autó-motor

1980
JÚNIUS
11





„Ember a világűrben." 1961. április 12-én szerte a világon ez a három szó állt valamennyi újság címoldalán. Jurij Gagarint köszöntötték, ünnepelték e nevezetes napon, akkor, amikor bennünk magyarokban csupán vágy volt még: vajon lesz-e valaha magyar űrhajós is? Lett... Tizenkilenc esztendővel Gagarin űrutazását követően az Interkozmosz-program keretében magyar állampolgár: Farkas Bertalannak, néphadseregünk századosának szavait hallhattuk a kozmikus magasságból. Parancsnokával, Valerij Kubászovval együtt sikeresen teljesítették feladataikat, köztük találkozásukat a Szaljut–6-on levő Leonyid Popovval és Valerij Rjuminnal. A Szojuz–36 űrhajó legénysége – teljesítve tudományos küldetését – sikeresen visszaérkezett közénk, a Földre. Kozmoszbeli tevékenységük eredményes volt: aktívan hozzájárultak az Interkozmosz-program sikeréhez, s új név került fel a kozmoszt megjárt űrhajósok listájára: a magyar Farkas Bertalan neve.

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/11. számának TARTALMÁBÓL

Ismét a Petőfi-hídon (Sipos László) – – – – 4–5
Drámák hordozói (Martinkó Károly) – – – – 6–9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Kocsiátvételi sorszámok – – 12
Futózás – korszerűen (–lovász–) – – – – – 13
Ismerd meg hazádat! A Jeli-arborétum (Túri P. – Almássy T.) – – – – – – – – 14–15
Motor 80 (R. Ban) – – – – – – – – – – – – 16–17
Ecuadori mozaik, Quito (Markó Gabriella) – 18–19
Autók és árak – – – – – – – – – – – – – 20
Tavaszi BNV '80 – – – – – – – – – – – 21
PB-gázzal (L. Gy.) – – – – – – – – – – – 23
Le Mans 1955 (Martinecz György) – – – – 24–25
Autóval az olimpiára (Szergej Poljakov) – – 26–27
AM-teszt a legújabb Ford Taunusról (Almássy Tibor) – – – – – – – – – – – – 29–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – – 35
Magyar siker a Monte-Carlo Rallye-n (Szentpéteri István) – – – – – – – – – 36–37
A gépjárművezetési pótlékról (Reményi-Gyenes István) – – – – – – – 39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) – – – – – 40
A busznak szabad (F. A.) – – – – – – – – 41
Ítélet (–vásárhelyi–) –
A „Csúcsforgalom" postája – – – – – – 43
Búcsú az egyéni VB-től (Surányi Péter) – – – 44–45
A jóvonalú – – – – – – – – – – – – – – 46
A minőség védelmében (S. P.) – – – – – – 47
Erő, kényelem, gyorsaság – – – – – – – 48–49
Az AM elintézte... (–espé–) – – – – – – 50
Versenypályán – autópályán – – – – – – 51
Tavaszcsalogató... (Mohácsy Jenő) – – – – 53
A Mecsek Rallye visszhangjai – – – – – – 54–55
Elázott autóverseny (Fekete Kálmán) – – – 57
Az autó, a férjem és én – – – – – – – – 58
Mi lesz veled, cross? (Fekete András) – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – – – – – 61
Belga GP–Monaco GP (G. Rossi) – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: A legújabb Ford Taunus
Illusztráció a 29–33. oldalhoz
(Fotó: Favics Péter)

HÁTLAPUNKON: Hármasban...

Ezüstgerely: F-1 ÉS CROSS

A magyar sportvezetés tizenhét évvel ezelőtt írta ki először a sportművészet és sportirodalom művelői részére az Ezüstgerely című pályázatot. Képzőművészek, fotósok, írók, filmesek pályáztak számtalan művészi alkotással e hosszú, majd két évtized alatt, és tettek hitet a sport esztétikus, harmonikus kultúrája mellett, lettek hírvivői a sport és a művészet ókortól napjainkig tartó szétválaszthatatlan barátságának.

Az idei díjkiosztó ünnepségen rangos helyet foglaltak el a technikai sportok ihlette művészek. A képzőművészeti kategóriában első lett *Végh András* festőművész *„Autóverseny, F—1"* című olajfestményével, a fotóművészeti kategóriában úgyszintén első lett *Kovács József „Motocross"* című fotójával.

Végh András másfél évtizede végezte el a Képzőművészeti Főiskolát. Budapesten él, festészettel, grafikával foglalkozik. Eddig nemigen került szorosabb kapcsolatba a sporttal. Beszélgetésünk során elmondta, a véletlen hozta meg számára a lehetőséget képe megfestéséhez. 1979-ben sógorával — aki az Autóklub egyik „sárga angyala" — kint volt az ausztriai Zeltwegben a F—1 VB-futamon. Az ott látott és átélt egész napos forgatag, az elképesztő embersereg, a verseny lendületes, színes ringlispilje, lélegzetelállító sebessége, szinte emberfelettit kívánó vezetési technikája mámorossá tette, elbűvölte. E verseny adta élmény vezette kezében az ecsetet, és tolmácsolta nekünk, nézőknek az F—1 lüktető hangulatát.

Kovács József, a dinamikus crossfotó alkotója épp ellentéte Végh Andrásnak. Már gyermekkorában beleszeretett a sportba, kerékpározott, atletizált — ifjúsági és utánpótlás válogatott volt középtávfutásban —, korán megismerkedett a motorozással, első járműve egy 125-ös Danúvia volt. 1972-től az MTI fotóriportere, később reklámfotó-műtermet épített, és már hosszú évek óta reklámfotós.

— *Szeretem az autó- és motorversenyeket és soha nem megyek ki azokra fényképezőgép nélkül. A műtermi munkámat feloldja, ellensúlyozza a szabadban töltött délelőtt, és igen izgalmas pillanatokkal ajándékoz meg* — nyilatkozta.

— *Csak meg kell látni és elkapni őket* — tettem hozzá. Mosolyogva bólint és már sorolja is az elkapott pillanatok kézzel fogható eredményeit. Több hazai és külföldi kiállításon és pályázaton állt „rajthoz", s számos jó helyezése van.

Ezen az oldalon bemutatjuk a két első díjas alkotást, bízva abban, hogy további szép és izgalmas motoros és autós tárgyú művek születnek, melyeknek szívesen adunk helyet lapunkban.

GREMSPERGER NÁNDOR



(Reprodukció: **BOJAR SÁNDOR**)



ISMÉT A

A korszerűsített Margit-híd átadása után az építők hozzákezdtek a legdélebbi fővárosi dunai közúti átkelő, a Petőfi-híd rekonstrukciójához. Nem múlt el hét az 1979. május 3-i forgalomterelést követően, hogy ne jelent volna meg egy-egy új hír, riport a híd építőiről, az építésről. A dolgozók jó munkáját, a vezetők kiemelkedő szervezőkészségét dicséri, hogy az eredetileg tervezett határidő előtt több hónappal, várhatóan már 1980. június 15-én átadják a hidat és a hozzá kapcsolódó korszerűsített úthálózatot.

Ismerkedjünk meg kissé közelebbről a gépjárművezetők szemszögéből ezzel a komplex létesítménnyel, hiszen a korszerűsítés során több helyen változott a forgalmi rend, s találkozhatunk utunkon néhány érdekes, máshol nem tapasztalható forgalomszervezési — olykor kényszerű — megoldással.

Induljunk el az Üllői úttól. A Ferenc körút kiszélesedett, a két forgalmi sáv helyett mindkét irányban három sáv vezet. A forgalmi sávok szélessége nem a megszokott 3 méter, hanem a fasor megkímélése miatt néhol csak 2,75 méter. Itt fokozottan ügyelni kell a biztonságos oldaltávolságok betartására.

Az első jelzőlámpával a Tűzoltó utcánál találkozunk, amelyből csak balra nem lehet kanyarodni. A Tompa utcai jelzőlámpás csomópont után a következő a Mester utcánál irányítja a járműveket. Ez a torkolat is kibővült: a Mester utcából három sorban lehet balra a Petőfi-híd felé kanyarodni. Szükség is van erre, mert a Soroksári út irányából érkező gépjárművek elsősorban innen hajthatnak a hídra.

A híd átadása után a Boráros tér még tovább épül. Az ideiglenes kialakítás a híd alatt csak a 3,5 méternél alacsonyabb járművek áthaladását teszi lehetővé, ezek egyébként a hídra az északi rámpán is felhajthatnak. (A 3,5 méternél magasabb járművek az Üllői út — Kinizsi utca — Közraktár utca útvonalon haladhatnak északi irányba, a hídra pedig a már említett Mester utcán keresztül juthatnak fel.)

A Belváros irányából, a Közraktár utca felől a hídra igyekvők a Bakáts utcánál a jelzőlámpa irányítása mellett kanyarodjanak balra, majd a Ráday utcát vegyék igénybe. A Ráday utca torkolatában szintén új jelzőlámpa teszi biztonságosabbá az áthaladást. A hídi felhajtót kiszélesítették.

A buszmegálló mellett még három forgalmi sáv vezeti a járműveket a hídra, illetve fogadja a hídról jövőket. A villamosmegállók végénél már fokozottan ügyeljünk, itt ugyanis csak a két szélső sávból haladhatnak a járművek akadálytalanul tovább. A harmadik (legbelső) sáv a villamossínekre vezet. Csak akkor hajthatunk rá, ha meggyőződtünk, hogy a villamos forgalmát nem akadályozzuk a sínekre való ráhajtással. Erre az ideiglenes megoldásra azért volt szükség, mert a Petőfi-híd kapacitása már az átépítést megelőzően is teljesen kihasznált volt, s a következő felújításra kerülő híd, a Szabadság-híd forgalmának egy részét is át kell vennie. A harmadik kisegítő sáv a villamosok követési idejének függvényében jelent többletkapacitást. A villamosvágányokról bárhol — a sávváltás szabályainak figyelembevételével — le lehet hajtani, de a sávra való ráhajtás csak a hídfőkben megengedett.

Az átépítés jelentős eredménye, hogy a budapesti hidak közül elsőként a Petőfi-hídnál sikerült úgy kialakítani a hídfőket és a csatlakozó utakat, hogy azok kapacitása a járműosztályozók révén nagyobb a híd kapacitásánál. Budán hat, pesten öt sávra bővül a hídon átvezetett 2×2+1 forgalmi sáv.

Budán az első nagyobb változás, hogy a Goldmann György téren megszűnt a szintbeni gyalogos-átkelőhely. Itt aluljáró teszi lehetővé a gyalogosok biztonságos áthaladását. A Karinthy F. úti csomópontnál két sávból lehet balra kanyarodni a Bogdánfy utcába. A benzinkutakat és a Budafoki úti csomópontot elhagyva a Bercsényi, illetve a Kőrössy J. utcánál is jelzőlámpa irányítja a forgalmat. Egy forgalmi sávval szélesebb a Schönherz Z. út. a Fehérvári úti piac előtt, és a Bocskai útra is három sáv vezet át.

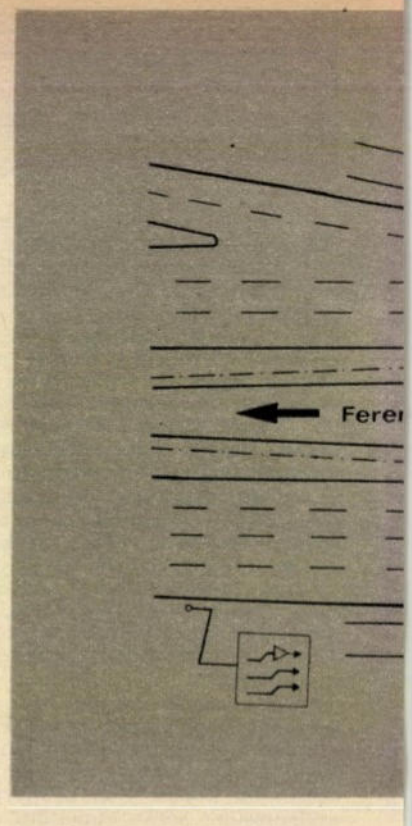
A Budáról Pestre utazók hasonló változásokat észleihetnek az átépített útvonalon.

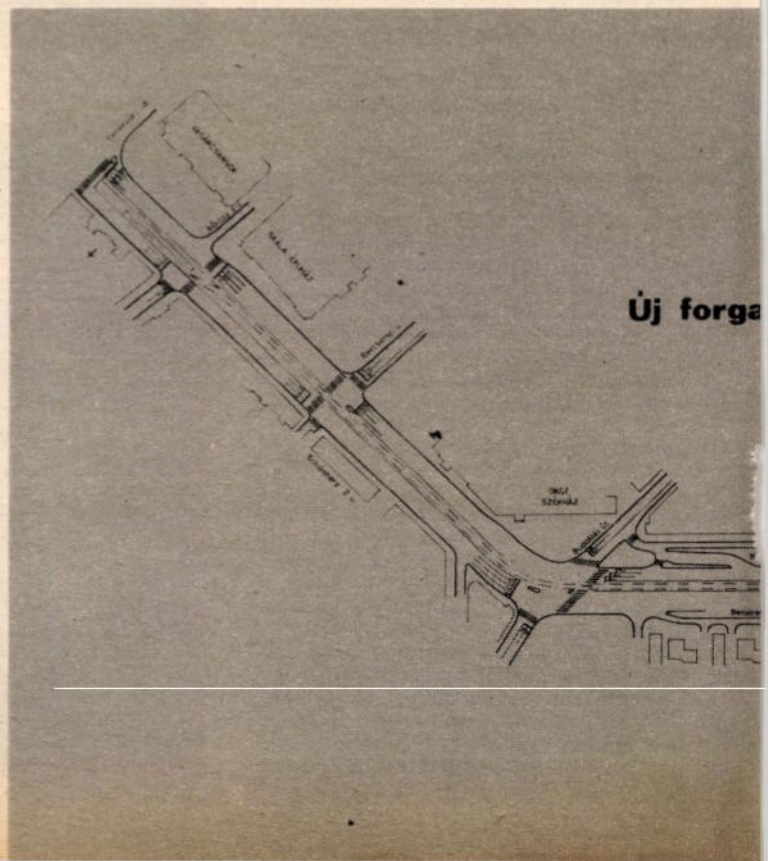
A közúti jelzéseken túl az új érdesített öntöttaszfalt burkolat és a nagypaneles villamosvágány-zóna teszi biztonságosabbá a közlekedést.

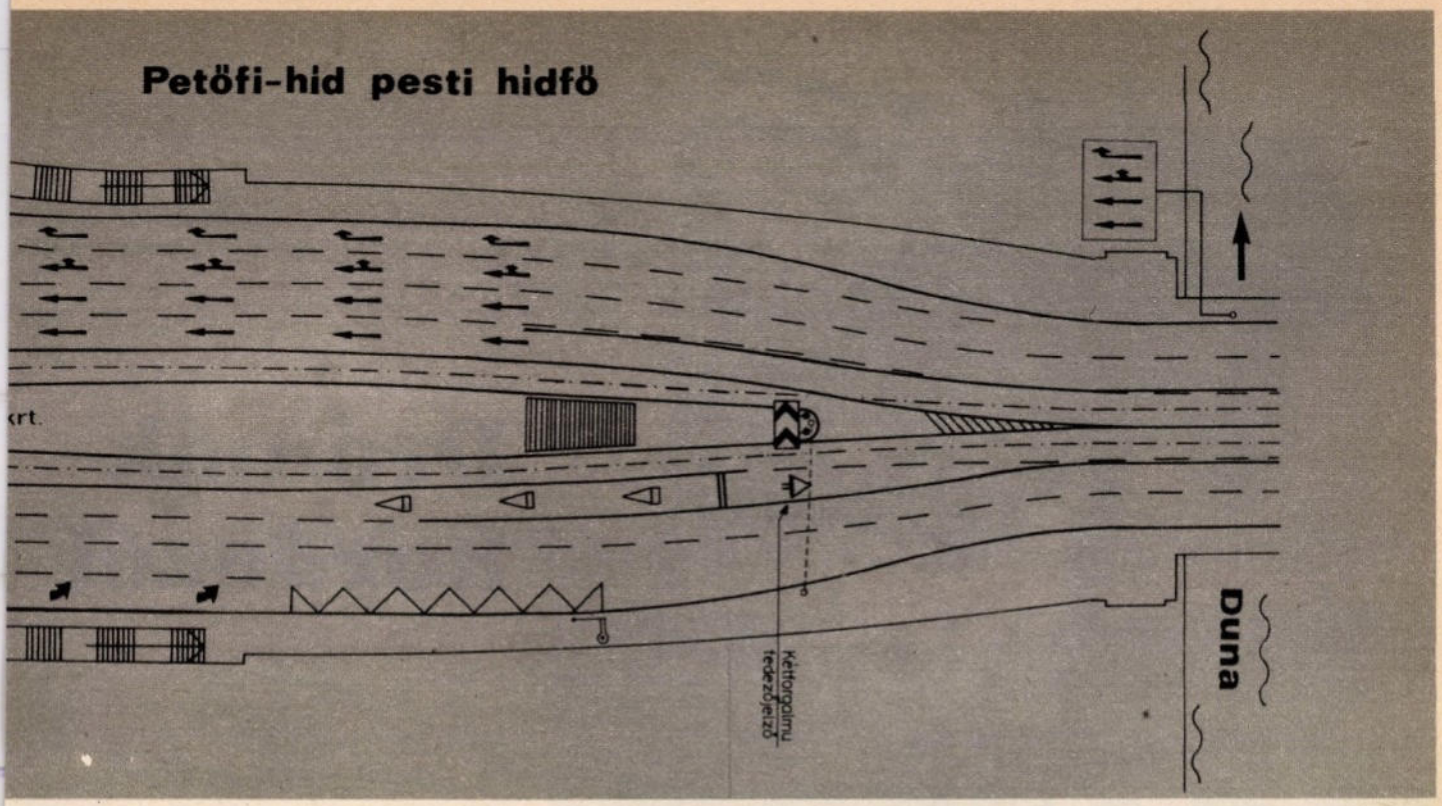
A tájékozódást nagyméretű útirányjelző táblák segítik.

A budai és a pesti nagykörút Fehérvári út és Üllői út közti korszerűsített szakasza biztosan hamar elfeledteti az építéssel és a forgalomtereléssel járó kényelmetlenségeket.

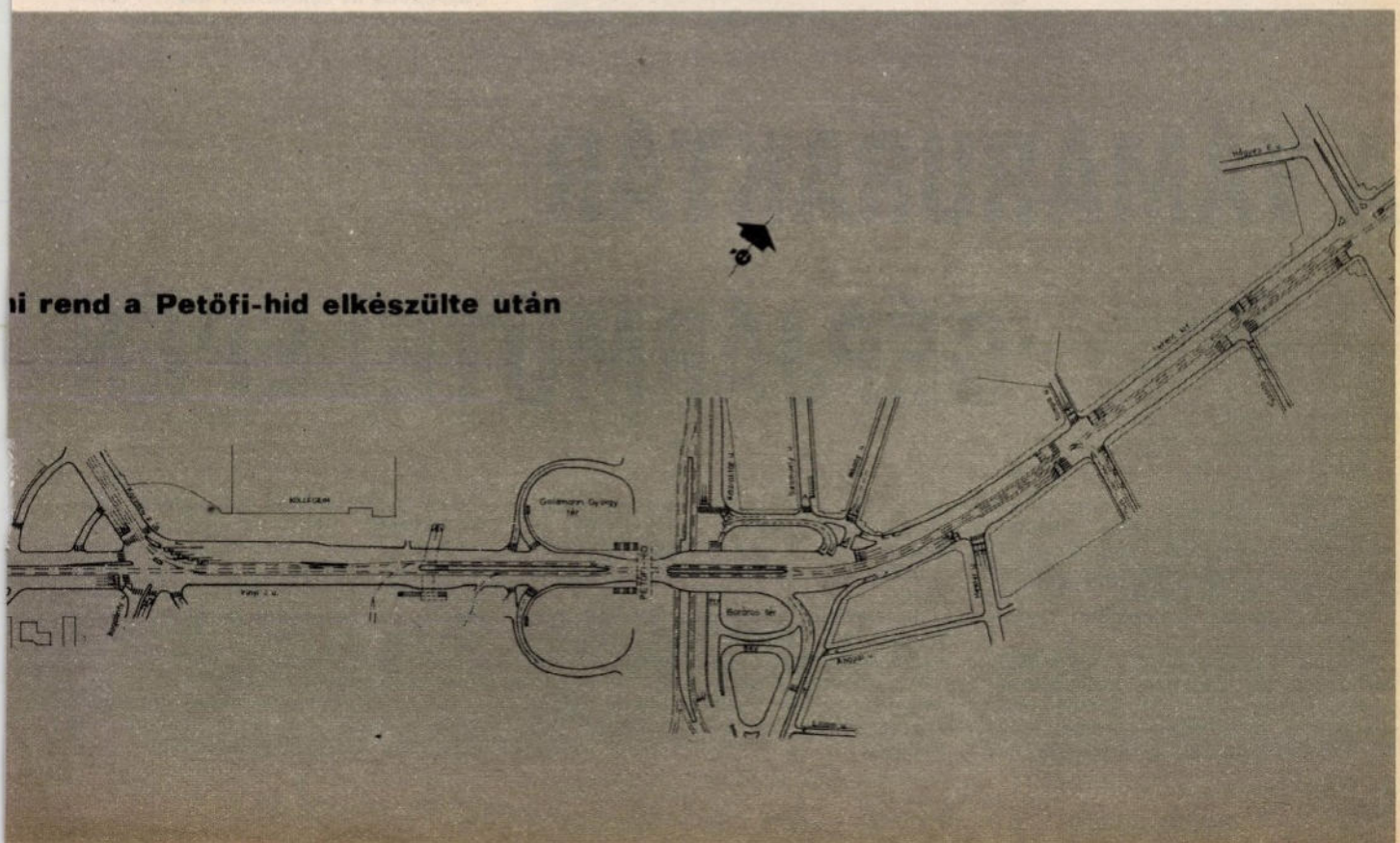
SIPOS LÁSZLÓ
a Fővárosi Tanács V.B. Közlekedési Főigazgatóság csoportvezetője







PETŐFI-HÍDON





Drámák hordozói

Ebben az „akasztott" autóban, a GS Citroënben az ütközéskor négyen ültek — és szerencsére életben maradtak

A VÁMÁRURAKTÁR GÉPJÁRMŰTELEPÉN

Furcsa érzés lett úrrá rajtam, midőn e címbeli, s félig-meddig „csillag"-garázsnak tekintendő telepen körsétám végére értem. Hohmann György pénzügyőr főhadnagynak köszönhetően igen gazdag élményeket gyűjthettem...

Mintha egyidejűleg temetőben, kórházban és fényűző autókereskedésben jártam volna. Mi tagadás, az a gondolat is megfordult bennem, hogy ha filmíró lennék, a gyakorta ide vontatott „mészárszékek" múltját megismerve nemcsak izgalmas, de tanulságos — az efféle autós tragédiákat elemző — történeteket alkothatnék.

Kórházban pedig azért éreztem magam, mivel az itteni autóroncsok utasai olykor szinte már a csodával határos módon úszták meg könnyebb vagy súlyosabb sérülésekkel a nekik, illetve másoknak tulajdonítható karambolt.

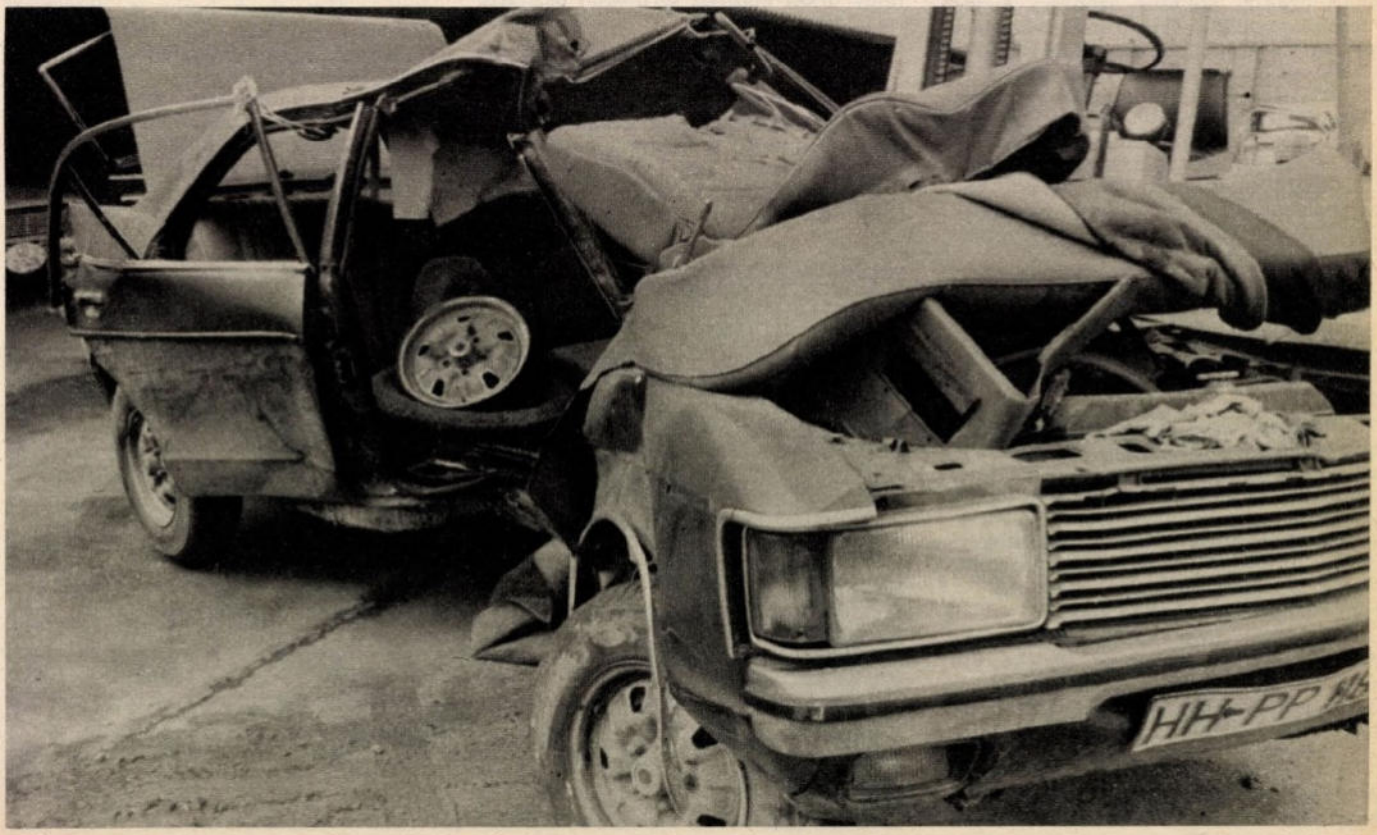
Ami pedig a fényűző autókereskedés érzetét illeti, ez abból fakadt, hogy a gépjárműtelep nem csupán az országban karambolozott vagy elhagyott külföldi rendszámú autók ideiglenes otthona, hanem vámbűntett kapcsán lefoglalt, valamint külföldiek által rövidebb-hosszabb időre itt raktározandó gépjárműveké is.

Fotóriporter kollégámmal meglehetősen nehezen találtunk a Gyáli út egyik sok számjegyű telkén levő gép-



Egykor ez egy megcsodált, elegáns Opel Manta volt...

Ez pedig még felismerhetően Ford Granada, amelynek egyik utasa már a baleset pillanata után vette fel a nyúlcipőt, de a másik három is megúszta a derékba tört kocsiban



Az egyik itt pihenő meseautó

járműtelepre, mivelhogy az említett út a Ferencvárosi pályaudvarnál időlegesen megszűnik, a házgyárnál pedig véglegesen... Ekkor döntöttünk olyképpen, hogy a telefonkönyvben levő 473-351-es telefonszámon felhívjuk Hohmann főhadnagyot, hogy legyen útikalauzunk.

— Jöjjenek az Illatos úton, amelynek nem létező 35. száma alatt vagyunk találhatók — tanácsolta, és most már hamarosan odaértünk hozzá.

A főhadnagy szakmai jártassága imponáló, ami persze érthető, hiszen 12 évvel ezelőtt tett mestervizsgát autószerelésből. Az idő tájt, amikor a Pénzügyőrök labdarúgócsapatának kapusaként befejezte az aktív sportolást.

Nem panaszképpen mondja: az elmúlt négy évben megháromszorozódott az ide kerülő gépjárművek száma, amely 1976-ban még csak 419, 1979-ben viszont már 1274 volt.

A véglegesen elhagyott, a tárolási díjat felemésztő és a bíróság által jogerősen elkobzott gépkocsikat a Merkur-vállalaton keresztül értékesítik azt követően, hogy a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium, az Állami Biztosító, valamint a Vám- és Pénzügyőrség képviseletében eljáró háromtagú bizottság megállapítja a szóban forgó autó legalacsonyabb árát.

Teljes mértékben egy „hullámhosszra" hangolódtunk a főhadnaggyal, amikor az országúti „hiénákról" beszélt. Azokról a lesipuskás tolvajokról, akik a baleset vagy műszaki hiba miatt órákig, sokszor azonban huzamosabb ideig őrizetlenül hagyott autókat fosztogatják. Az efféle szarkák elrettentéséül jegyeztem fel egy történetet. Azt ugyanis, amelynek tolvaj szereplőjét akkor érte utol az igazságszolgáltatás „ökle", amikor már abban a hiszemben leledzett, hogy bottal üthetik a nyomát. Ökelme egy karambolozott külföldi kocsi sebességváltóját tulajdonította el a sötétség leple alatt.

Azzal is teljes mértékben egyetértünk Hohmann főhadnaggyal, hogy az autós „hiénák" leleplezése valamennyi becsületes autós és az apostolok lován járó gyalogember közös érdeke.

Miközben egy autóroncsnál állva hitetlenkedve hallgattam a főhadnagyot arról, hogy az ominózus személyautó 120-as sebességgel vágódott utasaival egy villanyoszlopnak, mégsem kellett kihívni a hullaszállítókat, éppen újabb rakománnyal „gazdagította" a gépjárműtelep készletét a Fősped autómentő-szolgálata.

Megtudtuk: amíg a Fősped a budapesti, a Volán-vállalatok vidéki viszonylatban végzik a Vám- és Pénzügyőrséggel kötött szerződésük alapján ezt a begyűjtő munkát.

A madarak pecsétjei is azt bizonyítják, hogy régi vendég a sokfeliratos kocsi



Szörnyűlködve bámultuk azt az Opel Mantát, amelyet egy olyan Lada nyársalt fel, amelynek volánja mögött ekkor már egy halott férfi ült. Szívszélhűdés végzett vele, s a kormányozhatatlanná vált autó az úttest másik oldalán szabályosan haladó Opel orrának vágódott.

— Szerencsére az Opel vezetője nem halt meg — nyugtatott meg bennünket Hohmann főhadnagy, s mi alig merjük elhinni, hogy egy ilyen ütközést valaki megússzon élve.

De itt van egy másik Opel, egy Commodore típus roncsa. Ez a kocsi a hátára bukfencezve kezdte felszántani az utat, majd pedig az árkot. A fényképről úgy tűnik, mintha vászontetős cabrioletként hagyta volna el a gyárat, pedig eredetileg fémtetős, csukott coupé volt. Szinte hihetetlen, hogy utasa könnyű sérüléssel úszhatta meg ezt a borulást.

Fortuna kegyeltjei közé sorolom azt a négy külföldi férfiút is, akiket több mint 100 km-es sebességgel repített egy betonoszlopnak az Árpád-hídon a Ford Granada, s mégis élve maradtak...

Két meseautót is szemügyre vehettünk. Egy kuvaiti üzletember Cadillacjét és egy másik külföldi úr Lincoln Continentálját. Azért hagyták itt megőrzésre, hogy amíg hazájuktól távol vannak, mesés értékű országúti cirkálójukat nehogy ellopja vagy megrongálja valaki.

Mázsánként és naponként 10 forint a raktározási díj, ami a Cadillac és a Lincoln Continental esetében mintegy napi 180—200 forintot tesz ki. Ez bagatell összeg, s ráadásul adócsökkentő kiadásnak is számít.

A maximális raktározási idő 36 hónap, legfeljebb azonban addig tarthat, amíg az őrizendő gépkocsi értéke fedezi a kifizetendő összeget.

Ilyesféle Cadillacet használnak a jobbfajta gengszterek a Kojak-filmekben — jut eszembe közben —, s nem tagadom, szívesen beleülnék, akár csak néhány vidéki riportút erejéig is. A végsebességét ki sem merem mondani, s lám, ilyen luxus is létezik: a vezetői és a hátsó ülés hermetikusan elzárható egymástól a gombnyomásra működő üvegfallal.

A piros hobbiautót, amelynek karosszériája műanyagból készült, „hűtlenül" elhagyta tulajdonosa azt követően, hogy karambolozott vele.

Éppúgy, mint a 7075 LT 78 forgalmi rendszámú Bedforddal hozzánk láto-





gató francia fiatalok is, az ép bőrrel megúszott baleset után lemondtak a roncsról.

S ami a „hűtlenség" és a nemtörődömség teteje: már hetek óta itt őriznek egy holland kamiont is, amelynek a differenciálműve ment tönkre.

— Milyen érzés átvenni olyan roncskocsikat, amelyek halálba vitték utasaikat? — kérdem a főhadnagytól.

— Ezt a látványt nem lehet megszokni, de még ennél is elszomorítóbb az elhunytak hozzátartozóival találkozni.

Többen közülük szinte tűvé teszik az összeroncsolódott és olykor a „hiénák" által kifosztott gépkocsit abban a reményben, hogy legalább egy hajszálat, ruhadarabot vagy másféle fétist találnak, amely holt szerettükre emlékezteti őket.

Nekem is könnyes lett a szemem, amikor az Ács térségében karambolozott jugoszláv személyautó áldozatainak (apa és három gyermeke) rokonait kellett fogadnom, s végignéznem a „halálautó" körül végzett rituális szertartást.

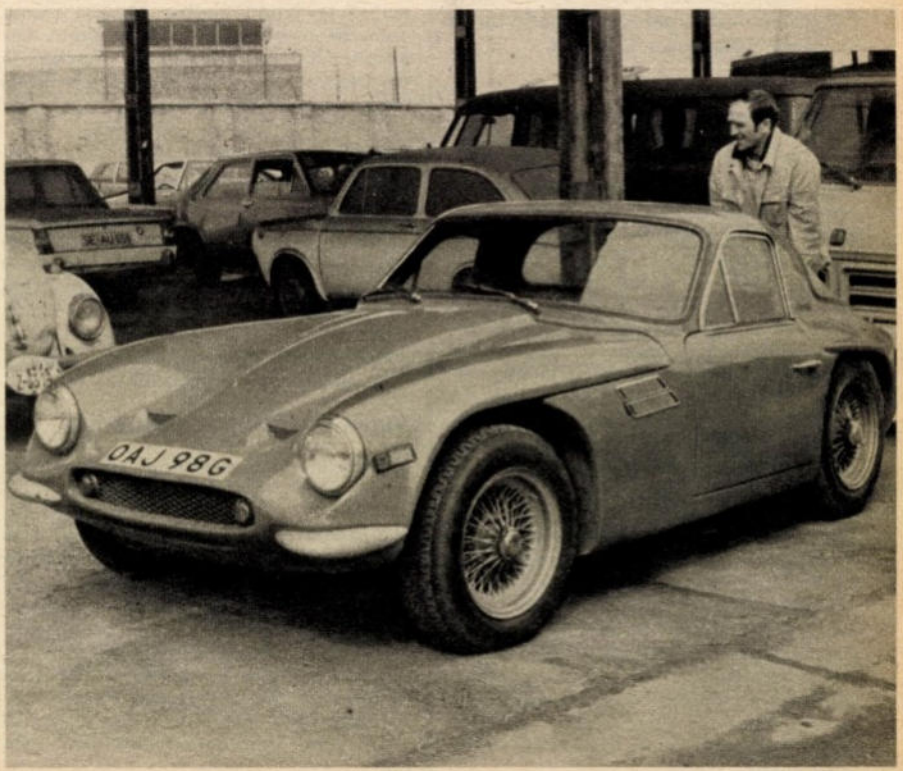
— Ha a munkakörével összefüggésben kívánhatna valamit, mi lenne az?

— Azt, hogy soha ne kelljen olyan kocsit fogadnunk, amely emberi vértől piroslik. S ehhez talán csak az kellene, hogy aki volán mögé ül, jobban vigyázzon magára és másokra!

MARTINKÓ KÁROLY

(Fotó: Geleta Pál)

Eredetileg csukott, fémtetős autó volt ez a Commodore. Az angol TVR sportkocsi viszont műanyagkarosszériás, de hát nem is karambol miatt került erre a telepre



A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt"

vetélkedő megyei versenyének tesztkérdései közül több alkalommal is hármat-hármat nyilvánosságra hozunk, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg. Tesztkérdések jelentek meg a 9. és 10. lapszámunkban.
A tesztkérdésekre a választ a megyei verseny értékelőlapján a 18., 19. és 20. számok után a betűk „X" jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A válaszlehetőségek között több is lehet helyes.
A június 10. után megrendezésre kerülő megyei vagy területi versenyeken a 9., 10., vagy 11. lapszámban megjelent tesztkérdésekre kell válaszolni, ezért a meghívott versenyzők – gyalogos és kerékpáros kategória kivételével – a három Autó–Motort hozzák magukkal, mert csak úgy tudnak a 10–10 pontot érő kérdésekre válaszolni.

18. **Függ-e a fékút hossza a gépkocsi sebességétől?**
   a) Igen, a fékút a sebesség növekedésével azonos mértékben növekszik.
   b) Igen, a fékút a sebesség növekedésével négyzetes arányban növekszik.
   c) Igen, a fékút a sebesség növekedésével kis mértékben növekszik.

19. **Csak jobbról szabad kikerülni . . .**
   a) a figyelmeztető jelzést használó járművet.
   b) azt a járművet, amely a balra kanyarodási szándékot irányjelzéssel jelzi, és az úttesten a bekanyarodási szabályoknak megfelelően helyezkedik el.
   c) azt a villamost, amely az úttest közepén – egyirányú úton az úttest bal oldalán – levő pályán áll, ha egyéb feltételek biztosítva vannak.

20. **Hogyan kell elhelyezni a rakományt a járművön?**
   a) a személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse.
   b) ne akadályozza a forgalom többi résztvevőit a jármű fényjelző berendezéseinek észlelésében.
   c) úgy legyen rögzítve, hogy el ne csússzék, le ne essék, le ne szóródjék, ki ne ömöljék.

KEVESEBB MINT TÍZ ÉV ALATT

elkészülhet a La Manche-csatorna alatti alagút, ha magánkölcsönökből és az EGK segítségével sikerül előteremteni 820 millió font sterlinget – fejtette ki az angol államvasutak elnöke.

AZ AFIT 1. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALATNÁL

több mint tízéves hagyománya van az energiamegtakarítást elősegítő porlasztó- és dízeladagoló-beállításnak, valamint javításnak. 1970-től a Budapest XIII. ker., Kassák Lajos utcában működik az a részleg, amely valamennyi benzin- és dízelüzemű gépjármű fogyasztásmérését, valamint beállítását vállalja. A javítást eredeti gyári alkatrészek felhasználásával végzik, de esetenként – a gyári beállításokhoz képest – kisebb átalakításokra is sor kerül. A szakemberek gyakorlattal és típusismerettel rendelkeznek, így szakterületükön újításokkal is elősegítik az energiamegtakarítási célkitűzések megvalósulását. A beállítást futáspróba, majd újbóli fogyasztásmérés követi. Az eredményeket a megrendelővel „Fogyasztásmérési-lap"-on közlik. A vállalat dolgozói mindent elkövetnek annak érdekében, hogy a távozó gépkocsik a környezetet minél kisebb mértékben szennyezzék, és az egyre drágább üzemanyagot a legkedvezőbben hasznosíthassák.

DÁNIA

a következő három évben évi 1 millió tonna olajat vesz közvetlenül Szaúd-Arábiától. A most aláírt szerződés június 1-én lépett életbe, eszerint Dánia napi 20 ezer barrel szaúdi olajat importál, a teljes fogyasztás mintegy 6 százalékát. A szerződést a hivatalos szaúdi áron kötötték meg.

120 KAMERA FIGYELI MAJD BUDAPEST KÖZLEKEDÉSÉT,

ha létrejön az a tervezett forgalomirányítás, amelynek első ütemében a Tanács körút, a József Attila utca és a Roosevelt tér, másrészt az Erzsébet-híd és a Gellért tér irányába tartó forgalomról adnak majd képet az oszlopokra szerelt kamerák. Az első lépcsőben 30 kamerát helyeznek el.

ÚJABB MENNYISÉGI REKORDOT

állított fel a japán autóipar: a március 31-én véget ért pénzügyi évben a távol-keleti szigetország autógyárai 10 066 000 autót gyártottak. Ez az első eset – mutat rá a japán autógyártók szövetségének jelentése –, hogy az évi termelés meghaladta a tízmillió darabot. A múlt évi növekedés az egy évvel korábbi helyzethez képest 12,5 százalék. Az idén márciusban 922 ezer autó került le a szalagokról, 1,1 százalékkal több, mint februárban, és 15,2 százalékkal több, mint 1979 márciusában.

SEKANINA OSZTRÁK ÉPÍTÉSÜGYI MINISZTER

ismertette az autópálya-építés középtávú, 1983–1987-re szóló tervét, amely szerint 157 kilométer hosszú új autópályát építenek a már épülő és a már eddig előirányzott szakaszokon felül. Jelenleg Ausztriában 868,8 kilométer autópálya áll a forgalom rendelkezésére, és 298,8 méteres szakasz építése már folyamatban van. A közlekedésfejlesztési program eredetileg 46 kilométer új autópálya építését irányozta elő. Az új elképzelések szerint azonban 1985-ig az osztrák autópályák hossza elérné az 1210 kilométert, 1987-ig pedig az 1370 kilométert.

HAT NAGY NYUGAT-EURÓPAI AUTÓGYÁR

közös kutatási bizottságot hoz létre, amelynek legfontosabb feladata lesz, hogy megakadályozza a párhuzamos fejlesztést és érvényesítse az egyes tagvállalatoknál elért műszaki fejlesztési eredményeket. A megállapodás résztvevői: a Renault, Peugeot–Citroën, a British Leyland, a Volkswagen, a Volvo és a Fiat.

HOL LEHET PARKOLNI VARSÓBAN?

Ez a kérdés egyre több varsói lakost foglalkoztat. Jelenleg ugyanis 290 ezer gépkocsit tartanak nyilván, ebből 206 ezer személyautót. Ugyanakkor alig 62 ezer parkolóhely áll rendelkezésre. Így azután az autótulajdonosok nagy része a járda mellett, járdán, vagy az udvarokban keres helyet. Legnehezebb Varsó belvárosában parkolni. Így azután új parkolóhelyek építésén kívül, a fizetőparkolók számának növelésére törekszenek. A vizsgálatok kimutatták, hogy az egyik fizetőparkolóban, a parkolóautomaták bevezetését követően, az egy órán túl parkoló autók százalékos aránya 70-ről 17 százalékra csökkent. Javaslat született a belváros körüli parkolóhelyek létrehozására is, valamint a 2,5 tonnát meghaladó járműveknek a város központjából való kitiltására.

RENDELET

jelent meg a saját gépjárművel történő belföldi hivatalos kiküldetésért járó költségtérítésről. A 9/1980. (V. 1.) MüM számú rendelet a Magyar Közlöny 31. számában jelent meg azzal a közleménnyel együtt, amely május 1-től a következőkben állapítja meg a térítési díjakat: személykocsi 3,30 Ft/km, motorkerékpár 50 cm^3-ig 0,60, 51–125 cm^3-ig 0,75, 126–350 cm^3-ig 0,90, 350 cm^3-nél nagyobb motorok használatáért pedig 1,30 Ft/km. Az átalányokat ismételten felül kell vizsgálni, és újra meg kell állapítani.

A „VEZESS BALESET NÉLKÜL"

mozgalomban részt vevő hivatásos gépjárművezetők közül idén is kitüntetésben részesülhetnek azok, akik közületi járművel 250, 500, 750 ezer, illetve 1 millió, 1 250 000 és 1 500 000 kilométert teljesítettek saját hibás személyi sérüléses baleset, illetve 3000 forintot meghaladó károkozás nélkül. Azokat a vezetőket, akik a feltételeknek megfelelnek, június 15-ig lehet felterjeszteni a főhatóságokhoz, illetve a felügyeleti szervhez.

CSAK ÜZEMANYAGJEGYRE

adnak üzemanyagot az NDK-ban közlekedő külföldi rendszámú személykocsik részére. A magyar turisták érvényes útlevéllel forintért vásárolhatnak talonokat az Ibusz-irodákban és az OTP-fiókokban. Ugyanezeken a helyeken a felhasználatlan talonok visszaválthatók. Az üzemanyagért annyit kell fizetni, amennyibe az Magyarországon kerül. Rendkívüli esetekben egyes kijelölt NDK-határátkelőhelyeken is beszerezhetők az üzemanyag-talonok márkáért.

LONDONBAN

rendezték meg a 18. Nemzetközi Iskola Kupa és az 5. Ifjúsági Közlekedésbiztonsági Kupa kerékpáros, illetve segédmotoros vetélkedőjét, amelyen húsz ország fiataljai vettek részt. A 10–14 évesek versenyében a magyar kerékpáros csapat lett a második, segédmotorosaink pedig a negyedik helyet szerezték meg. Az egyéni kerékpáros gyakorlati és elméleti versenyen a Nógrád megyei Balkó Andrea az ötödik lett, az ugyancsak nógrádi Lipták Gyula pedig a hatodik helyen végzett a segédmotorosok között.

VETERÁNAUTÓ ÉS -MOTORTALÁLKOZÓT

rendeznek Csongrádon augusztus 2–10. között. A 120 kilométeres megbízhatósági próba mellett nyomkereső és ügyességi verseny is vár az indulókra. Részvételi díj személyenként 700 Ft, járművenként 60 forint. Az összeget piros színű postai átutalási csekken lehet befizetni az Autóklub csongrádi csoportjának címére: Csongrád, Dózsa Gy. tér 14. 6640. A jelentkezési lapot a befizetést igazoló szelvénnyel június 25-ig fogadják el a rendezők.

A tévénézők figyelmébe

Júniusi műsorok.

4. szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan! A közlekedési jelzőlámpák rendszere

6. péntek, 17.55: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 19.20.

11. szerda, 10.00: Stop! Közlekedj okosan! Előzés és kikerülés kerékpárral

18. szerda, 9.45: Stop! Közlekedj okosan! A kerékpáros közlekedés legfontosabb szabályai

20. péntek, 16.10: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 18.10.



Már hagyományossá vált, hogy nyár elején a Lada-tulajdonosok Veszprémben, a 8-as főút 48. kilométerkövénél adnak egymásnak randevút. Mint azt a résztvevők, az ügyességizők, az érdeklődők száma is mutatja: évről évre sikeresebb ez a rendezvény. Mind több autótulajdonost érdekel, mit tud a Lada a szlalompályán, milyen újdonságokkal jelentkezik a Bakony Művek, milyen szolgáltatásokat adnak a rendező vállalatok.

Idén június 15-én rendezik meg a Lada-találkozót. A rendezők több ezer érdeklődővel számolnak. A Bakony Művek új termékeit a helyszínen szerelik be díjmentesen. Az értékes díjakkal jutalmazott ügyességi verseny mellett az AFIT szellemi totót is rendez. Az AUTÓKER veszprémi üzlete szombaton és vasárnap is nyitva tart, készletét úgy alakította, hogy autós slágercikkek is kaphatók legyenek.



A Volán Tröszt és a MUOSZ közlekedési szakosztályának közös rendezésében tartották meg a XI. Volán Riporter Autótúrát. A versenyzőknek 120 kilométeres távon kellett bizonyítaniuk rátermettségüket és Kresz-ismeretüket

(Szabó Sándor felvétele)



Álruhás Góliát ez a Honda „Dax", amely ugyan mofácska, igaz, OHC szelepvezérlésű, de azért motor a kerekén, hiszen a – távol levő – gazdáját felhozta túlméretű nyergében a visegrádi Fellegvárhoz. De nemcsak teljesítményben „felnőtt" ez a Dax, hanem a felszereltségében is: tükrök, irányjelzők, kürtök sokasodnak rajta, de még antennája is van, ami arra enged következtetni, hogy a Gazda zenekedvelő . . .!?

Autósoknak

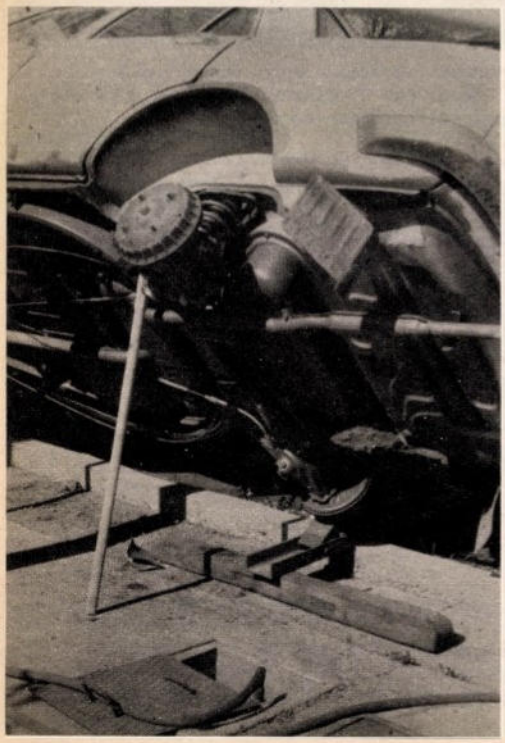
A moszkvai olimpiára utazván

nem árt tudni, hogy a Szovjetunióban nincs általánosan kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás. Ebből következően a több ezer kilométeres kirándulásra vállalkozó autósok talán nem tartják reklámnak, ha azt mondjuk, hogy casco nélkül ne vágjanak neki az útnak. Induljunk ki tehát abból, hogy a magyar autós kárt szenvedett és vétlen. Okvetlenül megszívlelendő tanács, hogy feltétlenül hívjon rendőrt, és az összeütközés körülményeiről készíttessen jegyzőkönyvet. Miután ez megtörtént, a balesetet jelentse be valamelyik INGOSSTRAKH, GOSSTRAKH vagy INTOURIST irodában. Az összes létező kárról (gépjármű, ingóság, vontatási költség, egyéb kiadások) készüljön jegyzőkönyv, a költségeket pedig számlával kell bizonyítani. Ezek nélkül ugyanis nem lehet érvényesíteni a kárt. Ügyeljenek arra az autósok, hogy ha a károkozó például felajánlja a részleges teljesítést – kikalapálják a sérülést, ideiglenesen mozgásképessé teszik a kocsit – írásban rögzítsék, hogy nem teljes kártérítés történt. Előfordult ugyanis, hogy a másik fél annak tekintette a javítást, éppen a magyar autós nyilatkozatára hivatkozva. Nagyon ügyeljünk arra, hogy csak olyan szöveget írjunk alá, amit értünk. A biztosító csak akkor tud segítséget nyújtani – ezt viszont a magyar autós vétlensége esetén is megteszi – ha ügyfelének cascója van. A már elmondott tanácsokon túl, ha például mozgásképtelen az autó, azt javasoljuk, hogy az INGOSSTRAKH-on keresztül telefonon vagy telexen értesítse az Állami Biztosítót, és közölje kocsijának pontos megtalálási helyét. Ez utóbbit külön hangsúlyoznánk, hogy miért, azt talán egy példával tudjuk a legjobban érzékeltetni.

Az Állami Biztosítónál mesélték: „Egyik ügyfelünk bejelentette, hogy mozgásképtelen kocsiját Rosztovban hagyta. Rosztov tudomásunk szerint Moszkvától északra van. Csak utóbb, közvetlen a roncs hazaszállítására indított akciónk előtt derült ki, hogy a Don melletti Rosztovról van szó – a kettő között több ezer kilométer a távolság. És még annyit, hogy csak az Urálon innen legalább három Rosztov található. A Szovjetunióból a roncs hazaszállítása rendkívül drága, és igen nehéz szállítóeszközt szerezni. Ez azonban semmiképpen nem jelenti azt, hogy cascós ügyfelünk maga döntsön a gépjármű sorsáról. Az esetleges szovjetunióbeli értékesítés egyébként teljesen értelmetlen, mert a roncskocsiknak szinte jelképes áruk van."

– K –

Alapos tavaszi karbantartáson



esett át a képen látható Wartburg. Tulajdonosa – a törökbálinti Kisfaludy Sándor utcában – a házilag készített billentő szerkezet segítségével könnyen hozzá tudott férni az alváz, a kocsiszekrény fenéklemeze, a sárvédők és a futómű legeldugottabb részeihez, amelyek még a szerelőaknából is nehezen érhetők el.

A szomszédos Csehszlovákia autósboltjaiban, nagyobb áruházaiban, olcsó áron hasonló, gyárilag készített billentő szerkezetet lehet vásárolni az összes szocialista gyártmányú személyautóhoz. Annyiban különbözik a képünkön látható egyszerű szerkezettől, hogy ívelt szántalpán, egyszerű, de erős kitámasztásával egészen 110 fokos dőlésig biztonságosabbá teszi a billentést. (A szóban forgó Wartburg egyébként – a felvételen nem látható – két másik helyen vascsővel is ki volt támasztva.)

A hazai iparnak is érdemes lenne az egyszerűen gyártható, igen hasznos gépkocsibillentőre felfigyelnie.

Kép és szöveg: **Kratochwill Balázs**

*

Nemcsak felfigyelnie, hanem gyártania! Számos alkalommal mutattunk be praktikus fordítószerkezeteket, szorgalmazva azok gyártását. Vajmi kevés történt ez ügyben! Pedig egy kitűnő, biztonságos autófordító a házilagos javításokkor nélkülözhetetlen.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR
1980. május 30-án

DACIA (Budapest)	3 124*
DACIA (Debrecen)	1 064*
LADA 1200 (Budapest)	3 069*
LADA 1200 (Debrecen)	2 820*
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	2 829*
LADA 1300 (Debrecen)	2 433*
LADA 1500 (Budapest)	1 775*
LADA 1500 (Debrecen)	2 642*
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	9 484
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	646*
SKODA 105—S (Budapest)	630*
SKODA 105—S (Debrecen)	4 544
SKODA 105—S (Győr)	593*
SKODA 120—L (Budapest)	511*
SKODA 120—L (Debrecen)	306*
SKODA 120—L (Győr)	615*
TRABANT Lim. (Budapest)	1 165*
TRABANT Lim. (Debrecen)	361*
TRABANT Lim. (Győr)	10 963
TRABANT Spec. (Bpest)	1 753*
TRABANT Spec. (Debr.)	533*
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 941
TRABANT Kombi (Győr)	1 800
TRABANT Hycomat	9 785
WARTBURG Lim.	19 531
WARTBURG Lim (tolót.)	4 906
WARTBURG de Luxe	28 713
WARTBURG de Luxe (tt.)	6 529
WARTBURG Tourist	10 371
ZAPOROZSEC	30 570

* Új sorszám.

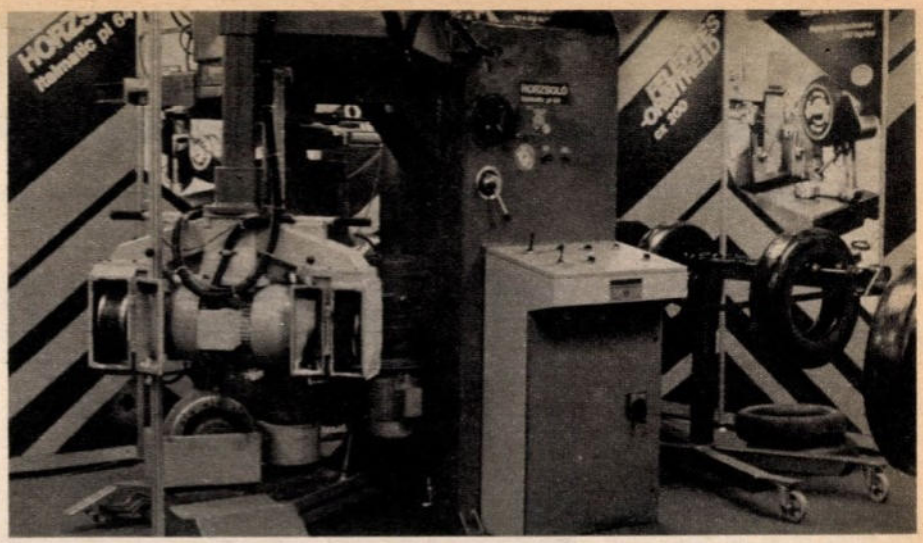
Az Autókertől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 755, a sátras utánfutóé: 1508.



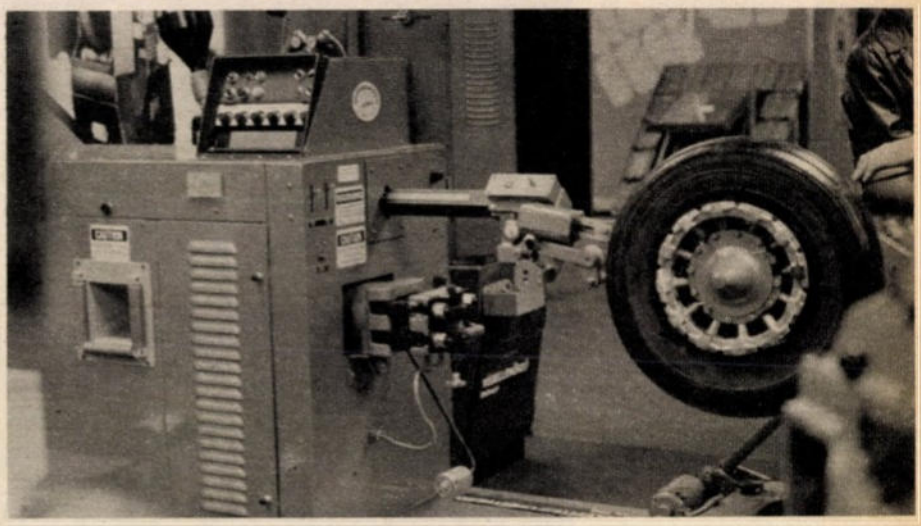
A GYÖNGYÖSI AUTÓ ÉS MOTORKERÉKPÁR SZÖVETKEZET

mintegy 3 millió forintos költséggel modern autómosót létesített. A korszerű, Csepel Művek által gyártott GMS–205 felső- és alsómosó, valamint szárító berendezés óránként 47 darab személy- és kisteherautó karcolásmentes tisztítását teszi lehetővé.

FUTÓ-ZÁS — KOR-SZERŰEN



A lefutott abroncs futófelületéről eltávolítják a még rajta levő gumit. A pormentesen működő gép környezetvédelmi szempontból is tökéletes



Ez a gép látja el új futófelülettel az abroncsot



Korszerű, Michelin mintázat készül a futózott felületre e prés segítségével

(FAVIS PETER felvételei)

Hever úton-útfélen, padláson, pincében, az ötletesek virágtartót és gyermekhintát készítenek belőle, csak amire hivatott lenne, arra nem használják. Hogy miről van szó? A lefutott gumiabroncsokról.

Évek hosszú során történtek kísérletek a megkopott abroncsok felújítására. A kezdeti nagy lelkesedés után azonban minden abba maradt. Hogy milyen tetemes kár keletkezett eddig, arról jobb nem beszélni, hiszen gumiabroncsaink java része importból származik. Lépni kellett egyet – bár elég későn –, hogy a sok százezer eldobált, hasznavehetetlen köpeny ne vesszen kárba.

Ez vezette a TSZKER-t meg a TAURUS-t akkor, amikor olasz és amerikai gépek vásárlása mellett döntött a hazai korszerű futózás létrehozására.

Az Agromasexpo '80 kiállítás egyik szenzációja volt a futózási technológia bemutatása. A felújított köpenyek teljesítménye eléri az újak futási teljesítményét, ugyanakkor a futózás költsége az új abroncs árának csupán 40 százaléka. Az első félévben Óbudán és Szőnyben, az év végéig további négy helyen tervezik a gumik felújítását.

Mivel a gumiabroncsok újrafutózása nagy érdeklődésre tarthat számot, ezért a két üzem működésbe lépését követően részletesen beszámolunk a futóztatás lehetőségeiről, a várható árakról és más egyebekről.

(–lovász–)

Ismerd meg hazádat!

243

Idegenvezető: TÜRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

A Jeli-arborétum

Kámnál — ahol a 87-es, Szombathely felé vezető út ágazik ki a 8. sz. főútvonalból — tábla jelzi az újonnan „felfedezett", s minden évben egyre több látogatót vonzó Jeli-arborétumba vezető utat. A 8-as sz. főútvonaltól ugyancsak portalanított út vezet a tőle 3,5 km távolságra fekvő „természet szigetére". A 75 hektár területet elfoglaló Jeli-arborétum viszonylag fiatal eredetű. Nem az évszázados fák vonzzák tehát ide a turistákat, országjárókat, hanem a csupán szerény múlttal rendelkező, de ugyanakkor roppant szakszerűen telepített természetvédelmi terület. Megalkotását, vagyis a különböző fajok meghonosítását csupán a 20-as években kezdte meg dr. Ambrózy-Migazzi István (1869-től 1933-ig élt) dendrológus. Munkássága maradandó értékeket hagyott az utókornak. A telepítés vonzerejét mi is éppen a fiatalságában, az üdeségében rejlő különleges adottságai miatt véltük felfedezni.



Az arborétum előtti hangulatos pihenő

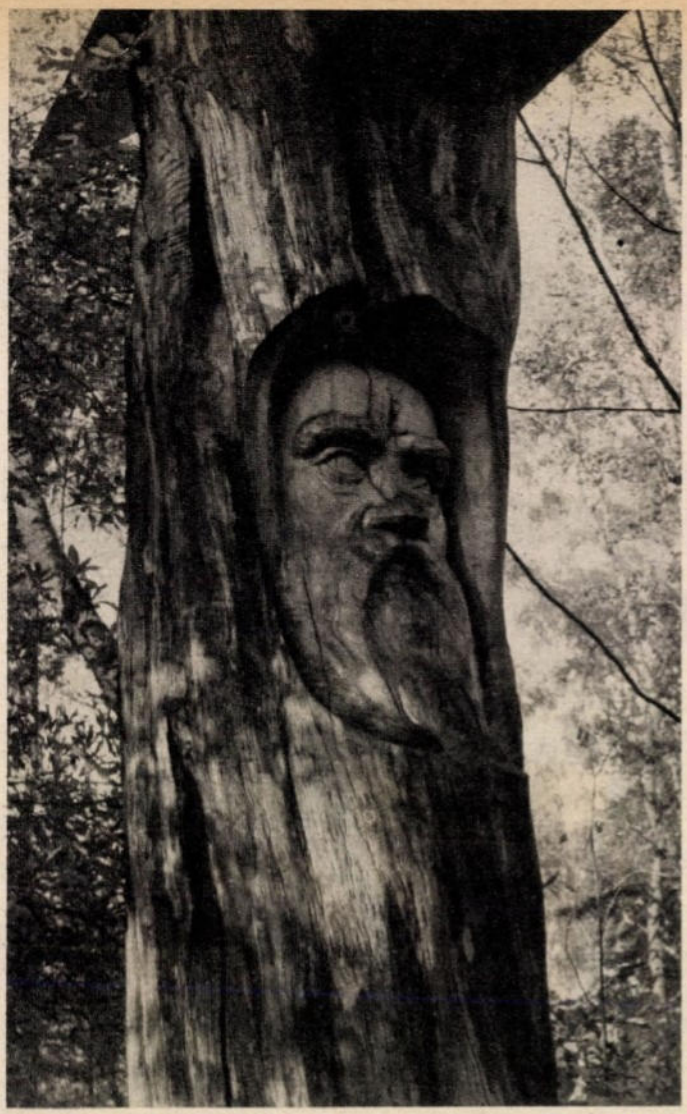


A természet szigete

Miben is rejlik e terület folyvást növekvő varázsereje?

Jeli szavunk családnévből származik, s a hálás szó jelentéstartalmára válik visszavezetni.

A ma Jeli-arborétum elnevezéssel ismert botanikus kertet 1926-ban dr. Ambrózy-Migazzi István hozta létre, aki az első világháborút követően Vas megyében telepedett le. Eredeti tervét 1933-ban bekövetkezett



Vadkörtefába faragott Ambrózy-portré



A természet szigetén — az általa alkotott környezetben — helyezték Ambrózy-Migazzi Istvánt örök nyugalomra



A parkövezet a Jeli-arborétumban

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

halála miatt — teljes egészében sajnos nem tudta megvalósítani. A kert mellett temettette el magát abban a reményben, hogy az általa megkezdett munkát rokonai majd folytatni fogják. Rosszul számított. Halála után a kert több mint negyedszázadon keresztül elvadult, és már-már a teljes pusztulás fenyegette. Végül is, rendkívüli értékét felismerve, a sárvári, majd a szombathelyi Állami Erdőgazdaság kezelésébe kerülve éledt fel ismét, és lett mindenkié ez a valóban továbbfejlesztést érdemlő, s párját ritkító botanikus kert, amely négy nagy egységre oszlik.

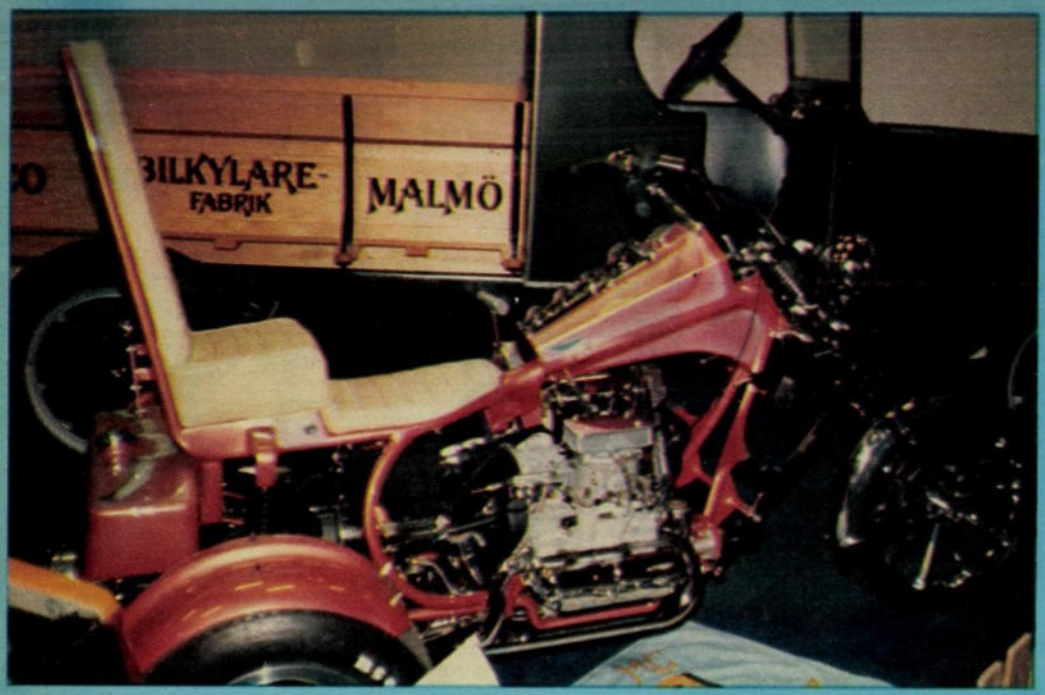
Az első rész az Ambrózy által telepített parkövezet, amely mindjárt a főbejárat utáni fenyő-, erika-, s nyírfagyűjteményt foglalja magába. Az első részt — a varázsos hangulatú Ambrózy-kertet — fehér törzsű nyírek közt sötétzöld borókák, kínai borbolyák, balkáni babérmeggy, a májusban virágpompába öltöző sokszínű és illatos rododendronok tömegével — teszi kedvessé és oly meghitté. A nagy elől tiszteletére — születésének századik évfordulójára (1969) — e kedves kert egyik szegletében emléket állítottak. A gránit alapzaton levő vadkörtefa-rönk felső részébe faragott Ambrózy-portré jóságos tekintetével jutalmazza meg az idelátogatókat.

A második rész az úgynevezett fenyőövezet, a fekete, a sima és az erdei fenyők ligetei, a rododendronok és az örökzöld cserjék társaságában. Ezt követi az erdészet völgyében levő csemetekert.

A harmadik rész a tájövezet nevet viseli. Itt a földrajzi — a Jeli-arborétummal azonos — övezetnek megfelelő faállomány található — például 50-féle fenyő — Észak-Amerikából, Japánból, Ázsiából és természetesen Európából.

A negyedik nagy egység az úgynevezett „hét forrás" környéke, erekkel, forrásokkal, patakokkal, tőzeges-mohás, lápos részekkel. A kert egyik különösen nevezetes növénye — a rovarfogó, kerek levelű harmatfű — is itt található. Sok ciklámenben is gyönyörködhetünk az óriások erdejének is nevezett részen, a mammutfenyő, valamint az óriástuja árnyékában. A patakokat hangulatos kis pallóhidak ívelik át. A források tiszta vize, a szalonnasütésre kialakított helyek, a farönkökből készített padok és asztalok, valamint az „esőbeálló" épületek az ide látogató vendégek kényelmét is szolgálják.

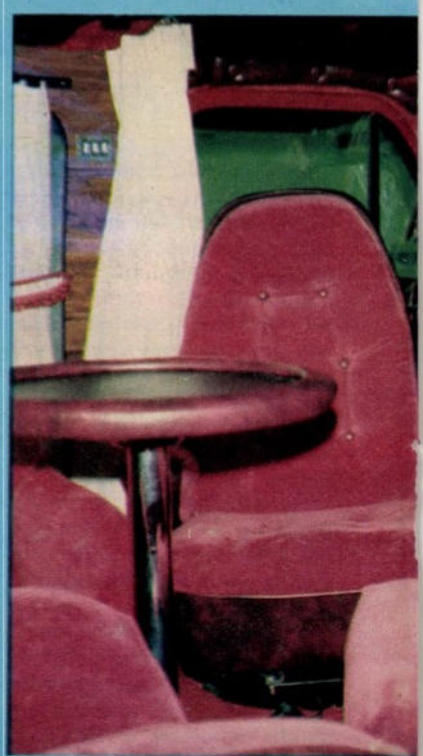
A botanikus kert május 1-től június 30-ig naponta tart nyitva. Április 1-től május 1-ig és július 1-től október 31-ig pedig szombatonként és vasárnaponként 8-tól 17 óráig. Az arborétum főbejáratával szemben tágas parkolóhelyet, büfét, labdajátékokra alkalmas területet, gyermekjátszóteret és szalonnasütési lehetőséget is találunk.



Moto

Egy kis túlzással azt kell mondanom, hogy a svédek "Motor 80" feliratos malmői kiállítása inkább a szemnek és a pénztárcának, mintsem az értelemnek szól. Csupán a belépő ára öt dollárnak felelt meg, de a kíváncsiság és a motoros járművek szeretete most is ide csábította a népet, főként az ifjúságot, de kortól függetlenül a komoly szakembereket is. Igaz, volt bőven látnivaló, főként sok-sok autófelszerelési cikk, de a szép veteránkocsiktól a Bertone által tervezett, a jövőt sejtető Sibilo csodaautóig számos különlegességet sikerült a csarnokokba gyűjteni. Kezdjük mindjárt a Tribyke nevű háromkerekűvel – amely mögött egy ősi, Malmőben használt teherautó látható. Nos, erről a háromkerekű furcsaságról csak annyit, hogy a Porsche 912-es sportkocsiból ismert négyhengeres, léghűtéses boxermotort használta fel hozzá építője, aki egyben tulajdonosa is. Az ugyan nem árulta el, hogy hol és milyen sebességgel tud haladni vele, csupán arról beszélt, hogy mennyi munkája, mennyi pénze fekszik ebben az öszvérben. Igaz, akadt itt 4000 lóerős, 100 km-re 135 litert fogyasztó repülőgépmotorral meghajtott négykerekű is, de a Suzuki standján a sériagyártmányok nyergében ülhettek a gyerekek,





hadd kapjanak kedvet. Sőt, még ajándékot, játékot is kaptak, hiszen hamarosan komoly vásárlóként jelentkezhetnek. Ha pedig megunták az egy helyben való motorozást, benézhettek például a svájci Sbarro cég már sok helyen mutogatott, tárgyalóasztalt és foteleket sem nélkülöző, Cadillac alvázra húzott, 2800 kiló önsúlyú, golyóálló ablakokkal is hivalkodó gördülő konferenciajárművébe, amely az általános vélemény szerint még az olajsejkek erszényéhez mérve sem olcsóság. Ugyanezt elmondhatjuk a gyönyörű Rolls Royce Phantom III típusról, amely az 1937-es évi sorozatból való, de sem ezt a példányt, sem a kiállításon látható még 20 híres RR kocsit nem is akarták itt eladni.

A Renault Forma–3 versenygép sem tartozik a mindennapos



r 80

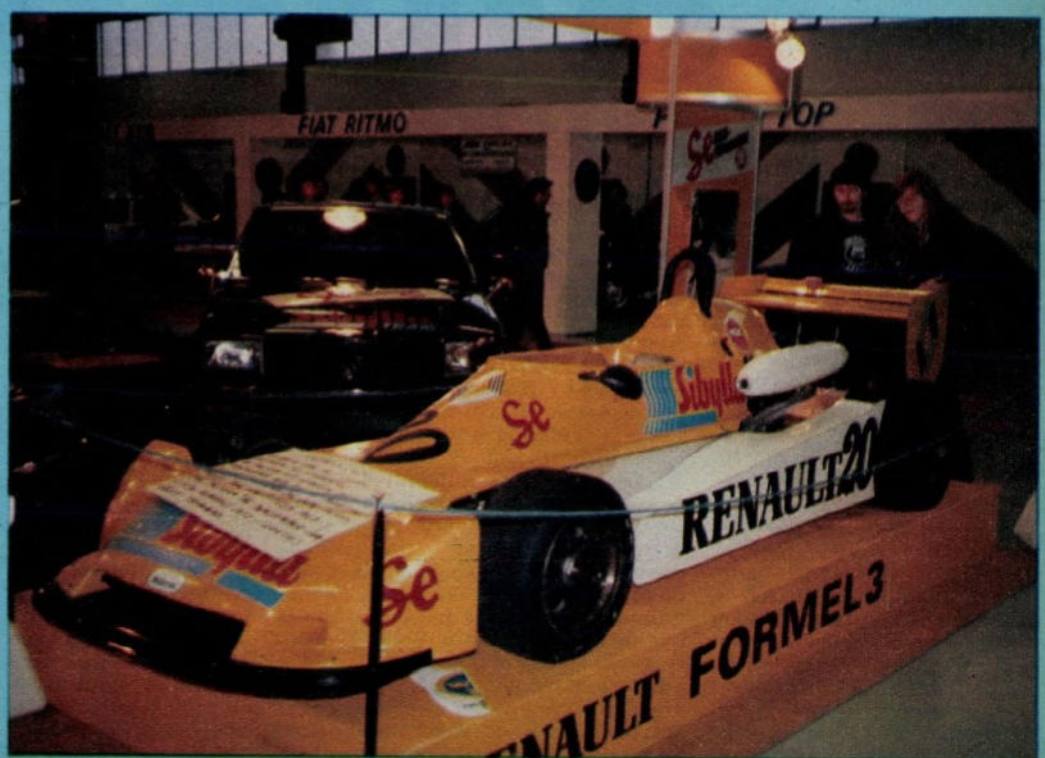
árucikkek közé, de építői mégis azt szeretnék, ha minél több olyan vállalkozóra bukkannának, akik hajlandók futtatni sokat ígérő alkotásukat.

A háromkerekű csodabogártól az egyszerűbb versenykocsiig képekkel is igyekszem bizonyítani, hogy itt valóban főként a kíváncsi szemeknek szólt a Motor 80 címszó alatt megtartott parádé.

R. BAN

(A szerző felvételei)





ECUADORI MOZAIK



Rendőrök motoron és gyalogosan

QUITO

A „reprezentatív autószalon" 2800 méter magasan, az Andok egy nyitott völgyében, nyújtott téglalap formában található. Úgy hívják: Quito. Valahogy így lehetne talán tömören jellemezni Ecuador fővárosának tiszta, rendezett, szervezett közlekedését.

AZT MÉG CSAK ÉRTI az „arra tévedő", hogy a világ szinte valamennyi ismert — kevésbé ismert — autója fut az utakon. Viszont arra bizonyára sajátos módszerük van: miként lehet egy helyen annyi csuda csillogó, vadonatúj benyomást keltő gépkocsit találni. Hiszen a rendszámok — fehér alapon fekete egy betű és öt szám — árulkodnak az életkorról. Az országba néhány évvel ezelőtt került keleti gyártmányok (Polski Fiat, Moszkvics), vagy a matuzsálemi kort megért amerikai monstrumok szintén olyan gondozottak, mint az utóbbi esztendők amerikai, japán, francia autóinak licenc-változatai. Minden bizonnyal, az ecuadoriak szerethetik járműveiket, de hogy némelyeknek pénztárcájukban sem kell kotorászni, az is igaz lehet. Nagyon sok a Mercedes, a Volvo, a BMW, vagy a különböző divatnak hódoló sportkocsi. S esztendőnként — mint elmondták — az év autójából szintén jócskán látni gyönyörű példányokat. Azonban bármennyire sok az elegáns és méregdrága autó Quitóban, többségben vannak a szerényebb árú és külsejű Volkswagenek, Toyoták, Datsunok, vagy éppen a régebbi kiadású amerikai kocsik. Már csak azért is, mert nem mindenki milliomos az alig 700 ezer lakosú fővárosban, és kb. minden harmadik emberre jut egy jármű.

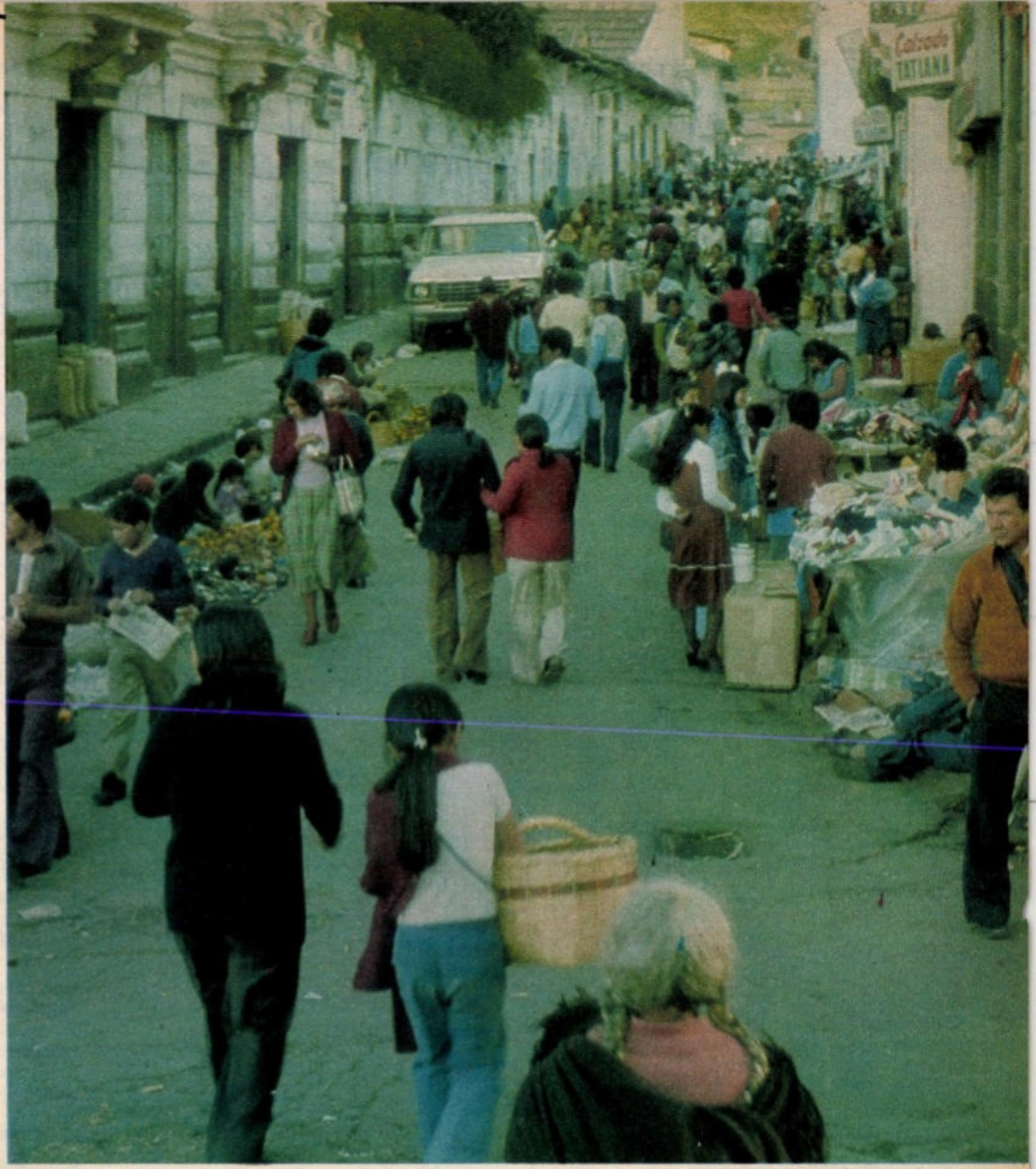
IGEN KEDVELTEK A KÉTKERÉKŰ JÁRGÁNYOK, kiváltképp a Hondák, Yamahák, Suzukik, de szép számmal kerekeznek 1000 köbcentis BMW-kkel, illetve valamelyest kisebb MZ-kkel. S itt — ellentétben például Peruval vagy Kolumbiával — érdekes módon valami tiltja a száguldozást. Lehetséges, hogy a közlekedési szabályokat veszik komolyan? A bukósisak viselete csakis a legközelebbi sarki rendőrig mellőzhető, mint ahogyan megállni, parkolni, megfordulni, előzni, s egyéb olyasmit tenni, melyre szabály van, annak alkalmazásával kell cselekedni. A közlekedési feledékenységet tudniillik rendesen büntetik. Adott esetben a szabálytalankodónak rövidebb-hosszabb ideig meg kell válni jogosítványától, bármennyire is ragaszkodik hozzá.

TELJESSÉGGEL AZONBAN NEM LEHET FELEDNI, hogy Ecuador is félig a déli féltekén van. (Egyébként az egyenlítő képzeletbeli vonalához — letérve a sztrádáról — elég rossz földút vezet. Talán a turisták kedvéért, ugyan nyeljenek már egy kis „földfelezővonalport".) A furcsaságok természetesen csak az idegeneknek szembetűnőek. A helybéliek magától értetődőnek vélik például, hogy az indexet az esős napokra találták ki, mert ugyebár senki sem szereti, ha csuromvizes lesz a bal karja. Néhány néphez hasonlóan, ők is inkább az ablakból hadonászva jelez-

nek. Jelzőtáblák, lámpák ugyan mindenre felhívják a közlekedő figyelmét, a veszélyes kereszteződéseknél azonban ott van az úttesten a 10—20 cm magas beton huppanó, amit itt „nyugvó rendőrnek" neveznek. Máskülönben az „elevenek", vagyis a khakiszínű uniformist, divatos surranót és fehér trópusi sityakot viselő rendőrök egyáltalán nem maradnak nyugton, egy percig sem. Legalábbis, ami a kar- és szájmozgásukat illeti. Folyamatosan irányítanak, rendezkednek, no és fütyürésznek. Persze, nem a saját szórakoztatásukra, hanem a forgalom érdekében, amely csodálatos módon, tökéletesen fedi tartalmát.

ALKONYATKOR EGY KICSIT felélénkül Quito, de csak azért, hogy sötétedés után elcsendesedjen. Tíz órakor pedig — a királypálmákkal, ciprusokkal, fikuszfákkal szegélyezett, gyönyörű és kiváló kétsávos utakon — jószerivel már csak a taxik járnak, melyek viteldíját az utas alkudozási képességéhez méri vezetője.

MARKÓ GABRIELLA



A bevásárlóutcába csak az áruszállító gépkocsik hajthatnak be



A Belvárosban komolyan veszik a szabályokat, parkolni csak a kijelölt helyen szabad

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein május végén értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Dacia	1975	BM	57
Lada 1200	1978	SA	49
Lada 1200	1977	SM	92
Lada 1200	1979	SM	105
Lada 1200	1980	BM	105
Lada 1200 K	1976	BM	52
Lada 1300	1979	SM	104
Lada 1300	1978	BM	92
Lada 1500	1978	SA	87
Lada 1600	1979	BM	131
Moszkvics 412	1973	BM	21
Moszkvics 2140	1978	SM	72
P. Fiat 126	1978	BM	52
P. Fiat 126	1979	SM	62
P. Fiat 1500	1976	SA	34
P. Fiat 1500	1976	SA	43
Skoda 105 S	1977	SM	65
Skoda 105 S	1978	BM	74
Trabant 601 K	1979	SM	61
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Moszkvics 2140	1978	SA	46
P. Fiat 1500	1973	SM	46
P. Fiat 1500	1977	SA	56
Skoda S—100	1977	SA	15
Skoda S—100	1977	SA	22
Skoda 105 S	1979	BM	80
Trabant 601	1972	SM	23
Wartburg 353	1971	SM	30
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200 K	1974	SM	57
Lada 1200 K	1978	SM	93
Lada 1300	1977	BM	95
Lada 1300	1978	SM	93
Lada 1500	1975	SM	59
Lada 1500	1978	SM	94
P. Fiat 1500	1977	SA	59
P. Fiat 1500	1977	BM	63
P. Fiat 1500	1969	SM	22
Skoda 105 S	1977	SM	67
Skoda 105 S	1978	SA	49
GYŐR (Rét u. 27.)			
Audi S 90	1970	BM	25
Lada 1200	1972	SM	46
Lada 1200	1973	SM	44
Lada 1200	1977	SM	76
Lada 1500	1977	SM	94
Skoda S—100	1973	SM	19
Skoda S—100	1974	SM	26
Skoda 105 S	1978	BM	70
Skoda 105 S	1979	SM	75
Trabant 601 K	1974	SA	15
Trabant 601 S	1979	SM	57
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1200	1977	SM	77
Lada 1500	1978	SM	110
Lada 1500	1979	BM	116
P. Fiat 126	1978	BM	54
P. Fiat 1500	1975	SM	37
Skoda 105 S	1977	SM	67
MISKOLC (Lorántffy Zs. u. 49.)			
Lada 1500	1976	SM	66
Moszkvics 412	1975	SM	29
Moszkvics 412	1974	SM	24
P. Fiat 126	1978	SM	65
P. Fiat 1300	1970	SM	25
P. Fiat 1500	1975	SM	37
P. Fiat 1500	1970	SM	18
P. Fiat 1500	1977	SA	52
Skoda S—100	1978	SM	73
Skoda S—100	1975	SM	21
Skoda 110	1973	SM	28
Trabant 601 S	1979	SM	61
Volga M-24	1977	BA	62
Wartburg 353 dL	1978	SM	89
Wartburg 353	1974	SM	44
Wartburg 353 dL TT	1977	SM	66
PÉCS (Fürst Sándor u. 6.)			
Dacia 1300	1977	SM	73
Dacia 1300	1977	SM	79
Lada 1200 K	1973	SM	58
Lada 1200	1972	BM	46
Lada 1200	1973	BM	49
Lada 1300	1978	BM	97
Lada 1500	1977	BM	96
P. Fiat 126	1979	SM	65
P. Fiat 1300	1969	SM	20
P. Fiat 1500	1975	SA	29
P. Fiat 1500	1973	BM	33
P. Fiat 1500	1974	BM	51
Skoda 110	1974	BM	39
Skoda 120 L	1978	BM	78
SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)			
Lada 1200	1977	SA	29
Lada 1200	1979	SM	93
Lada 1300	1979	SM	107
Lada 1300	1978	SM	66
Lada 1200 K	1979	BM	107
P. Fiat 126	1978	SM	60
P. Fiat 126	1977	SM	60
Renault R-16	1971	BM	19
Skoda S—100	1974	BM	36
Skoda 120 L	1979	BM	79
Wartburg 353 dL	1976	SM	68
Wartburg 353 T	1979	BM	105
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)			
Lada 1200 K	1974	SM	37
Moszkvics 2140	1979	SM	90
P. Fiat 1500	1977	SA	46
Skoda 105 S	1977	BM	57
Skoda 105 S	1979	BM	84
Skoda 120 L	1979	SM	86
Volga G-24	1977	SA	56
Wartburg 353	1975	SM	44
Wartburg 353 dL	1978	BM	84
Zaporozsec 968	1978	BM	39
SZOMBATHELY (Zanati út 2.)			
Lada 1200	1973	SM	61
Lada 1200	1975	SA	26
Lada 1200	1977	SA	42
Lada 1200	1976	SA	42
Skoda S—100	1971	SM	18
Skoda 105 S	1977	SM	65

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

A SZABADPIACOKRÓL

A későn jött tavasz nem érződött meg a börzén, mert a szokásos májusi kínálat az idén sem volt kisebb a sok évi átlagnál. Mérsékeltebb a kereslet az utóbbi hónapok árváltozásai miatt, de ez csak a vevők hasznára vált, mert fiatalabb évjáratú, jobban karbantartott kocsikat árulnak. S alkudni mindenütt lehet, rendszerint így jönnek létre az üzletkötések. Ha az egyik vasárnap nem sikerül, a második-harmadik piaci napon csak létrejön a megegyezés. Az eladók is számítanak az alkukra, és már eredetileg 10—15 ezer forinttal többet írnak ki a kocsijukra, mint amennyiért eladnák. Ez ne riasszon meg senkit, mert a használt kocsik kereskedelme virul, azok közt, akik ismerik a „játékszabályokat".

BUDAPEST. Óriási kínálat, kinőtte már a szűk terét ez a börze. Jellemző kínálati árak (alku előtt): Dacia 1300 (UL—ZG) 72—95 ezer forint, Lada 1200 (IH—IM) 42—52, Lada 1200 (IO—UB) 52—62, Lada 1200 (UC—UX) 65—80, Lada 1200 (ZA—ZM) 82—105, Lada 1200 K (ZX) 95, Lada 1300 (ZH—ZI) 87—104, Lada 1500 (UX—ZX) 87—110, Skoda S 100 (IZ—UZ) 38—52, Trabant 601 (CR—IR) 23—35, Trabant 601 (ZA—ZM) 55—70, Trabant 601 K (ZA—ZC) 60—70, Wartburg 353 (IB—IM) 32—40, Wartburg 353 (ZC—ZK) 72—95, VW Golf (ZA) 230 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. Majdnem 200 kocsi eladó. Többségük 5—8 éves Lada 1200-as, de jócskán van Trabant és Wartburg is. Az árak meglehetősen irreálisak, itt érződik legjobban az alkuk előkészülete, mert 15—20 ezer forinttal magasabb árakat írnak ki a reális értéknél.

DEBRECEN. Tekintélyes felhozatalú piac, de csak a makacs alkudozóknak sikerült az üzletkötés. Magyarázatnak szolgáljanak a kínálati árak: Fiat 850 (IF) 30 ezer forint, Lada 1200 (IK—IS) 50, Lada 1500 (UX) 90, Moszkvics 412 (IH) 30, Skoda S 100 (IZ—UR) 40—55, Trabant 601 (IS—UC) 35—40, Wartburg 353 (ID—UK) 45—65 ezer forint.

MISKOLC. Észak-Magyarország legnagyobb börzéjén legalább 500 kocsit kínálnak, de a ZK—ZM rendszámú Lada 1200-asokért 95—100 ezer forintot is szeretnének elkérni. Ez a mohóság okozta azt, hogy a rengeteg eladó kocsiból alig kelt el egy tucat.

SZEGED. Itt is félezer autó eladó. Az érdeklődés gyér, mert sok az öreg, még C rendszámos kocsi. Az újabbak kínálati árai: Dacia 1300 (ZK) 83 ezer forint, Fiat 850 (IF) 28, Moszkvics 412 (IE) 35, Lada 1300 (ZG) 90, Lada 1500 (ZG) 95, P. Fiat 1500 (UD) 70, Skoda S—100 (IZ) 46, Wartburg 353 dL (US) 56 ezer forint.

BNV 1980 tavasz



Arról, hogy május 21–29 között olvasóinknak érdemes ellátogatni a tavaszi Budapesti Nemzetközi Vásárra, időben tudtunk tájékoztatást adni. Most pedig, amikor ez a vásár már bezárta kapuit, mi azzal kezdünk foglalkozni, hogy az őszi kiállítás személyautó- és motorkerékpár-bemutatói számára tervezzük az oldalakat.

Akik a május végi napokban jártak a kőbányai vásárvárosban, a 27 országból érkezett mintegy 1900 kiállító termékei között bizonyára számos olyan újdonságot találtak, amelyekért érdemes volt odamenni. Azt, hogy kinek mi köthette le a figyelmét, nehéz meghatározni. Ugyanis, nemcsak autóbuszok, teherautók, különleges járművek, hanem garázs- és szervizipari berendezések, vegyipari termékek egyaránt képviselték a mi szakmánkat, amely közismerten igyekszik hasznosítani a tudomány és a technika szinte valamennyi új vívmányát.

Természetesen a külföldi járműipar újdonságai is vonzották a közönséget, hiszen világcégek hozták el gyártmányaikat, de nem tévedünk, ha mint kedves meglepetést, az Ikarus egyik újdonságát, a speciális kivitelű gyermekszállító autóbuszt emeljük itt ki. Bízunk abban is, hogy a jövőben nemcsak mint vásári példányt láthatjuk, hanem sok hasonlóval találkozunk a forgalomban. A BNV-n szereplő többi gyártmánynak is ilyen sorsot kívánunk, hiszen akkor sikeres egy vásár, ha az ott kiállított tárgyak széles körben elterjednek.

Járműiparunk ismert és új gyártmányai között a jelek szerint az Ikarus-Avia, vagyis az 543-as típusjelzésű, 6,5 méteres, 25 apróság és 2 felnőtt számára ügyesen berendezett, 58,8 kW teljesítményű dízelmotoros, 84 km/h sebességű gyermekszállító volt most a kedvenc. Alul pedig a győri Rába újdonságait láthatjuk az előtérben

(Bojár Sándor felvételei)





ÁLLAMI ÁB BIZTOSÍTÓ

A határokon túl is biztonságot nyújt a CASCO.
A kiegészítő casco-biztosítás díja 15 napra 165 Ft, 30 napra 330 Ft.
Az önálló külföldi casco-biztosítás díja 15 napra 330 Ft,
30 napra 660 Ft.

BIZTOSÍTÁS – NYUGODT UTAZÁS!

SZ MN

a SZAKKÖNYVSZOLGÁLAT ajánlata

Abrahám Kálmán: A KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS KÉZIKÖNYVE 1—2. kötet. 1978—1979. Műszaki ..... 428,—
Brandman, M. J.: AZ AUTÓVILLAMOSSÁG ALAPJAI ÉS A HATLÉPCSŐS HIBAKERESÉS. 1977. Műszaki ..... 25,—
Csepregi Horváth Kázmér: ELEKTROTECHNIKAI MÉRÉSTECHNIKA. 1979. Műszaki. ..... 87,—
Diószegi György: GÉPSZERKEZETEK MÉRETEZÉSI ZSEBKÖNYVE. 1979. Műszaki. ..... 92,—
Diószegi György: GÉPÉSZETI ISMERETEK ÉS ADATOK 1—2. kötet. 2. kiadás. 1978. Műszaki. (Ipari Szakkönyvtár.) ..... 60,—
ÉPÍTŐK ZSEBKÖNYVE Szerk.: Hír Alajos, 1980. Műszaki 101,—
Flamisch Ottó—Kardos Mihály: AUTÓVILLAMOSSÁGI BERENDEZÉSEK DIAGNOSZTIKAI VIZSGÁLATA. 3. kiadás 1979. Műszaki. ..... 55,—
Hámory Albert: VILLANYSZERELÉS. 1979. Műszaki ..... 78,—
Keller Ervin—Nagy Károly: GÉPJÁRMŰSZERKEZETEK KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA. 1980. Műszaki. ..... 41,—
Magyari Béla: NAGYTELJESÍTMÉNYŰ DIÓDÁK. Nemzetközi összehasonlító táblázatok. 1980. Műszaki. ..... 25,—
Milley Vilmos—Völgyes István: KÖZPONTI FŰTÉS. 1—2. kötet. 1979. Műszaki. ..... 62,—
Sipos Gyula: INTEGRÁLT ÁRAMKÖRÖS ELEKTRONIKA. 1977. Műszaki. ..... 39,—
TEXAS ANALÓG ÉS ILLESZTŐ INTEGRÁLT ÁRAMKÖRÖK. 1979. Műszaki. ..... 61,—
TEXAS OPTOELEKTRONIKAI RECEPTEK. 1979. Műszaki. ..... 78,—
Váradi János—Komándi György: TRAKTOROK — AUTÓK. 1980. Műszaki. ..... 63,—
Wrotkowski, Jerzi—Paszkowski, Boleslav—Wojdak, Jan: GÉPEK KARBANTARTÁSA. Szétszerelés, elemek javítása, összeszerelés. 1979. Műszaki. (Ipari szakkönyvtár.) ..... 37,—

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

Egyéni vásárlóink részére készpénzfizetés esetén 200—, Ft felett a szállítás költségmentes.
Részletfizetésnél a postaköltséget, valamint a 3% kezelési költséget felszámítjuk.
Részletfizetési kedvezményeink: 400,— Ft felett 4 havi, 600,— Ft felett 6 havi törlesztés.

Címünk: MŰVELT NÉP KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT
SZAKKÖNYVSZOLGÁLAT
1370 Budapest 5. Pf. 370.

MEGRENDELÉS

Alulírott megrendelem postai szállításra a fenti műveket:
* részletfizetéssel
** készpénzfizetéssel
(A nem kívánt rész törlendő)

Kelt: .....

.....
a megrendelő aláírása

A megrendelő neve: .....

CÍME (irányítószámmal): .....

CSAK RÉSZLETFIZETÉS ESETÉN TÖLTENDŐ KI!

SZÜL. HELY, ÉV: .....

ANYJA NEVE: .....

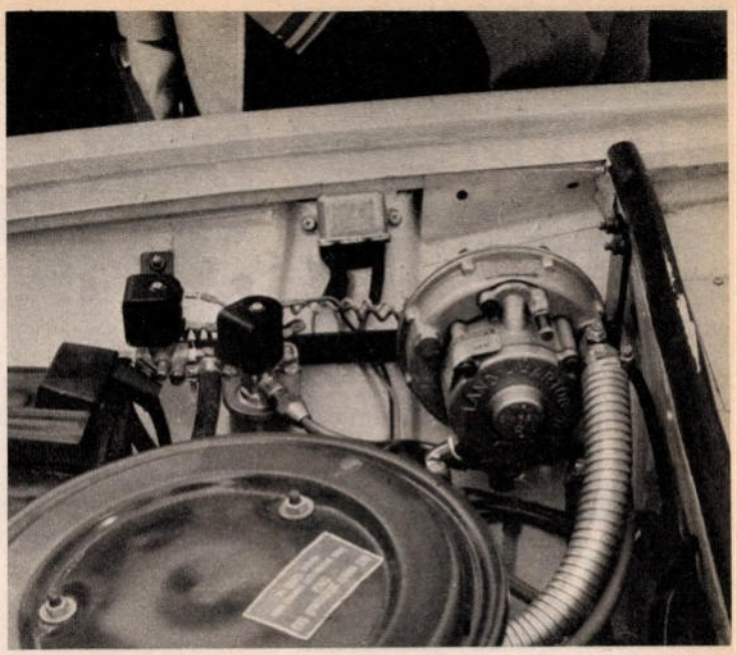
A MUNKAHELY NEVE ÉS PONTOS CÍME: .....

.....

MŰVELT NÉP KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT

... Említést kell tenni arról is, hogy a propán-bután gázzal való üzemeltetés lehetősége a lakosság körében széles körű érdeklődést váltott ki. Több, magántulajdonban levő személygépkocsit – természetesen hatósági engedély nélkül – átalakítottak. Ez az eljárás nemcsak szabálytalan, hanem a közlekedés biztonságát is veszélyezteti.

PB-gázzal



A fenti sorokat április 15-én a Népszabadság egyik cikkében olvashattuk. Azért is idézzük kiemelten, mert **Urbán Lajos** közlekedés- és postaügyi államtitkár írásában egyaránt hangsúlyozottan szerepel a nagymértékű autósérdeklődés a propán-bután gáz iránt, de utal a hatósági engedélyre, illetve a szabálytalan, veszélyt jelentő alkalmazásra is.

Néhány nappal az említett **„Energiagazdálkodás a közlekedésben"** című, valamennyiünk számára irányt mutató cikk megjelenése után került sor egy érdekes bemutatóra, amelyet a Magyar Autóklub rendezett Budapesten. Mi ugyan most késve szólunk a napisajtóból és a korábban megjelent más lapokból már ismert eseményről, de úgy érezzük, most mégsem késünk le semmiről. Tény, hogy a LANDI DEN HARTOG holland cég, amely már két évtizede eredményesen foglalkozik különböző járműmotorok gázüzemű működtetésével, nálunk is meggyőző módon tudta bizonyítani gyártmányainak előnyeit. Ugyanakkor sem a cég képviselői, sem a bemutatón részt vevő hazai szakemberek nem palástolták, hogy egy ilyen jellegű átállás, vagyis bármelyik benzinüzemű motor olyan módosítása, hogy a folyékony gázzal egyaránt jól működjék, nem éppen olcsó megoldás. A mostani számítások szerint legalább 10 ezer forint a biztonságot is ígérő átalakítás.

Ezek után következik az autósok további nagy kérdése, például a palackcsere, az utántöltés – a tankolás – megoldása, no meg az, hogy miként változna a PB-gáz ára, az üzemköltség, ha a reális értéket és nem mint úgynevezett dotált szolgáltatást kalkulálnák.

A bemutató kétségtelenül érdekes volt, de mi még inkább csak műszaki, technikai érdekességként tanulmányozzuk a LANDI-HARTOG-berendezést.

L. GY.



A holland cég technikusai a Volán két Lada 1200-as autójába építették be gázüzemű berendezéseiket, amelyek elismerten jó, világszerte kipróbált gyártmányok. A kép azt is szemlélteti, hogy az egyik fontos tartozék, a nyomásszabályozó, kevés helyet foglal el, könnyen felszerelhető a motortérbe. A csomagtartóban pedig a 48 literes gázpalackot látjuk

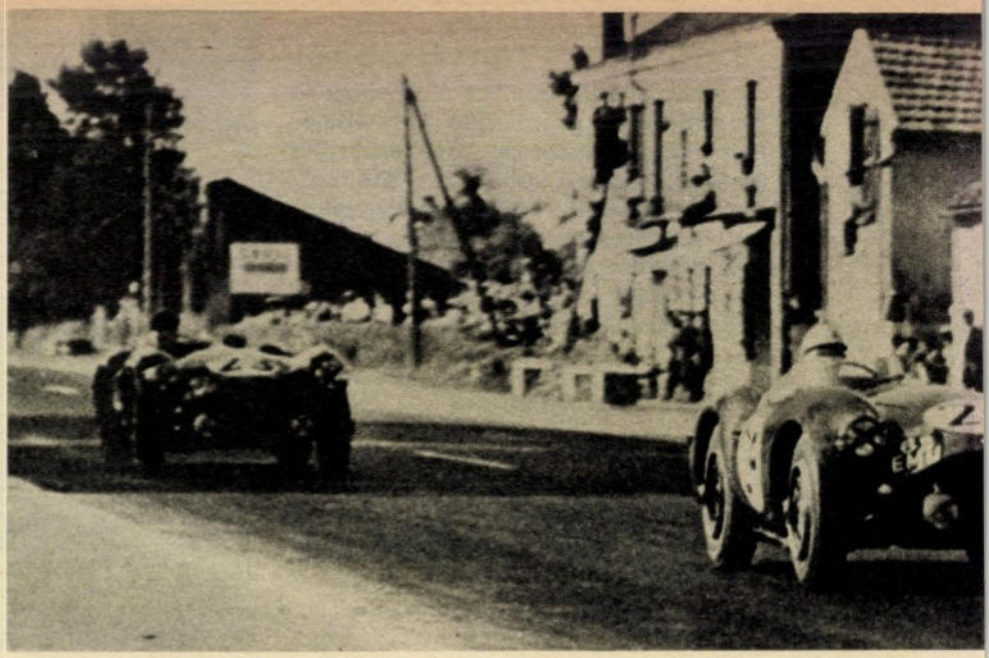
(Bojár Sándor felvételei)



MARTINECZ GYÖRGY:

Utazás a múltba

Le Mans 1955 (1.)



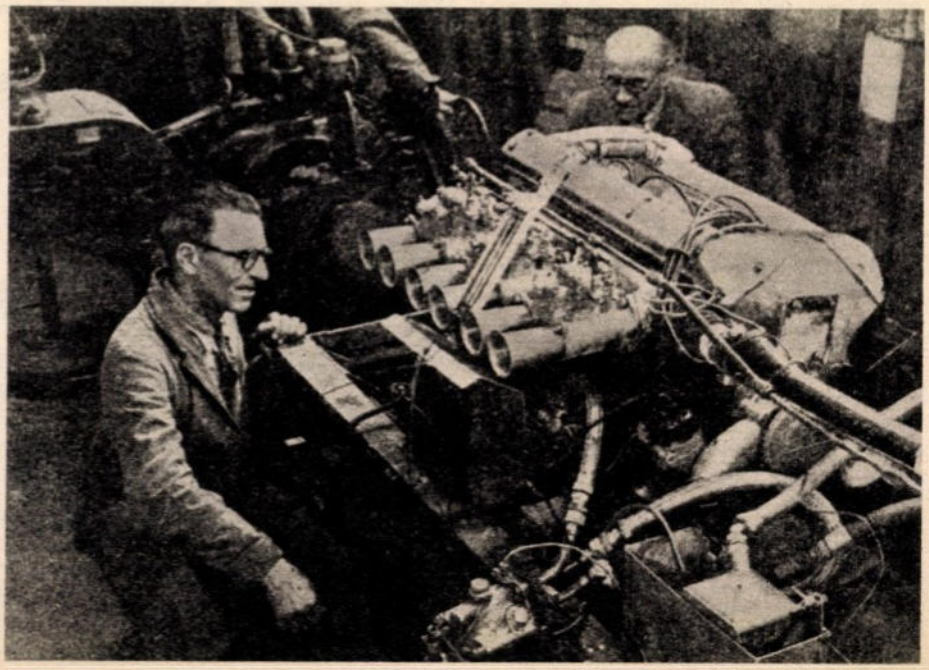
Igen, valóban hihetetlen, de már egy negyedszázad telt el a motorsport-történelem egyik legnagyobb és leggyászosabb emlékű autóversenye óta. Pedig az 1955. június 11. és 12-i hétvége mindmáig kitörölhetetlen emlékként él sok-sok sportbarátban és a világesemények újságolvasóinak emlékezetében. Adjunk hát mi is egy gázfröccsöt az időt és teret korlátlanul bejárni képes automobilunknak és kapcsoljunk vissza jó 25 esztendőt.

Már itt is vagyunk. A műszerfal időmutatója 1955 tavaszának végét jelzi.

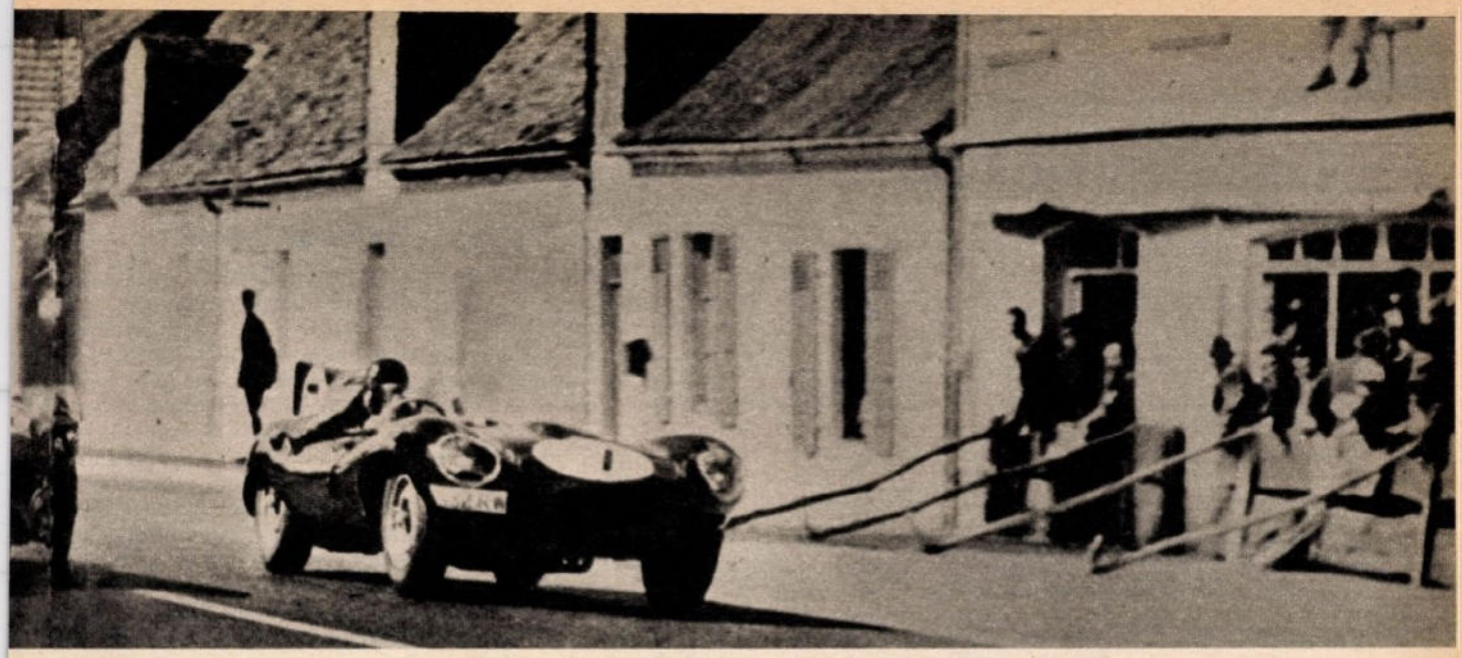
Érdekes világ ez. Tíz éve ért véget a II. világháború, bár a közben eltelt évek napjai sem múltak el kisebb-nagyobb helyi háborúk fegyverdörgése nélkül. A világ autótervezői és gyárai, a nemzetközi autósport szervezői látszólag mindezzel mit sem törődnek. Az emberek élni akarnak, és minél jobban. Élni és felejteni a sok tízmillió áldozatot, a világ és különösen Európa esztelen romba döntését. Az autó és sportja jobban kell, mint valaha is bármikor. Figyeljünk csak, jó ismerősöket is felfedezhetünk.

Éppen most jelent meg a Fiat 600-as farmotoros. Wolfsburg ontja a cserebogarakat, és a hathengeres, háború előtti vonalait őrző Citroën 15-ös már hidropneumatikus rugókon gördül. Az emberek gépkocsira, utazásra, örömre és városok porba omlása nélküli izgalmakra vágynak. Így természetes, hogy a világ autóversenypályáin dörögnek a versenygépek motorjai, a versenynaptárak eseményei egymásba torlódnak, és sok százezres, lázban égő tömegek drukkolnak a favoritoknak és a kedvenceknek a nagy összecsapások útvonalai mentén.

Nézzük csak a sztárokat, akiknek emlékei ma már legendákat képeznek: Farina, Fangio, Trintignant, Moss, Kling, Hawthorn, Collins, Brooks, Behra, a sport felejthetetlen állócsillagai, és mellettük a többiek, például Ascari, Villoresi, Walker, valamint az akkori fiatalok — Brabham, Chapman és még annyian — alkotják az autósport e kétségtelen aranykorának felejthetetlen legénységét. És az autók, nos azok egyszerűen csodálatosak. Még a versenygépek is a régi iskola szerint, valósággal elnyűhetetlennek épülnek, miközben az újdonságok varázsa lengi őket körül. A duplatorkú Weber porlasztók ágyúcsőnyi szívótorkai varázslatosak, de már a legújabb kor eljöttét jelzik a Lucas és a Bosch befecskendezői. Hatalmas teljesítményű és pihekönnyű állótekercses ikergyújtómágnesek, vagy olajhűtésű trafók adják az éltető szikrát a száraz karteros motoroknak, amelyeknek már rendszerint felső és kettős vezérművük van, teljesítményük a feltöltőtilalom ellenére is már meghaladja az utolsó békeévek fényes emlékű



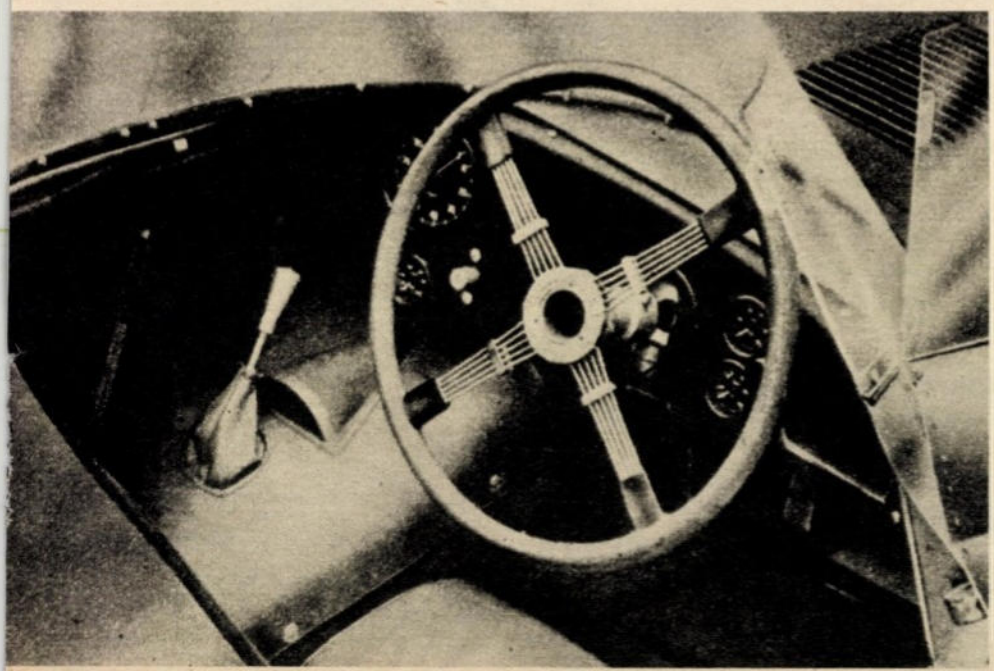
A ma is oly gyakran szóba kerülő híres pálya egyik szakasza az 1955-ös esztendő 24 órás versenyének jellegzetes autóival. A Mulsanne-i úton elöl a Rolt-féle Jaguar, mögötte Walker és Collins az Aston Martinokkal. És előkerült a porosodó gyűjteményből egy megviselt felvétel a próbapadon levő Jaguar D motorról is, amelyet napokon át gyötörtek, hogy mindent megtudjanak róla a nagy küzdelem előtt. Hűen tükrözi azt a korszakot a négyküllős volán is, amely mögött a fordulatszámmérőn a legnagyobb szám 8000!



kompresszoros gépeinek teljesítményét.

Még korábban, 1953-ban egy nagy műszaki szenzáció kezdte bontogatni szárnyait. A tárcsafék, amelyet a Dunlop-cég megelőzőleg csupán repülőgépek számára készített. A világ mindenkori legnehezebb gyorsasági versenyén, a 24 órás időtartamú Le Mans-on, két Jaguar C kocsi futott be rekordidővel az első és második helyre Dunlop tárcsafékkel felszerelten abban az esztendőben. Érdekes és hihetetlen, de való tény, hogy talán ez volt az az egyetlen műszaki újdonság, amit a többi gyár konstruktőrei nem adaptáltak rohamosan gépeikre. Az Alfák, a Ferrarik, Maserattik alatt hatalmas hűtőfelületekkel és turbinákkal ellátott könnyűfém fékdobok pörögtek, sőt, a Mercedes, amelynek kocsijairól természetesen már elmaradt a nemzeti szocialista jelvény, de régi személyzetével és ezüst torpedóival ismét az élmezőnyben villogott és győzött nem is kevésszer, nos, ők levegő-torló fékkel kísérleteztek sportkocsijaikon. A vezetőfülkében egy kar elmozdítása hidraulikusan nyitotta ki és helyezte a légáram útjába a kocsi hátsó burkolatának jelentős részét, ami igen megkönnyítette a kocsi középvonala közelében beépített turbófékdobok munkáját. Miközben a kísérteties sivítás az alig feledett Stukák hangját idézte.

1955-ben az év nagy autós összecsapásának a Le Mans ígérkezik, ahol gyilkos küzdelem várható. A gyárak, talán az egyetlen Jaguar kivételével, a legnagyobb titokban készülnek és minden avatatlan elől teljességgel elzárt pályákon lefutott próbafutamok után regényes adatokról és sebességekről suttognak a versenypályák bennfentesei. A titokzatosság és a nyomában járó egyre forszírozottabb sajtókampány mind magasabbra korbácsolja a közvélemény érdeklődését, a vetélkedés egyre nacionalistább jelleget is ölt. A csodálatosan szép és eredményes sportkocsikat előállító olasz, az ismét magára talált és győzelmet győzelemre halmozó német, a szellemes megoldásokkal, valamint kis hengerűrtartalmú, de nagy teljesítményű kocsikkal kísérletező francia, valamint a sériagyártásból hagyományosan felfejlesztő brit autóipar szenvedélyektől fűtött összecsapása függött a levegőben.



A feszültség a verseny előtti napokban úgyszólván az elviselhetetlenségig fokozódott az egyre gorombább hangon dúló sajtóháborúban, de Le Mans-ban is, ahol 80 kocsi sorakozott fel az edzésekre, amelyek sportszempontból botrányosak voltak. Senki sem kívánta megmutatni ugyanis, hogy mit tud kihozni gépéből. A depók személyzete lázasan kémkedett az ellenfelek felől, de a komolytalanul futott körök nem sok következtetésre adtak támpontot. A visszafogott hajtás, és az általános titkolódzás ellenére nyilvánvalónak látszott, hogy az abszolút elsőség kérdése a háromliteres és még nagyobb kocsik között fog eldőlni. Esélyesnek a négy és fél literes Ferrarik, valamint az új Mercedes volánjánál felvonuló Fangio—Moss páros látszottak. E párosban az akkori idők legnagyobb két autóversenyzője vállalkozott arra, hogy a Forma—1-es GP Mercedesből kétüléses sportkocsivá alakított gépcsodával megnyerje a Daimler—Benz konszern részére a 24 órás mitikus babérját.

(Folytatjuk)

A világ sok-sok országából majd 250 ezer turista keresi fel a Szovjetuniót az idei nyári olimpiai játékok vendégeként. Az Inturiszt becslése szerint 12 ezren személyautóval vagy autóbusszal érkeznek.

Az autós utazás a turizmus egyik leggyorsabban fejlődő ága a Szovjetunióban is. Azonkívül, hogy ily módon közvetlenebbül lehet megismerkedni az ország életével, ez az utazási forma komoly anyagi előnyökkel is jár. A benzin és a gázolaj ára a Szovjetunióban jóval olcsóbb, mint nyugaton. (A 93-as benzin literje 18 kopejkába, a 97-es 22 kopejkába kerül.) A motelek, szállodák, illetve kempingek az autós turistáknak kedvezményt nyújtanak.

Az utakról és a szolgáltatásról

Az olimpia előkészítése során az Inturiszt a megfelelő állami autófelügyeleti szervekkel hatalmas munkát végzett a Szovjetunió országhatárait és a legfontosabb turisztikai központokat összekötő utak javítása és korszerűsítése érdekében. Különösen nagy figyelmet fordítottak a Breszt—Minszk—Szmolenszk—Moszkva, a Leuseny—Kisinyov—Kijev—Moszkva, a Viborg—Leningrád—Moszkva és a Leningrád—Tallinn autóutakra. Korszerűsítették az útburkolatokat, új útjelzőtáblákat helyeztek el, elágazások segítségével kikerülték a nagyvárosokat és forgalmas útkereszteződéseket, több száz hidat korszerűsítettek, új műszaki bázisokat és üzemanyagtöltő állomásokat építettek, illetve korszerűsítettek. Az olimpia napjaiban az Inturiszt 103 műszaki bázist és 335 üzemanyagtöltő állomást működtet.

A Szovjetunióba utazó autós turisták 8 határátkelő ponton érkezhetnek az országba, melyek a nyugati határon a szovjet—finn Rusznyicsnyij határállomástól, a román határon levő Leusenyig helyezkednek el. A határállomásokon egyszerűsítették az útlevél- és vámvizsgálatot, azonkívül minden autóval érkező kap egy térképet, amely az Inturiszt érdekes autóstúra-javaslatait tartalmazza. Az autósútvonalak hossza közel 11 ezer kilométer. 60 várost érintenek. Mindegyikben szívélyesen fogadják a vendégeket. Az elmúlt 4 évben az Inturiszt szállodáiban, moteljeiben és kempingjeiben a férőhelyek száma a korábbiaknak csaknem kétszeresére emelkedett, és elérte az 50 ezret. Jelenleg is dolgoznak a szállodai férőhelyek növelésén.

Autókölcsönzők

Saját gépkocsin vagy autóbuszon utazni kellemes és kényelmes. Ha azonban figyelembe vesszük az útvonalak hosszát, így például Leningrád és Jereván között az autós turistának 3 ezer kilométert, Ereszt és Jereván között 3,5 ezer kilométert kell megtennie, az időjárási és klimatikus viszonyok különbözőségét, a külföldi márkájú gépkocsik szervizellátásának nehézségeit (a Szovjetuniónak nincs személyautó-importja), a kül-



Az olimpiára sok új üzemanyagtöltő állomás épült



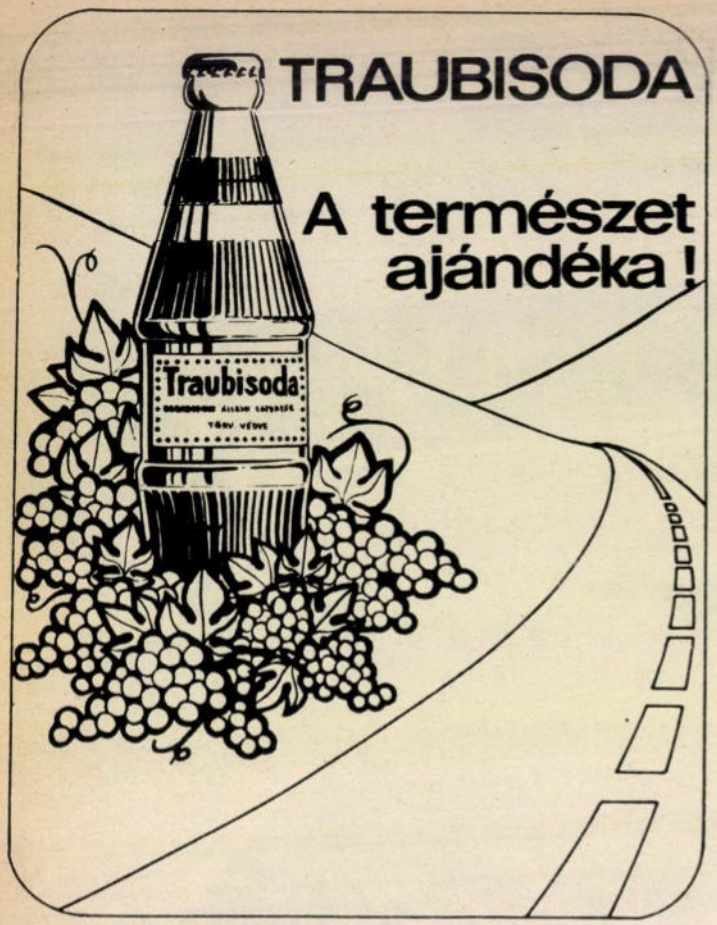
Minszk. Autósturisták motelje

AUTÓVAL AZ OLIMPIÁRA

földi vendég arra a meggyőződésre juthat, hogy jobb, ha az Inturiszt „Rent a car" szolgálatához fordul. Személyautókat és autóbuszokat lehet bérelni gépkocsivezetővel vagy anélkül. E szolgálatnak jelenleg 26 városban van képviselete. A turisták válogathatnak a kényelmes Csajka, Volga és Lada személygépkocsik, valamint a pavlovi, a lvovi autóbuszgyár termékei, illetve a magyar Ikarus autóbuszok között. A turista vagy turistacsoport kérésére a személyautót vagy autóbuszt bármely olyan helységbe elviszik, amely az Inturiszt által ajánlott 17 autósútvonalon található, akkor is, ha az adott városban nincs kölcsönzőállomás.

A személygépkocsik bérleti díja személygépkocsivezető igénybevétele nélkül nem magas, az autó osztályától, a bérleti időtől és a kilométer-teljesítménytől függ. Naponta legfeljebb 13,40 és legalább 6,60 rubel. A kilométer-teljesítményt kilométerenként 10—15 kopejkával számolják. Az autóbuszok bérleti díját minden egyes esetben egyedileg állapítják meg. A bérleti díjba beletartozik a vezető biztosítása és a kocsi műszaki biztosítási díja is. Az olimpia idején a turisták készpénzért, vagy az Inturisztban árusított benzinjegyekért kaphatnak üzemanyagot.

SZERGEJ POLJAKOV
(APN)







AUTÓKÖLCSÖNZÉS
RENT A CAR
IR FŐTAXI
Interfront

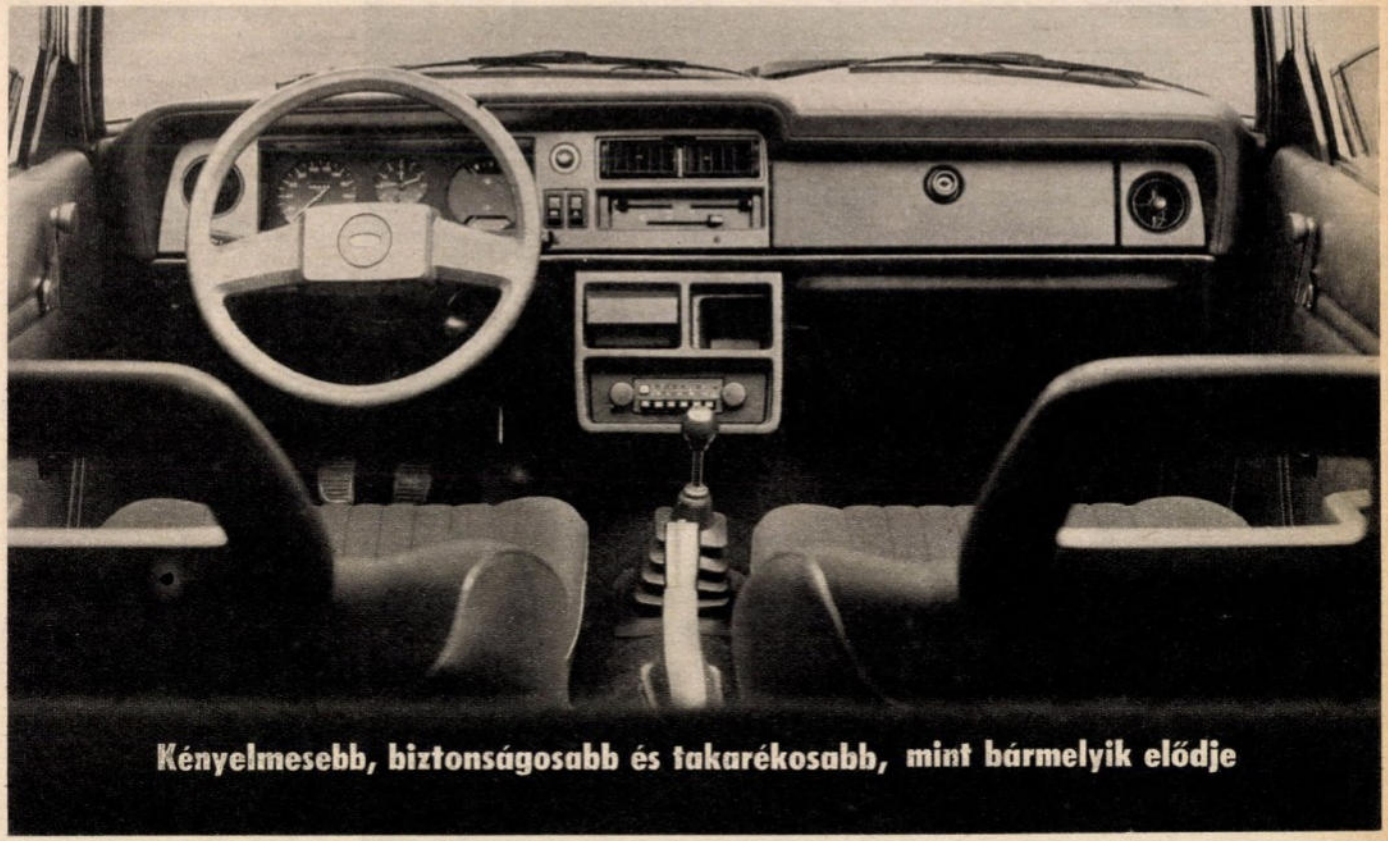
1073 Budapest VII., Kertész u. 24-28.
Telefon: 221-471 Telex: 22-6222
Budapest, ferihegyi repülőtér

COOPTOURIST kirendeltség:
Debrecen, Holló J. u. 4
Telefon: 11-922 Telex: 72283



am·teszt

A FORD TAUNUS 1980-AS TÍPUSÁRÓL



Kényelmesebb, biztonságosabb és takarékosabb, mint bármelyik elődje

Ez volt az első olyan Ford modell a rendelkezésünkre bocsátott tesztkocsik hosszú sorából, amelyhez az átadáskor néhány szóban használati utasítást is közölt a Ford bécsi képviselete. Ám, ha ezt netán elmulasztják, akkor sem kerülhette volna el figyelmünket a kormányoszlop mindkét oldalán a műszerfalra ragasztott figyelmeztetés, a magát harsány piros színnel olvastató felírás: *Indításkor nem szabad gázt adni!*

Nos, ez a szokatlan intelem arra utalt, hogy ez az 1,6 literes, OHC—HC modell már egy roppant érdekes technikai újdonsággal, az energiatakarékos „venturi-karburátorral" is fel van szerelve. És éppen a takarékos üzem, a szerényebb fogyasztás érdekében kellett az indításkor és persze a továbbiakban, manőverezések közben is a lehetőség szerint a gázzal az általában megszokottnál finomabban, nagyobb érzékkel bánni.

Mindössze tehát ez a kis kötelezettség, vezetéstechnikai apróság — a gázpedál kezelésekor külön előíráshoz igazodás — volt az ára a kategórián belül kétségtelenül párját ritkító nagy előnynek. Mégpedig annak, hogy ez az autó —, amelynek kényelmét, választékosan jó úttartását a korábbi, az ugyancsak 1,6 literes modelleknél megszokhattuk — a több mint 4000 km-es hazai és osztrák területre eső futópróbák során száz kilométerenként mindössze 8—9 liter benzint fogyasztott.

Az az intelem, hogy gáz nélkül kell indítani, természetesen az adott erőforráshoz tartozó karburátortól függően *(tehát aszerint, hogy fojtószelepes, vagy tolattyús indítóberendezéssel van felszerelve)* más autóknál is — mint például a Polski Fiat 126p kiskocsinál — ugyancsak érvényes lehet. A szóban forgó esetben azonban másról (pontosabban másról is) van szó.

A világon ma szinte mindenütt napirenden szereplő energiatakarékossági intézkedések az európai Ford gyártmányok egyik legnépszerűbb modelljét, a Taunust sem hagyhatták érintetlenül. Sőt, mivel ez a kocsi (különböző hengerűrtartalmú és kivitelű változataival) már jó ideje az európai Ford gyártmányai körében (két liter alatt!) az eladási lista élén áll, ezért ennél még különös súllyal esett latba. Akik ugyanis megszokták a jóllehet nem hivalkodóan nagy, de a családi használatra mindenesetre igen praktikus külső és belső méretű, a kényelmes és viszonylag gazdaságos (Taunus-kategóriájú) autókat, azok csupán üzemanyag-takarékossági szempontok miatt minden bizonnyal nem állnak át bármilyen gyártmányú és bármilyen más előnyöket kínáló „útimikrobákra". Ilyen megfontolások is közrejátszottak ebben, amikor a Fordék kiadták a jelszót: *1980-ig tovább kell finomítani és még gazdaságosabbá alakítani a népszerűségnek méltán örvendő és az eladási lista vezető helyét őrző modellt.* Közismert, hogy nem kevés energiát és üzemanyagot pazarol el a motor az állandóan meghajtott hűtőventillátorral, mivel ez akkor is forog és hűt, amikor a motornak az üzemi hőmérséklet fenntartásához erre

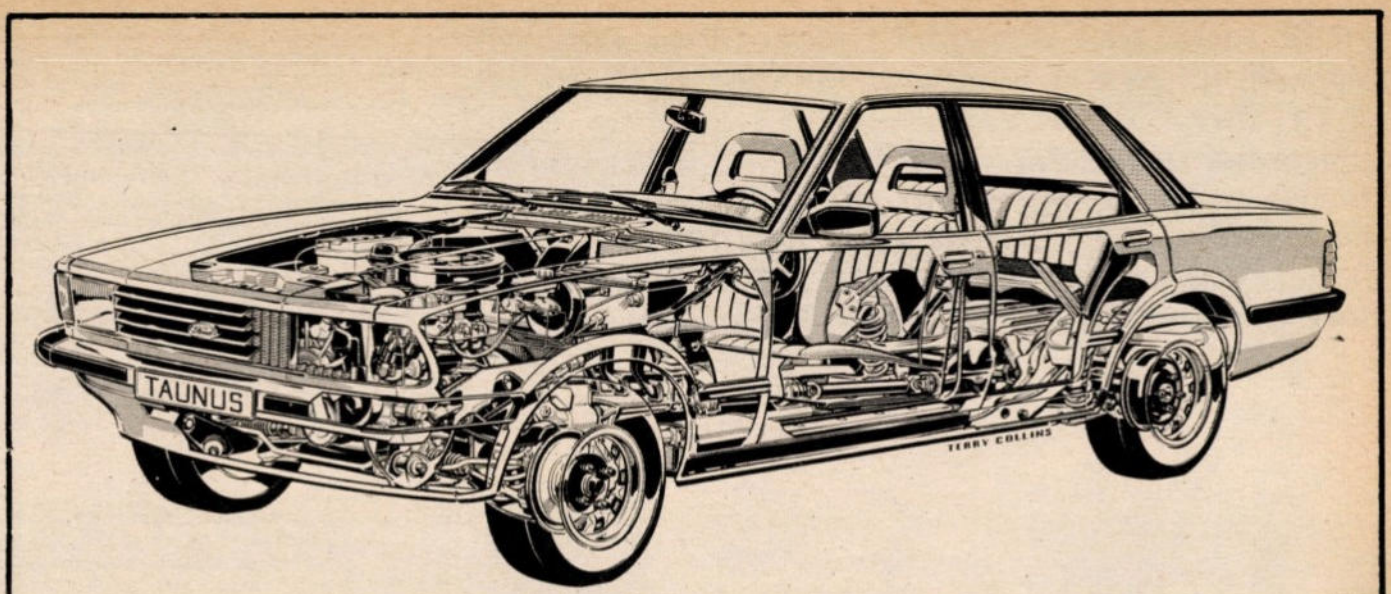


egyáltalán nincs is szüksége. Ezért a fejlesztés első lépcsőfoka az volt, hogy speciális hőérzékelővel és folyadékkuplunggal egybeépített hűtőventillátort szereltek erre a típusra. Ez a változat attól függően működik, kapcsolja be vagy ki a ventillátort, ahogy a motor üzemi hőmérséklete szempontjából a legkedvezőbb. Ennek tulajdonítható, hogy a meghajtó szíj élettartama is számottevően megnőtt, mivel kevesebb erőt kell kifejtenie, illetve csak akkor kell dolgoznia, amikor ezt a motor az üzemi hőmérséklet fenntartása vagy elérése miatt igényli.

Hasonlóan nem látványos fejlesztés, de járulékosan a motor gazdaságosabb működését segíti elő az is, hogy valamennyi OHC erőforrás dugattyú-gyűrűjének és szeleprugóinak a feszességét az optimális súrlódási együtthatható fenntartásával csökkentették, alacsonyabbra állították be. Csupán ezekkel a finomításokkal két százalékkal erőteljesebb motorműködést és három százalékkal kedvezőbb üzemanyag-felhasználást sikerült elérni.

A leglényegesebb és tapasztalataink szerint is a legérzékelhetőbb (jóllehet ez sem látványos) fejlesztés ezen a modellen az energiatakarékos, úgynevezett „venturi-karburátor" alkalmazása. Ez az egység gondoskodik a tökéletesebb keverékképzésről, a finomabb porlasztásról, a „tisztább" égéstermékekről és egyáltalán arról, hogy kevesebb üzemanyag-felhasználás mellett még több erőt nagyobb rugalmassággal fejthessen ki az azonos hengerűrtartalmú motor. Díjnyertes találmány. Következő számunkban részletesebben ismertetjük. A legújabb Taunus modellel ismerkedés közben óhatatlanul olyan érzése is támadhat az embernek, hogy a fejlesztési folyamatnak *(és nem csupán az öncélú változtatásoknak)* valójában nem lehet határt szabni. Mert itt van például ez a kocsi. Mindössze négy év állt rendelkezésükre a konstruktőröknek ahhoz, hogy az éppen akkor szárnyra bocsátott sikeres elődöt további és még előnyösebb tulajdonságokkal ruházzák fel.

Nos, nem vitás, hogy az általunk is kipróbált változat korszerűsítésének leglényegesebb eleme a



A legújabb — 1980-as — Taunus röntgenrajzán a legszembetűnőbb változtatások csupán címszavakban: 1. Csendesebb, energiatakarékosabb, hőfokszabályozós ventillátor; 2. Az 1300-as és az 1600-as modelleken (kivéve a 91 LE-s, 67,5 kW-os változatot), a variálható venturi-karburátor; 3. Tökéletesített fűtés és utastér-szellőzés; 4. Az üléssel egybeépített „átlátszó" és az „ostorütés" ellen is tökéletes védelmet nyújtó fejtámla; 5. A jobb körültekintést, a biztonságosabb tájékozódást elősegítő, növelt méretű szélvédők és oldalablakok; 6. A hátsó sarkokat átfogó nagyobb jelzőfénytestek áramvonalas (szennytaszító) műanyag burákkal; 7. Az ütközésnek jól ellenálló műanyag betétekkel kiegészített lökhárítók; 8. Újfajta korrózióvédelem, alvázkezeléssel és többfokozatú festési eljárással; 9. Még kényelmesebb és strapabíróbb, minden irányba és szintbe állítható, dönthető ülések az automata biztonsági öv zárszerkezetét is magába foglaló merev tartóhüvellyel; 10. Javított rugózás és hangtompító berendezés; 11. Az első sarkokat is átfogó, nagyobb világító felületű irányjelzők; 12. Jobb úttartást és kanyarstabilitást nyújtó front-spoiler.

„venturi-karburátor", amely minden körülmények között, a legszélsőségesebb üzemmód közepette is a legtökéletesebb porlasztást, a lehető legkevesebb üzemanyag-felhasználást és minden eddiginél „tisztább" égéstermék-kibocsátást szavatol. Emellett persze számos más apró „fejlesztés" és finomítás is figyelmet érdemel még ezen a kocsin.

Az „átlátszó karosszéria-elemeket" a tetőmagasság változtatása nélkül sikerült tovább növelni. Mégpedig oly módon, hogy előre 34, hátra 41, oldalra pedig 24 százalékkal javult a kitekintés.

Az első irányjelzők elhelyezését úgy módosították, hogy a sarkokat teljesen átfogják, ugyanakkor megnövelték a hátsó lámpák fényáteresztő felületét is. Az ütésnek, deformálódásnak jól ellenálló műanyag végzáró elemeket építettek be a lökhárítókba, amelyek adott esetben védik a karosszériát a parkolási manőverezések közben fenyegető viszontagságoktól.

A belső tér kényelmére, a vezető aktív hatósugarába eső gombok, kapcsolók, pedálok könnyű kezelhetőségére eredetileg sem lehetett panasz. Most azonban az ergonómiai szempontok mérlegelésével ahol lehetett, a műszerfalon és az utastérben is tovább finomították. Az ülések közepe kemény, kagylóoldalai puhák és meglehetősen jó oldaltámasztékot nyújtanak vezetés, illetve utazás közben. Ugyanakkor a legmesszebbmenőkig változtatható szögállású háttámla, az üléssel egybeépített — és az „ostorütés" ellen is védelmet nyújtó — fejtámasz révén ez a „bútordarab" anatómiailag is követi a helyes üléshelyzetet. A vezetés, és egyáltalán a kocsiban ülés még hosszabb távú utazás végén sem tűnik megerőltetőnek.

A kimondottan jó útra épített kocsival a biztonságos autózást a jól bevált, hagyományos futómű, a kónuszos tekercsrugók finomításával sikerült tovább erősíteni. Gyakran szélsőséges utazási és terhelési viszonyok között is alkalmunk volt a kocsit kipróbálni és a felfüggesztés eredetiségében rejlő előnyös adottságokat értékelni. Kis terhelés mellett ugyanis a rugózás (a változtatható rugótartalék miatt) puhább volt. Nagyobb terheléskor viszont a rugók fokozatosan keményedtek és megakadályozták, hogy a kocsi „kúszva" veszítsen stabilitásából.

Számos más, és itt egyáltalán nem szereplő, vagy az autó röntgenrajzához csatolt leírásban is csupán címszavakban említett érdekességről sokat lehetne írni. A nagy dolgok mellett befejezésül íme egy „apróság". Méghozzá roppant érdekes és megítélésünk szerint kitűnő megoldás. Magunk is véletlenül fedeztük fel, hogy a hátsó sarkokat szinte átölelő lámpatestek fényforrásai a nyomtatott áramkört is tartalmazó panelekkel együtt — a rugózó műanyag biztosítólemezek összenyomására a csomagtartó felől egyetlen mozdulattal kiemelhetők. Így aztán — ha éppen úgy adódik — igazán gyerekjáték bármelyik izzó kicserélése is.

No, lám, az olykor lélegzetelállító autócsodák mellett az ugyancsak kortárs, egyszerű modelleken, s a mindennapi autóhasználó kényelmére és javára is tartogathat — apróságokkal is! — örömet és meglepetést az autóipar.

ALMÁSSY TIBOR



FŐBB MŰSZAKI ADATOK: az 1600-as OHC–HC jelzésű, 87,67x66 mm furat-löketű, 1593 cm^3-es, 9,2:1 sűrítésű, 97 oktánszámigényű motor 5500 percenkénti fordulaton 55,5 kW (75,5 LE) teljesítményt nyújt. A fogyasztás 90–120 km/h sebesség tartásától függően 7,1(!)–9,5 liter/100 km érték között alakul. Az 1,6 OHC–HC erőforrással rendelkező Taunus eléri a 152 km/h végsebességet.



(FAVICS PÉTER felvételei)

am · teszt



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



Forduljon Ön is bizalommal hozzánk!

HASZNÁLTAUTÓ-TELEPEK:

Budapest XIII., Röppentyű u. 73.

Békéscsaba, Szarvasi út

Debrecen, Monostorpályi út 39.

Győr, Rét utca 24.

Kecskemét, Szolnoki hegy 7.

Miskolc, Lórántffy Zsuzsanna u. 49.

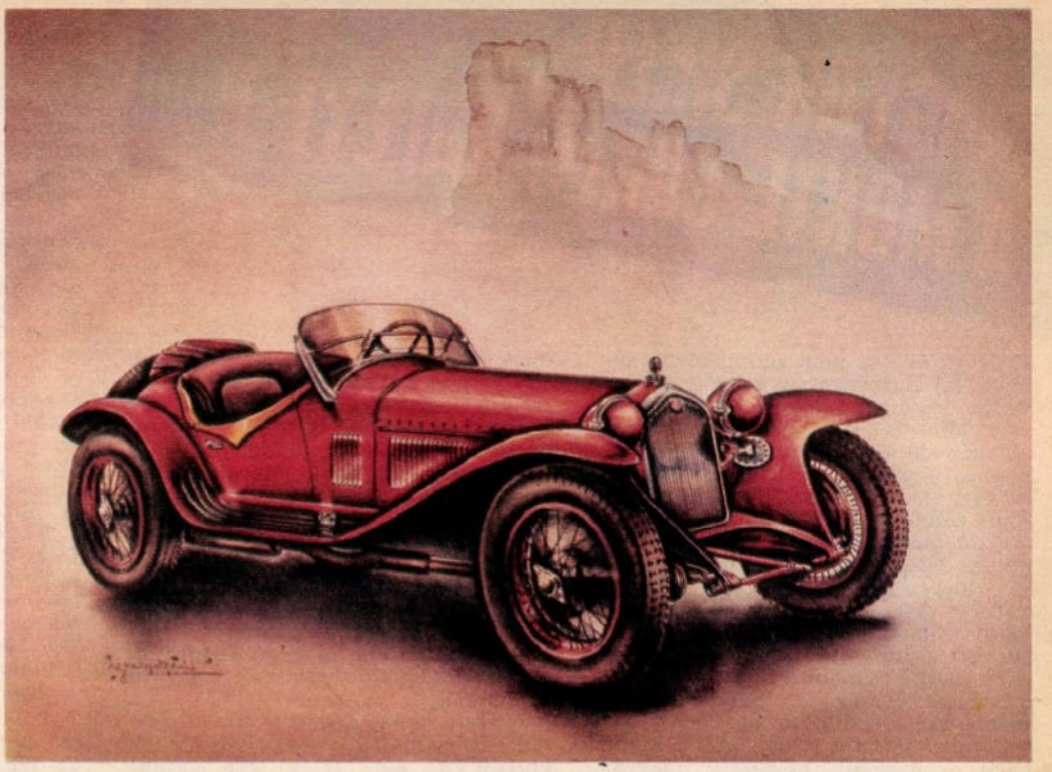
Pécs, Fürst Sándor u. 6.

Szeged, Vásárhelyi Pál u. 4.

Székesfehérvár, Csíkvári u. 14.

Szombathely, Zanati út 27/a.

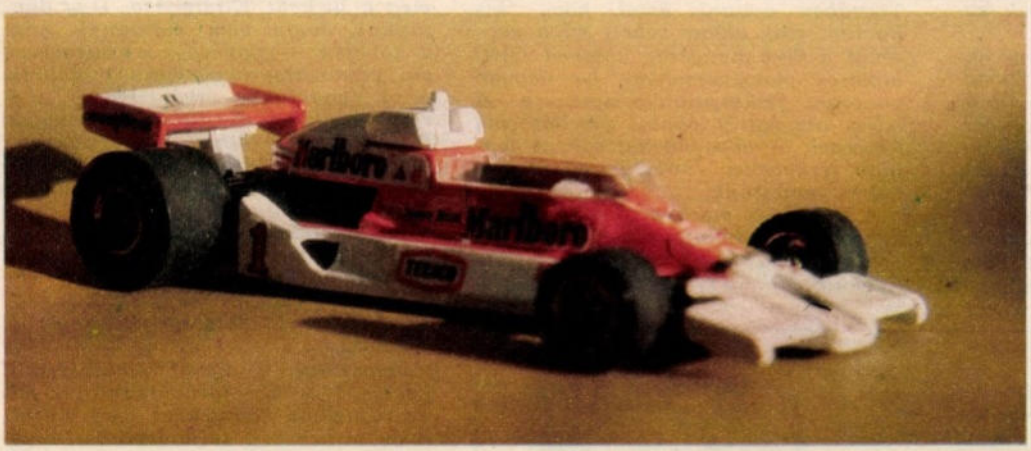
RÉGI AUTÓ



– a híres olasz gyárból, illetve a versenykocsik tervezőinek és építőinek kezei alól. A soros elrendezésű, nyolchengeres, kompresszoros, 2336 cm^3-es motor 140 lóerős teljesítményét akkor tudjuk igazán értékelni, ha ismerjük, hogy ezt az

ALFA ROMEO MILLE MIGLIA

típust már 1932-ben nagy tisztelet övezte a különböző pályákon, ahol sok győzelmet arattak a 170 km/h sebesség elérésére is képes sportautóval



MODELL

A japán EIDAI-GRIP nevű cég gyártmánya a fényképünkön látható 1:43 léptékű McLaren M 26 versenygép, amelynek eredetijét az 1976-os év világbajnoka, James Hunt vezette 1977-ben a Forma–1 futamokon.

Ez az esztendő azonban nem kedvezett sem a versenyzőnek, sem ennek a márkának és mindenkit meglepett, hogy a korábbi sikersorozatok után az új McLaren kocsival Hunt csupán a VB ötödik helyére került

BÉLYEG ÉS KERÉK

Egyesült Arab Emirségek. Adzsman autótörténeti bélyegkiadásaiból ezúttal a versenyautók fejlődését szemléltető bélyegsorának 10 dirhemes címletét mutatjuk be, amelynek rajzán az 1911. évi „Blitzen Benz" versenyautó látható.

NDK. Lapunk régi, engelsdorfi (NDK) olvasója, Karl-Heinz Köpke küldte meg rovatunknak az idei Lipcsei Tavaszi Vásár alkalmára kiadott bélyegpárt. 10 pfenniges címletén a híres Lipcsei Egyetem magasépülete látható; a 25 pf-es címleten pedig az NDK járműújdonsága és a vásár egyik nevezetessége, a ZT 303-as összkerékmeghajtású nagyteljesítményű traktor látható. Ezúton is köszönjük a bélyegeket.

Japán. Különleges feladatú gépjármű: a Japánhoz tartozó Rju-Kju (Ryu-Kyu) szigetcsoport 1948–52 között mint USA megszállási terület adta ki bélyegeit. 1952-ben önkormányzatot kapott, 1972. április 17-én jóváhagyott egyezmény alapján pedig visszakerült Japánhoz. 1967-ben a tébécé elleni küzdelem itteni 15. évfordulója alkalmából kiadott 3 ct névértékű bélyegén egy korszerűen felszerelt tüdőgyógyászati gépkocsit, a „Mobile TB Clinic"-et mutatja be. (Yvert 153. sz.)

Dr. Jasinszky István



MAGYAR SIKER A MONTE-CARLO RALLYE-N

Negyven év óta nem zúdult olyan kemény tél Európára. A verseny 93 nevezője közül mindössze 64-nek sikerült eljutnia a starthelyre, illetve időben elindulni. A célt időben a mezőny egyharmada, 24 kocsi érte el. A négy magyar kocsi — három-három vezetővel — mindegyike eljutott Monte-Carlóba, kettő azonban késve, versenyen kívül érkezett. A két, időben érkező magyar együttes a 2. és 16. helyen végzett! Mielőtt bárki tréfának vélné a dolgot, leszögezzük: a hír igaz! Ám magyarjaink nem most, hanem 1929-ben, több mint fél évszázada jeleskedtek a monte-carlói csillagtúrán.

Czaykowski Emanuel, azaz Manó bácsi, a második helyezett magyar kocsi egyik versenyzője, a napokban így mesélte el az emlékezetes kalandot.

— A mi kocsink mindhárom pilótája megszállottja volt az automobilizmusnak. Szmick Viktor barátom ismert autóversenyző volt, kanyartechnikájáról híres, Pesti Ferenc, akit mi Ferenc mesternek becéztünk, a csepeli Weiss Manfréd gyár autókísérleti műhelyének szakembere, jómagam ez időben inkább motoroztam. Még huszonnyolc nyarán elhatároztuk, hogy indulunk a ralin. A csepeli gyár támogatta az ötletet és egy széria Weiss Manfréd-alvázra szerelt négyhengeres, kétütemű 875 cm³-es erőforrású kétajtós, csukott kocsit adott erre az alkalomra.

Köteleket, szíjakat, láncos pótkerekeket, lapátot, fejszét szereltünk fel a kocsira, benzinből 140 litert, olajból 20 kilót tudtunk egyszerre tankolni.

Bukarestet választottuk starthelyül, hogy a pontszámok miatt nagyobb legyen a megtett táv. No, persze januárban autóval átkelni az Erdélyi Havasokon nem volt egyszerű „mutatvány".

Január 20-án, reggel 6 órára kértük az indítást a bukaresti autóklubtól, de már 17-én lent voltunk és aggódva figyeltük az időjárást. Tisztában voltunk azzal, hogy kis kocsink csak akkor veheti fel a versenyt a 6—8 hengeres, zömmel OHC motoros monstrumokkal, ha nagyon pontosan felkészülünk mindenre. A teljes útvonalról pontos tabellát (ma itinernek hívják) készítettünk. A legjobb térképeket szereztük be és felváltva vezettünk.

A bukaresti mezőny utolsó kocsijaként sikerült indulnunk, hadd tapossák előttünk a havat a többiek! [Egy Renault Monasix, egy Minerva, egy 520-as Fiat (az egy évvel korábbi győztes típus!) egy Buick Master Six és egy Citroën futott előttünk.]

Az első 3 órában 132 km-t sikerült megtennünk a két napja hulló hóban. A 4. órában, már a Kárpátok tetején a vízválasztónál, olyan sűrű hóesésbe kerültünk, hogy a hajtűkanyarban 10 méterre sem láttunk előre. A hólapátok állandóan munkában voltak. Brassóban tankoltunk, majd a 6. órában, Fogaras előtt utolértük az órákkal előttünk indult mezőnyt! Kolozsvárig aztán felváltva előzgettük egymást. A 12. órában besötétedett, és Kolozsvár előtt 20 km-rel beleszaladtunk egy hóval befújt kanyarba. Az ott lakó paraszt nem sokkal azelőtt vontatta át lovával a Minervát. Rajtunk az istennek sem akart segíteni. Szerencsére megjött a Citroën és egy helybeli kocsi is, a 11 férfi aztán egyenként átvonszolta a 3 kocsit a 200 méteres hótorlaszon. Tizenöt kilométerrel odább a „Feleki-lejtő"-nél ismét elakadtunk. Pillanatok alatt ott termett egy közel félszáz tagú lapátoló „brigád" és 100 leiért fellapátoltak a tetőig. (Utánunk — újabb üzlet reményében — gyorsan visszalapátolták a havat.)

A kolozsvári sportbarátok bankettet rendeztek a mezőny részére, de az idő egyre baljóslatúbbá vált, és még előttünk volt az éjszaka, na meg a hírhedt Királyhágó. Úgy döntöttünk, hogy nem maradunk mint a többiek — kivéve a citroënest, aki észrevette, hogy kisomfordálunk, és a nyomunkba eredt. Pestig sikerült tartani a 45—50 km-es átlagot, s így reggel negyed ötkor már az autóklub Apponyi téri (ma Felszabadulás tér) irodája előtti ellenőrzőállomáson voltunk.

Ekkor indult a másik 3 magyar kocsiból kettő: Udvardy Györgyék egy Magosix-en és Hartmanék egy Hupmobile kocsin. (Vay Miklós egy Buickon a svédországi Helsingőrből startolt.)

Megraktuk a kocsit élelmiszerekkel és 6 órakor továbbindultunk 41-es rajtszámú kocsinkkal. Azt hittük, hogy a nehezén túljutottunk. De tévedni emberi dolog...

A 48. órában olyasmi történt, amit azóta sem láttam: mínusz 8—10 fokos hidegben megeredt az eső, és percek alatt korcsolyapályává változtatta az utat, jégpáncéllal vonta be a kocsit. Amint az eső a szélvédő üvegre csöppent, mindjárt oda is fagyott! Az ajtók is befagytak... Menni még csak lehetett, de kormányozni és fékezni nem. Mintha a kormányösszekötő rúd tört volna el, Ilyen úton csúszkálva tettünk meg 3 óra alatt 102 km-t!

Stuttgart után felszereltük a láncos kerekeket és rövidesen megelőztük Lippe herceget, aki ultramodern gumiláncos kerekeit vidáman pörgette a jégen nyolchengeresével...

Az út menti árkok erre tele voltak beborult autókkal. Félelmetes látvány volt. Caracciola sem érte el Mercedesével a tengert —, mint sokan mások. Francia területen a hó is egyre kevesebb, a hideg is alábbhagyott. Besançonnál még kifogtunk

---

Czaykowski Emánuel 1897-ben született Nagyenyeden. (Lengyeles csengésű nevét nagyapjától örökölte, aki Bem tábornokkal érkezett a magyar szabadságharc megsegítésére.) Vezetői engedélyét 1917-ben állították ki, vezetési gyakorlatot az olasz fronton, Doberdónál szerzett...

A két háború között mindennapi munkája és hobbija egyaránt az autóhoz kötötte. Számos szép kocsit mondhatott magáénak, legszívesebben egy saját készítésű kompresszorral „megspékelt" Steyr-re, egy csodálatos Delage kabrioletre és egy barnára-feketére lakkozott Alfa-Romeojára emlékszik vissza. Számos autósmotoros versenyen indult, 1928-ban „hétötvenes" AJS-ével első volt az oldalkocsis kategóriában a János-hegyi gyorsasági versenyen. 1935. és 45. között gépjárműve-



Maró bácsi — ma

zetői vizsgabiztosként is tevékenykedett. A háború után családjával Ausztriában telepedett le. Az osztrák autóklub 1967-ben az ötvenéves balesetmentes közlekedésért járó ARANY-VOLÁN-nal tüntette ki. Ma is vezeti 1300-as VW „cserebogarát". „De csak, ha kitavaszodik, mert télen mozgolódik a Piávetől hazahozott srapnellszilánk a térdemben" — szokta mondani.



Bőrkabátban Czaykowski Emanuel. Övés ballonban Szmick Viktor. Sapkában, térdnadrágban Pesti Ferenc. Mellettük a Weiss Manfréd-autó

egy kis havas esőt, aztán végig a tengerig tartani tudtuk a 40 km/óra feletti átlagot. Lyonban már nagy versenyláz fogadott, több versenyző áthaladt már akkor (akik máshol startoltak), és megtudtuk, hogy eddigi időnk alapján esélyesek vagyunk az első helyre, csak egy Stockholmból indult, belga felségjelű Graham —Paige kocsi lehet veszélyes számunkra! Képzelhető, milyen izgatottak voltunk. A Rhone völgyében elképesztően sűrű köd fogadott. Nem láttuk az út szélét sem, a keresőlámpával hol az út menti, fehérre festett törzsű fákat, hol a sárgán csillogó, vadonatúj távíróvezetékeket világítottuk támpont gyanánt. Lyon után 40 km-rel utolértük és elhagytuk a Graham—Paige-t, de azonnal ránk akaszkodott a ködben, és vezettette magát velünk. Hát ezt nem bírtuk sokáig idegekkel: a kicsi vezeti a nagyot! Leálltunk az út szélére. Ők is leálltak mögöttünk. Udvariasan érdeklődtek, kik vagyunk, honnan jövünk, de az istennek sem akartak indulni. Végül is néhány, merészen, a tejszínű semmibe vett kanyarral sikerült elszakadni tőlük.

A győzteseknek kijáró ünneplés nem maradt el, volt ott zenekar, büfé, fogadóbizottság és — mint mindig meg szokott történni — egy kis félreértésből, nagy derültség.

Az történt ugyanis, hogy a szemfüles újságírók előreküldték „kémeiket", és azok valószínűleg telefonálhattak, hogy a 41-es rajtszámú, Bukarestből indult kocsi van az élen. Ezt a hírt hallhatta meg egy szintén szemfüles román arisztokrata. A célban ő üdvözölt minket elsőként ékes román nyelven, „bér-fényképészekkel" körülvéve. Udvariasan végighallgattuk, aztán elnézést kértünk, hogy nem tudunk a nyelvén válaszolni, és megmutattuk neki kocsink rendszámát és felségjelét. Erre sarkon fordult és fényképészhada élén távozott. Mi pedig hozzáláttunk a jármű felkészítéséhez a másnapi, utolsó erőpróbára.

A baj éppen ezen a másnapi, a Col de Braus-nak nevezett, mindössze 8 pont reményével biztató egyenletességi versenyen történt, amelyet tengerparti sziklák között kanyargó 80 km-es körpályán rendeztek. Mi 300 méter után kiestünk. Szmick Viktor vezetett, borzasztóan ideges volt, és az első kanyarban, egy Y-alakú útelágazásban a bal oldali felé kanyarodott tévedésből. A pályabírák az utolsó pillanatban ugrottak elő és jelezték a helyes irányt, mire Viktor korrigálni próbált — úgy 65 km/óra sebességnél. Megfaroltunk és a kocsi bal hátsó kereke egy útmenti kőoszlopnak vágódott. Eddig tartott. Két nap kellett a törött futómű kijavítására, éppen a végső díszfelvonulásra készültünk el vele. A legjobban az fájt, hogy a belga, a 23 befutó kocsi közül a 22. lett ezen az utolsó erőpróbán, és az így szerzett öt ponttal lett abszolút első, talán 3, vagy 4 ponttal előttünk! Tizennyolcezer frankot adott át a monacói herceg második díjként, azt mondta: vegyenek rajta valami monacói emléket... (Az első díj 40 000 volt.)

A kocsinkat ezrek csodálták, dicsérték. Öt-hatszor erősebb szörnyetegeket utasított maga mögé több mint fél évszázada a szürke kis csepeli egér.

SZENTPÉTERI ISTVÁN

(A szerző felvétele és archív fotó a Csepel Vas- és Fémművek Munkásmozgalmi és Gyártörténeti Múzeumának gyűjteményéből)

• VÁCI BÚCSÚ VÁGI BÚGSÚ VÁCI BÚCSÚ •

IRÁNY A VÁCI BÚCSÚ!



- AUTÓVERSENYZŐK, VERSENYAUTÓK
- RÁDIÓKABARÉ – „élőben"
- SANZON – KABARÉ
- TÖBB MINT SZENZÁCIÓ: SZABAD SZÍNPAD AMATŐRÖKNEK!
- OPERETT – MUSICAL-PARÁDÉ
- KASZKADŐRKAVALKÁD, SPORTDISZKÓ
- SZÁMTALAN MEGLEPETÉS: **VILÁGSZTÁROK SPORTCSILLAGOK ? ? ? ?**
- TÁSKARÁDIÓ a búcsúban!
- POLAROID-KVÍZ; TÁNCHÁZ

NE DOBJA EL! Belépőjegyével nagymarosi telket nyerhet!

VÁCI

JÚN. 14-15.

• Minden út a Váci Búcsúba vezet... BÚCSÚ '80 •

VÁCI BÚCSÚ VÁCI BÚCSÚ VÁCI BÚCSÚ

A GÉPJÁRMŰVEZETÉSI PÓTLÉKRÓL

A mi olvasóinknak nem kell magyarázgatnunk, hogy milyen sok közületi gépjármű nincs eléggé kihasználva. Egyrészt szervezetlenség miatt, de nem kis részben egyszerűen azért, mert az adott vállalatnál, intézménynél olyan változó, előre nem látható időpontokban van szükség az autóra, hogy a sofőr igénybevételi idejének és a jármű kihasználtsági arányának növelése szinte a lehetetlenséggel határos. Ugyanakkor a közületeknél, különféle munkakörökben, sok olyan ember dolgozik, akinek megfelelő jogosítványa van, és ha munkaidejét egyeztetnék, el tudná vezetni a vállalat, intézmény egyik-másik kocsiját is.

Ennek előmozdítására a Minisztertanács már régebbi rendeleteiben is lehetővé tette, hogy a közületi gépjárművet ne csak a „gépjárművezetői munkakört betöltő dolgozó" vezethesse, hanem „a közületi szerv vezetője" engedélyezhesse ezt más dolgozója részére is, ha az érvényes jogosítvánnyal rendelkezik. A 123/1964. (16—17.), majd a 2/1979. (I. 24.) számú MüM—KPM együttes rendeletek pedig ezért a tevékenységért „gépjárművezetési pótlék rendszeresítéséről" intézkedtek. Mindezt bizonyos pontokban módosította a legújabb, 7/1980. (IV. 4.) MüM—KPM rendelet, amelyet itt most teljes egészében ismertetünk. Néhol hasznosnak tartottuk egyes szavak kiemelését, s végül magyarázatokat is fűzünk a változásokhoz.

1. § E rendelet hatálya kiterjed a munkaviszonyban, valamint a szövetkezeti tagsági viszonyban álló nem gépjárművezetői munkakörben foglalkoztatott dolgozókra.

2. § **(1)** Munkaviszonyra vonatkozó szabály (kollektív szerződés, munkaügyi szabályzat) kötelezheti a dolgozót a munkáltató vagy a szövetkezet (a továbbiakban: munkáltató) által üzemben tartott, casco-szerződéssel biztosított gépkocsi rendszeres vezetésére, ha

a) a munkakör ellátása gépkocsi igénybevételével egyéb jármű használatához képest gazdaságosabb, és

b) a dolgozónak az adott járműkategóriára érvényes vezetői engedélye van.

(2) Az (1) bekezdés a) pontjában említett esetben a dolgozó a vezetői engedély megszerzésére is kötelezhető. Ilyenkor — tanulmányi szerződés megkötésével (Mt. V. 11. §) — a kiképzési költségek a munkáltatót terhelik.

(3) A munkáltató és a dolgozó az (1) bekezdés a)—b) pontjában meghatározott előfeltételek fennállása esetén — a munkaviszonyra vonatkozó szabály rendelkezése hiányában is — megállapodhat a munkáltató által üzemben tartott, casco-szerződéssel biztosított gépkocsi vezetésében.

(4) Nem kötelezhető, illetőleg nem bízható meg a közületi gépkocsi vezetésével az a dolgozó, akinek vezetői engedélyében — a szemüvegviselési kötelezettséget kivéve — korlátozás van bejegyezve. Autóbuszt és csoportos személyszállításra használt egyéb közületi gépkocsit pedig csak olyan dolgozó vezethet, aki a gépjárművezetői pályaalkalmassági vizsgálaton legalább a II. fokozatnak megfelelt.

3. § **(1)** Ha a munkáltató a gépkocsin főfoglalkozású járművezetőt nem foglalkoztat, a gépkocsit rendszeresen vezető dolgozót gépjárművezetési pótlék illeti meg. A pótlékban részesülő dolgozó gépjárművezetéssel összefüggő jogait és kötelezettségeit részletesen meg kell határozni.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott esetben a dolgozót a teljesített kilométerek után: **a)** személygépkocsi vezetéséért **0,50 Ft/km — b)** nem hagyományos szolgáltató személygépkocsi, 12 főnél nem nagyobb befogadóképességű autóbusz, vagy 2 tonnánál nem nagyobb teherbírású tehergépkocsi vezetéséért **0,60 Ft/km — c)** 12 főnél nagyobb befogadóképességű autóbusz, 2,1—5 tonna teherbírású tehergépkocsi vezetéséért **0,70 Ft/km — d)** egyéb tehergépkocsi, különleges gépjármű, bejáró-, szerviz- vagy műhelygépkocsi vezetéséért **0,80 Ft/km** összegű pótlék illeti meg.

(3) A gépkocsi rendszeres vezetéséért járó pótlék átalányként is megállapítható. Ennek összegét a tervezett, illetve előreláthatóan szükséges kilométerteljesítményből kiindulva a (2) bekezdés, valamint a gépjármű karbantartással töltött idő figyelembevételével kell meghatározni.

(4) A pótlék összege a (2) bekezdés **a)—b)** pontja esetében a havi **1500 Ft-ot — c)** pontja esetében a havi **1800 Ft-ot — d)** pontja esetében a havi **2000 Ft-ot** nem haladhatja meg. Ha a gépkocsi vezetéséért több dolgozó kap átalányt, a teljesítményük arányában megállapított pótlékuk együttes összege a megjelölt összeghatárt nem haladhatja meg.

(5) Vezető állású, vagy magasabb vezető állású dolgozó részére gépjárművezetési pótlék az (1)—(4) bekezdésben meghatározott feltételek mellett is a munkáltatói jogkört gyakorló (szövetkezetnél a vezetőség) engedélye alapján csak akkor fizethető, ha a munkakör ellátásához gépkocsi rendszeres igénybevétele szükséges, és azt a kollektív szerződés (munkaügyi szabályzat) lehetővé teszi. Járandósági vagy személyi használatú személygépkocsira jogosult dolgozó gépjárművezetési pótlékot nem kaphat.

(6) A dolgozó részére a gépjárművezetési pótlékon kívül egyéb — a gépjárművezetőket megillető — pótlék nem fizethető. A pótlékban részesülő dolgozónak a rendes munkaidején kívül végzett gépjárművezetésért nem jár egyéb díjazás.

*

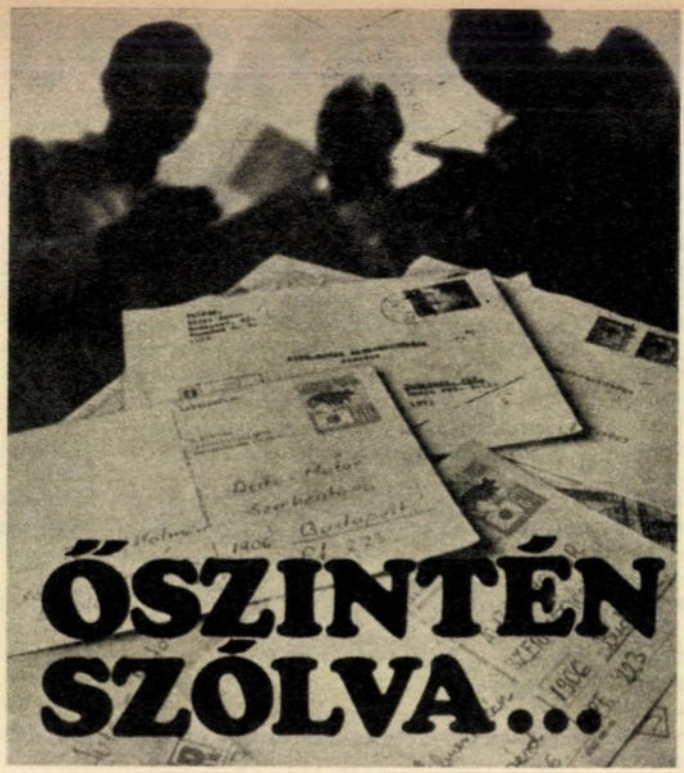
A leglényegesebb pont talán az, amit már az 1979-es rendelet is tartalmazott: hogy a munkáltató kötelezheti a dolgozót a közületi kocsi vezetésére, sőt – persze a vállalat költségén – az ehhez szükséges jogosítvány megszerzésére is.

Az 1979-es rendelet a gépjárművezetési pótlékot még csak havi egységes összegekben határozta meg. Az új rendelet már „kilométerpénz" fizetését írja elő, amely helyett lehet a pótlékot átalányként is megállapítani. Ennek az átalánynak a felső határa a személyautó, valamint a kisebb autóbusz és teherautó vezetéséért a korábbi 1000 Ft-ról 1500 Ft-ra emelkedett.

Fontos változás, hogy míg az 1979-es rendelet a vezető állású dolgozó részére a közületi gépkocsi vezetéséért egyáltalán nem engedélyezte a pótlék fizetését, az új rendelet már bizonyos feltételekkel ezt is lehetővé teszi. Csak a járandósági vagy személyi használatú kocsira jogosult irányító emberek nem kaphatnak gépjárművezetési pótlékot. (De azért, mint tudjuk, közülük is sokan maguk vezetik a rendelkezésükre bocsátott kocsit.)

A rendelet április 1. óta van hatályban. A tapasztalatok máris mutatják, hogy sok közületnél éltek ezekkel a lehetőségekkel, és a kellően ki nem használt kocsik vezetése alól „felszabadították" a sofőröket. Várják is őket sok más helyen, ahol sofőrhiány van!

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Önzetlenül

A hideg, esős hétvégeket követően, akkor, azon a májusi vasárnapon végre kisütött a nap, s ahogyan mondani szokás, igazi kirándulóidő volt. Minden együtt volt ahhoz, hogy kellemes legyen az út. Szépen duruzsolt Wartburgom motorja, mintha csak négyütemű lenne, csendesen dorombolt.

A Flórián tér körforgalmát elhagyva, hármasba kapcsoltam. Kuplung ki, sebváltókar előre fel, így, most át a négyesbe, kuplung...

És akkor, egyszeriben vége lett a belső derűnek, a külső hangulatos napnak.

Nem, nem koccantam összse senkivel, csupán a kuplungpedálom maradt lenn a fenéklemez gumiszőnyegén. Lábfejjel visszaemeltem, feljött, ám ahogy elengedtem, úgy zuhant vissza az eddig oly engedelmes alkatrész, mint élettelen tárgy. Az is volt... Egy gumiborítással végződő vasdarab.

A lendülettől még kormányozható kocsimat a járdaszegély mellé állítottam, s igyekeztem kideríteni, mi is történhetett valójában.

Azt hiszem, nagyon kétségbeesett arcot vághattam, mert látható szánakozással figyelte a hiba elhárítására irányuló erőfeszítéseimet az a jól öltözött, ballonkabátos férfi, aki előbb csak néhány lépésnyi távolságról, majd közelebb lépve hozzám, így szólt:

— *Kuplung?*

Eleganciája láttán kényszeredetten feleltem vissza, sok segítséget nem remélve tőle:

— *Az...*

Néhány perc múltán kölcsönösen konstatáltuk, hogy bizony elszakadt a bowden.

— *Van tartalék bowdenja?* — kérdezte az ismeretlen.

— *Sajnos, nincsen...*

— *Felkínálhatom a sajátomat?* — kérdezte.

Nem akartam hinni a fülemnek. Magyarázatként hozzátette:

— *Ugyanis én is wartburgos vagyok, s van tartalék bowdenem. Ha igényli, kölcsönadom. Holnap majd visszaadja.*

Nem akarom bő lére ereszteni mondanivalómat.

Tíz perc múlva ott volt a kezemben az új bowden. Újsütetű ismerősöm odafentről irányította életem első bowdencseréjét. Nem ment zökkenőmentesen, mi tagadás az ő keze is olajos lett, ránk is sötétedett, mire készen lettünk. Igazán nem rajta múlott, hogy eddig tartott egy hozzáértő szerelőnek alig néhány perces munka, de végül is sikerélményben lehetett részem: újra mozgott a Wartburgom.

Itt tartottam írásomban, amikor titkárnőnk egy levelet tett asztalomra. Feladója *Rónai Egon* (Budapest, Ipoly utca 18.). Budapesti olvasónk arról értesít bennünket, hogy ők *Pesti Józsefnek*, a veszprémi Afit osztályvezetőjének köszönik önzetlen segítségét, aki este fél tízkor állt meg Rónáék üzemképtelen kocsija mellett, s segítette őket abban, hogy még az éjjel Pestre érkezhessenek. Ebből a levélből idézek: „*... Pesti József kocsink volánja mögé ült, bevezette azt az Afit-telepre, ahol dolgozótársaival közösen — túl a munkaidőn is — rendbe hozták a rossz feszültségszabályozót. A fiatal szerelők el sem fogadták felkínált borravalómat. Az emberi segítés jóleső érzésének e ritka örömét éltük át feleségemmel. Hatvanéves vagyok, s bizony sokszor szomorodom el a közöny láttán. Érthető hát, ha tollat fogtam kezembe, hogy megköszönjem a veszprémi afitosoknak, hogy tettükkel megerősítették racionális világunkban is hitünket az emberben...*"

Nem sokkal ezt követően egy újabb levelet kaptam, ugyancsak az együttérzés, az emberiesség, az önzetlenség példáját igazolván. Ezt a levelet *dr. Parádi László* Szegedről írta címünkre.

„*A szegedi Gabonatermesztési Kutatóintézet kiszombori búzaosztályának Baross László szocialista brigádja tanulmányi kiránduláson vett részt. 1980. április 20-án, vasárnap este, hazafelé jövet Egerből kb. 9 kmre az autóbusz fékrendszere meghibásodott.*

Az IM-08-15 forgalmi rendszámú Trabant gépkocsi vezetője az első kérésünkre önzetlenül felajánlotta segítségét, és 17 órától 23 óráig állt rendelkezésünkre, amíg az elromlott autóbuszunkat be nem vontatták az egri Volán telepére. A telep ügyeleti szolgálata, és másnap reggel a délelőtti műszak dolgozói is mindent megtettek azért, hogy a csoportunk minél hamarább tudja folytatni az útját hazafelé.

Azzal a kéréssel fordulunk az Autó—Motor szerkesztőségéhez, tegye lehetővé, hogy az újság segítségével meg tudjuk köszönni a Trabant vezetőjének, valamint az egri Volán vezetőinek és dolgozóinak a nagyfokú és önzetlen segítségüket, amivel lehetővé tették csoportunk mielőbbi hazaérését."

E kis kitérőt követően, saját esetemhez visszakanyarodva, a kölcsönös kéztörlés közbeni beszélgetés során, segítségét megköszönve, megkérdeztem a számomra még mindig ismeretlen, de — értthetően — hallatlanul rokonszenves férfitól:

— *Mondja, miért tette, miért segített egy, az ön számára vadidegen embernek?*

— *Több oka is van annak* — válaszolta.

— *Például?*

— *Például az, hogy sétálgattam, ráértem.*

— *És?*

— *Szeretem az autót... S ha bajban van valaki, ha tudok, miért ne segítsek neki. Végtére is emberek vagyunk, nem?*

Igen, emberek vagyunk...

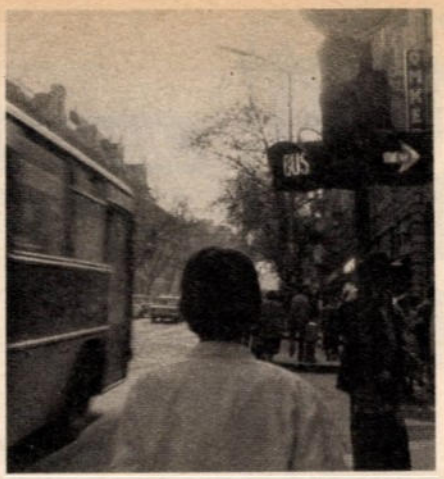
Csak gyakorta sietősek, mi több, rohanók, s valljuk be, önzők is vagyunk olykorolykor. Volt időm a történtek óta alaposan átgondolni: fordított esetben vajon én magam hasonlóan cselekedtem volna-e? Őszintén szólva, nem tudom. Az biztos, hogy ha van nálam tartalékalkatrész, én is kölcsönadnám bajba jutott autóstársamnak. De órákig mellette maradni, s vele együtt örülni annak, hogy újra autó az autó, azt hiszem, ezt már nem tettem volna meg. Vagy mégis? Nem tudok egyértelmű igennel vagy nemmel felelni ma sem az önmagamnak feltett kérdésre.

Az autójavítás befejeztével mutatkoztunk be, s köszöntünk el egymástól. És most, az AM nyilvánossága előtt köszönöm a rajtam segítő Máté Lajosnak, s vele együtt mindazoknak az önzetlen, csupán a segítő szándéktól indíttatott autóstársaknak odaadását, akik rohanó világunkban is észreveszik a bajba jutottat, azt, akin segíteni kell és lehet. Mert, hogyan is mondta Máté Lajos? Emberek vagyunk, nem?

Lám, mennyi példa akad erre is!

ZENTAI FERENC

A BUSZNAK SZABAD



(Favics Péter felvételei)



Remek érzés áthajtani a piroson, különösen, ha a súlyos szabálysértés ezúttal megengedett. A fővárosban autózók még csak ízlelgetik, a buszvezetők és főleg az utasok elégedettek a néhány perces időnyeréssel.

Üde változás a merev szabályok nehezítette közlekedésünkben, hogy legalább a buszok átbújhatnak a lámpák függönye alatt, és egy piros hullámot kihagyva gurulhatnak a következő megállóig. A lehetőség korábban is megvolt: a közlekedési lámpák sok helyütt váltanak úgy pirosra, hogy szemből még engedik a forgalmat, mert a következő kereszteződéshez így érkezhetnek az autók a legjobbkor. Ezt a veszélytelen néhány másodpercet használja ki a „BUS" felirat világítása, amely természetesen csak akkor engedheti el a buszokat, ha útjuk minden irányból védett.

Külön szerencse, hogy e buszjelzőkkel együtt megjelentek azok a jobb-kanyart engedő kiegészítő jelzések is, amelyek már csaknem kivesztek az oszlopokról, pedig igazán olcsón gyorsítják a forgalmat.

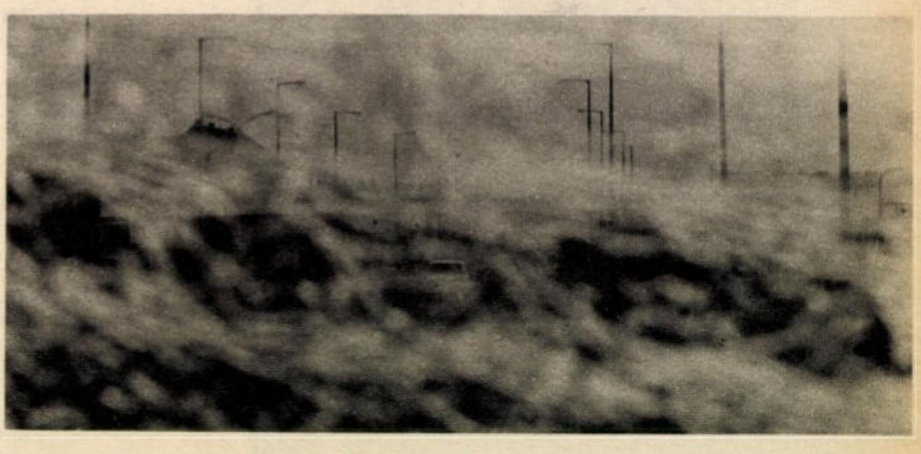
A ma még csak mutatóba felszerelt buszjelzők máris különös Kresz-feladványt jelentenek a Rákóczi út buszoknak kijelölt, és így reggel 7-től este 7-ig védett sávján. Gyakran előfordul, hogy a buszsávra hívatlan vendégként személykocsi áll be. Az is előfordul, hogy ilyenkor sárgára, pirosra vált a lámpa, sőt, az is megeshet, hogy a személyautó mögé felzárkózó buszt csalogatja a jelzés fénye. Ilyenkor rendszerint a buszvezető felháborodott sürgetésére csak elindul az autós, szorosan nyomában a busszal.

A BKV-nál mondják, hogy ez így helyes, hadd menjen a busz, a jelzés úgyis sávonkénti irányítás, baj nem lehet belőle.

Igen ám, csakhogy a kiegészítő jelzés a buszoknak szól, a piros pedig a többi autónak. A jobbra kanyarodók kivételével — akiket a kiegészítő jelzés nyila úgyis elenged — mások lehetőleg ne hajtsanak a védett sávra. Így a rejtély is megoldódik, az autós is megkönnyebbedhet, ami sokkal jobb, mintha a pénztárcája tenné ugyanezt.

F. A.

Betört szélvédővel



Akár rejtvényrovatunkban „Találja ki" címmel is feladhatnánk a kérdést: mit lát a képen? Jóformán semmit? Nyert! Többet mi sem láttunk, amikor egy szeszélyes kavics nagy robajjal átrajzolta a szélvédőüveget.

Aki még nem próbálta, nem is tudhatja, milyen nagy meglepetés éri az autóban ülőket a táj mozaikokra esésekor. A vezetőnek sok mindent tanácsolhatunk, a lényeg azonban egy: vigyázzon, hogy a bajból ne legyen nagyobb baj. Azt nem merjük tanácsolni, hogy ne ijedjen meg, úgyis hasztalan, a robbanásra lehetetlenség felkészülni. Csak annyit kérünk, hogy ne essen pánikba. Tartsa egyenesen a kerekeket, és lassítson kímélettel. Használja az irányjelzőt, vagy kapcsolja be a vészvillogót, és amennyire biztonsága megengedi, húzódjon le az út szélére.

Ha magától nem esik szét az üveg, választhat. Ha rossz az idő, vagy akad a közelben egy javító, és valamennyit lát is maga előtt, óvatosan vezessen odáig. Csak a megérkezés boldog pillanatában ne vágja be az ajtót, mert attól esik darabokra a szélvédő.

Ha pedig úgy alakul, verje ki az üveget. Jó, ha előtte fóliával vagy csomagolópapírral letakarja az üléseket, de a napokig tartó szilánkpotyogást úgysem lehet megakadályozni.

Az utazáshoz ajánlatos szemüveget felvenni, és melegebb ruhát. Ha az oldalablakok jól zárnak, nagy huzattól nem kell tartani.

Ha pedig a kő mindenképpen üvegnek akar szállni, tegye most, mert — legalábbis lapzártakor — jónak mutatkozott a szélvédő-ellátás.

— i — s

AUSTRIA

Pittental Hoch-wechsel

Töltse szabadságát Bécstől délre, a legszebb üdülési övezetben!

Az úticél mindössze 50 kilométerre van Kőszegtől, a tengerszint felett 505—1738 m magasan.

Rendkívül kedvező árak! Egy heti üdülés személyenként:

szoba reggelivel	420 schillingtől
félpanzióval	840 schillingtől
teljes ellátással	980 schillingtől

Ajánlott külön programjaink:

pl. sportolási lehetőségek, túrák, kirándulások (Bécs, Semmering, Máriazell, stb.) 5000 vendégágy, fedett és melegvizű uszodák, drótkötélpályák várják Önt is.



S ami új: napi közvetlen buszjáratok Budapest—Bécs—Budapest között.

ALSÓ-AUSZTRIA

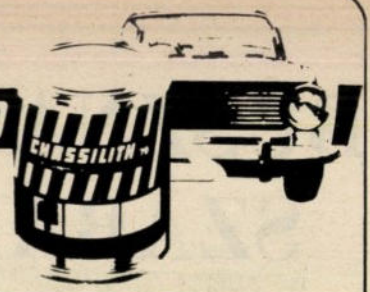
...ahol az üdülés valóban üdülés!

UTALVÁNY

Részletes tájékoztatást és prospektust kérek:
Fremdenverkehrsverband
Pittental – Hochwechsel
A-2870 Aspang

Név: _____

Cím: _____



CHASSILITH 70

KORRÓZIÓVÉDELEMRE

A rozsdásodás a fémrészeket idő előtt elpusztítja.

NE VÁRJA MEG!

CHASSILITH alvázvédő festék

jól tapad, ütés-, időjárás- és vízálló.
Könnyen tisztítható, szórható, ecsetelhető, mártható. Személy- és tehergépkocsik alvázának és fémrészeinek védelméhez kitűnő a

CHASSILITH alvázvédő festék!

Kapható az autóápolási-háztartási és festékszakboltokban, és a Higiénia Vegyiáru Üzletházban.
Forgalomba hozza:

VEGYIANYAG KERESKEDELMI VÁLLALAT BUDAPEST

FOGYASSZON MÉHPEMPŐS MÉZET!

Nagy fehérjetartalma, továbbá B-, C-, D-, E- és H-vitamintartalma következtében

FIZIKAI ÉS SZELLEMI FELFRISSÜLÉST EREDMÉNYEZ, JÓ KÖZÉRZETET TEREMT

Fogyasztása tavasszal kiváltképpen ajánlatos.

Kapható az élelmiszerboltokban.

Forgalomba hozza a

HUNGARONEKTÁR

Budapest.

HUNGARONEKTÁR

AUTÓSZÖV

12. sz. HENGERSOR utcai ÜZEME
(Bp. XVIII., Pestlőrinc, Hengersor u. 25.)
vállalja a

SKODA	LADA	ZAPOROZSEC
100 105	összes	966, 968
110 120	változata	

típusokon:

- Vevőszolgálati munkákat 10 000 km-es teljesítményen belül.
- Garanciaidőn túli átvizsgálásokat.
- Szerkezeti és elektromos egységek javítását.
- Műszeres vizsgálatok elvégzését árengedménnyel.
- Időszakos műszaki vizsgára előkészítés, zárttechnológiás rendszerű helyszíni vizsgáztatást.
- Karosszériajavítást, fényezést, karambolos gépkocsik javítását. (AB kárfelvétel a helyszínen.)

TÍPUSTÓL FÜGGETLENÜL végzünk:

- Korrózió elleni alváz- és üreges védelmet.
- Kárpitosmunkákat (hűtőtakaró, üléshuzat, szőnyeg).
- Gépkocsi-üvegezést, hozott anyagból is! Javítások OTP hitellevélre is!
- Használt alkatrészek + autóápolási cikkek árusítása.

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

Előjegyzés, érdeklődés: 285-863; 477-500 telefonon.

ÍTÉLET

Úgy tűnik, Szegeden nagy vonzereje van az üzérkedésnek. 1978 novemberi, 21-es számunkban közöltük a Merkuros ügyeskedők ítéletét, s most újabb ügy végeredményéről számolhatunk be, ami természetesen nem most kezdődött, hanem még akkor, amikor gépjármű-állományunk rohamos gyarapodása miatt bővítették az időszakos műszaki felülvizsgálatot végzők körét. Így kapott erre jogot Szegeden is a KPM Autófelügyelet mellett többek között a Magyar Autóklub műszaki állomása, s annak megbízott dolgozója, Szögi Gyula.

Ez a 37 éves férfi igencsak másképpen értelmezte az új feladatot. Rövid időn belül üzleti kapcsolatba lépett Egri Lászlóval, a Szegedi Gépjárműjavító Ipari Szövetkezet szerelőjével és Dóczi Szilveszter magánkisiparos szerelővel. A két társ szállította neki az időszakos felülvizsgálatra kötelezett járműveket, ő pedig 240 forint darabonkénti különjuttatásért kiállította a szükséges okmányokat, meghosszabbbította a forgalmi engedélyeket.

Egri szinte havonta szállított Szöginek egy-egy ügyfelet, de előfordult az az eset is, hogy olyan gépkocsiról is kiállították a műszaki vizsga bizonylatát, amely még üzemképtelenül állt javítás alatt, a szövetkezet műhelyében. Dóczi sem intézte különben a dolgokat. Kért – és kapott! – vizsgabizonylatot olyan autóról, amelyet oda sem vitt, de ő is meghosszabbította egy rossz gépkocsi forgalmi engedélyét. (Végül is ezen buktak le.)

A Szegedi Járásbíróság az ügyeskedő vizsgabiztost, Szögi Gyulát vesztegetés, közokirat-hamisítás és kötelességszegés miatt 8 hónapi börtönre ítélte, valamint a jogtalan előny megfizetésére kötelezte. A két szerelőt, Egri Lászlót és Dóczi Szilvesztert vesztegetés és közokirat-hamisításra való felbújtás miatt 5–5 hónap, mindkettőjük esetében 2 év próbaidőre felfüggesztett szabadságvesztésre és mellékbüntetésként 10–10 ezer forint pénzbirságra ítélte.

Másodfokon a Szegedi Megyei Bíróság tárgyalta az ügyet, ahol dr. Nagy Attiláné tanácsa az elsőrendű vádlottat még külön 5 ezer forint pénzbírsággal is sújtotta. A járásbíróság elsőfokú döntése e változtatással emelkedett jogerőre.

Sok kommentárt nem érdemes az ügyhöz hozzáfűzni, mert aki megértette az időszakos műszaki vizsga szükségességét, az úgy is tudja, mit jelent a fondorlattal meghosszabbított vizsgaidejű kocsikkal való közlekedés. Aki pedig semmibe veszi a rendelkezést, azzal szemben, reméljük, közlekedési rendőreink hamarosan megteszik azt a szívességet, hogy kivonják a forgalomból.

– vásárhelyi –

A „Csúcsforgalom" postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KIÁL: Moszkvics 403-as alkatrészeket Kenyeres Gyula (8000 Székesfehérvár, Herman Otó u. 2/a.) — **Fiat 500-as** alkatrészeket Jordán József (8460 Devecser, Achim A. köz 3.) — **Zündapp 600-as** oldalkocsis veterán motorkerékpárt Rajna László (1163 Bp. Bányai E. u. 3.) — **Fiat 850-es Limousint** és dugattyúkat Jancsó Györgyné (3529 Miskolc, Középszer u. 70.) — **Moszkvics 408-as** alkatrészeket Maradics Róbert (8500 Pápa, Béke József u. 2.) — **Fiat 850-et** alkatrészként is Pravetz Imre (2840 Oroszlány, Rákóczi F. út 24.) — **MZ TS 250/1-es** motorkerékpárt Kormos Ervin (6300 Kalocsa, Fényi Gy. u. 2.) — **Minicross CZ 125** motorkerékpárt és alkatrészeket Bittera Endre (2600 Vác, Fácán u. 8.) — **1956-os évjáratú R55 125 cm³-es** motorkerékpárt Lévay László (6000 Kecskemét, Dankó P. u. 52.) — **Opel Kadett A típushoz** hűtőmaszkot Dr. Ürmös Ferenc (6722 Szeged, Gutenberg u. 32/a.) — **Simson 250 cm³-es** motorkerékpárt Gyuricza Károly (2600 Vác, Csokonai u. 3.) — **Trabant 601-es** motoralkatrészeket, indítómotort, karosszériára szellőző rácsot Barna Sándor (3526 Miskolc, Kassai út 82.) — **Sport CZ 175-ös** motorkerékpárt Bogdai Kálmán (9233 Lipót, Béke fasor 7.) — **Zaporozsec 968-as** alkatrészeket és S50B motorkerékpárt valamint motoros ruhát és kesztyűt Kránitz József (9600 Sárvár, Deák u. 3.) — **Autó—motorprospektusokat,** újságokat, katalógusokat Mesterházy Gyula (9700 Szombathely, Hunyadi u. 51.) — **Volkswagen 1500-as** hátsó sárvédőt, bal oldali ajtót, csomagtér- és motorháztetőt, ablakokat Keller Imre (7346 Bikla, Zrínyi u. 19.) — **Renault 10-es** motoralkatrészeket Szalay Attila (8420. Zirc, September 6. u. 14.) — **MZ 250/1** áramvonalidommal felszerelt motorkerékpárt Kunfalvi László (5000 Szolnok, Rák u. 11.) — **Renault R—10-et** alkatrészenként Bereczki Dénes (5621 Csárdaszállás Rákóczi u. 5.) — **Trabant 500-hoz** 550×12 téli gumiköpenyt Báthy István (9022 Győr, Tanácsköztársaság u. 35.) — **BMW Sport 600-as** motorkerékpárt Keresztes László (Kistelek, Damjanich u. 35.) — **Ladához** fényszóróbetétet, kerek oldaltükröt, spoilert és más alkatrészeket Mezőfi Tibor (1051 Bp., Petőfi S. u. 10.) — **MZ ETS 250** motorblokkot, Simson Star motorblokkot, Danúvia komplett sebességváltót és Volvo Rallye ülésvázat Bujtor Jenő (1156 Bp., Páskomliget u. 31.).

KERES: Motorkerékpár-tuningolási szakirodalmat Erdei Béla (4027 Debrecen, Hámán K. út 28.) — **Daciához** sárvédőt Nacsa Ferenc (6900 Makó, Szabadság tér 20.) — **MZ 125 cm³-es** motorblokkot Kőne Tamás (4028 Debrecen, Gáborjáni Sz. u. 21.) — **Volkswagen 411 LE-hez** kezelési és szervizkönyvet, valamint alkatrészeket Hornok László (1222 Bp., Dévény u. 34.) — **Bármilyen cross-motorkerékpárhoz** első kereket és gumit Krupánszky István (2800 Tatabánya, Réti út 69.) — **Fiat 127-hez** kipufogódobot és 135×SR13-as gumiköpenyt Bátori Miklós (1117 Bp., Móricz Zs. krt. 12.) — **Trabanthoz** gumitömlőt- és Pneumant gumiköpenyt Horváth Tibor (1121 Bp., Rácz Aladár u. 2.) — **Skoda S 100-hoz** gyújtáselosztót és szivatóbowdent Tűz Tamás (8500 Pápa, Gyurácz F. u. 17/b.) — **Skoda 110 R kupéhoz** jobb hátsó sárvédőt Maitz Árpád (9730 Kőszeg, Rajnis u. 4.) — **1953-as kiadású** Mercedes 220-hoz hűtőmaszkot, lökhárítót, díszlécet és más alkatrészeket Hoffmann Ottó (1221 Bp., Játék u. 32.) — **Fiat 850 kupé** négylámpás karosszériát Takács Károly (8000 Székesfehérvár, Palotai u. 73.) — **Skoda S—100-hoz** 155×14-es gumiköpenyt Juhász Balázs (6000 Kecskemét, Ballószög 329.) — **Simson S50B-hez** 87 cm-es kilométeróra-spirált és meghajtó fogaskereket Lóki István (2400 Dunaújváros, Kossuth L. u. 27/a.) — **R50 vagy R69-es** motorblokkot Fodroczy Géza (9400 Sopron, Bécsi u. 55.) — **Trabant 601 kombihoz** bal első és jobb első sárvédő doblemezt Erdős László (8600 Siófok, Jedlik A. u. 1/a.) — **BMW R51/2-es** motorblokkot Sándor István (600 Kecskemét, Czollner köz 2.) — **Moszkvics 1500-ashoz** kezelési, karbantartási utasítást Oláh Sándor (O. F. 12. Strada Somesul 25. 1900 Timisoara) — **350 cm³-es** Jawát Uzonyi Imre (4220 Hajdúböszörmény, Korányi F. u. 20.) — **Fiat 850-hez** jobb első sárvédőt és homlokfalat Balogh Istvánné (1211 Bp., Rákóczi u. 50.) — **NSU Primer 600-hoz** bronz szénkefét Békési Ferenc (3780 Edelény, Dankó P. u. 17.) — **Csepel 125-ös** motorkerékpárhoz benzincsapot, tanksapkát Árvai Sándor (8001 Székesfehérvár, Várfok u. 1.) — **MZ TS 250/1-hez** 25×72×7-es főtengely szimeringet Nagy Bálint (3592 Nemesbikk, Marx út 6.) — **Trabant Hycomathoz** jobb oldali sárvédőt Futó Gyuláné (9023 Győr, Nagy I. u. 33/a.).

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

Búcsú az egyéni VB-től

Ha lapzártánkig összefoglaljuk salaksportunk világbajnoki mérlegét, akkor teljesen nyilvánvalóvá válik, hogy a debreceni egyéni VB-futam ígérte az évad legizgalmasabb hazai salakcsemegéjét. Miután az egyéni versenyszámban Landshutból *Jakab* nagy meglepetésre továbbjutott, egy másik selejtező futam színhelyéről, Zarnovicából pedig vaskos meglepetésre *Szőke* és *Gregó* közül egyedül éppen az utóbbi jutott tovább, a magyar versenyzők főerői, a Debrecenben kiemelten indítandó *Szirászki* és *Mészáros* személyével szálltak volna csatába. Salaksportunk két legmarkánsabb reprezentánsa tehát itt lépett volna be az egyéni VB ágas-bogas küzdelemsorozatába. (Még pótlólag itt említjük meg, hogy a két legjobb debreceni, *Támcsu* és *Oreskó* Bydgoszczban hullott ki a világra szóló csatározásból.)

Sajnos, a miskolci bolgár—magyar összecsapás rettenetes nagy bukása nem múlt el olyan nyomtalanul, mint ahogy azt a verseny hevétől felpaprikázódott versenyzők mutatták. Ott ugyanis Szirászki és Mészáros derekasan, sőt mi több, káprázatosan folytatta a bukás után a versenyt, de amikor a versenyláz lecsillapodott: a serülések fájdalmai lendültek támadásba. Szirászki egyik combizmát a kormány félig átvágta, Mészáros gerincét pedig a fájdalom csitítására az orvosok rögzítették.

Míg versenyzőink derékhada Miskolcról verbúválódik, az utánpótlás Debrecenből jön. Miután az ütőképesebb versenyzőink kiestek, elhulltak a nagy csatában, a továbbjutott Gregó mellé — a sport vezetői — a fiatal debreceni gárdát, *Juhász Lászlót*, *Adorján Zoltánt*, *Hajdú Zoltánt* szólították nyeregbe, remélve, hogy a hazai pálya közönségének buzdítása szárnyakat ad a húsz éven aluli versenyzőknek. (Csakhogy a szárnyak nem nőnek ki egyik óráról a másikra.)

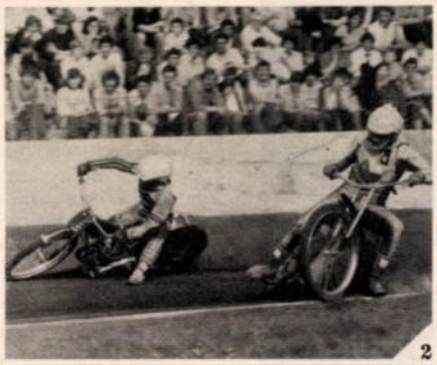
Általánosan elfogadott álláspont: ahol a csehszlovákok jelen vannak, ott nagy versenyre van kilátás. Ha még a szovjet és lengyel versenyzők is összeverik a vaspapucsot, izzásba jön a salak. Látnivaló volt tehát, hogy porontyaink csak tanulóköreiket tölthetik a pályán. Annál is inkább, mert a szovjet csapat már az idei bajnoki listáját küldte a ringbe. A 28 éves izomember, *Gorgyejev*, az egyéni bajnok, közvetlenül mögötte *Kornyev* sorjázik, és a bajnoki harmadik, a kis baskír raketa talán az 500-as cementnél is keményebb. A lengyelek a kevésbé ismert *Jankowskyval*, *Olsakkal*, és az egykori junior Európa-bajnokkal, *Huszczával* jelentek meg a színen. A csehszlovákokat *Ondrasik*, *Kučera* és a múlt évi EB-döntő 6. helyezettje, *Hadek* képviselte. És mivel a 16 versenyzőből csak 8 (a kötelező tartalékkal 9) juthatott tovább, látnivaló volt a szomorú vég. Jóllehet ekkor még a mieinknél ugyancsak jobb, NSZK-beli *Gilgenreinert* számba sem vettük. Honfitársa, az öregecske (42 éves) *Jan Käter* és az osztrák *Wannasek* várta még a rajtot.

A zsúfolásig megtömött aréna elsősorban a 19 éves ács, Hajdú Zoltán továbbjutásában bizakodott. A 2. futamban, Juhász, Kornyev és Jankowsky társaságában lépett pályára. Jó rajtjával el is kapta a 2. helyet, de az első kör célkanyarját elsokallta, harmadikként bújt át a kapun. A következő futamban Adorján felvillant egy jó rajttal, de ezzel el is lőtte minden puskaporát: 0 pontot szerzett. Az ötödik futamban két vállra feküdtek legényeink. Gregó már a rajtnál hanyatt vágta magát, Hajdú az utolsó körben elcsúszott.

A 20 futamos versenyben a versenyzők összesen ötször álltak rajthoz, a mieinket a harmadik futamig Gregó vezette három ponttal. A napnál is világosabban látszott, hogy semmi keresnivalónk sincsen... A lengyel Jankowsky csúcsformát mutatott. Minden futamát megnyerte, egyet kivéve, de a csehszlovák Kučera is csak egy ponttal maradt mögötte.

A 19. futam volt a mérkőzés nagy játszmája. Gafurov, akinek ekkor már a 2. helyért járó két pont is elég lett volna, a rajtgázzal tisztára vasalta a mezőnyt. Az első kerekét végig a füvön vezetve megvá-


5


2


4

(A SZERZŐ FELVÉTELEI)

EREDMÉNY:

1. Roman Jankowsky, PL 14 pont — 2. Peter Kučera, 13 — 3. Peter Ondrasik, 11 — 4. Han Hadek, mind CS 11 — 5. Nyikolaj Kornyev, 11 — 6. Zajtoun Gafurov, mind SU 11 — 7. Valerij Gorgyejev, SU Andrej Huszcza, PL mind 7 — 8. Georg Gilgenreiner, D 8 — 9. Henrich Olsak, PL 5 — 10. Juhász László / Adorján Zoltán / Gregó István, mind H, mind 4 — 11. Hajdú Zoltán, H 3 — 12. Jan Käter, D 2 — 13. Anton Wannasek, A 1 pont.

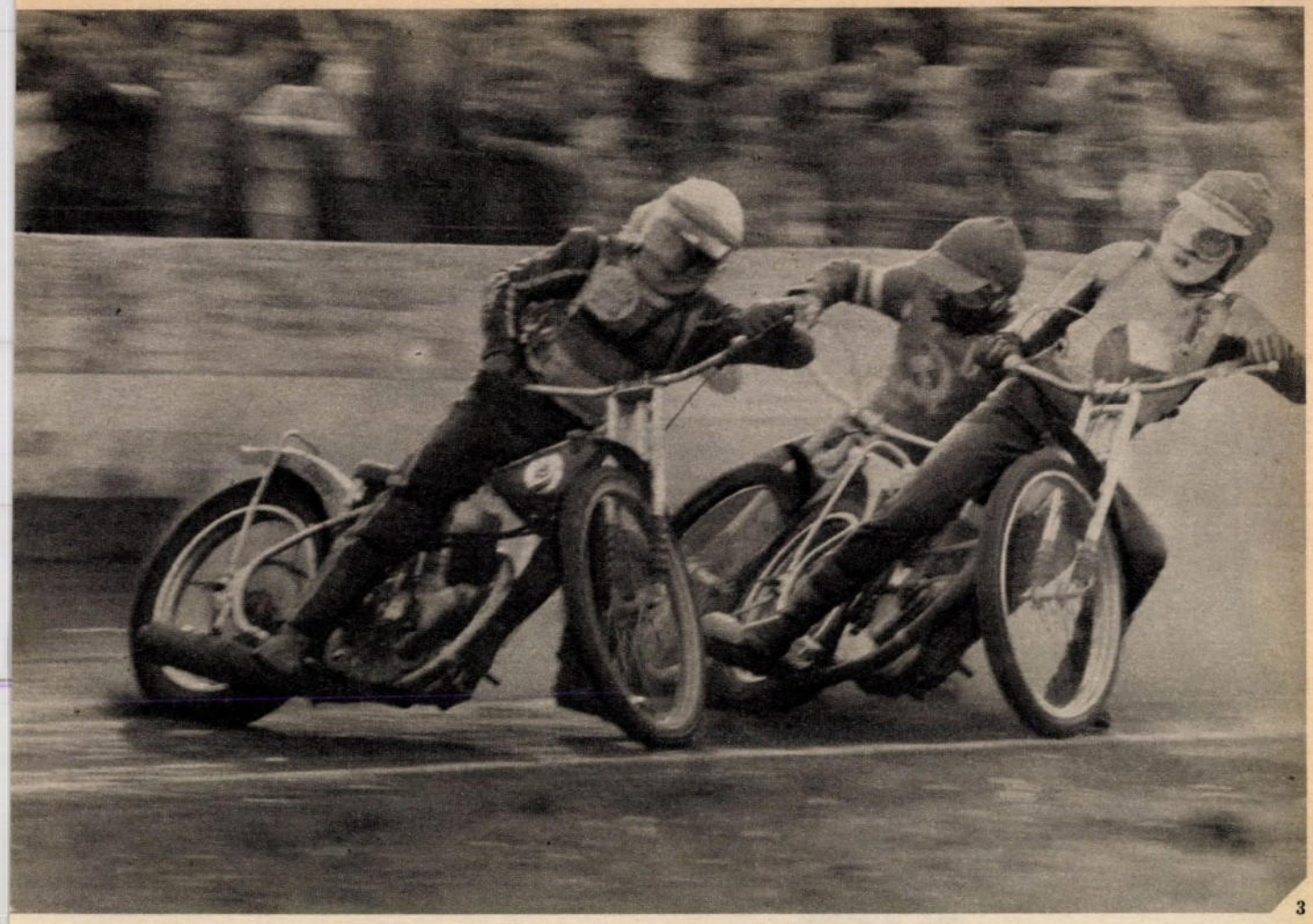
1. A biztató kezdet. A 2. futamban Hajdú egy darabig a második helyen Kornyev mögött motorozott

2. A „magyarok kétvállon" futam. Kučera az alapvonalon sziklaszilárdan, miközben Hajdú „rágógumizik"

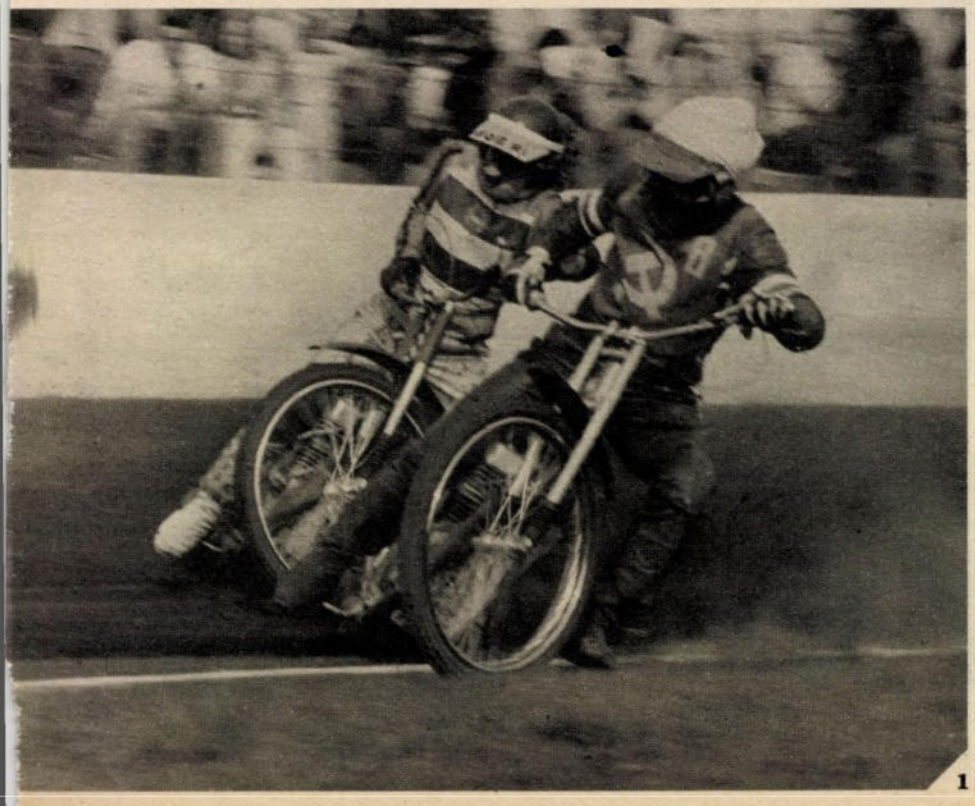
3. Az egyik legszebb futam a 15. Käter váratlanul elslisszolt a rajttal (elöl), aztán bukott. A mögéje szorult Ondrasik (1) és Kornyev a bukás kavalkádjában helyet cserélt

4. A futam, ami Gafurov (12) bukásával végződött. Olsak itt még szabályos eszközökkel, a vonalat csiklandozva próbálkozik

5. A dobogósok: Kučera, Jankowsky, Ondrasik



3



1

sárolta magának a belső pályát. Olsaknak viszont éppen az az egy pont hiányzott, amit a kis baskír a papucsába bújtatott, és ezért a hosszú löketű Jawa torkolattüzében a meghódított belső pályaszakaszt frontvonallá alakította. A szovjet fiú motorja négy körön keresztül tartotta teljes zárlat alatt a belső zónát. A rendkívül sportszerű csatározást a lengyel Olsak igen ritka és durva szabálytalansággal zárta le. Miután Gafurov már átvitte 3 pontját a célvonalon, Olsak dühből belerohant hátulról. Gafurov, szegény, óriásit bukott. A zsüri nagyon igazságos döntése értelmében Olsaktól megvonták a két pontot.

A verseny szorosságára jellemző, hogy a harmadik helyre holtversenyben négy versenyző is „jelentkezett". A helyezések a különfutam után alakultak ki.

Az összecsapás mérhetetlen nagy tanulsága, hogy salaksportunk nemzetközi hírét csak kevés igen nagy egyéniségnek köszönhetjük. Minthogy a sportágban gyakoriak a sérülések, a sport vezetői a jobbak kiesése után rendkívül nehéz helyzetbe kerülnek...

SURÁNYI PÉTER

A JÓVONALU







Bizony, jók a vonalai ennek a kismotornak – is. Már évek óta – sajnos – nincsen behozatal a szovjet motorkerékpárokból, és azok fejlesztéséről sem hallunk. A közeli hetekben került hozzánk az itt látható kép, amelyről kiderült, hogy a nálunk, régebben ismert K–55, illetve az M–106 továbbfejlesztéséről van szó.

MINSZK 3.115 „Sport" a neve a képünkön látható 125-ösnek, amelynek motorja 6,62 kW, (9 LE) teljesítményű, és a negyedik sebességi fokozatban 90 km/h a legnagyobb sebessége. (Mind a motor képessége, mind végsebessége arra enged következtetni, hogy annak mozgó-forgó elemei nincsenek nagyon igénybe véve, és ezért azok hosszú életűek.)

Fogyasztása az átlagosnak megfelelő, azaz 100 km-re 2,7–3,5 liter (1:25 arányú) keveréket nyel el a TU–S jelű porlasztó. Gyújtása akkuról történik, elektromos-berendezése 6 voltos, gumimérete 19×2,50", üzemanyagtartálya 12 literes.

minden féle

A minőség védelmében

Jól tudjuk — ámbár mi szinte tehetetlenek vagyunk —, hogy sok a kifogás, panasz az új motorkerékpárok átvételekor. Hogy a jövőben mennyit változik majd a helyzet, erre mi természetesen nem adhatunk ígéretet. Emberi számítások szerint azonban javulást várunk. Új minőségvédelemmel gazdagodott a járműkereskedelem. Ez év januárjában, 13 vállalat társasági szerződéssel létrehozta a MESZ-t. A titokzatos négybetűs rövidítés a *Vas- Műszaki- Járműkereskedelem Minőségvédelmi Szervezetét* takarja, és mint a rövidítésből is kitűnik, az utolsó két szón van a hangsúly. Feladatai közül a leglényegesebbek: a minőségi munka összehangolása, fejlesztése, a fogyasztói érdekvédelem az ipar és kereskedelem terén. A MESZ szervező és összehangoló tevékenységet folytat. Ez utóbbi kapcsán, szervezésükben a *Mobil* és a *Kermi* közreműködésével a nagykereskedelmi vállalatok minőségi átvevőinek tartottak bemutatót a Mobil egyik rendkívül korszerű raktárában a motorkerékpárok szakszerű átvételéről. Az átvétel pikantériája — és ezt csak zárójelben írjuk meg —, hogy a demonstrációra kiszemelt Schwalbe festékvastagsága a megkövetelt minimumot sem érte el. Ebből a kis intermezzóból már a követelmények szigorára is következtetni lehet. Mert az átvételi vizsgálat a szállítási hibák kiszűrésétől kezdődően szinte mindenre kiterjed.

Jóllehet, a motorokat eddig is a bemutatott követelményeknek megfelelően kellett átvenni, az előírásokat mégsem mindig tartották be. Nem is ritkán, és sajnos sok helyütt, minőségileg kifogásolható áru került az üzletekbe.

Ha csak e téren képes változásokat hozni a MESZ, már akkor sem feleslegesen hívták életre. Ha pedig kijárja, hogy a vásárló a pénzéért törvényesen használható, azaz rendszámos motort vásárolhasson bárhol az országban, a motorkerékpárt vásárlók legmegalázóbb sérelmén segítene.

Mielőtt még bárki is azzal vádolna, hogy hatalmas feladatot tűztünk a MESZ zászlajára — biztos állíthatjuk, hogy kívánalmainkkal még igénytelenek is maradtunk.

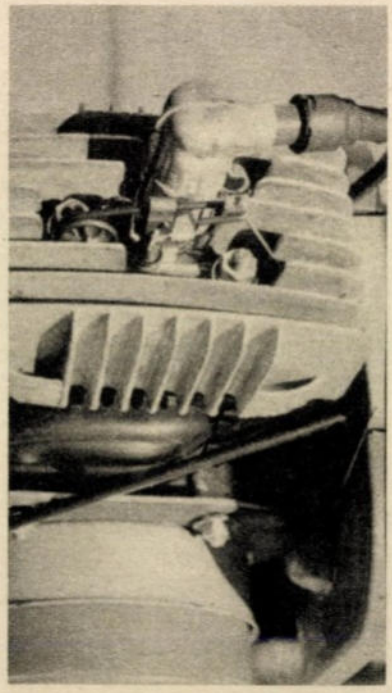
S. P.

Svájcban is drága a benzin

Tell Vilmos hegyes-völgyes hazájában, ahol nemcsak az óra a legnagyobb exportcikk, hanem többek között a sajt is, s még sok minden egyebet is gyártanak kiviteli célra, a gyáripar hiánylistáján, az autó mellett a motorkerékpár is szerepel, noha régebben igen jó híre volt a svájci Motosachoche-nak, és annak előtte a Zedelnek.

Ennek ellenére a svájci utcaképhez szorosan kötődik a motorkerékpár, a legkönnyebb típustól a sokhengeres óriásig bezárólag.

A genfi kiállításon ott voltak a legnagyobb gyárak, javítani akartak a tavalyi eladási mérlegükön, amely az előző évihez arányítva 5%-os csökkenést mutatott. A kereskedők a felemelt biztosítási díjakban látják ennek okát, és nem a vásárlókban. Ilyen körülmények között is 160 000 kerékpár mellett 20 000 új motorkerékpárt adtak el. A statisztika érdekessége, hogy a Honda elvesztette vezető helyét, és most a Yamaha a legkeresettebb márka. A kicsik között az olasz Piaggio vezet az eladott 2293 darab 50 és 125 cm^3-es törpéivel.



Mindössze 90 mm széles az 1 kW teljesítményű Piaggio-motor hengerfeje. A járművecske teljes súlya 54 kg



A törpék között a legnagyobbak közé tartozott eddig is az olasz Piaggio, és most, az új „si"-vel elsöprő sikert aratott. Az egyfokozatú, önműködő kuplung, a korszerű cantilever-rugózás, a tokozott szekrényben futó, a láncnál tartósabb műanyag-ékszíj meghajtás, az erőteljes szekrényváz, könnyűfém kerekek jellemzik a Piaggio „si" mopedet

Kismotoros MAMSZ Kupa

A téli készülődést, a pincékben, konyhákban, sufnikban folyó bütykölést felváltotta az igazi versenyhangulat, most már a siófoki pályán kellett bizonyítani a srácoknak.

A versenyt újra a motorsportrajongó *Vojáki Nagy György* rendezte a helyi rendőrség és az autóklub támogatásával.

A nyitány legnagyobb újdonsága az volt, hogy a ZMMK is belépett a „mini"-ben versenyzőket indító nagy egyesületek sorába.

A nevezések lezárásakor derült ki, hogy 19 licences versenyző méri össze tudását az „A" és 33 (!) kezdő a „B" kategóriában, de mert a tavalyi ászok, *Hegedüs* és *Perlus* nem indult, egyik kategóriában sem volt abszolút favorit.

A lelkes közönség a 8 futam alatt bizonyára nem érezte a hideget, mert a srácok nagyon „befűtöttek". A versenyzők minden olyan technikai és taktikai trükköt bemutattak a helyezésekért folyó küzdelemben, ami a nagy pályaversenyeken látható, azzal az előnnyel, amit a rövid (630 m), kanyargós pálya, a viszonylag kis sebesség nyújt. Az „A" kategóriát a már tavaly feltűnt Honvédos *Pócsi Miklós* nyerte. A „B" kategória győztese a Dunaújvárosi Építők új tehetsége, *Kugler Viktor* lett.

A verseny végén az „A" és „B" kategória első tíz helyezettje összevont futamban versenyzett a Sió Kupáért.

Stampay István

Eredmények: „A" kategória: 1. Pócsi Miklós, BHSE, 45 pont — 2. Rizmayer, BHSE, 34 pont — 3. Gyimesi, ZMMK, 25 — 4. Harmathi, ZMMK, 19 — 5. Sárkány, BHSE, 19 — 6. Tóth, BHSE, 15. **„B" kat. 1. Kugler Viktor,** D. Ép., 42 — — 2. Hakker, BHSE, 39 — 3. Berlánszky, ZMMK, 22 — 4. Tancsár, D. Ép., 20 — 5. Pázmány, ek., 19 — 6. Pánits, BHSE, 18. **Sió Kupa: 1. Gyimesi István** — 2. Gál Nándor — 3. Kugler Viktor — 4. Sárkány István — 5. Csizmadia Tibor — 6. Tóth József.

Erő, kényelem, gyorsaság és egyebek

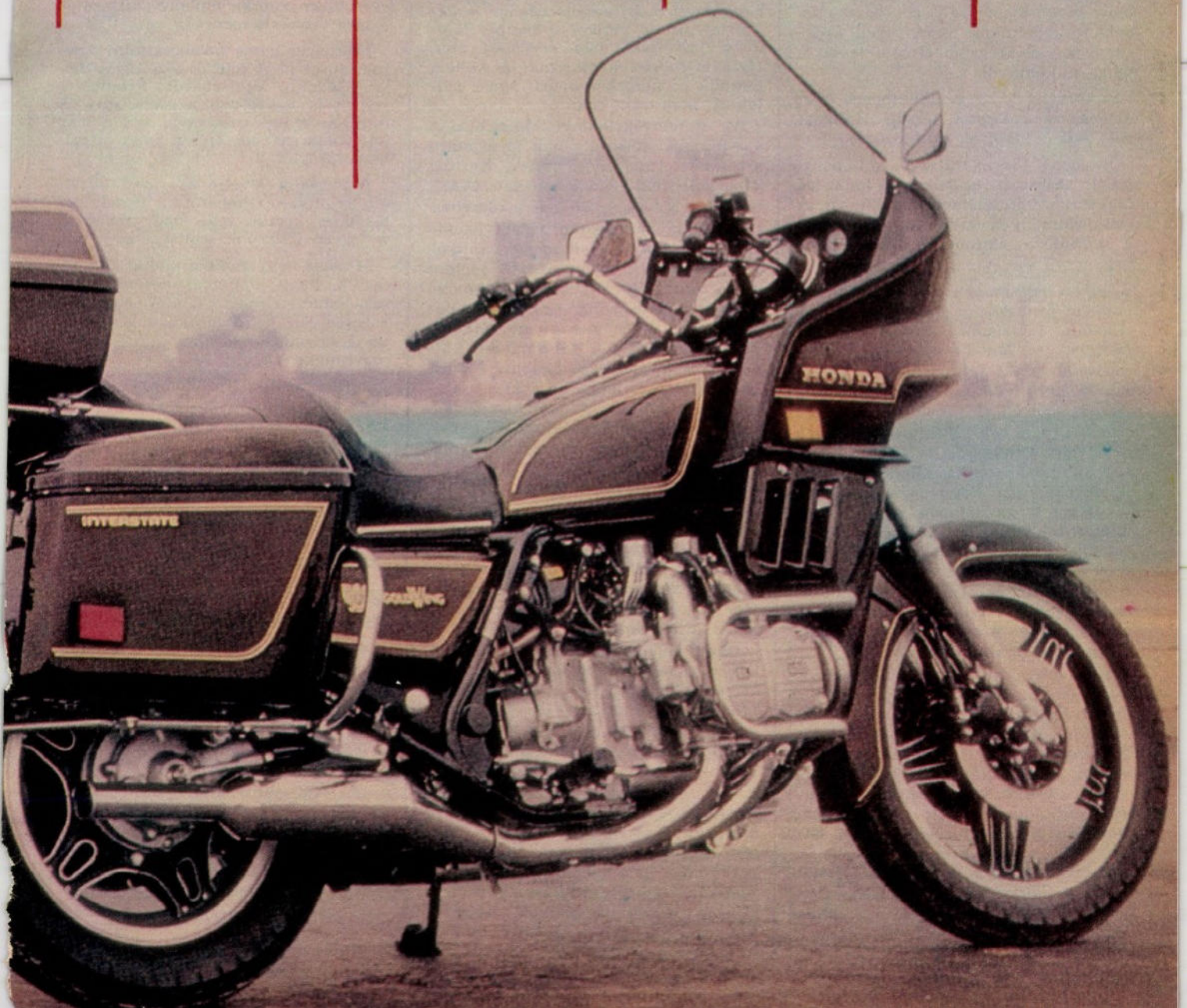


A legjobbak között is a legjobb, mondhatná az ember a legnagyobb kétkerekű Hondára, és aligha tévedne. Vagy talán mégis?

Az egyik nyugati szakújság tavaly hosszan foglalkozott a Honda „Gold Wing" vázszerkezetével, azzal kapcsolatban, hogy egy ifjú motoros szülei pert indítottak a Honda ellen, fiúk halála miatt. A leközölt perirat szerint a boxermotoros Honda váza „nyugtalanul" viselkedik nagy tempónál, és ezért kellett a fiúknak meghalnia. Igaz, a per kimenetelét nem ismerjük, de a dologban lehetett valami, mert a vízhűtéses, 1085 cm^3-es négyhengeres vázát módosították, és még egy plusz típusjelzést is kapott.

A „GL 1100 Interstate" valóban az erő, a kényelem, a gyorsaság, és még több egyéb motorkerékpár-erény megtestesítője. A csendes, vízhűtéses, 4 porlasztós, 61 kW (83 LE) teljesítményű OHC motorja, ötfokozatú váltója, elektromos indítója bármilyen igényes kisebb sportautónak is büszkesége lehetne.

Nem véletlen, hogy a képen látható motorkölteményt a világ legnagyobb motorkerékpárgyárában költötték.



Az AM elintézte...

Mottó:

A fogyasztói érdekvédelem a szocialista kereskedelem új, sajátos vonása. A kereskedelem kötelessége, hogy ne csak eladja az árut, hanem az áruforgalom során a vásárlók érdekeit is szolgálja.

(A belkereskedelmi törvényből)

Két papír van előttünk. Az egyik egy elsárgult, színehagyott Magyar Közlöny, pontosan az 1978. évi 22. száma, belkereskedelmünk törvényével, a másik a sokkal frissebb olvasói levél, a maga indulatával.

A törvények és végrehajtásuk közt nemegyszer ellentét feszül. Hallgassuk csak a papírok párbeszédét.

Részlet a törvény 2. §-ának 1. pontjából: **„Elősegíti** (a belker) **a korszerű fogyasztás feltételeinek kialakítását, az életkörülmények javítását, hozzájárul a szocialista életmód fejlesztéséhez."**

A gyakorlatról a levél beszél: *„Végső elkeseredésemben és tanácstalanságomban fordulok az önök lapjához, az AM-hez. Levelemet, kérem, szíveskedjenek a lapban leközölni, talán így panaszomra felfigyelnek az illetékesek, akik eddig a levelemre még választ sem adtak. Gondolom, nem én vagyok az egyetlen, akinek ilyen problémái vannak."*

A 15. § ezt mondja: **„Belkereskedelmi tevékenység akkor engedélyezhető, (...) ha a gazdálkodó szervezet az annak folytatásához szükséges feltételekkel rendelkezik, vagy ezek a feltételek biztosíthatók."** Ugyane paragrafus 2. pontja szerint: **„A gazdálkodó szervezetek (...) felelősek az általuk forgalmazott árukért és az általuk nyújtott szolgáltatásokért."**

A levelet folytatva a következők derülnek ki. *„1978. november 9-én a szigetvári műszaki boltban vásároltam egy MZ 250/1-es motorkerékpárt. A vásárlás után tíz nappal meghibásodott. A hatodik hiba 1979. október végén következett be. Ekkor a vásárlás napjától számított egy év még nem járt le, a motorkerékpárban 9900 km volt, a jótállási jegy még érvényes volt, ezért a motort a Szigetvári Városgazdálkodáshoz (Szigetvár, Zárda u. 5.) vittem javításra. A jótállási jegyet még elfogadták, a vezető azt mondta, megjavítják a motort. Sajnos, a javítás a mai napig, 1980. március 5-ig alkatrészhiány miatt nem történt meg."*

Szóljon ismét a törvény: **„A tartós használatra rendelt fogyasztási cikkek forgalomba hozatalával egy időben gondoskodni kell a karbantartás és javítás feltételeiről."**

De folytassuk a levelet: *„A jótállási jegyen az olvasható, hogy a vevő a hatodik meghibásodás, vagy a javítás 60 napon túli elhúzódása után kérheti a motor kicserélését. Ezzel a joggal élve kértem a javítóállomás vezetőjét, hogy cseréljék ki. Mereven elutasított, hogy ő nem engedélyezi a cserét, mert a jótállás már lejárt. Igaz, hogy most már nem érvényes a garanciajegy, de amikor a motort javításra felvették, még érvényes volt. Ha nem tudják megjavítani, és ki sem cserélik a motorkerékpárt, miért vállalnak garanciát érte?"*

A Belkereskedelmi Minisztérium vas-műszaki főosztályának javaslatára azt tanácsoltuk olvasónknak, **Kertész Tibornak** (7925 Somogyhárságy, Petőfi u. 11.), hogy ragaszkodjon a cseréhez.

Olvasónk hamarosan ismét jelentkezett: *„Önöknek volt igazuk, amikor azt válaszolták, hogy rosszul fogtam a cseréhez. Hiszen, ha a megfelelő zsebbe dugtam volna egy tömött borítékot, akkor a motoromat már kicserélték volna. (...) A Ramovill küldött egy levelet a Szigetvári Városgazdálkodáshoz, hogy adja ki a csereutalványt. Ezt K. M. műszaki előadó, akivel telefonon beszéltem, megerősítette. A csereutalványt azonban a mai napig sem kaptam meg. A Szigetvári Városgazdálkodás vezetője ráadásul öt hónap elteltével megállapította, hogy a jótállás érvénytelen, mert a meghibásodást szándékosan idéztem elő. Erről tájékoztatta a Ramovillt is. Ismét telefonáltam a Ramovillnak, erre K. elvtárs azt tanácsolta, forduljak a bírósághoz.*

Ismét bementem a javítóállomásra, a vezető tagadta, hogy ő ilyen tájékoztatást adott volna a Ramovillnak. Elmentem a városgazdálkodás vezérigazgatójához, H. J. elvtárshoz, és elmondtam neki a problémámat. Behívatta a szerviz vezetőjét. Itt a vezető, Sz. K. azt mondta, hogy ő csak a Ramovill engedélyével adhatja ki a csereutalványt. A Ramovilltól K. elvtárs telefonon azt mondta, hogy a szigetváriak nem akarják kiadni az utalványt, mert a költségek őket terhelnék. Kérdezem önöktől, hogy öt hónap eltelével, mikor már motorcseréről van szó, hogyan mernek ilyen megállapítást hozni. Én ezt már a szemtelenség tetejének tartom. Azóta a motorkerékpáromat már összeszerelték, most nemcsak a harmadik sebesség hiányzik, hanem sebességet sem lehet váltani. Öt hónapon keresztül kint állt a szabad ég alatt, el lehet képzelni, hogyan néz ki. Amikor a műhelyben a szerelők tudomást szereztek arról, hogy kicserélik, amit tudtak, mindent leszereltek, magyarán, egy-két apróságot elloptak róla.

Nagyon kérem önöket, szíveskedjenek segíteni. Nem akarok bírósági pereskedést, inkább otthagyom ajándékban, Sz. K.-nak a motort.

Kérdezem önöktől, hogyan lehetséges, hogy valaki ennyire kiskirálya legyen munkahelyének?"

Felesleges lenne tovább citálni a paragrafusokat. A leírtak alapján a Belkereskedelmi Minisztérium véleménye szerint is jogos volt a csereigény. A rongálás szándékosságával pedig nem lett volna szabad sértően gyanúsítgatni a vásárlót.

A második levélre az „ügy" egyetlen segítőkész emberét, a ramovillos K. M.-et kértük meg, hogy továbbra is legyen olvasónk segítségére.

Minden nagyképűség nélkül feltételezzük, hogy közreműködésünk hatására született meg a döntés, miszerint a Szigetvári Városgazdálkodási Vállalat a következő levelet küldte a Ramovillnak.

„1980. április 2-i telefonbeszélgetésünkre hivatkozva közlöm, hogy Kertész Tibor részére a csereutalványt a mai napon kiadtuk.

H. J.
igazgató"

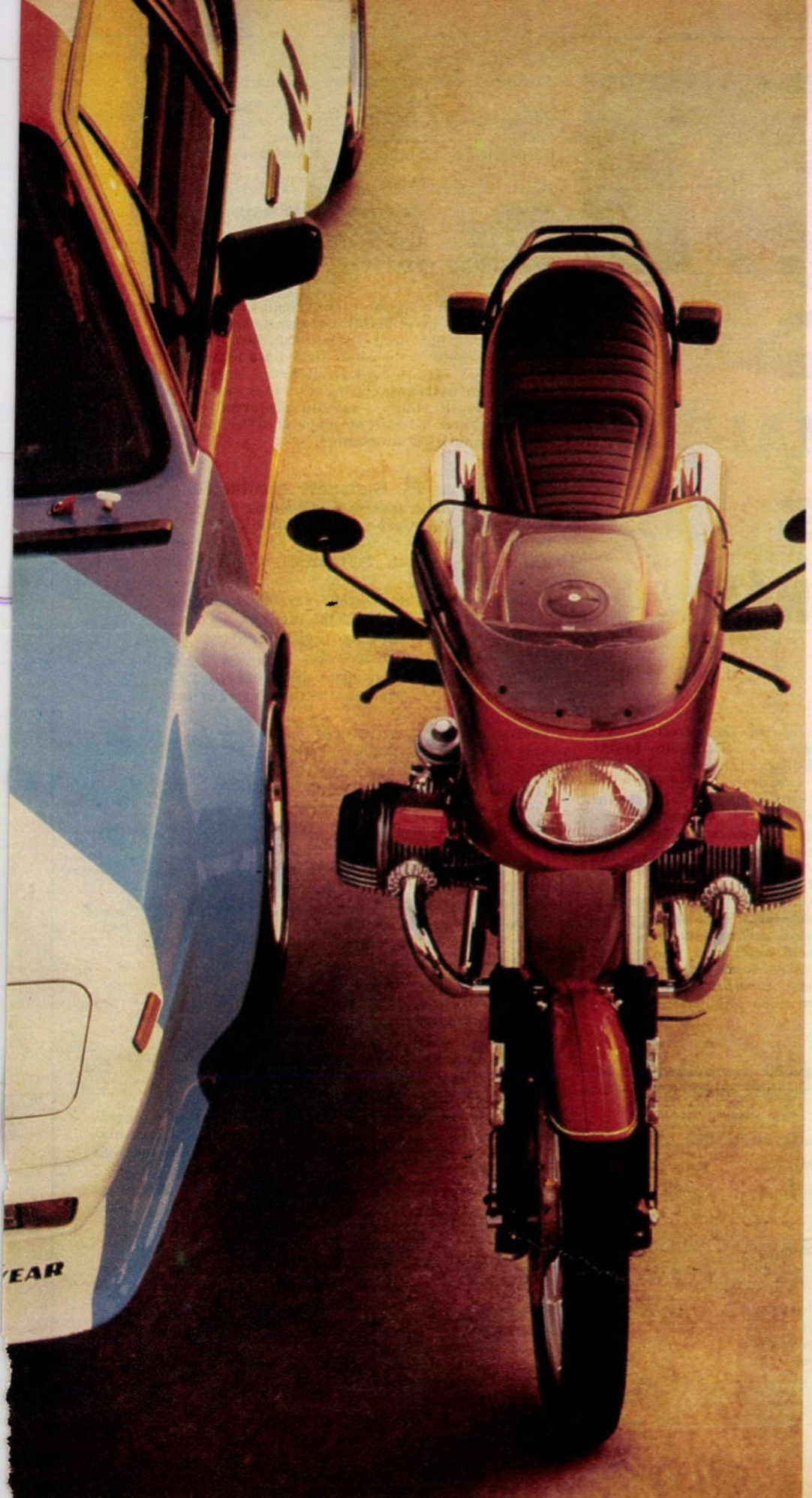
Mire a „sértettől" is megjött az utolsó levél.

„Panaszom rendeződött, megkaptam a csereutalványt. A második panaszos levelem érvényét vesztette. Még egyszer köszönöm a segítségüket."

A történet végül is jól végződött, csakhogy nem a filmekben megszokott séma szerint. A jó ugyan elnyerte jutalmát, de történt-e valami a rosszakkal. Nem nevetséges-e, hogy a hibák kiküszöbölése mind gyakrabban a sajtóra hárul?

„Az AM elintézte..." bár jogosítványunk szerint motorjavítás helyett lapkészítés lenne a feladatunk. A javítást, a jogérvényesítést okos szabályok írják elő azoknak, akik ezért kapják a fizetésüket.

— espé —



Verseny-pályán, autó-pályán!

Az AM olvasóinak nem kell bizonyítani, hogy a kék-fehér címeres motorok – két vagy négy keréken – szárnyakat adnak a BMW autóknak, motorkerékpároknak, mind a versenypályán, mind az autópályán. A BMW-embléma rangot ad (ha nem is kevés pénzért). És ami különösen figyelemre méltó, a motorkerékpárjaik, elvi felépítésükben, 57 év óta változatlanok. Az oldalkocsis kategóriában kéttucatnyi világbajnokságot nyertek, és az új M1 újabb glóriával fényesíti a BMW versenyautók sportsikereit.



FÁRADTOLAJ-BEGYŰJTÉS AZ ÁFOR-NÁL

(FELEMELT ÁR)

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

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

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

Közép-magyarországi központ területén (Budapest)

Budapest XXI., Csepel, Bázistelep

Észak-dunántúli központ területén (Székesfehérvár)

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

Dunántúli központ területén (Kaposvár)

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

Tiszántúli központ területén (Szolnok)

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

Észak-magyarországi központ területén (Miskolc)

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

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

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

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

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

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

Tolna megye területéről
Áfor kirendeltség, Tolna Telefon: 147

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

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

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

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

Heves megye területéről
Áfor elosztó telep, Füzesabony Telefon: 146

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

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

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

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

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

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

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

MAGYAROK TULNBAN

Gyorsasági versenyzőinknek is megkezdődött az ausztriai Tulnban az idényük. A falu melletti katonai reptéren nagy nemzetközi versenyt rendeztek sportbarátaink, amelyen angol, svájci, francia, svéd, NSZK-beli, dél-afrikai, csehszlovák és a népes osztrák gárda mellett a magyar válogatott – egyben a BHSE első négy versenyzője – is rajthoz állt.

A Drapál–Hársfai–Juhász–Vlaszaty négyes teljesítette a tervet, azaz valamennyien végigmentek és a várakozásnak megfelelően a középmezőnyben értek célba. Drapál a 125-ben az 5., 350-ben a 4. helyen végzett.

Az ugyancsak ausztriai Amstettenben rendezték később azt a nemzetközi versenyt, amelyen Drapál első helyre hozta a 125-ös Morbidellijét.

S. I.

INDULNAK A KARTOK

A mostoha időjárás sem tudott kifogni az 54 kartoson, a szombathelyi rendezőkön és a 3000 lelkes nézőn. Lelkesedésüket az égiek locsolkodása sem tudta lehűteni. A szokásos idény eleji nehézségeket leszámítva, végig izgalmas, és jól pergő versenyt láthatott a közönség. A Savaria Kupáért kiírt csapatversenyben a Győri Volán győzött a Csepeli Papírgyár együttese előtt.

N. I.

Eredmény:

Nemzetközi géposztály: 1. Nagy J. (Győri Volán) – 2. Sebestyén F. (Ikarus) – 3. Móri Cs. (Ikarus)

Tavaszcsalogató

A természet az első igazi tavaszi nappal, a versenyzők meg egy izgalmas versennyel lepték meg az országos bajnokság kaposvári I. futamára kijött tízezer motorsport-rajongót.

Az I. osztályú versenyzők a harcosság mellé jó adag rutint is kevertek, így már az edzések alatt összeállt a jó menés receptje. *Kerekes* és *Gyurászik* motorozása elűzte a nyugodt álmot egy-két „öreg" fejéből. Az általuk diktált tempót csak újabb, megbízhatóbb motorok tudják kiállni. *Németh Kornél* nem sok esélyt adott a 250-es mezőny számára.



Tízezer ember hördult föl, amikor a rajtgép lecsapódott és útjára eresztette a magyar motocross krémjét. Németh rajt-cél győzelme egy pillanatig sem volt kétséges, de a dobogó üresen maradt helyeire még sokan tartottak igényt. *Czuni — Nátó János — Somogyi* élvezetes, sportszerű csatát vívott és ebből Czuni került ki győztesen. Gyurászikot előkelő helyről ütötte el az összerogyott levegős rugóstag. Az ötszázasok még cifrább dolgokat műveltek. Kerekes például vezető helyről — láncszakadás miatt — hagyott ki köröket, Borka tévesztett, de igen harcosan visszaszerezte a vezető helyet *Nagy Miklóstól*, akit szintén a lánc tett harcképtelenné. *Szalma Feri* megbízhatóan motorozva kihasználta a lehetőséget és második helyre hozta be gépét. Németh leesett lánca hosszú percekig borzolta az érte szurkolók idegeit, de végül is ledolgozta hátrányát és ismét győzött. Kerekes megleckéztette a teljes 250-es mezőnyt és megnyerte az 500-asok II. futamát. Czuni megismételte az első futambeli teljesítményét, Somogyi harmadik — Gyurászik negyedik lett. Az első futamban kitűnően menő *Benyót* elragadta a hév, óriási bukott, válltöréssel került kórházba. Ezúton kívánunk mielőbbi gyógyulást. Helyét *Nátó Sándor* vette át és nem kis meglepetésre az összetettben negyedik lett.

Mohácsy Jenő

EREDMÉNYEK:

II. OSZT. 1. Nátó László, BHSE — 2. Czili György, Ajka — 3. Nagy Jenő, ZMMK — 4. Simon Ferenc, Ajka — 5. Bráz András, Volán Kaposvár.

I. OSZT.

250 cm³: 1. Németh Kornél, Kaposvár — 2. Czuni László, K.-lacháza — 3. Somogyi József, Ajka — 4. Nátó Sándor, BHSE — 5. Paksi Gábor, Ajka.

500 cm³: 1. Szalma Ferenc, Szeged — 2. Halász László, ZMMK — 3. Juhász Sándor, BHSE — 4. Kerekes László, BHSE — 5. Brunner Mihály, Ajka.

A Mecsek Rallye visszhangjai

A 7. számunkban megjelent beszámolónk a *Mecsek Rallye*-ről a vártnál is nagyobb vihart kavart. Mint minden vitában, ebben is táborok alakultak ki. Az olvasók szerkesztőségünk mellé álltak, míg a másik fél, akiket illetékeseknek szoktak nevezni, ellenünk fordult. Jóllehet alapcikkünket nem vitaindítónak szántuk, de ha már ennyire felkavartuk a kedélyeket, nem dughatjuk be a fülünket a visszhang előtt.

Elsőként egyik olvasónk levelét közöljük csekély rövidítéssel, minden megjegyzés nélkül, azt követően pedig a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség levelét tárjuk a nagy nyilvánosság elé, észrevételeinkkel.

Tisztelt Szerkesztőség!

Kérem, engedjék meg, hogy őszinte elismerésemet fejezzem ki Surányi Péter munkatársuknak azokért a bátor, szókimondó soraiért, amelyeket az AM 7. számában írt az autósport helyzetéről. Jó lenne, ha a halódó magyar autósport felett joggal megkondított vészharang felébresztené az illetékeseket, és ez az óriási tömegeket megmozgató sport tovább élhetne. A MAMSZ megalakulásakor mindenki, aki művelte, vagy figyelemmel kísérte e sportágat, azt remélte, végre komoly fejlődés következik, de nem így történt. Szerintem is a káosz most nagyobb, mint bármikor, és úgy érzem, hogy kimondatlanul, de az egész ügy lassú sorvadásra ítéltetett. A bajnokság szabályainak a rali II. osztályra vonatkozó módosításai túlságosan drasztikusak, tartalmukat és végrehajtásukat illetően egyaránt. Hatásuk már érződött is — sajnos negatívan —, mert szerintem a ralli II. színvonala nagyot esett. Pedig ha igaz, innen kellene az utánpótlásnak kikerülnie. Nem hiszem, hogy aki ilyen abszolút utcai autóval az idén jó eredményt ért el: a rali I.-be jutva az aránytalanul nagyobb követelmények közt is helyt tudna állni. Az energiatakarékosság szükségességét senki sem vitatja, de az ne a műszaki színvonal csökkentése útján történjen. Ésszerű versenyszervezéssel, a kötött átlagú szakaszok távjainak csökkentésével, a gyorsasági szakaszok lehetőleg oda-vissza irányban való beiktatásaival sokkal többet lehetne megtakarítani. Őszintén együttérzek azokkal a cikkben említett versenyzőkkel, akik nem tudnak mit kezdeni „felfésült" autóikkal. A MAMSZ által kiadott előzetes, amely a bajnokságban várható változásokat előjelezte, 1982 januárjától várja az EB- és VB-szabályok jelentős változását. Miért nem lehetett ennek előrebocsátása mellett nálunk is 1982-ig kifutási időt adni? (...)

Nevetséges dolog a műszaki gépátvételen megfelelt autókra hibapontokat adni, de azt sem értem, hogyan kaphat rali I. licencet olyan páros, amely az előző évet a túrában nem fejezte be értékelhetően. Sajnos, sok egyéb bosszantó jelenség is van napjainkban autósportunkban, de ha az AM ilyen őszintén és nyíltan feltárja a hibákat, az jó dolog.

Ezért olvastam nagy örömmel a cikket, és bárki, akit érdekel egy kicsit is, mi történik napjainkban a magyar autósporttal, örülhet, hogy akadt valaki, aki végre úgy igazából megmondta...

Kívánom, hogy az enyémmel ellentétes hangú levelek se vegyék el a kedvét, hogy kedvenc szórakozásunkat minél tovább űzhessük.

Üdvözlettel és tisztelettel:

Bakos János

Váchartyán, Vasút u. 9. 2164

T. Autó—Motor Szerkesztősége!

Az Autó—Motor 7. számában megjelent és a 17. Mecsek Rallye-val kapcsolatos beszámolóhoz — a kritikai észrevételek jószándékúságában nem kételkedve — az összefüggések teljesebb megismertetése, illetve a járulékos körülmények feltárása céljából a következő tájékoztató jellegű megjegyzéseket kívánom tenni:

— Az autósportot a MAMSZ-on belül az autós országos szakbizottság irányítja, melynek különböző bizottságok nyújtanak segítséget. Ez a testület kizárólag társadalmi aktivákból áll, és véleményem szerint a társadalmi munkát általában csak megköszönni szokás. Sajnálatos, hogy a hivatkozott cikkben a testület általános elmarasztalása szerepel, helyesebb és célszerűbb lett volna a „szívtelen emberek"-et név szerint megemlíteni (amennyiben ez a megállapítás bizonyítottan helytálló).

— Az új, és első alkalommal több éves érvényességű bajnoki szabályzat kidolgozásának előkészítő munkái széles körű demokratizmussal, több fórumon már 1979. I. fél évében megkezdődtek. Ennek során az érdekelt sportvezetők nem tettek olyan tárgyú észrevételeket, mint amiket a cikk kifogásol.

— A műszaki változtatások következményeinek és az ebből eredő gondoknak a megfogalmazása alapvetően hibás szemléletet tükröz. Kétségtelen, hogy a korábbi — évenként változó jellegű — előírásokkal szemben a most megalkotott, és több évre stabilizált szabályzat az átállás időszakában bizonyos gondokat is okoz, amelyek leginkább a műszaki előírások változása révén érinthetik a versenyzők egy részét, konkrétan a szükségszerű „visszaalakítások" vonatkozásában. Ugyanakkor azonban látni kell azt is, hogy a költségigényes tuningolások helyett tágabb lehetőség nyílt a technikai feltételeknek lényegesen kisebb ráfordításokkal történő megteremtésére, és ezáltal a sportág költséges jellegének bizonyos fokú mérséklésére, ami feltétlenül jobban elősegíti a tehetséges fiatalok bekapcsolódását, mint korábban.

Mint említettem, a változások nem mindenkit érintenek egyaránt kedvezően, de meggyőződésem, hogy az új feltételek határozottan az egyetemes magyar autósport további fejlődését segítik elő, és a többség érdekeit szolgálják.

Összegezve az elmondottakat, és visszautalva a cikk megfogalmazására, kijelentem, hogy a drága technikát nem kell eldobni, a visszaalakítás pedig nem túlzottan költségigényes. A rendelkezés bevezetésével kapcsolatban javasolt 1 éves kifutási idő hagyásának semmilyen reális indoka nincs, különös tekintettel az előzőekben kifejtett körülményeken túlmenően arra, hogy a változtatásokról a szakosztályok kellő időben és részletességgel tájékoztatást kaptak.

— A 17. Mecsek Rallye-val kapcsolatos észrevételek és konkrét kifogások kivizsgálása szövetségi szinten folyamatban van, így a cikkben felvetett ilyen témájú kérdésekre most nem térek ki.

— A takarékossági és ezzel összefüggésben a biztonsági követelmények fokozottabb kielégítése érdekében a versenyzői részvételek részleges korlátozására már 1979-ben történtek operatív intézkedések. Ennek következetes folytatása az 1980-tól érvényes új bajnoki szabályzat szerinti határozott feltételekhez kötött, és további létszámcsökkenést eredményező limitálás.



Rali II.: Nemcsak az elemekkel kell megküzdeniük (Surányi Péter felvétele)

Ennek figyelembevételével kell értékelni a cikkben kifogásolt részvételi arányokat, mert ellenkező esetben — tekintettel a kétéves feljutási ciklusokra — a végrehajtás veszélyeztetve lenne (a második évben túllépnénk a limitált 100 fős versenyági létszámkeretet).

Mindezekkel is érzékeltetni kívántam, hogy az autósportban nincs káosz, és a szövetségi szakvezetés munkáját a célratörő tudatosság jellemzi, még akkor is, ha ez egyes esetekben vitatható eredményekkel jár.

Kérem fentiek szíves tudomásulvételét és — amennyiben ennek realitása van — kiegészítő tájékoztatóm leközlését. Egyúttal megköszönöm a lap autó-motorsportot támogató publikációs tevékenységét, és kérem, hogy észrevételeikkel, építő kritikájukkal továbbra is járuljanak hozzá a sportág fejlesztését szolgáló munkánkhoz.

Sporttársi üdvözlettel

Reisz György
szakbizottsági vezető

Mint ahogy a MAMSZ sem kételkedik kritikai észrevételeink jó szándékában, mi sem kételkedünk az ő munkájuk szándékaiban. Ettől függetlenül persze, lehet saját véleményünk. Mint például a levél első gondolatának kérdésében, miszerint a „társadalmi munkát általában csak megköszönni szokás". Általában igen — a jó munkáért. Viszont mi van, ha azt rosszul végzik? Akkor kiveszik a társadalmisok kezéből? Egyébként akikről beszéltünk, nem is annyira társadalmi munkában dolgoznak, jóllehet a tevékenységükért kapott pénzen nem fognak meggazdagodni. De kapnak egy kellemes hétvégét, és ha ritkán is, de utaztatják őket, és nálunk az utaztatás, sajnos, mint fizetési eszköz is előfordul. A szívtelen embereket pedig szántszándékkal nem említettük név szerint, nem célunk személyeskedni, a sajtó hatalmával visszaélve „társadalmi munkásokat" pellengérre állítani. A szívtelen emberek megállapítás miért ne lenne bizonyítottan helytálló — egyáltalán, ha nem azok, mit vizsgál a MAMSZ az említett ügyben? Elvégre a műszakilag átvett (!) autók utólagosan megkapták a büntetőpontokat. [Volt, aki csak a célba érkezés után (!) szerzett tudomást a büntetéséről.]

Anélkül, hogy pontról pontra reagálnánk a levélre, csak a leglényegesebb kérdésekhez fűzünk kommentárt, mert reméljük, hogy lapunk hozzáértő olvasói az általunk nem érintett gondolatokat is kielemzik.

Így például merésznek tartjuk azt a kijelentést, miszerint nem kell „eldobni a drága technikát". Mert mit csináljon a versenyző egy olyan porlasztóval vagy hengerfejjel, amit az előírások leparancsoltak az autójáról? Jó, mondjuk, nem dobja a szemétbe, hanem a vitrint díszíti! Mi a különbség?

A versenyzők létszámának csökkentése (a rali II-ben) tudomásunk szerint nem az intézkedések szándékosságának, hanem éppen a leírt változtatások miatti versenyzési kedv csökkenésének eredménye. És erre ne legyen olyan büszke a MAMSZ, mint a versenyzők legmagasabb érdekvédelmi szervezete.

Egyetértünk viszont abban, hogy a változtatások valóban a többség érdekeit szolgálják — nagyobb egyenlőséghez vezetnek. De úgy gondoljuk, ezt alaposan kifejtette „vitaindító versenybeszámolónk" is.



Keresse fel

MOTORKERÉKPÁR ÉS AUTÓALKATRÉSZ SZAKÜZLETÜNKET.

**Személygépkocsi-felszerelési cikkek,
villamossági és motorikus alkatrészek,
motorkerékpárok, kerékpárok,
garázsfelszerelési cikkek,
aggregátok, benzinmotoros vízszivattyúk,
benzinüzemű kerti kisgépek értékesítése
és vásárlása,
továbbá egyéb műszaki és kempingcikkek,
bazáráru gazdag választékával
várjuk vásárlóinkat.**

BUDAPEST XIX., (KISPEST) Nagykőrösi út 156.

Tel.: 475-151.

BIZOMÁNYI ÁRUHÁZ VÁLLALAT

A Dunamenti Takarító Főágazat

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

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



AUTÓSOK, FIGYELEM!

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

Autóékszíjak és gumiabroncsok, autóülés-huzatok, párnák, autószőnyegek
Budapest VI., Nagymező u. 21.
Telefon: 318-172.

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

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

Gumiabroncsok, autóékszíjak, autós- és garázsipari szerszámok, autóápolási és felszerelési cikkek
Budapest V.,
Rosenberg házaspár u. 10.
Telefon: 318-327.

ELÁZOTT AUTÓVERSENY

Megszakad az ember szíve, ha rágondol, hogy hiába a lázas igyekezet autósportunk feltámasztásáért, ha még a természet is csak gáncsot vet. Szabályos vízözön zúdult a 12. Mecsek hegyiverseny nagyszámú nemzetközi és hazai gárdájára, de ronggyá áztak a rendőrök, rendezők és a néhány néző is. Pedig a Pécsi Volán az új pálya avatására készült: az ország második, EB-futamra is alkalmas hegyi pályája frissen festve várta a kétnaposra tervezett versenyt. De szombat csak a „reményfutam" napja lett: reménykedtünk, hogy eláll a trópusi eső, amely miatt a felére csappant (!) a rendező gárda... Végül is egy „vigaszfutamon" ismerkedtek az immár 5780 méteres pálya új szakaszával a versenyzők, mely a régivel szemben hosszabb és tempósabb egyeneseket is tartogat. Örvendetes, hogy a nézőket sikerült fegyelemre szoktatni, viszont egyre több versenyzőt kell kizárással fenyegetve rábírni, hogy a szervizét, a barátait és egyéb „fontos" embereit ne a szűkös depóhelyekre hozza. Az hagyján, hogy az autóikkal forgalmi káoszt okoztak és a rendezőkkel szemtelenül vitatkoztak, de mázsányi sarat hordtak az esőtől amúgy is csúszós pályára. A szombati napról még annyit: reggel, a 6 órai körzeti időjárásjelentésben ragyogó napsütést állapítottak meg Pécs felett — miközben apokaliptikus vízözön hullt a kivezényelt sportbírókra és rendezőkre...

Vasárnapra csökkent az égi áldás, és várható volt, hogy délutánra elál az eső. A rendezőség az elmaradt szombati verseny helyett egy összevont, hazai és nemzetközi edző- és versenyfutamot szavazott meg. Az első tréning után szűnni kezdett az eső, és a délutáni versenyfutam már száraz pályán zajlott. A helyenként nedves pályán tucatjával csúsztak keresztbe az autók, és szokatlanul sokan álltak ki műszaki hiba miatt. Néhány szót az egyre feljebb törőkről: a Trabantok mezőnyében figyelmet érdemel *Reiser Ferenc* (AFIT Pécs) 3. helye, az 1/B csoportban *Gündisch Gusztáv* (Bp. Volán) 1. helye, a BBK-s Ladák közt a kaposvári *Karg Ferenc* 3. ideje és az 5. csoportban indult *Szabolcsfi Peti* kategória 2. és az OB-futamban abszolút 3. helye. A jelzett kategóriákban idén valószínűleg megdől a papírforma. *Kiss Dezső*nek balszerencsés napja volt, *Gaál József* NSU-ja „fogta meg". A vizes úton megcsúszott Osella beleszaladt a műszaki hiba miatt félreállított NSU-ba. Mindketten folytatták a versenyt, ám Kiss, a sérült futóművel kénytelen volt lassúbb iramot diktálni. Így az OB-futam abszolút győztese a fergetegesen autózó *Tóth János* lett. A nemzetközi értékelés legjobbja — természetesen — az olasz *Mauro Nesti* és a kék Lola. *Herbert Jerich* (Ausztria) March BMW-jét hajmeresztően csúsztatta a 2. helyre. A szurkolók lelkes tapssal köszöntötték a nemzetközi mezőny 3. helyére befutott Tóth Jánost. Parádés autózásuk felmelegítette az átfagyott nézőket. Megemlítendő, hogy a kategóriagyőztes osztrák *Max Zettlert* és 1300-as Alfáját az abszolút értékelésben az NDK-beli *Pruefer Roland* egy Forma-Easterrel előzte meg.

Mind a 98 induló dicsérte az új pályát, s a külföldi versenyzők elmondták, hogy ha az esőzések által kialakult vízátfolyásokat sikerül megszüntetni, elvezetni, akkor tökéletes biztonsággal lehet majd EB-futamokat rendezni.

Az időjárás okozta nehézségek ellenére a pálya jól vizsgázott, és ha az évad folyamán a FIA-szakemberek is ezt állapítják meg, akkor 1982-ben EB-futamot láthatnak az autósport hívei Pécsett...

FEKETE KÁLMÁN



A magyarok között az abszolút 2., kategóriaelső, a Külker Interág bajnoka, Cserkuti József, és a maga tuningolta 320-as BMW-je, amint éppen „tapad" a kanyarban

(A szerző felvétele)

EREDMÉNYEK

2—5. CSOP. 5. GÉPOSZTÁLY: 1. BÓDIS LÁSZLÓ (Volán Pécs) — 2. Bodó P., Afit Zalaeg. — 3. Reiser F., Afit Pécs — 4. Fodor J., Volán Pécs — 5. Zima J., Külker, Int.

2—5. CSOP. 6. GO.: 1. KARDOS LAJOS — 2. Bernáth L., mind Volán Pécs — 3. Járóka I. — 4. Toma J., mind Dovit — 5. Girecs M., Volán B.csaba.

1/B. CSOP. 3. GO.: 1. GÜNDISCH GUSZTÁV, Volán Bp. — 2. Franczel L., Volán Nyíregy. — 3. Dr. Lestár B., Volán Kecskem. — 4. Kincses I., Volán Győr — 5. Genersich Z., Volán Bp.

1/B. CSOP. 4. GO.: 1. SELMECZI GYÖRGY, Volán Bp. — 2. Juhász I., Volán Kecskemét.

2. CSOP. 7/1. GO.: 1. GULYÁS IMRE — 2. Simor Gy., mind Volán Pécs — 3. Karg F., Kaposvári KSE (1) Sonntag Sieghard, NDK — 4. Szabó A., Külker. Interag.

2—5. CSOP. 7. GO.: (1) ZOTTLER MAX, Ausztria — 1. Gaál J., Külker. Int. — 2. Nagy A., Volán Bp. — 3. Soós I., Afit Miskolc — 4. Klin J., Óbuda SE — 5. Bakosi B., Volán Nyír.

2—5. CSOP. 8. GO.: 1. BALATONI MIHÁLY, Volán Bp. — 2. Hideg J., Kaposv. KSE — 3. Garai Z., Volán Nyír. — 4. Tóth M., Volán Eger.

2—5. CSOP. 9. GO.: 1. CSERKUTI JÓZSEF — 2. Szabolcsfi P., mind Külker. Int. — (1) Lammer H. — (2) Obitschnik G., mind Auszt. — 3. Barka Z., Volán Nyír. — 4. Kovács J., Főtaxi — 5. Vincze J., Volán Kecskemét.

6. CSOPORT: (1) NESTI MAURO, Olaszorsz. — 1. Tóth J., Külker. Int. — (2) Bindert N., Auszt. — 2. Kiss D., Volán Bp.

7. CSOP. F—2.: 1. JERICH HERBERT, Ausztria.

8. CSOP. Forma—Easter: (1) PRUEFER ROLAND, NDK — (2) Kroupa L., Cs. — 1. Turán Frigyes, Afit II. — 2. Dr. Asztalos Cs., Ikarus A. R. — (3) Worm V., DDR.

Abszolút sorrend:

1. Nesti Mauro, Olaszország (BMW) — 2. Jerich H., Ausztria (March BMW) — 3. Tóth J., Külker. (Toj BMW) — 4. Binder N., Ausztria (Forma Ford) — 5. Cserkuti J., Külker (BMW 320) — 6. Szabolcsfi P., Külker. (BMW 2002) — 7. Lammer H., Ausztr. (BMW 320) — 8. Kiss D., Volán Bp. (Osella) — 9. Pruefer R., NDK (Forma Easter) — 10. Zottler M., Ausztria (Alfa R. GTE).

Csapatverseny

1. Volán Pécs — 2. Volán Bp. — 3. Külker. SC — 4. Volán Nyíregyh. — 5. Volán Kecskemét — 6. Afit Pécs — 7. Kaposvári KSE — 8. Áfor — 9. Ikarus A. R.

(HELYEZÉS ZÁRÓJELBEN A NEMZETKÖZI FUTAMRA VONATKOZIK.)



Látják, így vezet a férjem. Igen, aki mellette ül, az én vagyok

AZ AUTÓ, A FÉRJEM, ÉS ÉN



Richard, Dita és nagy fiam, Honza a „karbantartók"



Edzés után átbeszélgetjük az „imakönyvet" (Orbis Press Agency Prague felv.)

Eva Trajbold vagyok, Jan Trajbold felesége, aki még nem is olyan régen az egyik prágai vállalat technikusa voltam. Ezelőtt nyolc évvel indultunk először raliversenyen, és az első bajnokságot 76-ban nyertük. Legnagyobb nemzetközi sikerünket tavaly értük el, elsők lettünk a BBK-n. Ja, nehogy elfelejtsem, a férjem is technikus, mégpedig a Csehszlovák Autógyártó Üzemek vezérigazgatóságán.

Nagyon sok időnkbe kerül ez a hobbink, de megéri. Én már csak a nagyobb nemzetközi versenyeken navigálok. Hogy miért? Elsősorban a gyermekeink nevelése miatt. Honza fiam 14 éves, és az ikrek, Richard és a kis Dita már 10 évesek.

A családi Skoda mellett van még egy Skoda 130 RS kocsink is, persze ma már csak evvel versenyezünk. Igen, indultunk már Magyarországon is, ahol a speciál szakaszok jelentették a megpróbáltatásokat. Reméljük, idén is találkozunk majd az önök szép országában.

Mi lesz veled, CROSS?

A kiskunlacházi versenyre kilátogató nézők is szomorúan állapíthatták meg, hogy már a motocross sem a régi. A bajnoki címért küzdők egykor népes tábora például ma oly vérszegényre apadt, hogy a két géposztály futamait csak összevonva lehet megrendezni, és még így is mindössze 21 masinát toltak a rajtgép elé...

Volt nekünk egy *Németh Kornélunk* és egy *Czuni Lászlónk*, ők ketten lázba tudták hozni a publikumot. Igaz, Németh és Czuni most is rajthoz állt, de az erőviszonyok önhibájukon kívül alaposan felborultak. A bajnok Németh néhány nappal a verseny előtt megkapta a vadonatúj Yamahát, Czuni viszont kénytelen volt beérni a régi, lestrapált, pótalkatrészek nélkül szinte agonizáló KTM-mel. Németh komolyan vette a Yamaha-premiert és még kényelmes tempóval is formálisan lesöpörte a mezőnyt a pályáról.

A rutinos Borka és az igen tehetségesnek ígérkező, alig 21 esztendős *Kerekes László* (BHSE) kitartó kakaskodása kölcsönzött némi izgalmat a meglehetősen színtelen, papírforma szerinti bajnoki fordulónak.

A lelkes kiskunlacházi rendezők ügyes húzással vendégül látták a szárnyaikat bontogató autócrossozókat, és így a nem túl vérpezsdítő hangulatot háromfutamos autócross-viadallal ízesítették.

Az előfutamok során különösen a szegedi *Darázs Ferenc*, Tóni barátunk bő tehetségű öccse remekelt fergeteges hajrájával, mikor is a legutolsó helyről bokszolta a 3. helyre a Lada-motoros szöcskét.

Végül néhány szót a közönségről. Örvendetes, hogy egy ilyen gyenge hírverésű versenyre is több mint tízezren (!) voltak kíváncsiak, de az már egyáltalán nem örvendetes, hogy nagyon sokan szabadtéri kocsmának tekintik a versenypályát, szatyorszámra cipelik magukkal a sört, délután helyenként már bokáig süllyedve gázol a tömeg az üres sörösüvegek tengerében. Néhányan a pályát szegélyező autógumikra telepedtek, és a percenkénti felszólítás ellenére sem tágítottak „páholyukból", mígnem az egyik crossautó ártalmatlannak induló bukfence súlyosan meg nem sebesített egy felháborítóan fegyelmezetlen ifjú nézőt.

FEKETE ANDRÁS

EREDMÉNYEK:

I. osztály 250 cm³: 1. Németh, KKSE (Yamaha) — 2. Czuni, K.-lacháza — 3. Somogyi, Ajka — 4. Veszprém — 5. Gyurászik, mind K.-lacháza (mind KTM). 500 cm³: 1. Borka, K.-lacháza — 2. Kerekes, BHSE — 3. Nagy, ZMMK — 4. Halász, ZMMK — 5. Juhász, BHSE (mind CZ)

II. osztály összevont értékelése: 1. Czili, Ajka — 2. Kővári, K.-lacháza — 3. Nagy, ZMMK (mind CZ)



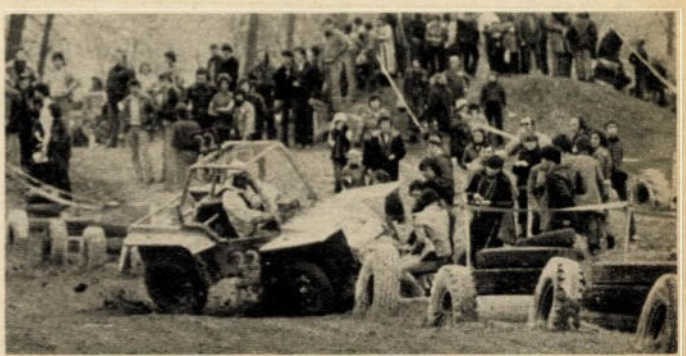
Harmatos Attila kocsija felborult és elkapta a fegyelmezetlenül viselkedő ifjú nézőt...



Hórukk... egyesült erővel állítják kerekeire Harmatosékat



Az első futam egyik látványossága volt Gubala Pál szaltója, mögötte a menekülő nézők...



...akik aztán a feje tetején álló kocsi felé merészkednek, majd talpra állítják azt

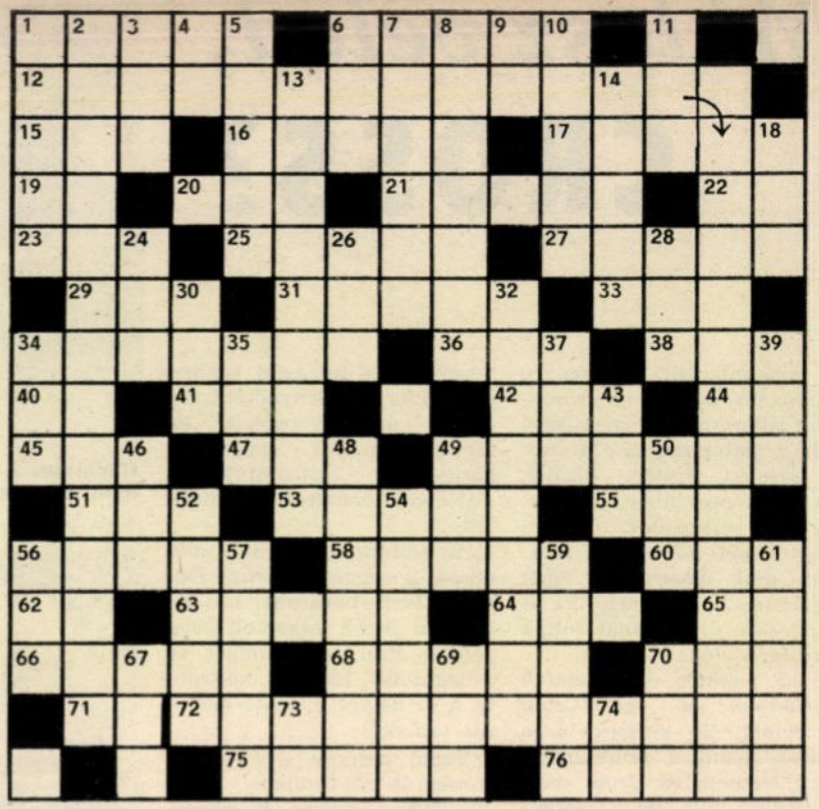
(Gólisz Ferenc felvételei)

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. A régi idők maradványa. 6. Művészi igényű tanulmány. 12. **„Mama, mondd, mit csinálnak az emberek az autókkal, amikor azok olyan öregek lesznek, hogy már nem lehet használni őket?" Az anya válasza. Zárt betű: J.** 15. Szívre ható gyógyszer. 16. Nantes folyója. 17. Kincs a fejben. 19. Saját kezével. 20. Kifogástalanul. 21. Szállíttat. 22. Kicsinyítő képző. 23. Férfinév betűi keverve. 25. Már hajnalban. 27. Érzelem kiváltotta mély lélegzet. 29. Albán pénz. 31. Fegyveres alakulat. 33. ... kezet mos, szólásmondás. 34. Építmény fából. 36. Azonos betűk. 38. Hajó része. 40. Séta egyneműi. 41. Legelő. 42. Skálahangok. 44. Kettőzve: szülő. 45. Négylábúak „üzemanyaga". 47. Rag, -ig párja. 49. Nagy jövedelemmel járó állás. 51. Kenyér készítője. 53. Ruhadarab. 55. Orosz író, híres regénye a Volokalamszki országút. 56. Ha kilóg, akkor áruló jel. 58. Románia egyik legmagasabb csúcsa a Fogarasi-havasokban (2544 méter). 60. Duna menti város. 62. Szovjet repülőgéptípus. 63. Híres olasz filmszínész (Alberto). 64. Eljárás rendje. 65. Édes egyneműi. 66. Község Szombathely közelében. 68. Egészségünk őre. 70. ENSZ angol röv. 71. Névelő. 72. **Kedvelt kirándulóhely a Szalajka-völgyben, ahol a Budapest Tourist egyik szilveszteri csoportja tölthet kellemes órákat.** 75. Álomba ringat. 76. Aladár becézve.

FÜGGŐLEGES: 1. Álmos fejedelem anyja. 2. **A Bükk gyöngyszeme a Budapest Tourist néhány, egynapos kirándulásának úticélja.** 3. Kft. angol röv. 4. Krém fele! 5. Súlyok. 6. Behívás része! 7. **A Budapest Tourist által szervezett nyári úszótanfolyamok színhelye a Rába partján.** 8. Neves építész (Imre, 1839—1902). 9. Zene fele! 10. Koros. 11. Azonos betűk. 13. Taszítgatók. 14. Közlekedési eszközök. 18. Kiáltás. 24. Erdei építmény. 26. Az első magyar nyelvű hírlap, a Magyar Hírmondó szerkesztője (Mátyás, 1749—1810). 28. A törpék száma. 30. Betegség, ékezet nélkül. 32. Rejtetten rosszindulatú. 34. Ütőkártya. 35. A tudat meghatározója. 37. Ritka női név. 39. Kettőzve: afrikai dob. 43. Galiba egyneműi. 46. A magyar földrajz- és történettudomány egyik úttörője (Mátyás, 1684—1749.) 48. Leszállt a repülőgép. 49. Képző. 50. Orosz férfinév. 52. Körte is, hó is lehet ilyen. 54. A könyvbe jegyezve. 56. Amália becézve. 57. Átható illatú cserje. 59. Az Észak-borsodi karszt legnagyobb patakja. 61. Hihetetlen eset. 67. A beszéd eleme. 69. Község Szombathely közelében. 70. ... muri: Móricz-regény. 73. Illat része. 74. Talmi.

Bajai István



Beküldendő: a vízszintes 12., 72. a függőleges 2., valamint a függőleges 7. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 227-917. Beküldési határidő: június 21. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1980. július 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. második negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájára is. Pályázatunk címe, amely egyben jótanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!"

A 9. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Porec — Hathengeres soros vízhűtéses — Hét egész hat tized — Moszkva — Ellenőrző blokk — Tátra.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rakkó Ádám, 1145; Vitkovits László, 1026; Karai Jánosné, 1035; Szondi M. József, 1066; Medgyessy István, 1185; Németh Vilmos, 1025; Rácz Frigyes, 1113; Lukács Erika, Szarvas; dr. Kraliczky Antalné, Fonyód; Galgóczy Zoltán, Herend; Zsebedics István, Sopron; Juhász Kálmánné, Pécs; Juhász Józsefné, Nagykálló; Villám István, Siklós; dr. Váraljai Béla, Mátranovák.
A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...mi az a kígyózó valami, amit a képen lát, ami lapunk egyik korábbi számában már megjelent. A helyes válaszokat beküldők között ezúttal is hat könyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket június 21-ig kérjük postára adni címünkre (1906 Pf. 223.).



A 9. számunkban megjelent „Találja ki..." pályázatra sok megfejtés érkezett. A válaszokból sajnos az is kiderült, hogy sokan még mindig nem tudnak az új SI mértékrendszer előírásairól. 1980-tól a gumik levegőnyomását már nem atmoszférával, hanem pascallal, mégpedig megapascallal (MPa) mérjük. Egy atmoszféra egyenlő 0,09806 MPa-val.

A hat jutalomkönyvet a következők nyerték: Babustyák Péter (8300 Tapolca, Ady E. u. 10.), Hollósy György (6300 Kalocsa, Gajda u. 10.), Deák Ferenc (2314 Halásztelek, Dózsa Gy. u. 25.), Emecz Aurél (7011 Alap, Ady E. u. 1.), Krix Zoltán (6500 Baja, Szabadság út 71—75.), és Tóthegyi Ferenc (1181 Bp., Darus u. 2.).

HUMOR

A falusi orvos autózni viszi a kisfiát. Azután a lurkó ezt meséli a pajtásainak:
— Tudjátok, úgy történt, hogy a papa előbb megelőzött minden autót, aztán végül minket előzött meg egy motorkerékpáros férfi. Megállította a papát és receptet írt fel neki!

A gépkocsi kormányánál ülő, kezdő autóvezető ifjú hölgy felháborodottan magyarázza a mellette ülő barátnőjének:
— Nézd csak ezt a hülyét előttünk: egyáltalán nem tartja be a követési távolságot, folyton egy macskaugrásnyira előttünk cammog!

A sarkon összeütközött két személygépkocsi. Mindenütt üvegcserép, a karosszériák összenyomódtak és az egyik vezető sokkot kapott.
— Megkérhetném, hogy tanúskodjék ezzel a balesettel kapcsolatban? — fordul a közlekedési rendőr egy arra haladó nőhöz.
— Ó, nagyon szívesen — válaszolja a nő —, de mi történt tulajdonképpen?

A fiú megkérdezi az apjától:
— Még mindig úgy gondolod, hogy nem értem el azt a kort, amikor autót vezethetek?
— Te már igen, de az autónk még nem — válaszol az apa.

Két nő nagy erőfeszítéssel megpróbál kiráncigálni a pocsolyából egy megrekedt autót. Éppen arra megy egy férfi. Megkérik, hogy segítsen.
— Bocsánat, hölgyeim — szabadkozik az —, szégyenszemre be kell vallanom, hogy halvány fogalmam sincs az autókhoz!

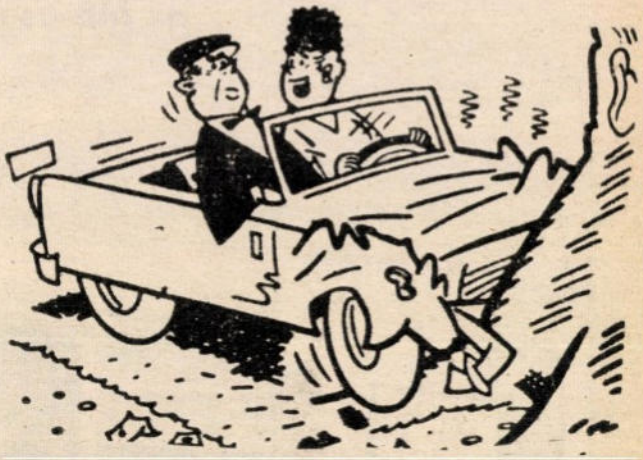
A gépkocsivezető, aki elütött egy sertést, így vigasztalja annak tulajdonosát:
— Nyugodjon meg, hiszen kiegyenlítem a kárt!
— Maga! De hiszen nincs még hatvan kiló se!

A teherautóról egy lazán rögzített gerenda az éppen mellette haladó személyautóra hull. Az alaposan megrongált gépkocsiból kikászálódik egy nő, és sírva fakad:
— A férjem semmi szín alatt nem hiszi majd el, hogy a fa ment nekem, nem pedig én a fának!

Az apa meg akarta jutalmazni egyetemista fiát, amiért egynéhány vizsgáját jó eredménnyel tette le, s ezért motorkerékpárt ajándékozott neki. Kevéssel ezután a fiatalember bejelenti, hogy immár negyedszer vőlegény.
— Mióta ismered azt a szegény lányt? — kérdi az apa, — négy menyasszony két hónap alatt! Nem sok ez egy kicsit?
— Az igazság az — érvelt a fiatalember —, hogy ha a hátsó ülésre ültetjük őket, könnyen leesnek...



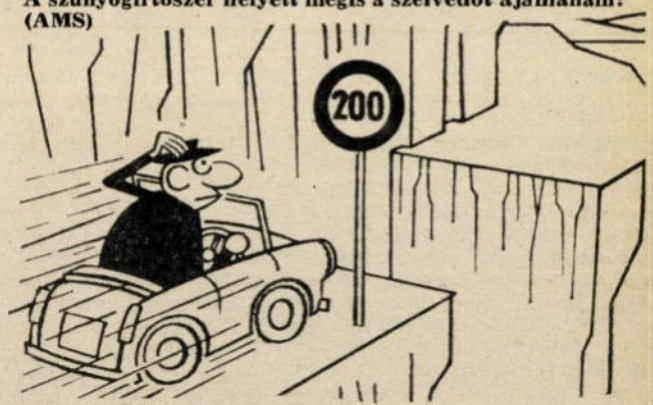
— Mindig mondom, hogy a férfiak maradjanak otthon a fakanálnál...



— Most legalább nem beszélsz már annyit arról, hogy én túl óvatosan vezetek!



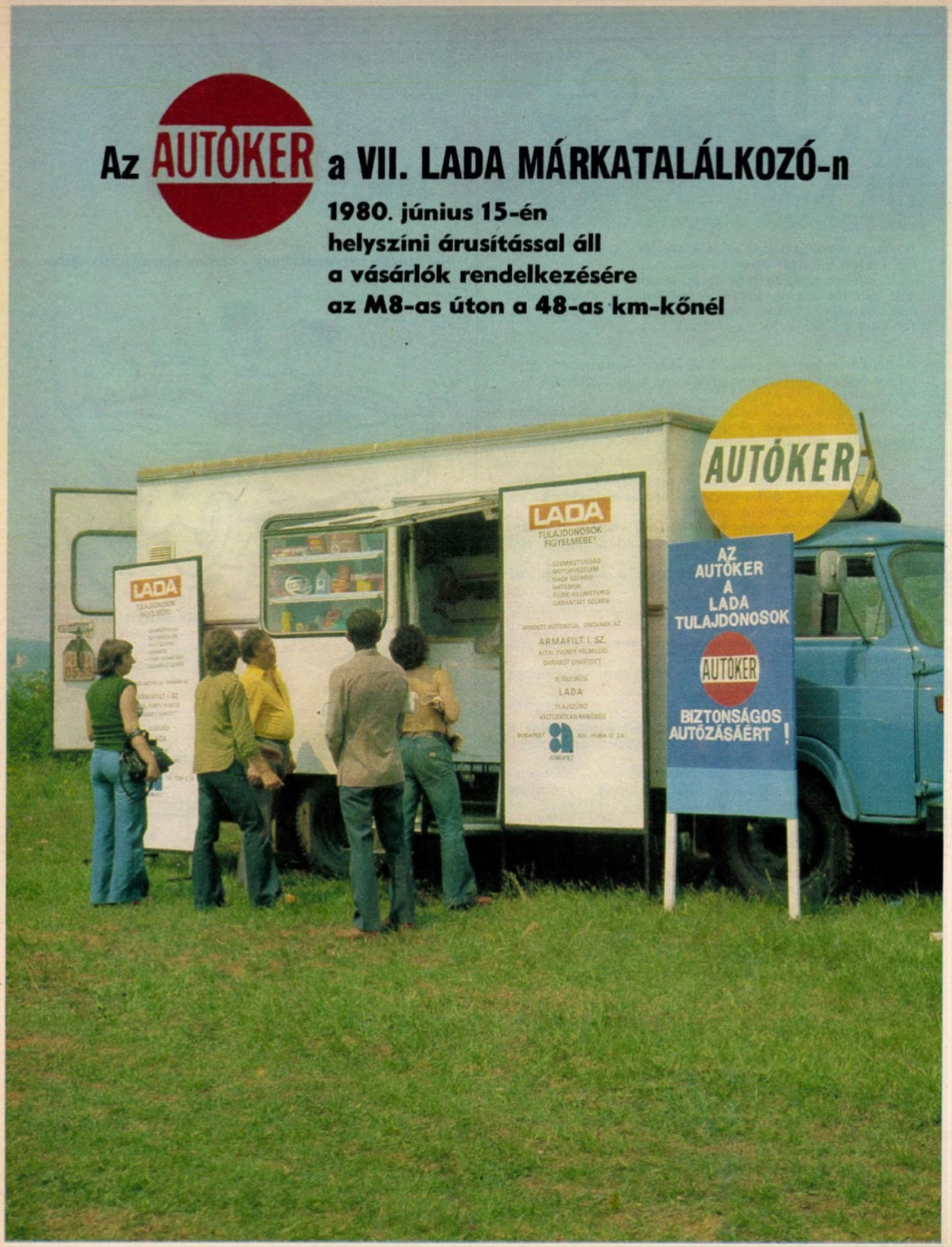
A szúnyogirtószer helyett mégis a szélvédőt ajánlanám! (AMS)



Szöveg nélkül! (Weltwoche)

Az AUTÓKER a VII. LADA MÁRKATALÁLKOZÓ-n

1980. június 15-én
helyszíni árusítással áll
a vásárlók rendelkezésére
az M8-as úton a 48-as km-kőnél



autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:
Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

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

Felelős kiadó:
Siklósi Norbert

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

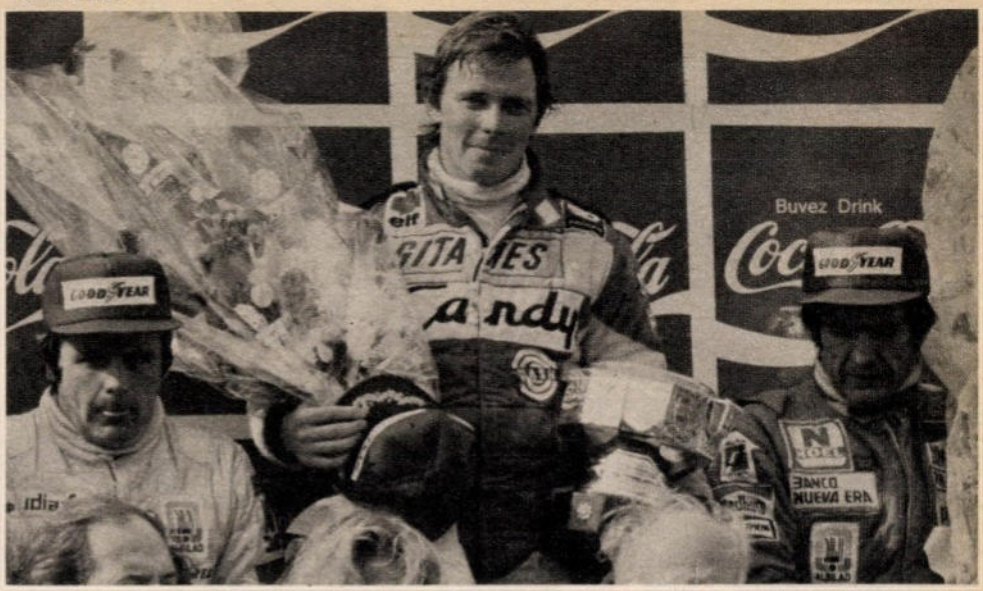
Előfizetés külföldről:
a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.
Kishirdetések felvétele:
a Lapkiadó Vállalat
hirdetési üzletében
Bp. VII., Dohány u. 54.
Telefon: 230-430. 1077
Kéziratokat, képeket
és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk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

INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.0884
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

G. Rossi:



A zolderi dobogón: a kimerült győztes, Didier Pironi, pezsgő helyett serleggel és virággal, balra az ajkát nedvesítő Jones, aki második lett, és a gondolataiba süppedt Reutemann. A későbbiek során változtak az arckifejezések

(Gyári fotó)

BELGA GP

Pironi itt...

Igaz, az edzés alapján a 2. rajtkockából indult *Pironi* (Ligier) a gyors *Jones* (Williams) mellett, de a rajtnál úgy lőtt ki, hogy a célig (72 kör = 306 km) csak a stoplámpáját látták a többiek, és a 70 000 néző nem kapta meg a drága belépőjegyéért azt, amit joggal elvárt. A 28 éves francia Pironi és az ausztrál Jones alkalmi ikerpárt játszott, és a 3. helyért is csak egyetlen váltást kapott a nagyérdemű, amikor a 40. körben *Laffite* belőtt a boxba, hogy Ligier-jének fékjeit „felfrissítsék". Így került az „indián" *Reutemann* (Williams) a 3. helyre, és a célban is ez volt a sorrend.

Hátrább sem volt sok vita. *Arnoux* (Renault) a finisben előzte *Jarier*-t (Tyrrell). Rosszul járt *Piquet*, amikor a 33. körben a „golyófogó"-ban landolt Brabhamjével. Noha az alacsony termetű Arnoux egy kört kapott az élmezőnytől, a 4. helyért járó 3 VB-pontjával 21-re növekedett az eredménye, és így átvette a listavezetést.

A kiesettek hosszú sorát az első körben *Jabouille* (Renault), *Mass* (Arrows) nyitotta meg, őket követte ebben a sorrendben: *Zunimo* (Brabham), *Giacomelli* (Alfa), *Needel* (Ensign), *Fittipaldi*, *Prost* (McLaren), *Piquet* (Brabham), *Depailler* (Alfa), *Andretti* (Lotus), *Patrese* (Arrows) és *Watson* (McLaren).

EREDMÉNY: 1. D. Pironi, F (Ligier) 93.46,51 (186,4 km/h) — 2. A. Jones, AUS (Williams) 99.33,8 — 3. C. Reutemann, ARG (Williams) 100.10,6 — 4. R. Arnoux, F. (Renault) 1 kh — 5. G.-P. Jarier, F (Tyrrell) — 6. G. Villeneuve. CDN (Ferrari).

VB ÁLLÁSA: 1. Arnoux 21. — 2. Jones 19. — 3. Piquet 18. — 4. Pironi (Ligier) 17. — 5. Patrese (Arrows) 7 pont.

MONACO GP

...és majdnem itt is

Tudom, a magyar tv házhoz vitte a 38. Monaco GP-t, ezért csak az érdekesebb eseményekről írok. *Giacomelli* Alfája a rajt utáni tolongásban megcélozta *Daly* Tyrreljét, akit, kocsijával együtt a sors kegyeibe fogadott, miután egy csukafejessel „talpára", illetve márkatársának, *Jarier*-nek kocsijára állította.

Az edzés leggyorsabbja, *Pironi* (Ligier) vezette a 4, majd később 6 tagú élmezőnyt, és a biztonságosan vezető francia, kocsijának bal első kerekével érintkezett a védősávval, emiatt nemcsak a győzelemtől, de a VB-lista reménybeli vezetésétől is elesett — az 54. körben. Innen a 38 éves *Reutemann* lett a „vezérbika", miután az addig a 2. helyen futó márkatársa, *Jones* is kiállt difitörés miatt.

A keskeny pályán csak 20 kocsi indulhatott, és — a sors iróniája — három világbajnoknak csak a sor vége jutott. (17. *Scheckter*, 18. *Fittipaldi*, 19. *Andretti* és 20. a még nem világbajnok *Arnoux*, aki sebességváltó-hiba miatt esett ki.)

Egy bizonyos, senki sem irigyelte a tavaly oly balszerencsésen versenyző argentin győzelmét, akinek itt, Monte-Carlóban ez volt az első sikere, illetve tizedszer volt GP-első. És amire ritkán volt példa, csak tíz kocsi érte el a célt.

EREDMÉNY: 1. C. Reutemann, ARG (Williams) 60.55,3 (130,67 km/h) — 2. J. Laffite, F (Ligier) 60.56,47 — 3. N. Piquet, BR (Brabham) 60.58,04 —. J. Mass, D (Arrows) 1 kh — 5. G. Villeneuve, CDN (Ferrari) — 6. E. Fittipaldi, BR (Fittipaldi), 2 kh — 7. M. Andretti, USA (Lotus) 3 kh.

VB-ÁLLÁS: 1. Piquet 22. — 2. Arnoux 21. — 3. Jones 19. — 4. Pironi 17 — 5. Reutemann 15. — 6. Laffite 12 pont.

am
1980 • 11
Ára: 15 Ft

