

autó-motor

1980
NOVEMBER

22



AZ ÚJ MINI



A beszélgetés

is lehet játék. Nemcsak négy szemközt, szobában, hanem akár tíz kilométeres körzetben is, bárkivel, akinek kedve van társalogni. Amerikában kezdődött ez a hobbi, aztán elterjedt Nyugat-Európában is, ahol a rádióüzletekben viszonylag olcsón lehet kapni párosával olyan kis rádióadó-vevő készülékeket, amelyeket a képen is bemutatunk. A nyugatnémet Grundig cég temérdek kommunikációs gyártmánya között autóba beépíthető és zsebben vagy táskában is hordozható készüléket hoz piacra. Olyanokat, amelyek segítségével 12 engedélyezett frekvencián, szabadon lehet társalogni. Diákok elmondhatják egymásnak például a matematikai házi feladatok megoldását. Meg lehet beszélni akármit, az időjárástól kezdve a randevűig, autóból, útközben haza lehet szólni, vagy előre jelezni tudjuk valahová érkezésünket. Ismeretlenekkel is tudunk csevegni, mert a hívásra a megadott csatornákon akárki jelentkezhethet. Persze, olykor előfordul hangzavar is, ha a közelben ugyanazon a frekvencián mások is diskurálnak. Nos, alig vitatható, hogy ez a játék az embereket ebben a „gépkorszakban” valahogy mégis közelebb hozza egymáshoz.

am AZ AUTÓ-MOTOR 1980/22. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

A lámpák becsülete (Sz. I.)	-----	3
Lépünk be a Műszai Egyetem különböző kapuin (lézo)	-----	4-6
A Polonez 2000-es rali-változata	-----	7
A Marx tér új arca (Farkas László)	-----	8-9
Mozaik	-----	10-11
Autósoknak	-----	12
Komfort két személyre (R. K.)	-----	13
Ismerd meg hazádat! - Köszeg (Túri P. - Almássy T.)	-----	14-15
Lélekelemzők (Almássy Tibor)	-----	16-19
Autók és árak	-----	20
Képes híradó	-----	21
Végállomás: Hegyeshalom (Martinkó Károly)	-----	23-25
Mosóbenzin helyett FVN-90-et! (Lovász Károly)	-----	26-27
Autószalon és Motor Show (Liener György)	-----	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg	-----	35
A rövidebb út nem mindig gyorsabb (almássy)	-----	36-37
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc)	-----	39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc)	-----	40
Kidobott milliók (F. A.)	-----	41
Közlekedési képeslap	-----	43
Reflektor (Reményi Gyenes István)	-----	44
A „Csúcsforgalom” postája	-----	44
„A kocsik alkohollal közlekedik”	-----	45
Fények az éjszakában	-----	46
Go-box? (Varga Zsolt)	-----	47
Hatóság száguldás (Leslie Tóth)	-----	48-49
IFMA '80 (rózsa)	-----	50-51
Mi lett vele? - Merényi János	-----	53
A szél sodrában (R. Gy.)	-----	54
Kesjár az országos bajnok (Pesztenlehrer Ottó)	-----	55
Olsen - hetedszer (Tóth Sándor)	-----	57
Esti beszélgetés (Fekete Kálmán)	-----	58
Az ígélet (Surányi Péter)	-----	59
Keresztretjéveny - Találja ki	-----	60
Humor - A békebontó (Larissa Fjodorova - Ford.: Szirmai Marianne)	-----	61
... és még arról is beszélnek (G. Rossi)	-----	63

CÍMLAPUNKON: A Mini Metro - A BL kisautója
(Illusztráció a 29-33. oldalhoz)

HÁTLAGUNKON: Az ígélet - Juhász Károly
(Surányi Péter felvétele)



A lámpák becsülete

A történet egyszerű: két, szemmel láthatóan jó állapotban levő kocsi, kifogástalan látási és útviszonyok között jelzőtáblával és a veszélyt jelző villogó sárga jelzőlámpával ellátott útkereszteződésben ripityára törte egymást!

A helyzet világos: egyik jármű a tábla ellenére sem adott elsőbbséget a főútvonalon közlekedő járműnek...

Felvetődik a kérdés a nap mint nap látott hasonló, vagy majdnem hasonló helyzetek kapcsán: **mennyit ér ma az átlagautós számára a veszélyes helyet jelző, sárgán villogó jelzőlámpa, függetlenül attól, hogy éppen milyen útvonalon halad?**

Mennyit ér a zöldről sárgára váltó lámpa jelzése azok

számára, akik ekkor még 60–80 méterről is fék helyett a gázra lépnek, és már rég piros a lámpa, amikor a kereszteződésen 70–80 km/órás sebességgel átzúgnak?

(Egyes útkereszteződésekben – főként ahol a zöld jelzés időtartama aránylag rövid – olyan divat ez, hogy a másik irányból zöld jelzésre is csak késve, körültekintve mernek a naponta arra járók elindulni!)

Meddig tart az az ominózus bizalmi elv, és honnan kezdődik a szintén ominózus defenzív vezetési taktika, vagy ha úgy tetszik, a józan ész diktálta óvatosság, uram bocsá', a bizalmatlanság? Ez már több, mint a közúti szabályok esetenkénti megszegése, ez már a közúti morál nagyfokú romlását jelzi.

SZ. I.



Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (3.)



Aramlási mérés az egyik laboratórium sarkában (BME fotó)

A diplomaterv-készítés azzal kezdődik, hogy az illetékes tanszék levelet ír a vállalatoknak és intézeteknek, és diplomatémákat kér. A beérkezett javaslatokat meg kell szűrni, mert csak olyan feladatokat lehet kiadni, amelyek egyrészt hallgatói tudással megoldhatók, másrészt elég komplexek ahhoz, hogy a hallgatók tudását valóban próbára tegyék. A megszürt témák jegyzékét a hallgatók megkapják, s választhatnak közülük. Ha véletlenül többen is akarják ugyanazt a témát, korábbi tanulmányi eredményeik döntenek. December körül már minden szigorló hallgató tudja, milyen témát kell kidolgoznia, de előbb még „le kell zárni” a kilencedik félévet, azaz le kell tenni az utolsó vizsgákat. Február elején azután a diplomázók szétszélednek. Ki-ki elmegy két-három hónapra ahhoz a vállalathoz, ahonnan a téma érkezett, s a helyszínen, az ottani szakemberek irányításával ké-

szíti el diplomatervét. Természetesen az egyetem sem hagyja magára, egy oktatót is kap konzultánsként.

A diplomaterv: okmány

Valamikor májusban kell beadni a kész tervet – szép fekete kötésben. A diplomaterv olyan okmány, amit az egyetemnek a levéltári szabályok szerint örökre meg kell őriznie. A diplomamunkák általában 80–100 oldal terjedelmű dolgozatok, legtöbbször tele képletekkel, levezetésekkel, diagramokkal, egyéb ábrákkal. A konstrukciós jellegű tervekhez természetesen néhány lepedőnyi rajz is tartozik, aminek a fotókópiája bele van ragasztva a dolgozatba.

A diplomaterv ezután a bírálóhoz kerül, aki az adott témának kiváló szakembere, gyakran olyan személy, aki az

eredmény hasznosíthatóságáról is nyilatkozni tud. A bíráló megvizsgálja a célkitűzés és a kidolgozás összhangját, a felépítés logikusságát, a kidolgozás színvonalát, korszerűségét. Értékeli az egyéni, szellemes megoldásokat, rámutat a kiemelkedően jó, illetve a különösen gyenge részekre, és megjelöli az általa felfedezett konkrét hibákat. Nyilatkozik a munkavédelmi szempontok és a gazdaságossági szemlélet érvényesüléséről, a hallgató irodalmi tájékozottságáról, a diplomaterv nyelvezetéről, szabotossá-gáról, esztétikai, formai kiviteléről.

Az utolsó erőpróba: az államvizsga

A bírálat alapján a tanszék javaslatot tesz az osztályzatra, de a végleges jegy csak az államvizsgán, a védés után

derül ki. A védés a hallgató előadásával kezdődik, majd az állami vizsgáztató bizottság tagjai kérdéseket tesznek fel. Az osztályzatot a bizottság zárt ülésen állapítja meg. Ha a dolgozat legalább elégséges osztályzatot kapott, akkor az államvizsga folytatódik. Minden hallgatónak három tantárgyból kell vizsgáznia. Két tantárgy biztos: motortervezés és -vizsgálat, illetve járműtervezés és -vizsgálat. A harmadik tantárgy a diplomatervezés témájától függ, ahhoz kapcsolódik.

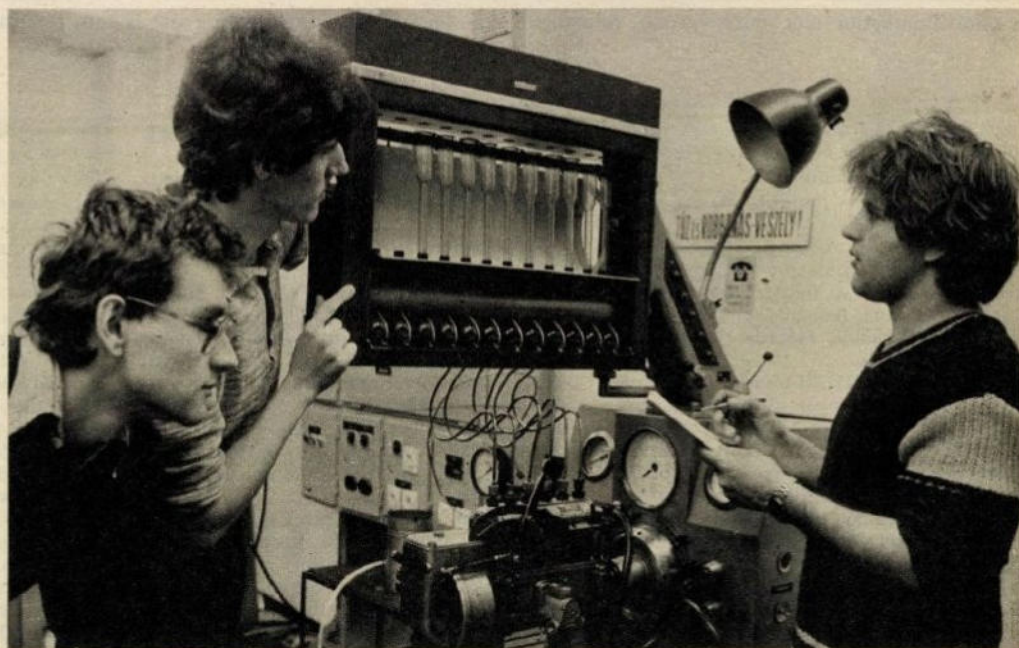
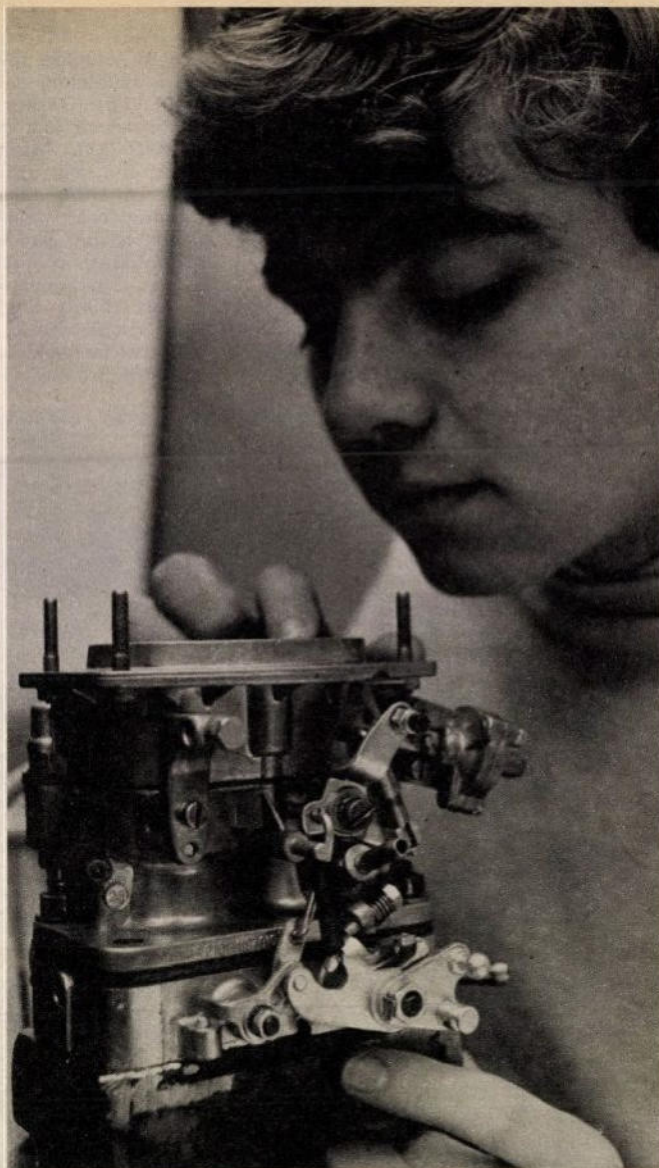
Az állami vizsgáztató bizottság elnöke mindig egy vezető oktató, tagjai részben oktatók, részben külső szakemberek. Az idén például a rektor ÁVB tagnak kérte fel többek között dr. Annus Imrét, az AUTÓKUT, Szini Bélát, a KOTUKI igazgatóját, az iparból Soós Gyulát, a BAKONY MŰVEK vezérigazgatóját, Karászi Györgyöt, az IKARUS vezérigazgató-helyettesét. Az KPM vállalatoktól részt vett az államvizsgákon többek között Tari László és Enyedi László, a 20. sz. VOLAN igazgatója, illetve főmérnöke, Gubcsó János, a IV. sz. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT főmérnöke. Az ÁVB-ban más oktatási intézmények is képviseltetni szokták magukat, így például a győri főiskolát dr. Kázmér Tibor, a JÁRMŰGÉPÉSZETI INTÉZET igazgatója, az AUTÓKOZLEKEDÉSI TANINTÉZETET Moharos Kálmán ny. igazgató képviselte.

Sikeres államvizsga esetén még ki kell számítani az oklevél minősítését is. Itt ugyanis nemcsak a diplomatervezés kapott osztályzat és a három államvizsga jegye számít. Figyelembe kell venni még a korábbi alapszigorlatok eredményét is. Bizony, a műegyetemen nem könnyű „piros diplomát” szerezni, pedig ahhoz nem is kell tiszta ötösnek lenni.

Diplomamunkák 1980-ban

Ezek után nézzük meg, milyen témákat dolgoztak ki az autógépész hallgatók ebben az évben. Íme, a harminc közül néhány:

Mielőtt szétszerelné, alaposan megnézi, hogyan is fogja összerakni

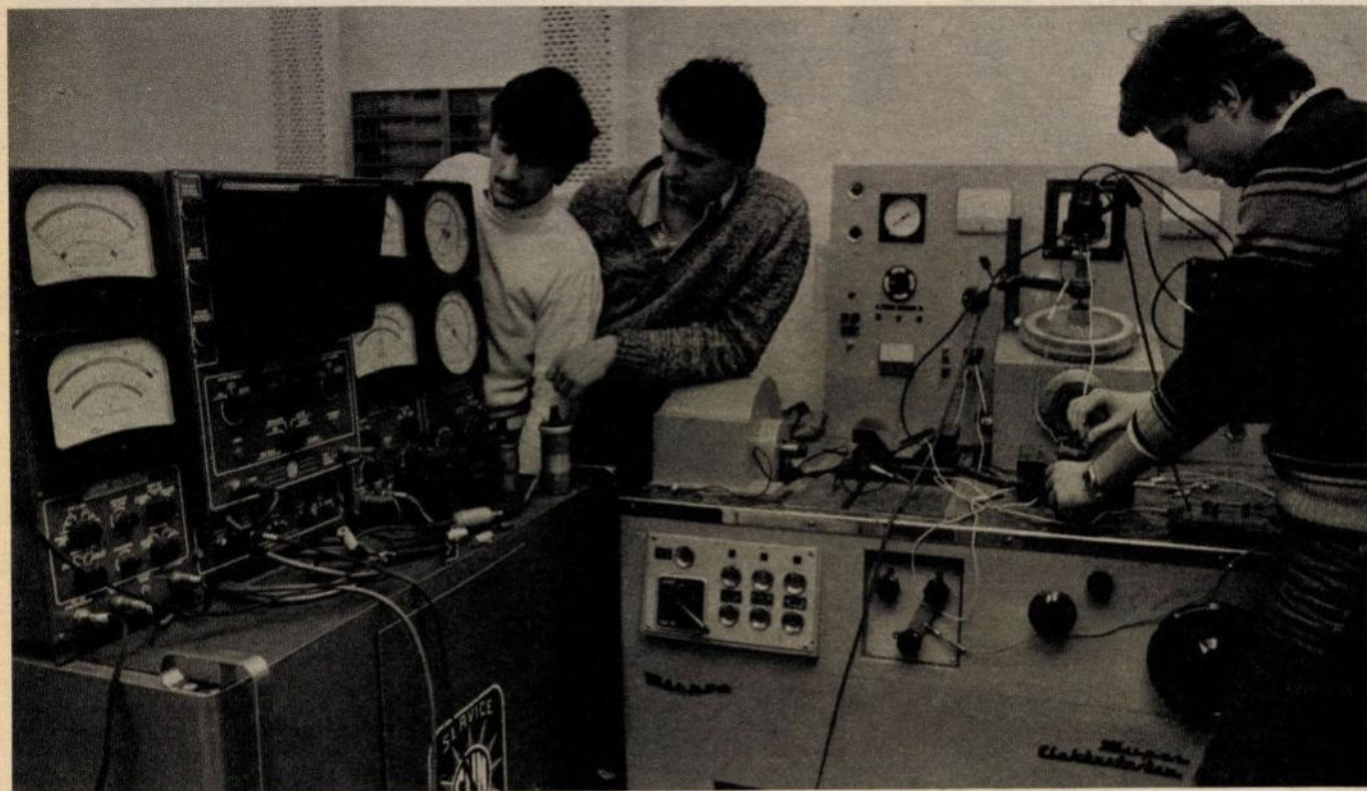


A mérési eredményekről majd jegyzőkönyvet kell írni

Dr. Tóth Gy. István műszaki tanácsadó irányításával pneumatikus lengéscsillapítót tervezett az AUTÓKUT-ban Filep György hallgató a légrugós vezetőüléshez, a hidraulikus csillapító helyébe. Ugyancsak az AUTÓKUT-ban készítette számításait Horváth Ignác, aki a Csepel D-750-es teherautó-alváz vázszerkezetének szilárdsági méretezését végezte el Völgyi János tud. munkatárs segítségével. Konstruktív feladatot kapott az AUTÓKUT-ban Ferenczi Gyula: egy meglévő soros motor alkatrészeinek felhasználásával V-6 elrendezésű dízelmotort kellett terveznie Murai Tibor osztályán. A negyedik AUTÓKUT-téma Peták Péte-

feltételeit a BKV-nál. Meg kellett határozni a felújítási folyamat tárgyi és személyi feltételeit, műveletterv szintig. A témát Pál Gáspár kapta, konzulense Borsós István tud. munkatárs volt. Az AFIT XIII. Autójavító Vállalat részére szintén két diplomaterv készült. Az egyik az URAL tehergépkocsi sebességváltóművének felújítási technológiája (Feszli István, konzulense Kiss Sándor technológus), a másik ugyanezen gépkocsi mellő hídjának felújítási technológiája volt (Király Ernő, konzulense Kádár János csoportvezető). Felújítási technológia volt (IFA W 50 fékrásegítő) Szörényi Gábor témája is (kon-

Mint korábban említettük, az oktatásban a szakosítás nem cél, hanem eszköz: módot adni arra, hogy a hallgató a tanultakat lehetőleg folyamatosan alkalmazhassa egy konkrét példára, mondjuk a gépjárműre azzal, hogy majd kint, az életben olyan gépek problémáihoz is alkalmazni tudja ismereteit, amelyekről az egyetemen nem is tanult. Majdnem minden évben előfordul, hogy valaki még ki sem megy az életbe, s máris „idegen” géppel foglalkozik. Az idén László Zoltán került ilyen helyzetbe, aki a MALÉV témáját választotta magának, s az NK-8-ZU típusú kétáramú gázturbinás sugárhajtómű diagnosztikai vizsgálatával foglalkozott



Az autóvillamosság már misztikusabb valami, de egy harmadéves hallgatónak azt is kell ismernie (Székely Tamás felvételei)

ré volt, akinek Kardos Tibor osztályvezető mellett próbapályát kellett terveznie gépjárművizsgálatok céljára.

Ismét konstruktív feladat, de a KIS-MOTOR- ÉS GÉPGYAR részére: mobil kivitelű villamos motorral közvetlenül összeépített kompresszoros gépcsoport tervezése. A TK 200 típusú kompresszort Viczena Józsefnek (konzulens: Nemes Lajos kutatómérnök) először léghűtésre kellett átterveznie.

Elekes Géza KOTUKI-témát dolgozott ki: beépített szervokormány diagnosztikáját üzemeltető jellemzők alapján. Tömeges ellenőrzésre, időszakos felülvizsgálatra kellett, hogy alkalmas legyen a módszer. Konzulense Tamási Attila tudományos főmunkatárs volt. Egy másik KOTUKI-téma a RÁBA-MAN motorok befeckendező szivattyúinak felújításával és beszbályozásával volt kapcsolatos. Meg kellett vizsgálni az IKARUS autóbuszok motorjain üzemelő jugoszláv befeckendezőszivattyúk alkatrészcsere felújításának

zulus: Földvári György, az AFIT I. sz. Autójavító Vállalat osztályvezetője).

A negyedik AFIT-téma (XVI. sz. Autójavító Vállalat) egy diagnosztikai sor kidolgozását célozta tehergépkocsi részére. Földi Sándor konzulense Lengyel Mária csoportvezető volt.

Olyan vállalatnál is akad autós mérnöknek való feladat, mint a Fővárosi Közterület-fenntartó Vállalat. Alföldi István Gyöni Attila csoportvezető irányításával azt a feladatot kapta, hogy a háztól házig járó szeméthyűtő kommunális célgépeket vizsgálja meg, vajon hajtóműrendszerükbe utólagosan beépíthető-e KGST-n belül gyártott automatikus nyomtérkváltó.

Mindig van lehetőség arra, hogy az orosz vagy németül jól tudó hallgatók diplomaterveket külföldön készítsék el. Így például az idén Szeitz Károly az NDK-ban, a drezdai műegyetemen foglalkozott három hónapon át a tartós fékek elemző vizsgálatával.

Hennel Sándor főtechnológus irányításával, a sugárhajtóművek gazdaságos üzemeltetésének javítása szempontjából.

(Érdekességként megemlíjtjük, hogy korábban egy szigorló hallgató a sárkányrepülő aerodinamikájáról készített diplomatervet.)

A diplomaterv természetesen még nem igazi mérnöki munka, de mindenesetre az első komoly feladat, ami önálló munkát követel és alkalmas arra, hogy a mérnökjelölt bemutathassa képességeit. Nem ritka azonban az sem, hogy a diplomaterv tartalmaz gyakorlatban azonnal alkalmazható eredményeket is.

Ahhoz, hogy a hallgatók képzése mindig megfeleljen a gyakorlat igényeinek, az szükséges, hogy maguknak az oktatóknak is meg legyen az alkotó, tervező, tudományos kutató gyakorlatuk. Ezért elengedhetetlen, hogy az egyetem ilyen jellegű tevékenységet is folytasson. Erről lesz szó következő számunkban.

(LÉZO)

Lapunk egyik legutóbbi (19-es) számában képekkel is gazdagon illusztrált beszámolót közöltünk a 18. Varsó Rali eseményeiről. A tudósításunk bevezetésére eredetileg tervezett címadó embléma, amelyen öles betűkkel az érdekes sportesemény lengyel elnevezése — 18 RAJD WARSZAWSKI POLSKIEGO FIA-TA — szerepelt, nyomdatechnikai okokból sajnos kimaradt. Így aztán valóban furán jött ki, hogy a címben is, meg a továbbiakban már a szövegben is csupán lengyel rali (rajd polski) elnevezéssel illetjük a neves sporteseményt. A beszámolóból azonban (és a versenyt jelölő sorszámból) így is jól kitűnt, hogy nem a hagyományos és pontosan ilyen elnevezéssel — rajd polski — hivatalosan bejegyzett futamról van szó, hanem az immár ugyancsak hagyományosnak számító Varsó Raliról. Úgy véljük — a kétségtelenül hibás és félreérthető címadás ellenére — így értelmezte a beszámolót a szerény becsléssel is félmillió olvasótáborunk többsége. Egy telefonáló és egy levélíró azonban rosszállását fejezte ki: micsoda skandalum, hogy valaki helyszíni tudósítást ír, és azt sem tudja, hogy milyen versenyről... Nos, tudtuk. Mégis így adódott. Elnézést érte. Szerény kárpótlásul a Polonez 2000-es rali változatát néhány fotóval ezennel bemutatjuk. Megtekintésére és néhány felvétel elkészítésére még az ominózus verseny megkezdése előtt, a varsói „versenyistállóban” Jacek Bartos, a sportosztály vezetője adott lehetőséget.

Néhány jellemző adat: a 4272 mm hosszú, 1651 mm széles és 1376 mm magas, ötajtós kocsi súlya 1140 kg, az üzemanyagtartály 72 literes. Elektromos rendszere 12 V, a vezetéket különleges burkolat védi a mechanikus sérülésektől. Fékrendszere kétkörös,

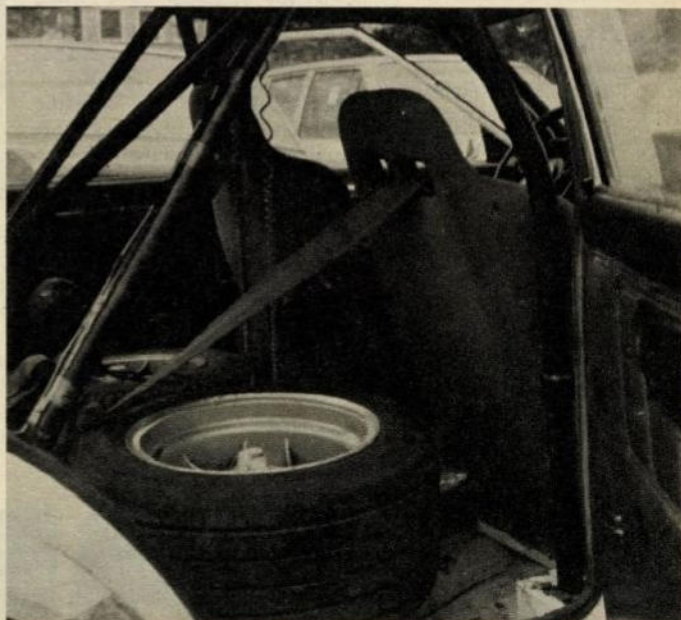
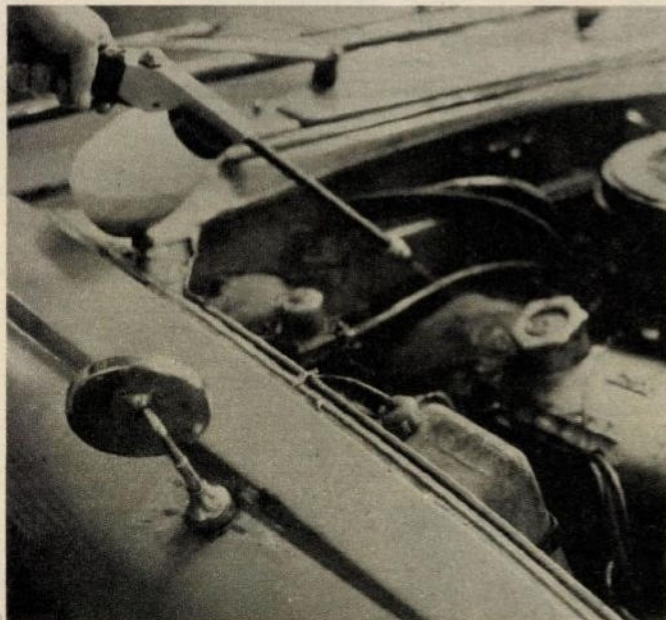


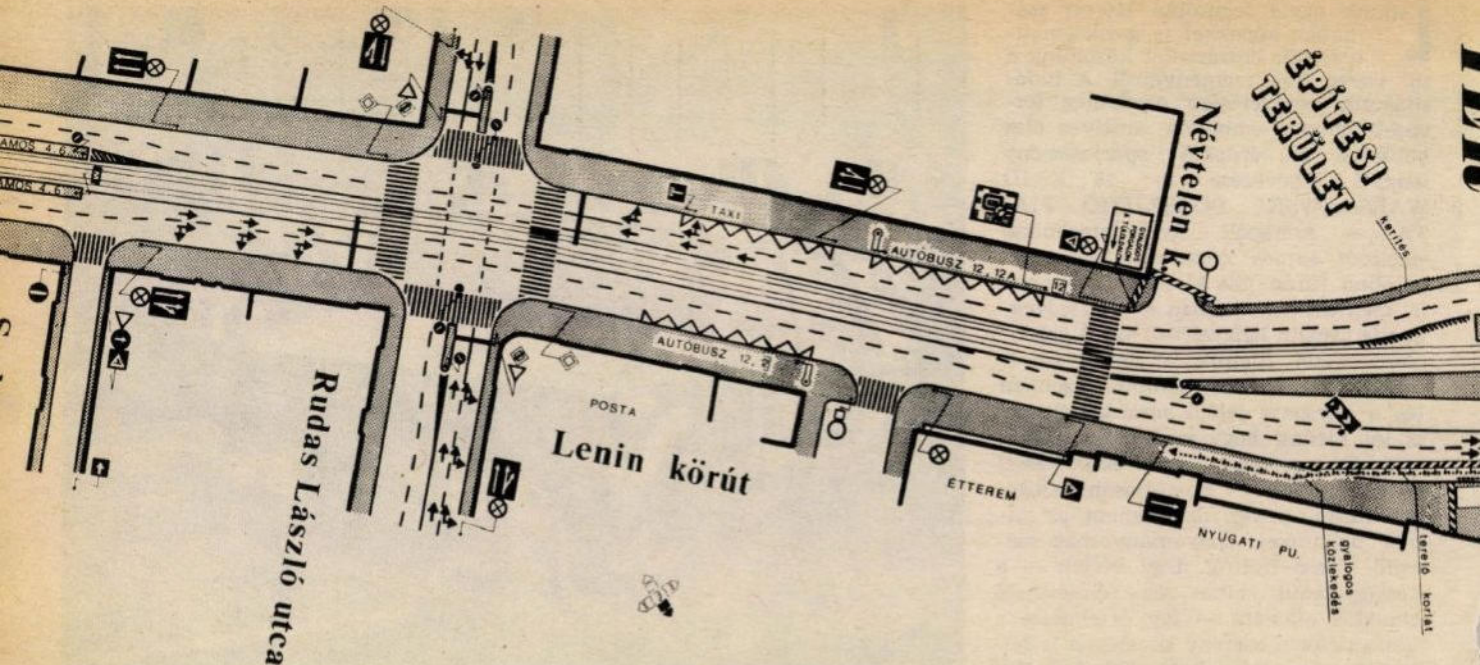
A POLONEZ 2000-ES RALI VÁLTOZATA

szervó nélkül, mind a négy keréken hűtött tárcsafékkal. A kerékfelfüggesztést Bilstein gázolaj lengéscsillapítókkal kombinálták. A 2000-es, 132C-jelzésű négyhengeres, soros, 1995 cm³-es motor 7100 percenkénti fordulaton 125 kW (170 lóerő) teljesítményt nyújt.

(A teljesítményadatok a vezérlés változtatásával módosulnak.) A Polonez rali változata természetesen számos külső és belső kényelmi és biztonsági kiegészítővel is fel van még szerelve.

(almássy)





Ez év végére, illetve 1981 elejére ez a fontos közlekedési csomópont is eléri építésének harmadik és egyben utolsó fő ütemét. A téren is jól láthatók a végleges megjelenést és forgalmi rendet tükröző műtárgyak és útszegélyek.

A tizedfordulóra kialakuló felszíni közlekedési rend fő jellegzetessége, hogy megszűnik a forgalom számára kényeszerű „vargabetű”, azaz a régebben déli, jelenleg északi irányban elhúzott villamos- és útpálya.

A kitérített célnak megfelelően a csomópont építésének történetében először a Lenin körút—Szt. István körút irányú közúti forgalom a véglegesnek megfelelő útpályán, a villamosforgalomtól függetlenül 2x2 sávon bonyolíthat le. Az egyenesen előre haladó sávok mellett kiépülnek a balra forduló forgalom osztályozói és terepszegélyei is, az építési területen azonban változatlanul csak egyenesen lehet áthaladni. Jóllehet a közúti felüljáró szerkezeti építése a végéhez közeledik, az észak—

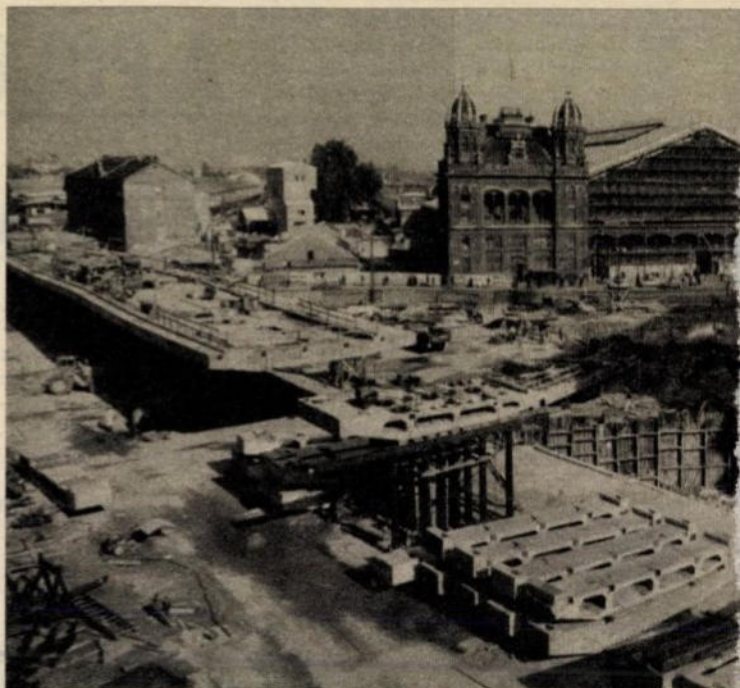
déli irányú — tehát a Váci út—Bajcsy-Zsilinszky út irányú — forgalom egyelőre még a jelenlegi terelő útvonalakon halad.

(Itt hívjuk fel a figyelmet arra, hogy a Dózsa György út—Rudas László utcai terelő útvonal — amely a Váci utat és a Bajcsy-Zsilinszky utat köti össze — teljesítőképességéhez mérten még mindig kihasználatlan.)

A felüljárót csak jövőre, a Bajcsy-Zsilinszky úti és Váci úti lehajtók és az útburkolat megépítése után adják át a forgalomnak.

A tér közepén levő útpályák és szegélyek már végleges formájukban készülnek el, és csak egy helyen, az augusztusban lebontott BVKH-épület („indóház”) helyén épül provizórikus útpálya, hogy a Skála-áruház és a hozzá tartozó aluljárórészek épülhessenek.

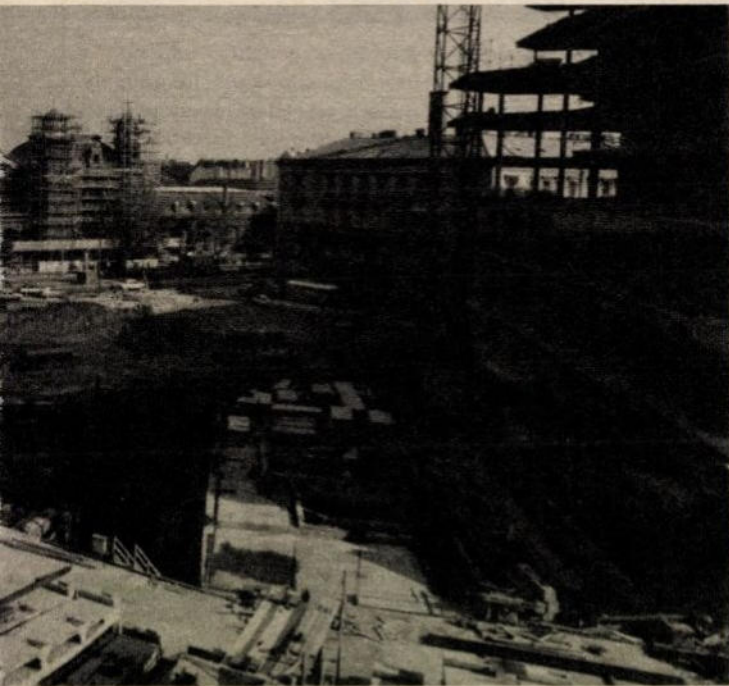
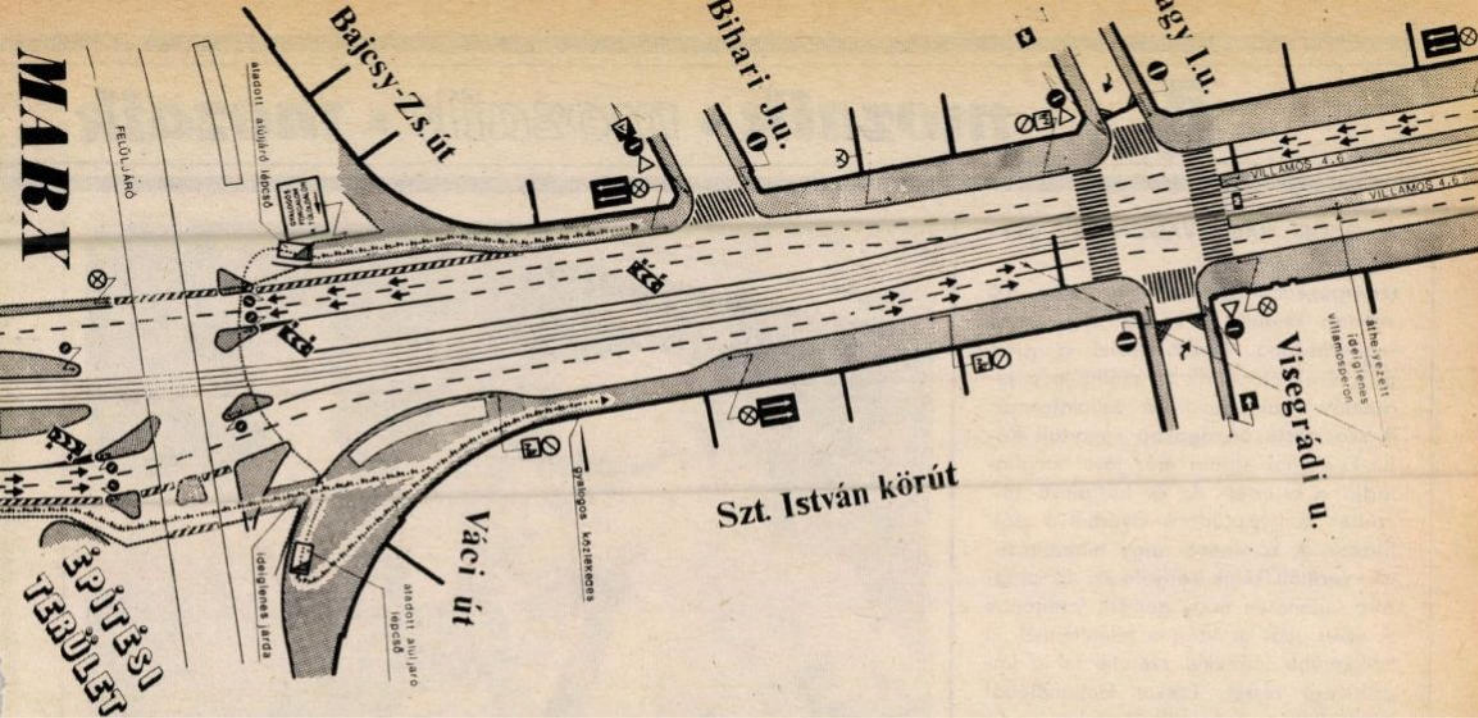
Forgalmi kapcsolatok tekintetében jelentős változásnak számít, hogy mivel a Névtelen köz is a Skála-áruház építési területére esik, így a forgalom elől lezárták. Tehát itt a Margit-híd felől érkezők nem tudnak majd a



Jókai utcába jutni, ahonnan a Rudas László utcára lehetett fordulni jobbra a Bajcsy-Zsilinszky út felé, vagy balra a Váci út irányába. Ezután jobbra fordulni közvetlenül a Rudas László utcai csomópontban lehet, balra azonban csak máshol tudunk letérni. Például a Margit-

hidról érkeve, közvetlenül jobbra fordulhatunk a Balassi Bálint utcába (a 2-es villamos végállomása mellett), ahonnan a Stollár Béla utcán át (a játszótér előtt) a híd alá visszafordulva az Újpesti rakparton északi irányba juthatunk. Aki azonban elvéve ezt az irányt, túlha-

A MARX TÉR



ladt a Rudas László utcán, a Szondi utcában jobbra fordulva „P”-módszerrel juthat a Váci út felé („fél lóhere”-megoldás).

1980 végére a 4., 6. villamosok véglegesen kiépített vágányvonalon közlekednek. Minthogy a Nyugati pályaudvar előtti villamos-

megállók és a hozzájuk tartozó aluljárók még épülnek, a villamosok változatlanul a Szondi utcánál és a Visegrádi utcánál állnak meg, de a Margit-híd felé tartó villamosok Visegrádi utcai megállója a kereszteződés túloldalára (a Víg Matróz Étteremmel szembe) került, mert

a régi peron helyén még épül a végleges villamospálya.

A 12-es autóbuszok építési területen levő megállóhelyei változatlanok. Tehát a Margit-híd felé a posta előtt, a November 7. tér felé pedig a Szikra mozi előtt található. A többi — majdan a Marx téren végállomásozó (6, 26, 43, 91) — autóbusz-viszonylatok a jelenleginek megfelelő útvonalon közlekednek.

Ma a Nyugati pályaudvar előtt állomásozó taxik — a Lenin körüti torkolat építése miatt — a postával szemben, a páros oldalon kialakított állomáson várják utasikat. Végleges helyük a „Westend”-udvar lesz.

Gyalogolni a körüti irányokban változatlanul a körúttal párhuzamosan és csak az északi oldalon lehet (a rajzon a jobb oldalon). 1981-re már a végleges kétsávos útpálya mellett terelőkorlátokkal legalább 3 méter szélességben lekerített ideiglenes gyalogúton — a mainál lényegesen rövidebb távolságon — nyílik lehetőség a gyalogos közlekedésre.

A Lenin körúton az étteremmel szemben átmenetileg kialakított „zebrán” lehet átkelni.

A Szt. István körüti torkolatban a vágány- és útépités miatt a gyalogos fahidat — melyről régen főleg az építkezés előrehaladását figyelhettük — már lebontották. Ezentúl tehát itt már csak az úttest alatt, az erre a célra nyersen átadott aluljárószakaszon szabad átkelni.

A téren az idén jelzőlámpa természetesen még nem lesz, hiszen csak egyenesen lehet áthaladni. A Szt. István körüti jelzőlámpák változatlanul összehangolt programmal, míg a Rudas László utca—Lenin körút kereszteződésében levő jelzőberendezések új, már a kész állapothoz megfelelő programmal működnek.

Ahhoz, hogy az átadási ütemet az építők tartani tudják, ebben a körzetben bizony még útszükületekre, akadozó villamosforgalomra és nehézségekkel gátolt gyalogos közlekedésre számítanunk kell. De a megértő türelmünket bőségesen kárpótolja majd, ha Budapest egyik legnagyobb és legjobban várt, sok újszerűséget is rejtő impozáns közlekedési létesítményét birtokba vehetjük.

Farkas László
FOMTERV

R ÚJ ARCA...

A GYŐRI RÁBA VAGON- ÉS GÉPGYÁR

tehergépkocsi-üzemében az idén 700 kamion készült. A kocsik nagy része Jugoszláviába került, mivel a győri gyár évek óta egyik fő szállítója a jugoszláv közúti fuvarozó vállalatoknak. A szocialista országokba exportált Rába-kamionok száma már jóval meghaladja a kétezret. Az év hátralevő részében is folytatódnak Győrből a szállítások. A kamionok nagy teherbírásúak, vezetőfülkéjük kényelmes. Ez utóbbira különösen nagy gondot fordítanak s ezért már az idén a jelenleginél is korszerűbb fülkével szerelik fel a kocsik egy részét. Ezeket Hollandiából vásárolják, s a következő évben még nagyobb számban alkalmazzák az új típusú fülkéket.

A SZOVJET KORMÁNY

az elkövetkezendő években erőteljesen fejleszti és bővíti a Szovjetunió autótűhalálzatát. Ezzel egyidőben a következő közutakon szervezik meg a telefon-összeköttetést: Moszkva–Minszk–Breszt, Moszkva–Kijev–Kisinyov–Leuseny, Moszkva–Harkov–Szimferopol, Moszkva–Leningrád–Viborg–Tofjanovka, Kijev–Lvov–Csop.

A LENGYEL „KICSI”

nagy népszerűsége tett szert immár számos szocialista országban, de nem ismeretlen ez a jármű a nyugati államokban sem. Idén például első ízben jut el a Fiat 126p Nagy-Britanniába is. A kiskocsi angol exportra készülő változatában a kormány a jobb oldalon lesz.

A KENYAI FŐVÁROS

minden nagy forgalmú útján láthatóak az örült iramban száguldó, utasokkal telezsúfolt mikrobuszok, amelyek a helyi sajtóban matatu néven szerepelnek, ami egyszerűen kalózt is jelent. Az ütött-kopott kocsiknak gyakran kiesik a kerekük, s a balesetek halálos áldozatokat is követelnek. A matatu szó a szuahéli nyelven hármat jelentő tatu szóból származik. A három pedig onnan, hogy annak idején 3 tízcentes érmet kellett fizetni egy útért a város bármelyik végébe. Az idők változnak, a díjak ötszörösére növekedtek, de a matatu elnevezés maradt. Az évek során megváltozott a szállítási mód jel-



Közel másfél évtizede minden kedden délután jelentkezik a Petöfi rádióban a Csúcsforgalom című közlekedési műsor. Az október végi „Jó utat” Magazinnal együtt az 1000. jubileumi műsort sugározták. Az adáson megjelent és nyilatkozott dr. Ladvánszky Károly rendőr vezérőrnagy, belügyminiszter-helyettes és Urbán Lajos közlekedés- és postaügyi minisztériumi államtitkár. A jubileumi adást követően dr. Horváth István belügyminiszter a Belügyminisztérium, Urbán Lajos a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, valamint dr. Hárs István, a Magyar Rádió elnöke a rádió részéről kitüntetésekkel adta át a műsor állandó munkatársainak. Képünkön Petress István szerkesztő-riporternek nyilatkozik dr. Ladvánszky Károly. (Bojár Sándor felvétele)



Erről az útszakasról, a budapesti Dohány utca kezdő szakaszáról már többször írunk. Állandóak itt a dugók, a rakodó teherautók elállják az egyébként itt még széles utat. A rakodásra fenntartott helyeken parkolnak a személygépkocsik, a többi meg az úton áll – kényszerűségből. Vajon meddig tűrhető ez? (Bojár Sándor felvétele)

lege is. A mellékereset jövedelmező üzletté alakult, amellyel ma már üzletemberek, sőt egész vállalatok foglalkoznak, amelyek a növekvő szállítóeszköz-hiányt kihasználva jól megszedik magukat. A kenyai közvélemény egyre határozottabban tiltakozik a megbízhatatlan járművek használata ellen, s követeli a közúti kalózok tevékenységének beszüntetését.

LADA ÜGYFÉLANKÉTOT RENDEZ

az AFIT I. sz. Autójavító Vállalat vállalati kultúrtermében (Bp. XIII., Váci út 45.) 1980. december 5-én 18 órakor, amelyre a Lada-tulajdonosokat ezúton meghívja. A találkozók keretében hallhatunk a volgai gyárról, új típusokról, műszaki újdonságokról, az 5. számú üzem szolgáltatásairól, lesz filmvetítés, az ügyfelek problémáinak megbeszélése, vitafórum.

A TOYOTA

japán autógyár az ideinél átlagosan 6,1 százalékkal, azaz 361 dollárral drágábban adja az USA-ban 1981-es modelljeit. Indok: az amerikai importvámok emelése.

MOSZKVÁBAN MEGNYÍLT

a nyugatnémet Daimler-Benz cég képviseleti irodája. Az avatási ünnepségen a vállalat szóvivője elmondta, hogy az 1973-ban megkötött tudományos-műszaki megállapodás értelmében cége és szovjet vállalatok rendszeresen kicserélik gépkocsigyártási tapasztalataikat. A képviseleti iroda megnyitása fontos lépés a nyugatnémet személygépkocsik és teherautók Szovjetunióba irányuló exportjának előmozdításában – fűzte hozzá. A vállalat becslése szerint, jelenleg közel 2000 Mercedes-Benz gépkocsi közlekedik Moszkvában. A Daimler-Benz 1890-ben szállította az első Mercedes-motorokat Oroszországnak, hat évvel később pedig beindultak a személygépkocsi-szállítmányok is. A Mercedes első képviseletét 1923-ban nyitotta meg Moszkvában. (AP-DJ, APA)

A LEGUTÓBBI IDŐK

egyik legnépszerűbb folyóiratává vált a Szovjetunióban az „A volánnál” című lap. A színes, képes újság az autósok, az autósport iránt érdeklődők lapja, amely az újságárus standokról rögtön elfogy, noha példányszáma meghaladja az egymilliót.



A 3-as főúton Mályi község belterületén haladt keresztül a kavicsot szállító pótkocsis ZIL, amikor fékezés után a kocsit az út melletti árokba, onnan a járdára, majd egy családi ház udvarára repült. Szerencsére a járdán senki sem járt, a vezető pedig karcolás nélkül szállt ki a fülkéből

(Laczó József felvételei)



Autósoknak

Az első hideg reggelen

sok autó köszörülte a torkát, sok indítómotor forgatta meg a szokottnál többször a főtengelyt. Az indítás nehézségeit azáltal csökkenthetjük, hogy a motor villamosszerkezeti részeit megtisztítjuk, az elhasználódott alkatrészeket pedig kicseréljük. Elsőként az akkumulátor állapótáról győződünk meg. Többször felhívjuk már az autósok figyelmét arra, hogy nem elég csak a desztillált vizet pótolni. Menjünk el szakemberhez, aki pillanatok alatt megmondja, mire van szüksége az áramforrásnak. Következő lépésként a gyertyákat vegyük tüzetes vizsgálat alá. Abból, hogy még nem látszanak elhasználódottak, még nem következik, hogy nem is szorulnak már cserére. Minden gyár megadja, hogy terméke meddig működik zavartalanul, azon túl már nem érdemes használni őket. Az autók zömében a megszakítópár segítségével képződik a gyújtószikra. Az üllő és a kapács milyensége azonban nagymértékben befolyásolja a szikra minőségét. Az erősen beégett vagy már megkopott alkatrészeket ne tisztítsuk! Ki kell cserélni őket! Természetesen a trafót és a kondenzátort is nézessük meg szakemberrel. Csak használ a motornak (és idegeinknek is), ha minden szerkezeti részt alapos revízió alá vetünk.



Trabantja ütközőjét

módosította Walch Ottó üzemmérnök. Az első és a hátsó ütközőt 7-7 centiméterrel hozta előrébb eredeti állásából. Az ütköző nemcsak hogy előbbre került, hanem teleszkóprugózást is kapott. Egy elms szerkezet beépítésével a hangjelző is megszólal, ha az ütköző egy centiméterrel benyomódik. Ez tolatáskor nagyon hasznos, hiszen a figyelmeztetéssel elkerülhetjük a károkozást. A Trabanton még számos más újdonság is található, amelyek mind tulajdonosa kezűgyességét dicsérik.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, 1980. november 14.

DACIA (Budapest)	3124
DACIA (Debrecen)	1228
LADA 1200 (Budapest)	8836
LADA 1200 (Debrecen)	8092
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5517
LADA 1300 (Debrecen)	4312
LADA 1500 (Budapest)	4789
LADA 1500 (Debrecen)	4376
LADA 1500 (Győr) *	970
LADA 1600 (Budapest)	1940
LADA 1600 (Debrecen)	1015
MOSZKVIC 2140	9949
POLSKI FIAT 126p (Bpest)	4336
POLSKI FIAT 1500	1251
POLSKI FIAT 126p (Debrecen)	1042
POLSKI FIAT 126p (Győr)	452
SKODA 105-S (Budapest)	1136
SKODA 105-S (Debrecen)	1439
SKODA 105-S (Győr)	1406
SKODA 120-L (Budapest)	749
SKODA 120-L (Debrecen)	647
SKODA 120-L (Győr)	761
TRABANT Lim. (Bpest)	1907
TRABANT Lim. (Debrecen)	591
TRABANT Lim. (Győr)	1326
TRABANT Spec. (Bpest)	3520
TRABANT Spec. (Debrecen)	1433
TRABANT Spec. (Győr)	3193
TRABANT Kombi (Bpest)	733
TRABANT Kombi (Győr)	747
TRABANT Hycomat	10 128
WARTBURG Lim. (Bpest)	2310
WARTBURG Lim. (Győr)	2099
WARTBURG Lim. (tolót.)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1878
WARTBURG de Luxe (Győr)	1966
WARTBURG de Luxe (tolót.)	474
WARTBURG Tourist (Bpest)	884
WARTBURG Tourist (Győr)	859
ZAPOROZSEC	30 570*

* régi sorszám

Az AM 19. számában

jelent meg az a hír, hogy a kis Polskira Lengyelországban olyan műanyagkeretet készítenek, amely nemcsak az időviszontagságától, hanem a lopástól is védi a fényszórókat.

A cikk megjelenése után sokan kerestek meg bennünket, és felhívták rá a figyelmünket, hogy hónapok óta nálunk is gyártanak már műanyagkereteket, amelyek a magánkereskedelemben elfogadható áron kaphatók.

Örömmel adunk helyt a fontos információknak, hiszen sok kis Polski tulajdonosa nyugodtabban alhat, ha a kis műanyagkeretet felszereli kocsijára.

Karácsony és újév

között az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat üzeimben csak ügyeleti szolgálatot tartanak. Tehát december 28., 29., 30. és 31-én 7-15 óra között apróbb hibák elhárítására vállalkoznak.

Komfort két személyre

Ki mint veti ágát, úgy alussza álmát — tartja a közmondás.

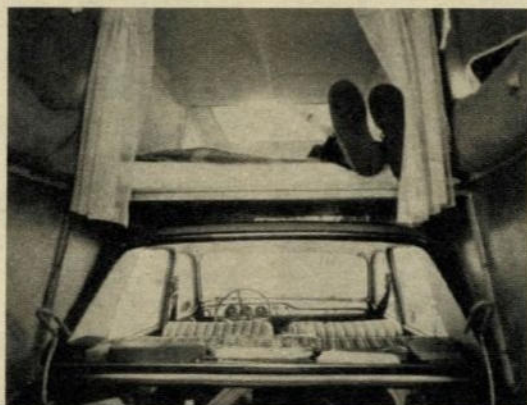
És ez így igaz, például ha kempingezni utazunk. Még ma is álomnak tűnik a lakókocsi vagy a sátras utánfutó. Nehéz beszerezni, nem is olcsó. De ma már kezd csökkenni iránta a kereslet — igaz, nem nálunk. Miért is?

Utánfutó vagy lakómobil?

Aki figyelmesen szemléli a közlekedést, annak szembetűnhet, hogy egyre gyakrabban látni az utakon úgynevezett lakómobilokat. Ezek a járművek a lakást és a helyváltoztatás eszközeit egyesítik magukban. Másra alig lehet felhasználni őket, ezért létjogosultságuk csak szűk rétegre korlátozódik. Igaz, hogy e lakómobilok sok mindenben különböznek, található közöttük kicsi és nagy egyaránt. Hogy melyiket választjuk, az csak a pénztárcán múlik.

De vajon miért kerül előtérbe a használatuk?

A kempingek, várakozóhelyek túl zsúfoltak, és még egy sereg más bosszantó jelenség teszi nehezzé a közlekedést a vonta-



tott járművekkel. Ahol azelőtt szépen, kényelmesen lehetett haladni, ott most már telt ház van. Ahova csak egy kocsinak jut hely, oda kettőt aligha lehet bepréselni. Ahol csak egy helyért kell fizetni, minek fizessünk duplán? Márpedig egy utánfutó vagy lakókocsi esetében ez így van. Mint már említettük, egy lakómobil nem kis összegbe kerül, és nehezen használható ki. Találtak már olyan megoldást is, hogy a kecske is jóllakik, és a káposzta is megmarad.

Csigaház az autón

Első pillantásra meghökkentő a képeken látható Dacia, holott a lakótere pillanatok alatt felszerelhető. Rögzítése a tetőcsomagtartóéval megyegyezik, tehát bármikor le- és feltehető. A kétszemélyes hálófülke egyedi készítmény, és igen praktikus. Hogy a hasznos tér még több legyen, a csomagtartó-fedelet is leszerelték. A fülke további felrakása pedig egyéni ízlés szerint történhet. Több magyarázat fölösleges, a képek önmagukért beszélnek.

(L. K.)

FOTÓ: BORISZOV JENŐ

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL Kőszeg— 2.

A Hősi Kapuban emléktáblán örökítették meg a vár védőinek, a magyar jakobinusoknak és az I. világháború hősi halottainak emlékét. A Jurisich tér a középkorban a város piactere volt. Itt pezsgett Kőszeg politikai és társadalmi élete, itt volt a városi esküdtszék. Itt mért igazságot, itt büntettek és állították pellengérré erkölcsi botlásukért a megtévedt hajdonokat, majd a hóhér szaporá vesszőcsapásai közepét üzték ki őket a városból.

A fenyítő eszközök helyén — a csavart törzsű oszlopon — az 1739-ben felállított Mária-szobrot láthatjuk. A mögötte levő városi kút copf stílusú házáat 1766-ban készítették. A tér minden épülete műemlék. Az utóbbi években igazán szakszerűen — szinte megfiatalítva — állították helyre őket. Köz- és lakóépületek, valamint templomok a város középkorát idézik. A sok turista sürgésforgása visszavarázsolja a középkor pezsgő, lüktető hangulatát és életét.

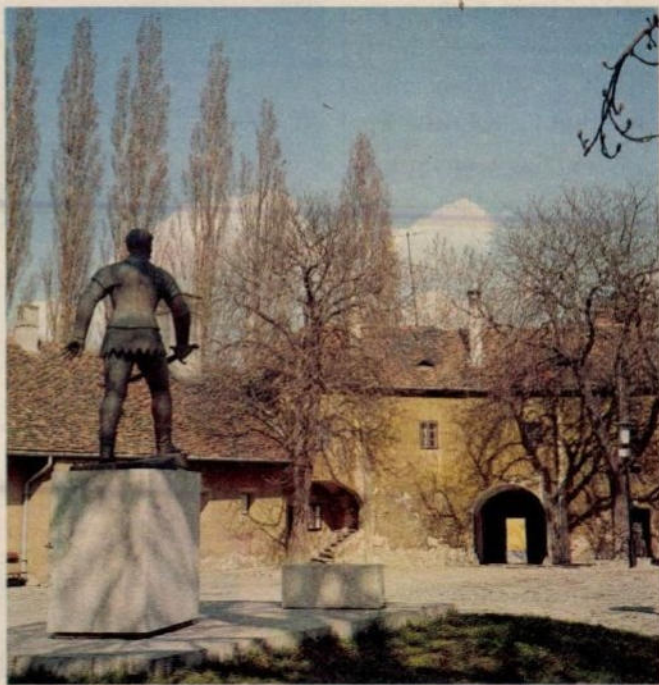
A Hősi Kapu bal oldalán — az egyik szakaszával a város-



1

2

3





4



5

1. A Hósi Kapu a Lábasházzal
2. A tér minden épülete műemlék
3. Jurisich Miklós szobra
4. Az újjávarázsolt épületekben érdekes kiállításokat tekinthetünk meg
5. A copf stílusú városi kút

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

falra támaszkodó XVIII. századi Tábornok-ház újjáépített helyiségében — céhtörténeti, természettudományi és természetvédelmi kiállítást tekinthetünk meg. A Kapu jobb oldalán pedig a kettős ívelésű Lábasház látható, amelyet 1774-ben a piaci bódék helyén építettek fel. A teret körülfogó épületeken a barokk stílus uralkodik, de azért megtalálhatjuk a gótika és a reneszánsz egyes elemeit is. A tér jobb oldali házsorának egyikében elhelyezett Patika Múzeum korabeli berendezésével és gyógyszer-történeti kiállításával külön figyelmet érdemel.

A tér középső részén két jelentős egyházi épület található. Mindkettőnél — de főleg a régebbinél — jól megfigyelhető, hogy a századok folyamán milyen mértékben fejlődött fel az épületek környéke.

A magyar templomnak is nevezett hagymasisakos tornyú Szt. Imre-templomot 1615—18 között építették, majd a mellette levő Szt. Katalin-kápolna 1671-ben történt lebontása után bővítették. Építésének érdekes a története. A mellette levő Szt. Jakab-templom — sokáig a város egyetlen temploma — a katolikusoké volt. A reformáció terjedésével az evangélikusok kezébe került, majd a fellángoló nemzeti-ségi torzalkodás következtében (Kőszeg ekkor osztrák zálogbirtok) a katolikus német hívők kiszorították a templomból a magyar evangélikusokat. A város tanácsa a panaszt megvizsgálva hozta meg bölcs döntését 1615-ben: a „magyar natio”-nak új templomot kell építeni, s ennek költségeit a város egész lakosságának kell fedeznie. Így került sor tehát ennek a templomnak a felépítésére.

A régi stílusú templom iránti vágyakozás hozta létre a templom gótikus részleteit — a szentélyt és a támpilléreket. A hajók ablakai reneszánsz záródásúak, aránytalanul magas tornya pedig barokk. A templom 1673-tól a katolikusoké.

A mellette levő Szt. Jakab-templom helyén már 1246-ban is templom állott. Több ízben is átépítették és bővítették. Gótikáját legtisztábban a sokszög záródású szentély őrizte meg. Mérnöves ablakait és csúszves. faragott szentségházát — be-

lőről — részben elfedi az Esterházy Pál ajándékként 1693-ban felállított nagy méretű barokk főoltár. Hajójában több értékes, középkori falfestmény — Palástos Madonna, Háromkirályok stb. — látható. Síremlékei közül legbecesebb történelmi ereklye az a vörösmárvány sírkő, amelyet Jurisich Miklós 1538-ban állíttatott fiatalon elhunyt gyermekeinek a hamvai fölé. Német nyelvű feliratának fordítása: „En, kőszegi Jurisich Ádám, nővéremmel, Annával együtt fekszem e sírban, amelyet kőszegi Jurisich Miklós báró, a római császár öfelségének tanácsosa, kamarása, az őt alsóausztriai és vend tartomány főkapitánya, krajnai kormányzó készíttetett. Legyen tehát hozzánk a jóságos Isten kegyes és irgalmas.”

Kőszeg legjelentősebb és egyben legnevezetesebb része a történelmi levegőjű Jurisich-vár. Tulajdonképpen két részből — az elő- és a belsővárból — áll. Az elővár helyén a XVII. és a XVIII. században az őrség részére, valamint raktárak és istállók céljára építették a kétoldalt húzódo földszintes épületeket. A középkorban ezen a helyen vastag falú védőmű volt, a vízesárok felett felvonóhid kötötte össze a belsővárral. A két épület közötti téren áll Jurisich Miklós szobra, Mikus Sándor szobrászművész alkotása (1963).

A jobb oldali épületben fürdőt, a bal oldaliban turista-szállót találunk.

Az elővár udvaráról dongaboltozatos kapucsarnok vezet a belső, teljesen zárt, trapéz alakú — bal oldalán domború ívelésű — udvarba. A vár legrégebbi része a bejáratától jobbra eső szárny, amelyből 1771-ben kápolnát alakítottak ki. A bejáratl szembeni szárnyon volt a nagy lovagterem, amelyben jelenleg a Művelődési Központ, az árkados földszinti részen pedig a Vár presszó kapott helyet.

A legrövidebb, déli szárnyat többször átépítették. A keleti szárny mai formája a XV—XVII. századi építkezések alkalmával alakult ki. Az e szárny emeletén levő terem sorokban tekinthető meg a Jurisich Miklós Múzeum állandó kiállítása. Anyaga rendkívül gazdag, értékes és változatos. Képes-lapszerűen jelennek meg és peregnék le előttünk a város történetének, a hősi helytállásnak, a polgári fejlődésnek az eseményei. Oklevelek, ötvösművészeti remek, harci eszközök, zászlók, a kismesterségek és a szőlőművelés szerszámai, eszközei, jelentős képzőművészeti alkotások elevenítik meg a város küzdelmekkel teli múltját, dolgos hétköznapjait.

LELEKEL

Budán, a Sashegy alatti Muskotály utcában, jó arányú, mértéktartóan csinos épületben kapott helyet a Volán Tröszt Munkalélektani és Ergonómiai Központja.

A csendes környezet szinte nélkülözhetetlen is ehhez a munkához. „Ügyfeleik” ugyanis — ide látogatásukkor — szinte kivétel nélkül kissé szorongó emberek. Olyan gépkocsivezetők, akiket saját érdekükben is mindenesetre valamilyen fontos ok miatt rendeltek ide. Eredetileg csak a gyakran balesetező autóvezetők munkalélektani vizsgálata volt a feladatuk. Ma már azonban ennek a munkának a részaránya az egésznek csupán tíz százaléka. A tröszt vezérigazgatójának

Békéssy-féle audiométer. A zajos munkahelyen dolgozók halláskárosodásának megállapítására használják — közvetlenül munka előtt és után oktávsvonként, a hallható hangfrekvencia-tartományokban



Prepamat szervező automata, az elvégzett közlekedépszichológiai vizsgálatok adatainak „adatbank”-szerű tárolására és az összefüggések feldolgozására. Az adatok lyukszalagra, utána pedig rendszerezve a gépadat tárolóiba kerülnek



egyik legutóbbi határozata alapján az úgynevezett új felvételes gépkocsivezetők, rakodógépezetők, továbbá az olyan tehergépkocsi-vezetők munkalélektani vizsgálatát is elvégzik, akik autóbuszvezetők szeretnének lenni. Mindezen kívül négyévenként valamennyi kategóriába tartozó gépkocsi-vezető időszakos vizsgálata is az ő feladatuk.

— A vezérigazgatói utasítás lényege az volt, hogy tovább kell lépünk és tevékenységünk a balesetező vizsgálatán kívül irányuljon a megelőzésre is. Eppen ezért a vezérigazgatói utasítás rendelkezése szerint ma már Volán vállalat olyan gépkocsivezetőt

EMZŐK



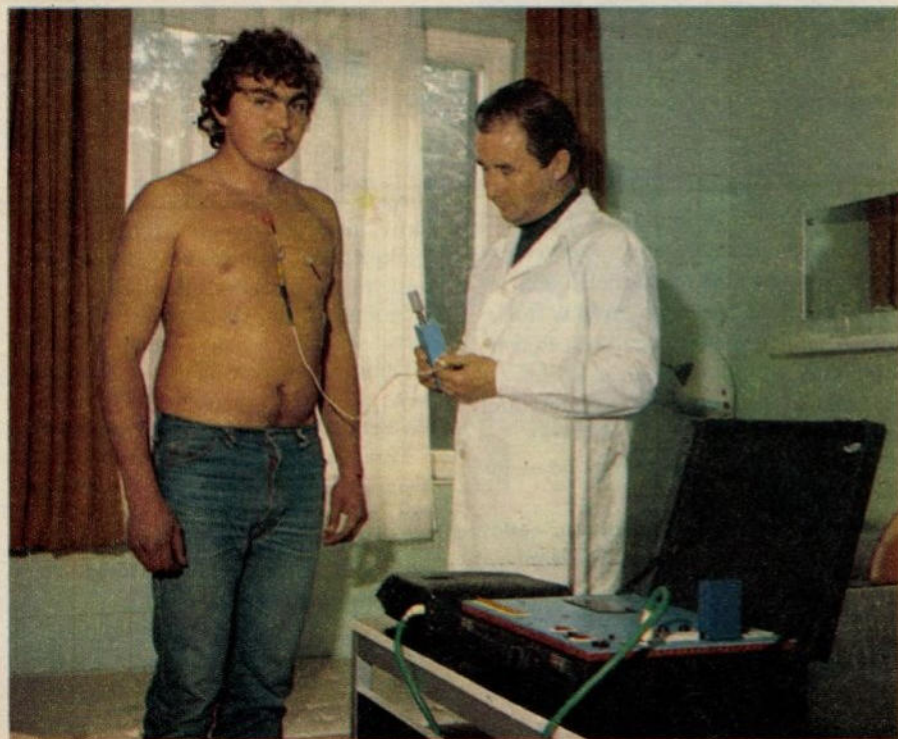
ebben a munkakörben nem foglalkoztathat, aki a munkalélektani vizsgálaton: az általunk megkívánt követelményeknek nem felel meg — mondotta ottjártunkkor dr. Kiss Ernő, a Volán Tröszt Munkalélektani és Ergonómiai Központjának igazgatója.

Divatos szóval tehát így is írhatnánk: azon dolgoznak, hogy munkaterületük minden posztján megfelelő ember kerüljön a megfelelő helyre. Ez persze, nem is olyan egyszerű. A Volán vállalatánál sem...

Itt a különböző típusú, márkájú autók, autószerelvények, a sokféle fuvarfeladatok merőben eltérő követelményeket támasztanak a különböző képességű, testi és lelki alkatú gépjárművezetővel szemben.

Hatféle feladat elemzése

Pulzusszámláló és pulzusfrekvencia-eloszlásmérő; a munkakörben jelentkező fizikai és pszichikai terhelés meghatározására alkalmazzák. A vizsgált személy testfelületén elhelyezett elektródákkal és rádióadóval magnetofon rögzíti a szívritmus változásait



Eppen ezért — a KÖTUKI-val együttműködve — a tudományos elemzések sorozatait végezték el. Arra az álláspontra jutottak, hogy hat — egymástól bizonyos szempontból eltérő — jellegzetes fuvarfeladat-típust lehet megkülönböztetni. Ennek megfelelően ezekre a fuvarfeladatokra — a munkalélektani és ergonómiai vizsgálatok eredményei szerint — a legalkalmasabbnak ígérkező vezetőket jelölik ki.

A kísérletek során több száz gépkocsivezető munkakörülményeit elemezték. Figyelmük kiterjedt a balesetmentesen dolgozó és a sorozatosan balesetező gépjárművezetőkre, a munkaterápiás alkoholistákra, az idősebb korúakra, valamint a nemzetközi járatokon szolgálatot teljesítőkre is.

Megállapították: az, hogy valaki várhatóan balesetokozó lesz-e vagy sem, sokkal jobban függ a személyében rejlő tulajdonságoktól, mint a képességétől vagy az egészségi állapotától. Ugyanakkor összefüggést mutat ez a felismerés a közlekedési ismeretekben való jártassággal is. Beigazolódtott, hogy a jó képességek nem érvényesülhetnek, ha az autós önző és agresszív módon, túlzott kockázatvállalással, a közlekedő partnerekkel való együttműködés nélkül vezeti gépjárművét.

A négy döntő tényező

Kitűnt, hogy a közlekedési magatartás döntően négy tényezőtől: az egészségi állapottól, az idegrendszeri és értelmi adottságoktól, a személyiség beállításmódjától, valamint a szakmai ismeretektől függ.

Nem vitás, hogy ezeknek az összefüggéseknek a felismerése, és ezek tudatában a gyakorlati intézkedések megtétele — a Volán vállalatok sajátos érdekein messze túlmenően — már eddig is a közjót szolgálta.

Ma a Volán Tröszt-höz tartozó huszornégy autóközlekedési vállalat mintegy negyvenezer gépjárművezetője dolgozik a szó szoros értelmében is az ország útjain. És jóllehet munkájuk távolról sem könnyű, közúti magatartásuk lényegesen jobbnak tekinthető, mint szerte az országban a többi „érdekeltséghez” tartozó gépjárművezetőké. Baleseti mutatószámuk is csupán 40 százaléka az országosénak!

E kétségtelenül kedvező eredmények elérését segíti tehát a — ma már tíz éve tevékenykedő — munkalélektani és ergonómiai központ, valamint az irányítása alatt működő hat körzeti állomás.

Két nagy feladatkör

Két nagy feladatkörre koncentrálnak:

A munkalélektani vizsgálat során a gépjárművezetők képességeinek jellemzőit az emberi tényezők oldaláról vizsgálják. Alapvetően azért, hogy előre jelezni tudják a Volán vállalatok sajátos feladatkörére, követelményeire nézve — orvosi, pszichológiai és közlekedésszeméleti szempontból — az alkalmasság esélyeit. Ugyanakkor a forgalombiztonság erősítésére vizsgálatra küldik a jogosítvánnyal rendel-

kező vagy kiképzésre jelölt új felvételeket, a más gépjárműtípusra átminősítésre javasoltakat, azokat, akik személyi sérüléssel vagy 1500 forintnál több kárral járó balesetet okoztak, valamint az egyéb okból (ismétlődő fejelemsértés, szabálysértések, huzamosabb betegség utáni munkába állás stb.) erre javasolt gépjárművezetőket.

Az ergonómiai vizsgálatok az „ember-gép-környezet” egymásra hatását, a munkakörülmények kedvezőbb kialakításának lehetőségeit elemzik, azért, hogy a közlekedésbiztonság fel-



A Volán Tröszt Munkalélektani és Ergonómiai Központja

tételeit a lehető leghatékonyabban meg tudják valósítani. Ennek érdekében a gépjárművezetés szervezetre gyakorolt hatásait (a terhelés mértékét, egyenletességét, a fáradás fokozatait, jellemzőit) vizsgálják. Figyelmük kiterjed a közlekedési környezet hatásainak, a vezetőfülke kényelmi adottságainak, valamint a munka- és üzemszociológiai tényezőkre az elemzésére is.

Képeink e kettős feladatkör ellátásának egy-egy jellemző mozzanatát szemléltetik.

Nemzetközi tapasztalat

Külön említést érdemel, hogy a központot nemrégiben Albert

Alekszandrovics Krilov professzor, a Leningrádi Zsdanov Egyetem pszichológiai karának dékánja, a pszichológiai tudományok doktora is megtekintette. Egész napos látogatásának az volt a célja, hogy szakmai tapasztalásokat szerezzen, ugyanis a Szovjetunió nagy autóközlekedési vállalatainál a közeljövőben hasonló munkalélektani és ergonómiai laboratóriumokat szeretnének szervezni és munkába állítani.

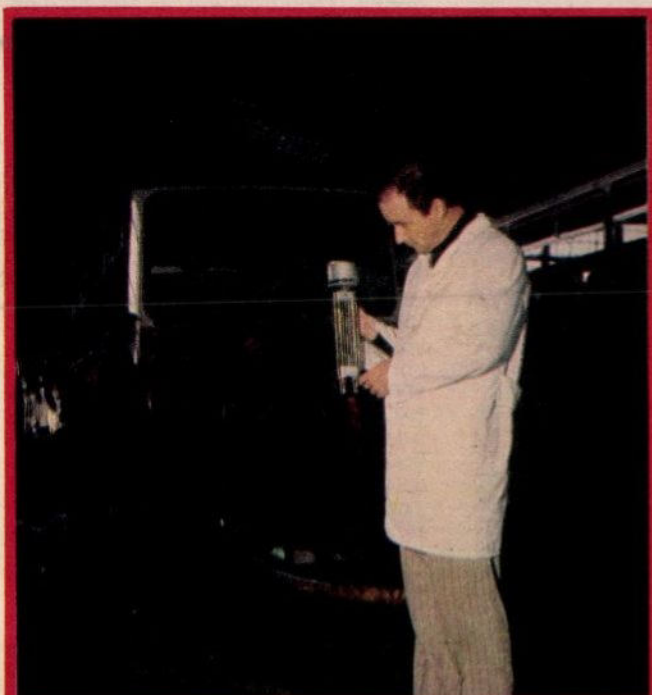
— Ebben a szervezeti formában a Volán Tröszt Munkalélektani és Ergonómiai Központja, valamint a körzeti állomásai — a jól kialakított pszichológiai és ergonómiai módszerek alkalmazásával — a gyakorlati élet igényeit elégítik ki. A munkalélektani és ergonómiai tevékenység így emberközpontú lett. Egyidejűleg eleget tesz az ember-gép-környezet kapcsolatokhoz szükséges munkahely-kialakítási gondok megoldásában mind a gépjárművezetők, mind a karbantartó munkások javára. Fontosnak tartom, hogy mind több szovjet szakember látogasson ide, otthoni, saját tapasztalataikat itt adják át, s az itt helyesen kialakított formát, munkamódszert a mi országunkban a nagy szállítási vállalatok vezetői is megismerhessék. És természetesen alapvetően azért, hogy az itt kipróbált, jól bevált pszichológiai és ergonómiai módszereket a Szovjetunióban is mind szélesebb körben alkalmazhassák — mondotta látogatása végén Krilov professzor.

Azok a vizsgálatok, amelyeket az aktív, nem egy esetben több évtizedes gyakorlattal rendelkező sofőrök bevonásával folytattak, igazolták, hogy a megbízható gépjárművezető legfontosabb tulajdonságai: az **előrelátás** — dinamikus látásmód —, az **önbizalom** és a **kiegyensúlyozottság**, a **felelősségtudat** és a megfelelő **önkontroll**.

Ezzel szemben a balesetezőkre egybehangzóan jellemző az **öntörvénytűség**, a **haszonlesés**, az **önzés**, a **túlzott kockázatvállalás**, a **szorongás**, az **agresszivitás**, a **befolyásolhatóság** és a **kiegyensúlyozatlanság**.

És ezek a megállapítások nemcsak a „hivatásos volánforgatókra” érvényesek!...

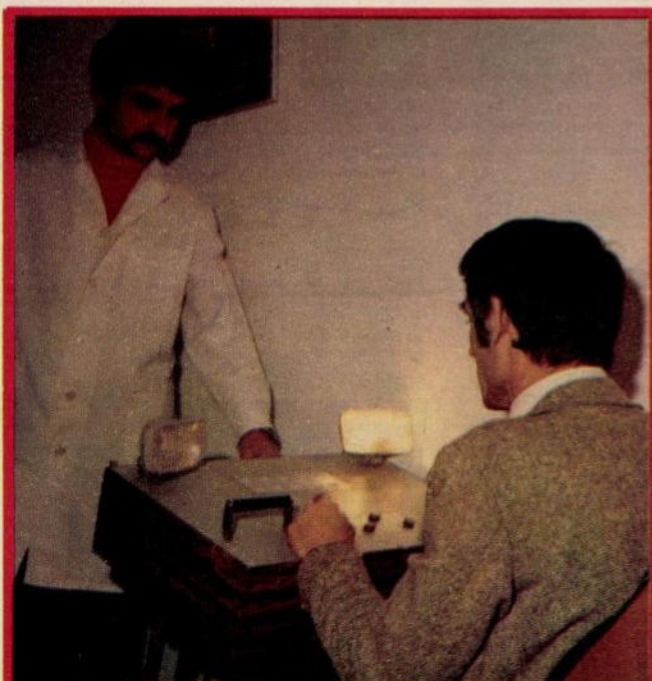
ALMÁSSY TIBOR



Koni Meter: a levegőben szilárd szennyező anyagok mennyiségének a mérésére alkalmas. A beszívott levegő szennyező részecskéi az üveglaphoz csapódnak, és számuk a beépített műszerkapcsolóval meghatározható



Perceptiométer a mozgásbeli képességek szintjének meghatározására. A megjelenő számokra adott válaszok számából és helyességéből adódik a reakcióidő, a mozgásbiztonság és az összerendezettség jellemzője



P—R-meter, cselekvésvizsgáló. A cselekvés, a betanulás, a gyakorlottság, fáradás és az egyhangúság türéseinek a mértékét állapítják meg vele. Különböző fény- és hangjelzésekre megfelelő cselekvéssel kell válaszolni



Különböző tesztekkel vizsgálják a személyiségstruktúrát jellemzőit

(A szerző felvételei)

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein november első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

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

BUDAPEST

(Erzsébet királyné útja 125.)

Dacia 1300	SM	1979	82
Lada 1200	SM	1975	75
Lada 1200	SM	1978	85
Lada 1200	SM	1977	71
Lada 1200 K	BM	1976	67
Lada 1200 K	SM	1975	58
Lada 1300	SM	1977	86
Lada 1500	SM	1975	81
Lada 1500	SM	1980	126
Lada 1500	SM	1977	94
Lada 1600	SM	1979	134
Lada 1600	SM	1978	119
P. Fiat 1500	SA	1978	66
P. Fiat 1500	SA	1975	32
P. Fiat 126	SM	1979	65
P. Fiat 126	SM	1978	53
P. Fiat 126	SM	1977	52
Skoda S 100	BM	1974	30

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)

Fiat 850	SM	1971	18
Lada 1200	SM	1978	86
Lada 1200	SM	1974	49
Lada 1300	BM	1977	74
Lada 1500	BM	1977	92
Lada 1500	SM	1978	89
Moszkvics 2140	SM	1978	64
Moszkvics 2140	BM	1980	88
P. Fiat 1500	SA	1977	40
Skoda S	SM	1972	27
Trabant 601	BM	1972	34
Trabant 601 S	BM	1978	55
Wartburg 353 T	SM	1975	56

DEBRECEN (Monostorpályi út)

Lada 1200	SM	1977	41
Lada 1200 K	SM	1974	48
Lada 1300	SM	1980	113
P. Fiat 1500	SM	1977	42
P. Fiat 1500	SA	1979	69
Skoda S 100	SM	1972	24

GYŐR (Rét u. 27.)

Lada 1200 K	SA	1974	29
Lada 1200 K	SA	1976	42
Lada 1300	SM	1977	89
Lada 1300	SM	1980	111
Lada 1500	SM	1979	108
Skoda 1000 MB	BM	1969	14
Skoda S 100	SM	1974	28
Skoda 105 S	SM	1978	35
Skoda 105 S	SA	1979	39
P. Fiat 126	SM	1976	50
P. Fiat 126	SM	1979	65
P. Fiat 1500	SM	1976	86
P. Fiat 1500	BM	1979	68

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Dacia 1300	BM	1976	52
Lada 1200	SM	1979	92
Lada 1200	SM	1974	33
Lada 1300	SM	1976	86

Lada 1300	BM	1978	60
Lada 1600	BM	1978	119
Moszkvics 2140	BM	1980	88
P. Fiat 126	BM	1977	56
P. Fiat 1500	BM	1974	44

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

P. Fiat 126	SM	1976	50
P. Fiat 1500	SA	1977	16
Skoda 120	BM	1978	77
Skoda S 100	BM	1974	40
Skoda 110	SM	1975	30
Trabant 601	SM	1975	39
Trabant 601 S	SM	1979	63
Volga M—24	BM	1974	42
Zaporozsec 968	SM	1974	25

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Moszkvics 2140	BM	1980	86
P. Fiat 1500	SA	1976	33
P. Fiat 126	BM	1977	55
Skoda S 100	BM	1974	32
Skoda S 100	BM	1975	39
Skoda 105 S	SM	1977	63
Skoda 105 S	SM	1978	68
Trabant 601	SM	1974	32
Trabant 601	SM	1979	56
Trabant 601 S	SM	1976	45
Trabant 601 S	SM	1980	61
Trabant 601 K	BM	1979	42
Volga M—24	SA	1974	14
Wartburg 353 T	SM	1978	68
Wartburg 353	SM	1979	81
Wartburg 353	BM	1980	92

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Lada 1500	SM	1980	123
Moszkvics 2140	SM	1979	73
P. Fiat 1500	SA	1976	38
Skoda 110	BM	1975	33
Trabant 601 S	SM	1979	56
Trabant 601 K	SM	1979	64
Trabant 601 K	SM	1980	65
Trabant 601	SM	1976	45
Wartburg 353	SM	1978	85
Wartburg 353 T	SM	1978	93
Wartburg 353 dL	BM	1973	39

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Lada 1200	SM	1976	62
Lada 1200	SM	1978	83
Lada 1300	SM	1977	82
P. Fiat 126	SM	1976	44
P. Fiat 126	SM	1977	51
P. Fiat 126	SM	1978	63
P. Fiat 1500	BM	1973	39
P. Fiat 1500	BM	1978	86
P. Fiat 1500 K	SA	1976	41
Skoda S 100	SM	1973	27
Skoda S 100	SM	1973	24
Volga M—24 K	SA	1976	43
Wartburg 353	BM	1973	36
Wartburg 353 dL	SM	1977	81
Zaporozsec 968	BM	1974	20

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1600	BM	1978	123
Lada 1600	BM	1978	120
P. Fiat 1500	BM	1972	35
Trabant 601	SM	1970	18
Trabant 601	BM	1973	27
Wartb. 353 dL TT	SM	1975	44
Wartburg 353 dL	BM	1979	89

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A korán beköszöntött télben a fővárosi szabadpiac kínálatánál némileg csökkent. Nem is ez volt a feltűnő, hanem az, hogy az árak kezdik megközelíteni a Merkur-telepen eladásra kínált gépkocsik árait. Ennek ellenére csekély az érdeklődés, alig láttunk egy-két adás-vételt, mert — mint többen is elmondták — gyanúnak találják az árak esését. Sokan azt hiszik, hogy rosszabb műszaki állapotú kocsikról van szó, és ennek vizsgálatára a szabadpiacon nincs lehetőség. Pedig, ha nehezen is, a kereslet-kínálat áralakító hatása tör utat magának. Jellemző kínálati árak alku előtt: Lada 1200 (ZA) 60 ezer forint, Lada 1500 (ZI) 85, P. Fiat 126 (ZK) 58, Trabant 601 (UY) 42 (elkelt), Trabant 601 (ZL) 54, és Wartburg 353 (ZC) 75 ezer forint.

GYŐR. November első hetében kb. 100 darab autót kínáltak az eladók. Adás-vétel nemigen akadt. Jellemző árak: Fiat 127 (UI) 88 ezer, Opel Kadett (CH) 60, Renault R—5 (FD) 120, Trabant 601 (IE) 35, Trabant 601 (UI) 46, Trabant 601 (ZF) 50, Skoda S 100 (UE) 36, Wartburg 353 (CT) 35, Wartburg 353 (ZM) 80, V.W. 1200 (CG) 25, A Lada 1200-asok (UB—UC) 50—55 ezer forintért vártak vevőre.

KECSKEMÉT. A Duna—Tisza között nagy piac volt most is. Az esős őszi időjárás ellenére több mint 300 gépkocsit árultak. Jellemző árak: Dacia 1300 (UZ) 68 ezer, Lada 1200 (UK) 65, Lada 1500 (UV) 78, Skoda S 100 (ZC) 51, Trabant 601 (UI) 43, Wartburg 353 (ZA) 72 ezer forint.

MISKOLC. A nagy észak-magyarországi iparvárosban még mindig több mint 200 autót kínálnak az eladók. Az érdeklődők várakozó álláspontra helyezkedtek, miután meghalották, hogy a budapesti szabad börzsen estek az árak. A tél beköszöntése és a jelentős túlkínálat ellenére az eladók itt még megpróbálták tartani a nyári árakat. Éppen ezért csak néhány üzletkötés volt. Alku előtti jellemző árak: Lada 1200 (IH) 35 ezer, Lada 1200 (UB) 48, Lada 1200 (ZK) 75, Lada 1300 (ZE) 75, Lada 1500 (ZB) 85, Skoda S 100 (IH) 28, Skoda S 100 (UK) 40, Skoda 105 S (ZR) 78, Trabant 601 (IH) 27, Trabant 601, (ZB) 50, Wartburg 353 (IB) 22, Wartburg 353 (ZK) 73 ezer forint.

Az ország többi vidéki szabadpiacán november elején a hirtelen jött havas eső és havazás megakadályozta a tömeges árusítást. A gyér kínálat és a néhány érdeklődő miatt ezekről most nem érdemes részletesen beszámolni.

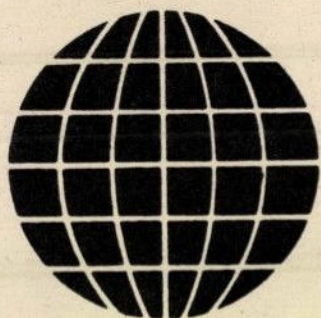
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 30.	Gyöngyös
Csorna	Győr
Debrecen	Gyula
Kecskemét	Jászberény
Kisújszállás	Kiskunhalas
Miskolc	Lenti
Nagyatád	Miskolc
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Szarvas	Oroszlány
Szeged	Pécs
Zalaszentgrót	Szeged
December 7.	Szentes
Cegléd	Székesfehérvár
Debrecen	Tiszakécske
	Törökszentmiklós



A kísérleti és biztonsági járművekkel foglalkozott október végén a VIII. Nemzetközi Technikai Konferencia a Volkswagen kocsik szülővárosában, Wolfsburgban, ahol a VW gyár be is mutatta új mintáját, az IRW II jelzésű, Passat jellegű változatot. A 997 kg önsúlyú fronthajtású autó 1,3 literes, négyhengeres, vízhűtéses motorral és erősített – tehát az elkerülhetetlen ütközéseket is csekély sérüléssel átvészelő – karosszériával további jó eredménynek tekinthető. Az 55 kW (75 LE) teljesítmény 169 km/h végsebességhez elegendő, de igen kedvezőek a fogyasztásra vonatkozó mérések is. Ezek szerint a ma érvényes DIN 70 030-as norma alapján városi forgalomban 8,0 liter, 90 km/h sebességet tartva 5,3, míg 120 km/h-nál is csak 7,4 liter a 100 kilométerre számított benzinfogyasztás. A végleges értékelés egyaránt jó bizonyítványt adott mind a biztonság, a takarékoság, mind a környezetvédelem és az utazási kényelem szempontjai tekintetében és már a szériában készülő újabb Passat típusok példányain is érvényesítik az előnyös technikai megoldásokat

Képes



híradó

Ezt a próbakocsit, ezt a megszokottól kissé eltérő formájú Ikarus-emblémás járművet pedig az egyik hazai országúton látta meg Szabó Sándor, és módja volt e kép elkészítésére is. Az áramlási vonalakat jelző szálak – amelyeket a szélcsatornába helyezett kísérleti modelleken szinte természetesen tartunk – a valóságban különösen érdekesnek hatnak, és reméljük, hogy igazolni tudják a formatervezők helyes elgondolásait



AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

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

ZAPOROZSEC szaküzlet

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

SKODA szaküzlet

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

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

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

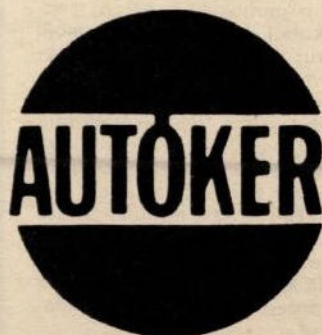
1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

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

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

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



A CSEMPÉSZEK AUTÓVAL ÉRKEZTEK...

Végállomás:
Hegyeshalom



Az átállító csap gázüzemet mutatott, de azután kiderült, hogy...

A címbeli végállomás, a hegyeshalmi közúti határátkelőhely azon csempészek vonatkozásában értendő, akik úgy jártak, mint a mesebeli Ali baba Kászim nevű gazdag, de mégis kapzsi testvére, aki abban a hiszomben leledzett, hogy megkaparinthatja a negyven rabló féltve őrzött kincsét, de rajtavesztett.

Többnyire Kászim sorsára jutnak azok a „nagy étvágyú” külföldi csempészek is, akik hazánk e legforgalmasabb nyugati kapuján lépnek magyar földre, és magukban abban reménykednek, hogy az odakinn „bagóért” vásárolt, nálunk és a szocialista országok egyikében-másikában azonban sokszoros haszonnal értékesíthető csempészholmik révén gyorsan meggazdagodhatnak.

Mint az alábbi néhány példa is igazolhatja, tévedésben vannak. Az a mondás, hogy bátraké a szerencse, itt bizony csak elvétve bizonyul igaznak a hegyeshalmi vámőrök udvarias, gyors, de a csempészek „veséjébe” látó tevékenysége folytán. Horgáskifejezéssel élve: egymás után akadnak itt horogra kapitális példányú „halak”.



Hat Lada ára is kitelnék ezekből az apróságokból

Kezdjük ezek sorát a Bécsben dolgozó és tisztos foglalkozására nézve autószerelő vendégmunkással, aki július 1-én este 10 órakor gördült angol gyártmányú kocsiával a közúti vámhivatal impozáns épülete elé, hogy, ha minden jól megy,

néhány perc múlva folytathassa útját Budapest felé.

— *Elvámolni való árut hozott-e magával?* — kérdezte tőle a vámőr az illető anyanyelvén.

— Csak banánt és néhány autóalkatrészt viszek — válaszolta.

Nem mondott igazat! A csomag-tartóban levő pótkerék ugyanis 469 kvarcórát rejtett, amelyek összértékét több mint 600 000 forintra takarította a szakértő.

— Egyik rokonom kért meg rá, hogy vigyem magammal haza a kereket — mentetetözt a kvarcóracsempész.

— *Ha a kedves rokona nevét elárulná, könnyen lehetséges, hogy beigazolódna a vétlensége* — próbálta igaz szóra bírni a vámor.

— Elfelejtettem... szóval... izé... egészen másként fest a dolog.

— *Hogyan?*

— Kevéssel a határ előtt megállított két honfitársam, kést szegeztek a torkomnak, és azzal fenyegettek, hogyha nem viszem magammal a kereket, vagy a magyar vámánál esetleg szólni merészelek róla, arra sem lesz időm, hogy felvegyem az utolsó kenetet.

— *Közelebbit nem tud mondani rólok?*

— 1300-as Volkswagennel voltak, de a kocsik rendszámára nem emlékszem.

Az ezek szerint memóriakihagyásban szenvedő autószerelőt 4 hónap szabadságvesztésre és az országból való kiutasításra ítélte a mosonmagyaróvári járásbíró.

A Romániába igyekvő NSZK-beli egyetemista hallgató a becsületes emberek önérzetes hangján hozta az őt fogadó F. zászlós tudomására, hogy a sátrán, a gitárján és személyes útiholmijain kívül semmit sem visz magával a kocsijában. Ezt követően került sor az autó garázsban történő vizsgálatára, amelynek során a hátsó ülés melletti oldalfalak mögött 32 nylon csomag, azokban pedig 917 kvarcóra lapult.

Tévedés azonban azt hinni, hogy az egyetemista elvesztette volna a lélekjelenlétét. Iziben arról kezdett el regélni a zászlósnak, hogy az autóját napokkal előbb javíttatta, és nyilván akkor rejtette el az autószerelő az órákat tartalmazó zacskókat. S hogy milyen megfontolásból? Minthogy a fiatalember az autószerelő rokonainál töltött volna néhány napot tengerparti nyaralását megelőzően, azok vették volna magukhoz a csempészholmit, amikor ő éppen alszik, vagy járkal valahol a városban.

Minthogy az egyetemista augusztus 1-re forduló éjszaka fél 2-kor jelentkezett belépésre, F. zászlós

igazán elmondhatta magáról, hogy számára jól kezdődik a hónap és egyben a nap is. Mire azonban leszállt volna az est, még nagyobb „halat” fogott a kollégája, Sz. főhadnagy.

Egy bécsben dolgozó autóbusszvezetőt, akivel ekként folyt le a pilóta számára drámai fordulatot vett társalgás:

— *Elvámolandó áru van-e önnél?*

— Ugyan!

— *Kasmirkendő, harisnya, öngyújtó, esernyő, óra?*

— Nem gondolja, hogy sért a gyanakvása?

— *Látom, gázzal is üzemel a kocsija, ami az ön takarékos természetére vall, uram.*

— Mint látja, az átállító csap most is gázüzemet mutat.

Valóban így volt, de miként az most már hamarosan kiderült, a tartályban nem gáz, hanem 1238 kvarcóra volt.

A tetten ért csempésznek azonban az arcizma sem rezdült. Azzal védekezett, hogy nyilván az a szerelő „verte át”, aki beszerelte kocsijába a gázt, és akivel — minő véletlen! — Belgrádban kellett volna néhány nap múlva találkoznia.

— *Uram, én nem kételkedem önben, de azt mivel magyarázza, hogy a gáztartályban nyoma sem volt a gáznak, de az átállító csap tanúsága szerint mégis gáz és nem benzint hajtotta a motort?*

Ez a kérdés „döfött”, s bár a fantáziadús külföldit ez sem terítette le, kénytelen volt beletörödni abba, hogy kettős üzemű Audija és ő is „marad”...

A munkanélküli fiatalember és édesanyja Opellal jött az NSZK-ból.

Sz. főhadnagy németül tette fel nekik az ilyenkor szokásos kérdéseket, és minthogy két videomagnót is látott a kocsiban, videokazettákat viszont nem, magyarázatot kért.

— Üzemképtelenek éppúgy, mint a tv-m is, s mivel nálunk, az NSZK-ban drága mulatság lenne számomra a megjavíttatásuk, úgy döntöttem, hogy Romániában kerítetek erre sort, ahová az anyámmal üdülni megyünk.

Az alhadnagy ekkor ismételtlen megkérdezte a fiatalembert, hogy nincs-e elvámolandó holmi az autójában, s miután határozott nem volt a válasza, megkezdte az Opel tüzetes átvizsgálását.

Nem kellett sokáig keresgélnie!

A hátsó üléstámla mögötti rugózatból 58 színes videokazettát húzott elő.

— Higgyc el, hogy nem talál többet! — kérlelte ekkor a munkanélküli ifjú, akinek az édesanyja — helyzetüket átlátva — ájuldozni kezdett. Volt rá oka, hiszen bőrdöndjeik, a pótkerék ürege és más rejtekhelyek további 111 színes videokazettát és egy Grundig gyártmányú videomagnetofont rejtettek, amelyek együttvéve több mint 700 000 forintot érnek.



Rendhagyó üzemanyagtartályok



A gyorsan megérkező orvos megállapította, hogy a fiatalember édesanyja makkegészséges, ami különben már a doktor megjelenése előtt is nyilvánvaló volt a vámorok előtt. Amikor ugyanis az idős hölgy rájött arra, hogy ájuldozásával nem éri el a kívánt célt, néhány korty-

nyi szíverősítő után indult tovább, de nem az Opelal, amelyet szintén lefoglaltak a vámósok.

*

T. őrmesterrel madarat lehetett volna fogatni augusztus 13-án, amikor is 1665 020 forint értékű csempészárut — 1669 darab kvarcórát — foglalt le egy román kamionnal belépésre jelentkezett két pilótától.

Az órák két műanyag kannában jelezték az idő múlását hangtalanul a kamion „padlásán”, s amikor az őrmester ott rájuk lelt, a két sofőr rögtön szabadkozni kezdett, hogy a karniszterek ottlétéről még csak tudomásuk sem volt.

— *De hát akkor miként kerültek oda?* — kérdezte tőlük az őrmester félre nem érthető gyanakvással a hangjában.

— Valószínű, hogy annak a fehér Volvo személyautónak a jugoszláv nemzetiségű utasai tették oda, akik Bécs és Nickelsdorf között beszédbe elegyedtek velünk. Megkérdezték tőlünk, hogy hová igyekszünk, s miután tudattuk velük, ezt követően kvázi úgy keringtek körülötünk, mint az égő lámpa körül a bogarak.

— *Menet közben helyezték volna a Volvo utasai az órákkal teli két műanyag kannát a „padlásra”?*

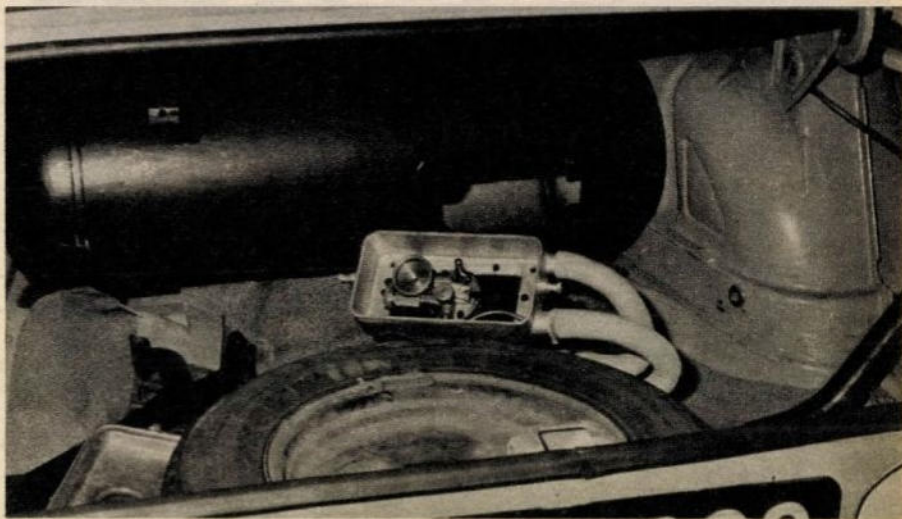
— Ezt mi sem állítjuk. A csempészáru nyilván akkor került a kocsiakra, amikor Nickelsdorfban megálltunk rövid időre, hogy relet és mohair fonalat vásároljunk.

Mivel a szóban forgó nyugatnémet rendszámú Volvo kb. 20—30 perccel később szintén belépett az országba, s abban a kamionosok által említett két jugoszláv ült, őt követően pedig csakhamar egy osztrák rendszámú személyautó is, amelyben az iménti jugoszlávnak a testvére és egy harmadik, az unokaöccsük ült, a vámőrök őket is meghallgatták. Azt, ugye, mondanom sem kell, hogy a kamionosokkal történt beszélgetésről hallani sem akartak, nemhogy a műanyag kannákról és azok tartalmáról. S, ami a legfurcsább, a két testvérnek és eme rokonuknak arról sem volt tudomásuk, hogy alig 10 perces eltéréssel érnek a magyar határállomásra, holott külföldön egy helyen élnek...

MARTINKÓ KÁROLY



A híradástechnikai raktárba is bőven jutnak érdekes újdonságok



**Amikor e „szézá” kitérült, az is kiderült, hogy 1238 kvarcórát rejtett
(Geleta Pál felvételei)**



MOSÓBENZIN HELYETT FVN-90-et!

A járműiparban a javítás tisztítás és mosás nélkül elképzelhetetlen. Ez elválaszthatatlan tartozéka a minőségi munkának: tiszta részen gyorsabban és pontosabban lehet megállapítani és kijavítani a hibát. A minőségileg megfelelő tisztítási művelet meghatározza az egész javítás kulturáltságát, megkönnyíti a munkát és emeli a munkakörülmények színvonalát.

Takarékosság a kőolaj- származékokkal

Miért foglalkozunk a tisztítással, amikor különben is csak szűk réteget érint? Mert a témáról csak felszínesek az értesüléseink. Még ma is változatlanul sok kőolajszármazékot pocskólnak el meggondo-

latlanul szakemberek és nem szakemberek egyaránt. Az üzemekben a tisztítandó alkatrészeket benzinnel, petróleummal vagy más oldószerral mossák. Ezeknek alacsony a forrtpontja és a lobbanáspontja, az egészségre ártalmasak, tűz- és robbanásveszélyesek, azonkívül egyes esetekben az anyagok bomlása kapcsán agresszív kemikáliák (triklór-etilén) keletkeznek, amely problémák mind ez ideig megoldatlanok, nem beszélve arról, hogy a kőolajszármazék import, és igen tekintélyes mennyiségű kemény valutát kell érte adnunk.

Jelenleg az alkatrészek tisztításának két korszerű módját ismerjük: az első zsír- és olajoldó (elszapanosító) kemikáliákkal való kezelésen alapszik vizes közegben. Ennél az eljárásnál a tisztítóművelet után vízteleníteni, illetve szárítani

Ju. Sz. Kozlov

AUTÓK TISZTÍTÁSA JAVÍTÁSKOR



kell, de átmeneti korrózióvédelemre is szükség van;

a második eljárás lényege: a zsirtalanító oldást, a korrózióvédelmet és a szárítást egyidőben végzik a mosással.

Nemcsak a mosóanyagok megválasztása körül akad probléma, hanem a környezet hatathatós védelme is sokszor fejtörést okoz az üzemek vezetőinek. Például a vízsugaras felülettisztításkor keletkező üledéket ma már tilos a csatornahálózatba engedni, mégis számosan megszegik a tilalmat. Az AFIT idejében felismerte a szennyeződésben rejlő veszélyeket és megtette a megfelelő intézkedéseket. Ha a jelenleg alkalmazott tisztítóberendezéseket nézzük, azonnal szembeötlök, hogy mennyire heterogén az összetételük. Az ipar évek óta ígérgeti a korszerű mosószereket, de eddig csak a szombathelyi AFIT XII. Vállalat lépett előre. A többi — az ígérgetésen és a prototípus bemutatásán kívül — nem sokat mutatott. Ha az autójavító műhelyeket végigjárjuk, megfigyelhető, hogy a zárt kamrás mosóberendezések a vállalat tmk-sainak a leleményességét dicsérik. A szerkezetek hatékonysága attól függ, hogy mennyire sikerült lekoppintani a külföldön bevált mosóberendezéseket. Ahogy az AFIT-ok tmk-sait megismertük

(és láttuk készítményeiket), elmondhatjuk, hogy mosóberendezéseik kitűnőek.

Néhány szó az FVN 90-ről

Hiába a kitűnő szerkezet, ha nincs hozzá megfelelő mosószer. A Fionomvegyszer Szövetkezet által kikísérletezett és a körösladányi Metakémia Ipari Szövetkezet által gyártott FVN-90 az első olyan hazai készítmény, amely minden szempontból megfelel a követelményeknek: nem mérgező, az egészségre ártalmatlan, forr- és robbanásponjtja magas, alacsony a gőztenziója, kevésbé tűzveszélyes (a III. tűzveszélyességi fokozatba tartozik), nem bomlékony és az illatosított mosószer átmeneti korrózióvédelmet is nyújt. Az anyagban lévő rozsdagátló szer a mosás után filmszerűen tapad a fémes felületre. A tisztító folyadékot szórással, merítéssel, kézi ecseteléssel vagy zárt kamrás szerkezetben lehet alkalmazni. A szövetkezet ígérete szerint termékük kis mennyiségben is kapható lesz, hogy beszerzése az alkalmi használóknak se okozzon nehézséget.

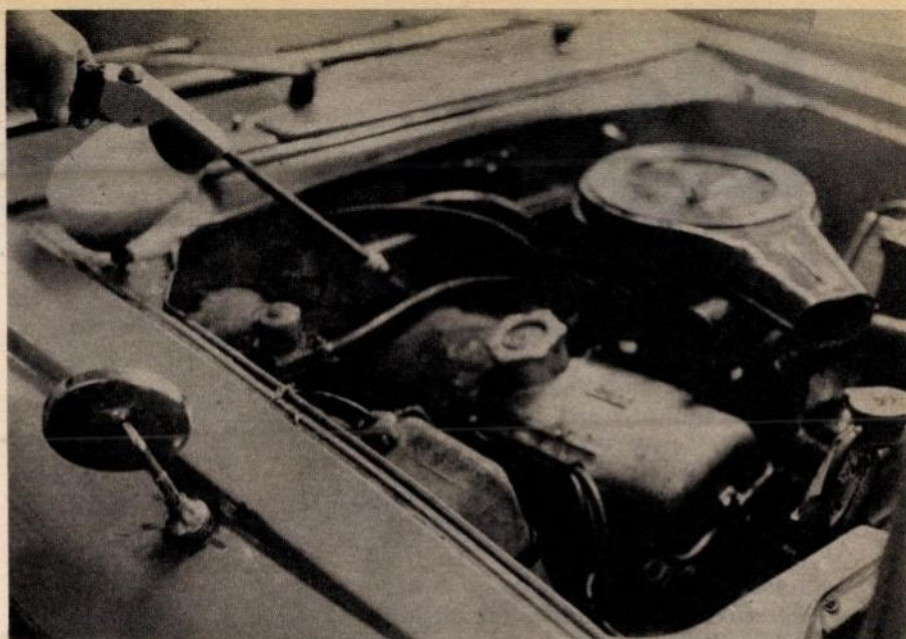
Nem volna teljes az írásunk, ha nem szólnánk arról a kitűnő kötetről, amely nemrég jelent meg a Műszaki Könyvkiadó gondozásában. *Ju. Sz. Kozlov*: Az autók tisztítása javításkor kitűnő könyv. Minden, ami az alkatrészek tisztításával kapcsolatos, megtalálható a kötetben. Ízelítőül a fejezetekből: A gépjárművek szennyeződése és eltávolításuk eszközei; A tisztítás módszerei; A tisztítási folyamatok technológiájának szervezése és azok műszaki-gazdasági értékelése.

A FVN-90 használatáról

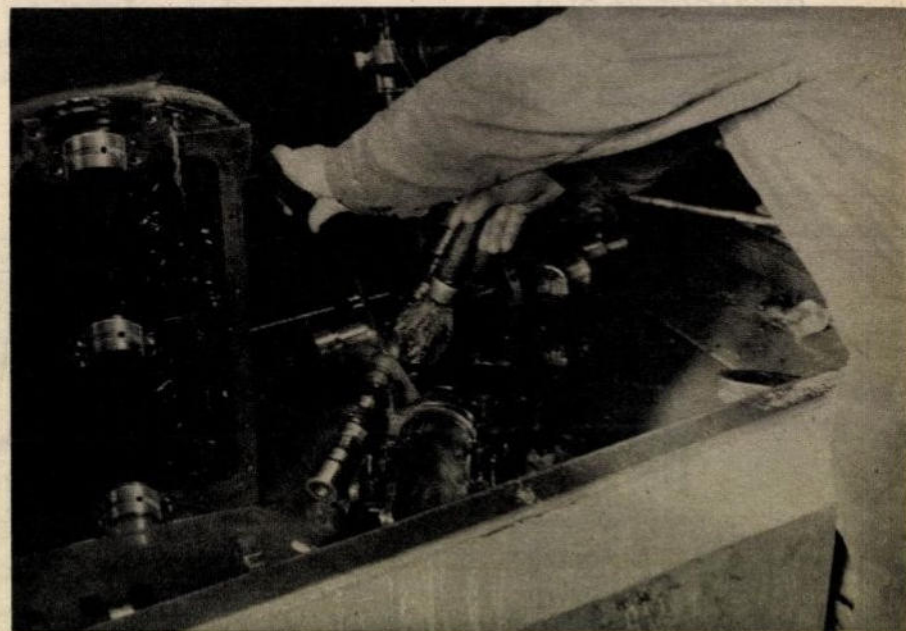
Az FVN-90 gyakorlati használatáról az AFIT II. sz. Autójavítóban érdeklődtünk. A vállalat üzemében eredményesen használják alkatrészek tisztításához a körösladányiak mosószerét.

A karbantartás-javítás során

- kiszertelt fódarabok
- szétszerelt alkatrészek
- tárolásra kerülő részegységek és
- új alkatrészek tisztításához, átmeneti korrózióvédelméhez;



A szervizhez még ma is sok helyen gázolajat használnak. Az új mosószer ezt feleslegessé teszi



Az alkatrészek tisztításához sok mosóbenzin fogy. Az FVN-90 ezt is helyettesíti

BOJÁR SÁNDOR felvételei

Szerviz- és alvázvédelemre

- a motor és a motortér tisztításához
 - a karosszéria alvázvédelem előtti zsírtalanításához
 - új lemezek felületvédelméhez
- Kitűnően alkalmazható az FVN-90.

A mosófolyadék egyaránt alkalmas gépi és kézi tisztításra.

*

Nem tudjuk, hogy naponta pontosan hány liter benzint pocsékolunk

el tisztításra, de, hogy ez országos szinten tetemes mennyiség, ahhoz nem kell statisztikusnak lenni. A teendő ezután csupán annyi, hogy ahol beválik az FVN-90, ott azt kell használnunk. Nem hírverést akarunk a mosószernek, csak azt, hogy megismerjék. Így szeretnénk a magunk részéről hozzájárulni a kőolajszármazékok takarékos felhasználásához, és a ma még maradi mosási műveletek újjal való felváltásához.

LOVÁS KÁROLY



Használjon a MERKUR-nál vásárolt gépkocsijához hazai olajokat!
 10 000 km-es motorolaj-csereidő?
 = M-SE 15W-50
 100 000 km-es hajtóműolaj-csereidő?
 = Hykomol K 80W-90
 (garanciális csere után rendszeres szintellenőrzés és szükség szerű utántöltés mellett)

Forgalmazza: „ÁFOR”
 Ásványolajforgalmi Vállalat

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

Az  autósboltjai közül figyelmébe ajánljuk az alábbiakat:

Budapest XIII.,

Róbert Károly körút 40.

Budapest XV.,

Kolozsvár u. 51.

Budapest XVI.,

Hősök tere 4.

Kedves Vásárlóink igényeinek megfelelő autóalkatrészekkel, autóápolási és felszerelési cikkekkel állunk rendelkezésükre!

KISEBB KÖLTSÉG — RÖVID ÁTFUTÁS

BUDAPESTI AUTÓJAVÍTÓ ISZ

AUTÓSZÖV

november
 december
 január

hónapokban szövetkezetünknel végeztetett ZÁRT TECHNOLÓGIÁS MŰSZAKI VIZSGÁK munkadíjából

20%

árengedményt adunk

Előjegyzést alábbi üzemeink vesznek fel:

LADA Hengersor u. 25.
 II. ker., Pasaréti út 2-4. Tel.: 285-863, 477-500
 Tel.: 162-019, 359-166

TRABANT, WARTBURG, WARTBURG, POLSKI FIAT
 LADA, SKODA-100, XXI. ker., Csepel,
 ZAZ, MOSZKVICs, Jókai u. 25.
 XVIII. ker., P.-lőrinc Tel.: 478-533, 479-388

AUTÓ- ÜLÉSHUZAT, AUTÓPONYVA KÉSZÍTÉS

Bp.I., Szilágyi D. tér 4.
 t: 388-204




 Általános Ruházati Szövetkezet



AUTÓSZALON ÉS MOTOR SHOW

PÁRISZ UTÁN BIRMINGHAM

hatalmas modern csarnokaiban gyűjtötték most össze az őszi kiállításokra szánt új és még újabb autótípusokat. Közöttük olyanokat is lehetett találni, amelyek már a közeledő 1981-es évre utaló jelzést viseltek, de mindkét helyen szerepeltek a távolabbi jövőre tervezett minták vagy prototípusok is.

A francia fővárosban 67. alkalommal rendezték az október 2-án megnyitott autószalont, míg az angliai Birmingham idén második esetben adott otthont a járműveknek. Először két évvel ezelőtt, vagyis 1978-ban irányították oda a már kicsinek bizonyult hagyományos londoni „Earls Court” falai közül a kocsikat. Az angolok nemzetközi autókiállításra – vagyis az ottani elnevezés szerint „Motor Show” – szervezője változatlanul a Society of Motor Manufacturers and Traders Limited, ami nem más, mint az angliai autógyártók és autókereskedők szövetségének egyesülése. Azt pedig, hogy nem kezdők ebben a műfajban, az is bizonyítja, hogy első ilyen jellegű kiállításukat 1903-

ban nyitották meg. Nem tudjuk, hogy a századforduló elején hányan érdeklődtek Londonban az automobilonok iránt, azt viszont a hivatalos statisztika közölte, hogy két évvel ezelőtt 908 194 látogatója volt a Motor Show csarnokainak. Annak a nyolc hatalmas csarnok-

nak, ahol személyautók, buszok, áruszállítók, terepjárók és más különleges kocsik, no meg garázsfelszerelési cikkek, járműipari tartozékok, igen tekintélyes választékát tudták jól áttekinthető módon felsorakoztatni.

Az idén október 17-én Mar-

garet Thatcher úgy nyitotta meg ezt az autókiállítást, hogy saját maga vezetett oda egy Mini Metro kiskocsit, amelyet most nem csupán a British Leyland új gyártmányaként, hanem az egész angol autógyártóipar büszkeségévé értékelték ott. Természetesen ezt kö-



Kép Párizsból, ahol a sok-sok szériakocsi között a Citroën „Karin” is bemutatkozott. Igaz, a Trevor Fioré tervei szerint elkészített formát csupán stílusgyakorlatként említették, de ezzel kétségtelenül a jövőt célozzák



vetően elhangzott az ünnepélyes beszéd is, mint ahogy nem maradhatott el az sem, hogy a királynő utáni első asszonynak tekinthető miniszterelnök és kísérete szemügyre vegye a pompás Rolls Royce autókat, majd más angol és nem. angol modelleket.

Egy nemzetközi autókiállítás nemcsak a szakemberek számára lehet érdekes és látványos, de arról sem feledkezhetünk meg, hogy a mai világban igazán sokan tekinthetők szakmabelieknek, amikor autókról van szó. Arról pedig szüntelenül gondoskodnak, mind a nagyobb, mind a kisebb cégek, hogy mindig láthassunk valami újat. Ezek a törekvések most is érvényesültek.

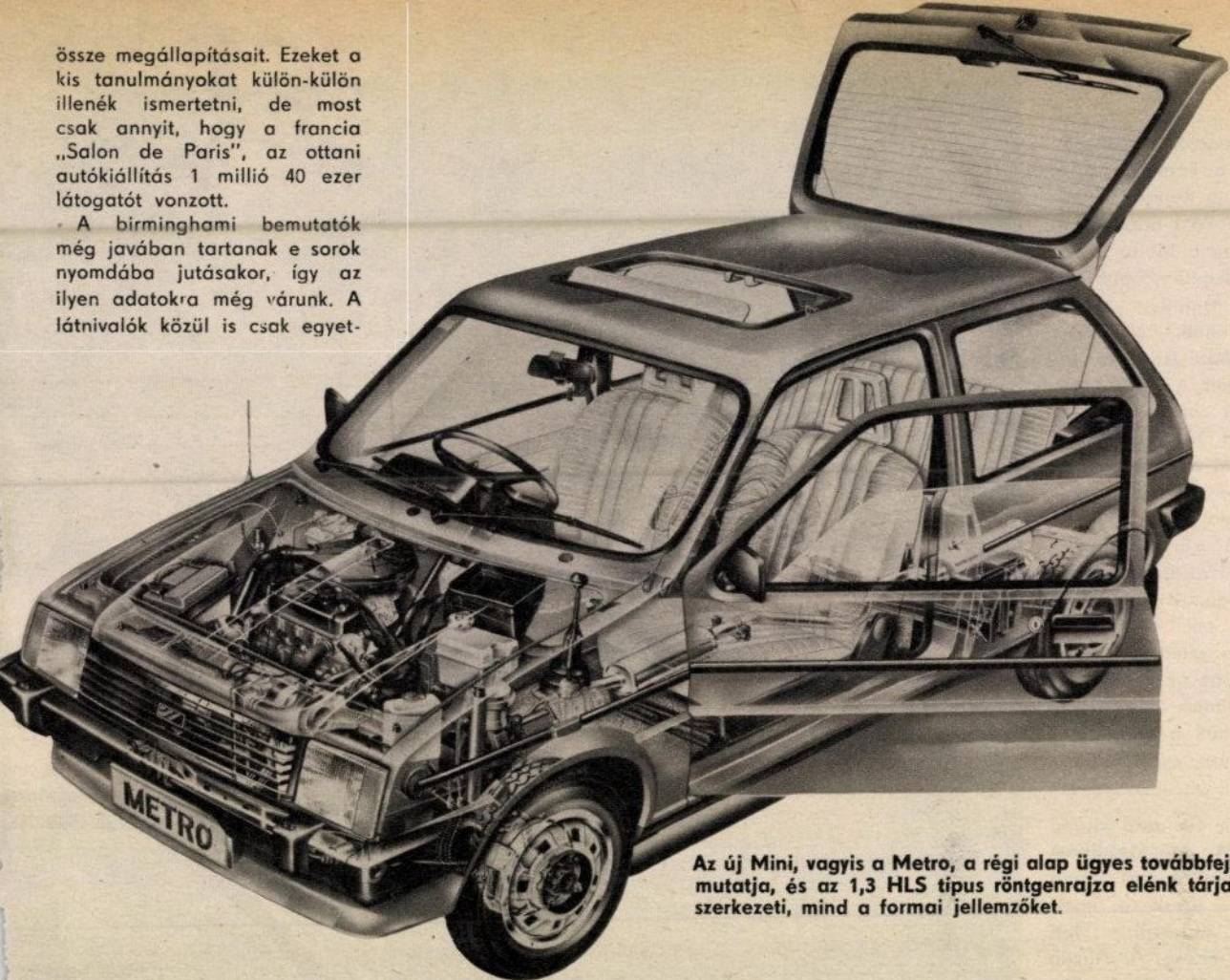
Az autószaalonok csillogó szenzációi azonban nem képesek elsimítani a hétköznapi gondokat, és ezt egybehangzóan aláhúzzák a tudósítások. Párizsból most két ilyen beszámolót is kaptunk. Az egyikben Baracs Dénes, az MTI ottani munkatársa, a másikban a Londonból odalátogató Andrew Frankl kollégánk foglalta

Ilyen az új Rolls Royce, a Silver Spirit, amelyet most ősszel előbb láthattak a franciák, hiszen az angliai Motor Show néhány nappal a Párizsi Szalon után nyílt meg. Az RR motorja V8-as, 6,75 literes – teljesítményét nem közlik, a kocsi hosszát viszont megadták, és az pontosan 527,8 cm – ... Ezt a márkát, ezt a típust fölösleges méltatni, de azt a megállapítást itt sem hagyjuk el, amely szerint drága nagykocsit mindig könnyebb készíteni, mint olcsó kisautót. De hogy az sem lehetetlen feladat, példa rá a hagyományos Mini, amelynek első sorozata 1959 augusztusában került le a futószalagról. A 20 éves jubileumra pedig ilyen külsővel jelent meg a 305 centis autó, amelynek gyártását a Metro megjelenése sem állította le



össze megállapításait. Ezeket a kis tanulmányokat külön-külön illenék ismertetni, de most csak annyit, hogy a francia „Salon de Paris”, az ottani autókiállítás 1 millió 40 ezer látogatót vonzott.

A birminghami bemutatók még javában tartanak e sorok nyomdába jutásakor, így az ilyen adatokra még várunk. A látnivalók közül is csak egyet-

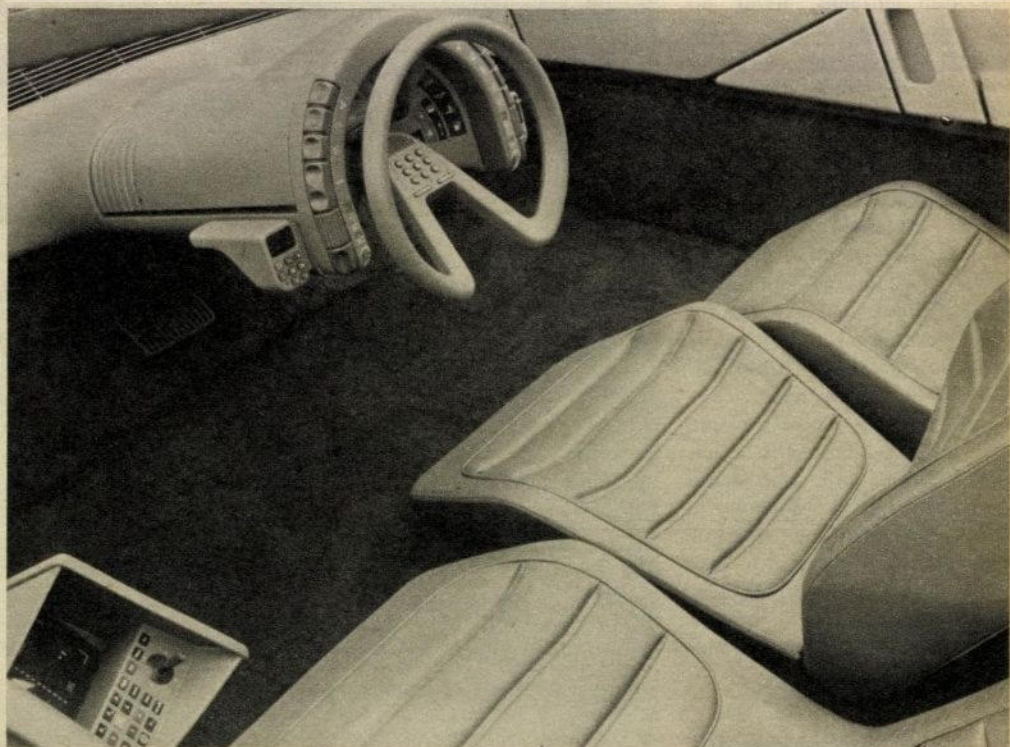


Az új Mini, vagyis a Metro, a régi alap ügyes továbbfejlesztését mutatja, és az 1,3 HLS típus röntgenrajza elénk tárja mind a szerkezeti, mind a formai jellemzőket.

kettőt említünk. Főként a British Leyland kiskocsijával, a Mini Metro típusal foglalkozunk, amelyről az Austin és Morris gyárak egyik irányítója, Harold Musgrove például így nyilatkozott: „More than a car – a symbol to British Industry...”

Nos, ezt az újdonságot – amely e szavak szerint több, mint egy autó – a Motor Show sajtófőnöke, John Weinthal szerkesztőségünknek küldött kedves meghívása nyomán a napokban volt alkalmam közelről megnézni, sőt még a szalon megnyitása előtt Angliában ki is próbálni. Pontosabban a Metro 1,3 HLS típusal tettem meg jó néhány mérföldet, míg ennek kisebb, 998 cm³-es, formailag azonos változatait a kiállításon láttam. Tény, hogy az ottaniak nagy jövőt jósolnak az új Mini sorozatnak, amelyet a brit ipar szimbólumának is neveznek, de

Itt pedig visszatérünk a Citroën „Karin”-hoz, amelyet még az angliai forgalomban is könnyebben meg lehetne szokni, hiszen a vezetőülés, így hát a kormánykerék is a kocsi középtengelyében van, és attól balra meg jobbra helyeztek el egy-egy utasülést. De vessünk egy pillantást a műszerek, meg a kapcsolók kialakítására is



e kocsik gyártói jól tudják, hogy igen sok versenytársa akad ennek az újdonságnak. Maguk az angolok elsősorban a Fiat 127, a Ford Fiesta, a Peugeot 104, a Renault 5, valamint a VW Polo adottságai-
val vetik össze a Metro kisko-
csit, amely legelőnyösebb tu-
lajdonságait szerintem ma is
annak köszönheti, hogy Alec
Issigonis egykori zseniális ter-
vei szerint épült. A 225 cm ten-
gelytávú, 340 cm hosszú, 150
cm széles és 136 cm magas
autócska, hála az elöl kereszt-
irányban elhelyezett motornak,
a fronthajtásnak, no meg a BL
más típusain már jól bevált
ügynevezett Hydragas, vagyis
folyadék és gáz kombinációjú
rugózásnak, sok tekintetben
eredményesen vetélkedhet tár-
saival. Nemcsak az itt említett
típusokkal, hanem más kisko-
csikkal, közöttük a világszerte
népszerű japán gyártmányok-
kal is.

Az Issigonis-féle alap kitűnő
térkihasználást és stabilitást
jelent, míg most a régi forma
átalakításával javult a koci
biztonsága, kedvezőbb lett
légellenállási értéke. Az Austin
Mini Metro 0,41, míg a Ren-
nault 5-ös 0,43, a Ford Fiesta
0,44, a VW Polo 0,45, a Fiat
127-es pedig 0,48 értékű. Ez
ma igen lényeges, hiszen ha
csökken a légellenállás, csök-
kenhet a fogyasztás. A Metro
998 cm³-es alaptípusa (32,5
kW, 44 LE teljesítménnyel) 90
km/h sebességnél 5,3, 120-nál
7,3, városi közlekedésben pe-
dig átlagosan 7,4 litert fo-
gyaszt 100 km-re számítva. A
kocsi végsebessége 140 km/h!

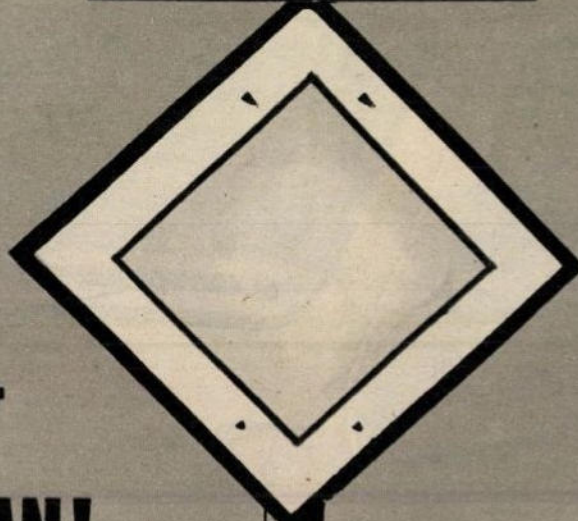
Első híradásként ennyit az
új kisautóról, amely kétsége-
lenül háttérbe szorította az
őszi autókiállítások többi ér-
dekességét. Így Fordék „világ-
autónak” szán Escort típusait,
de még a hatalmas Rolls
Royce Silver Spirit csillogására
is vetett egy kis árnyékot a
felfrissített Mini. A kiskocsi
családjának legfiatalabb tag-
ja, amelynek néhány megoldá-
sát, tulajdonságát éppúgy,
mint a többi új típusét, más
alkalommal ismertetjük.

LIENER GYÖRGY





a MINI METRO



**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**

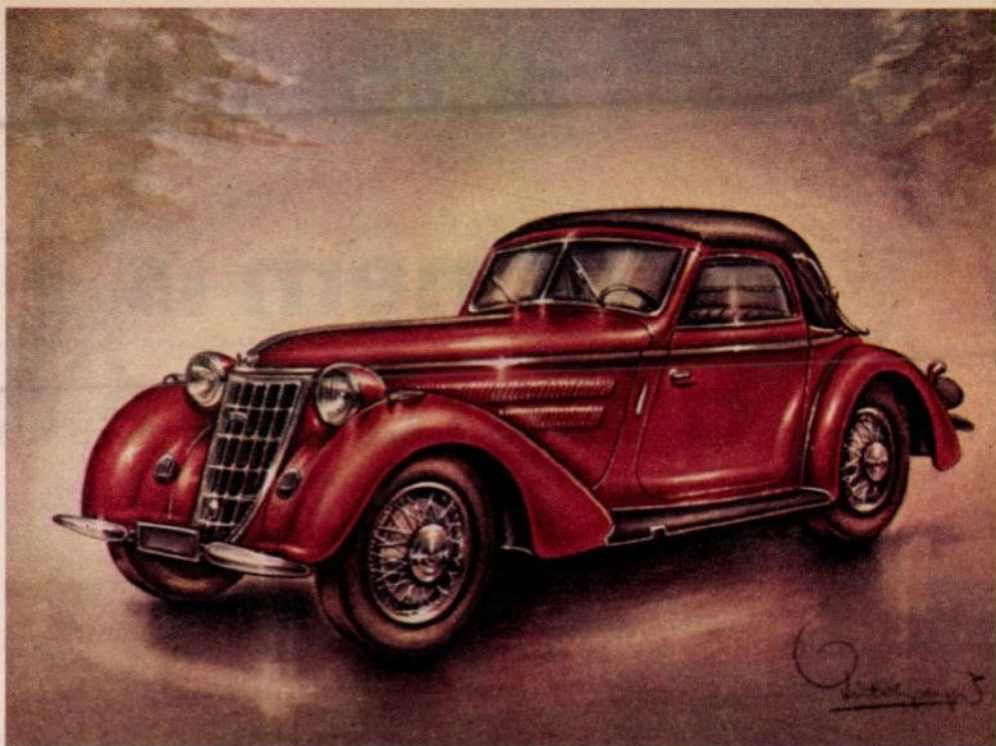


RÉGI AUTÓ

– amelynek márkaneve annak idején ugyan gyakran szerepelt a szaklapokban és a szakmabeliek beszélgetéseiben, de ez a típus mégis ritkaságnak számított. A kétszemélyes, kétajtós, vászontetős

WANDERER W 25 K

jelzésű sportos karakterű kocsiból csak néhány példányt készített a németországi gyár, amely ezt a kompresszoros változatot 1937-ben állította elő. A hathengeres, soros, 1963 cm³-es vízhűtéses motor a már említett feltöltő segítségével 85 lóerő kifejtésére volt képes, ennek megfelelően 155 km/h sebességet értek el a kor divatja szerint formázott kocsival.



MODELL

Különleges angliai konstrukciót idéz itt elénk az olasz BRUMM cég 1:43 léptékarányú modellje. Ez ugyanis a háromkerekű Morgan kicsinyített mása, amelynek eredetijéről tudjuk, hogy kéthengeres, V-elrendezésű, egyliteres léghűtéses motorja volt közvetlenül a jármű, vagyis ahogyan nevezték a „cyclecar” elején. Az ilyen Morgan-konstrukciók 1910 óta kerültek forgalomba, és az évek során jelentős sikereket értek el a különböző versenyeken is. A képen látható kivitelűt 1923-ban tekintették újdonságnak.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Korábbi számunkban **Mozambik** bélyegkiadásának autómotívumaiából mutattunk be új autóbuszokat, most ennek a sorozatnak régi autóbuszokat bemutató képeiből közlünk. A 3.00 escudós bélyeg képén egy 1936. évi, az 50 ct címletű bélyegen pedig egy ma már öregnek számító, 1950. évi autóbust láthatunk.

Ugyancsak autóbust ábrázol a **Kínai Népköztársaság** járműveket bemutató legújabb bélyegsorának 4 ct címletű bélyege is. Ezek az autóbuszok jelenleg is közlekednek.

Új-Kaledónia (Nouvelle-Calédonie) a Csendes-óceán egyik szigetcsoportja, James Cook fedezte fel 1774-ben. 1853 óta Franciaország tengerentúli területe. Változatos motívumú bélyegkiadásából válogatva, 15 frank névértékű közlekedésbiztonsági bélyegét mutatjuk be, amely kifejezetten az iskolás gyermekek közlekedésbeli védelmére figyelmeztet igen ötletes grafikai megoldással.

Dr. Jasinszky István



A rövidebb út nem mindig gyorsabb

— és nem is a legtakarékosabb!

A *Motorwelt* c. nyugatnémet lap hét munkatársa elhatározta, hogy két héten át tartó kísérletet hajt végre:

Egy héten át naponta az addig is megszokott módon vezetnek; nem száguhdanak, de azért néhány gyors kigrást megkockáztatnak a lámpáknál. Ügyelnek arra is, hogy nem mindig szükséges előzésekre is sor kerüljön, és többet fékezzenek fölöslegesen ezen a héten. Nem extrém, csupán egészen hétköznapi autózás volt a program: reggel a szomszéd helyséből vagy a külvárosból a városközpontba, és este ugyanez vissza. Ezek olyan útszakaszok, amelyeket naponta sok millióan megtesznek az autójukkal. Egy héttel később, az összehasonlításkor kiderült, hogy a legkisebb fajlagos fogyasztása (8 liter/100 km) egy Peugeot 304-es autónak volt. A sort 13,8 literrel 100 km-en egy Toyota—Cressida zárta;

a második hét megkezdése előtt új tesztlapokat osztottak szét az autósok között; ezzel megkezdődött a „takarékos hét”. Az volt az irányelv, hogy az első héthez képest finomabb vezetéstechnikával csökkentsék az üzemanyagfogyasztást. A tesztben részt vevők ezúttal is a megszokott útn járta munkába és tértek vissza lakóhelyükre, azzal az egyetlen különbséggel, hogy a vezetés során azokhoz a takarékosági utasításokhoz tartották magukat, amelyeket a kísérlet vezetői a kezükbe adtak. „Csigatempó” természetesen nem szerepelt a tippek között. Alapvetően azt kérték a tesztelőktől, hogy a forgalommal azonos (de egyenletes) tempóval hajtsanak, de másokat se akadályozzanak.

A takarékosági hét végén ismét leolvasták a km-óra állását: a tankolási iratokat elemezve kiszámították a koszik fogyasztását, és összehasonlították az előző hét fajlagos fogyasztásával. Aztán kiderült, amire kevesen





számítottak: **mindenki spórolt benzint** — átlagosan 15 százalékot!

Az üzemanyag-fogyasztás 100 km-re számítva a következőképpen csökkent: a VW 181-esnél 13,4-ről 12,1 literre, a Toyota—Cressidánál 13,8-ről 13,0-ra, a bogárhátú VW-nél 10,1-ről 7,5-re, a Golf GTI-nél 10,1-ről 7,9-re, a Mitsubishi-nál 8,5-ről 7,3-ra, a Peugeot 304-esnél 8,0-ról 7,3-ra, az Autobianchi Abarthnál 10,2-ről 8,3 literre. A hetenkénti teletankolást figyelembe véve, a 15 százalékos megtakarítás azt jelenti, hogy aki ilyen takarékosan vezet, annak átlagosan egy nappal később kell tankolnia. Ilyen módon tehát hetenként egy, évenként 52 napot autózik ingyen!

1. A legrövidebb út nem mindig a legtakarékosabb

Aki a naponkénti munkába járáskor rendszeresen ilyen tumultusba kerül, két dologban is hibázik: nem a legjobb útvonalat választja, és nem a helyes időpontban autózik. Az, hogy haza, vagy éppen a munkahelyére igyekszik, egyre megy. Egy teszt során megállapították, hogy a minduntalan megállási kényszerrel a benzinfelhasználás 20-30 százalékkal növekszik. Egy kőolajvállalat szerint ha valaki működő motorral négy percig várakozik a forgalmi dugóban, az annyi benzinbe kerül, mintha egy kilométert menne 50 km/óra sebességgel. Ezért ajánlatos más útvonalat választani, mégpedig olyat, ahol a legkevésbé a kényszerű megállás! Ezért nyugodtan választhatunk kerülőutat, amelyen egyenletesen hajtva még a hosszabb út ellenére is takarékosabban autózunk

2. A „látványos start” nem kevés pluszpénzbe és benzinbe kerül

A rakéta módján indulók döntő hibát követnek el, ha túl sokáig az 1.

és a 2. sebességi fokozatban pörgetik a motort. Ez 200 m-es útszakaszon 70 lóerős középutóval 80 cm³ pluszbenzinbe kerül a mérések szerint. Aki viszont higgadtan, az első fokozatot csak indulásra használja, és aztán amilyen gyorsan csak teheti, a 4. fokozatba kapcsol, nos, ez az autós ugyanazon a 200 méteres szakaszon csupán 40 cm³-t fogyaszt. — Pontosan fele annyit, mint „villogó” társa

3. Messze előre tekintve vezessünk! Ez háromszor olcsóbb, mint az álmodozás

Aki a városi közlekedésben mereven éppen csak a hűtője elé néz, az újra és újra piros jelzéssel vagy más, a haladást gátló akadállyal találja szemben magát. És ez drága mulatság. Mérésekkel bizonyították, hogy az „álmodozó”, aki mindig közvetlenül csak az akadály előtt fékez, a szükségesnél 3-4-szer több hajtóanyagot fogyaszt a porlasztóba. Éppen ezért — a lehetőség határain belül — tekintünk néhány száz méterrel előre, és azonnal vegyük le lábunkat a gázpedálról, ha jóval előttünk valamilyen forgalmi akadályt észlelünk. Már csak azért is rossz divat az autók hátsó ablakait eltakaró függöny, mert a mögötte jövő nem láthat át a kocsin, nem tekinthet jó előre, hogy mindig fel legyen készülve a forgalmi helyzet várható változásaira is. (Előtte a harmadik-negyedik autós már fékez, a lámpa sárgára vált stb.)

4. Nem éri meg az autópályán hajtani csupán néhány kilométernyi úttért

Sok autós a munkába járáshoz csak rövid szakaszon veszi igénybe a kocsit. Ilyenkor semmi szükség arra, hogy kizárólag a „gyors pályán” és ott is teljes gázzal hajtunk. Hiszen ha nagy tempóval tesszük meg a rö-

vid autópálya-szakaszt, azzal nem sokat nyerünk, sőt, ezért túlfogyasztással kell fizetnünk. Aki például egy 5 km-es autópálya-szakaszt 90 km/óra tempóval tesz meg, ekkor 70 lóerős kocsival az üzemanyag-fogyasztás 7,4 liter lesz 100 km-re átszámítva, de 100 km/óra sebességnél ez az érték már 10,2 literre növekszik. A 30 százalékos többletfogyasztással viszont csak öt másodpercet nyerünk!

5. Hogy is van ez? Ha rövid távon autózunk, akkor fölösleges előzni!

A minduntalan izgágán előzgető autósok nyugtalanságot váltanak ki az egyenletesen hömpölygő forgalomban. A rövid távú városi és város környéki utakon viszont az előzgetésekkel aligha nyerhetünk időt. Ugyanakkor az ilyen manőverezéseknek nagy az ára, minthogy ez eleve gazdaságtalan vezetési stílus. Egy Opel Kadett 1200-ast alapul véve például a IV. fokozatban haladó kocsinál 60-as tempóban legfeljebb 5,3 liter fajlagos fogyasztást mutattak ki. Ha viszont az autós előzéken a III. fokozatba kapcsol, és 80 km/óra sebességgel húz el az előtte haladóktól, akkor a motor 40 százalékkal többet fogyaszt

6. A legtöbbet az nyer, aki a nem fontos utakra pihenni hagyja autóját.

A belvárosban van a legkevésbé hely a parkolásra. Aki este a munkából hazamenet vagy szombaton csak azért autózik a városba, hogy vásároljon, bizony sok fölösleges kilométert kénytelen megtenni. Egy ezzel kapcsolatos közvélemény-kutatás szerint a szombaton a belvárosban ide-oda köröző autósok 74 százaléka parkolóhelyet keres. Ezért is célszerű tehát a metróállomások körül leparkolni, vagy máshol, és már eleve tömegközlekedési eszközökön — metró, trolin, buszon, villamoson — igyekezni a városközpontba.

(A. T.)

Mit olvassunk?

AZ ÉTK KIADVÁNYAI A MAGÁNÉPÍTETŐK SZÁMÁRA



Az Építésügyi Tájékoztatási Központ gondozásában az idén is megjelent a **Magánépítetők Kincsestára '80** című kiadvány

A 240 oldalas **Magánépítetők Kincsestára** számos ötlettel, vásárlási tanáccsal, az építkezéshez szükséges anyagok, felszerelések, berendezések bemutatásával és széles körű ajánlatával kíván segíteni a lakosság ilyen irányú gondjain.

A tartalomról:

Hol, mi építhető?
Lakás a tetőtérben
Melléképületek,
melléklétesítmények
Családi házak
szennyvizének elvezetése
Tudnivalók a lakáscseréről
Fürdőszobák, hétvégi házak
berendezése
Építőanyagok, szerkezetek
Mi, hol, mennyiért vásárolható?

Ára: 20 Ft

Kapható még a **Magánépítetők Kincsestára '79** című kiadvány is, amelynek ára szintén 20 Ft.

Folyamatosan megjelennek az **ÉPÍTÉSI** 1x1 sorozat füzetei, melyek a házépi-

tésre vonatkozó gyakorlati ismereteket foglalják össze. A sorozat 12 füzetből áll, azok ismertetik a munkához szükséges építőanyagokat, szerszámokat, a munkakezdés feltételeit, a szakmunkásoknak kiadott munkák átvételét, elszámolását.

Részletes leírást adnak a gyakoribb építési hibákról, elkerülésük módjáról. Az építési költségek, a munkák végzésének időjárástól való függése, a munkavédelmi előírások, valamint a karbantartás és a felújítás kérdésének tárgyalása teszi a magánépítetőknek nélkülözhetelenné e füzeteket.

Eddig megjelent kötetek:

1. Építésselőkészítés, telek, kerítés
ára: 15,- Ft
2. Földmunkák, alapozás,
vizszigetelés
ára: 9,50 Ft
4. Beton- és vasbeton munka
ára: 12,- Ft

A felsorolt kiadványok megvásárolhatók, illetve megrendelhetők az **ÉTK Terjesztési Osztályánál** (Budapest VII., Rumbach Sebestyén u. 15/a), valamint a miskolci, debreceni, kaposvári, pécsi és szegedi információs irodáiban.



A GÉPJÁRMŰKÁROK ÉRVÉNYESÍTÉSÉRŐL

Egy olvasónk ellen pert indított egy más városban lakó autótulajdonos és annak utasa. A keresetben azt adták elő, hogy olvasónk hirtelen előzés közben áttért az út menetirány szerinti bal oldalára, ahol a szabályosan közlekedő másik autós a frontális ütközés elkerülésére elrántotta a kormányt, és ennek folytán az árokban kötött ki. Az autóban 18 000 forint kár keletkezett. Az utas könnyebben megsérült, öt napig volt betegállományban, és tönkrement a szemüvege, a ruhája is. Olvasónk a káresetet nem látta, de nem tagadja, hogy a keresetben említett időpontban járt a felperes által említett útvonalon. Így sem tagadni, sem elismerni nem tudja a kárt. Kérdése csak annyi, hogy miért ellene indított pert a károsult, hiszen ő biztosítva van, és mi a teendője, hogy elmarasztalása esetében a biztosító fizessen helyette.

Egy másik olvasónk viszont már jogos ítéleteket küldött meg, amelyben nagyon hasonló tényállás alapján a bíróság őt kötelezte tízezer forintot meghaladó kártérítés fizetésére. Az ítéletekkel felkereste a biztosítót, és kérte, hogy a bíróság által megállapított összeget, valamint a költségeket fizessék meg, de a biztosító ez elől elzárkózott. Kérdése az, hogy mi a teendője.

A gépjárművek kötelező felelősség-biztosításáról a 42/1970. (X. 27.) Korm. számú és az ennek végrehajtásáról szóló 38/1970. (XII. 2.) PM számú rendelet intézkedik. A felvetett kérdésekkel kapcsolatban a kormányrendelet 9. §-a ad teljesen egyértelmű választ. Eszerint az Állami Biztosító a kártérítési összeget a károsultnak fizeti. A károsult az Állami Biztosítóval szemben közvetlenül is érvényesítheti igényét. A biztosított üzemen tartó csak annyiban követelheti, hogy az Állami Biztosító az ő kezéhez fizessen, amennyiben a károsult követelését ő egyenlített ki. A biztosított és a károsult egyezsége a biztosítóval szemben csak akkor hatályos, ha a biztosító azt tudomásul vette; a biztosított bírósági elmarasztalása pedig csak akkor, ha a biztosító a perben részt vett, a biztosított képviseléről gondoskodott, vagy arról lemondott.

A feltett kérdésekre alkalmazva a jogszabályt, olvasónknak azt tanácsol-

juk, hogy a bírósági idézéssel és az ahhoz csatolt keresetlevéllel azonnal keresse fel az Állami Biztosító illetékes igazgatóságát, és kérje fel a biztosítót az ellene indított perben a képviselőt ellátására. Adja meg a biztosító részére az ügyvel kapcsolatban szükséges részletes felvilágosítást. Ezt követően már a biztosító fog eljárni az ügyben.

A fentiek alapján az ügy ellátásával kapcsolatos költségek a biztosítót terhelik. Nemcsak a képviselővel kapcsolatos költségek — ide értve a büntetőeljárásban a védelem költségeit, ha nem a biztosító látja el a védelmet —, hanem a polgári perben felmerülő valamennyi egyéb költség is (az ellenfél javára megítélt perköltség, a szakértői díjak, a tanú költsége stb.) Nem viseli azonban az Állami Biztosító a biztosítottak vagy a gépjármű vezetőjének saját eljárásával kapcsolatban felmerült költségeket, továbbá az általuk megbízott más képviselő költségeit, valamint az azok terhére megállapított büntügyi költséget, pénzbírságot és pénzbüntetést. A biztosító a fentiekkel kapcsolatban felmerült kötelezettségeit általában külön felkérés nélkül teljesíti.

A káresetben részes (tehát nemcsak a károsult, hanem a kárt okozó) gépjármű üzemeltetője köteles a káreseményt legkésőbb a következő munkanapon az Állami Biztosítóknak írásban bejelenteni, és a kárrendezéshez szükséges közléseket megadni. Ennek a bejelentésnek megtételekor a biztosító általában közli, hogy a képviselőt — amennyiben annak szükségessége felmerül — a rendelet előírásai szerint ellátja. Egyetlen olyan eset van, amelyben ez nem alkalmazható teljesen egyértelműen. Ez az, amikor a két biztosított között vita van abban a kérdésben, hogy melyikük okozta a kárt. Az érdekellentétben álló felek közül ugyanis az Állami Biztosító az általa képviselhető bármelyik fél képviselőt ellátását választhatja. Ilyen esetben a másik fél képviselőről kifejezetten lemond. Ha ez történt, akkor viszont már a bírósági marasztalás hatályos lesz a biztosítóval szemben. Kétségtelen, hogy olvasónk előírt bejelentési kötelezettségének nem tehetett eleget, hiszen az igényről és magáról a káresetről is csak a keresetlevélből szerzett tudomást. Ezekben az esetekben a kere-

setlevél kézbesítése után, esetleg a károsulttól kapott felszólítólevél kézhezvétele után ezekkel nyomban jelentkezzen a biztosítónál.

A másik esetben olvasónk mulasztása már nehezen pótolható. Bejelentési kötelezettségének sem tett eleget, a perben sem kérte a biztosítótól a képviselőt ellátását, így a biztosító még a megállapított kárösszeget sem tartozik megfizetni. Lehet, hogy méltányosságból — ha az ítéleteket megalapozottnak tartja — fizetni fognak, de a peres eljárásban felmerült költségeket, amelyek a konkrét ügyben meghaladták a háromezer forintot, semmiért sem fizeti.

Ezen túlmenően, az ügy tanulságai-ból még két dologra szeretnénk felhívni a figyelmet.

A károsult érdekeit nagymértékben sétheti, ha nem élünk azzal a lehetőséggel, hogy a pert az Állami Biztosító ellen közvetlenül is megindíthatjuk. Előfordulhat — mint megtörtént példánkban is —, hogy a kárt okozó nem értesíti a biztosítót, és így csak a károkozót fogják fizetésre kötelezni. Ez a marasztalás viszont a biztosítóval szemben nem hatályos. Ilyenkor a károsult csak a károkozó ellen kérhet végrehajtást, és előfordulhat, hogy a kár a károkozón nem is hajtható be. Az is megállapítható volt, hogy a bírósághoz benyújtott keresetben a felperes, a károsult autós, az illetéket leróta. Az illetékekről szóló pénzügyminiszteri rendelet értelmében a gépkocsival okozott, tehát felelősségbiztosítás alapján rendezésre kerülő kárigények bírósági úton történő érvényesítésénél — az esetek nagyobb részében — a károsultat illetékfeljegyzési jog illeti meg, ami az jelenti, hogy illetéket csak akkor kell utólagosan fizetnie, ha az igényt a bíróság elutasítja. Nem kell ugyanis a keresetlevélben az illetéket leróni a személy életében, testi épségében vagy egészségében okozott, illetve olyan kár megtérítése iránti igény esetében, amikor a személy élete, testi épsége és egészsége is veszélyeztetve volt. Két gépkocsi ütközése esetében pedig az élet, a testi épség veszélyeztetése mindig fennáll.

Más az eset, ha pl. egy üresen parkoló autóban okoz kárt egy másik jármű. Ilyenkor a bíróságnál történő igényérvényesítésnél az illetéket kötelező leróni.

DR. SZÜCS FERENC

Valaha, sok évvel ezelőti, tanulóvezető koromban, arra figyelmeztetett oktatóm — sok egyéb mellett —, hogy ügyeljek arra: ne csak az előttem levő kocsit figyelve vezessek, hanem nézzek azon át, s arra is legyek tekintettel, mit tesz az az előtt levő, és ha látom, hogy felvillan a féklámpája, vegyem le lábam a gázpedálról, s tegyem a fék fölé. Akkor is így cselekedjem, ha a közvetlenül előttem levőnek még nem jutott eszébe fékeznie. Majd fog!

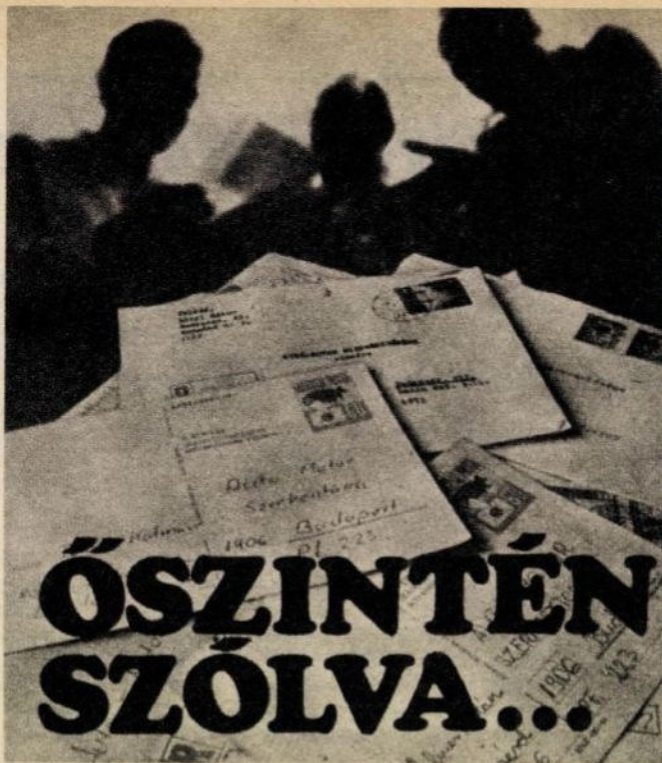
Nem tudom, ma is erre oktatja-e tanítványait, mi több, azt sem tudom, oktat-e még egyáltalán. De ha még igen, nem vagyok bizonyos abban, hogy arra oktatja-e ma is a kormányba kapaszkodó tanítványait, amire egykor engem okított: ne csak az előttünk haladó járművet figyeljük, hanem az az előtt levőt is.

Bajosan teheti ezt, mivel azóta nemcsak a Kresz-előírások változtak, hanem az autósdivat is. Divat lett például a hátsó, belső szélvédőkön levő redőnyözés, az árnyat adó eszközök legkülönbözőbb változataival: a szemre is tetszetős olasz, nyugatnémet lezuhatósoktól, a hazai készítésű relaxákon át, egészen addig, amit legutóbb saját szememmel láttam: egy karikákra függesztett, sűrű szövésű pokrócig bezáróan. Átlátni rajta a legnagyobb igyekezettel sem lehetett. Rá voltam kényszerítve hosszú kilométereken át az előttem haladó autó vezetőjének vezetési stílusára, ha fékezett, fékeztem én is, ha balra jelezett, jeleztem én is, ha hatvanra engedett vissza, kénytelen voltam én is hatvanra csökkenteni sebességemet. Érthető, ha az első adandó alkalommal „elköszöntem” a pokrócóstól, mivel az úgy zárta el előlem a kilátást, mintha teherautót követtem volna.

Jó néhány levelet kaptunk e témával kapcsolatban, közte néhány szemrehányót is, amelyek írói elvárták volna tőlünk, hogy az AM tegye le elsőként voksát redőnyügyben, ne pedig egyik napilapunk, amely „Veszélyes divat” címmel írt erről egyik számában.

Kovalcsik József (Debrecen, Csokonai utca 12.) leveléből idézünk. Azért csak ebből, mert ő érinti legtöbbszörösen a sokakat foglalkoztató témát.

... Tudom, jó szolgálatot



ŐSZINTÉN SZÓLVÁ...

Rolók, zsaluk, pokrócok

tesz a hátsó ablakon levő függöny, redőny, zsalu a tűző nap ellen, a hátsó ülésen utazók kényelmét szolgálva. Sőt, az éjszakai vezetések során is, mivel nem vakítja el a vezetőt a mögötte haladó jármű reflektorának fénye De vajon minden függöny szabályos, felszerelhető, hordható? Télen is, amikor nem fenyegeti az utasokat a hőség? Amikor csúszósak az utak? Méri-e valaki, nem jár-e több hátránnyal, egymásrafutásos balesetekkel az elfüggönyözött hátsó szélvédők használata, mint ami azok előnye...?”

Kovalcsik József olvasónk levelét és még jó néhányat azok közül, amelyek ezt a témát feszegették, szokásunkhoz híven az arra legilletékesebbhez, a KPM Autófelügyeletéhez, s egyben állásfoglalásra kérve e szerzet — redőnyügyben.

■■■■

„Az Autó-Motor szerkesztőségétől átküldött — biztonsági és napvédő roló a

hátsó ablakon tárgyú — olvasói levelekkel kapcsolatban az alábbi szíves tájékoztatást adom:

A KPM Autófelügyelet sem az időszakos vizsgálaton, sem a közúti ellenőrzései során nem kifogásolja a személygépkocsik hátsó ablakán a nap ellen felszerelt függönyt, napvédő rolót —, ha a gépkocsivezető szabad hátra látását — a belső visszapillantó tükör segítségével — nem zavarja, vagy a gépkocsi jobb külső részén is elhelyeztek visszapillantó tükört.

Köztudott, hogy 1976. december 31. óta a közúti forgalomban csak olyan gépkocsi vehet részt, amelynek a 23/1975. (XII. 31.) KPM sz. rendelet 46. § (2) bek. szerint két darab visszapillantó tükre van. Az egyik visszapillantó tükört a gépkocsi külső részén, bal oldalán, a másikat a jármű külső részén, jobb oldalán, de ez utóbbi helyett — ha a vezető hátra látását a jármű

megterhelt állapotában is biztosítja — a második tükört a jármű belsejében kell elhelyezni.

Következésképpen, a jobb oldali visszapillantó tükörrel felszerelt járműnél a sűrű szövésű, nem átlátszó napvédő roló, lemezekből összeállított zsalu, műanyag rács, sőt a „pokróc” sem ad okot elmarasztalásra.

A defenzív vezetésben kétségtelenül előnyös, ha az előttünk haladó gépkocsin áttekintve jobban, felkészültebben és érzékenyebben tudunk a forgalomhoz igazodni.

De a hazai közlekedésre jóváhagyott személygépkocsi méretű tehergépkocsik (pl. IZS, Barkas), vagy a nagyobb, dobozos felépítményű tehergépkocsik (pl. Avia, IFA) és az autóbuszok mögött haladva sincs biztosítva az előbbiekre szerinti — olvasóik által hiányolt — „átlátás”.

Meg kell azonban említeni a napvédő roló előnyeit is: megelőzi, hogy hosszabb, 2-300 km-es autótúrán a hátul ülők fejét érő napsugarak rosszullétet okozzanak, illetőleg éjszaka a következő (hátról érkező) gépkocsik fényszórói a visszapillantó tükörön keresztül a gépkocsivezetőt elvakítsák. Külföldön — a terrorista merényletek megelőzésére —, hogy ne lehessen felismerni a bentülőket — a magasabb vezető állásúak életvédelmi célból, illetőleg divatot teremtve sokan mások is használják.”

Vid András
a KPM Autófelügyelet munkatársa

■■■■

A KPM Autófelügyeletének válasza — amit ezúttal is köszönünk, Olvasóink nevében is — a leghivataltabb vélemény redőnyügyben. Ezt kell elfogadnunk, ezt kell megszoknunk vezetőink, országjárásunk során.

Ma... De mivel oly sok minden változott az autózásban, oly sok rendelkezést tett helyére maga az élet, sok olvasónkkal együtt reméljük, hogy a lópokrócok a lovakat, s nem az autót ékesítik.

ZENTAI FERENC



Kidobott milliók

Végre valami, amiben a világ élővilágán járunk, alig van ország, amely lépést tart velünk. A távirati iroda szerteröpítette az örömhírt: hazánkban is megkezdődött az új autóbusz-, trolibusz-, és villamos-megállóhelyi táblák kihelyezése. Mindenütt — városban és községben egyaránt — egységes táblák igazítanak majd el, hogy hol milyen tömegközlekedési járműre lehet felszállni.

Még mielőtt örvendeznénk a város és a falu közötti különbség megszűnésén, a tárgyilagosság kedvéért hozzátesszük, a csere ötlete nem új. Már az 1975-ben kiadott Kresz-tankönyv is előre jelezte és indokolta is: az idegenek sokszor nem ismerték fel a megállóhelyeket jelző táblákat, és emiatt nem is tudták megtartani az ilyen helyekre vonatkozó szabályokat.

Az egységes tájékoztató táblák nemzetközi egyezmény alapján kerültek a magyar előírások közé — és ha nem tudnánk, hogy e nemzetközi szabvány tág lehetőséget ad az országoknak, hogy sajátosságaikat, hagyományait megtartsák — azt hihetnénk, akár tetszik, akár nem, a táblákat ki kell cserélni.

Márpedig nekünk nem tetszik. Az új táblák Kresz-tartalma semmivel sem, több a réginél, az autósokra, motorosokra ugyanazokat a kötelezettségeket rója, mint az idegen számára oly érthetetlen régiek. Hogy azokon mi az érthetetlen? Ez az érthetetlen. A buszok megállóinak ezek szerint elavult tábláján olvasható „Autóbusz” felirat még a nyelvünkben járatlan számára is jelent valamit, a villamosok megállóját pedig a járdaszegetről

meg az „M” betűs tábláról messziről fel lehet ismerni. A tájékozódást megkönnyíti, hogy az idegen a járdaszegtet hossztengegyével párhuzamosan szint láthat — feltéve, hogy találkozott már ilyesmivel.

Kíváncsiak lennénk, van-e olyan magyar, aki külföldön járva nem ismerte meg a megállókat. Ha van, csak egyet tanácsolunk: amíg Európa-szerre nem terjedt el az egységes táblarendszer, maradjanak itthon. Attól nem félünk, hogy ezt betartva csökkenne a kiutazó magyarok száma. Mint ahogy még egy külföldről sem tudunk, aki a megállóhelyi táblák kuszasága miatt kerülte volna el hazánkat.

Az új táblák olyan nagyok, hogy az oszlop tetejébe rakni nem lehet, mert a szél lefújná őket. Ezért a hátlapjukra szerelt bilincs fogja az oszlophoz. Hogy az utasok megtalálják a megállót, mindkét irányba jelezni kell, így egymásnak háttal kettőt raknak a magasba nyújtott oszlopokra. Takarékosságból elég csak az egyiket fényvisszaverő fóliával bevonni.

Új oszlop, két nagy tábla felszerelése után még ki kell tenni az „M” belső kiegészítő jelzést is — és máris pótoltuk a régít. Az utas persze ettől még nem tudja, mire vár, ezért egy újabb táblán a járatra vonatkozó ismereteket is feltüntetjük.

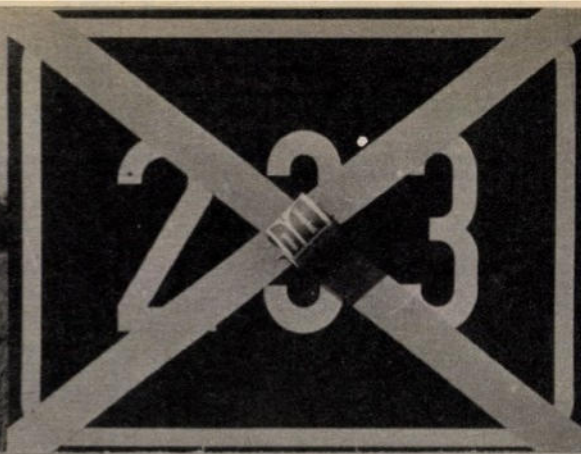
Vajon mit akarhat ezzel a nemzetköziből átvett jelzés? A „Megállóhely” és a „Megállóhelyet jelző” tábla között csupán egy szó a különbség. Ez a különbség azonban igen sokba kerül. A tábla ugyanis arra való, hogy ahol valamilyen okból az autósok figyelmét fel kell hívni a megállóra (például: ahol nincs járdaszeg), csak ott állítsák fel őket, természetesen mielőtt odaérne az autós. Mint a kórházat jelző táblát, amely nem arra való, hogy az egészségügyi intézmények homlokzatát díszítsék vele, hanem az út szélére, hogy a közlekedőket tájékoztassa.

Magyarán, a régi táblákkal a Kresznek nincs semmi baja, csupán egy félreértésért fizetünk ki súlyos milliókat. A Budapesti Közlekedési Vállalat 1982. december 31-ig, a határidő lejártáig 3500 megállóban cseréli ki felsőbb utasításra a hibátlan jelzéseket, és ez a munka csak a fővárosban 20 millió forintba kerül. Ezért a pénzért 20 kék buszt lehetne vásárolni. Nem baj, a megállóban hosszasan várakozók majd örvendezhetnek a szemgyönyörködtető új táblákon.

És az autós minek örüljön? Végre kapott egy táblát, amely múlt időben érvényes. Ugyanis a megállóhely-táblákat következetesen a megállók elején, autós szemmel a végén állítják fel. Mire odaér, éppen túljut rajta. Szerencsére, a Kresz egyéb szabályai e félreértés ellenére is jól meghatározzák, hogyan közlekedjünk a megálló környékén.

Félre a borulátással, több szó ne essék gazdasági nehézségekről! Ha még erre is van pénzünk. — Erre van pénzünk?

FÖLDVÁRI ANDRÁS



**BIOGAL
GYÓGYSZERGYÁR
DEBRECEN**



**BIOGAL
BEIERSDORF AG
LICÉNC**



NE INDULJON EL NÉLKÜLE!

- Használata ● Különbéféle típusú és nagyságú kötések rögzítésénél.
 Porózus szerkezeti felépítésű ragtapasz, ezért bőrkárosodást nem okoz.
 Biztosan tapad ● Húzásnak ellenáll ● Erős megterhelésnél is tartós.
 Bőrszínű ● Víztaszító ● Felső oldala impregnált.
 Méretek ● No. 1421 2,5 cm : 1 m. No. 1422 2,5 cm : 5 m. No. 1424 5 cm 5 m.
 Csomagolás ● Műanyag tekercsen védőköppennyel.



Japánban mind szigorúbban ellenőrzik az autók kipufogógázait. A rendőrök a „gázrazzia” alkalmával a legújabb típusú hordozható készülékkel mérik a kipufogógáz mennyiségét és összetételét. Ha ez nem felel meg a szigorú előírásoknak, nagy összegre büntetik az autó tulajdonosát.

1500 tonna hasznos terhet képes szállítani ez a szokatlan szállítóeszköz, amelyet a rendkívüli járművek gyártásával foglalkozó Scheuerle cég szállított egy japán vállalatnak. Tulajdonképpen 12 összerakható elemből áll, amelyeket az elvégzendő szállítási feladat szerint egymás mellé és egymás mögé lehet kapcsolni. Így hatalmas és tetszés szerint alakítható rakterület jön létre. Ezzel a modultechnikával olyan járműveket is elő lehet állítani, amelyekkel 1500 tonnánál több hasznos terhet szállíthatnak. No persze, szállítás helyett itt helyesebb anyagmozgatásról beszélni, hiszen az ilyen járművek számára még sehol sincsenek „országutak”.



Szinte mindenütt és minden napszakban találkozhat már az autós a köddel, ezzel a meglehetősen alattomos természeti jelenséggel. A felszálló levegő, amely normális körülmények között a szabad atmoszférában lehül és ott felhőt alkot, most merőben másképpen viselkedik: a levegő vízpárája különböző hatásokra már lecsapódik talajközelségben, és köd képződik. A nedves, hideg levegő közismerten nehezebb, mint a meleg. A völgybe az alacsonyabban felkő területekre „folyik”, és ott különösen szívesen és hosszan elidőzik. Eppen ezért emlékeztetünk most a hideg napok beköszöntésével is arra, hogy a gomolygó ködben bekövetkezett közúti balesetek túlnyomó többségét az ilyen körülmények között rosszul megválasztott haladási sebesség, vagyis a relatív gyorsajtás okozza. A látótávolságot megbecsülni nem mindig könnyű feladat. Ám ilyenkor nélkülözhetetlen, és különösképpen a hajnali, valamint az esti órákban kell ügyelnünk rá. Menet közben teljes biztonsággal nem tudjuk felmérni a látótávolságot, de némi segítséget nyújtanak ebben a kerékvető kövek és az útburkolatra felfestett szaggatott, fényvisszaverős terelővonalak. És még valami: ha ködös úton vezetünk, még nappal is kapcsoljuk be a tompított fényszórókat.



Reflektor

Majdnem megöltem egy embert!...

Le kell írnom ezeket a borzalmas szavakat, mert így igaz. Aki életemben előre elhatárczottan még egy hangya életét sem oltotta ki, majdnem megöltem egy embert.

Október 12-én történt, vasárnap. A 6-os úton tartottam Pest felé. Sötét volt már és zuhogott az eső. Olyan sűrűn jöttek szemben a kocsik, hogy szinte végig csak a tompított fényt használhattam. Tartottam is a legfeljebb 50–60 km-es sebességet. Egyenletesen, nyugodtan vezettem, de a kellő figyelemmel.

Ez volt a fontos. A „kellő figyelem”. Mert egyszerre csak magam előtt látok egy álló embert, aki jobb karjával intget. Autóstoppo ifjú! Teljesen sötét ruhában, talán még sötét kesztyű is lehetett rajta, mert csak az arca tűnt elő az esőfüggönytől vibráló sötétségből, amelybe az egész jelenség beleolvadt.

Az utolsó — a legeslegutolsó! — pillanatban rántottam balra a kormányt. Szerencsém volt. Mert a felvett ritmus egyhangúságát feloldotta a forgalom változatossága, s így éberem működtek bennem a „kellő figyelem” reflexei.

És ha nincs szerencsém? Megölök egy embert.

Emiatt: 1. Mardosott volna a lelkiismeret, életem végéig (s ez a legelviselhetlenebb). — 2. A bíróság feltétlenül elítél.

Igaz, elsősorban az autóstoppo ifjú lett volna a hibás. Mert a Kresz szerint: „A gyalogos az útestre akkor léphet, ha meggyőződött annak veszélytelenségéről.” És: „köteles... tartózkodni minden olyan magatartástól, amely a járművek vezetőit zavarhatja vagy megfélemlíti”. Márpedig ennek az ifjúnak tudnia kellett — kellett volna! —, hogy kiállása az útestre, a háttérrel egybeolvadó öltözékben nem „veszélytelen”. (Legalább fehér kendővel integetett volna!) És arra is gondolnia kellett volna, hogy ez a magatartása a járművek vezetőit „megzavarhatja”.

Az elsődleges felelősség mégis engem terhelte volna. Mert:

1. Az alaptörvény: a gépjármű „veszélyes üzem”, az ezzel járó felelősséggel és kötelezettségekkel.

2. Mivel a 6-os nem autópálya, de még csak nem is autótű, a gyalogosnak itt nem tilos tartózkodnia, tehát esetleges megjelölésével számolnom kell. És azt is tudnom kell, hogy a felbukkanó gyalogosok nálunk, sajnos, nem hordanak a sötétben feltűnő ruhadarabot, vagy éppen fényvisszaverő sávot.

3. Bár az engedélyezett sebességnél lassabban mentem, a választott tempó még mindig „relatív gyorsajtásnak” minősíthető. Mert igaz, hogy a tompított fényzórónak „az út felületét a jármű előtt éjszaka tiszta időben legalább 40 méter távolságban kell megvilágítania” — s az enyém, rendben lévén, talán 45 méterre is világíthatott. „Tiszta időben.” De itt zuhogott az eső! Márpedig a Kresz szerint: „A jármű sebességét az engedélyezett sebességhatárokon belül úgy kell megválasztani, hogy a vezető járművét meg tudja állítani az általa belátott távolságon belül és minden olyan akadály előtt, amelyre az adott körülmények között számítania kell.”

Ha pedig az általam látott távolság, mondjuk, 35 méter, akkor az 50–60 km-es tempó mellett a kocsit a nedves úton nem tudom megállítani az előtt az „akadály” előtt, amelyre „az adott körülmények között számítanom kellett”. Hiszen a kocsi csak a cselekvési idő egy másodperce alatt 15–17 métert halad! S aztán jön a fékút...

Engem tehát elítéltek volna. Jogosan. De ez nem lenne vigaszt az áldozat számára.

Ezért gondolom, hogy ezt az írásomat a gyalogosok által jobban olvasott újságokban is közzé kellene tennem. Felráznai annak az embernek a tudatát, akit majdnem megöltem.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: 3 éves Trabant Combít, Kun Imre (Bp. II., Pentelei Molnár u. 1. 1025) — Fiat 500-as alkatrészeket, Hadfi Szabolcs (1117 Bp., Fehérvári u. 36.) — Fiat 500-as motoralkatrészeket, és más tartozékokat, Krajcsák Dezső (1023 Bp., Lajos u. 35.) — Skoda 1000 MB gépkocsit, lejáró műszakkal, Gergely Barna (4031 Debrecen, Kishegyesi út 61/A.) — NSU Prinz 600 GK alkatrészeket, bontásból, Daka Attila (Bp. XIX., Kossuth Lajos u. 94.) — Üzemképes, fölújított motorú 500-ast 1934-es Nürnbergi Triumph oldalkocsival, KJ 500-as fölújított motorú Zündapp veterán motorkerékpárokat, üzemképes, kifogástalan Tünde robogót utánfutóval, pótalkatrészekkel, Pannónia motorkerékpár-utánfutót, újszerű állapotban, Tamás Péter (6900 Makó, Rákóczi u. 42.) — Simson motor alkatrészeket, Vári Ferenc (6800 Hódmezővásárhely, Balassa u. 44.) — MZ TS 250/1 mkp-t, teljesen átalakítva, Gál Zsuzsanna (8900 Zalaegerszeg, Garbai u. 23.) — 1500-as Zsigulihoz Cofap 76,4 mm-es vagy 76,2 mm-es gyűrűgarnitúrát. Dévai Imre (7624 Pécs, Székely u. 9.) — Wartburg 1000-est alkatrészként (új gumikkal) Pintér János (Lábatlan, II., Kun B.-ltp., „E” ép.). — Rendszám nélkül Moszkvics 412-est, kis motorhibával, garázsban tartott, Karlik László (Bp. XIII., Madarász Viktor u. 37.) — Mercedes 220-ast 6 hengereszt és 190-est 4 hengereszt, alkatrészként is Vörös Ferenc (2030 Erd, Sajó u. 1.) — 407-es Moszkvics felújított karosszériát, lefestve, alvázkezelve, hozzávaló fődarabokat, és különböző alkatrészeket Papp József (9081 Győr, Vöröshadsereg u. 56.) — 3 hengeres P21-es motorkerékpárt, 1982-ig vizsgáztatva, Pósa Sándor (2120 Dunakeszi, Damjanich u. 11.) — 500-as, 600-as, 750 köbcentiméteres BMW motorkerékpárokat, Péti Ferenc (7095 Irgemese, Vásár u. 13.) — Ford Taunus 17 M tip. gépkocsit, alkatrészként is, Varga Antal (4080 Hajdúnánás, Csokonai u. 16.) — Renault-4 motort, új hüvelygarnitúrát és sok alkatrészt bontásból, Borbély József (4400 Nyíregyháza, Ungvársétány 15.) — VW-buszt bontva, 175x185 SRX14 radiál és diagonál külső köpenyeket, 4 db Ford 14 colos komplett kerekeket, 1 db VW-411-14-es komplett váltót, Pataki Fülöp (7695 Mecsekúdasd, Kossuth u. 95.) — Skoda 1000 MB szélvédőt, Adorján Jenő (Balatonszentgyörgy, Béke út 14.) — NSU 1000-est eleje karosszériahibás, valamint 2 db 128-as Fiat hátsó lámpát, komplett, August Tíbor (5000 Szolnok, Versegly u. 40/a.)

KERES: Hobbimotornak, Start vagy Schwalbét, Farkas Imre (6100 Kiskunfélegyháza, Kaffka Margit u. 4.) — Trabant és MZ tuningolási szakirodalmat, Köpeczi Bócz Alex (9026 Győr, Kilián u. 10.) — Fiat 500-hoz szélvédő üveget, Nagy Zoltán (9151 Abda, Radnóti-lakótelep 8/4.) — 350-es Velorex rokkant kocsit, Varga József (3664 Járdánháza Sallai u. 16.) — Motoros overal és motoros csizmát, Giczi Árpád (8230 Balatonfüred, Rákóczi út 13.) — Pannónia P20 vagy P21 vagy P24 motorkerékpárt, valamint egy pár 6t-, ill. hétküllös Comsar-kereket, Czinege László (5321 Kunmadaras, Fürst S. u. 5.) — Chrysler Simca 180 tip. gk-hoz komplett főtengelyt, hajtórúddal és csapágyakkal, Ács Edit (2881 Ászár, Gyári út 9.) — 600-as Trabant szélvédőt, Szelei László (2481 Velence, Fazekas M. u. 2.) — Trabant 601-es Hycomathoz szivattyút (6120 Kiskunmajsza, Sallai I. u. 28.) — 1600-as Ladához irányjelző villógó relét, és jobb hátsó lámpabúrát (index), Szabó Miklós (6800 Hódmezővásárhely, Nagy András János u. 5.) — Gokart építéséhez szakkönyvet, Lanyik József (5430 Tiszaföldvár, Kurácsi út 1.) — Simson S50B tip. motorkerékpárt, Peresztegi Gáspár (2903 Komárom, Koppán vezér út 2.) — 1500-as olasz Fiathoz 2 db fékdobot, Sebestyén Imre (8000 Székesfehérvár, Kisfalud, Malomhegyi u. 8.) — 2140-es Moszkvichhoz csomagter hátsóelemet, 2db sárga irányjelző burát, csomagter hátsó díszlécet és csomagterzárat, Veller István (7300 Komló Tompa Mihály u. 1.) — Fiat 127-hez kardánboxot, Csóka Barnabás (Nyíregyháza, Északi krt. 13.) — Steyr Puch Haflinger gk-t, rendszám nélkül is, Kardos Sándor (5700 Gyula, Mikszáth u. 9.) — Adler Junior szgk-t, Mayer Attila (1082 Bp., Nagytemplom u. 11.).

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



„A kocsi alkohollal közlekedik”

Egyre több brazil autón ékeskedik egy matrica a következő reklámszöveggel: „A kocsi alkohollal közlekedik.” A mókamesterek azonban már rég leszoktak arról, hogy a „kocsi” szót áthúzzák és helyébe a „vezető”-t írják, mint ahogy ezt tavaly még megtették. Most azonban már túl sok az „alkoholzászlós” kocsi az utcai forgalomban.

A brazil kormány jelenleg olajimportra — amely a szükségletek 35%-át fedezi — kereken évi 10 milliárd dollárt kénytelen kiadni. A világpiacon pedig emelkednek az árak. Brazília ezért az alkoholüzemű motorban látja a kiutat, mert így a belföldi nyersanyagokat fokozott mértékben használhatják fel nemcsak az energia-termelésben, de az autók üzemanyagaként is.

Az alkoholüzemű motorok problémáját szemmel láthatólag megoldották. Már 18 millió személy- és teherautóvezető tankol 20% alkohollal kevert benzint. Azoknak az autóknak a száma, amelyek speciális alkoholüzemű motorral futnak, vagyis cukornád-ból desztillált etanolt (etilalkohol) fogyasztanak, a sajtójelentések szerint néhány ezer. 1975-ben a kormány átfogó termelési programot készített, amellyel el kívánja érni, hogy rövid időn belül 250 000-re, később 900 000-re emelkedjék azoknak a járműveknek a száma, amelyek tiszta alkohollal működnek. Szándékukban áll az is, hogy 270 000 hagyományos autót is az új keverékhez alakítsanak át. Brazília ezzel állítólag kb. 10 milliárd liter benzint takarítana meg 1985-ig — olvashatjuk a Neues Deutschland egyik cikkében.

Mindenesetre sokan fogadják az országban kételkedéssel ezt az elképzelést, Brazília jelenlegi gazdasági helyzetére való tekintettel. A kételkedők azt mondják, hogy az új motor túl drága, hogy 20%-kal több üzemanyagot fogyaszt, és egyáltalán túl nagy lenne a tőkeráfordítás. 1985-ig ötmilliárd dollárt kellene beruházni. Ezenkívül 2 millió hektár szántóföldet kellene cukornáddal lekötni, ha a jelenleg emberi fogyasztást szolgáló mezőgazdasági kultúrákat nem akarják megcsökkenteni.

Eközben, úgy látszik, Brazília el van szánva arra, hogy végigviszi az „alkoholprogramot”. Az első eredményekkel bizonykodnak: az alkohol előállítása cukornádból az 1977. évi hatmillió literrel tavaly 3,6 milliárd literre nőtt. Ma már gyakorlatilag az egész országban lehet benzin—alkohol keveréket tankolni. A cukornádon kívül — ennek egy tonnájából 60 liter alko-

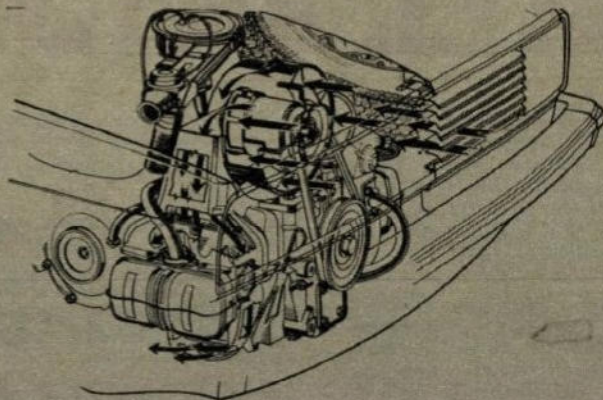
hol nyerhető — a maniókagyökert is alkoholgyártásra kívánják használni. Az állami olajtársaság, a Petrobras már üzemben tart erre a célra egy kísérleti berendezést Curvelóban.

A brazil kormány azt tervezi, hogy a fogyasztók anyagi ösztönzése céljából sosem fogja engedni, hogy az etanol ára meghaladja a benzinár 70%-át. Pénzügyi előnyöket is fognak tovább nyújtani az alkoholüzemű autók vásárlásánál.

—ai

A boxermotort elől helyezték el

Az új Volkswagen GOL tetszés szerint benzinnel vagy alkohollal üzemeltethető. 1,3 literes motorját (42 LE) elől építették be, a kocsi végsebessége 130 km/óra. A két oldal- és egy hátsóajtós (csomagterajtó) változatból a VW Művek az év végéig 70 000 db-ot akar értékesíteni. A GOL kocsit Braziliában gyártják, és Latin-Amerikában kereken 8000 márkának megfelelő összegért kapható.



Ami új a GOL-nál: a négyhengeres motort elől építették be



FÉNYEK AZ ÉJSZAKÁBAN

Akár egy divatos táncdal első sora is lehetne a fenti cím, pedig e tényszerű megállapításnak nincsen semmi köze a diszkódicsőséghez. De hiszen a kedves motoros Olvasó is tudja, hogy a szóban forgó fények a biztonságot, olykor az életbiztonságot szolgálják.

Bibliavastagságú könyvet lehetne összeállítani azokból az intelmekből, cikkekből, tanácsokból, tanulmányokból és szakvéleményekből, amelyek ezzel a témával foglalkoznak. Sajnos — ennek ellenére — úgy tűnik, hogy akadnak még néhányan, akik — ta-

lán félreértelmezett takarékoságból — akkor sem kapcsolják be motorkerékpárjuk világítását, amikor már besötétedett.

Jó, ne higgyen nekünk a nagyra becsült motoros, győződjék meg saját szemüleg a csalfa valóságról, azaz arról, hogy miként észleli ő (mármint a vizsgálódó motoros) szemből érkező vagy előtte haladó motorostársát, mondjuk derengésben...

Szóval: ne csak a fényszóró üvegének tisztaságával törődjék, ha jót akar (elsősorban magának), hanem vessen

egy-egy pillantást hátra — miközben a szabad utat jelentő zöldre vár —, amikor is ellenőrizheti az irányjelzők és a zárófény „minőségét” is.

Ma már nem fényűzés az elektromos irányjelző, még segéd-motorkerékpáron sem, de csak akkor hasznos, ha a motoros idejében működteti...

Ne csak az éjszakában használja járművének fényt és biztonságot adó eszközeit.

Idejében közölje irányvá/toztatási szándékát.

LÁTTASSA MAGÁT!

GO-BOX

a tulajdonságokat a hétköznapi járművekben?

Erre szeretnék én is választ kapni, ezért határoztam el, hogy kísérletként építék egy kétszemélyes, csukott gokartkerékű városi járművet, jelképesen Simson motorral meghajtva. Tulajdonképpen egy (rendszámos) mofát tervezek, amely megvéd az esőtől, balesetbiztonsága lényegesen jobb a segédmotornál, és súlya (remélem) 100 kg alatt lesz, tehát kisebb, mint a szállított személyek súlya.

Az orvosok szerint a 45°-os háttámlájú, fejtámaszos ülés az ideális a gerincoszlopnak, ezért ezt alkalmazom, még akkor is, ha így megnövelem a ki-beszálás kényelmetlenségeit (úgyis keveset mozgunk). Kivitelezési lehetőségeim sajnos eléggé behatároltak (szükségem is lenne segítségre a forgácsolási munkák elvégzéséhez), ezért, és hogy súlyon belül maradjak, a fémépítésű vitorlázó repülőgépeknél bevált vázépítési elvet választottam; fredál csöveket és lemezeket használok sarokmerev szegecselts csomópontokkal.

A futómű geometriája hasonló lesz a gokartokéhoz, azzal a különbséggel, hogy elől két „félteleszkóp”-rendszerű, hátul lengővillás rugózása lesz, természetesen differenciálmű nélkül. A rugóutat elől 120, hátul 100 mm-re tervezem. A lengővilla teszi majd lehetővé, hogy kanyarban a hátsó-belső kerék emelkedjék a talajtól, ugyanakkor kanyarstabilitátorként működjék. (Lehetőleg króm-

libdén csöveket szeretnék hozzá beszerezni.)

A fékrendszerben, az egyszerűsítés kedvéért, a kis súly és a kis sebesség miatt csak mechanikus működtetésű dobfekeket alkalmazok.

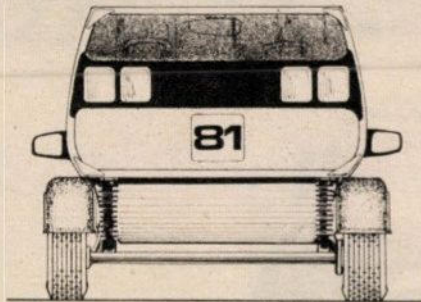
A motoron annyit alakítok, hogy a lendkerékmágnest lecserelem dinastarterra, és kihagyom belőle a berugó szerkezetet, így hátramenetben is működhet. A kipufogódob dupla fallal készül, hogy a turbóhűtés levegőjét át lehessen rajta vezetni (fűtésre és páráltatásra). Az ablaktöltő szerkezet valószínűleg a ragasztott üveg szélvédőre kerül, amely ajtóként előrenyitható lesz. A hátsó és az oldalablakok a terepjárókon szokásos átátszó műanyagból készülnek kissé megivelve, hogy kellő merevséget kapjanak (azt még nem tudom, hogy hol lehet az ilyesmit beszerezni).

A kormányáttétel 1 : 1,8 lesz, és majdnem minden kezelőszervet erre szerelek. A kézipoggyásznak az ülések mögött marad csomagtér.

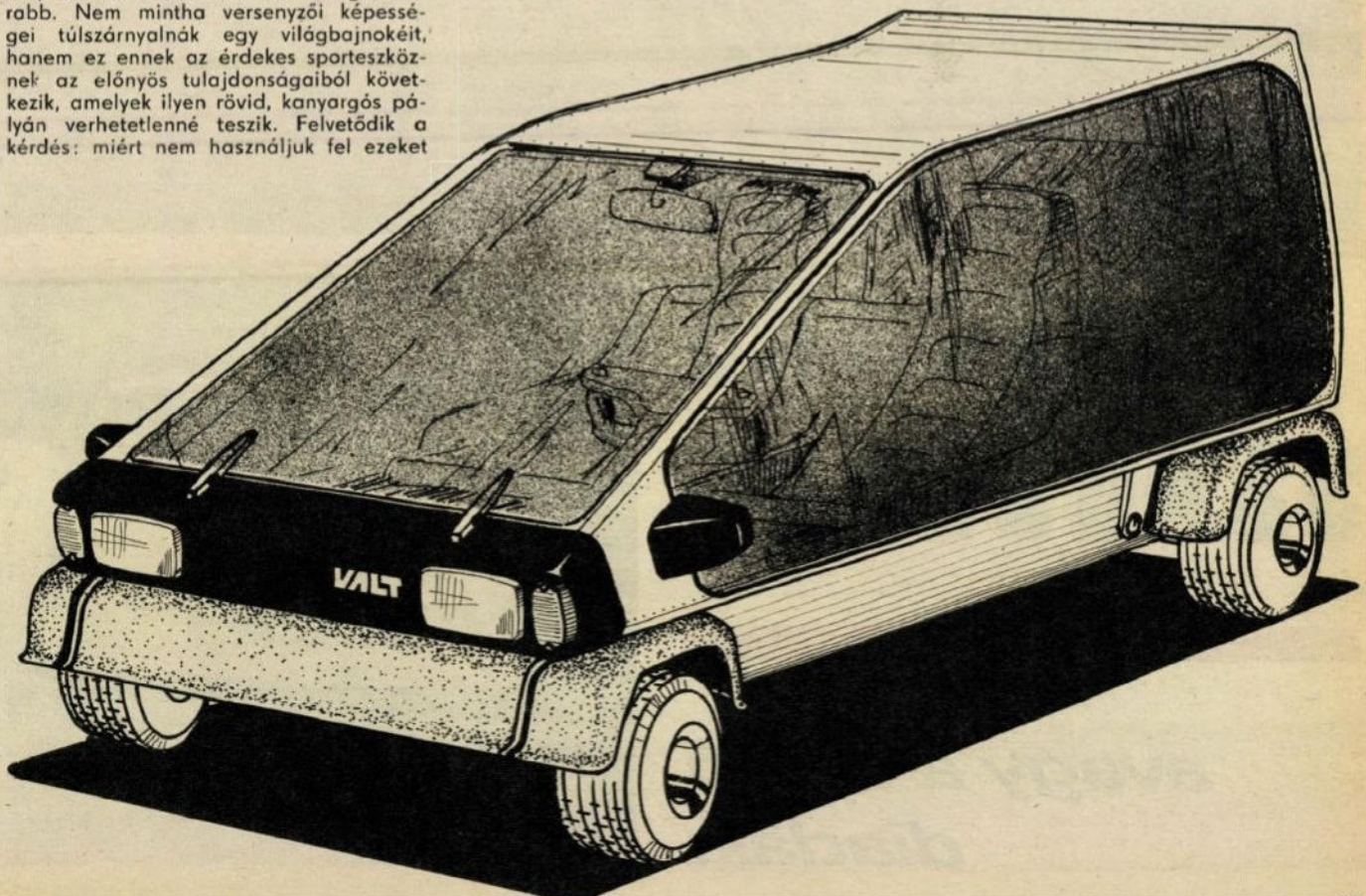
A karosszériaburkolat készülhet a csövözra szegecselve vákuumszívott ABS-lemezből plasztikusabb formavilágban, vagy 0,5-ös fredál lemezből csak ívhajlított formálással, puritánabb kivitelben.

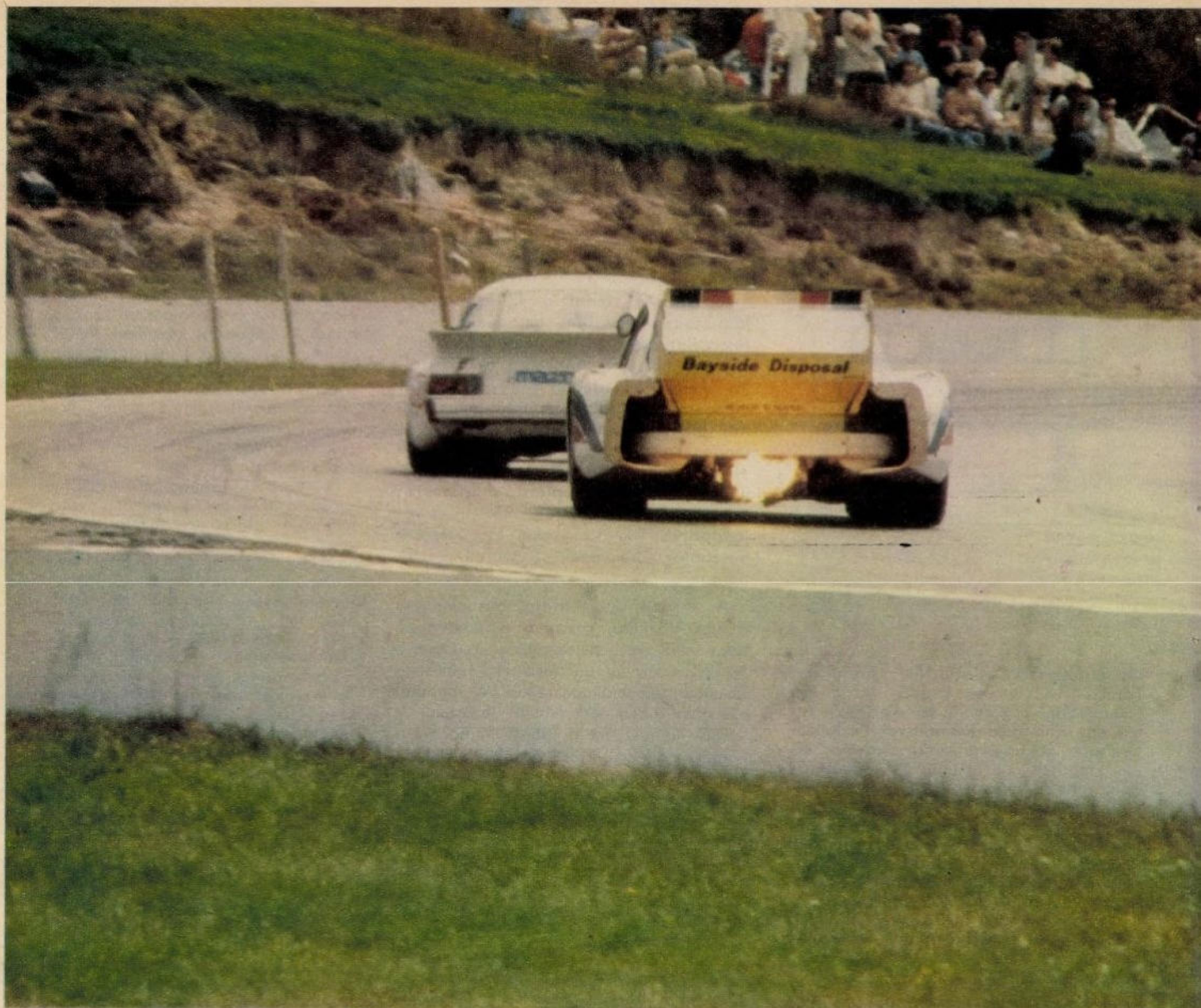
Parkolni merőlegesen is lehet vele, mert a hossza csak 1800 mm, szélessége 1200 mm, magassága pedig 1050 mm lesz. Feltételezhető, hogy kivitelezés közben sok minden módosulni fog, de az alapelképzelés nem változik. Ez a kísérlet az energiafelhasználást, a környezet-szennyezést és a zsúfoltságot csökkentő lehetőségeket vizsgálja, és talán néhány kérdésre választ is adhat.

VARGA ZSOLT



Ha feltételezzük, hogy Niki Lauda egy Forma-1-es autóval, Drapál János egy 750-es Speed Yamahával, Ferjancz Attila egy rali-Turbo Renault-val és Kesjár Csaba a gokartjával kiállna egymás ellen, mondjuk a gyári autó- és gokartpályán, minden valószínűség (és a stopperóra) szerint Csaba érne körbe leghamarabb. Nem mintha versenyzői képességei túlszárnyalnák egy világbajnokét, hanem ez ennek az érdekes sporteszköznek az előnyös tulajdonságaiból következik, amelyek ilyen rövid, kanyargós pályán verhetetlenné teszik. Felvetődik a kérdés: miért nem használjuk fel ezeket



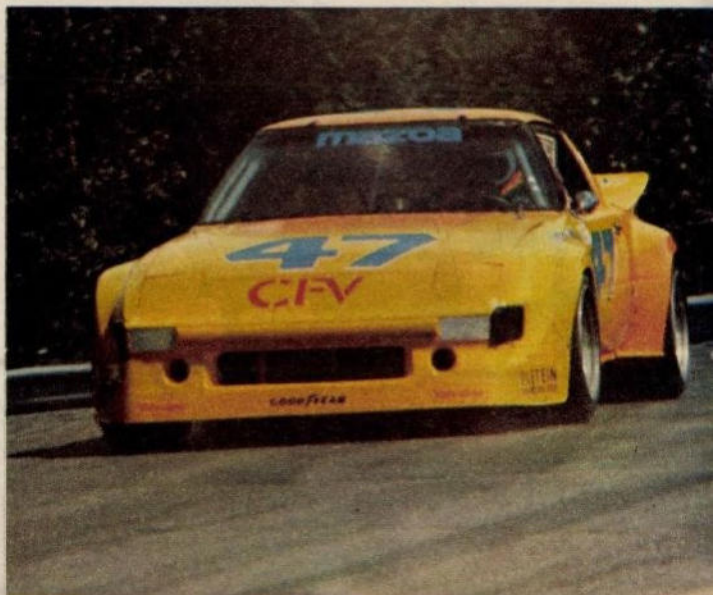


HATÓRÁS SZÁGULDÁS

*avagy a Turbó
diadala*

2

1



Amíg Montreálban nem ismerték a Forma-1-versenyeket, addig az úgynevezett „Hatórás” volt Kanada legjelentősebb autósport eseménye. Persze most is a Hatórás gyorsasági a nagy verseny, habár ma „1000 kilométeres” a találkozó neve.

Mint mindig, most is az IMSA (International Motor Sport Association) rendezte ezt a száguldást, mégpedig három kategóriára osztva a népes mezőnyt, amelynek rajtjánál 18 (!) Porsche (Turbók, Carreraék, 911-esek és 914-6-osok), három Lancia Turbó, 9 Chevrolet (Corvette, Camaro és Monza), 2 Triumph TR-8, két Datsun 280 és három Mazda RX-7 sorakozott fel. A beharangozott BMW M1 sajnos hiányzott.

A verseny elég jó volt, bár mint már olyan sokszor, most is a Porschék házi-bajnokságának voltak tanúi a nézők tízezrei. És, amint az eredmény bizonyította is, az első három helyet a Porschék foglalták el.

Győzött az Európában is eredményesen versenyző *Fitzpatrick/Redmann* kettős, 2. *John Paul* és fia, 3. a *Field/Ongais* pár, valamennyi Porsche Turbóval.

LESLIE TÓTH

1. Tüzet okádó Porsche! Talán ez ijesztette el a Lanciákat

2. A GT 2500 cm³ géposztály győztese ez az „üveghangú” Mazda RX-7, amely néhány kört „adott” a férfiasabb hangú Chevrolet Corvette-eknek

3. Mi lett a cserebogárból? Íme a bizonyíték, éppen Danny Ongais vezeti a harmadikként célba futó Turbo Porsché, amellyel körrekordot ért el, és helyenként 295 km/h sebességet mértek a kissé félreérthető rajtszámú Porschének

4. Francia—olasz kettős volt ennek a másik turbós Lanciának a parancsnoka: a ralisztár Bernard Darniche, illetve Giancarlo Ghinzani

5. A rali-világbajnokságot nyert Walter Röhrl és az ugyancsak NSZK-beli Hans Heyer vezette ezt a Lancia Turbót
(A szerző felvételei)



3



4

5



IFMA '80

Először a fényképezőgépipart gyárték maguk alá a japánok, azután a motor-kerékpár-ipart, és most az autóiparon, a sor. (De ezért fájjon az autógyárak részvényeseinek a feje.)

Az igazat megvallva, ezek a japán motorkerékpárok nemcsak szépek, de jók is, és az áruk is kedvező. Itt, Kölnben leginkább szemet gyönyörködtető esztétikájukkal, szellemes műszaki megoldásukkal kápráztatták el a kiállítási dobogók között csoszogó, tarka összetételű nézők, motorbolondok tömegét. Persze, az igazi meglepetés is a Felkelő Nap országából származott, mégpedig a mai idők leghíresebbjétől, a Hondától, akit bizonyára többen is követnek majd. Nevezetesen a Turbó-ról, azaz a „CX 500 Turbó”-ról van szó, amelybe 216 szabadalmat építettek. Az AM olvasói emlékezhetnek a Honda V2 hengeresre, nos, ez a víz-hűtéses, 497 cm³-es lett a Turbó kivitelűnek az alapja hengerenként négy szeleppel, és 56 kW (76 LE) teljesítményt ad 8000 fordulaton. És, mint közölték, jövőre indul a sorozatgyártása. Az ára, előreláthatólag, 8500 DM lesz. Még nincsen kész, de rövidesen sorra kerül egy V4, valamint egy V6 hengeres modell is, 1000, illetve 1100 cm³-es motorral. (Csak úgy mellékesen: a Honda-standon 88 különféle motorkerékpár állt, és a vezérlésviselet kereken egymillió márkát költött az IFMA-ra.) Még csak annyit, hogy az autókat is gyártó Honda motorkerékpár-programjának legkisebbje az önindító 50-es, legnagyobbja pedig a hathengeres CB 1100 R modell.

Az autóipar felírta forradalmi lobo-gójára a bűvszót: Turbó, és mint látjuk, a kétkerekűeknél is átvették a „divatot”. Tessék figyelni, ez volt a kezdet. Nem marad el majd a folytatás sem.

A második legnagyobb japán gyár standján a hangszereiről híres Yamahánál is volt látnivaló, a „TR 1” és az „XV 750”, mindkettő V2 motorral, akár a Harley—Davidson. A nagyobbik 981 cm³-es 70 LE-s, a 750-es pedig csak 50 lovas. Merő véletlenség,

ugye olyan, mint egy felnőtt motor-kerékpár, pedig ez a Hercules, az „Ultra 80” segédmotor, mégpedig víz-hűtéses motorral, amelyet a Fichtel & Sachs gyárt. 6000 fordulaton 6,3 kW (8,5 LE) a teljesítménye, a váltója 5 fokozatú, és 80 km/h a vége

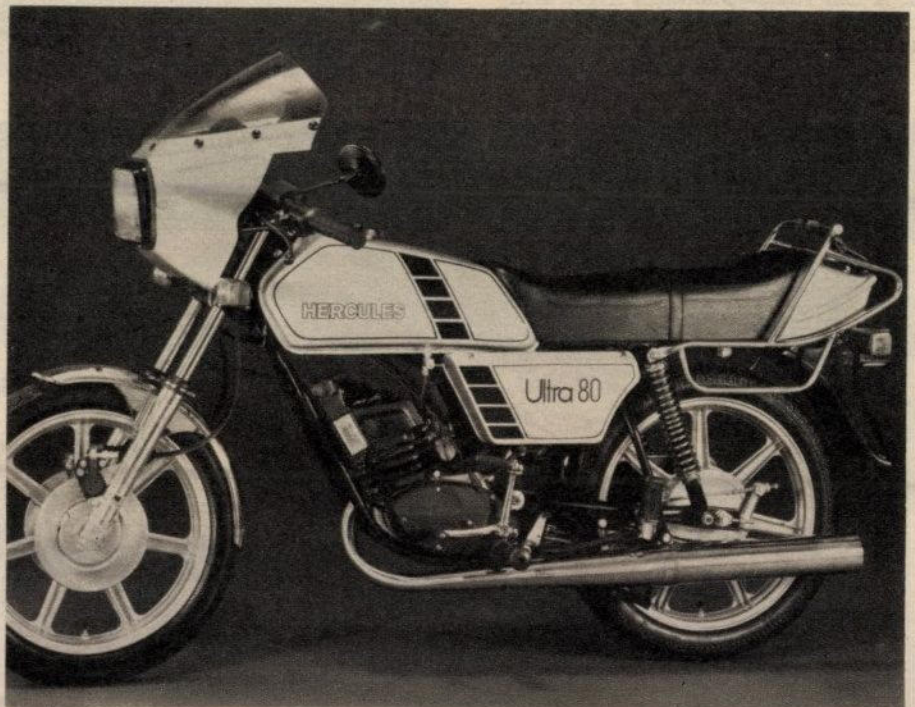
hogy a Yamahák szomszédja éppen a Harley—Davidson volt, ahol nem ijedtek meg a távol-keleti konkurenciától, és mint a HD igazgatója, Mr. Hammel mondta: „... a mi évi ötven-
ezres szériánknek is lesz gazdája.”

Egy ősi szamuraj kard neve a Katana, és így hívják a legújabb Suzuki-modelleket; mert kétféle Katana is létezik, a „GSX 11000S”, valamint a „GS 650G” viseli a borotvánál élesebb vágószerszám nevét. (Magánmegjegy-

zés: lehet, hogy szép ez a Katana, de nekünk — sajnos — nem tetszett.)

A legkisebb japáni, a Kawasaki (ez a tárgyilagossá megállapítás csupán a motorkerékpár gyártására vonatkozik, mert a Kawasaki a gőz- és villanymozdonytól olajszállító tankhajókon keresztül atomerőműig és repülőgépekig sok mindent gyárt). Nos, a Kawa elsősorban a súlycsökkentést tartotta feladatának új modelljénél, magyarárn szólva, hevesebb szívdobogásra nem készítették a kiállítás látogatóit, mert

Bizony nem könnyű (212 kg) a Yamaha „XV 750”, amelynek a harley-s kéthengeres motorja csak 50 LE-s. A kardánhajtásos „Chopper” hátul Cantilever-rugózású



a Kawa mammutokat már ismerték a népek, a befecskendezős típusát is.

Most még röviden az újdonságokról (reméljük, hogy a következő számok egyikében-másikában visszatérhetünk az új típusok részletesebb ismertetésére is).

A hazaiaknál kezdve a sort, több mint érdekes volt a nagy múltú BMW „R 80 G/S” motorkerékpárja, amely — típusjele is erre utal (G — Gelände=terep és S — Strasse=utca) — két feladat ellátására szolgál. Ami szembe-tűnő, hogy a hátsó kerekét az autóéhoz hasonlóan lehet szerelni, mert csak a kardántengelyház vezeti azt, és csupán egy teleszkóprugós tag köti össze a hagyományos dupla bősővázzal. A találóan „félkarú óriás”-nak nevezett új jármű mellett mutatták be a BMW Futuro nevű „fantázia”-modellt (az AM 12. számában ismertettük), amelynek szerintünk nincsen jövője.

Az ugyancsak NSZK-beli Maico gyár cross sport- és versenymotorokat készít, most a régebbi „MC (moto cross) 440”-et leváltó „MC 490”-et hozta Kölnbe. Ennek az egyhengeres, kétütemű versenymotornak legfontosabb mutatója: a 39 kW (53 LE) teljesítmény (7000 ford./perc).

Mint már hírül adtuk, az NSZK-ban — a közlekedési biztonság érdekében — 80 cm³-re emelték a segédmotorok felső határát, melyre elsősorban

A brit „Motor Cycle”, a szigetország egyik legnagyobb szaklapja nemcsak a címlapon ismerteti a kölni kiállítás „Nagy Mágnesét”, a turbós Hondát, és belül a Suzuki „Katanát”, hanem két oldalon számol be az IFMA érdekeségeiről



Colour exclusive from Cologne

MOTOR CYCLE WEEKLY

17 SEPTEMBER 1980

in the world's No. 1 bike paper

HONDA TURBO SHOCKER!

More Cologne colour — see pages 24 & 25

Super-fast Suzuki Shafty!

Stewart Boroughs road tests Suzuki's fastest shaft drive superbike — the GS1000. Pages 10 and 11.

Plus

PRETTY HANDY RANDY!

Randy Manolo mounts Mallory. Full Race of the Year report on pages 8 and 9.

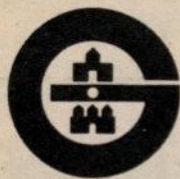
● England won the World Team Cup in Poland on Sunday in complete 'superbicy' Grand slam. Pages 6 and 7.

a hazai gyárak készültek fel, de természetesen a japánok is gyártanak ilyen hengerméretű kismotorokat. Persze, ennek aligha örülnek a hazai iparosok, ugyanis a japániak csúnyán aláajánlanak az árakkal. Mint ahogy a Honda szóvivője, Mr. Watanabe mondta: „Attól, hogy az új modellnek nagyobb a »luka« (hengerfurata), még nem kell az árát felemelni!” Értik, ugye...?

A Zündapp, a Hercules, a Kreidler, a Horex, az osztrák KTM és a Puch nyolcvanasai lihegve versenyeznek a nagyra becsült Vásárló kegyeiért. Mellesleg, amelyik gyár meg akar élni ezen a pezsgő piacon, annak igen-csak sok jót és szépet kell beledolgoznia kis járműibe. (És abban is keresik a Vevő kegyét, hogy nem elégszenek meg egy-egy típus gyártásával, hanem azon belül készítenek még Endurót, Choppert és Cross-modellt is. Hadd legyen miből válogatni.)

rózsa

FŐV. GARÁZSIPARI V.



TISZTELT SZEMÉLYGÉPKOCSI-TULAJDONOSOK!

Az őszi időszak az utolsó lehetőség a téltre való felkészülésre. A személygépkocsik alvázat, fenéklemezét általában korrózióvédelemben részesítik, de a tulajdonosok a személygépkocsik fényezett felületeinek védelmével már nagyon keveset törődnek.

A gépkocsi ápolására kifejlesztett ápolószerek szakszerű alkalmazása nemcsak a gépkocsi külső megjelenését javítja, hanem nagymértékben hozzájárul a személygépkocsi élettartamának növeléséhez is.

A fényezett felületek karbantartási lehetőségei:

- Balzsamozás: a felületkezelés csak jól karbantartott, vagy új fényezések korrigálására alkalmas. A különböző balzsamok a fényezett felületre felhordva, mechanikailag ellenálló, tartós védelmet és magas fényt biztosítanak.
- Polírozás: olyan felületek felújítására szolgál, amelyeket az idő már kikezdett. A fényt vesztett, homályossá vált felületet apró repedések, barázdák tartíják.

Az ilyen felületek kezelésére már nem alkalmasak a különféle balzsamok, hanem a modern kombinált készítmények szükségesek. Ezek a készítmények egyesítik magukban a polírvíz és a balzsam tulajdonságait.

Egyetlen művelettel lehet tisztítani (eltávolítja a felületen levő zsír- és olajnyomokat, fényezi és konzerválja a fényezett felületet).

A különböző felületvédő szereket a tisztára mosott felületre vékony rétegben kell felhordani. A száradás után keletkezett fehéres filmet száraz flannelal, apró köröző mozdulatokkal kell átfényezni.

A munkavégzés során nagy figyelmet kell fordítani az élek-nél és az apró repedések, illetve barázdák eltüntetésékor, nehogy az egyébként megvékonyodott festékrétegnél az alapozó réteg láthatóvá váljék.

A személygépkocsin levő krómozott fémrészek és alumínium lécek az élettartamra nincsenek hatással, csak az esztétikusabb megjelenést szolgálják. Ezért ajánlatos ápolni és karbantartani őket. Ez késlelteti a gumirészek előregedését, megkeményedését. A kereskedelemben különböző készítmények kaphatók kimondottan gumirészek ápolására.

A fenti munkafolyamatok elvégzése a gépkocsin fáradtság és időigényes. Ezért azt javasoljuk, hogy akinek nincs rá lehetősége és ideje, hogy gépkocsiját a téltre felkészítse, vegye igénybe vállalatunk autókozmetika-szolgáltatását.

E szolgáltatásunk bevezetésével a lakosságnak nyújtott szolgáltatásaink körét kívántuk bővíteni. Segítséget kívántunk nyújtani a személygépkocsi-tulajdonosoknak, hogy gépkocsijuk újszerű állapotát minél tovább megőrizhessék.

Autókozmetikai Szalonjainkban (Bp., XIII., Sallai Imre u. 4. Tel.: 314-793, illetve Bp. V., Martinelli tér 8. Parkolóház, tel.: 184-610) vállaljuk:

1. a személygépkocsi fényezett részeinek átpolírozását, balzsamozását,
2. a személygépkocsi fényezett részeinek balzsamozását,
3. a krómozott és az alumínium részek bevonását,
4. a belső részek tisztítását, porszívózását,
5. a kárpit tisztítását,
6. a gumirészek ápolását.

A fenti szolgáltatások igénybevételét a gépkocsik tartós védelme érdekében javasoljuk minden gépkocsi-tulajdonosnak.

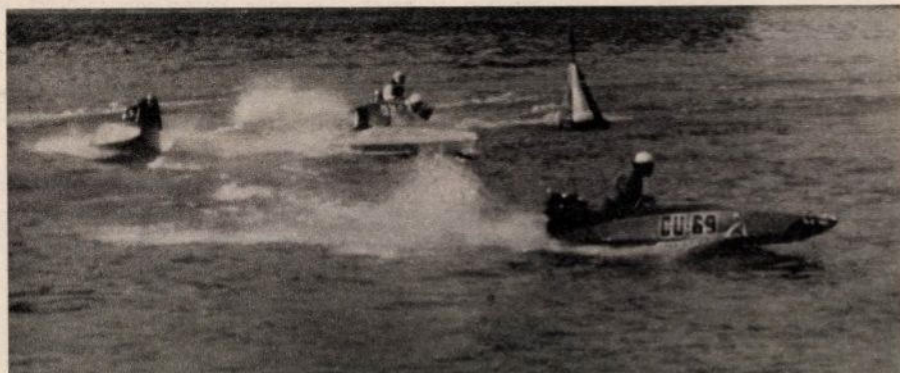
Reméljük, hogy autókozmetikai szolgáltatásainkat teljes megelégedéssel fogják igénybe venni.

Jó utat, balesetmentes közlekedést kívánunk!

Fővárosi Garázsipari Vállalat

Mi lett vele?

Merényi János



A János Kórház egyik csendes folyosóján emlékezik sportmúltjára a sokszorosan kitüntetett motorcsónakbajnok, Merényi János.

— Mint a Duna mellett nyaraló srác, korán megszerettem a Nagy Vízet, így lettem kajakozó. Amikor már afféle bajnoknak képzeltem magam, oldalmotort szereltem a csónakom palánkjára. Elsőként egy 125-ös Bu-

daít vásároltam, aztán következett a 175-ös, majd beléptem a Vasas Izzóba. Amikor megalakult a Spartacus, átiratkoztam oda, de ekkor már megvolt a használtan vett 500-as boxer Evinrude-om. Ez 1951-ben történt, és kereken egy tucat évig versenyeztem ezzel a motorral, amellyel számtalan bajnokságot nyertem.

Az „Érdemes Sportoló” kitüntetést

1953-ban kaptam, és tíz év múlva az UIM, a sportág csúcsszerve is elismerte a sportágért végzett tevékenységemet, amiért az „Arany Propeller” jelvényt adták. Ennek előtte felmértem az erőviszonyokat, meg aztán ebben az időben érte el a motorom a legszébb férfikorát, ugyanis az Evinrude-om ekkor lett 30 éves — úgy határoztam, hogy visszavonulok a versenyzéstől, de nem a motorcsónaksporttól. Versenyzői pályafutásom befejezéseként az augusztus 20-i ünnepi sportműsorban, amelyen összevontak négy kategóriát, úgy lettem első, hogy három kör előnnyel értem célba. Ekkor lettem „Kiváló Sportoló”.

Bukósisakomat felakasztottam, és belevettem magam a szövetség adata társadalmi munkába mint szervező titkár. Utolsó munkám a C 500 VB-jének rendezése volt. Ja, miről még nem beszéltem, de amivel kezdeni kellett volna. Mint már ismert formatervező megismerkedtem a helikopter alkotójának, Asbóth Oszkárnak egyetlen lányával, akit aztán 1948-ban feleségül vettem. Gondolom, ez volt életem legnagyobb sikere. Majd ha kikerülök ebből a kórházból, folytathatom nyugodt, békés életemet, sőt talán — a saját gyönyörűségemre — formatervezek is...

*

(Sajnos, néhány nappal e beszélgetés után Merényi János elhunyt. Emlékét megőrizzük!)

— ergyé —

Sziráczki a bajnok

Harmadízben rendezték meg a salak egyéni OB-t egy futam keretében. A lebonyolítás lényege, hogy a 8 válogatott versenyző a verseny előtti napon megtartott előfutamból felkerülő 8 versenyzővel kerül szembe.

Nyíregyházán a tartós esőzésektől kicsit felpuhult pályán döntötték el a bajnokság sorsát, és így az amúgy is belsőpályás oválgúyú még hangsúlyozottabban azzá vált. A tavalyi bajnok, Mészáros, a Miskolci Salak GP óta beteg, nem állt rajthoz. Szőke János meglehetősen gyengén kezdett, mert balszerencséjére az első futamban a külső pályáról indult, és a továbbiakban már nem tudott javítani helyzetén. Sziráczki István viszont fantasztikus formát mutatott. A hosszú löketű Jawán olyan zsonglőrfordulókkal kápráztatta el a nézőket, hogy egy percig sem volt vitatható bajnoki címe. Oreskó János mintha ismét a régi formáját mutatna volna: szépen, harcosan motorozott, akárcsak Hajdú.

EREDMÉNYEK: 1. Sziráczki István, Borsodi Volán 15 p. — 2. Hajdú Z., 12 — 3. Oreskó J., mind Debreceeni Volán 12 — 3. Berecz F., Borsodi Volán 10 — 5. Farkas F., Békési Volán 9 pont.



A berlini Wannsee-n mérték össze erejüket az SE és OE osztály legjobb hajószalai az Európa-bajnoki címért, amelyért Hamvas László (SE) és Fröhlich József (OE) is vetélkedett. Különösen ez utóbbi hajóosztályban volt és jelenlegi világ- és Európa-bajnokok adtak egymásnak találkozót. A 2x2 futamos versenyen a duplán is világbajnok brit John Hill (Johnson) verhetetlen volt, még a 4. helyre érkező német Michael Werner is többször volt a VB és EB cím tulajdonosa. A norvég Ove Thorkildsen (Johnson) lett a 2., és a 3. az olasz Luigi Bacioni (Evinrude). Fröhlich (képünkön) a 8. helyével számtalan világsztárt előzött meg. Az SE ugyancsak kéttucatnyi mezőnyében Hamvas a 21. helyen végzett.

A SZÉL SODRÁBAN



Szelek szárnyán

talán éppen ezért, csodálatos dolog fentről nézni a világot, és uralkodni a veszélyen vagy még inkább legyőzni a veszélyt.

— Amikor megalakult nálunk a reptéren a klub, jelentkeztem és elvégeztem a kötelező tanfolyamot. Hadd tegyem hozzá, hogy az elméletin nyolc tárgyból kellett vizsgázni, és természetesen gyakorlatból is, majd ezután kaptam meg a szakszolgálati engedélyt. Ma már levegőben töltött 39 órára és 25 felszállásom van, és közben sikerült mind a távolsági, mind a magassági abszolút rekordot megdöntennem, ez pedig 60 km/h, illetve 3436 méter.

A szélsébség mérése

Felszállásra készen



Óh, a motorcsónak-versenyzés csak valamiféle sportkiegészítés — meg talán annyi, hogy némi köze van a technikához. — Némi túlzással szólva — minden érdekel, aminek köze van a műszaki valósághoz.

(Mindez nem csoda, mert Varga Zoltánné hivatalból is kötődik a technikához, ugyanis ezzel keresi a kenyerét és Ladájának a benzinjét a MALÉV ferihegyi repülőtérén.)

— A motorkerékpárral úgy ismerkedtem meg már elég régen, hogy a bátyám megengedte, hogy használjam a Danúviáját. Az élmény hatására azután megtanultam mindazt, ami a motorozáshoz szükséges, majd eredményesen levizsgáztam. Azután jött a négykerékű. Ma már annyira ismerem a kocsimat, hogy szervizbe adás-

kor a diagnózist is közlöm, és az többnyire találó is. Hát persze, a kisebb munkákat magam végzem.

— Őszintén szólva, először volt a hőléggömb, ahogy ezt Grétsy László nyelvőr javasolja a magyartalan ballon helyett, és csak ezután következett a vízen járás. Csekély a súlyom, 48 kilót nyomok, és bizonyára ezért választott sporttársának katamaránjába Papp Laci (nem az ökölvívó). Együtt lettünk területi bajnokok, majd az országos bajnokságban miénk lett a bajnoki ezüst. Nem mondom, szép sport a száguldás a csillogó vízen, de az igazi, a valóságos gyönyörűség a szelek megnyergelése. Igaz, a motorcsónakkal ott kötünk ki, ahol akarunk, a léggömb meg arra visz, amerre a szél fújja. Ezzel együtt vagy

— A kosárban nemcsak egymással beszélünk rádión keresztül, hanem az alattunk haladó kísérőkocsink vezetőjével is, aki a földet érés után „megtalál”, és a mintegy negyedtonnányi szerkezetünkkel együtt hazaszállít bennünket.

— Igen, ha lenne gyermekem, és olyan természete volna, mint nekem, akkor persze nemcsak megengedném, de még segíteném is, hogy hőléggömbös legyen. Azt kérdezi, ideges vagy-e? Soha, legfeljebb ha otthonn, a gáztűzhelyemen esik a nyomás, és a tepsiben nem úgy pirul a csirke, ahogy én szeretném...

— Merthogy főzni olyan jó...

R. Gy.

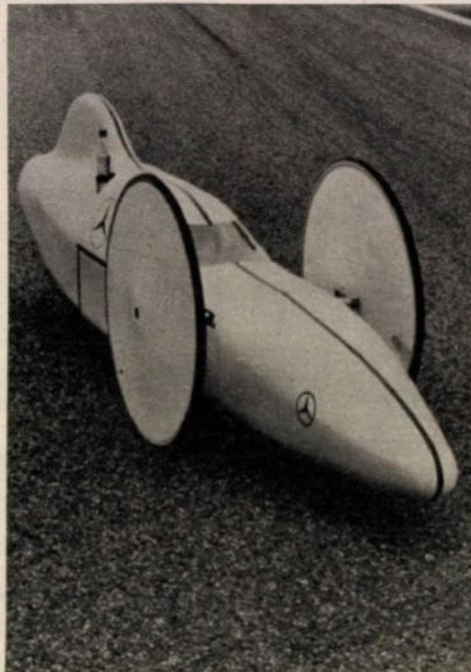
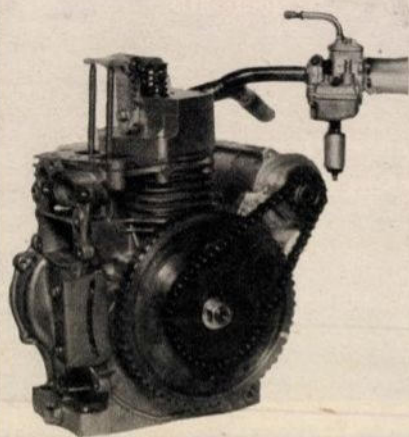
REKORD A JAVÁBÓL

A Mercedes gyár 17 éves műszaki rajzolója, a bakfis *Jutta Lange* világrekordot állított fel, a „*Ki tud többet menni kevesebb benzinnel?*” versenyen, Svájcban.

A Mercedesnél készült versenybicikli-kerekeken gördülő, 43 kg-os, 0,2 négyzetméter homlokfelületű, polisztirol karosszériás rekorddöngetőt a 144 köbcentiméteres, egyhengeres, négyütemű ohv stabil motor láncon át hajtja. Teljesítménye 0,735 kW (1

LE/1000 n/min), sűrítési viszonya 1:13,5. A motort 20 mm-es habköpeny védi a nem kívánatos hőleadástól.

A kivitelnek és a lányka ügyességének köszönhetően a jármű 1267 km/liter fogyasztási világrekordot állított fel a benzinmotoros kategóriában. (Mint ismeretes, a dízelmotorok hasonló rekordját is a Mercedes tartja.)



KESJÁR AZ ORSZÁGOS BAJNOK!

A gokart-bajnokság hatodik, egyben befejező, győri futamán mindenki a bajnokság végét várta, volt, aki úgy, hogy meg sem jelent a versenyen. De akik a műszaki gépátvételen ott voltak, meg akarták őrizni bajnoki helyezésüket, vagy éppen előbbre akartak rukkolni. A nemzetközi licencs versenyzőknél *Kesjár Csaba* (Volánbusz) már bajnokként érkezett a versenyre, és ahhoz méltóan versenyzett is. Igaz, hogy *Boros László* (Bácsép) nyert egy futamot ellene, és Borost a

győri *Beke Zoli* verte meg. Kialakult az a furcsa helyzet, hogy mind a hárman két-két futamgyőzelemmel álltak. Ezért újból fel kellett állniuk a rajtvonalra, hogy eldöntsék az elsőség kérdését. *Beke* vezette az első kört, de az eleredő eső megráfalta. Előbb *Kesjár*, majd *Boros* is elhúzott mellette, és ez lett a bajnoki futam végeredménye is.

A 250 köbcentiméteres szériagépeknél *Novák István* (BKV Előre) ki tudja hányadik bajnokságát nyerte, megérdemelten.

Az ifjúsági speciál gépeknél a távol maradó *Lengyel Attila* (Veszprémi Volán) már megnyerte bajnoki címét. Így *Szigetvári Mátyás*nak (Debreceni Spartacus) csak két versenyzőt kellett maga mögé utasítania, mert hárman indultak.

A Gokart Bizottság — reméljük —

mérlegeli, hogy érdemes-e négy-öt versenyző részére bajnoki futamot kiírni.

Az ifjúsági szériaosztályban már népesebb a mezőny, és ezek a 12 és 14 éves srácok ugyancsak feszesen tartják a gázbowdent. Ezen a futamon *Nédics Péter* (Debreceni Spartacus) volt a leggyorsabb.

Pesztenlehrer Ottó

EREDMÉNYEK. NEMZETKÖZI OSZTÁLY:
Bajnok *Kesjár Csaba* — 2. *Boros L.* — 3. *Beke Z.* — **NEMZETI OSZTÁLY:** bajnok *Dancsi István* — 2. *Rozsi B.* — 3. *Farkas T.* (Kecskeméti Spartacus). — **250 CM³ SZÉRIA:** bajnok *Novák István* — 2. *Losonczy* (Győri AFIT) — 3. *Bognár Cs.* (Gépipari Spartacus) — 50 CM³ SPECIAL: 1. *Szigetvári Mátyás* — 2. *Térneg S.* (Veszprémi Volán) — 3. *Nédics István* (Debreceni AFIT). — 50 CM³ SZÉRIA: 1. *Cserép Tibor* (Veszprémi Volán) — 2. *Nédics P.* (Debreceni AFIT) — 3. *Magyar R.* (Győri Volán).



a SZAKKÖNYVTÁROLGÁLAT ajánlata

..... pld. Acélok. 1-2. kötet, 7., bőv. és átdoig. kiad. Szerk. Avar Árpád	540,-
..... pld. Állami szabványok jegyzéke. 1980. 1-2. kötet. Összeáll. a Magyar Szabványügyi Hivatal	200,-
..... pld. Elektronikus mérőműszerek. Szerk. Svéd István	237,-
..... pld. Gépgyártási készülékek. Szerk. Tábori L. és Selmeczi L.	148,-
..... pld. Gépipari kötőelemek. 1-2. kötet. Szerk. Szedő Sándor	330,-
..... pld. Gördülőcsapágyak, 3., bőv., átd. kiad. Szerk. Sztrakos Gyula	280,-
..... pld. Korrózióvédelem. Fémbevonatok és bevonatrendszerek. 2. átd. kiad. Szerk. Veszlényi Vilmosné	130,-
..... pld. Korrózióvédelem. Festékbevonatok és bevonatrendszerek. Nem fémes szervetlen bevonatok. Szerk. Veszlényi Vilmosné	95,-
..... pld. Menetidomszer. Szerk. Beck Ferenc	86,-
..... pld. A mikrofilmzés szabványosítási kézikönyve. Összeáll. Dezső L.-Földi P.-Tókes L.	180,-
..... pld. Műszaki rajz. 3., bőv. és átd. kiad. Szerk. Magyar Sándor	135,-
..... pld. Smoling K.-Czeglédi L.: Szerszámacélok kézikönyve	195,-
..... pld. Színesfémek. Anyagminőségek, előtermékek és fémgyártmányok	385,-
..... pld. Villamosműszerek. Szerk. Nagy István	184,-

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

Egyéni vásárlóink részére készpénzfizetés esetén 200,- Ft felett a szállítási 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

SZAKKÖNYVSZOLGÁLAT

BUDAPEST 5

Postafiók 370

1370

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:

Munkahely:

A Dunamenti Takarító Főágazat

vállalja

garázsok, intézmények, hivatalok

bármilyen jellegű takarítását, így pl.

napi karbantartó takarítást,

üvegfelületek tisztítását stb.

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093

Telefon: 170-408, 181-807

KERAVILL  **KERAVILL**

AUTÓSBOLTOK

<p>Trabant-bolt Bp. XI., Bartók Béla út 41. 666 727 Bp. XXI., Rákóczi út 91. 147 - 461</p>	<p>Wartburg-bolt Bp. V., Dimitrov tér 5. 182 - 106 182 143</p>	<p>Polski-Flat-bolt Bp. XIII., Tahó u. 74. 408 544</p>
<p>Skoda-bolt Bp. XI., Schönherz Z. u. 31. 451 - 618</p>	<p>Zsiguli-bolt Bp. XX., Helsinki út 1. Csepeli átjárónál</p>	<p>Autófelszerelési szaküzlet Bp. VI., Lenin krt. 99. 122 853</p>

OLSEN HETEDSZER



- Dryml szomorúan veszi tudomásul, hogy most sem sikerült Olsent a közepről leszorítani. Az eddig ismeretlen Schwartz (USA) elégedettnek tűnik a 3. helyével
(Jaroslav Mejvald felv.)

lan az a vélemény: azért nem jött el erre a versenyre, mert nem akarta, hogy Olsen megtépázza VB-babérait.

Mi sem természetesebb, hogy a hazai szurkolók csehszlovák győzelmet vártak, hiszen három versenyzőjük is VB-döntős volt. De Olsen megíúsította ezt a reményt. A hatkörös döntőben hat versenyző rajtolt, és Dryml három körön át vezetett. Már úgy tűnt, hogy új név kerül a győzelmi listára, amikor Olsen, kihasználva Dryml pillanatnyi megingását, előzött, és elsőként érkezett a célba.

SZÍNEINKET

Hajdú Zoltán és Adorján Zoltán képviselte eredményesebben, mint az előző évi magyar versenyzők.

Tehetséges, küzdőképes fiatalok, még húszévesek sincsenek.

Az erős nemzetközi mezőnyben nem kerültek ugyan az 1–12-es döntőbe, de az idel pardubicei juniorversenyen a Hajdú–Adorján juniorkettős győzött, maga mögé utasítva a legjobb ifjúsági csehszlovák versenyzőket.

Eredményes szereplésük egyik oka, hogy edzőjük, *Perényi Pál*, ismerte a pardubicei pályát, versenyzett is itt, és ennek megfelelően adta ki a taktikai utasításokat. Szerelőjük, *Kun Attila*, hasznos segítőtársnak bizonyult hozzáértő, gyors munkájával.

A verseny meglepetése: *Bobby Schwartz* (USA) harmadik helyezése. Az amerikaiak alaposan belevetették magukat a salaksportba, és nem is eredménytelenül.

Ha lenne salaksport Budapesten, Székesfehérvárott, Pécsen, Győrött, Dunaújvárosban ..., még nagyobb lenne a fejlődése.

VÉGEREDMÉNY: 1. Ole Olsen, DK — 2. Ales Dryml, CS — 3. Bobby Schwartz, USA — 4. Jiří Stácl — 5. Zdeněk Kudrna, mind CS — 6. Ivan Mauger, NZ.

A 32. Arany Bukósisak salakversenyt rendezték meg a csehszlovákiai Pardubicében. Az érdeklődés még az előző évekhez viszonyítva is hatalmas volt, ugyanis itt dönt el, hogy sikerül-e megtörni *Ole Olsen* győzelmi sorozatát, aki eddig hatszor nyerte el a Arany Bukósisakot, és az ezzel együttjáró legújabb DT, 4 szelepes 500-as JAWA salakversenymotort.

A MAUGER-DRUKKEREK REMÉNYKEDTEK,

hogy tizenöt év után talán egyszer sikerül a kedvencüknek ezt a versenyt megnyerni. *Mauger* többször is állt már a dobogó egyik vagy másik fokán, de a legfelsőn még soha, és ezúttal sem!

Pedig nagyon szépen kezdett. A

rajt után balszerencse-sorozat: géphiba az egyik futamban, majd a döntőben. A szakértők szerint akkor sem győzedelmeskedett volna Olsen fölött, ha nincs géphibája. Olsen egyszerűen legyőzhetetlen volt. Ennek lélektani oka lehet: a pardubicei pályához Olsennek sikerélményei, Maugernak kudarcélményei fűződnek.

A versenyen négy olyan sztár is indult, aki részt vett az 1980-as VB-döntőn: *Stácl*, *Dryml*, *Ondrasik* és *Davis*. Érdekes, hogy Olsen és Mauger nem jutott be a 16-os VB-ketbe, pedig nem vitás, hogy ők ketten a salaksport legnagyobb egyéniségei. Nagyon hiányzott a versenyről *Michael Lee*, a 22 éves angol fiatalember, az ez évi világ bajnok.

Tavaly nagy harcot vívott Olsennel, de legyőzni nem tudta. Nem alaptá-

TÓTH SÁNDOR

ESTI BESZÉLGETÉS *bajnokkal és exbajnokkal*

Ök maguk segítettek, méghozzá alapos önkritikával, hogy eldöntsem, melyikük milyen versenyző. A beszélgetés az 5., az utolsó előtti futam estéjén történt, miközben a róluk készült filmeket nézegették.

Kiss Dezső: — Óvatos típus vagyok, csak azt merem kipróbálni, amit előtte, a tréningen megfigyeltem, amiben már biztos vagyok.

Tóth János: — Hát én nem, mert sajnos még most is rángatom a kormányt, és sokszor csúszkállok, túl gyorsan akarva kanyarodni, hátha sikerül...

AM: Ehhez mint néző csak annyit fűzhetek hozzá: kettejük közül valóban Dódi vezet szebben; szinte sinen, vonalon viszi az Osellát. Kiegyensúlyozott. Jancsi viszont amolyan rali stílusban próbál hegyiversenyezni, bródszejddel, és elég darabosan fordul. Nos, úgy látszik, idén ez volt a gyorsabb megoldás, mert Tóth János, a Külker SC versenyzője lett a hegyibajnok.

Tóth: — A tavaszi sikeres kezdet szárnyakat adott, jót tett az önbizalomnak. És az is tény, hogy idén egy kitűnő gyári F-2-es motorral mentem. Dódit bizonyára megviselték a sorozatos kicsúszásai. Ez lelkileg rossz,

sokan nem is hiszik, milyen idegmunka ezeket az autót vezetni. Hogy félek-e? Erre nehéz felelni...

Kiss: — Igen, mert tulajdonképpen nincs idő félni, de még megijedni sem, olyan gyorsan következik be a megpördülés vagy a kicsúszás. Persze, utána azért remeg a kezem-lábam... Szóval bizonyára bennem van a hiba, de azért már szeretnék kipróbálni egy Tojt vagy egy Lolát, úgy érzem, volna különbség. A Jani tudja, miért csúszik, mert elsokallja. Nem akarom azt mondani, hogy alattomos az Osella, de már többször megcsinálta velem — például Egerben ugyanott kétszer is —, hogy egyenesben minden ok nélkül megpördült — 170-es tempónál... Nem merem azt mondani, hogy kiismertem a titkait.

Tóth: — Nesti már a kanyar elején gázt ad, és szűkebben is fordul, mint mi. Tudjuk, hogy így kellene, de hát ez nem olyan egyszerű... Maurónak több mint tíz év előnye van, s ez ledolgozhatatlan. Noha az is igaz, hogy nem egy külföldi futamon csak másodpercekre voltunk tőle.

Kiss: — Úgy érzem, sok pénzt spóroltam meg a Volánnak azzal, hogy voltam Morrogh versenyzőiskolájában. Ha az ott tanultakat a bőrömön,

az Osellán kellett volna kitapasztalnom, akkor az Osella már használhatatlan volna. Ott vezettünk Forma Fordot és egyéb tanuló-kocsikat, s akkor jöttünk rá, hogy az itthoni hegyiversenyeken szinte semmit sem lehet tanulni.

Tóth: — A hegyiben éppen az a nehéz, hogy rövid idő alatt és rövid távon kell maximális teljesítményt nyújtani. Mérges is voltam a mai verseny miatt: hogyan lehet egyetlen tréninggel nekiereszteni a mezőnyt a hegynek? Az erősebb autókkal pillanatok alatt improvizáljunk 180–190 kilométeres tempót? És különben is úgy tűnik, hogy inkább hátrafelé lendítik az ügyet, nem a helyi rendezők, azok megtesznek mindent... Bevallom, ha néző lennék, nem gyalogolnék annyit egy ilyen mezőnyért.

Kiss: — A rendezésre nem lehet panasz. Az időmérés? (elgondolkodik)... arról nincs véleményem. Viszont volna egy ötletem.

AM: — Leírhatom?

Kiss: — Hogyne! Itt Pécssett egy visszavezető utat kéne keresni és csinálni, ahol egy igazi 24 órás versenyt lehetne rendezni, mondjuk szériaautókkal.

Tóth: — Elég volna 4 óras is...

Kiss: — Nem, miért ne lehetne 24 óras? Jönne a közönség, jó reklámmal, szervezéssel még remek üzlet is lehetne.

Tóth: — Az bizonyos, hogy többet érne, mint az összes hegyi verseny... de hát úgyse...

*

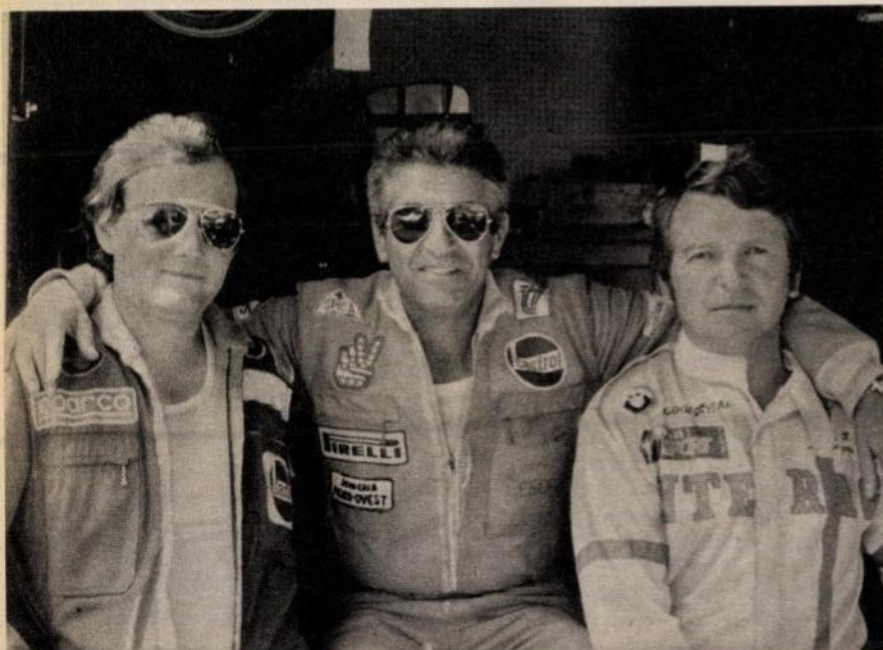
Késő éjjel búcsúzkodtunk, hiszen másnap az utolsó, a hatodik futamot vívták. Nos, a tréningen, szemerklődésben, most Jancsi hibázott: felcsúszva a partoldalra, onnan visszacsúszott. A Toj eleje alaposan „elgörbült”. Ő falfehéren mászott ki kocsi alá:

— Így még sosem jártam, hogy fejtetón... Hát, most nagyon megijedtem. Nézze az ujjam... Az orvos azt mondta, eltörött. A Toj? Nem olyan vészes, megcsináljuk. Igen, még így is bajnok vagyok idén. Nagyon örülök.

AM: — Gratulálunk!

FEKETE KÁLMÁN

Dódi és Jani közrefogják a „mestert”, Mauro Nestit



A koráról senki sem tehet. Juhász Károlynak a fiatalága sem külön erénye. Nagy versenyzők sem nyilatkoztak róla kedvezően, nem is nyilatkozhattak, hiszen a felszökő ágban van. Mégis fiatal kora és tehetsége ürügyén ő az a versenyző, aki az elkövetkezendő években dicsőséget hozhat a gyorsasági versenypályákon hazánknak, és a jövővel számolni kell.

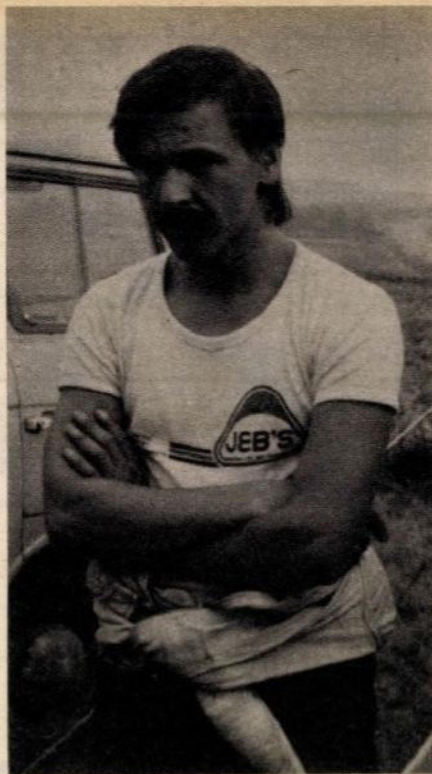
A világ rendje és különösen a sporté, hogy a királyok körül trónkövetelők jelennek meg, akik arról álmodoznak, hogy egyszer ők ülnek a bíborra kárpitozott trónusra, illetve állnak a dobogó legmagasabb fokára. Az éppen uralkodó király persze mindent elkövet, hogy hatalmon maradjon, és a cél érdekében semmitől sem riad vissza. Jóllehet a hatalomátvétel előbb-utóbb mindenképpen bekövetkezik.

A magyar gyorsasági motorsport trónkövetelője a 24 éves Juhász Károly, akitnek tavaly egy évre már sikerült felkapaszkodnia a legmagasabb lépcsőfokra: ő lett az év motorkerékpár-versenyzője, azzal, hogy megnyerte a Béke és Barátság Kupát. De minthogy klubja, a Budapesti Honvéd, illetve a MAMSZ nem látta meg a fiatal versenyzőben rejlő lehetőségeket, és nem úgy támogatta, ahogy eredményei kapcsán elvárható lett volna, idén a kupa 2. helyén végzett, Drapál mögött.

— Tavaly te voltál a legeredményesebb gyorsasági versenyző, ennek ellenére Drapál Jánosé lett az új Morbidelli. A Pannónia Külkereskedelmi Vállalattól kapott információ szerint már a Honvéd motorállomásán áll a másik Morbidelli is. Jó okunk van feltételezni, hogy azt sem te kapod. Ha jól tudom, veled pedig semmi rendkívüli nem történt, noha elvárható lett volna, hogy a szokottnál nagyobb támogatást kapjál. A 125-ös MZ-vel szinte nem tudsz végigmenni. (J. K. nem a levegőbe beszél: fellapozza jegyzetfüzeteit.)

— Egy hengert, négy dugattyút és két hajtórudat kaptam a motoromhoz, amely Drapál alatt már ötven versenyt, én alattam pedig két szereztem futott. Aztán idén az első négy versenyen elfogytak az alkatrészeim, azóta saját zsebemre cserélgetem őket.

— Kezdetben Tuning volt a beceneved, ma Sumáknak hívják.



AZ ÍGÉRET

— Igen. Soha nem adom ki magam a versenyzőtársaimnak. Kell, hogy a versenyzőnek titkai legyenek. Ha nem lennék sumák, Drapál sem nézne olyan gyakran hátra. Láttad, mi volt Frohburgban? Többet nézett hátra, mint előre. Aztán amikor éreztem, hogy túlhajszolom a motort, visszavettem a tempót.

— Nem árulunk el nagy titkot, ha elmondjuk, hogy Drapállal nem vagytok éppen puszpajtások.

— Ez, azt hiszem, kiderült az ifjú-sági hetilapban megjelent Drapál-interjúból, amelyben Drapál azzal vádol, hogy az ő megveréséről álmodozom. Szerintem ebben nincsen semmi különös. A sport lényegéből fakadóan az ilyen kis versenyzők, mint amilyen én is vagyok, a sztár megveréséről álmodoznak. De meg is fogom

verni, mint ahogy már megvertem tavaly Karvinában. Igaz, utána 30 másodperccel kiállt. Persze, akik ismerik őt, azok tudják, hogy vert helyzetben még sosem ment végig. Reisz János is megverte meg Peter Balázs is. Mennél inkább nem akarja, hogy megverjem, annál inkább meg fogom verni. Egyszer csak összejön, hogy az utolsó körökben elmegyek neki, és akkor már nem tud kiállni, akkor már túlságosan nyilvánvaló lenne, hogy a vereség miatt áll félre.

— Klubtársak vagytok. Az ember azt várná, hogy segítséget kapsz tőle.

— Az ő segítsége, hogy nem segít. Kemény iskolába járat. Idén a brünni VB-n nem tudtam a limitet megfutni, mert először mentem a pályán, és mire az áttételeket kiválasztottam, a motor behangolására nem maradt időm. Egy őszinte mondattal sokat segíthetett volna. Ha csak annyit mondana: ne félj öreg, ezek a királyok is legyőzhetők. Így öröklődik a sumákolás.

— Azt mondják, számító versenyző vagy. Ahogy én láttalak, a versenyen nekem is ez lett a véleményem.

— Ebben a sportban számítónak kell lenni. Az edzés alapján szabályos taktikát dolgozok ki. A nekem fekvő pályaszakaszokon nem rágódok, a rosszabb részeket viszont elméletben többször végigmotorozom. Itt hamarabb kell visszarakni és ledönteni. Nagyon dobál, nem elszállni, mondogatom. Verseny közben rendszerint egy körrel előbb tudom már, hol megyek majd el az előttem futónak. Akkor már nincs visszaköz. Lehet, hogy mindketten lefejszünk.

— Többször láttalak versenyeken naplóval a kezében. Mit jegyzetelsz?

— Minden versenyemről feljegyzést írok (ez is a számításhoz tartozik). Leírom, hogy milyen állításokkal mentem az edzéseken, a versenyen. Egy év múlva, amikor újra az adott pályán állok rajthoz, van egy alapom, ahonnan elindulhatok. De az ellenfeleim leleshető dolgait is felírom. Brünnből elhoztam Ballington és Mang leolvasható titkait.

— Milyen a közérzeted a Honvédban?

— Groteszki helyzet. Ellentéteink ellenére állandóan keresem a kapcsolatokat Drapállal. Jó lenne jóba lenni vele. A kettőnk közt kialakult helyzettel kapcsolatban a többség talán nekem ad igazat, de behúzza fülét-farkát, és azt mondja: szegény hülye, csinálja csak...

SURÁNYI PÉTER

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Népszerű dal, névelővel. 8. Mindenütt. 14. Régi mondás az autókra vonatkoztatva: folytatása a függ. 14. sz. sor. Zárt betűk itt: N, I. 16. A Budapest Tourist útján ebben a Nógrád megyei községben a résztvevők a Madách-kilátást tekinthetik meg. 17. Úrmérték. 18. Kicsinyítő képző. 19. Tokió régebbi neve. 20. Elemi részecske. 21. Labdarúgókupa. 22. Papagájnév. 23. A bór, az oxigén és a fluor vegyjele. 24. Írásjel. 25. Hegység része! 26. Színművész (Péter). 28. Könnyű női ruhakelme. 29. Előadó rövid. 30. Község Tolna megyében. 31. Derül. 33. Saját kezűleg — rövidítve. 34. Csavar része. 36. Ide is főviszi turistáit a Budapest Tourist. 37. Tüzelőanyag is. 39. Kossuth-díjas író és politikus (Péter). 41. Bő. 42. Angol autómárka. 43. Életben tart. 45. Katonai alakulat. 47. Amerikai légitársaság betűjele. 48. Pengetős hangszer. 50. EAK. 51. Amerikai, néger eredetű zenei stílus. 52. Termelőszövetkezet. 53. Testedzés. 56. Rétság része! 57. Kerget. 58. „Gazda... hizlalja a jószágot” — közmondás. 59. Püthagorász iskolája ebben a városban működött. 61. Mozart-opera. 64. Ebbe a Jenyiszej-parti városba is eljutnak a Budapest Tourist utasai. 65. Dolgozik a konyhában.

FÜGGŐLEGES: 2. A monda szerint elpusztult bibliai város. 3. Pakisztáni város a Ravi partján. 4. Ernyő nélkül az esőben jár. 5. Bács-Kiskun megyei község. 6 Ceruza egyenmű betűi. 7. Cégtársulás. 8. A tarokk-kártya legerősebb lapja. 9. Traktormárka. 10. Kalapot neveztek el róla! 11. Rivera egyenmű betűi. 12. Megszólitás. 13. Házasulandók összehadása. 14. A mondás befejező része: zárt betűk: T, N. 15. Kőolajszármazék. 20. Az „Ezerjő” hazája. 21. A hangerősség elektrotechnikai mértékegysége. 23. Világhírű barna bőrű revüszár volt (Josephine). 24. Nem egészséges. 26. Neves francia impresszionista festő. 27. Labdarúgó-trófea. 28. Tíznapos időköz. 30. Mint a 31. sz. sor. 32. Bűn. 35. Tea, németül. 38. Hatalmas félsziget. 40. Előkerít. 42. A tévébell esti mesék egyik sztárja. 44. Némán utánoz. 46. Kopasz, ford. 47. Mérgező porlekedik. 49. Dalmű. 53. Ágazat. 54. Arab ország. 55. Kereskedő. 58. Kevert sav! 59. Fok betűi, keverve. 60. Oltalmazó. 61. Vércsoport. 62. A szamárium vegyjele. 63. Atmoszféra rövid.

Bajai István

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

Beküldendő sorok: vízsz. 14., 16., 36., 64. és függ. 14. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-217. Beküldési határidő: 1980. december 6.

A helyes megfejtést beküldők között 13 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1981. január 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. negyedik negyedében megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is. Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

20. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: München — Akinek autója van, barátja is sok van — Korpona — Medina. Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Cseri Géza, 1137; Zwíckl Péter, 1026; Szabó Gáborné, 1202; Ruzs Sándorné, 1137; Nagy Csilla, 1025; Kanicsár Ferenc, 1093; Rémi Gedeon, 1117; Tóth Sándor, Bag; Doncsicz János, Sopron; Dóka Vidor, Nyíregyháza; Kaszap Lajos, Pécs; Domonkos Tibor, Veszprém; Major Jánosné, Hatvan; dr. Deák Konrad, Szekszárd; Endrődi Kornél, Győr.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...melyik eseményt nevezik a motorkerékpár-sport olimpiájának. Segítségül közöljük a verseny egyik pihenőjében elkaptott felvételt, és még csak annyit, hogy kétféle rangos, jegyzett díjat osztanak ki a több napos csatározás végén. Megfejtőink között hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon — 1980. XII. 6-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf., 223.) beküldeni.

A 20. szám rejtvényében egy kapcsolóról kérdeztük, hogy mire való, és szinte minden válasz helyesen azt tartalmazta, hogy a jelzőlámpa gyalogos-zöldjének előállítására. Olyan helyen alkalmazták, ahol a gyalogosforgalom ritka vagy időszakos, főleg lennéne állandó programmal leállítani az autót. A könyveket a következők nyerték: Menyhárt Csabáné (6724 Szeged, Sárosi u. 1/b.), Herczegh János (3242 Parád-sasvár, Kossuth u. 1.), Wágner Attila (1047 Budapest, Attila u. 150.), Kiszél Beáta (5462 Cibakháza, Kossuth u. 8.), Lénárt Jánosné (3033 Rózsaszentmárton, Apci út 8.), és Benkő Andor (1054 Budapest, Széchenyi u. 1.)



HUMOR

Larisa Fjodorova:

A békebontó

Szásza Molcsanov lett a bőröndjét a második emeleten, és csöngetett. Nővére nyitott ajtót.

— Hová utazol? — lepődött meg. — És hol van Vera?

— Nem utazom sehová. Verától elválok, és egyelőre nálad fogok lakni... Te tudod, mennyire rajongok a gépekért. Engedtem a kísértésnek és vettem egy használt autót. Részletre! Vera haragudott, hogy minek egy diáknak kocsí, majd akkor veszünk, ha megszereztem a diplomámat.

— És feltétlenül meg kellett vened?

— Fejezzük be a társalgást — húzta el a száját Szásza. — Jelölj ki nekem egy zugot, állítsd fel az összecsuksukható ágyat, és rakd el valahová a bőröndömet.

Az asszony felkapta a táskát, de nyomban visszajettette.

— Egék, mi van benne?

— Tartalék alkatrészek... Az autóhoz... Mi az, miért tátod el a szád? Csak nem hagyhattam őket ott?

— Öcsikém... Ugyan milyen gondot vettél a nyakadba!... És egy autó miatt szakítottál Verával?

— Ugyan — legyintett a fiú, de érezte, hogy hasogat a szíve táján, valahányszor a feleségére fordul a

szó. — Önző teremtés, egy csepp sem sajnálom. Nem illünk egymáshoz... Egyébként, hol helyezhetem el a kocsit?

— Tessék? Jól tudod, hogy nincs garázsunk.

— És a kis fészter?

— Ott áll nagybátyánk régi gyalupadja meg Lenocska gyerekocsija, amely kedves emlékünks.

— Szentimentálisak vagytok! De jól van, hadd lopják el a kocsit!...

Nyilvánvaló volt, hogy ez a veszteség nem volna a számára kevésbé fájdalmas, mint a szakítás Verával. Válja asszonyának engednie kellett...

Már negyedik napja tartott a különélés. Vera elbűvölően, szökén és szomorúan ült a főposta egyik kis üveglaklaka mögött, a poste restante leveleket adogatta ki, bélyegeket és borítékokat árusított. Mint mindig, estére kifogyott az úrhajósokat ábrázoló bélyeg, be kellett érte mennie az osztályvezetőhöz.

— Ugye, maguknak van autójuk? — kérdezte váratlanul a főnök.

— Igen... Nem... Azaz, a férjemnek van...

— No, az egy és ugyanaz. Valamikor én is imádtam a kocsikat... Bizonyára ki-kiruccannak a férjével a

zöldbe?... Egyébként autógumikat akartam ajánlani maguknak.

— Gumikat? — rezzent össze Vera, és kék szeme szikrát vetett.

— Igen, maradtak a kocsimból. Egészen újak. És nem kérnék értük sokat.

— Nem, nem, köszönöm — válaszolta idegesen Vera, és arra gondolt, hogy ez árulás a férjével szemben, aki szinte lámpással keres abroncsokat.

— Ha nincs most pénzük, nem baj, várhatok.

— De nem kell — kiáltott mérgesen Vera, majd ijedten elhallgatott. — Kérek úrhajósbélyeget — mondta bűnbánóan.

Este egyre töprengett: „Felhívjam, és megmondjam neki? Nem azért hívnám fel, mert nem bírom ki nélküle. És különben is, amikor összevesznek ketten, akik szeretik egymást, kinek kell elsőként telefonálnia?...

Másnap este Vera, főnöke kíséretében, megjelent férje új lakóhelyén. Az elegáns, öszülő férfi mint bevő jött. Vagy mint eladó. Ahogy tetszik.

— Szervusz, Szásza — köszönt ki-mértén Vera. — Ez Szergej Szergejevics. Hm... Elmondtam neki, hogy milyen nehézségeid vannak... Hm... Ugye, kellene neked autógumik? Ő átadhat. Vagy pedig épp ellenkezőleg, megveheti tőled a kocsit.

— Persze, épp ellenkezőleg — tört ki Szászából a megkönnyebbülés. — Ha szereti a kocsikat...

— Ó, igen. Mi mást szeressen a magamfajta agglégény? Csak azt nem tudom, hová menjek az autóval?

— Majd megkocsikáztatja a rokonait — javasolta Vera. — És ha esik az eső, a beosztottjainál pedig nincs ernyő, hazaviszi őket munka után.

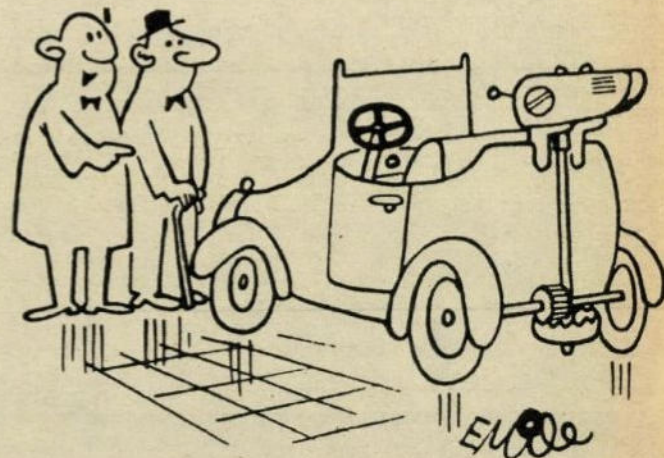
— Remek, remek — válaszolta kisé gépiesen a férfi. — Eső, persze, mindig lesz.

Így a békebontó autó új kezekbe került.

Szirmai Marianne fordítása



Autós szerelem (NBI)



— Nem a legújabb évjárat, de alig fogyaszt benzint



KOMPLEX TALAJSTABILIZÁLÓ GÉPLÁNC

A KÖZGÉP által kifejlesztett komplex talajstabilizáló géplánc két gépegységből, a stabilizáló maróból és a cementterítőből áll. Mindkét gépegység alapegysége egy újonnan kifejlesztett VARMA 61 tip. kéttengelyes, csuklós erőgép, amely további munkaeszközök, mint pl. padkabontó maró, anyagbedolgozó stb. felvételére is alkalmas.

A cementterítő a cementet adagolja, és elteríti, valamint a szélbetűzés ellen a talajba 50 mm mélységbe bemarja.

A talajmaró kéttengelyes kénszarkkeverőként dolgozik, amely a talajt folyamatosan feldolgozza. A két szembeforgó maró-, ill. keverő-

tengely az alapgép teljesítmény-leadó tengelyéről mechanikusan van meghajtva. A munkaszerszámok törésveszélyét Stromag tengelykapcsoló zárja ki. A szükséges szétaprítás és keverés a talajtól függően a helyes munkasebesség beállításával érhető el. A tartályból a vizet fűvókák szórják a keverőszekrénybe.

A munkaeszközök hidraulikusan mozgathatók, emelhetők, süllyeszthetők, ill. eltolhatók.

A munkasebesség 80–360 m/ó között hidraulikusan, fokozat nélkül szabályozható.

Az itt bemutatott új útépítő géplánc jelenleg az M5-ös autópálya stabilizációs munkáit végzi.

XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:

Liéner György

Szerkesztőség:

Budapest VII.,

Lenin krt. 9–11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9–11.

Telefon: 221-285

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő

postahivataloknál, a kézbesi-

töknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím:

Budapest V., József Nádor tér

1. – 1900) közvetlenül vagy

postautalványon, valamint át-

utalással a KHI 215-96162

pénzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőténél.

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



80.2452

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezéregazgató



ÚJ CSAPAT

A Forma-1 egyik nagy titkáról hullott le a lepel a napokban. A hír szerint új csapat alakult: a McLaren International. A McLaren és a Project Four Racing házasságából összeállt csapatot a Marlboro pénzeli. A csapat új autóját John Barnard tervezi, aki az idei Indianapolis-győztes Chaparral tervezte. Képünkön balról Bernard és az igazgatók, Teddy Mayer és Ron Dennis

...és még arról is beszélnek

... hogy Enzo Ferrari átadja nevezetes istállójának a vezetését házasságon kívüli fiának, Piero Lardinának és a csapat „lelkének”, Mauro Forghierinak

... hogy Southgaet konstruktörként visszatért a Lotushoz, ámbar közben az ATS-nél is ajánlkozott. Ezzel kapcsolatban csak azt mondta az ATS-főnök, Günter Schmid: „Túl sok pénzt kért.” Arról pedig, hogy a March vissza akar térni az F-1-cirkuszba, ezt közölte: „Amikor én felvásároltam a March teljes felszerelését, megállapodtam Robin Herddel, a March volt tulajdonosával, hogy amíg az ATS aktív az F-1-ben, addig nem létezik semmiféle March!”

... hogy a FISA kontra FOCA „kötényvita” választás elvé állította C. C. Cramert, a Wartsteiner sörgyár és az Arrows versenystálló tulajdonosát, akinek ezért elment a kedve, s fel akar hagyni az autóversenyzetéssel!

... hogy jövőre sem lesz „olcsóbb” a világbajnok Jones, aki idén egymillió dollárt kapott, és mint mondta, jövőre többet kér, mert drágább lett az élet.

... hogy ki hányszor állt ki az F-1-futamokon? Nos, a legtöbbször, 11 Giacomelli (Alfa Romeo) és Jabouille (Renault), 9 Andretti (Lotus), 7 Patrese (Arrows) és Dally (Tyrrel), 6 Pironi (Ligier), de Angelis (Lotus), Villeneuve

(Ferrari) és Fittipaldi, 5 Laffite (Ligier), Watson (McLaren), 4 Piquet (Brabham), Arnoux (Renault), Jarrier (Tyrrell), Rosberg (Fittipaldi), Prost (McLaren), Mass (Arrows) Scheckter (Ferrari) és végül a legkevesebbszer, azaz háromszor Jones és Reutemann, tehát a Williamsek voltak a legmegbízhatóbbak.

... hogy a Mercedes nem indítja kocsijait az angliai RAC Rallye-n ezzel szemben az ugyancsak rali VB-futamon, az elefántcsontparti Bamdamán — amely a befejező VB-verseny — öt kocsit indít.

... hogy a Turbo BMW-motort a Brabham teszteli, és az eddigi próbák eredményteljesekek.

... hogy a Coca-Cola lesz a Ferrari anyagi támasza, mert a Fiat gazdasági gondokkal küzd. (Mindez állítólag csak politikai fogás, hogy az amúgy is felhergelt munkások ne mondassák, hogy az F-1-cirkuszra bezzeg van pénz.) A másik üdítőital-márka, a Coke, a Brabham-főnökkel, Ecclestone-nal tárgyal hasonló ügyben.

... hogy a jövő évi Forma-1 legkomolyabb favoritja a Turbo Renault, és ha ez nem így van, akkor ne legyen a nevem

G. Rossi

**a
m**
1980 • 22
Ára: 15 Ft

