban van a Skoda tulajdonosa. Szorult helyzetéből nagyon nehéz lesz kiszabadulnia, hiszen nincs olyan bizonyíték a kezében, ami ütőkártya lehetne. Mert amikor a „szerelője" reklamáláskor kidobta, imigyen szólott hozzá: „Én nem is láttam a maga kocsiját, nemhogy hozzányúltam volna! Hozzon tanút, hogy én javítottam!"

Egy árva lélek sem áll ki a kárvallott mellett. Aki az esetről tudomással bír, az a szerelő „vonzáskörzetébe" tartozik, így világos, hogy nem fog ellene tanúvallomást tenni. A kör bezárult...

Az eset igen tanulságos, mégpedig több szempontból. Lehet valakitől szívességet kérni, baráti alapon. A rászorult ilyenkor jogosan számolhat azzal a ténnyel, hogy a segítő szándék maximális lesz. Tehát, bízik az abszolút korrektségben. De, valami zavaró körülmény közbe jöhet, ami miatt a szívességet kérő hátrányos helyzetbe kerülhet. Ám neki ezzel számolnia kell! És még más egyébbel is, ha fusiztatunk vagy kontárral végeztetjük el a munkát.

Szinte látom: sokan kapják fel berzenkedve a fejüket, és foguk között sziszegve mondják: Miért így csinálunk propagandát az állami iparnak.

Nos, ami a dolog lényegét illeti, nemcsak állami, hanem szövetkezeti, sőt magánipar is létezik. Igaz, sokszor csak kínkeservek árán lehet a műhelyekbe jutni és nem is a kapacitás, hanem az alkatrész hiánya miatt.

Ám, a három szektornak a fusizókkal szemben az a nagy előnye, hogy ott lehet reklamálni. Lehet olyan munkát visszavinni, ami nem üti meg a kívánt mértéket. Lehet, mert van róla bizonylat, hogy az autót előzőleg ott javították. Ezzel szemben mit ad az alkalmi barkácsoló? Semmit... Ha szorít a cipő, egyszerűen kiteszi a reklamáló szűrét.

A többlet-„munkának" ára van

Megértjük a Skoda-tulajdonos keservét, hiszen szorultságában a tsz szerelőjére volt utalva. És tényleg csak a közeli lehetőség nyújthat ilyenkor gyors segítséget. De nem lett volna szabad több munka végzésére felkérni őt, mint amennyi éppen szükségeltetik. Mert ki tudja utólag bizonyítani, hogy például a szelepcsiszolásra is okvetlenül szükség volt-e? És még tovább sorolhatnánk a felesleges, lehet, valamivel olcsóbb, de mint példánk is mutatja: kockázatos munkát.

Tudjuk: ezek után is lesznek autósok, akik változatlanul kerülik majd a szakműhelyeket. Olyanok, akik inkább fusizókra bízzák kocsijuk karbantartását. De ilyenkor számolniuk kell a kellemetlen utóhatásokkal. Tartaniuk kell attól — sok eset bizonyítja —, hogy sérelemre nincs jogorvoslat.

Ezért gondoljuk meg jól, hogy még szorult helyzetben is kinek a segítségét kérjük.

(I. k.)

KÁR A BENZINÉRT...



Aki indításkor „kilő",
minduntalan „deszkáig"
nyomja a gázpedált, bőgeti
a motort, csúsztatja a kuplungot,
csak az első tankolásig leli
örömét. Ott kiderül, hogy
az autó hajszolásának mámora
roppant költséges!

ENERGIAFELÜGYELET

zsebre megy

MÉCS LÁSZLÓ:



„Ha kedd van, akkor ez Belgium"

hirdette néhány esztendővel ezelőtt egy roppant mulatságos játékfilm. „Ha páros, akkor Brüsszel" – tudatja most az autós világgal a szalonok rendezősége. Igen, a hagyományok szerint minden páros esztendőben a belga fővárost illeti meg az év első autó- és motorszalonjának rendezési joga. Idén 1980-at jegyzünk – tehát páros esztendőt –, és Brüsszel élt is a jogával.

A Heysel park óriás méretű kiállítási csarnokaiban január 16–27. között megrendezett szalon, mint a 80-as esztendők első nemzetközi autós találkozója, ezúttal a megszokottnál is sokkal nagyobb figyelmet keltett. A világ 15 országának autó- és motoripara 90 különböző márkát, vagyis több száz gépjárművet vonultatott fel. A siker – a korábbi tapasztalatokat alapul véve – most sem volt kétséges. Tizenkét napon át ezrek, sőt, tízezrek tolongtak a gazdag kiállítású pavilonok útvesztőin, hogy legalább egy-egy pillanatra láthassák, esetleg meg is érinthessék rajongásig kedvelt „élettársukat", „aki" ma már legalább annyiba kerül számukra, mint egy pompás, luxus szerető. Ám a szívnek parancsolni nem lehet! S az átlagember is képes csodákra, ha szíve választottjáról van szó.

Az autó körül minden drága, méregdrága lett. A benzin ára Belgiumban például egy éven belül 28%-kal emelkedett. Az autók javíttatása pedig mintegy 20 százalékkal kerül többe. Sőt, az autópályák eddigi ingyenes használata is hamarosan csak kellemes emlék marad, és mégis, soha annyi új gépkocsi (pontosan 423 679!) nem került forgalomba Belgiumban, mint éppen az elmúlt, méregdrága esztendőben, 1979-ben.

Drága az autó, annak tartása, és mégis úgy veszik a kocsikat, mint egykor a cukrot.

A nyugati lapok már rég nem tagadják a szorongató gazdasági krízist. Jogosan tanácsolnak (sőt követelnek!) takarékosságot, de arra még a legokosabbak sem tudnak magyarázatot talál-

ni: mitől van az, hogy a sok esetben a garast is fogához verő polgár, ha autójáról esik szó, tüstént úgy viselkedik, mintha Dárius kincse felett rendelkezne. Ez a fogyasztói társadalom egyik komplex jelensége. Megfejtéséhez számtalan (alig járható, vagy nem is tanácsos) ösvényt kellene végigkajtatni, tehát a jelenséget kelettől nyugatig mindenki „csendesen" tudomásul veszi – és kész.

No persze, a takarékosság jelszava ezt a luxus kiállítású autó- és motorszalont is végigkíséri. A gyártó és forgalmazó cégek hajdani bőkezű ajándékozásainak befellegzett. A látogató a 120 frankos (!) belépőjegyért nézhet, kérdezhet (igen udvarias válaszokat is kap), szabadjára engedheti vágyait, fantáziáját, két keze hamarosan tele lesz reklámpapírokkal, de a múltban megszokott kisebb-nagyobb ajándékokról ezúttal le kell mondania.

Egy egész pavilon áll azok rendelkezésére, akik – igen helyesen – komolyan veszik az energiatakarékosságot célzó széles körű kezdeményezéseket. Szakemberek magyarázzák, és gyakorlatban bizonyítják a hajtóanyagok fogyasztás-csökkentésének számos lehetőségét. A „spórolási tanfolyamon" részt vevők meggyőződhetnek például arról, hogy a vezetési technika milyen döntő szerepet játszik ebben. És a hitetlenek előtt az is bizonyítást nyer, hogy a városban való versenyzés, a sárguló közlekedési lámpák előtt gyakori „spriccelés" az autós pénztárcájának egyik legnagyobb ellensége.

A gyárak tökéletesen tisztában vannak azzal, hogy az energiakrízis a közeljövőben (sajnos) még jobban fog élesedni. Igen messze vagyunk attól, hogy a sötét alagút végét megpillanthassuk.



ő igazi barátja, mert az, 100 km-re csupán 5, vagy 6, de legfeljebb 7 liter benzint fogyaszt.

Az érv, úgy tűnik – hatásos is. A vásárlóközönség kérdése minden esetben a kiválasztott új autó „étvágya" körül forog.

Azt is jól tudják a konstruktőrök, hogy az autó aranykorát csak úgy lehet meghosszabbítani, ha a drága hajtóanyag fogyasztásának számottevő csökkentését

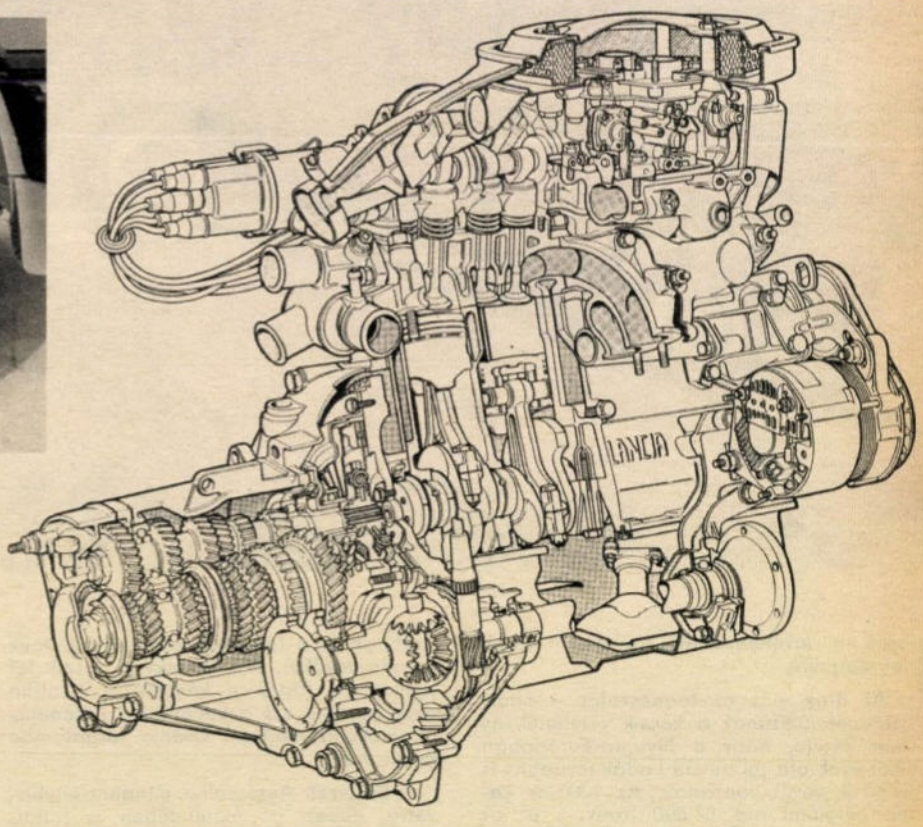


Újabb típusaikat is e fátyolos jövő követelményeinek megfelelően tervezgetik.

A Brüsszeli Szalon legnagyobb sikerét éppen azok a gépkocsik érték el, melyeknek üzemanyag-fogyasztása – úgyahogy – megfelel a homályos jelen parancsainak. A csalogató reklámok mindmind arról akarják meggyőzni a tisztelt vevőt, hogy az X, vagy Y gyártmány az







E képcsokor egyben irányelveket is szemléltet, hiszen a Zagato elektromobil, amely nyolc 12 voltos akkumulátorral 70 km távot tehet meg negyvenes átlaggal, egyszeri töltéssel, éppúgy napirenden van, mint a balkormányos angol TVR sportkupé 2792 cm³-es, V6-os, benzinbefecskendezős motorral. Arra is érdemes figyelni, hogy a Ford Fiesta „GL" kivitelben, egyliteres 29 kW (40 LE), és 1,3-as (49 kW/66 LE) teljesítményű motorral, mint luxusváltozat, éppen erre a kiállításra jelent meg. A könnyűfém keréktárcsa – Audi 250 Turbo típus –, valamint a fronthajtás igényei szerint tervezett, ötfokozatú váltóval egybeépített keresztirányú motor – mint amilyen a rajzon látható Lancia Delta blokkja – sem ritka jelenség a modern autótechnikában

képesek elérni. Az új összetételű hajtóanyagok, a gazdaságosabb energiaforrások (elektromosság) általános alkalmazásáig a gépjármű-tulajdonosoknak még bizonyára gyakorta kell nadrágszíjukon új lyukat fúrniuk.

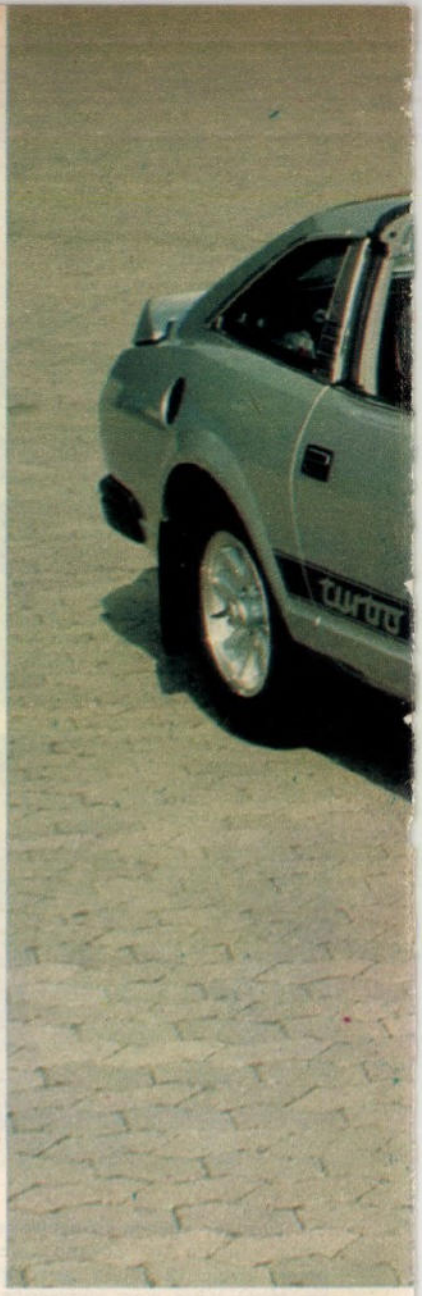
A vásárlóközönséget biztató tervek egyik cégnél sem hiányoznak. Azzal viszont gyártó és vásárló egyaránt tisztában van, hogy egy-egy újabb modell teljes befutásáig, a kísérletezéstől a megvalósításig, általában 7–8 esztendő telik el. Ez hosszú idő.

A szalon „sztárjai": a Lancia Delta – amely most kapta meg „Az év autója" címet –, azután az Opel Kadett, majd a Volkswagen rövid időn belül is remekül bevált Jetta típusa és a Peugeot cég feljavított 504-ese, amely most az 505-ös számot viseli.

Az európai piacot már eddig is alaposan elárasztó japán cégek nem jöttek üres kézzel Brüsszelbe. A Toyota Corolla és a Mitsubishi Lancer új karosszériát öltött – mondhatnánk, európai ruhában divatozik. E kocsik legtöbbjének sikere abban rejlik, hogy fogyasztásuk – a lehetőség szerint – csökkent, súlyuk könnyebb lett, és a fronthajtás lényegesen jobb úttartást eredményez számukra.

Jelen voltak természetesen a luxustípusok is. A fényűző eleganciát sugárzó Jaguárok, a Bentley, Maserati, Alfa-Romeo, Mercedes különlegességek éppúgy, mint az Opel nagy kocsijai, a Senator, a Commodore, valamint Monza feliratosok. Falánkságuk miatt azonban





csak a kivételezettek figyelmét hívták fel magukra.

Az árak – s ez természetes – óriási szerepet játszanak a kocsik vételénél, így nem csoda, hogy a Nyugat-Európában már évek óta jól bevált Ladák továbbra is sok-sok vevőt vonzanak. Az 1200-as Lada belgiumi ára 84 600 frank, s ez az összeg itt a mérsékelten keresők számára is előteremthető. A Scaldia cég, mint képviselet – jól számított. A Benelux államokban – rövid időn belül – számottevő piacra találtak a szovjet kocsik. Forgalmuk 1979-ben az előző jó esztendőhöz viszonyítva is 18,6%-kal emelkedett.

A kiállítás sok új terepjárót – ez most itt is nagy divat! – mutatott be. Mi tagadás, áruk elég borsos. A Scaldia gyár ezen a területen is sikert érhetett volna el. A tavaly forgalomba került Niva után most az igen tetszetős külsejű 1197 cm^3-es, léghűtéses kiskocsival, a LUAZ-zal csábítgatta a látszólag gyorsan kötélnek is álló vevőket. Ám, minek? – teszik fel jogosan a lapok a kérdést; a Scaldia gyár ugyanis ezt a kocsitípust a Benelux államokban mégsem kívánja forgalomba hozni. Kár...

A Brüsszeli Autószalon, mindent egybevetve, ebben az esztendőben is hatalmas sikert ért el. Közel 800 ezer látogatót fogadott. Végül is 16, eddig sehol nyilvánosságra még nem került gyártmányt – tehát itteni újdonságot – vonultatott fel. Úgy is fogalmazhatok, hogy 41 volt azoknak a típusoknak a száma – autók és motorkerékpárok –, melyeket az európai közönség első ízben most itt láthatott.

Egy autó- és motorszalon sikeréhez mi kell még több?... De hogy a terhek viselését meddig bírja az autójába szerelmes rajongó, erre a kérdésre a Brüsszeli Szalon sem volt képes válaszszal szolgálni.

„Ha kedd van, akkor ez Belgium"





A sikeres terepjárók közül az egyik népszerű, bár meglehetősen drága tipus a Mercedes és Puch jelvénnyel egyaránt forgalomba kerülő „G" kocsi, amint éppen sziklamászás közben bizonyitja, hogy mi mindent tud. Aztán a japánok kínálatából egy igazán szépnek és jónak tartott sportkocsi, a Datsun 280 ZX, amelyről most csak annyit, hogy végsebessége 195 km/h, majd pedig a kis japánok közül a Daihatsu Charade 993 cm^3-es, 6–10 liter/100 fogyasztással, és mégis 140-es sebesség elérésére hitelesitve

HUNGARO SZERVIZ

**KEVESEBB BENZIN IS ELÉG,
HA A MOTORBAN MIND ELÉG!**

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimatizáljuk üzemanyag-fogyasztását

– elektronikus fogyasztásmérés

– elektronikus motortesztelés és beállítás

– CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003

**Kilométerórák,
autó-időórák, indítómotorok,
dinamók és generátorok
javítását
a lakosság részére is
vállaljuk.**

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

1137 Budapest, Pozsonyi út 30.
Telefon: 203-011
Nyitva: naponta: 7.30-tól 15 óráig,
szombaton: 12 óráig

ÓRÁSOK SZÖVETKEZETE

TRAUBISODA

A természet ajándéka!

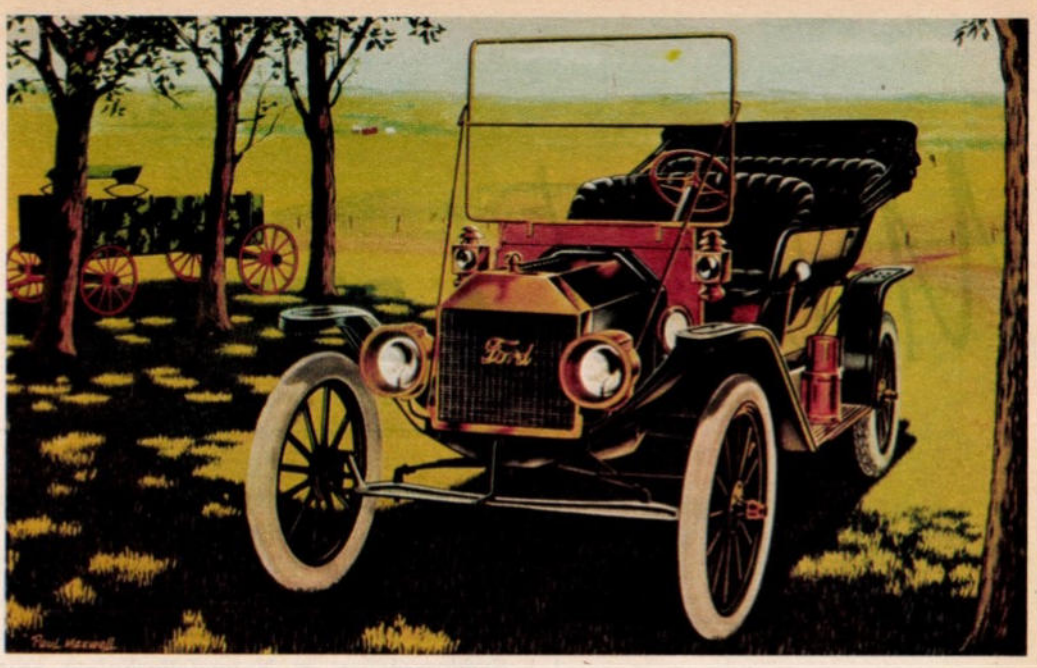


RÉGI AUTÓ

– amelynek különféle változatait 1908-tól 1928-ig több mint 15 millió példányban ontották Henry Ford amerikai gyárának futószalagjai. Számunkra is sokat jelentenek ezek a konstrukciók, hiszen ismeretes, hogy a magyar származású Galamb József tervei szerint készültek. Ezen a rajzon az első kivitelű

1908-as FORD T-MODELL

látható, és mögötte egy korabeli „fogatolt" jármű, amelyet valóban felváltott az egyszerű építésű, könnyen kezelhető, négyhengeres, vízhűtéses motorral hajtott híres Ford-kocsi.



MODELL



Az 1978-as Monte-Carlo Rallye mezőnyének egyik sikeres tagja volt a 31-es rajtszámot viselő Opel Kadett GT/E jelű típus, amely a rendkívül nehéz küzdelem során végül is mint kategóriagyőztes futott át a célvonalon.

A kétliteresek csoportjában jeleskedő, több mint 115 DIN lóerősként ismert, 190 km/h végsebességű kocsit idézi fel a francia Soido cég 1:43 léptékű autócskája.

BÉLYEG ÉS KERÉK

A Szovjetunió postája 1960-ban bocsátotta ki azt a négycímletű bélyegsorozatot, amely a nyitánya volt azoknak a későbbiekben kiadásra került – az orosz és szovjet autóipar termékeit bemutató – sorozatoknak, amelyeket annak idején rovatunkban mi is bemutattunk. Most a teljes, 1960. évi autómotívumú bélyegsort mutatjuk be. (A Zumstein katalógusban 2370-2373. sz. alatt.)

A 25 kopejkás címlet képén a nagy építkezéseknél használatos MAZ–530-as típusú tehergépkocsit láthatjuk. A 40 kopejkás bélyeg az 1960-as évek népszerű Volga személygépkocsiját szemlélteti, a 60 kopejkás bélyeg pedig az ugyancsak széleskörűen elterjedt Moszkvics 407-es típust ábrázolja. A sorozat záróértékén a nagy szovjet autóbuszcsalád egyik tagját, a LAZ–697-es Turisztot láthatjuk.

Dr. Jasinszky István



Mit tud A BIZTONSÁGI ÖV?

„Január 1-től a Német Demokratikus Köztársaságban is kötelező a személygépkocsik első ülésén a biztonsági öv használata. Íly módon Európában — Magyarország és az NDK mellett — Csehszlovákiában, Dániában, Franciaországban, Görögországban, Hollandiában, az NSZK-ban, Norvégiában, Olaszországban, Svájcban, Svédországban és Nyugat-Berlinben vezették be a biztonsági öv használatát."

(Újsághír)

Az NDK-ban meggyőző érveket vonultattak fel, hogy bebizonyítsák az öv életmentő szerepét. Ezért — és hogy megnyerjék a kételkedő újságírókat — érdekes kísérletre hívták a sajtó képviselőit a zwickaui Trabant-gyárba. A kísérletről, az ütközéspróbáról az Illustrierte Motorsport című lap számolt be.

A gyárban egy Trabant szakszerű összetörését készítik elő. A kocsi volánjánál próbababa ül, gondosan becsatolva. Az autó 50 kilométeres sebességgel száguld a betonfalnak. A kocsi első része összetörik, a próbababa viszont „egészséges" marad, a biztonsági öv megóvta attól, hogy a kormányszekrényre vagy a szélvédőre zuhanjon.

És nálunk, Magyarországon? Már alig kérdezzük, mire jó a biztonsági öv. Arra, hogy bekapcsoljuk — mi sem természetesebb. Megszokott autós ruhadarabbá vált. Olyannyira, hogy gyors érdeklődésünkre a megkérdezett autósok pontosan meg sem tudták mondani, mióta kötelező a viselése.

Hosszú évek vizsgálatai bebizonyították, hogy a balesetek 60 százaléka frontális ütközés — írja az NDK-beli lap. A frontális ütközéskor 68 százalékban másik kocsinak, 17 százalékban teherautónak, 13 százalékban pedig merev akadálynak (fának, oszlopnak) ütköztek a személyautók. Ugyanebben a sorrendben 29, 26 és 40 százalékban halálos áldozatot követeltek a szemből ütközések.

Frontális ütközéskor a hirtelen megálló autóban a bennülők előretartó mozgása folytatódik, és ha nincsenek bekapcsolva, előre, vagy az úttestre zuhannak. Senkinek sem lehetnek olyan reflexei, hogy kézzel-lábbal felfogja az ütés erejét. A testsúly 40-szeresét meghaladó erőre lenne ehhez a mutatványhoz szükség. (Az 50 km/órás sebességgel való ütközés olyan hatással van, mintha valaki 10 méter magasból — egy ház harmadik emeletéről — zuhanna le autójával.)

Lassan három esztendeje, 1977. július 1. óta ellenőrzik a rendőrök a magyar utakon, bekötöttük-e az öveket. Magánellenőrzést magunk is tartottunk. Egy lassú haladásra kényszerített autósor száz személykocsiját figyeltük. 21-ben vagy a vezető, vagy a mellette ülő utas, vagy mindketten elfeledték bekötni magukat. E kocsik több mint felének állami rendszáma volt.

Az öv másfajta ütközésekkor is életmentő — folytatódik a lap érvelése —, például, amikor a kocsiból zuhan ki valaki. A baleseteknél kiesettek 40 százaléka hal meg, a ki nem zuhantaknak viszont csak 1 százaléka. Az öv megakadályozza az útra zuhanást.

Az „útvonalról való letérés"-nek nevezett balesetfajta a tapasztalatok szerint a legsúlyosabb következményekkel jár. E baleseteknél a sérülések súlyossága az övet nem használóknál kétszer olyan magas, mint a becsatolt autósok esetében.

Ki tudná megmondani, hányan lehetnek, akik megcsavarodott övet vesznek magukra, lazán „gombolják be", hányan, akik a csatlakozó helyett zsebükbe rejtik a öv végét? Magánszámolásunkkor azt sem tudtuk ellenőrizni, hány utas álcázza az ölbe végződő övet fölébe csúsztatott cókmókokkal.

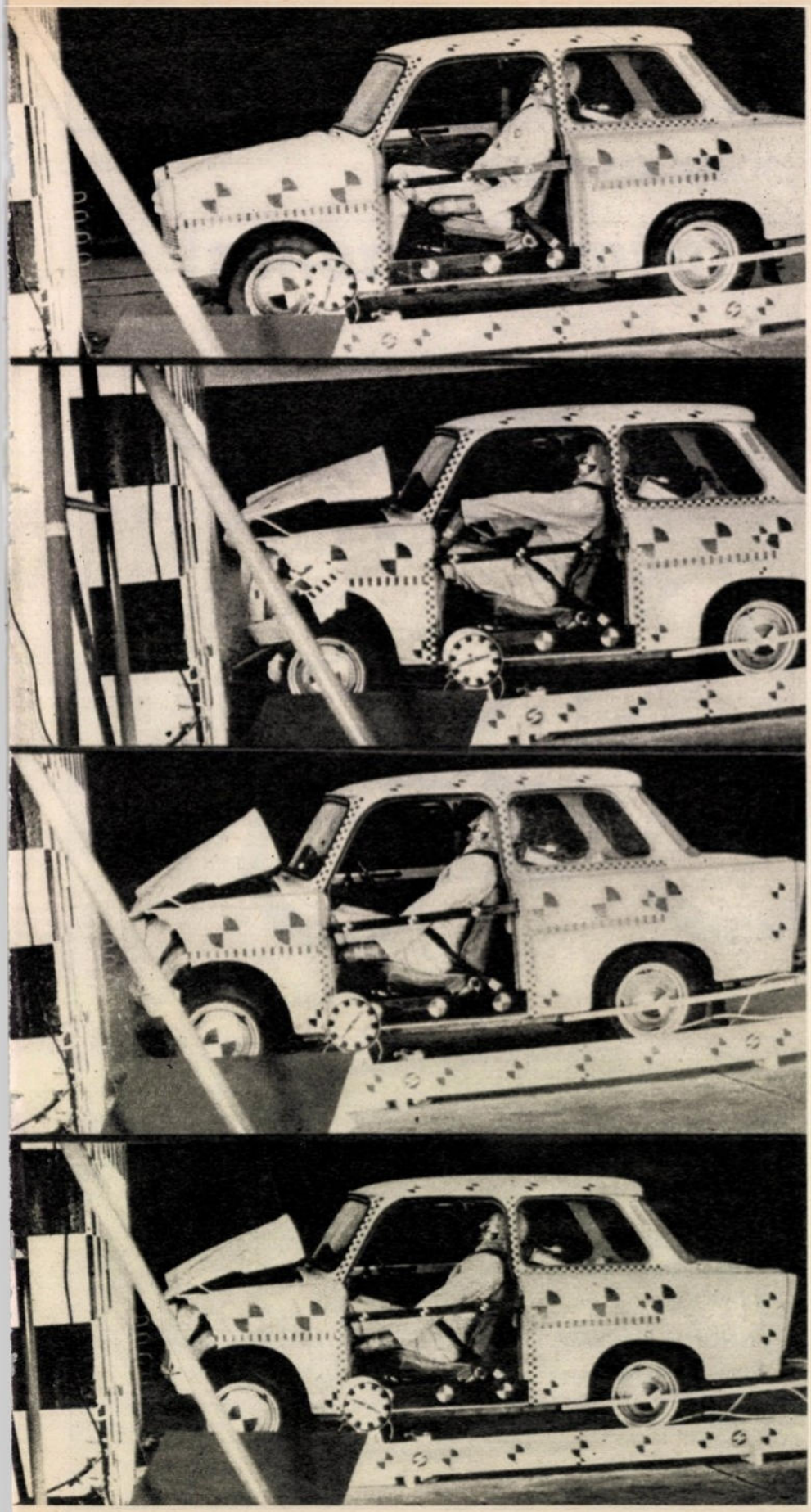
Akkor használjuk helyesen az övet, ha:

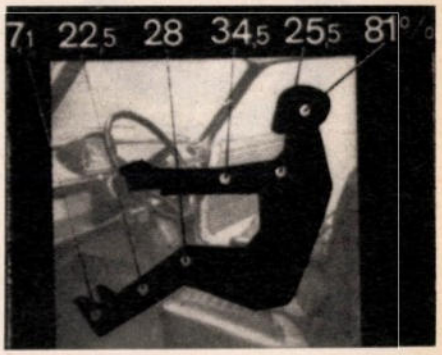
- az öv teljesen a testre simul, nincs megcsavarodva,
- zárópecke beugrik a zárba,
- a tenyeret a mellkas és az öv közé lehet csúsztatni,
- az öv rézsutos szára a vállat és nem a nyakat érinti.

A leggyakoribb hiba: az övet túl lazán hagyva csatolják be.

Az NDK-ban évente mintegy 54 ezer közúti balesetet jegyeznek fel. Ezek során 47 ezer különböző fokú személyi sérülés és 2000 esetben halálos sérülés történik. A nemzetközi tapasztalatok alapján megállapítható, hogy a biztonsági övek segítségével a súlyos és életveszélyes sérüléseknek legalább 80 százaléka megelőzhető. Az övvel különösen a frontális és az oldalösszeütközések által bekövetkező súlyos sérülések váltak ritkábbá.

Nemzetközileg mindinkább az automata biztonsági öveket használják. Ez bizonyos kompromisszumot jelent a kényelem és a biztonság között. Az NDK-ban is lépésről lépésre sor kerül az automata övek bevezetésére. A Wartburg 353-assal kezdődik, aztán a Trabanttal folytatódik. Addig a hárompontos hagyományos övet gyártják, az eddiginél jobb minőségben. E konstrukcióból fejlesztik ki a személy-





A be nem csatolt vezető sérülési esélye



A balesetek összehasonlítása a személysérülések szerint. A fehér vonalak a becsatolt, a feketék a be nem csatolt utasok számát mutatják könnyű, közepes és súlyos sérülések alapján

● Az ütközéspróba mozzanatai. A becsatolt próbababa biztosan ül a helyén

kocsik hátsó üléseinek két- és hárompontos biztonsági öveit. Ma a hátsó ülésen használható övet csak a Wartburg számára gyártanak az NDK-ban.

Indulás előtt egy mozdulat a biztonsági övért — ennyi kell, hogy javuljon az utak biztonsága — fejeződik be az Illustrierte Motorsport cikke.

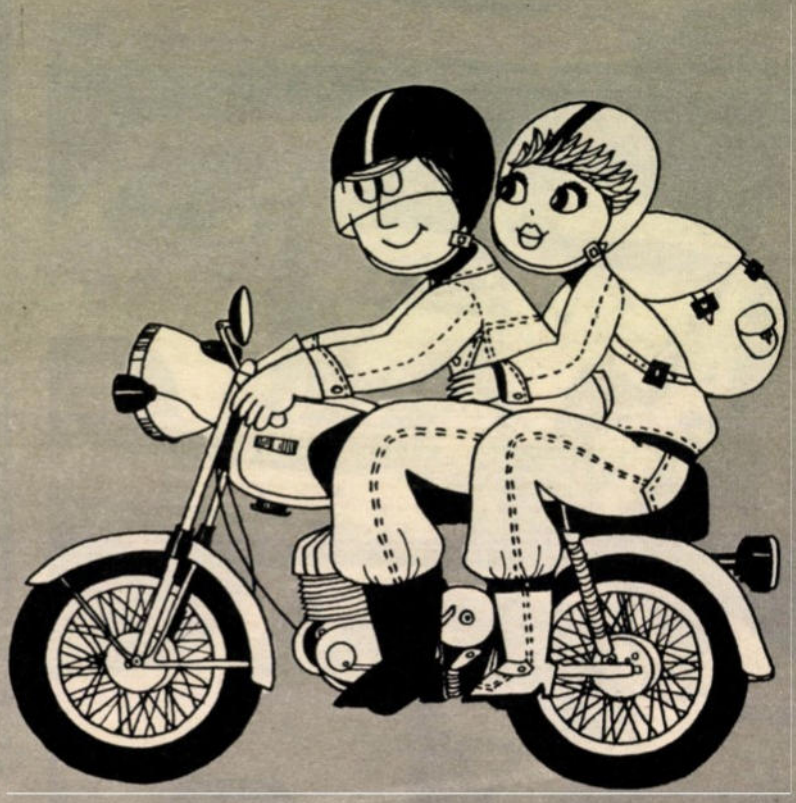
És nálunk? A baleseti statisztikák meggyőzően igazolják, hogy az első két ülésen autózók kétszeres veszélyt vállalnak, ha nem csatolják be magukat. 1978-as adatok szerint a balesetet szenvedett vezetők 4,2 százaléka, az első ülésen utazóknak 4.9 százaléka halt meg azok közül, akik bekötötték magukat. Az öv nélkül ugyanez az arány 8,3, illetve 7,9 százalék. A balesetkor a személyautók vezetőinek 18, a mellette utazóknak 16 százaléka becsatolt öv nélkül autózott...

F. A.

MOBIL
JÁRMŰ ÉS ALKATRÉSZ KERESKEDELMI VÁLLALAT

MOTORKERÉKPÁR-TULAJDONOSOK!
IDŐBEN KÉSZÜLJENEK FEL

a tavaszi szezonra!



Külföldi motorkerékpár-alkatrészek nagy választékával várja Önöket a

JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZ
Budapest VI., Jókai utca 26.

Pannónia motorkerékpár-alkatrészek nagy választékban kaphatók a

PANNÓNIA MÁRKABOLTBAN
Budapest VI., Nagymező u. 37.

A kiskereskedelmi boltok megrendeléseit várja a

MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA
Budapest VI., Jókai utca 21.

Jótállás új motorkerékpárra

Egy vidéki olvasónk tavaly új motorkerékpárt vásárolt. Alig néhány héttel a vétel után két alkalommal is ki kellett cserélni a kilométerszámlálót. Hibássá vált a dinamó, és a kuplung minden sebességfokozatban rángatott. A helyi szerviz vállalta a javítást, ami pontosan egy hónapig tartott, de csak arra volt jó, hogy a motorral alig 500 métert lehessen menni. A javítás további egy hónapot vett igénybe, de a motorkerékpár csak két hétig volt jó. Ekkor a tulajdonos egy budapesti szerviznél kísérletezett, ahol már alaposabb munkát végeztek, mert augusztus 27-től október 27-ig tartott a javítás és annak eredményeként sikerült is a hazautazáshoz szükséges 205 km-t megtennie, igaz, hogy az út felétől már ismét rossz sebességváltóval.

Hazaérkezése után megnézte, mi baja lehet a járműnek, de csak annyit tudott megállapítani, hogy az eredeti kuplungot egy gyengébb minőségűvel cserélték ki, és a kuplungházat hegesztették.

Irány újból Budapest! Indulás előtt azonban az álló motorkerékpár első kerekének nekiütközött egy — a parkolóhelyre beálló — Wartburg, és felborította. Az első pillantásra nem volt látható más kár, csak a visszapillantó tükör letörése. Bár az autó vezetője a felelősségét elismerte, nem állítottak ki a biztosító számára káreset-bejelentőlapot. Elmentek a közeli szövetkezeti áruházba, ott a károkozó megvásárolta a tükröt, majd közösen felszerelték a motorra és barátságban elváltak egymástól.

Olvasónk ezután elindult Budapestre, hogy bejelentse újabb javítási igényét. Indulás után azonban megállapította, hogy az eldőlés folytán az első teleszkópvilla rugózása, valamint a kerekek felfüggesztése is károsodott. Felkereste a személyautó vezetőjét, akivel együtt kiállították a kárbejelentést, majd ezzel együtt ment el a biztosítóhoz, ahol a kárfelvétel eredményeként 1100 forintban állapították meg a kár összegét. Ez az összeg ténylegesen fedezte a helyreállítás költségét, de a számla bemutatása után a biztosító a kifizetést megtagadta. Indoklásul azt állította, hogy a hibák nem a személyautóval történt ütközés és eldőlés következményei.

Olvasónk azt kérdezi, van-e lehetősége ezután arra, hogy a jótállás alapján, a változatlanul hibás alkatrészek cseréjét kérje és ha igen, kitől. További kérdése: a személyautóval történt ütközés folytán bekövetkezett kárának megtérítését a biztosítótól, vagy a károkozótól kérje-e? És hogyan bizonyíthatja be, hogy a kár valóban úgy következett be, mint ahogy azt a károkozóval közösen leírták?

Válaszunkat két részre kell bontani:

Elsősorban a jótállási igénnyel, annak érvényesítési módjával foglalkozunk.

A motorkerékpár, mint tartós fogyasztási cikk jótállásának legkisebb kötelező mértékéről a 4/1969. (III. 19.) BkM—KGM—KipM—KkM—NIM számú együttes rendelet intézkedik. Erről a rendeletről már gyakran írtunk lapunkban is, de főként csak a négykerekűekkel kapcsolatban. A személyautóra vonatkozó korlátozó előírások a motorkerékpárokra azonban csak részben állnak, így — a levélben foglaltak szerint — csereigénye több előírás szerint is megalapozott.

A közölt tényállás alapján a motorkerékpár javítását több alkalommal is megkísérelték — bár nem mindig volt azonos a hiba. Az említett rendelet 4. § (1) bekezdése c) pontja szerint a vásárló kívánságára azonos típusú új termékre kell kicserélni a motorkerékpárt, ha az már öt esetben javításra került és ezt követően újabb meghibásodás jelentkezik.

De fennáll a cserekötelezettség azon az alapon is — amely már a személymélyautóra is vonatkozik —, hogy a javítás 60 napnál hosszabb időt vett igénybe. E vonatkozásban még jótállásánál állandóan visszatérő — megalapozatlan — kifogás sem jelentkezhet, hogy csak akkor van cserekötelezettség, ha a jármű szervizben áll 60 napig. Hiszen, mint írja, augusztus 27-től október 27-ig tartott motorkerékpárjának hatodik javítása. Arról nem is szólva, hogy a hibák azonosak voltak. Márpedig azonos hiba esetén, még ha azt többször is javítják, az első ízben történt bejelentéstől a teljes kiküszöböléséig terjedő időt kell számításba venni. Ez pedig nem haladhatja meg a hatvan napot.

Ilyen körülmények között már nem érdekes, hogy a javítás során az eredeti kuplungcsapágyat egy gyengébb minőségűvel cserélték ki és az sem, hogy hegesztéssel pótolták az új alkatrészt. Ha a motorkerékpár a javítások eredményeként rendeltetésszerűen használható is lenne, a cserekötelezettség változatlanul fennállna, mert a Polgári Törvénykönyv 306. § (2) bekezdésében foglaltak szerint a vevő az áru kicserélését is kérheti, kivéve ha a hiba rövid időn belül értékcsökkenés nélkül kijavítható. Ha értékcsökkenés mutatkozik a javítás után, a vevő vagy cserét kérhet, vagy árleszállítást.

A csereigényt annál a vállalatnál (szövetkezetnél) kell bejelentenie, ahol a motorkerékpárt vásárolta és ha a felszólítás eredménytelen maradna, a pert is ezen vállalat ellen kell megindítania.

További kérdése: milyen következményekkel jár az időközben bekövetkezett ütközésből előállott kár. Ez nem befolyásolja a csereigényt, de a motornak a javítás után is megmaradó értékcsökkenését az új motorkerékpár kiadásakor meg kell fizetnie a vevőnek. Ezt az értékesítő vállalat jogosan követelheti.

Amennyiben a levélben leírt hibák az ütközés következtében állottak elő, az értékcsökkenést az Állami Biztosító tartozik megtéríteni, mégpedig a kárt okozó Wartburg üzembentartójának felelősségbiztosítása alapján. Miután a kárt okozó elismerte vétkességét, az Állami Biztosítónak kell bizonyítania, hogy a kár nem az ütközés következménye. Nem elég azt tagadni, hanem bizonyítani kell. Ha mégsem fizetne, az Állami Biztosító ellen célszerű megindítani a pert. De perelheti közvetlenül a kárt okozót is az annak lakóhelye szerinti illetékes járásbíróságnál.

A perrel nem kell megvárnia, milyen összegű értékcsökkenést állapítanak meg, mert a per már az eddigi javításért kifizetett 1100 forint megfizetése iránt is megindulhat.

DR. SZŰCS FERENC



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Ellenvélemény

Lapunk 1979/23. számában jelent meg Olaszy Gábor, az MTA Nyelvtudományi Intézet Fonetikai laboratóriumának munkatársa tollából az „Akusztikai vizsgálatok és a közlekedésbiztonság" című cikk. Olvasóink közül feltehetően sokan emlékeznek még erre a kétoldalas tanulmányra, amelyben a szerző a címben szereplő vizsgálatok jelentőségéről írt. Felelevenítve egy megtörtént közlekedési baleset körülményeit, amely dokumentatív értékű eredményt ad, s amely az ilyesfajta balesetek felelősség-megállapításakor akár perdöntő értékű is lehet, hiszen — írta a szerző — az ilyen bizonyítási kísérletek végrehajtása ugyanolyan járművekkel, azonos napszakban, és azonos sebességgel történik.

Szerkesztőségünkhöz írt levelében Del Medico Mihály (Budapest XIV., Handzsár u. 6.) olvasónak más a véleménye a kérdéses ügyről, mint Olaszy Gábornak.

Íme, olvasónk levele:

Arról sajnos nem tett említést a szerző, hogy vajon ugyanolyanok voltak-e az egyéb körülmények, és ugyanazokkal a gépkocsivezetőkkel rekonstruálták-e a balesetet. Példaként, mint vitás esetet tekinti a 79 augusztusában történt halálos kimenetelű balesetet, ahol hivatalos hírek — rádió és újság — szerint egy 30 éves budapesti lakos által vezetett 156-os jelzésű autóbusz összeütközött a II., Szilágyi Erzsébet fasor—Pasaréti út kereszteződésében egy, a megkülönböztető jelzését szabályosan használó mentőautóval ...

Az AM cikkében ugyan nem írja azt a szerző, hogy az autóbusz vezetője a hibás, csak „kimondható"-nak tartja, hogy az „autóbusz vezetője a sziréna hangját az ütközési ponttól visszaszámított 35—38 méter között hallhatta meg".

Ez a „hallhatta" szó az olvasóban olyan benyomást kelt, mintha a kísérlet végrehajtói sem lennének ebben biztosak. Arról nem is szólva, hogy a bizonyítási kísérlet helyszíni vázlatában csak „feltételezett ütközési pont" szerepel. Mivel az ütközéskor a mentő felborult, nem állapítható meg pontosan az ütközési pont, csak feltételezik, és ilyen vitás esetekben néhány méteren is sok múlik, de ezek ellenére az eredményt perdöntő értékűnek fogadják el.

Kiderül a cikkből az is, hogy a vitás ügyek bizonyítási kísérletének végrehajtása tanúkkal — mint ebben az esetben is —, „elég nagy hibaszázalékot rejt magában, mert a kérdéses baleseteknél másodpercnyi, sőt annál kevesebb idők pontos megállapításáról kell dönteni. Nem is szólva arról, hogy a hatósági tanúk hallásélessége is különböző lehet."

Olyan baleseteknél tehát, ahol a felelősségmegállapítás vitás, és ezért elrendelnek egy bizonyítási kísérletet, ahol f e l t é t e l e z e t t ütközési pont van, amelyre alapszik az, hogy milyen messze volt a busz, amikor a mentő elkezdett szirénázni; és eleve tisztában vannak avval, hogy a kísérlet végrehajtása elég nagy hibaszázalékot rejt magában, akkor elfogadható vajon ez az eredmény dokumentatív, perdöntő értékűnek?

Az előbb említett kereszteződésben villanyrendőr van. Az autóbusz 55,3 km/h sebességgel, zöld jelzésre haladt át; míg a mentőautó 60 km/h sebességgel, piros jelzésre. Ez azt jelenti, hogy az autóbusz mp-enként 15,36 métert, a mentőautó pedig 16,66 m-t tett meg. Az pedig lehetetlenség, hogy valaki egy 60 km/h sebességgel haladó járműből — még ha megkülönböztető jelzést is használ —, a piros jelzés ellenére, beláthatatlan kereszteződésben, meg tudjon győződni arról, hogy nem veszélyezteti-e a vagyon- és életbiztonságot. Pontosabban, ha már észrevette, hogy veszélyezteti, aminek nem lett volna szabad megtörténnie, akkor már nem tud tenni semmit a veszély elkerülésére.

Ennek csak annyi köze van a cikkhez, hogy ha egy tanú csak egy mpnyit téved, amiért nem hibáztatható, akkor a két jármű már 32 méterrel közelebb van egymáshoz. Ha ilyen lényeges adatokat nem tudnak pontosan rekonstruálni, ezek ellenére vajon az eredmény mégis perdöntő értékű lehet-e?

Az egyéb körülmények alatt olyan zajokra gondolok, amelyek természetesnek tűnnek az emberi fül számára, ezért senki sem tulajdonít nekik nagy jelentőséget, tehát nincs az ilyesmire tanú.

Először is, a bizonyítási kísérletet „ugyanolyan járművekkel, azonos napszakban, és azonos sebességgel" játszották le. Ha ugyanolyan típusú is mind a két jármű, még ez sem jelentheti azt, hogy műszaki állapotuk is ugyanolyan, mint a baleset bekövetkezésekor volt. Gondoljunk csak arra, mikor egy autóbuszban elkezd nyikorogni egy ékszíj, amelynek hangját a vezetőfülke szigetelése átereszti, vagy a vezetőfülkén belül, a műszerfal valamelyik része elkezd zörögni (és ez elég gyakori mindenfajta autóbuszon), akkor az elnyeli a sziréna hangját, legalábbis annak egy részét, de mindenesetre nehezíti, csökkenti a meghallás lehetőségét. Ezt pedig nem lehet visszaadni ugyanúgy, mint a balesetkor volt.

Az autóbusz utasteréből is bármilyen zaj zavaró hatással lehetett a vezetőre, habár ez csak magában nem nagy jelentőségű, de más zajjal együtt nem elhanyagolható (pl.: gyermeksírás).

A Szilágyi Erzsébet fasoron zártpályás villamos is közlekedik. A baleset időpontjában ott közlekedő régimódi villamosok elég nagy zaj adására képesek, és ezzel is csökkenteni tudták a sziréna hangjának időbeli meghallását. De akár a villamos is rácsöngethetett valakire, vagy egy másik jármű hangjelzéssel kerülhetett el egy veszélyhelyzetet s ezzel is zavaró hatást kelthetett.

A cikkben szereplő képen is jól látható, hogy az autóbusz párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten haladt, amiből az következik, hogy mellette, vele egy irányban, vagy vele szemben haladhatott egy olyan jármű, amelyik a szokásosnál nagyobb zajjal közlekedett, s ez is nagymértékben elnyelhette a sziréna hangját.

A kereszteződés mellett van a Budapest-szálló parkolója„ ahová a vendégeket szállító buszok rendszeresen tolatással szoktak beállni, tolatás közben dudálva igyekeznek elkerülni a veszélyt. Ezek a dudálások pedig nagyon zavaróak a közeli forgalomban levő járművek számára.

A bizonyítási kísérletet ugyanolyan járművekkel, azonos napszakban és azonos sebességgel játszották le, de figyelmen kívül hagyva az egyéb körülményeket.

Arról sem szabad megfeledkezni, hogy csak akkor adhat reális eredményt egy ilyen kísérlet, ha ugyanaz a két vezető hajtja végre, mint a balesetkor, ám ez a cikkből nem derül ki.

Ha pedig valaki megy az utcán, akár gyalog, akár járművel, és szirénahangot hall, akkor pár másodperc eltelik, míg megállapítja merről is jön a szirénázó jármű, és ez alatt a rövid idő alatt, még ha fékez is, a járműve halad.

Az előzőekben felsorolt észrevételeim miatt szerintem kétséges, hogy „kimondható"-nak szabad-e nevezni azt, hogy „az autóbusz vezetője a sziréna hangját az ütközési ponttól visszaszámított 35—38 méter között hallhatta meg" — ahol az ütközési pont csak „feltételezett" — és „dokumentatív perdöntő értékűnek" lehet-e nevezni az eredményt.

A sokakat foglalkoztató témát a magunk részéről — és minden bizonnyal az eredeti cikk szerzője részéről is — természetesen nem tekintjük lezártnak olvasónk levelének közreadásával. Ellenkezőleg! Szívesen vennénk, ha minél többen írnák meg ezzel kapcsolatos észrevételeiket, mindennapos tapasztalataikat.

ZENTAI FERENC

Nem hibás működés – tervszerű programozás

Az Autó—Motor november 22. számában az Autósoknak című rovatban „Az új felüljáró" címmel cikk jelent meg, amely a Rákosszentmihályt Zuglóval összekötő Fogarasi úti felüljáró XIV. kerületi (Csertő u. felőli) oldalán a forgalomirányító lámpát hibásnak minősíti.

Az állítólagos hibás működés abban áll, hogy a felüljáró felől a Csertő utcába balra kanyarodók ugyanakkor kapnak szabad jelzést, mint a szembejövő — a felüljáró felé egyenesen haladó — forgalom.

A fenti jelenség nem hibás működés, hanem tervszerű programozás eredménye. El kell mondani, hogy a közúti forgalomirányítás hazai gyakorlatában máshol is alkalmazzuk ezt az irányítási formát. Például a XII. ker. Szilágyi E. fasor—Kútvölgyi út kereszteződésében.

Lehetőséget ad erre az 1/1975. (II. 5.) KPM—BM együttes rendelete (Kresz). A 9. § (4.) bek. a) pontja szerint: „a kör alakú... zöld fény szabad utat jelez: ha jelzőtábla nem tiltja, az erre vonatkozó szabályok megtartásával egyenesen, valamint jobbra vagy balra bekanyarodva tovább szabad haladni."

A 31. § (5.) bek. c) pontja: „A balra bekanyarodó járművel elsőbbséget kell adni az ellenkező irányból (szemből) érkező, egyenes irányba továbbhaladó vagy jobbra kanyarodó járműnek."

A felsoroltakat a KPM—BM rendelet végrehajtási utasítása a 2/1976. (II. 29.) KPM-rendelet 31. § (2) bek. a) pontja a következők szerint értelmezi jelzőlámpás csomópontokra: egyidejűleg szabad jelzést kaphatnak a kör alakú zöld jelzésre balra kanyarodó és a vele szemből érkező járművek; ilyen esetben a szemből érkező forgalom nyíl alakú zöld jelzést nem kaphat.

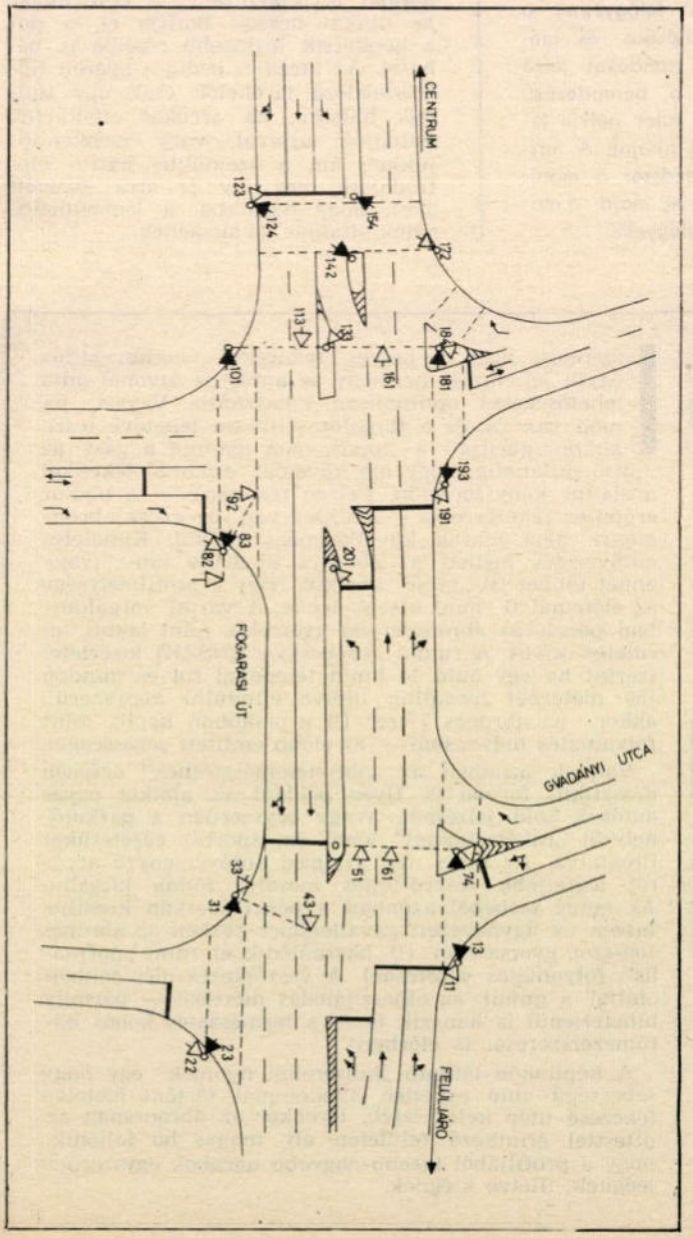
A kérdéses csomópontokon a kör alakú zöld jelzésre balra kanyarodó járművek vezetői sokszor szabálytalankodnak, nem tartják be a Kresz fenti rendelkezéseit, nem adják meg az elsőbbséget a szemből egyenesen haladóknak.

A „tele zöld" típusú forgalomirányítást a fővárosban eddig viszonylag kevés csomóponton alkalmaztuk. Ennek oka több helyen a direkt balra kanyarodás kényszerű letiltása, s ezzel együtt bizonyos mértékű túlszabályozás.

A keletkező torlódások arra késztetik a forgalomszervezőket (külföldön is), hogy — a lehetőségeken belül — csökkentsék a csomópontokon a fázisok (külön idejű zöld jelzések) számát, egyszerűsítsék, s egyben nagyobb szabadságfokúvá tegyék az irányítást.

Az ilyen kereszteződésekben a balra kanyarodóknak nem kell hosszú ideig várakozni rövid zöld jelzésükre, hanem az egyenesen szemből érkezőkkel együtt jelentősen több zöld időt kapnak, így továbbhaladhatnak a szemből jövő forgalom réseiben is. Összességében tehát mindkét irányból érkezők szabadságfoka és egyben felelőssége is növekszik.

Visszatérve a jelzésképi vonatkozásokra: Ha a balra kanyarodónak elsőbbséget kell adnia a szemből jövő járműnek, akkor a jelzőlámpa zöld fénye csak kör alakú, ún. „tele zöld" lehet. Az egyenesen haladóknak is megadja a jelzőlámpa az irányítási stratégiára vonatkozó információt





Ha ön egyenesen halad és kör alakú zöld jelzést kap, akkor ugyanabban az időben, kapja a szabad jelzést a balra kanyarodó jármű vezetője is. Az ilyen helyeket óvatosabban kell megközelíteni. Ha például autóbusz szeretne balra kanyarodni: lassíthat, megadhatja neki az előnyt. Sajnos sok járművezetőben hibás berögződés alakult ki, ha szabad jelzést kapnak akkor azt minden fenntartás nélkül elfogadják.

Megdöbbentő, hogy néhány járművezető a zöld jelzés felvillanása után minden körültekintés, óvatosság nélkül — szinte becsukott szemmel — hajt át a kereszteződésen. Rendkívül veszélyes szokás ez, ami ellen következetesen kell küzdenünk mindnyájunknak.

Kérjük az AM-t, hogy ilyen csomópontok irányítási módjának ismertetésével legyen segítségünkre e hibás gyakorlat legyőzésében.

PARÓCZI JÁNOS
a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóság mérnök-főelőadója

a VW terveiből

A Volkswagen cég szerint a jövő gépkocsija három egymástól különálló elektronikai berendezéssel fog rendelkezni, amelyek mindegyike saját mikroprocesszorára épül majd. Az úgynevezett „vezetői információs központ" fogja helyettesíteni és kibővíteni a jelenleg használatos műszerfalakat. Ez a rendszer információt fog nyújtani a gépkocsi teljesítményéről, sebességéről és még számos más eseményről, mégpedig számos kivetítő tábla használatával. A második elektronikus rendszer, amelyet a gépkocsi elektronikai központjának is nevezhetünk, többek között egy olyan berendezést is tartalmaz majd, amelynek segítségével enyhíteni lehet a baleseti sérüléseket. Ez a központ egy olyan érzékelő szerkezettel van ellátva, amelyik állandóan figyelemmel kíséri a gépkocsi gyorsulását: amikor pedig a gépkocsi erőteljesen lelassul, és ezzel azt jelzi, hogy összeütközésre kerülhet sor, az elektronikai központ beindítja a gépkocsi passzív védekezési mechanizmusát. Például olyan légpárnákat nyit ki, amelyek az összeütközés roncsoló hatásától védik a gépkocsiban ülőket – írja a New Scientist.

Az elektronikus központ jelentheti majd a kocsi elektronikus „agyát", amelyik egyfolytában figyeli a gépkocsi sebességét, és ezzel biztosítja, hogy a sebesség megfelel a korlátozásoknak. Ugyanakkor folyamatosan méri egy radarral a követési távolságot is, hogy ezzel segítse elő azt, hogy „gazdája" mindig betartja a biztonságos távolságot az előtte haladó gépkocsihoz képest. Az elektronikus processzor egyébként számos más funkciót is ellenőrizhet. Így például felügyelhet a gépkocsi légkondícionálására, és működtetheti a betörési szándékot jelző vészcsengőket, és azt a berendezést, amelynek segítségével kulcs nélkül lehet kinyitni a gépkocsi ajtaját. A harmadik komputerizált rendszer a motor elektronikus központja, ez majd a motor működését fogja felügyelni.

A POR ÉS A FÜST

Phoenix, Arizona állam (USA) székhelye a Colorado-plató déli előhegyei közelében elterülő síkságon fekszik. Ez aszályos vidék, s a város körül a földet keresztül-kasul felszántották, elegyengették az új építési területeket előkészítő bulldózerek; a lakosok azonban általában nemigen törik a fejüket az eróziós folyamatok sajátosságai miatt, amíg... szél nem kerekedik. Ez valóságos porfelhőket sodor Phoenix városára, s az igen finom por összekeveredik a gyárak füstjével, a gépkocsik kipufogó gázaival, és ilyenkor jobb, ha az ember ki sem megy az utcára. Mert ilyen esetben a város levegője még a szmog szóval sem jellemezhető — ez már „szmog a négyzeten". A forgalom néha teljesen megbénul: a látási viszonyok igen rosszak (az autók kénytelenek nappal is felgyújtani a lámpáikat), az utakat homok borítja el, a por a gépkocsik legkisebb réseibe is behatol. Az utcákon pedig a gyéren felfeltünedező járókelők csak úgy tudnak haladni, ha arcukat eltakarják kabátjuk ujjával, vagy zsebkendőjükkel, ám a szemükbe hasító éles fájdalom még így is arra készteti őket, hogy házaikba, a légkondicionálók oltalma alá siessenek.

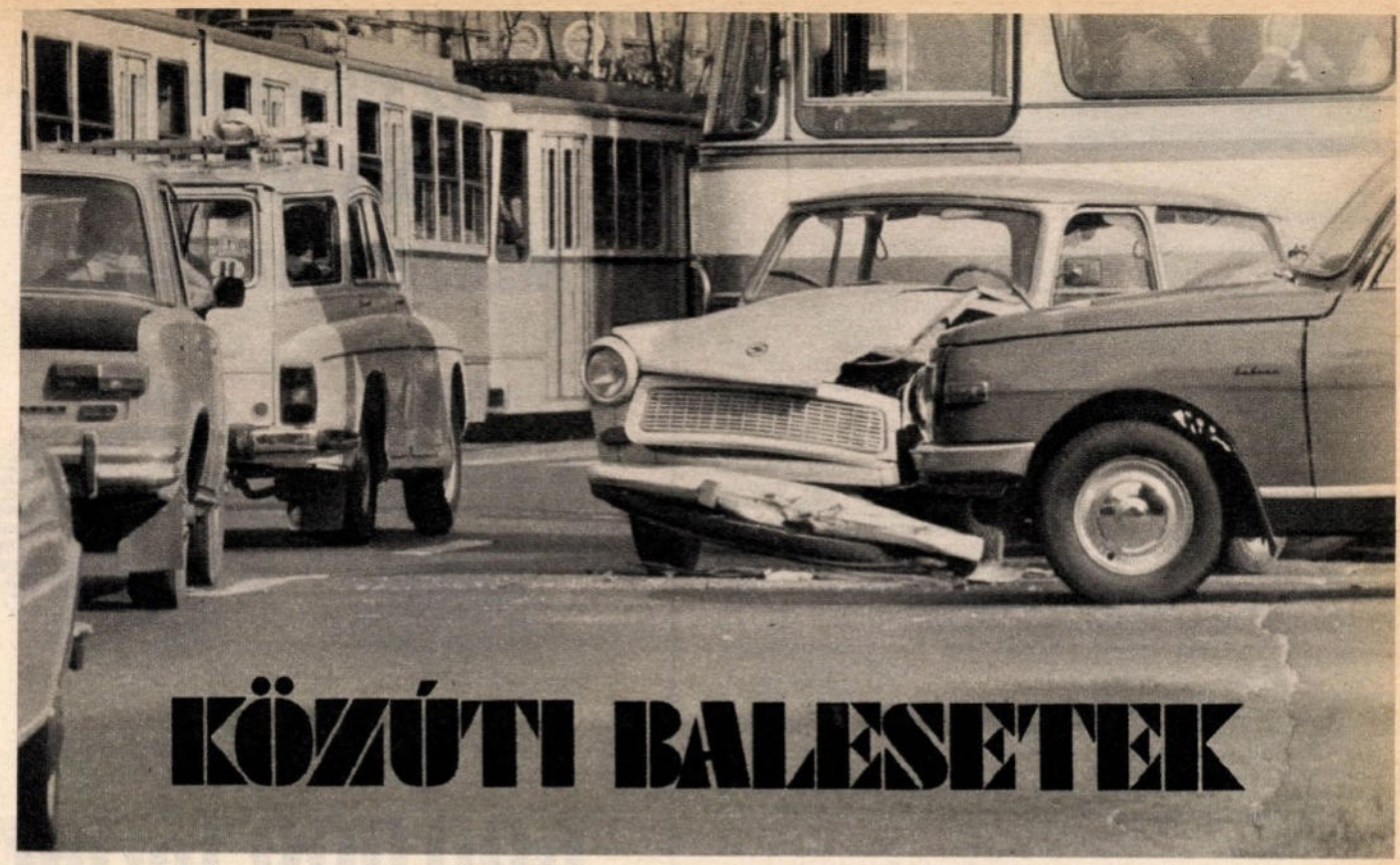


Nem radírgumi

Ismeretes, hogy a helyes, takarékos vezetési stílus egyik jellemzője az, hogy az autós az útvonal adta lehetőségeket optimálisan kihasználja. Vagyis: ha mód van rá, és a forgalom ritmusa lehetővé teszi, akkor „gurítja" a kocsit, nem nyomja a gázt az utolsó pillanatig, hogy azt követően csikorgó fékekkel megállni kényszerüljön. Persze fékezésre — s olykor erőteljes fékezésre is — szükség van, de ez az abroncsokra nem marad következmény nélkül. Kíméletes autóvezetés mellett az abroncs 20-30 000 km-t (vagy ennél többet is), „kibír" anélkül, hogy a profilmélysége az előírtnál (1 mm) kisebb lenne. A városi forgalomban persze az abroncskopás gyorsabb, mint lakott területen kívül. A fuldai abroncsgyár (NSZK) kísérletei szerint ha egy autó 40 km/h tempóval fut és minden 150 méternél megállni, illetve elindulni kényszerül, akkor az abroncs 7-szer (!) gyorsabban kopik, mint folyamatos haladásnál — az előbb említett sebességgel.

Vannak azonban az „abroncsemésztésnek" egészen drasztikus formái is. Ilyen például az, amikor egyes autósok zöld jelzésnél, avagy egyszerűen a parkolóhelyről „rakétastarttal" lőnek ki, sportos vezetésüket fitogtatva. Az ilyen rajt az igazi autóversenyző arcáról legfeljebb részvétteljes mosolyt tudna kicsalni. Az autós zsebéből azonban a pénzt jócskán kicsalja, hiszen az úgynevezett gavallérstart közben az abroncs 100-szor gyorsabban (!) használódik el, mint „normális", folyamatos vezetésnél. A vészfékezés még jobban „falja" a gumit, az elhasználódás mértéke — bármily hihetetlenül is hangzik is — a természetes kopás háromezerszeresét is elérheti!

A képünkön látható „külsérelmi nyomok" egy nagy sebességű autó egyetlen alkalommal történt hirtelen fékezése után keletkeztek. Ilyenkor az abroncsnak az úttesttel érintkező felületén oly magas hő fejlődik, hogy a profiljából kisebb-nagyobb darabok egyszerűen leégnek, illetve kiégnek.



KÖZÚTI BALESETEK

Ezekben a hetekben jelent meg dr. Irk Ferenc — azonos című — könyve a Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó gondozásában. A balesetelemzésre épülő, elsődlegesen kriminológiai szemléletet tükröző munka középpontjában a közlekedő ember és környezete áll. A szerző áttekintést nyújt az elmúlt csaknem 60 év közlekedési balesetmegelőző fáradozásairól, a balesetek és az egyéb kísérő jelenségek kapcsolatáról. Ezen túlmenően — mintegy félezer baleset tudományos elemzése alapján — napjaink legégetőbb kérdéseire kísérel meg választ adni. Az embereknek többé-kevésbé egyenlőek-e az esélyeik arra, hogy balesetbe keveredjenek? Vagy létezik speciális balesetező személyiség? Ha igen, melyek azok az ismérvek, amelyek az ilyet az átlagembertől elválasztják? Aki egyszer balesetet okozott, az emiatt elválik-e élesen a többségtől, vagy sokan közülük továbbra is közlekedésbiztos személyeknek tekinthetők? Pusztán a véletlen műve-e, hogy valaki mikor válik — esetleg jogilag vétlenül — baleset áldozatává, vagy vannak közöttük jelentős számban olyanok, akik a közlekedés bonyolult helyzeteiben nem tudnak, vagy nem akarnak helyesen cselekedni? Melyek azok a legfontosabb szociológiai és pszichológiai tényezők, amelyek a baleseteknél szerepet játszanak?

A szerző részletesen kifejti és bizonyítja azt az álláspontját, amely szerint a közlekedésbiztos magatartás elsődleges alapja nem a közlekedési szabályok „gépies" megtartása.

Az ésszerű viselkedés mellett szükséges a jogszabály-ismeret, de ez önmagában még nem záloga a közlekedésbiztos viselkedésnek.

A szerző kutatásai eredményeként bizonyítottnak tekinti, hogy az úgynevezett szociális háttér az emberi viselkedés döntő meghatározója. Azok a személyek, akik ebből a szempontból kedvezőtlenebb megítélés alá esnek, a mindenkor változó szituáció támasztotta követelményeknek is kevésbé tudnak eleget tenni, s így nagyobb veszélyt jelentenek a közlekedés biztonságára.

Tényként kell elfogadnunk, hogy a közlekedés az élet egy része — olvashatjuk dr. Irk Ferenc művében —, s hogy a közlekedési viselkedés az általános viselkedés speciális területe. Ebben az esetben egyetérthetünk azzal a nézettel is, amely szerint az utakon előforduló erőszakos cselekvés a társadalmi erőszakos cselekvések egyik módozata. Példaként — az idevágó szakirodalom megállapításait is értékelve — megemlíti azt a mindennapi esetet, amikor valaki abból a célból, hogy egy megbeszélt találkát ne késsen el, életét kockáztatva átvág az utcán közlekedő gépjárművek között, s félrelöki az útjában álló, kirakatokat nézegető járókelőket. A gépkocsivezető, amikor a zsúfolt városi forgalomban igyekszik idejét behozni, ugyanezt teszi, azzal a különbséggel, hogy az autó karosszériája védi. Pontosan úgy átkokat szór az őt akadályozók felé, mint az a sietős gyalogos, akinek útjában állnak a bámészkodó gyalogosok. Mindkét esetben a saját cselekedetét indokoltnak és helyesnek, mások magatartását ostobának és könnyelműnek tartja. Gyakran gerjed haragra a járművezető, amikor a zsúfolt utcán a többi gépjárművezető — szerinte — ingerlően viselkedik vele szemben, azt a látszatot keltve, hogy egymáshoz csatlakozva összeesküvést szőnek haladásának megakadályozására. Ugyanakkor hivatkozik a szerző más kutatók olyan megállapítására, amely szerint az ember az autóban általában nem agresszív. Agresszióját ugyanis továbbadja a gépnek, amely az ember erejét megsokszorozza.

A könyv a továbbiakban részletesen foglalkozik az ittas vezetés problematikájával. A kutatás alapján bizonyítottnak tekinthető, hogy míg a „szokványos" balesetező inkább az átlagemberhez, addig az ittasan balesetező inkább a bűnöző személyiségtípushoz áll közelebb.

A megelőzés témakörén belül az irásmű külön foglalkozik az infrastrukturális, valamint az ember felé irányuló lehetőségekkel. A szerző véleménye szerint a megelőzési intézkedéseknek az egész társadalomra kell hatást gyakorolniuk. Ezzel a megközelítéssel foglalkozik a nevelés, a tömegtájékoztatás, az ellenőrzés, valamint a büntetés témaköreivel.

A könyv — a szakemberek körén messze túlmenően — mindazok érdeklődését kiválthatja, akik többet akarnak megtudni a közlekedésbiztonságról. De elolvasása azoknak is hasznos lehet, akik mint „egyszerű autóvezetők", jobban szeretnék megismerni és megérteni önmagukat.

A „Csúcsforgalom" postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: — **Tárcsafékes Wartburg alvázat** Jámbor Attila (1195 Bp., Kossuth Lajos u. 41.) — **Volkswagen 1300-hoz** 4 db Continental és 1 db Dunlop 144×15"-os gumiabroncsot Kállai Pál (1075 Bp., Rumbach Sebestyén u. 12. — Tel.: 223-299.) — **Torinói Fiat 125** motort, karosszéria-elemeket Lőrinczy Alajos (1035 Bp., Vörösvári u. 5.) — **Skoda 1000 MB** szélvédőt, ajtókat, fűtőmotort Molnár Jenő (9472 Újkér, Felszopori u. 36.) — **Fiat 128** motor és egyéb alkatrészeket Erdei János (1032 Bp., Toronya u. 13.) — **Skoda S 100** alkatrészeket Szűcs Imre (4066 Tiszacsege, Gépjavító Állomás) — **Volkswagen** kipufogódobot Balogné Démán Éva (6400 Kiskunhalas, Kuruc tér 15.) — **BMW R 69** motorkerékpárt, MZ alkatrészeket, akkumulátort Lővei Sándor (5900 Orosháza, Bajnok u. 12.) — **Torinói Fiat 125** motoralkatrészeket, fordulatszámmérős műszerfalat, **Weber DCOE—40** karburátort Kiss József (4031 Debrecen, Töhötöm u. 10.) — **ES 250** főtengelyt, hengert, kuplungot ETS benzintartályt, Kreidler versenymotor-leírást Szappanos Péter (5300 Karcag, Rába út 14.) — **MZ 250/1** irányjelzőt, gumiköpenyeket és egyéb alkatrészeket Szabó Ferenc (1171 Bp., Perec u. 86.) — **Koni-sport** lengéscsillapítót Fogta Frigyes (2400 Dunaújváros, Balogh Ádám u. 1.) — **Fiat Topolino** 501-es 1937-ben gyártott kocsit Fogarasi Mihály (5675 Telekgerendás, Koszna János u. 24.) — MZ 250 fordulatszámlálót, áramvonalidomot, sportülést Szuper György (7003 Sárbogárd II. Magyar út 4.) — Jawa 250, **Fiat 125p** hengerfejet és egyéb alkatrészeket Zins László (8458 Oroszi, Szabadság u. 1.) — **Fiat 124** vezérműláncot, fogaskereket, tömítőgyűrűt Kaszab István (3063 Jobbágyi Felszabadulás u. 61.) — **Fiat 125 S** Solex karburátort Balla János (1141 Bp., Szilágysomlyó u. 48.) — **Autó—Motor** összegyűjtött példányait 1963-tól 1979-ig, Palla Gábor (1188 Bp., István u. 51/B) — **Volkswagen** eredeti kipufogódobot Baloghné Rémán Éva (6400 Kiskunhalas, Kuruc tér 15. 1/110.) — **5 db 5,0—15** Barum köpenyt és R 10 alkatrészeket Pécsi Gyula (2040 Budaörs, Csata u. 13.) — **Simca-Aronde 1300** gépkocsit egyben vagy alkatrészenként, valamint fődarabokat, motort, sebességváltót, első és hátsó futóműveket és egyéb motoralkatrészeket Balatincz Zoltán (7634 Pécs, Völgyi dűlő 1.) — **Wartburg 353** használt motort, Danuvia motorkerékpár-alkatrészeket (kormányt, nyerget, kipufogócsövet, teleszkópokat, lámpát, stb.) valamint egy Jawa Ideal motorkerékpárt, Tomorvári László (1142 Bp., Rákospatak u. 40.) — **Skoda 1000 MB** gépkocsit egyben vagy alkatrészenként, motorhibával, téli gumikkal Nagy Pál (5430 Tiszaföldvár, Petőfi út 35.) — **Wartburg 353**-hoz bal oldali új doblemezt Bécsy József (8000 Székesfehérvár Benke Ferenc u. 10. VI/4.) — **Welorex** karosszériát Evanics Béla (6630 Mindszent, Bacsó Béla u. 34.) — **Műbőrből** készült motorosöltönyt Ládi Ignác (5510 Dévaványa, Fürst út 8.).

KERES: — **Ural 650** oldalkocsis motorkerékpárt Kovács Mátyás (6500 Baja, Kálmán Király u. 24.) — **Fiat 128** első sárvédőt Szarka Mihályné (4150 Püspökladány, Jog u. 6.) — **Fiat 850** homloklemezt Rozsgonyi Sándor (6287 Karancslapújtő, Dózsa Gy. út 32.) — **MZ 125 TS** motorkerékpárt Laczkó Gábor (2600 Vác, Köztársaság út 50.) — **Fiat 500** homlokfalat Drugon László (9023 Győr, Nagy István u. 29.) — **Harley Davidson** 1960-as motorkerékpárt műszaki vizsga nélkül Odor István (7261 Taszár, Pf.: 3/K) — **Fiat 850** Sport Coupé hengertömlőt és egyéb alkatrészeket Choma Géza (9700 Szombathely, Nádasdy u. 30.) — **Wartburg 353** kezelési, javítási szakkönyvet Kiss Ferenc (2853 Kömlőd, Virágtanya) — **ARO** gépkocsihoz első szélvédőüveget Vónya Zoltán (1082 Bp., Hock János u. 7.) — **Hobbi-autónak** Renault Caravelle (vagy Florida) esetleg **VW Karmann-Ghia** Cabriolet gépkocsit Tornyos László (8915 Rádó, Kossuth u. 5.) — **Simson S 50 N** csomagtartót, szerszámosdoboz zárat, visszapillantó tükröt Nagy Attila (6300 Kalocsa, Dózsa Gy. u. 87.) — **Wartburg 353** féltengelyt Kovács István (8420 Zirc, Szeptember u. 6.) — **Messerschmitt KR 200** kabintetőt vagy üzemképtelen járművet Kulcsár Béla (9024 Győr, Bartók Béla u. 47.) — **Négyütemű** angol motorkerékpárt Tamás Péter (6900 Makó, Rákóczi u. 42.) — **BMW R 66 OHV 600** motorkerékpár szelepemelőtőkét, harditárcsát, 3,50×19 gumiköpenyt, teleszkópokat, hengereket Beck Attila (7522 Kaposújlak, Dózsa Gy. u. 51.) — **Polski Fiat 125** első, hátsó hídat, süllyesztett kilincset Bódi Tibor (5100 Jászberény, Csillag u. 5.) — **Az Autó—Motor újság** 1976, 1977—78. évi számait, nagyméretű motoros, autós posztereket ifj. Pál András (5200 Törökszentmiklós, Vörösmarty u. 92.) — **Jawa 350** motorkerékpárhoz alapméretű dugattyút, gyűrűkkel Mészáros Gábor (6921 Marosselle, Béke út 55.) — **Autós-motoros kaszkadőrcsoport** guruló (esetleg motor nélküli) autókat keres edzés céljára, elszállításáról gondoskodnak Lengyel Csaba (1093 Bp., Szamuely u. 40.).

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

AZ UDVARIAS KÖZLEKEDÉS MEGTEREMTÉSÉÉRT!



A közlekedésbiztonsági vetélkedő helyezettjeire

600 000 forint

nyeremény vár!

Az Autó-Motor szerkesztőségének különdíja:

5000 forintos

autónyeremény-betétkönyv.

A legeredményesebb gépjárművezető fődíja:

1980 októberében átvehető

SZEMÉLYGÉPKOCSI

A túloldalon a tesztkérdések első részét, következő lapszámunkban pedig a befejező részt, valamint a válaszok beküldésére szolgáló megfejtőlapot közöljük.

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

TESZTKÉRDÉSEK

Első rész

1. Mit jelent a „bizalmi elv"?

a) A jármű vezetője mindenkor számíthat a karbantartott gépkocsija kifogástalan műszaki állapotára.

b) A jármű vezetője számíthat arra, hogy ha ő maga szabályosan közlekedik, akkor mások is megtartják a rájuk vonatkozó közlekedési szabályokat.

c) A jármű vezetője mindig bízhat abban, hogy ha a járművet sebességét helyesen választotta meg, veszély esetén a balesetet el tudja hárítani.

2. Indítani akarja Lada gépkocsiját, de a motor nem indul. Az alábbiak közül mi lehet ennek az oka?

a) Az egyik gyújtógyertya hibás.

b) Az akkumulátor kimerült, illetve annyira csökkent a kapacitása, hogy az indításhoz kevés.

c) A fékpofák fognak.

3. Vezethet-e járművet az, aki indulás előtt egy órával fél liter bort ivott?

a) Igen, mert a szervezetből egy óra alatt az ilyen mennyiségű alkohol eltávozik.

b) Nem, mert alkoholos befolyásoltság alatt áll, és ezért semmilyen járművet sem vezethet.

c) Igen, de csak kerékpárt vezethet.

4. Érdemes-e elindulás előtt megtervezni az úticélnak megfelelő útvonalat?

a) Igen, mert így az előrelátó vezető mindig jobban tud ügyelni a közlekedés biztonságára.

b) Igen, mindig a legrövidebb utat célszerű választani.

c) Az útvonal tervezésének nincs semmi jelentősége.

5. Lada személygépkocsija hátsó csomagterébe 100 kg súlyú terhet helyezett el. Figyelembe kell-e venni ezt a körülményt menet közben?

a) Igen, mivel a tengelyterhelés eloszlása és a gépkocsi kormányzási jellege megváltozik.

b) Igen, mivel a kerekek tapadása jelentős mértékben javul.

c Igen, mivel a gépkocsi borulékonyabbá válik.

6. Az üzemanyagot önkiszolgáló töltőállomásnál veszi. Miért szükséges a töltőfejet a jármű fémes felületével érintkeztetni, mielőtt a tankolást megkezdi?

a) A gépkocsi és a kiszolgáló személy elektromos feltöltésének levezetése miatt.

b) A kútoszlop elektromosságának levezetése miatt.

c) A gépkocsi és a kútoszlop elektromosságának levezetése miatt.

7. Mi a visszapillantó tükrök szerepe a gépkocsin?

a) A látásélesség megnövelése.

b) A látótávolság megnövelése.

c) A gépkocsi holttereinek a csökkentése, a látótér növelése.

8. Ha az út tapadása felére csökken, ugyanakkora sebességnél hogyan változik a fékút?

a) Nem változik, csak erősebben kell fékezni.

b) Háromszorosára növekszik.

c) Kétszeresére növekszik.

9. Milyen károkra terjed ki a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás?

a) Saját kárra.

b) Minden kárra.

c) Másnak okozott károkra.

10. Milyen kártérítést nyújt a casco-biztosítás?

a) Teljes kártérítést ad.

b) A ténylegesen felmerült kárt, levonva a kár tíz százalékát, de minimum a vállalt önrészesedés összegét.

c) A másoknak okozott károkat téríti.

11. Útkereszteződésben a „Kötelező haladási irány" jelzőtábla jobbra történő bekanyarodásra utasítja. Ilyen esetben ön...

a) Nem köteles irányjelzést adni.

b) Köteles irányjelzést adni.

c) saját belátása szerint dönti el, hogy ad-e irányjelzést vagy sem.

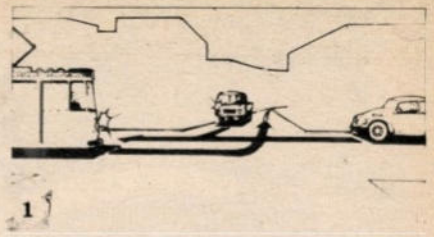
12. A kipufogógázban a szénmonoxid és más mérgező anyagok hátrányosan befolyásolják az élővilág életműködését, rövidül a vegetációs időszak, lassul a növekedés, csökken a betegségekkel szembeni ellenálló képesség. A gépkocsi mikor termeli a legtöbb szénmonoxidot?

a) Ha a motor a legmagasabb fordulatszámon jár.

b) Álló motorral alapjáratban.

c) A motor fordulatszáma nem befolyásolja a kipufogógázban levő szénmonoxid mennyiségét.

Őrizze meg ezt a lapszámot, jelölje be a helyesnek vélt válaszokat, és a következő lapban közölt tesztkérdések válaszaival együtt írja be azokat „X" jelzéssel a megfejtőlapra, amelyet nyílt levelezőlapon küldjön el az Autó-Motor közönségszolgálatának címére: Budapest, Pf.: 1. 1400. Beküldési határidő: április 8.



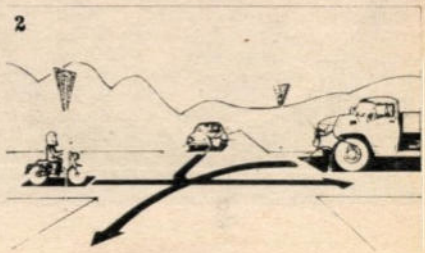
13. Az alábbiak közül melyik a helyes áthaladási sorrend?

(1. számú rajz)

a) Teherautó — személyautó — villamos.

b) Teherautó és villamos egy időben, majd a személyautó.

c) Tisztázatlan forgalmi helyzet, a vezetőknek kell megegyezni az áthaladás sorrendjében.



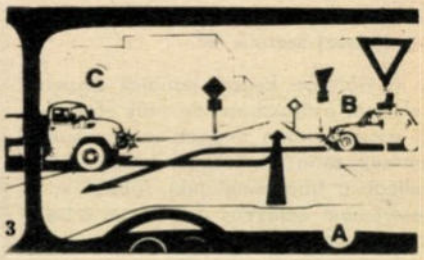
14. Az alábbiak közül melyik a helyes áthaladási sorrend?

(2. számú rajz)

a) Személyautó — motorkerékpár — teherautó.

b) Személyautó — teherautó — motorkerékpár.

c) Motorkerékpár — személyautó — teherautó.



15. Az alábbiak közül melyik a helyes áthaladási sorrend?

(3. számú rajz)

a) A C-jelű teherautó — a B-jelű személyautó — az ön által vezetett A-jelű jármű.

b) Az ön által vezetett A-jelű jármű — a B-jelű személyautó — a C-jelű teherautó.

c) A B-jelű személyautó — az ön által vezett A-jelű jármű — a C-jelű teherautó.



Elektronika

Nem is olyan régen még csak a finom és drága autók rendelkeztek ezzel a spéci elektromos berendezéssel (olykor megszakító nélkül). Aztán később, a sokhengeres motorkerékpár-csodákat hirdették ezzel a vonzó tulajdonságú elektromos berendezéssel. Most már a kisebb, gyengébb és természetesen olcsóbb mopedokat is ilyen, biztos indítást adó gyújtással szerelik fel.

Az itt kiállított kecses itáliaiak éppen ilyenek, azaz gyújtásberendezésük elektronikus, ezért nincsen beégett megszakítókalapácsuk, tehát nem kopik érintkezőjük (legfeljebb a fiber emelőjük), többek között ezért nem érzékeny a wolfram a beégésre. Az egyszer jól beállított gyújtás akár az idők végtelenségéig is hibátlan marad.

A keménykrómozású, könnyűfémhengeres 50 RS Electronic jelű Garelli villamosságáról a 6 V 30 W teljesítményű Bosch-Electronic gyújtás gondoskodik. A 82 kilós motorsüvölvény 5. fokozatban 85 km/h tempóra képes, ami a mai fejlett technikát is figyelembe véve, tiszteletre méltó teljesítmény.

A milánói DEMM Condor ST 50 is sokat ígérő külsővel, és ugyancsak elektronikus gyújtással rendelkezik.



Féklámpa a mopedon

A barkácsművészet termékei két nagy csoportba oszthatók. Az egyikbe a küllemet javító látványos csecsebecsék kerülnek, a másikba pedig a biztonságosabb közlekedést szolgáló szerelvények. Kétségtelenül ez utóbbi témakörbe sorolható barkácstippek a hasznosabbak, fontosabbak, ezért most ebből merítettük írásunk tárgyát.

A féklámpa általában az egyik legfontosabb „szándékjelző" (csak, hogy tudományosra fordítsuk a szót). És minthogy a segédmotoros kerékpárok nélkülözik ezt a fontos, de egyszerű szerelvényt, ennek az alkalmasint balesetmegelőző szerkezetnek az utólagos felszereléséhez szeretnénk egy kis gondolatébresztőt adni. Kis ügyeskedéssel, házilagos módon, csekély anyagfelhasználással bárki féklámpássá alakíthatja paripáját az egyetemes magyar közlekedés legnagyobb örömére.

Mi egy Rigára szereltük fel a féklámpát, de a megoldás analóg módon bármelyik más típusra alkalmazható.

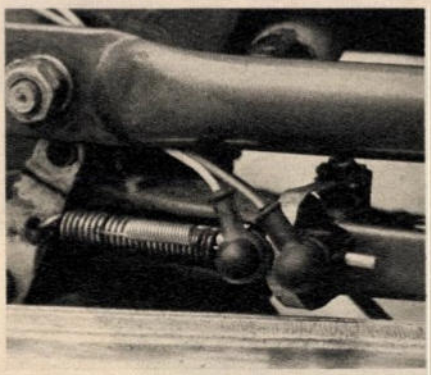
Ha az egész szerelési munka valamelyik része kicsit nehéznek mondható, akkor az a féklámpakapcsoló helyének kiválasztása, illetve felerősítése. Mi a Pannónia féklámpakapcsoló helyét a Riga kipufogótartó-konzolján véltük megtalálni, és az egyszerűség kedvéért egy menetes szorítóbilincscsel oda fogtuk fel, de bármilyen egyéb más felerősítési mód megfelelő. A húzókapcsoló rugóját a fékvisszahúzó rugó egyik menetébe akasztottuk be.

A féklámpakapcsoló elektromos bekötése sem okoz gondot. A kormányon levő lámpakapcsoló levételével a vezetékek színjelzése láthatóvá válik. Miután a hátsó lámpánál megnéztük a hátrafutó vezeték színét, a másik — a világítótekercsből feljövő — direkt szálat követtük nyomon. A lendkerék lehúzása után, e mellé a feljövő szál mellé forrasztottuk be a féklámpakapcsolóról jövő egyik szálat. A féklámpakapcsoló másik pontjáról vezetéket húztunk a hátsó lámpabúrába.

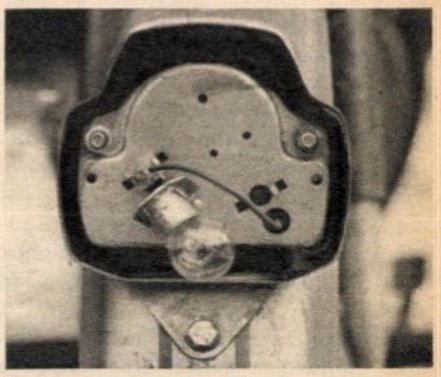
A Rigával szerencsénk volt, mert a hátsó lámpában — az ott található furatok alapján — az eredeti foglalattal megegyező másik foglalat is felszerelhető. Más típusokon — a lehetőségektől függően — vagy szintén még egy foglalatot kell felszerelni, vagy dupla izzószálas foglalattá kell átalakítani az eredetit. A jó láthatóság kedvéért célszerű minimum 10 W-os izzót használni. Az elérhető legnagyobb teljesítményű égő kiválasztásához felkapcsolt lámpákkal alapjáraton kell járatni a motort. Az izzó wattszáma, cserélgetéssel, addig növelhető, amíg a motor le nem áll, illetve a többi lámpái nem veszítenek jelentős mértékben fényükből.

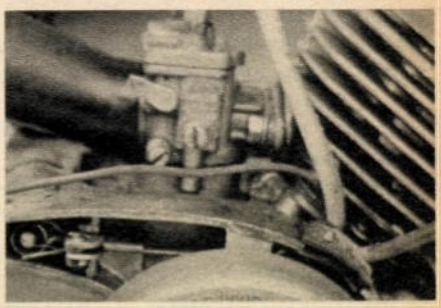
S. P.

A féklámpakapcsoló a hangtompító konzolján.

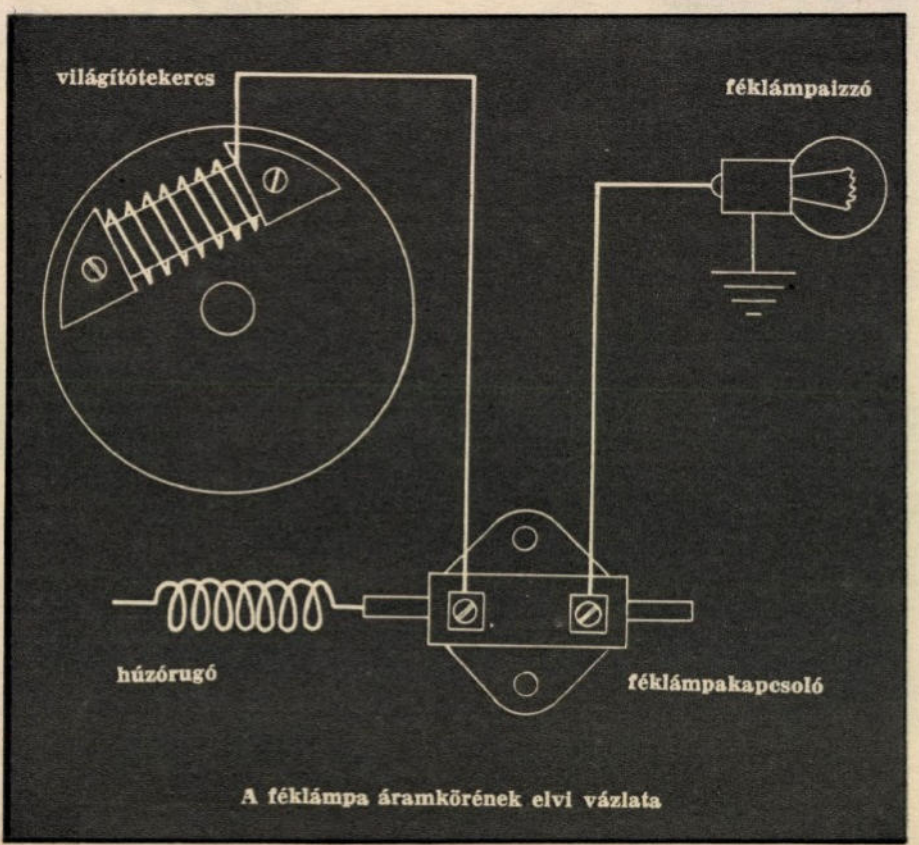


A hátsó lámpán jól látszik a második foglalat helye





A féklámpa direkt vezetéke a gumi áttöreten keresztül kanyarodik a lendkerék alá. Mi a láthatóság kedvéért a porlasztó előtt vezettük el. Gondosabb, szebb megoldás, ha a lámpakapcsolóhoz futó vastag műanyag csőbe is befűzzük.



A féklámpa áramkörének elvi vázlata

A címben leírt 30 másodpercet csak úgy, képletesen szabad érteni, mert a valóságban még néhány napig kell várni, pontosan március **23-ig, amikor is — idén — először** lendül a fekete-fehér kockás rajtzászló. A gyorsasági VB első futamára, a Venezuelai Nagydíjra felkészült mindenki, de leginkább a Négy Nagy, a Suzuki, a Yamaha, a Kawasaki és a **Honda (amely egyedül képviselte a** négyüteműeket).

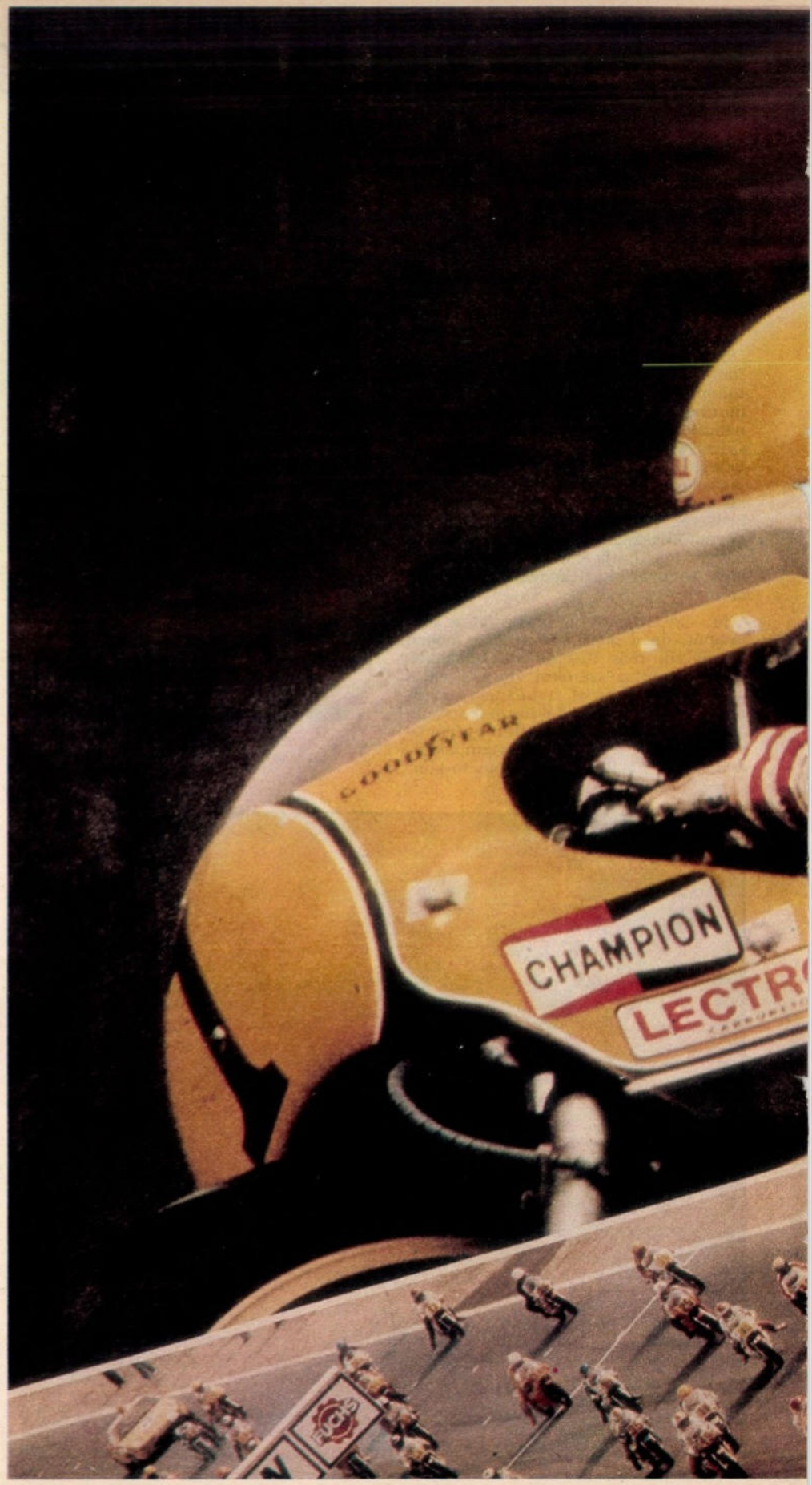
Most már nagyjából lecsendesedtek azok a hullámok, amelyeket a világbajnok, *Kenny Roberts*, és az általa összetoborzott 14 „lázadó" követelése vert fel. Az amerikai Roberts megalakította az ellen-FIM-et, és „VILÁGSOROZAT" név alatt akart nagypénzdíjas versenyeket rendezni (az 500-as kategóriában az első helyért 20 000 dollárt kért), oly módon, hogy a VB futamokon nem indulna az ő kis csapata. Most megüzente a FIM elnöke, *Rodil de Valle* úr, hogy ha sokat ugrál a Roberts úr, és társa, a *Sheene* úr, akkor: *„indokolás nélkül elvonhatjuk a versenyigazolványukat, még ha világbajnokok is!"*

Igaz, annyit elértek a lázadók, hogy ezentúl a VB célba érkezői a tavalyinál lényegesen nagyobb pénzdíjat kapnak, még a legutolsó célba érkező is, ezzel szemben eltörölték a rajtpénzt.

De nemcsak a FIM leintése tett pontot a lázadók tervének végére, hanem a versenyeztető gyárak is, mivel számukra sem mindegy, hogy motorjaik VILÁGBAJNOKSÁGOT nyernek, avagy a Világsorozat győztesének hirdethetik a gyártmányukat.

A holland *Wil Hartog*, a Suzuki első számú versenyzője szerint: *„Roberts és társa szemtelenül hazudtak nekünk, versenyzőknek. Én hamar ki is léptem a buliból, amit a Suzukiék örömmel nyugtáztak. Tudom, a versenypályán is szembekerülök Roberts-szal és Sheene-nel, gondolom, nem teszik majd könnyűvé életemet. Persze, magam is kíváncsi vagyok, hogy 1980-ban ki lesz a nagykategória világbajnoka. Mi — a Suzuki és én — nagyon felkészültünk erre a nagy látványos erőpróbára."* **R**

(Lapzártakor értesültünk, hogy törölték a Venezuelai GP-t. A VB rajtja április 27-én Ausztriában lesz.)



Fél perc múlva rajt...



Jótett helyébe jót várj

A kis Schwalbe robogó is a kedvenceim közé tartozik. Az 50 köbcentis motor, űrtartalmát cáfoló frisseséggel viszi a burkolt, elöl-hátul lengővillás gépet. A rugózás kitűnő, mondhatnám Citroën osztályú. A motor elasztikus, csendes, s könnyen elvisz két személyt.

A Taurus gumigyár portáján büszkén álltam meg motorommal. Sisakomat karomra téve igyekeztem a kísérleti osztályra. Amint egy búcsúpillantást vetettem motorom felé láttam, hogy egy gyönyörű BMW áll mellette, ülésén egy csodálatos, legújabb típusú külföldi plexi-üveges sisakkal. Arra gondoltam ha a BMW-s így otthagyta a sisakját, amely többet ér mint az enyém a motorral együtt, én is nyugodtan ott hagyhatom régimódi ütöttkopott sisakomat. Elgondolásomnak megfelelően a nyeregre helyeztem.

Amikor mintegy fél óra múlva megjelentem, nem akartam hinni a szemeimnek, mert a sisakom nem volt a motoron. Azonnal a BMW-re pillantottam, és csodálkozva láttam, hogy a különleges sisak teljes díszben ott tündökölt a nyergen.

Első gondolatom az volt, hogy a fejemre kapom és elmotorozok, mert ilyen igazságtalanságot, hogy nem a jómódú ember ragyogó cuccát, hanem a kisember ütött-kopott holmiját viszik el, nem lehet megtorlás nélkül hagyni. Erre ösztönzött a körülmény is, hogy miként megyek sisak nélkül haza a forgalmas Rákóczi úton. A pillanatnyi megingás után azonban jobbik énem győzött és lesz, ami lesz jelszóval felültem a kis robogómra, árgus szemekkel figyelve, hogy ha rendőrt látok, időben leálljak.

Minden rendben ment a Corvin Áruházig, ahol a tükörbe pillantva megfagyott ereimben a vér, mert egy rendőrségi autó jött utánam. Azonnal jobbra húzódtam és leálltam a járdaszélen. Sajnos már elkéstem, mert a rendőrök felém tartottak. Rövid kioktatás a sisak nélküli motorozással elkövetett szabálysértésről és már tépte volna az egyik rendőr a büntetési blokkot, amikor elkezdtem mesélni a sisak eltűnésének történetét.

A két rendőrt láthatóan lekötötte az igaz történet. Még meg is hatódtak, amikor tőlük kértem magyarázatot, hogy mi vezérelte a tolvajt e pszichológiailag érthetetlen döntésre, hogy nem az értékes, hanem az ütött-kopott sisakot vitte el.

Amikor fejtegetésemet azzal fejeztem be, hogy kis nyugdíjam folytán érzékenyen érint az eset —, mert a szabálysértést természetesen elismertem —, láttam, hogy az őrmester a büntetőblokkfüzetét visszacsúsztatja a táskájába és így szól:

— *Ezúttal nem büntetem meg, de tovább sisak nélkül nem mehet. Vagy itthagyja a motort, vagy hazatolja.*

Nem volt mit tennem, tolni kezdtem a Schwalbét. Néhány méter után kielőztek a rendőrök s amikor eltűntek a látóhatáron oldalba rúgtam a motort és nyeregbe pattantam. A tolás után különösen jólesett, amint elragadtak a lóerők.

A Verseny áruház előtt vége szakadt boldogságomnak. Egy álló teherautót megelőzve megláttam rendőreimet Ladájuk nyitott gépháza fölé hajolva. A motorhangra felém fordultak. Nem volt mit tennem, odaálltam a járda mellé és felajánlottam segítségemet. A bajba jutott rendőrök mással voltak elfoglalva, mint az én újbóli szabálysértésemmel, mert megköszönve segítségemet egyikük így szólt:

— *Mintha elvágták volna a gyújtásvezetéket, úgy állt le a motor.*

Rutinos mozdulattal kihúztam a gyújtótekercs főkábelét az elosztó közepéből és a motortesttől 5-6 milliméterre tartottam majd megkértem a vezetőt, hogy indítson. A kábelvégnél nem volt szikraképződés. Ezután levettem az elosztófedelet és láttam, hogy a megszakító be van égve. Egy húszfillérest nyomtam a szakítócsúcsok közé, és reszelőként mozgattam. Szemre történő gyors hézagállítás után az újabb próbánál már volt szikra. A gyújtókábel visszahelyezése után egy pöccintés az indítókapcsolón és a Lada motorja újra vidáman duruzsolt.

A sikeres munka után köszönetet sem várva, mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne, berúgtam a motort és el akartam indulni. Nagy meglepetésemre a rendőrök elém álltak.

— *Nem addig ám* — mondta az őrmester, — *így sisak nélkül még elkapja magát egy másik járőr, majd mi hazakísérjük.*

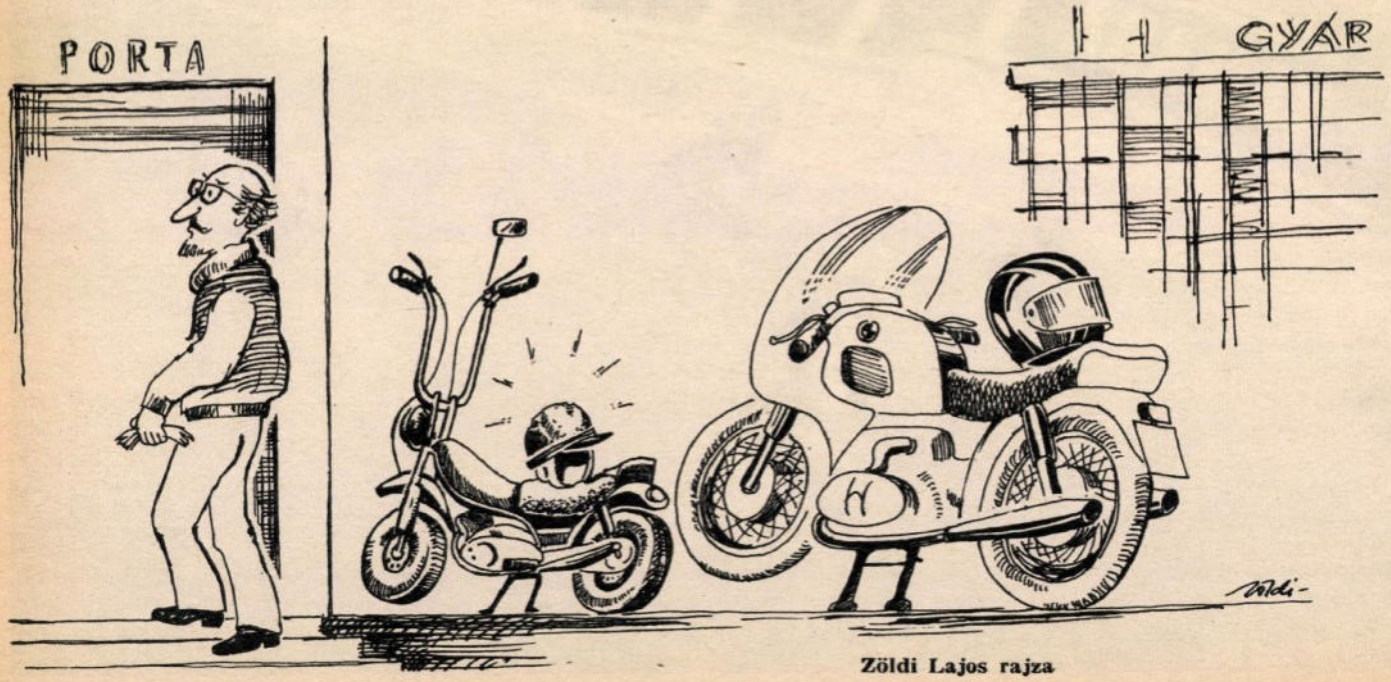
Így érkeztem haza, rendőri kíséret-tel. Amikor garázsunk előtt megálltunk, beinvitáltam újdonsült barátaimat és megmutattam antik BMW-met, a saját készítésű törpe robogót, a velocipédet és egyéb dolgaimat. Amikor elfogytak a látnivalók, az egyik rendőr megkérdezte:

— *Mi az ön foglalkozása, hogy így ért az autókhoz és a motorokhoz?*

— Autós szakkönyveket és históriákat írok.

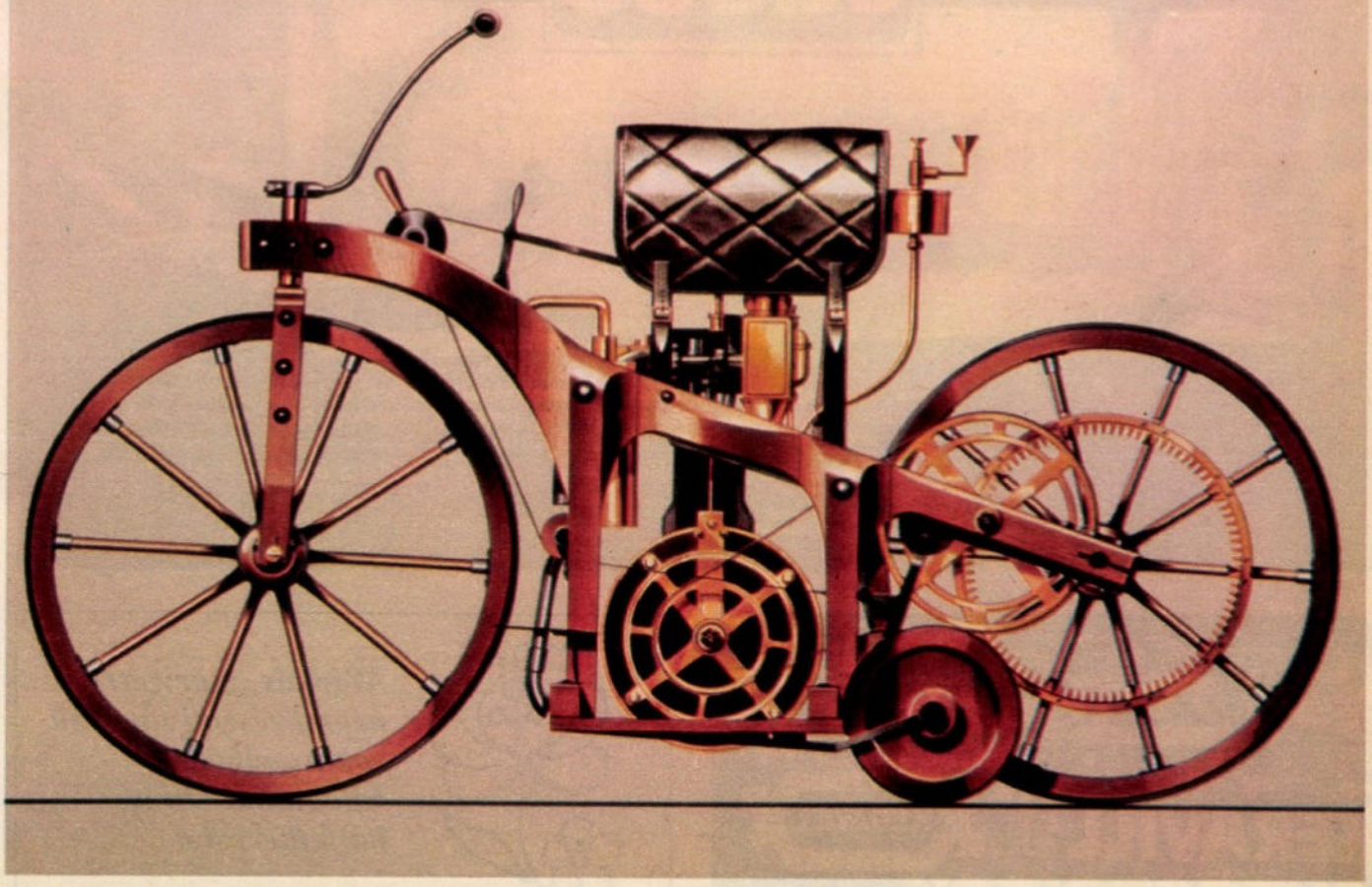
— *Kár magának ilyenekkel foglalkozni, miért nem megy el maszeknak, milliomos lehetne.*

SURÁNYI ENDRE



Zöldi Lajos rajza

Az első...



Tisztelt Autó-Motor Olvasó, ugye csodálkozol, hogy én, mint a világ első, üzemképes motorbiciklije szólok Hozzád. A lap derék szerkesztői lehetőséget adtak, hogy 95. születésnapom alkalmából — kellő szerénységgel — beszéljek alkotómról (és magamról csak annyit, hogy a Jetti asszony, szellemi atyám jobbik fele, gyakran szidalmazott, mert férje olykor miattam ült késve a vacsorájához. Nos, érthető, hogy jobban kedveltem a szakállas Gottliebot, mint a kissé termetes asszonyságot). Elnézést kérek ezért a kis kerülőért.

Az igazat megmondva, elméletben már 97 éves vagyok, ugyanis a nagyszerű Daimler 1883. december 16-án bejelentett a Német Találmányi Hivatalnál, amiről a DRP 28 022 számú szabadalmi leírás tanúskodik, és április 15-én lesz 95 éve, hogy Daimler mester 168 279 számú francia találmányi okirat szerinti „gáz- és benzinmotor" nevű szabadalma védett Frankhonban. A kép teljességéhez tartozik, hogy mesterem ismerőse — később barátja — az ugyancsak cannstatti Wilhelm Maybach sok ötlettel segítette világrajövetelemet.

Képzelheted, kedves fiatal Barátom, (ugye nem veszed zokon a megszólítást), hogy milyen rémületet okoztam, amikor végigdübörögtem a városka macskaköves utcáin, miközben a begyes asszonyságok sikongva menekültek elölem. Be szép idők voltak azok!

Most pedig magamról kell még szólnom — tartózkodóan. Tehát a vázam, kerekeim és a villám körisfából való, hengerem 246 köbcentis, és az akkori kifejezéssel élve fél lóerőt tudtam termelni, percenként 700 fordulaton. Kétféle az áttételem, és ezzel 6, vagy 12 kilométeres iramra voltam képes. Ja, és 90 kilót nyomok a mérlegen.

Ugye, most már majdnem mindent elmondtam, búcsúzom, viszontlátásra öt év múlva, a centenáriumon (remélem, lesz majd akkor egy kis megemlékezés)...



Érhetik az autót olyan károsodások, amelyekkel szemben a legrutinosabb vezető is tehetetlen. Gondoljunk csak a szélvihar, jégverés, kőomlás, árvíz, vagy különböző úthibák miatt keletkezett károkra.

A CASCO-biztosítás alapján az ilyen veszélyekre is vállalja a kockázatot az Állami Biztosító.

Biztos, ami biztos. – Kár lenne CASCO nélkül!



KERAVILL

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., Tahi u. 74.
408-544

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

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

autófelszerelési szaküzlet
Bp. V., Lenin krt. 99.
122-853

Márkás, zsürizett népművészeti tárgyak sokaságából válogathat Ön is, ha felkeresi a

NÉPMŰVÉSZET HÁZIIPAR

budapesti és vidéki boltjait! Minden darabja eredeti!

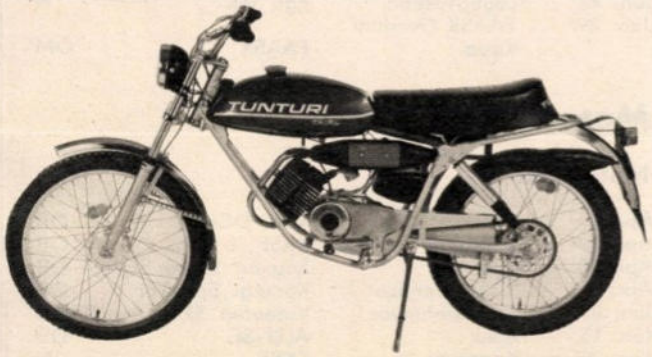
TUNTURI

Szinte bizonyosra vesszük: alig akad a hazai motorosok között olyan, aki hallott volna a Tunturi motorkerékpárokról. A játékra hajlamos olvasóktól pedig azt kérdezzük, miféle nemzetiségű lehet vajon egy ilyen becenevű motor? (Ellenőrzésképpen megkérdeztük néhány munkatársunkat, legtöbbjük ráhibázott: finn.)

Nos, az ezer tó országában, ahol előszeretettel vásárolnak kismotorokat – ott készül ez a mutatós, sportolásra is alkalmas motorkerékpár. Az erőforrását Grazból, a Puchéktól szerzik be, mégpedig a kuplungautomatikával rendelkező „Trial" és „Super Sport" típusokat.

Az erősen döntött, 50 cm^3-es kétütemű 6,5:1 sűrítésnél 4,25 kW (5,8 LE) teljesítményű, 7500 fordulaton. Ezek tudatában már érthető, hogy miért motoroznak szívesen a finn terepversenyzők a Tunturi „Trial" nyergében. Rajtkész állapotban – 6,5 liter keverékkel – kereken 80 kilót nyom a mérlegen a képen látható Tunturi.

A sorozatgyártmánynál dúsan krómozott a drótküllős, dobfékes kerék, széles a lengőnyerge, és még szélesebb a csomagtartója. A Super Sport kormányát fordulatszámláló díszíti. Mindkét típusnál a felhúzott kipufogóberendezés egy nagyobb méretű fő- és egy kisebb utódobból áll. A „Trial" talajmagassága 250 mm.





SZABÁL...

Nemcsak magát félti Steve Hayoe, hanem kedvencét, a Saffron névre hallgató kutyáját is, „aki" előszeretettel utazik gazdájával. „Saff" a benzintartályon kapott helyet, de mert ez törvénytelen, a rendőrök leparancsolták az ebet a motorról, mert csak „rögzített csomag szállítható a benzintartályon!". Ezért egy különleges, szíjazattal ellátott zsákot varrt, amelyet a benzintankra lehet kötni. Saffron ugyan nem érti, miért kell neki ez a furcsa ruha és a bukósisak, dehát szabál a franciáknál is szabál.

UGRIK A „BOLHA"

A motoros kaszkadőrök ismert királya, a 20 éves angol Eddie Kidd leglátványosabb ugrását a „Súlyos fém" című film felvételekor hajtotta végre. Egy leszakadt vasúti híd hiányzó 24,4 méterét ívelte át sikeres ugrásával, 360 m-es nekifutás után. A 400-as Yamaha crossmotorral egy 0,9 m magas és 5 m hosszú dobbantóról rugaszkodott el, majdnem 160 km/h-s sebességgel. Egy szemtanú szerint még mintegy 4,5 métert pluszban is vállalhatott volna, annyira könnyen hidalta át a távot.



VERSENYNAPTÁR



Autósport

Rali, túra:

Márc. 7–8.	Mecsek Rallye	Pécsi AK	OB I.
Márc. 16.	KTMF Kupa	KTMF Győr	OM
Ápr. 4.	Mátra Kupa	Gyöngyösi AK	OM
Ápr. 27.	Borostyánkő Kupa	Szombathelyi AK	OM
Máj. 10–12.	Z. Piassatzi	BBK–BG	
Máj. 18.	Vértes túravers.	Esztergomi AK	OM
Máj. 30–31.	Salgó Kupa	Salgótarjáni AK	OB II.
Jún. 1.	Körmendi Túraverseny	Körmendi AK	CS OM
Jún. 8.	5. Dobó Kupa	Egri AK	OM
Jún. 5–8.	Duna Rallye	BBK–R	
Jún. 14–15.	Termál Kupa	Csepel Vasas SK	OM
Jún. 28–29.	Túraverseny	Pécsi AK	OM

Hegyi bajnokság:

Máj. 10–11.	Mecsek	Pécsi Volán	N–OB I.
Máj. 24–25.	Mátra	Egri Volán	OB II–III.

Szlalom:

Márc. 30.	Hírös szlalom	Kecskeméti Volán Keleti	T–OB.
Ápr. 6.	Hírös szlalom	Kecskeméti Volán	OM
Ápr. 13.	Hírös szlalom	Kecskeméti Volán	OM
Ápr. 13.	Skála Kupa	G. Spartacus	OM
Ápr. 27.	Afit szlalom	Szolnoki Afit Keleti	T–OB
Máj. 18.	Szlalom	Győri Volán Nyugati	T–OB
Máj. 18.	Szlalom	Szentendre Petőfi Pest m.	T–OB
Jún. 14.	Szlalom	Pécsi Volán Nyugati	T–OB
Jún. 22.	Szlalom	Szentendre Petőfi Pest m.	T–OB

Autócross-terep:

Márc. 2.	Terep	G. Spartacus	OB
Márc. 23.	Terep és cross	Szentendre Petőfi	OB
Ápr. 7.	Csepeli terepvers.	Csepel Autó VSE	OM
Máj. 3.	Autócross	Csepel Autó VSE	OM
Máj. 11.	Terep	G. Spartacus	OB
Máj. 25.	Terep és cross	Szentendre Petőfi	OB
Jún. 8.	Afit Kupa	Miskolci Afit	OM
Jún. 22.	Afit Kupa	Miskolci Afit	OM
Jún. 29.	Lehel Kupa terep	Hűtőgépgyár AK CS	OM
Jún. 29.	Afit Kupa	Miskolci Afit	OM

Gokart:

Ápr. 7.	Savaria Kupa	Szombathelyi AK	OM
Máj. 3.	OB I.	Győri Volán	
Máj. 25.	OM	Körmendi AK	
Jún. 8.	OB II.	Győri Afit	
Jún. 15.	OM	Székesfehérvári Ikarus	
Jún. 22.	OB III.	?	

Ügyességi versenyek:

Márc. 3.	Jégverseny	Spartacus	OM
Márc. 9.	Nőverseny	Szentendrei Petőfi	OM
Márc. 23.	Tanácsköztársaság Emlékvers.	Váci AK	OM
Ápr. 4.	Várkupa	Gyula AK CS	OM
Ápr. 4.	Felszabadulási Ügyességi	Kaposvári AK	OM
Ápr. 6.	Kőszeg–Savaria	Szombathelyi AK	OM
Ápr. 6.	Baranya Kupa II.	Pécsi AK	H
Ápr. 20.	Ügyességi	Esztergomi AK	OM
Máj. 3.	Ügyességi	Dunaújvárosi AK	OM
Máj. 18.	Kemenesaljai Ügyességi	Celldömölki AK CS	OM
Máj. 25.	FÁASK Gorsium Kupa	FÁASK	OM
Máj. 25.	Majális verseny	Szombathelyi AK	OM
Jún. 8.	Építők Kupa	Dunaújvárosi Építők	OM
Jún. 22.	Legügyesebb	Egri AK	H
Jún. 29.	FÁASK Gorsium Kupa	FÁASK	OM

Motorsport

Motocross:

Ápr. 6.	Vác	Váci DCM	OB
Ápr. 13.	Kaposvár	KKSE	OB
Ápr. 20.	Kup	Ságvári Endre SE	OB
Ápr. 27.	Kiskunlacháza	Községi Sportkör	OB
Jún. 8.	Székesfehérvár	Videoton SE	N–OB
Jún. 15.	Ajka	ALU SE	OB
Jún. 29.	Kaposvár	KKSE	N

Minicross:

Máj. 18.	Cegléd	?	OM
Jún. 22.	Tápióbicske	?	OM

Salak:

Márc. 23.	Miskolc, Nyháza Szeged–Debrecen		OCSB
Márc. 30.	Nyíregyháza–Szeged Debrecen–Miskolc		OCSB
Ápr. 4.	Nemzetközi meghívásos	Debrecen	
Ápr. 27.	VB-páros	Miskolc	
Máj. 1.	VB-egyéni	Debrecen	
Máj. 3.	Nemzetközi	Nyíregyháza	
Jún. 5.	Miskolc–Szeged Nyíregyháza–Debrecen		OCSB
Jún. 14.	Magyarország–NDK	Szeged	
Jún. 15.	Magyarország–NDK	Nyíregyháza	
Jún. 29.	Junior EB	Szeged	

(A hegyi gyorsasági, az 50 cm^3-re kiírt MAMSZ Kupa, valamint a Túraversenyek naptárát csak később közölhetjük.)

Jelmagyarázat **OB** = Országos Bajnokság, **OM** = Országos Meghívásos, **OCSB** = Országos Csapatbajnokság, **N** = Nemzetközi, **T** = Területi, **AK** = Autóklub Szervezet, **AKCS** = Autóklub Csoport, **BBK** = Béke Barátság Kupa, **H** = Helyi

Az éllovas



Ezzel az alkattal az ember tornából felmentett popzenésznek, vagy disc-jockey-nak nézné. Mindössze 55 kg — felesége szerint a lábára feldolgozott jókora adag gipsszel együtt, pedig, így első ránézésre a csizma sem két deka. (A fehér emlék egy tavalyi bukás szomorú maradványa, amely sajnos a bajnoki szerepléstől ütötte el.) De az egyéniség: a pajkos megtévesztés valahogy összhangban van. Aki valaha is látta már a borsodi volános *Sziráczki Istvánt* versenyezni, valószínűleg ugyanezen a véleményen van.

A képlet rém egyszerű. Adva van az ovál pálya, két kanyarral — noha a tudományosan szemlélő négy fordulóra bontja, mert külön veszi számba a bemenő és kijövő íveket —, és ebben a kanyarkombinációktól mentes arénában csak az boldogul, aki állandóan végre tud hajtani valami bravúrt, huszárcsínyt. A megtévesztés ürügyén erről beszélünk. Sziráczki Istvánnak az arcára van írva, hogy ő a huszárcsínyek embere. Valami hihetetlen huncutság bujkál a hosszú haj keretezte arcban megbúvó zöld szemek között, a huncutság, ami a versenypályán légkört teremthet, a nézőben forróságot, amikor ő versenyez.

Tribliző versenyző. Tribliznie kell, mert rossz rajtoló — talán óvatosságból is. A kockáztató rajtolókat a sport rajtbanditáknak nevezi. A salakozó ezt úgy mondja, hogy repülőzik, illetve „vagyra" rajtol. A bőgő motorra akkor lövi rá a kuplungot, amikor a zöld lámpa kigyullad, aztán vagy felmegy a szalag, vagy marad. Ha marad, akkor szakad, ha nem: jó rajt születik. Sziráczki a szalagtépést nem szereti megkockáztatni, következésképpen nemigen tépte el. Véleménye szerint a repülőzést csak igazi nagyok kockáztatják, mert a rajtbírót a nagy név befolyásolja. A szalag is érzi a nagy versenyző első kerekét, így aztán mindig idejében lebben fel. Ilyenformán ő nem rajtbandita. Innen a triblizés, cselezés. Mivel a rajt ebben a négykörös versenyágban döntőnek mondott, más furfangokhoz kell folyamodnia. A gyengébb rajtok után hátulról figyel, és ha az előtte levő(k) téved(nek) könyörtelenül lecsap. Képes az edzésen az utolsó helyen botorkálni (szaknyelven: simlizni), hogy a többieket figyelhesse. Aztán a versenyen ha tízcentis rést talál, befúrja magát, az ellenfelén még tíz centit tol lágyan kifelé és elsliszszol.

Örökös rögtönző. Igyekszik mindenki ellen más harcmodort találni. Egy lengyelországi versenyen például a harmadik helyen utazott, amikor a rajttal szembeni egyenes közepén — az utolsó körben — egy kerékre állította a motort, és a célkanyar külső ívén „elegykerekezve" kétméteres előnnyel megnyerte a futamot.

Most 28 éves, a Borsodi Volán dolgozója. Esztergályos. 1969-ben kezdett salakozni, jobb híján, mert igazából crossozni akart. Ma már szinte csodálkozik, hogy miért nem azonnal a salakringet választotta. Sosem mondta magáról, hogy tehetség volt, sőt, fitymálóan nyilatkozik a kezdetről. *(Először a Honvéd legrégebbi motorjára, a „fregolira" ültem. Négy kört mentem, és úgy éreztem, hogy elzavarnak. Zötyögtem, mint egy ősi T-Ford mostanában.)* Svendrowsky, a lengyel edző két hét alatt úgy megtanította, hogy mindkét kanyarban bródszájdolt a motor. A szolnoki pályaavató előtt levizsgázott, és a „lyukas" junior mezőnyben rajthoz állt. Élete első versenyén öt futamból négyet megnyert. *(Az ötödik futamban — az igen ritka lábtartótörés miatt — alaposan kitörülköztem, még a depóajtó is kinyílt.)* Harmadik lett elsőre.

Egy év katonáskodási és kivárási szünet után, 1972-ben már junior bajnok, és a VB-n is továbbjutott. Első „himnuszos" győzelmét az NDK-beli Neubrandenburgban, 1975-ben aratta. A dobogón — nem tagadja —, sírva fakadt.

Azóta győzelmet győzelemre halmoz. Kétszer is elnyerte a Magyar Népköztársaság Érdemes Sportolója címet, és az egyetlen vaspapucsos, aki a nemzetközi osztályú sportoló címmel büszkélkedhet. Lakását legalább hatvan serleg díszíti.

Képességeit külföldön is elismerik, nem véletlenül kapott angol ligameghívást elsőként vaspapucsosaink közül, de hívta megalapítandó saját klubjába a hatszoros világbajnok Ivan Mauger is.

Nagyon szereti sportját, mert egy Zsigulinyi 60—62 lóerő toporzékol az 55 kilós zsoké alatt a vázban, ezzel kell megbirkóznia, küzdenie vele és az ellenféllel. Élvezni a verseny fesztiválhangulatát.

Négyéves kisfia van: István. Felesége, Ketti a legjobb kritikusa, aki mindent meg mer mondani. Különös jogalapja van erre. Sziráczki még nem is versenyzett, amikor ő már kijárt a versenyekre. Ketti mondta: „Sikere nekem bárminél többet ér."



SURÁNYI PÉTER

ÚJ TERMÉK – MAGNASPRAY 40

ELEKTROMOS KÉZI FESTÉKSZÓRÓ PISZTOLY



A levegőporlasztás nélküli MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly ma már nélkülözhetetlen barkácseszköz a lakásokban, a családi házakban és a hétvégi házakban előforduló ezerféle munka elvégzésénél.

Formatervezett, szép kivitelű és könnyen kezelhető készülék, amely a különféle tartozékaival együtt a l k a l m a s :

- autók fényezésére, kisebb-nagyobb hibák kijavítására;
- faházak, fakerítések, garázskapuk pácolására, impregnálására, lakkozására, politúrok szórására;
- növények permetezésére;
- motorok mosására, zsíros alkatrészek zsírtalanítására;
- festékek, zománcok szórására;
- bútorok, falak festésének felújítására;
- régi játékok újrafestésére;
- kárpitozott bútorok, matracok fertőtlenítésére, tisztítására, stb.

A MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly kettős szigetelésű – a rádióvételt nem zavarja –, elektromos kapcsolója megfelel a biztonságtechnikai előírásoknak.

A készülék üzemeltetéséhez kompresszor nem szükséges, sűrített levegő nélkül porlaszt.

Burkolata, festéktartálya tartós, oldószerálló műanyagból készül.

A készülék nagy teljesítményű és öntisztító, azaz szétszedés nélkül tisztítható.

Wolframkarbid szivattyúval, megbízható hajtóművel és elsőrendű rugóacélból gyártott dugattyúval készül.

A készülék tartálya bajonettzárral – 1/4 fordulattal – rögzíthető. A szívócső a tartály aljáig ér, így a festék maradéktalanul felhasználható.

A szórás kúpja és a szórónyomás, – így a kiszórt anyag mennyisége – a szabályozógombbal fokozat nélkül szórás közben is változtatható.

A készüléken levő körsugárfúvóka speciális rozsdamentes acélból készül, a beépített rugós szeleppel kombinált perdítőbetét elősegíti és fokozza a tökéletes porlasztást.

Műszaki adatok:

Hálózati feszültség	220 V, 50 Hz;
Felvett teljesítmény	40 watt
Szóróteljesítmény	0,13 lit./perc;
Fúvókaméret	0,5 mm-es körsugárfúvóka;
Tartály térfogata	0,55 liter

JÓTANÁCSOK a MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly üzemeltetéséhez:

- mielőtt a festéshez hozzákezdenénk feltétlenül végezzünk **próbaszórást** egy nagyobb kartonlapon;
- a jobb szóróhatás érdekében a vizes hígítású festékek egy részéhez – 0,5 literhez – célszerű egy-egy csepp Ultra mosogatószert adni;
- jobb kétszer vékonyan, mint egyszer vastagon szórni;

A készülékhez külön beszerezhető tartozékok:

- 0,3 mm-es furatú fúvóka (híg anyagok szórásához);
- 0,8 mm-es furatú fúvóka (sűrű anyagok szórásához);
- Hajlítható fúvókahosszabbító (nehezen hozzáférhető helyek, sarkok, fűtőtestek, mennyezet stb. festéséhez);
- Tősugárfúvóka, kemény sugárban szór (motor tisztításához, szennyeződések eltávolításához);
- Szúrófúvóka (kárpitozott bútorok, matracok fertőtlenítéséhez, tisztításához);
- Mérőpohár a szórandó festékek megfelelő sűrűségének összeállításához;
- Tartalék tartály, – fedéllel – a különböző festékek és oldószerek jól zárható tárolására.

FONTOS A HÁZNÁL A MAGNASPRAY 40

- a legkülönbözőbb festési munkák végezhetők el egyszerűbben és gyorsabban;
- pénzt és időt takarít meg;

MERT

- a szórt festék szebben takar, tükörfényes felületet biztosít;
- hatszor gyorsabb a kézi mázolásnál.

A MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly kapható a Vas és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalatok, az AUTÓKER, az EZERMESTER- és ÜTTÖRŐBOLT VÁLLALATOK szaküzleteiben az egész ország területén.

GYÁRTJA A

MECHANIKAI MŰVEK

Budapest Pf. 64. 1502
Telefon: 669-400
Telex: 22–5842

VEVŐSZOLGÁLAT:

MECHANIKAI MŰVEK
Budapest IV., Komját A. u. 18.
1041
Telefon: 693-906

SZERVIZ:

RAMOVILL SZOLGÁLTATÓ SZÖVETKEZET
Országos Szervizhálózat. Központ:
Budapest IX., Ráday u. 26.
Telefon: 496-125

BÚCSÚ A CROSSTÓL



(Surányi Péter felvétele)

— Amint kitavaszodik, vásárolok magamnak egy könnyű bringát, és azon kerekezek majd a munkahelyemre.

Ezzel a kissé keserves mondattal búcsúzott az AM szerkesztőségében *Mohácsi Jenő*, a hatszoros crossbajnok.

Elkeseredett-e ez a birkózó küllemű nyomdai gépmester? (Aki 21 éve dolgozik egy helyen, ott, ahol mesterségét tanulta.) Döntsön a kedves Olvasó, ha a történet végére ér.

— Nagyon fiatalon, korengedéllyel kaptam vezetői igazolványt, hiszen már kölyökkoromban is szerettem volna „tépni". A megboldogult Cserkuti Laci, meg a srácokat kedvelő Szabó Kuksi vittek a Dózsába. Ennek előtte a Vasas Dinamó ifiben fociztam, és a Fradiban birkóztam, de a benzingőz megbolondított. Hogy milyen volt az élet a lila-fehéreknél? Az volt valamennyiünk második otthona. Éppen ezért éreztem a különbséget, amikor megszűnt a Dózsában a szakosztályunk, és már egy bajnokság birtokában átkerültem a Honvédba.

— Hogy letten crossozó? Volt egy SSG Puchom, ezzel kellett indulnom néhány túraversenyen, amit nem kedveltem. Egy alkalommal én vihettem ki Sanyi bácsi (Máté Sándor) *kis BSA-jái a crossedzésre, és ez lett a „vesztem". Ekkor jegyeztem el magam a crossversenyággal, ugyanis Sanyi bácsi megengedte néhányunknak, hogy megkóstoljuk a BSA-t, és néhány verseny után én örököltem ezt a motort.*

(A krónikásban él egy régi emlék: edzőtábor a Mátrában, a fiúk éppen a fák hűvösében pihenik ki fáradalmaikat, amikor — óh Egek Atyja — egy ember futva érkezik az erdőből, felsőtestén úgynevezett ólommellénnyel. Igen, ez a „szellem" az akkor már többszörös crossbajnok Mohácsi Jenő volt.)

— Azt tudtam, hogy a nagy tehetségek mellett én csak szorgalommal érhetek el eredményt, ezért sokat és keményen edzettem. Én nemcsak szerettem motorozni, de tettem is ezért. Nem azt akarom ezzel mondani, hogy áldozatot hoztam. Tervszerűen felkészítettem magam, ámbár mindig is tudtam, hogy nem lehetek a cross művésze. A hiányzó „isteni szikrát" kitartással pótoltam, amire nem volt szüksége például az extraklasszist képviselő Kiss Lacinak, Németh Kornélnak vagy Simon Ferinek.

— Közbevetőleg elmondom, hogy amikor a Csepelék ráfeküdtek a crossmotorok gyártására, kaptunk néhányat, amiket a szamárhegyi pályán belőttünk. Már behunyt szemmel száguldoztunk, amikor egy nap, Simon Feri kikocogott a Szamárhegyre, hogy megnézze spéci motorjainkat. Amikor komótosan elhelyezkedett az egyik Pannónián, és elengedte a kuplungot, leesett az állunk. Hát még, amikor visszaérkezett! Első körének ideje jobb volt, mint a mi leggyorsabbunk. Hát ilyen fickó volt a Feri...

— Hogy mi az én bajom? Hát többek között az, hogy keveset dolgoznak az egyesületben azok, akik fizetést húznak ezért. Nézni rossz, hogy mi folyik ott. De ez nem újdonság. Nézze, a BHSE-nek 26 sportszakosztálya van, ha azt mondom, hogy az év végi elszámoltatásnál — véleményem szerint — több mint 300 elnyert bajnokságról tesznek jelentést a vezetőségnek, akkor úgy tűnik, hogy mindenki jól dolgozik.

— Már tavaly kaptam ilyesfajta kérdést: Mohácsi elvtárs, nem lenne jó abbahagyni a versenyzést? Én határozottan elutasítottam a félre nem érthető kérdést, de annál inkább belefeküdtem a munkába, és ez annyira lekötött, hogy nem vettem észre a lefelé vezető lépcsőfokokat. Amikor pedig „kerestem a csomókat a kákán", kizártak a válogatott keretből. Igaz, amikor ezt előadtam a magasabb helyen, akkor törülték a rám nézve hátrányos döntést. Amikor pedig a jugoszláviai VB-re kellett volna utaznom, kaptam egy olyan motort, amely egy háziedzésre sem volt alkalmas. Hiába kértem itt vagy ott segítséget, sehonnan sem kaptam bátorítást, vagy alkatrészt. Ilyen körülmények között lemondtam a rajtot, amiért eltiltottak az egész évre. (Ettől függetlenül a verseny elmaradt.) *Mindezt el kellett mondanom a MAMSZ titkárának, ezután visszavonták az eltiltást. Megszakadhattam, akár egy g-húr, semmi sem sikerült a klubomban.*

— Most rádöbbentem, hogy ez amúgy sem fog jobban menni, nem akarok tovább önmagam előtt szégyenkezve szélmalomharcot folytatni. Amint kitavaszodik, vásárolok magamnak egy könnyű bringát, és azon kerekezek majd a munkahelyemre.

— ergyé —

BAJNOKSÁGOK VÉGEREDMÉNYEI —



Autósport

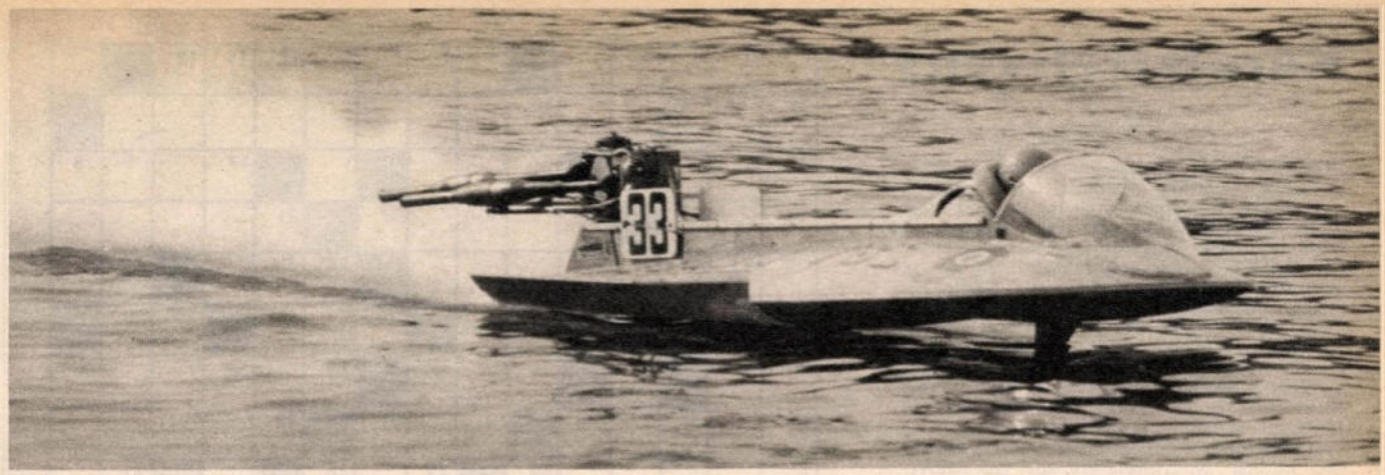
RALIBAJNOKSAG

2. csoport, 6. géposztály. Bajnok: Gál/Margó, Volán SK, R 17 G 24 pont — 2. Barka/Törpényi, Nyháza Volán, BMW, 12 — 3. Pengő/Gyuris, ÉPFU, Fiat, 9. — **5. go. Bajnok: Ferjáncz/dr. Tandari,** Volán SC, R. 5. A, 45 — 2. Hideg/Bojtay, Kaposvári Közl. Lada, 29 — 3. Simor/Páncsics, 24 — 4. Tóth/Lempek, mind Pécsi Volán, 15 — 5. Borsányi/Szilágyi, Kaposvári Közl. 13 — 6. Fülöp/Faragó, Áfor SC, 9 — 7. Tóth/Palotai, Egri Volán, 6 — 8. Garay/Barabás, Nyháza Volán, 4 — 9. Kövesdán/Zamastil, Hungarocamion, 4 — 10. Károly/Markwarth, Főtaxi, mind Lada, 1. — **4. go. Bajnok: Felián/Erdélyi,** Volán SC, 33 — 2. Szuhanyik/Ranga, Pécsi Volán, 27 — 3. Kovács/Kiss, 19 — 4. Nagy/Farkas, mind Kaposvári Közl. 14 — 5. Gárdonyi/Pápista, Egri Volán, 11 — 6. Rákosi/Gombos, Hungarocamion, 10 — 7. Kuszka/Bialko, Miskolci Afit, 8 — 8. Németh/Jójárt, Óbuda Tsz, 7 — 9. Váradi/Száraz, Szolnoki Afit, 6 — 10. Kovács/Dékány, Volán SC, 4 — 11. Harkányi/Kocsis, Ikarus, 3 — 12. Gerencsér/Bognár, Áfor, 3 — 13. Klink/Pintér, Óbuda, 2 — 14. Gergely/Szlifka, Dovit, 2 — 15. Fehér/Mészáros, Dovit, mind Lada, 1. — **3. go. Bajnok: Leitold/Raffinger,** Óbuda, 37 — 2. Kardos/Bernát, Pécsi Volán, mind Wartburg, 31 — 3. Déri/Jobbágy, Miskolci Afit, Fiat 127, 20 — 4. Járóka/Klapkai, Dovit, NSU, 18 — 5. Papp/Korsós, Áfor, Wartburg, 12 — 6. Varga/László, Ikarus, Skoda, 9 — 7. Lehotzky/Hegyi, Áfor, 9 — 8. Schönek/Asztalos, Spartacus, 6 — 9. Jászai/Nemes, Dovit, mind Wartburg, 4 — 10. László/Szilágyi, Ikarus, Skoda, 1 — 11. Román/Szabó, Gödöllő, Wartburg, 1. — **2. go. Bajnok: Karácsonyi/Stiller,** Miskolci Afit, 45 — 2. Topor/Miklós, Hungarocamion, 27 — 3. Urbán/Körmendi, Áfor, 18 — 4. Bódis/Jelen, Pécsi Volán, 15 — 5. Kiss/Wágner, Pécsi Volán, 12 — 6. Zakar/Ecseri, Nyházi Volán, 7 — 7. Kéring/Sztankovits, Dunaújváros Ép., 6 — 8. Kopcsándy/Király, Áfor, mind Trabant, 4. — **1. go. Bajnok: Dudás/Doma,** 42 — 2. Genersich/Tóth, mind Volán SC, 21 — 3. Máhler/Haui, Pécsi Volán, 15 — 4. Kelecsényi/Kiss, Afit Miskolc, 15 — 5. Franczel/Kardos, Nyháza Volán, 10 — 6. dr. Lestár/????? Kecskeméti Volán, 10 — 7. Szili/Borbély, Dovit, 8 — 8. Szabó/Szabó, Győri Volán, 8 — 9. Kárpáti/Kampf, Kaposvári Volán, 7 — 10. Kincses/Schiel, Győri Volán, 5 — 11. Dévényi/Pataki, Hungarocamion, 5 — 12. Gyabronka/Moll, Főtaxi, 3 — 13. Zentai/Trebits, Volán SK 1.

Abszolút. Bajnok: Ferjáncz/Tandari 100 pont — 2. Hidegh/Bojtay 74 — 3. Simor/Pánics 57 — 4. Szuhanyik/Ranga, 29 — 5. Borsányi/Szilágyi, 28 — 6. Tóth/Lempek 26 — 7. Felián/Erdélyi, 26 — 8. Kovács/Kiss, 22 — 9. Gál/Margó, 20 — 10. Dudás/Doma, 16. **Csapat. Bajnok: Budapesti Volán** 95 pont — 2. Pécsi Volán 55 — 3. Kaposvári Volán 48 — 4. Miskolci Afit 44 — 5. Hungarocamion 44 — 6. Áfor SK 34 — 7. Egri Volán 34 — 8. Nyháza Volán 27 — 9. Óbuda Tsz 20 — 10. Dovit 15 — 11. Győri Volán 8.

TÚRABAJNOKSÁG

6. go. Bajnok: Tüke/Walter, Pécsi Volán, BMW, 59 — 2. Szkora/Poprádi, Volán SC, Peugeot, 56 — 3. Bekovits/Bélteki, Óbuda, Fiat 48 — 4. Vince/Hidas, Kecskemét Vol., Fiat, 42 — 5. Sátorhelyi/Székely, Interag, BMW, 40 — 6. Botár/Füller, Szentendre, Fiat, 31 — 7. Kristály/Kristályné, Gödöllő, Fiat, 31 — 8. Molnár/Milota, Pécsi Afit, Alfa, 20 — 9. Szolnoki/????? Nyháza Volán, Fiat, 20 — 10. Baráth/Balázs, Nyháza Volán, BMW, 12 — 11. Tóth/Puskás, Volán SK, Opel, 12 — 12. Móra/Gabulya, Nyháza Volán, Fiat, 6 — 13. Móricz/????? Szentendre, Fiat, 6 — 14. Muzsik/Ülbert, BKV, Volvo, 2 — 15. Igaz/Czikora, Nyháza Volán, Fiat, 2 — 16. Tóth/Tóth, Spartacus, Alfa, 1. — **5. go. Bajnok: Kanyik/Dudás,** Volán SK, 59 — 2. Hernyák/dr. Ruzsali, Délép, 55 — 3. Selmeci/Házi, Komló, 50 — 4. Berényi/Murschl, Mohács, 39 — 5. Kárász/Kárász, Kecsk. Volán, 20 — 6. Kovács/Gábor, Blelle Spart., 19 — 7. Szabó/Walter, Szegedi Afit, 19 — 8. Moro/Garamvölgyi, Óbuda, 18 — 9. Bahurek/Csizmadia, Afit III., 16 — 10. Kiss/Kiss, Spartacus, mind Lada, 14 — 11. Fülöp/Molnár, Spartacus, P. Fiat, 14 — 12. Bácskai/Lovas, Áfor, Lada, 14 — 13. Nagy/Radványi, Hungarocamion, P. Fiat, 13 — 14. Ádám/Lengyel, Szolnoki Afit, 11 — 15. Kovács/Sülya, Dovit, 10 — 16. Busi/Szabó, Szegedi Afit, 8 — 17. Harsányi/Bocskai, Nyházi Volán, mind Lada, 6 — 18. Dalecker/Dalecker, Mohács, Moszkvics, 6 — 19. Jakab/Tóth, Volán SC, Lada, 6 — 20. Országh/????? Mohács, Moszkvics, 5 — 21. Győri/Cseresznye, Gödöllő, P. Fiat, 1. — **4. go. Bajnok: Takácsi/Musitz,** Óbuda, 85 — 2. Tóth/Puskás, Volán SC, 53 — 3. Domján/Rappai, ÉPFU, 50 — 4. Galgoczi/Keszler, Kaposvári Közl., 32 — 5. Lencsés/Lencsésné, Ikarus, 28 — 6. Csabai/Miskolci, Délép, 18 — 7. Vodicska/Cucz, Blelle Sport., mind Lada, 18 — 8. Lágler/Mázsa, Ikarus, Lada, 18 — 7. Vodicska/Cucz, Blelle Spart., mind Skoda, 15 — 10. Tóth/Farkasházi, Főtaxi, Skoda 14 — 11. Mészáros/Barna, ÉPFU, Lada, 14 — 12. Bakos/Baka, Gödöllő, Skoda, 11 — 13. Lukács/Gulyás, Afit III., 10 — 14. Galambos/Fülöp, Óbuda, 8 — 15. Vindecker/Rittman, Kecsk., Vol., 7 — 16. Kovács/Nádas, Spartacus, 6 — 17. Volmuth/Lantos, Áfor, 6 — 18. Koch/Szabó, Főtaxi, mind Lada, 5 — 19. Ferencz/Ferencz, Szolnoki Afit, Skoda, 4 — 20. Csomor/Forró, Afit II., Skoda, 2 — 21. Spinda/Dankó, Egri Volán, Lada 1. — **3. go. Bajnok: Horváth/Piros,** Nyháza Volán, Fiat, 46 — 2. Kulifai/Sikora, Ikarus, 45 — 3. Horváth/Papp, Volán Tata, 35 — 4. Toma/Kiszner, Dovit, mind Wartburg, 35 — 5. Griecs/Sárközi, Békési Volán, Fiat, 35 — 6. Jankó/Bujtor, Pécsi Volán, 32 — 7. Kiss/Barabás, Afit II. mind Wartburg, 30 — 8. Till/Deáki, Mohács, Datsun, 20 — 9. Vajvoda/Puszta, Starján V., 19 — 10. Bartl/Sas, Győri Vol. Fiat, mind Skoda, 18 — 11. Horváth/Dobos, Kecsk. Vol., Fiat, 14 — 12. Veisinger/Bíró, Óbuda, 14 — 13. Csontos/Németh, Ikarus, 12 — 14. Fazekas/Szabó, Szegedi Afit, 10 — 15. Nagy/Szekér, Óbuda, mind Wartburg, 10 — 16. Orosz/Oroszné, Miskolci Afit, Fiat, 9 — 17. Horváth/Dósa, General, Skoda, 8 — 18. Bánházi/Nyháza Vol. Wartburg, 8 — 19. Gresner/Vágási, Afit III. Skoda, 3 — 20. Töreki/Bencsics, Interag, Fiat, 1 — 21. Farkas/Farkasné, Bácsép, Skoda, 1. — **2. go. Bajnok: Katona/Balogh,** Győri Volán, 56 — 2. Várhegyi/Nagy, Délép., 47 — 3. Császári/Dienes, Áfo., 47 — 4. Ripszán/Nagy, Pécsi Afit, 30 — 5. Csohány/Határ, Starján, 30 — 6. Tamási/Szebeni, Áfor, 30 — 7. Németh/Németh, Győri Volán, 28 — 8. Láposi/Mikó, Délép., 24 — 9. Kulcsár/Mérai, Főtaxi, 23 — 10. Papp/Harah, Áfor, 19 — 12. Hajós/Ruppert, Pécsi Afit, 8 — 13. Késmárki/Oncsák, Dunaújváros, 8 — 11. Szabó/????? Kaposvári KSE, 11 — 14. Zsetvai/Nánási, Afit II., 6 — 15. Matusik/Bánki, Békéscsaba, 6 — 16. Kovács/Kiss, Szolnoki Afit, 6 — 17. Vörös/Tarnai, Pápai Afit, 4 — 18. Szőkrönyös/Molnár, General SK. 4 — 19. Varga/Benedek, Dovit, 4 — — 20. Varga/Keresztes, Spartacus, 3 — 21. Hanasi/Lány, General, 3 — 22. Csángó/Horváth, Kaposvári KSE, 2 — 23. Nagy/Benedek, Dovit, 2 — 24. Kolozsvári/Gesitz, Kecskeméti Vol., 1 — 25. Agárdi/Agárdi, Bácsép, 1 — 26. Appel/Vörös, BBMK, Mohács, mind Trabant, 1. — **1. go. Bajnok: Dr. Sántha/Süveges,** Ikarus, 60 — 2. Gündisch/Török, Volán SK, 49 — 3. Ray/Deáki, Afor 48 — 4. Csukovics/Balogh, Hungarocamion, 39 — 5. Budai/Frangl, Kaposvári KSE, 32 — 6. Wirtman/Sner, Spartacus, 29 — 7. Fogta/Manzéger, Dunaújváros, 28 — 8. Kakonyo/Csaba, Pécsi Afit, 26 — 9. Gyurkovics/Bajna, Volán SK, 15 — 10. Kucsera/Cifra, Főtaxi, 13 — 12 Dr. Villányi/Deák



Spartacus, 11 — 11. Boneth/Olhmüller, Pécsi Volán, 11 — 13. Maruza/Balogh, Főtaxi, 10 — 14. Oroszlán/Oroszlán, Volán SK, 8 — 15. Fodor/?????, Kaposvári KSE, 3 — 16. Spindler/Bandi, Tatabánya, 4 — 17. Majoros/Horváth, Főtaxi, 4 — 18. Horváth/Mészáros, Pápai Afit, 3 — 19. Rákóczi/Zsadányi, Kecsk. Vol., 3 — 20. Újházi/Újházíné, Ikarus, 2 — 21. Molnár/Klie, Fehérvár Áruház, 1 — 22. Barnacki/Fabók, Miskolci Afit, 1 — 23. Kónya/Kókai, EPFU, 1. — ABSZOLÚT SORREND: **Bajnok: Takácsi/Musitz,** 62 pont — 2. Selmeci/Házi, 50 — 3. Kanyik/Dudás, 48 — 4. Tóth/Buzgó, 30 — 5. Galgóczy/Keszler, 24 — 6. Tüke/Walter, 22 — 7. Hernyák/Ruzsáli, 20 — 8. Molnár/Milota, 15 — 9. Domján/Kappai, 15 — 10. Lencsés/Lencsésné 14. — CSAPAT: **Bajnok: Ikarus Alba Regia,** 45 — 2. Volán, 49 — 3. Obuda TSZ, 41 — 5. Afor, 40 — 5. Délép, 39 — 6. Pécsi Volán, 27 — 7. Kecskeméti Volán, 23 — 8. Pécsi AFIT, 22 — 9. Salgótarjáni Volán, 20 — 10. Győri Volán 19.

MOTORCSÓNAK

GYORSASÁGI. SIKLÓHAJÓK: 250 cm³. Bajnok: Kaszás Mátyás — 2. Ticska J., — 3. Ticska L., mind ESMTK. **350 cm³. Bajnok: Illy Zoltán,** Óbuda — 2. Feil J., Szegedi E.. — 3. Ribizsár M., Hódgép. — 4. Csepregi Gy., ZMMK — 5. Sarkadi S., BPSE — 6. Pávai P., ZMMK — 7. Rózsahegyi B., BPSE — 8. Kormos Gy., ZMMK — 9. Tóth I., Szegedi E. — **500 cm³. Bajnok: Csapláros László,** BPSE — 2. Berentz B., — 3. Kozma J., — 4. Fekete P., mind ZMMK — 5. Tokaji B., — 6. Komlós J., mind Szegedi E. — **850 cm³. Bajnok: Fröhlich József** ESMTK.

SPORTHAJÓK. 500 cm³ Bajnok: Neu László, Szegedi E., — 2. Szabó A., ATSC — 3. Jombik P., — 4. Bánki E., mind Lapkiadó — 5. Zabó K., PGSK — 6. Papp L., Váci V. — 7. Kollár E., Lapkiadó — 8. Árva F., Szegedi E., 9. Takács I., Váci V. — 10. Csajtár E., Vízügy — 11. Gyetvai A., Szegedi E. — 12. Kuti Gy., Vízügy — 13. Kovács Z., Szegedi E. — 14. Horváth A., Lapkiadó — 15. Rádi L., Szegedi E. — **700 cm³. Bajnok: Dr. Kovács Ferenc,** Váci V. — 2. Osztopányi Z., ATSC — 3. Csepregi Gy., Vízügy — 4. Boros F., ATSC — 5. Bodrogvölgyi L., Lapkiadó — 6. ifj. Géczy B., PGSK — 7. Káldos Gy., — 8. Szklenár I., mind Lapkiadó — 9. Sándor P., Vízügy — 10. Havasi M., PGSK — 11. Hájas J., ATSC — 12. Dr. Kalmár L., Lapkiadó. — **850 cm³. Bajnok: Hamvas László,** ESMTK — 2. Kertes J., Szegedi E. — 3. Gereben S., PGSK — 4. Fazekas L., Lapkiadó — 5. Kovács K., Váci V. — 6. Káldos Gy., Lapkiadó — 7. Vörös L., Vízügy — 8. Dr. Zafiri K., Lapkiadó — 9. Remenár I., ZMMK.

MEGBÍZHATÓSÁGI. 250 cm³. Bajnok: Tiefenbacher György, Vasas I. — 2. Kispéter J., Szegedi E. — 3. Krausz F., Váci V. **350 cm³. Bajnok: Tóth István,** Szegedi E. — 2. Pék S., ESMTK — 3. Siklósi J., Lapkiadó — 4. Farkas Gy., — 5. Papp F., mind VSC — 6. Deutsch I., Honvéd A. — 7. Truszka J., PGSK — 8. Visnyovszki Bp., Honvéd A. — 9. Horváth I., Szegedi E. — 10. Pörge P., Lapkiadó. — **500 cm³. Bajnok: Jombik Pál,** Lapkiadó — 2. Papp L., Váci V. — 3. Szabó A., ATSC — 4. Neu L., Szegedi E. — 5. Kollár E., Lapkiadó — 6. Csajtai E., VSC — 7. Takács I., Váci V. — 8. Árva F., Szegedi E. — 9. Kuti Gy., VSC — 10. Néveri E., Váci V. — 11. Maár J., ESMTK — 12. Zabó K., PGSK — 13. Csaplár K., VSC — 14. Gáldi K., Honvéd A. — 15. Rádi L., Szegedi E. — 16. Sebestyén I., Váci V. — 17. Novák V., Lapkiadó — 18. Kakuszi J., Vasas I. — 19. Farkas L., Kip. Min. — 20. Perlusz J., Váci V. — 21. Hazai G., Lapkiadó — 22. Dr. Domokos M., Váci V. — 23. Németh Gy., Honvéd A. — 24. Horváth I., Lapkiadó — 25. Szántó A., Lapkiadó — 26. Jerzsabek F., PGSK — 27. Mercz J., ESMTK. — **700 cm³. Bajnok: Bodrogvölgyi Lajos,** Lapkiadó — 2. Csepregi Gy., VSC — 3. Boros F., — 4. Hájas J., mind ATSC — 5. ifj. Géczy B., PGSK — 6. Havasi M., PGSK — 7. dr. Kalmár L., — 8. Szklenár I., — 9. Konrád J., mind Lapkiadó. — **850 cm³. Bajnok: Hamvas László,** ESMTK — 2. Fazekas L., — 3. Kajáti Gy., mind Lapkiadó — 4. Vörös L., VSC — 5. Kovács K., Váci V. — 6. Balla V., Lapkiadó — 7. Lakatos J., Szentesi SC — 8. Késmárki L., — 9. Szabados B., mind Lapkiadó. — **1000 cm³. Bajnok: Kertes János,** Szegedi E. — 2. Baranyi K., ESMTK.

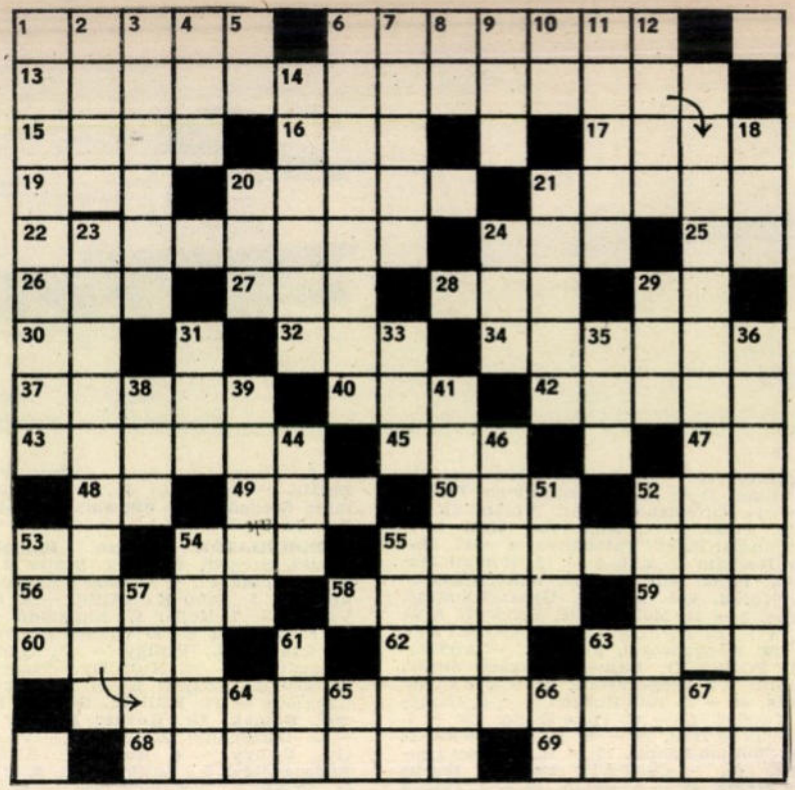


Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Illatos kerti virág. 6. Elméletek. 13. **A lezárt sorompó előtt kilométernyi hosszú autósor várakozik. Egyszer csak kijön a bakter és azt mondja: „Uraim, készüljenek fel hosszabb várakozásra . . .”** kedelmi Egyezmény. 16. Fizikai fogalom. 17. **betű itt: A.** 15. Általános Tarifa- és Kereskedelmi egyezmény. 16. Fizikai fogalom. 17. Tudásanyag régies neve. 19. Erika becézve. 20. Ógörög piactér. 21. Jugoszláviai város. 22. **A lengyel Tátra egyik gyöngyszeme, ami szerepel a Budapest Tourist úticéljai között. Zárt betű: O.** 24. Az agyat is nevezik így. 25. Rag, -ra párja. 26. Éva idegen alakja. 27. Forradalmár költőnk (Vér és arany). 28. Hevesi község. 29. Atmoszféra röv. 30. Állóvíz. 32. OÖT. 34. Kedvesség, báj. 37. Az erdélyi Radnai-havasok második legmagasabb csúcsa. 40. Víziállat. 42. Kerti és szobanövények „tápláléka”. 43. Oldó. 45. Cölöp része! 47. Lekvár. 48. Megszólítás. 49. Költői forma. 50. Összevisszaság. 52. CTO. 53. Pecsét helye. 54. Bútor betűi. 55. Nyugalom. 56. Ritka női név. 58. Duna menti község. 59. Urán, kén és nitrogén. 60. Férfinév. 62. A mindenség része! 63. Folyóirat — latinul. 68. **Ebbe a Tisza menti városunkba** üdüléseket szervez a Budapesti Tourist. 69. . . . mark; védjegy.

FÜGGŐLEGES: 1. Legutolsó sorban. 2. Fontos népgazdasági ág. 3. Fénytan része. 4. Fél szelet! 5. Szovjet repülőgép típusa. 6. A . . . visszapillant; Bálint György könyve. 7. A barométer . . . áll. 8. Országos Tervhivatal. 9. Rakpart röv. 10. Olasz és osztrák autók jele. 11. Papírbolt márkaneve. 12. Kisipari Termelőszövetkezet. 14. Adósságot kiegyenlítő. 18. Mezőgazdasági eszköz. 20. Az egyik szülő. 21. Párt ad össze. 23. **A sorompóőr szövegének vége. Zárt betű: V.** 24. Érkezés röv. 29. Lap betűi. 31. Amely személy. 33. **A Dunántúlra vezető Budapest Tourist kirándulások résztvevői közül sokan megtekintik azt a szabadtéri múzeumot, amely e község környékén található.** 35. Mocsár. 35. Járnak-e? 38. Színész (Lajos). 39. Időpont. 41. Ami mindenkinek jó. 44. Mókus lakása. 46. „Mozog” a szív. 51. Román, spanyol és osztrák autók jele. 52. Község a Körös partján, híres műemléke a Boncza-kastély. 53. PLO. 54. A harmadik helyezett érmének anyaga. 55. Bank — olaszul. 57. Aki a vonaton ül. 61. A padlásra. 63. Era betűi. 64. Olasz folyó. 65. Radon vegyjele. 66. Karát végei! 67. Idősb röv.

Bajai István



Beküldendő a vízszintes 13., 22., 68. és a függőleges 23., 33. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: március 15. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényekben szereplő helységneveket, ahova a Budapest Tourist társasutazásokat szervez negyedévenként összegyűjtik és az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1980. április 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. első negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényekben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is.

Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

A 3. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: A hőst az autóban ábrázolja. — Marokkó — Opatija — Azt tanácsolnám, hogy lője le! — London.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Gombás Sándor, 1091; Kiss László, 1042; Kakuk Ferenc, 1082; Varga Imre, 1134; Antal István, 1067; Kórádi Gyula, 1144; Radó Gyula, 1212; Katica Elemér, Debrecen; Balla Vince, Szeged; Sós Gyuláné, Veszprém; Figvik Józsefné, Miskolc; Tóth Béla, Gödöllő; Lovász Ernő, Szolnok; Gál József, Tiszavasvári; Pozsonyi Ferenc, Nyíregyháza.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

. . . mit lát a felvételen. Akinek kedve van fantáziájára bízni magát és arra is válaszol, mi köze lehet mindennek a csúszós utakhoz, nagyobb eséllyel pályázhat hat jutalomkönyvünk valamelyikére. A megfejtéseket március 15-ig várjuk szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.).



A 3. szám kérdésére azok válaszoltak helyesen, akik infravörös fénnyel szárító készüléket írtak levelezőlapjukra. A könyveket a következők címére postázzuk: **Szűcs Mihály** (6800 Hódmezővásárhely, Tanya 2297. Pf. 1875.), **ifj. Mezei László** (6600 Szentes, Somogyi B. u. 25/a.), **Zatykó István** (6726 Szeged, Műhely u. 3.), **ifj. Ginorszky Lajos** (1028 Budapest, Gazda u. 54.), **Gombás Péter** (8200 Veszprém, Zrínyi u. 15/a.) és **Palik Gábor** (3876 Hidasnémeti, Munkásőr út 7.).

HUMOR



„Hányszor mondtam már neked, Lujza, hogy ne vásárolj mindenféle haszontalan dolgot"

Áthelyezés

Taranyenko sofőrt berendelték a főnökségre.

— Megint selejtet csináltál! Hány darab téglát raktál fel a gyárban?

— Két és fél ezret.

— És hányat hoztál el?

— Hiszen kiszámították. Ötezer féltéglát.

— Féltéglát! Az összes téglát porrá zúztad. Nem is szégyelled?

— De szégyellem.

— A múlt hónapban pedig palát szállítottál a gazdaságok számára. És egyetlen ép darabot sem vittél nekik!

— Csakugyan, nem maradt köztük ép...

— Hát az üveggel mi történt? Üres ládákkal érkeztél meg, azok is mind szétestek. Tudatában vagy ennek?

— Már hogyne lennék.

— De mit beszélek az üvegről! A múltkor rúdvasat szállítottál a gyárnak, amelyet patronálunk. És útközben elszórtad valamennyit. Még a teherautó hátsó oldalát is elveszítetted.

— Bizony elveszítettem.

— Hát mi legyen, elvtársak? Mit csináljunk ezzel az emberrel?

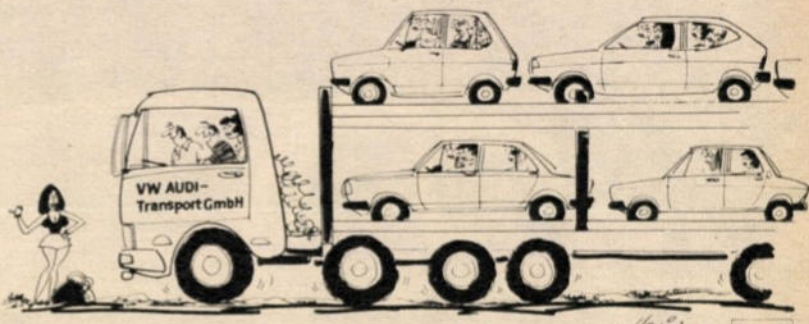
— Megrovásban részesítjük.

— Megvonjuk tőle a prémiumot.

— Elvesszük tőle a gépkocsit, garázsba helyezzük át.

— Egy szó, mint száz, elvtársak, elég volt a könyörületességből, félmegoldással semmit sem érünk. Személyszállító autóbuszra rakjuk ökelmét, hadd vigyen utasokat.

(A Krokogyil nyomán)



„Ezt még magunkkal visszük"



„Édesem! Már hallom az esküvői harang hangját"



„A papának nem kellene a tévében minden western-filmet megnézni"



TARTÓSSÁG · BIZTONSÁG — KÉNYELEM

MOSZKVICS 2140 • ÁRA: 94 000 FORINT

merkur

BUDAPEST
VI. KERÜLET
SZÍV UTCA 60.

autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:
Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

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

Felelős kiadó:
Siklósi Norbert

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

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

INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.0380
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

HAJRÁ, KÜLKER...



Mit tud az autósport átlagos szurkolója a 30 éves Külker SC tavaly született autószakosztályáról? Őszintén szólva nem sokat, annyit azonban bizonyára, hogy a hegyi EB 6. helyén végzett *Cserkúti Öcsi* a Külker SC versenyzője, akárcsak *Tóth Jani*, a Külkeresek TOJ BMW-jének eredményes pilótája.

— *Alig valamivel múlt három éve* — emlékezik vissza a szakosztály agilis irányítója, *Kosztka Gyula* — *amikor az Interag—Shell autószakosztályt megalakítottam, és hamarosan megszülettek az első eredményeink. Amikor a sporthatóság úgy határozott, hogy csak anyaegyesületben üzhető a sport, akkor a Külker SC 15. szakosztályaként folytattuk munkánkat. A női röplabdacsapatunk az NB I-ben gyűjti a bajnoki pontokat, a férfi kosarasaink és a női asztalitenisz-együttesünk az NB I-ben küzd a Külker SC kék-fehér színeiért. A 15 szakosztály között a mienk a legeredményesebb, hiszen EB helyezetteink vannak. Így tehát érthető, hogy klubunk ügyvezető elnöke, Tompos Károly és dr. Berényi Lajos, az egyesület elnöke a lehetőségeikhez képest támogatják a 12 tagú szakosztályt. Előljáróban elmondom, hogy a tagság kétharmada saját kocsijával versenyez.*

— *Miután az Interag központja jó kapcsolatot tart a BMW Motorsport G.m.b.H-val, és mert mindhárom kocsink BMW, ezért nagyon jó az alkatrész-utánpótlásunk, és hasonló a helyzet a Goodyear céggel, így tehát gumigondjaink sincsenek. Közben gyarapszunk, Zima Jánosnak vásároltunk egy új motort a Puchjába, amellyel az új, 750-es kategóriában fog indulni a hegyi bajnokságon. És szívesen vásárolnánk a Melkustól Forma Easter kocsit, de az NDK volt sokszoros bajnoka — időhiányban — nem tudja elfogadni megrendelésünket.*

— *Véleményem szerint nálunk is nagy jövője van az autócrossnak, éppen a napokban jelentkezett egy győri fiatalember, hogy ha beléphet hozzánk, kék-fehérre festi a már rajtkész kocsiját. Persze felvettük a győri Pap Gézát, az ugyancsak győri Szabó András pedig átigazolását kérte a Külker SC-hez.*

— *Szorgalmasan dolgozunk, az év elejétől Cserkúti Öcsi, a Bojtár utcai Külker SC „kocsiszínében" tevékenykedik, mint a klub alkalmazottja. A versenyidény kezdetéig hetenként egyszer vezet tornatermi edzést Töreki László „tréner", aztán az OB előtt két héttel az edző kiviszi kicsiny csapatát az épülő M3-as autópálya lezárt szakaszára, ahol természetesen minisztériumi engedéllyel edzenek.*

— *Aki pedig „belső" szurkoló szeretne lenni, azt szeretettel várjuk a Rajk László u. 11. szám alatt a földszinti nagyteremben, ahol minden hónap első keddjén tartjuk a klubösszejövetelünket* — mondja búcsúzóul a kék-fehérek „édesatyja".

— R —

am
1980 • 5
Ára: 15 Ft



Minden időben