

autó-motor

1980
SZEPTEMBER

17



„LÁBONTÁRO” MŰZEUUM



Örökzöld téma, hogy mikor, mivel és hogyan ápoljuk az autónkat. Örökzöld, hiszen a technika és a vegyipar roppant gyors ütemű fejlődése következtében mind újabb eljárással fényezett autók és mind hatásosabb karosszéria-ápoló szerek jelennek meg. Szerencsére ez utóbbiakhoz újabban már mindenki számára érthető nyelvű használati utasítást is mellékelnek, ezzel is könnyítvén, hogy jobban eligazodhassunk a különböző rendű és rangú ápoló-tisztító szerek dzsungeljében. Ezúttal tehát csupán emlékeztetni szeretnénk az olvasót arra, hogy a szakemberek a kocsi élettartama megóvása szempontjából (a legdrágábban javítható „alkatrész” a karosszéria) igen nagy jelentőséget tulajdonítanak a szakszerű ápolásnak. Éppen ezért ismétljük: először vízzel, majd samponnal ápoljuk le a kocsit. Természetesen a tisztogatás közben nem szabad a vízzel takarékoskodnunk: ne állítsuk félre „száradni”, hanem le kell törölgetni, s csak ezután következhet a vegyszeres mosással, kezeléssel kezdve a tulajdonképpeni szakszerű autóápolás.

Am vigyázzunk: nem minden sampon megfelelő, és különösen kerüljük a házi samponok, mosószerek ilyen célra való felhasználását. A jó autósampon legfőbb tulajdonsága, hogy könnyen eltávolítja a kocsi felületéről a szennyeződések, égési termékeket. És ne feledjük: a jó sampon a lakk éltető eleme. Táplálja, behatol minden pórusába, repedésébe. Olyan anyagokkal tölti fel a pókhálóréteget repedéseket, amelyek visszaadják a lakkréteg rugalmasságát. Ezután a pórusok és a repedések már nem „fogadják be” a szennyeződések. Egyszóval a lakk csaknem olyanná válik, mint új korában.

a m

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/17. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Gumiabroncsok felújítása a Fővárosi Autótaxi

Vállalatnál (Bánhegyi Gyula) -----	6-7
Autók a város ellen? 1. (Földvári András) --	8-9
Mozaik -----	10-11
Autósoknak - Sorszámok -----	12
Garázsvilágító automata (Kisvölcsy András)	13
Ismerd meg hazádat! Szombathely 5.	
(Túry P. - Almássy T.) -----	14-15
Benzin - szénből (Szondi Béla) -----	16-17
Szófiai útiképek (Martinkó Károly) -----	18-19
Autók és árak - Vásárnapló -----	20
Képes hirdető -----	21
Alattomos ellenség (L. K.) -----	23-25
Ilyen a Fiat Ritmo Diesel (L. Gy.) -----	26-27
„Lábonjáró” múzeum (Zelman Ferenc) --	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék --	35
Duna-parti „vigasságok” (Almássy Tibor) --	36-38
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) -----	39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) -----	40
Üthibák (Dr. Bokor Imre) -----	43
A „Csúcsforgalom” postája -----	44
Hello, Mr. Haugland! (Fekete Kálmán) -	
Kartosaink remekeltek (Dvorszky Nándor)	45
Minden együtt -----	46
Átalakítás legalisan (Babos Ferenc) -----	47
... mint a fény -----	48-49
Kétüteműek a salakon	
Rajta, öregek, nagymamák... -----	50
Hagyományörző -----	51
Mi lett vele? Binéth István (-ergyé-) -	
A mi kis múzeumunk -----	53
Sachsenring - 1980 (Stampai István) --	54
Taurus Rallye (Kalenda Zoltán) -----	55
... a munka szent dolog (R.) -----	57
Séta a depóban (S. P.) -----	58
Trombita vagy Lada? (F. K.) -----	59
Keresztretjvény - Találja ki -----	60
Humor -----	61
NSZK és osztrák GP (G. Rossi) -----	63

CÍMLAPUNKON: Egy csukott Praga és egy nyitott BMW Csongrádon
(Zelman Ferenc felvétele)

HÁTLAPUNKON: Guruló számolyok
(Fotó MTI, E. Várkonyi Péter felv.)



Beszélő kocsik, avagy Japán előretör

A japán autóipar előretöréséről cikkezik a nyugati sajtó. Különösképpen az olasz, ami érthető: az Alfa-Romeo állami vállalat kooperációs szerződést készített a japán Nissannal, amely Datsun

márkával bocsátja ki gépkocsijait.

Szándékosan írtuk a „szerződést készített” kifejezést, mert a szerződést a cikk elkészítésekor még nem írták alá. Óriási vihart kavart,

nagy ellenállást támasztott az olasz autóiparban, elsősorban a Fiat részéről, amely mindent elkövetett, hogy rávegye a kormányt, vesse be minden befolyását a kooperációs szerződéssel szemben.

A Fiat érvelésében minden lehető okot felsorolt, nemcsak az olasz nemzeti érdekeket, hanem a nyugat-európai piac szempontjait is. Az Alfa-Romeo azonban deficittel küzd, s ezt csak úgy

tudja megszüntetni, ha nemcsak termel, hanem jól értékesíthető is gépkocsijai, amihez újabb, korszerű típusok kellene. A szerződés szerint az olasz vállalat adná a motort, a Nissan a karosszériát.

Mondani sem kell, hogy kis hengerűrtartalmú kocsikról, ezer, ezerkétszáz köbcentisekről van szó. Az Alfa-Romeo természetesen érvel az olasz délvidek helyzetével is, ott nagy a munkanélküliség, a kooperációs fejlesztés pedig munkaalkalmat teremt. A szerződés ellenzői szintén bevetik a szociális indoklást, de ellenkezőképpen: azt hangoztatják, hogy a japán autóipar betörése az olasz piacra éppenséggel árt

a hazai munkásfoglalkoztatottságnak. A vita néha annyira heves, hogy egyesek egyenesen sárga veszedelemről írnak.

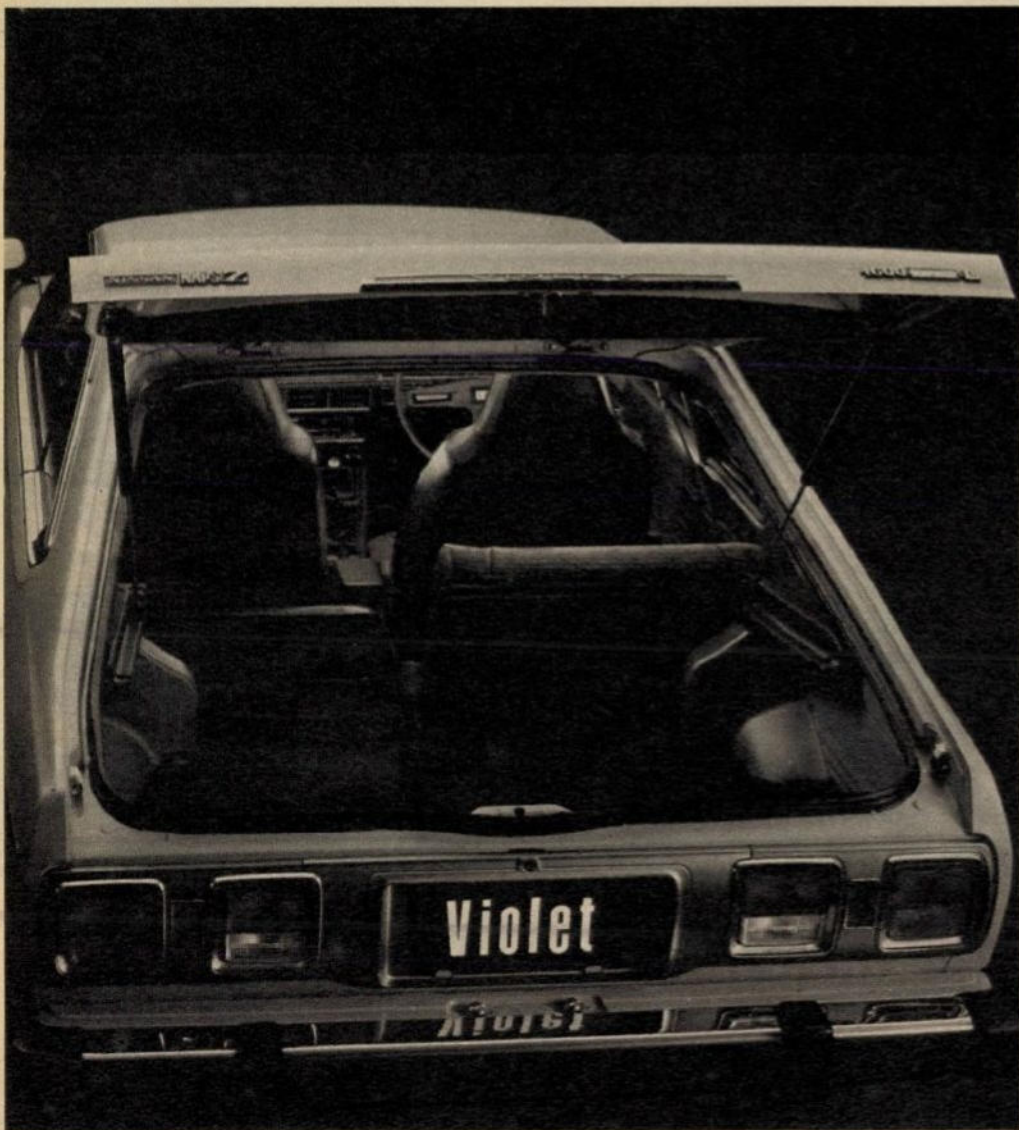
Kétségtelen, hogy rohamosan fejlődik, a világ élmezőnyének is az élére tör a japán autógyártás. A folyó év végére eléri a 10,6 milliót, egy százalékkal lesz több a tavalyinál, felülmúlja az Egyesült Államokét, ahol az év végéig 10,4 millió gépkocsit tudnak előállítani.

Nyílt verseny folyik a két állam között az autóipar sztrádáján. A japánok betörték az amerikai piacra éppen úgy, mint a nyugat-európa. A legnagyobb

gyárak, a Toyota és a Nissan, ugyan csak termékeik felét készítik exportra, a Honda és Mazda 60–65 százalékát, de az irányzat a kivitel további növelése. A hazai piac ugyanis telített, új kocsik vásárlóival kevésbé számolhatnak. Japánban öt lakosra jut egy gépkocsi, az USA-ban kettőre, Nyugat-Németországban háromra.

A felkelő nap országának gépkocsijai feltűnő népszerűsége tettek szert a nyugatnémet és az amerikai piacon. Tavaly 180 ezer japán kocsit adtak el az előbbi országban, az USA-ban pedig az eladott kocsik számát tekintve a General Motors és

a Ford után a harmadik helyen áll a Toyota, tehát megelőzi a Chryslert. Mi ennek az oka? A japán kocsik kis fogyasztásúak, korszerűek, tetszetősek. S továbbfejlesztik a minőséget, könnyebb karosszériát terveznek, minél több műanyag és alumínium felhasználásával. Tökéletesítik, ötletesítik az elektronikai berendezéseket. A Nissan gyártotta Cedric-Gloriában egy automata szabályozó húsz „cselekményt” irányít, köztük a benzinfogyasztást, a szellőzést, a fűtést. A Bluebirdnél bevezetik a „beszélő kocsit” játékos ötletét. Adott esetben például egy női hang figyel-



Az előző oldalon egy sárga színű kis japán autóról, a Toyota Starlet típusról láthatunk felvételt, amelyet még a Genfi Szalon idején készített Peter Kissik. Négyhengeres, 993 cm³-es, vízhűtéses, 6000-es fordulatszámú motor (42,5 kW, 58 LE) hajtja meg a 680 kg súlyú, 7,3 liter/100 km fogyasztású, 140 km/h sebességű, 4–5 személyes autó hátsó kerekeit. Ez a típus azóta már nemcsak a nemzetközi kiállításokon hódított, hanem a különböző kontinensek útjain egyaránt népszerű. Ugyancsak sikeresek a Nissan-gyártmányok, így például az 1600-as Violet, amelynek felnyitott hátsó ajtaján bepillantva is könnyen felmérhető a praktikus, egyben biztonságot ígérő utastér

Itt pedig az 1800 cm³-es, 105 lóerős Nissan motorjának prospektusrajza. Figyelmünket a különleges robbanótérre, a hengerek két-két gyújtógyertyájára irányítja az ábra, de eltérnek a sablontól az olyan adatok is, amelyek a fogyasztásra utalnak. Itt ugyanis 1030—1080 kg önsúlyú, már nagyon nevezhető kocsikról van szó, amelyeket ilyen jellegű négyhengeres erőforrással látnak el. Nos, a prospektus szerint 13,0 km/l az egyik adat, vagyis úgy számolnak, hogy 1 liter benzinnel átlagosan 13 kilométert lehet autózni, illetve 60 km/h tempót tartva 20 kilométert is megtehetünk egyлитernyi üzemanyaggal. És emlékeztetünk a lapunkban nemrég megjelent „Találtunk egy Mazdát” című írásunkra, amely a Magyarországon futó 1415 cm³-es japán kiskocsi érdekességeit említette

Z18型 1800cc 105PS

53年 NAPS Z

点火プラグを2個そなえた「Z」エンジンの燃焼室

10モード燃費 = 13.0 km/l (運輸省審査値)

60km/h定地走行燃費 = 20.0 km/l (5速フロアシフト車)

mezteti a vezetőt, hogy elefejtette kikapcsolni a reflektorokat.

A japán vállalatok máris a világ legnagyobb külföldi gépkocsiszállítói, de nemcsak a hazai gyártást kívánják fejleszteni, hanem — mint az Alfa-Romeo példája tanúsítja, de idézhetünk francia, brit, spanyol cégeket is — kooperációra törekcszenek Nyugat-Európában. A fejlődő országokban

pedig saját gyárat létesítenek, így van például Tajvanban. Érdekes, hogy a legnagyobb japán vállalatok, a Toyota és a Nissan nem óhajtják a kooperációt, a gyártelepítést az USA-ban. Ennek okai közt szerepel, hogy olcsóbb a hazai munkaerő, otthon kiterjedt és pontosan működő az alkatrészgyártó alvállalkozók hálózata. S ez ismeretlen az USA-ban, ahol a nagyvállalat

mindent gyárt kocsijai részére. A japán munkás termelékenysége nagyobb az amerikaiénál. A szóban forgó beruházás tehát nem lenne kifizetődő.

Nyílt titok, hogy az energiaválság az amerikai gépkocsiipart is felébresztette, kis hengerűrtartalmú kocsik gyártását vették célba. A fejlesztéshez szükséges kutatásra 75 milliárd dollárt szántak, kétszer annyit, mint

az Apollo-programra. Terveik szerint 1985-ig ki akarják bocsátani a „világkocsit”, a world cart, amelynek üzemanyag-fogyasztása viszonylag mérsékelt, és gyártható az USA-n kívüli országokban is.

Mit tartogat Japán a nyolcvanas évek közepére? Ez még titok, s a mostani előretérés ismeretében meglepetésekre lehet számítani.

KÓRÓDI JÓZSEF

Gumiabroncsok felújítása a Fővárosi Autótaxi Vállalatnál

A gumiabroncsok és tömlők javításának hosszú, több évtizedes hagyományai vannak vállalatunknál. A lefutott köpenyek felújításával gumiabroncsigényünk jelentős hányadát sikerült kielégíteni, igen gazdaságosan. Említést érdemel, hogy a gumiműhely – elsősorban a köpenyfelújításnál keletkező hulladék nyersanyag felhasználásával – számos műszaki gumicikket is gyárt.

A 70-es évek közepén vállalatunk vezetése szükségesnek látta a gumiabroncs-felújító tevékenység minőségi és mennyiségi fejlesztését.

A mennyiségi fejlesztést a vállalat gépkocsiparkjának, illetve a futásteljesítménynek dinamikus növekedése, s ebből következően a köpenyek iránti igény növekedése tette szükségessé. Ehhez járultak a gumiabroncs beszerzése körüli nehézségek, melyek áthidalásában is jelentős szerephez jutottak a felújított köpenyek.

A mennyiségi fejlesztésnél is fontosabb cél volt a felújítás minőségi szintjének lé-

nyeges emelése. Ezt több szempont indokolta:

- rohamosan terjedtek a radiál szerkezetű gumiabroncsok, gépi berendezéseink, valamint az alkalmazott technológia azonban nem volt alkalmas radiál köpenyek felújítására. Ez a tény akadályává vált vállalatunknál a radiál köpenyek alkalmazásának,

- a felújított köpenyek minősége egyre inkább elmaradt az új gumiabroncsokétól (élettartam, tapadás stb.). Emiatt gépkocsivezetőink többnyire idegenkedtek a „futózott” köpenyek használatától,

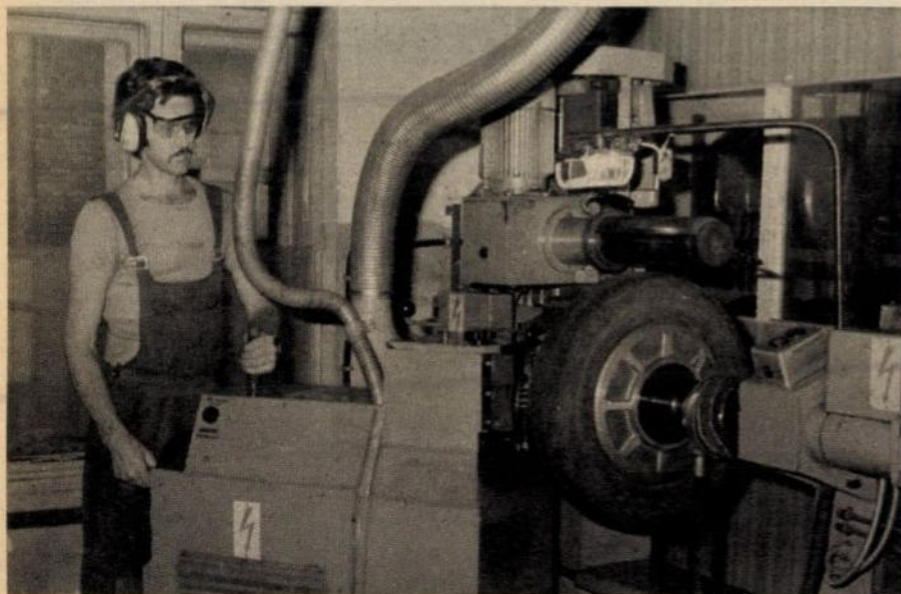
- a gumifelújítás munkafolyamatában számos balesetveszélyes, nehéz fizikai munkát igénylő fázis volt, ezek gépesítése szociálpolitikai, munkavédelmi szempontból vált szükségessé. (Köpenyhorzsolás, nyerselés, felépítés és más műveletek.)

A fejlesztés előkészítésére több hazai gumifelújító üzemet tanulmányoztunk, tekintettel azonban arra, hogy ezek hasonló, sőt részben alacsonyabb műszaki színvonalon dolgoztak, nem nyújtottak kellő alapot a fejlesztéshez szükséges tapasztalatok megszerzésére. Ezért 1977-ben a Közúti Közlekedési Tudományos Kutatóintézetet kértük fel a fejlesztésben való közreműködésre.

Még ez évben tanulmányutat szerveztünk, s ennek keretében tanulmányoztuk Csehszlovákia és az NDK legmodernebb gumifelújító üzemait. A gottwaldovi, olomützi üzemekben, valamint a Berliner Reifenwerkénél módunkban állt megtekinteni a korszerű eljárásokat, s a radiál köpenyek felújítására is alkalmas gépi berendezéseket. Az itt tapasztaltak tovább erősítették azt a meggyőződésünket, hogy a gumik felújítása nem hiánypótló „szükségmegoldás”, hanem a gumiabroncsok ésszerű, gazdaságos kihasználásának természetes módja. Ezt igazolta, hogy az NDK-ban, Csehszlovákiában, Lengyelországban, a Szovjetunióban, valamint a tőkés országokban is igen nagy tömegben, szervezett módon, magas színvonalon folyik a lefutott köpenyek felújítása.

A minőségi színvonalra jellemző, hogy a futózott gumikat egyenértékűnek tekintik az újakkal, s így a kormányzott kerékre történő szerelésnek nincs akadálya.

Sajnálatos, hogy hazánkban jelenleg sem folyik nagyobb tömegű, szervezett



Le és fel... Vagyis a hibafejlesztés után lehorzsolják a kopott felületet, aztán a félautomata gép felgörgözi az új futófelületet, és végül, ilyen a Michelin XZX mintázattal felújított gumiabroncs

Főtaxi fotólabor
Zsankó Miklós felvételei

gumifelújítás, egyre nyomasztóbb gondot jelent a lefutott gumik elhelyezése. A kisebb üzemekben, a korszerűtlen körülmények közötti felújító tevékenység nem biztosítja az elvárható műszaki színvonalat, s ezért a 23/1974. KPM-rendelet a futózott köpenyek első tengelyre, illetve kormányzott kerékre történő szerelését nem engedélyezi.

A tanulmányút, valamint a KOTUKI szakembereivel folytatott konzultációk alapján a fejlesztés alapvető feltételeit az alábbiakban határoztuk meg:

a) A nyersanyag vonatkozásában az addig használt, 5 mm-es javítólemez alkalmazásáról át kell térni a jó minőségű, pontos profilra, extrudált futóanyag alkalmazására.

Ez hármas előnnyel jár:

- a jobb anyagminőség miatt javulnak a köpenyek kopási tulajdonságai,
- a több rétegből történő felépítés meg-

szükséges gépi berendezés beszerzése, üzembe állítása.

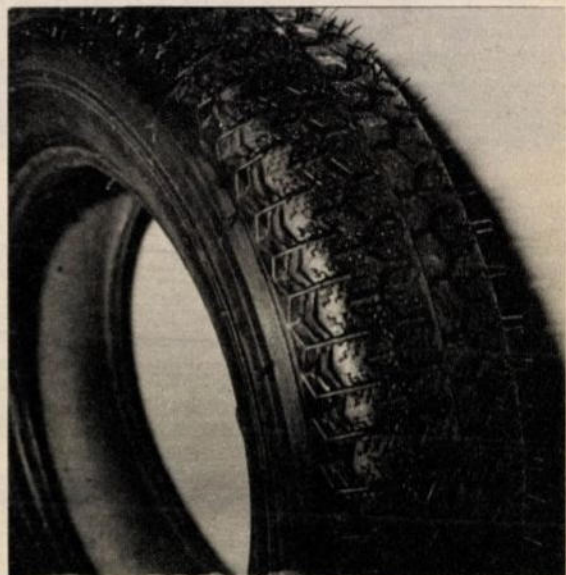
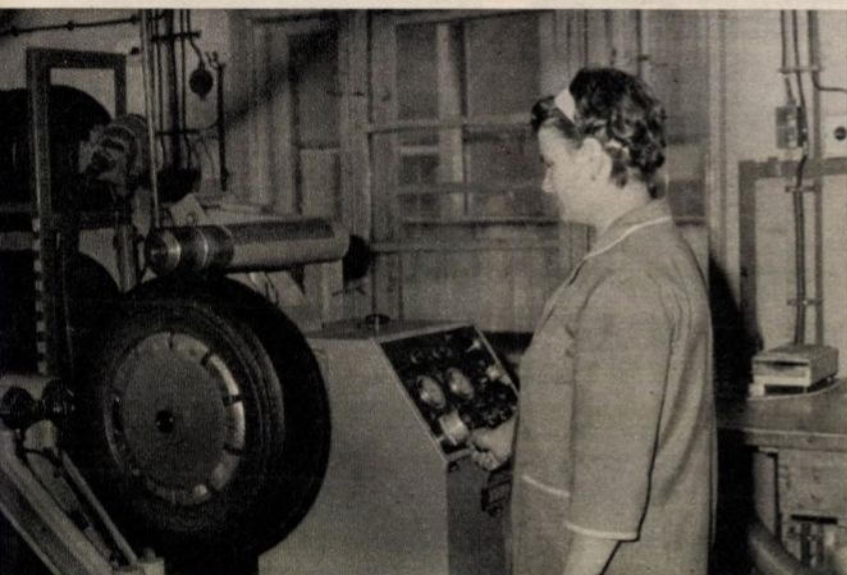
A felsorolt szempontok alapján elsődleges feladat volt a szükséges anyag, valamint gépi berendezések beszerzésének biztosítása.

Mivel a futózáshoz sem hazai viszonylatból (TAURUS G. V.), sem szocialista relációból nem sikerült a megfelelő minőségű extrudált futóanyagot beszerezni, az olasz MARAGONI cég által gyártott anyag beszerzése mellett döntöttünk. Ugyanettől a cégtől szereztük be a radiál futó formákat, bevizsgáló-, oldatszóró és felépítógépet. A szükséges középnyomású kompresszorok szocialista relációból történő beszerzése szintén nem volt lehetséges, így két svéd, ATLAS COPCO kompresszort szereztünk be. Az új gépek telepítése az emeleti szinten, fagerendás födémen elhelyezett, kis alapterületű gumiműhelyünkben – nehézsé-

felújított gumik élettartama egyenértékű az új gumikkal.

Az elért minőségi színvonalat jellemzi, hogy a KOTUKI vizsgálata és javaslata alapján ez év márciusában a KPM vállalatunk részére engedélyezte a felújított köpenyek első tengelyre történő felszerelését. Ugyancsak a jó minőséget igazolja, hogy gépkocsivezetőink körében kedvelté váltak a felújított köpenyek. Ebben a korszerű technológia mellett döntő jelentőségű volt a jó tapadási tulajdonságokkal rendelkező nyersanyag, és az egyik legjobb mintázat (MICHELIN XZX) alkalmazása, mely esztétikai és tapadási szempontból is kiváló tulajdonságokkal rendelkezik.

Az elkövetkező időszakban feladatunknak tekintjük – az elért minőségi színvonal megtartása mellett – a futózott köpenyek darabszámának emelését, s ezzel további vállalati és népgazdasági meg-



szüntetésével megszűnik a rétegek közötti elválás veszélye,

- gyorsul a felépítés munkafolyamata, csökken a fizikai munkaszükséglet, a felépített profil pontossága biztosított.
- b) A radiál köpenyek vulkanizálásához szükséges, radiális irányban osztott vulkanizáló formák beszerzése, beépítése a meglévő vulkanizáló gépekbe,
- c) a felépítésre kerülő köpenyek előzetes átvizsgálásához megfelelő bevizsgáló gép beszerzése, üzembe állítása,
- d) a jó minőségű futózáshoz szükséges 1,4–1,5 MPa „airbagnyomás” biztosításához nagyobb teljesítményű kompresszor beszerzése, üzembe állítása,
- e) a futóanyag felépítéséhez, felhengerléséhez szükséges felépítógép beszerzése, üzembe állítása,
- f) a jó kötést biztosító gumiodat egyenletesebb, gyorsabb felvitele érdekében a munkaművelet gépesítése, illetve a

gék árán ugyan – de 1979 elejére sikeresen megoldódott, s így a korábban üzembe állított NDK gyártmányú horzsológéppel, két NDK és egy szovjet gyártmányú vulkanizálógéppel együtt megteremtődtek a korszerű követelményeket kielégítő gumibroncsok felújításának tárgyi feltételei. Ez lehetővé tette, hogy 1979. évtől vállalatunk átálljon a radiál típusú gumibroncsok beszerzésére.

Mennyiségi vonatkozásban vállalatunk a fejlesztés időszakában elérte az évi 10 000 darabos mennyiséget, ezzel éves gumibroncs-szükségletünknek 1/3-át futózott gumikkal elégítjük ki. Népgazdasági szinten ezzel mintegy 10 000 gumibroncs importját váltjuk ki, ennek forintértéke 7–8 millió. A futózási tevékenység vállalati szempontból is igen rentábilis, a felújítás költsége a beszerzési árnak kb. 40–50%-a, az ebből eredő éves vállalati megtakarítás eléri a 4 millió forintot. A

takarítás elérését. Ennek jelenleg két akadálya is van:

- a rendelkezésre álló kapacitás lényeges növelése a jelenlegi műhelyben nem lehetséges,
- a futózató köpenyek – elsősorban a román gyártmányú VICTORIA köpenyek rossz minősége miatt – csak korlátozott mennyiségben állnak rendelkezésre,

Az első pontban leírt probléma megoldására tervbe vettük egy új, nagyobb alapterületű műhely kialakítását a Ciprus utcai telepen, ahol lehetőség nyílik majd további vulkanizáló gépek beállítására.

A második pontban leírt probléma enyhíthető lenne, ha vállalatunk kisebb arányban kapna VICTORIA típusú köpenyeket.

BÁNHEGYI GYULA
a Fótaxi technológiai osztályának vezetője

Autók (1) a város ellen

Az ember feltalálta a kereket, később feltalálta a robbanómotort, a kettőt autóvá egyesítette, és ezzel feltalálta a forgalmi dugót, az olajválságot, a környezetszennyezést és a baleseti helyszínéletet.

III. Napóleon Párizsa építészeti diavatot teremtett. A francia császár idején gyönyörű sugárutakat és körutakat építettek, egyebek között abból az egyszerű megfontolásból is, hogy a széles utakon sokkal nehezebb tartós barrikádokat emelni, mint a szűk sikkátorokban.

Ez az építészeti mód világszerte elterjedt, a millenniumra készülő magyar főváros is ennek szellemében nőtt világvárossá — a százszentendős kör- és sugárutak viselik a mai közlekedés terheit.

Bármilyen előrelátó nagyvonalúsággal rajzolták is meg Budapest új arcát, az autók áradatával nem számolhattak a ma is tiszteletet keltő hajdani tervezők.

Az elmúlt évtizedben az autó előntötte az utakat, megszállta a tereket, feltolakodott a járdákra, mérges gázokkal, zajjal terítette be a városokat. Az autózás önmaga ellen fordult, a kocsiktól már a kocsik sem tudnak mozogni. Így válhatott korszerű közlekedésszervezési elvvé a Park and Ride — parkolj és utazz — rendszer, ami nem jelent mást, mint hogy egy alkalmas helyen felejtjük el az autót és fedezzük fel a tömegközlekedést.

A Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatósága ötezer kérdőívet juttatott el az autótulajdonosokhoz, hogy megtudakolja, hová érdemes parkolókat építenie a metróállomások közelében, mekkorák legyenek ezek a várakozóhelyek és hogy az autósok hajlandóak-e ezeken a helyeken átszállni a metróra.

A kérdőívek még csak most érkeznek vissza a feladóhoz, feldolgozásuk is eltart majd egy darabig, így csak tippelni tudunk: ahogy gyarapszik az

autóállomány, ahogy drágul és lassul a közlekedés, olyan mértékben nő a várakozóhelyek árszíja. Érzésünk szerint a parkolók nagyságával sem lehet tévedni, a holnapi forgalomra a legnagyobb sem lesz elég nagy.

A tervezőknek természetesen ennél kézzelfoghatóbb eredményre van szükségük.

— *Lehet-e a kérdőívek szerint közlekedést tervezni?* — kérdezzük a kérdések összeállítását irányító településszociológust, Szűcs Istvánt, a Budapesti Városépítési Tervező Vállalat (Buváti) Városépítési Kutatási Osztályának vezetőjét.

— Ezek a kérdőívek nem alapjai a tervezésnek, inkább kiegészítői. A szociológiai jellegű kérdésekre adott válaszokból gyakran jó ötleteket is kapunk, és hasznosítható adatokat nyerünk.

Nem ez az első ilyen munkánk. Három évvel ezelőtt hasonló módszerrel kértünk választ arra, hová telepítsenek benzinkutakat és az üzemanyagellátáson túl, milyen szolgáltatást nyújtson az állomás. A kérdőívek 40—50 százaléka érkezik vissza, ez nagyon jó aránynak számít. Az autósok szívesen segítenek, cserébe bizonyára a közlekedés jobbulsát remélik.

— *Es remélhetik?*

— Mi, a tervezőintézetben egy-egy városrész vizsgálatakor mindennel foglalkozunk, ami a hely szempontjából fontos, így a közlekedéssel is. Állíthatjuk, hogy az autózás megváltoztatta, megváltoztatja az emberek életmódját. Könnyebb az eljutás a lakóhelyi közvetlen környezetén túlra is, a társadalmi kapcsolatok nagyobb sugárra terjednek ki. Ez min-



denképpen javulás. Hogy meg is maradjon, biztosítanunk kell ennek az eljutásnak a lehetőségét, ehhez pedig egyebek mellett parkolóhelyekre van szükség.

A városi kapcsolatok terjedésének feltétele a városrészek közötti tömegközlekedési kapcsolat. A tömegközlekedési hálózat Budapesten szerencsére fejlett.

A városokban a közlekedés miatt valóban romlanak az életkörülmények, de nem a személyautók okozzák a bajt. Sokkal több gondot jelentenek az ezen a területen levő raktárak, az ide szállító vagy innen fuvarozó teherautók. Ezeken a területeken különösen fontos a kitűnő



tömegközlekedés, hogy a személyautók átvehessék új funkciójukat.

— *Mi ez az új szerep?*

— A lakó- és munkahely közötti utazásokban visszaszorul a személyautó. Ennek oka a sok kocsi, feltétele a tömegközlekedés.

Jobb is így, mint a bécsi példa követése. Ott ugyanis szokássá vált, hogy a reggeli, nyolcórás munkakezdés előtt másfél, két órával beállnak a parkolóhelyekre, mert akkor még találnak üreset. A rugalmas presszótulajdonosok meg is változtatták nyitvatartási rendjüket a kora reggeli autós vendégek kedvéért, akik a munkakezdés előtt bejárnak kávézni, be-

szelgetni. Ilyen új szokásokat tud teremteni a közlekedés. Igaz, a bécsi tömegközlekedés meg sem közelíti a budapestit.

A városi kivezető utak építésében viszont megelőzték a magyar fővárost. Végül is döntés kérdése, hogy mit helyeznek előbbre, a kivezető utak építését vagy a tömegközlekedést. Mindkettő drága, rangsorolni kell közöttük. Mi, helyesen, a tömegközlekedést, a metróépítést soroltuk előre.

Most már azonban nagy szükségünk van a kivezető utakra. Szükségünk van rá, éppen a megváltozott

autófunkció miatt. A szabad időben egyre bővülnek a városon kívüli kapcsolatok, a baráti, rokon látogatások, a kirándulások. Az autó segítségével olyan személyes élményekkel gazdagodhatnak az emberek, amelyek hatással vannak kulturális színvonalukra. Az autóval kiszélesedik az a kör, ahol az emberek mozoghatnak.

Szociológusként is azt mondhatom, hogy az autóellátottság fejlődése társadalmilag mindenképpen hasznos.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

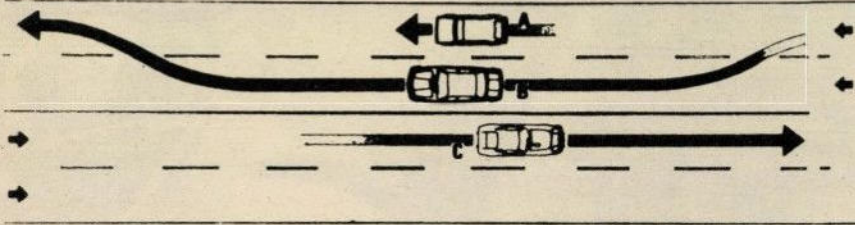
(Favics Péter fotói)

A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt” elnevezésű közlekedésbiztonsági vetélkedő első területi elődöntőjét augusztus 22-én rendeztük meg Pécsen. A következő, a szept. 5-i szegedi, a szept. 6-i győri és a szept. 14-i budapesti vetélkedők előtt ismét nyilvánosságra hozunk három tesztkérdést, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg. Ilyen tesztkérdések jelentek meg a 9., 10., 11., 12., és 16. lapszámunkban. A tesztkérdésekre a választ a területi elődöntő értékelőlapján a 18., 19., és 20. számok után a betűk „X” jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A meg-

adott válaszlehetőségek között több is lehet helyes.

A fentebb említett területi elődöntőkön a 9., 10., 11., 12., 16. és legújabb, 17-es lapszámunkban megjelent tesztkérdésekre kell válaszolni, ezért a meghívott versenyzők – gyalogosok és kerékpárosok kivételével – az öt Autó-Motort hozzák magukkal, mert csak így tudnak a 10–10 pontot érő kérdésekre válaszolni.

18. Az ábrázolt párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten a forgalmi sávokat útburkolati jelekkel jelelték. Melyik személygépkocsi közlekedik lakott területen belül szabályosan?



a) Csak az „A” jelű.

b) Mindhárom.

c) Csak az „A” és a „B” jelű.

19. Az alább felsoroltak közül mely műszaki hiba esetén köteles gépjárművet haladéktalanul megállítani?

a) Ha elromlott a kipufogóberendezés.

b) Ha elromlott a kormány szerkezet.

c) Ha elromlott az üzemi fékberendezés.

20. Az alábbiak közül kikre vonatkozik a katonai forgalomirányító által adott jelzés?

a) Katonai járművekre.

b) Magánszemélyek által üzemeltetett járművekre.

c) Gyalogosokra.

AZ NDK VÁLLALATAI

ezentúl csak a hatóságok által előre meghatározott mennyiségű üzemanyagot vásárolhatnak – tette közzé az NDK hivatalos közlönye. Ha valamely vállalat többet fogyaszt a havi engedélyezett mennyiségnél, a túllépéssel arányosan kevesebb üzemanyagjegyet kap a rákövetkező hónapban. A hatóságok folyamatosan ellenőrizni fogják az üzemanyagkészleteket és megbüntetik azokat, akik megpróbálják megkerülni a fogyasztási normákat előíró rendeleteket. Az intézkedés a benzinre, a dízelolajra és más olajtermékre is érvényes.

AZ IDEI ELSŐ FÉL ÉVBEN

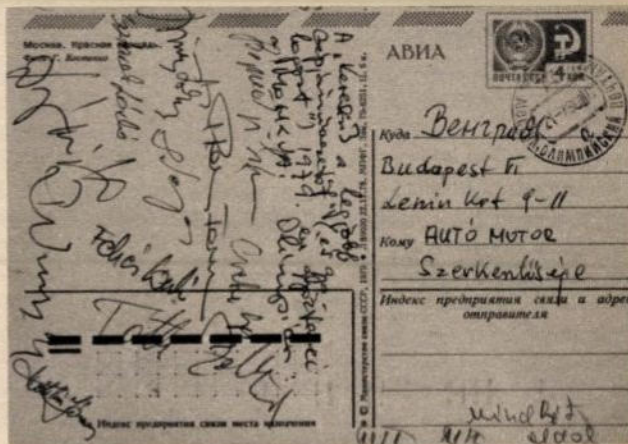
a nyugatnémet autóipar 9 százalékkal kevesebbet, 1,9 millió személygépkocsit gyártott, mint egy évvel korábban – mondta a nyugatnémet autógyárosok szövetségének elnöke. Felfutott ugyanakkor a teherautó-gyártás: 1980 első hat hónapjában 8 százalékkal több, összesen 179 000 teherautó került ki a nyugatnémet gyárakból.

A JAPAN HITACHI

elektronikaiipari óriás újfajta automatikával ellátott gépkocsirádió-kombinációt hoz ki a piacra. A készülék önműködően hozzáigazítja a rádióadások és a magnókazetták zenéjének hangerejét a környezet zajszintjéhez. A készülék hangosabban szól az autópályán és halkabban, ha a gépkocsinak a piros lámpánál meg kell állnia.



Színes-képes levelezőlapokat jelentetett meg a Képzőművészeti Alap Kiadválla-lata. Bécs, Párizs, Spanyolország, Olaszország és Jugoszlávia szép helyeiről állítottak össze 12 lapból álló füzetet. Az ezekben az országokba utazók valutát takaríthatnak meg, ha itthon veszik meg a lapokat az Expressz és a Cooptourist irodáiban vagy a nagyobb papírboltokban. A kép Bécsben készült, a Kärtner Strassén, ahonnan 1974-ben tiltották ki az autókat, az út közepére fákat ültettek



Moszkva, Vörös tér a képeslap egyik oldalán, 10 aláírás a másikon. A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt” vetélkedőnk múlt évi győztese küldték el üdvözlőket szerkesztőségünknek az olimpiáról. Köszönjük

A FEJLETT TÖKÉCSORSZÁGOK TÖBBSÉGÉHEZ KÉPEST

Ausztriában az idén is nőtt a személygépkocsik értékesítése: az első fél évben az egy évvel korábbinál 8,2 százalékkal többet, 127 000 gépkocsit (furgont és kisbuszt beleértve) adtak el – mondta az osztrák autóimportőrök szövetségének elnöke.

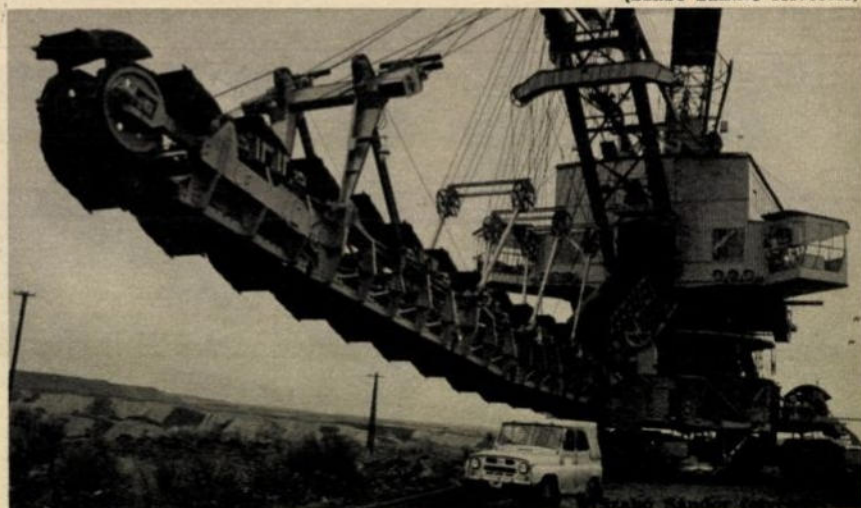
A GAZDASÁGOS EXPORT

közös érdekeltségének megteremtésére külkereskedelmi társasági szerződést kötött a MOGÜRT és a veszprémi Bakony Művek. Ennek értelmében a MOGÜRT a többi között elősegíti az autóvillamossági kooperációk kialakítását, a licencket, a know-how-k alkalmazását. Egyes termékek értékesítésében közös kockázatot is vállal a MOGÜRT és a Bakony Művek, és bizonyos pótalkatrészek külföldi értékesítésének nyereségén, illetve veszteségén is osztoznak. (MTI)

A KÉNGYÁRTÁSHOZ SZUKSÉGES NYERSANYAG

dúsításánál óriási mennyiségű hulladék halmozódik fel por formában. Ez figyelhető meg a cementművek környékén is. Itt rossz minőségű mészből képződnek óriási meddőhányók. Az NDK mérnökei kísérletet végeztek, amelynek során 15 000 tonna ilyen hulladékot hasznosítottak: egyszerűen belekeverték az aszfaltmasszába – írja a Znanija-Szila. Az anyagot a szeméttelpeken összegyűjtött és felaprított polietilénnel egészítették ki. Nagyszerű eredményt értek el; az új útborítás tartós és ellenáll a hőmérséklet-ingadozásnak. Ezenkívül az aszfalt világosabb lett, ami elősegíti a biztonságos közlekedést az esti és éjszakai órákban.

Az ország legnagyobb kotrógépét helyezték üzembe a Mátraaljai Szénbányák viszontai külfejlesztés bányauzemében. Az NDK-gyártmányú gépóriás a szerelőtértől a munkahelyig vezető hatkilométeres utat egy hét alatt tette meg saját láncfalán (Szabó Sándor felvétele)



A LEGUTÓBBI HATHAVI TERMELESRŐL KOZOLT ADATOK

szerint továbbra is Japán a legnagyobb gépkocsigyártó ország, és bár a General Motors megőrizte első helyét az autópipari cégek között, a Toyota és a Nissan a negyedik helyre szorította a Fordot és az ötödikre a Chryslert. Az utóbbi fél évben a japán autógyárak összesen 5,46 millió gépkocsit dobtak piacra, pontosan 2 millióval többet, mint a megelőző hat hónapban. Az amerikai autótermelés az utóbbi fél évben 4,42 millió volt, a megelőző időszak 3,42 milliójával szemben. (AP-DJ)

A tévénézők figyelmébe

Szeptember 5., péntek, 21.10: Salakmotor egyéni VB közvetítése Göteborgból.

9., kedd, 21.10 (2. adás): Autó-motor sport

12., péntek, 18.15: Mindenki közlekedik

26., péntek, 20.40: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 27-én, szombaton 9.15-kor (2. műsor).

Autósoknak

Új cascobiztosítást

vezetett be szeptember 1-től az AB. Az 1972. június 1-én életbe léptetett cascohoz képest lényeges változások történtek. Mindenekelőtt megszűnt az avulatlás. Az új feltételek szerint ugyanis a sérült gépkocsik tényleges helyreállítási költségeit téríti meg a Biztosító. Kivételt ez alól csak az alváz-, a karosszéria- és a motorcsere, valamint bizonyos esetekben a gumiabroncsok sérülésére fizetett kártérítés képez. Totálkárnál a Biztosító a roncsértékkel csökkentett káridőponti értéket téríti meg. A régi, öreg kocsik tulajdonosai valószínűleg örömmel veszik tudomásul ezt a változást, hiszen így nekik is érdemes lesz megkötni ezt a szerződést. Az új casco feltételei között szerepel az is, hogy a lezárt, parkoló gépkocsikból ellopott személyi használatú vagyontárgyak értékét a biztosított autósok – káreseményenként 12 ezer forint összeghatárig – kifizetik. Ez a feltétel csak a belföldön történt, rendőrségi határozattal igazolt lopásokra vonatkozik. Felemelték a balesetbiztosítási összegeket is. Teljes, 100 százalékos egészségkárosodás esetére a korábbi 60 ezer helyett 100 ezer, a halálos kimenetelű balesetnél 30 ezer helyett 50 ezer forintot fizet az Állami Biztosító.

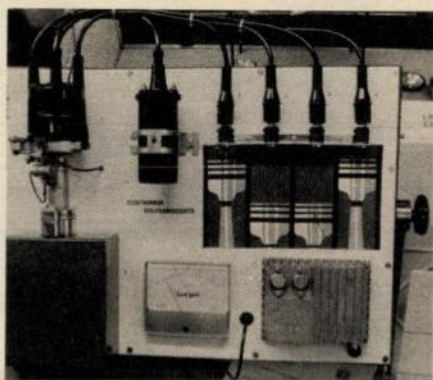
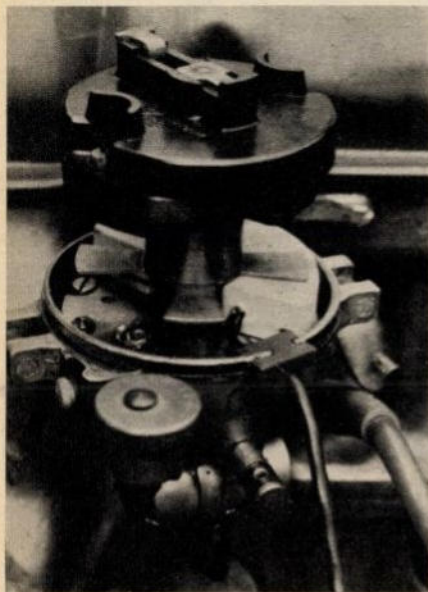
Szeptember 1-től az új cascot önrészesedés nélkül is meg lehet kötni. A szerződést önrészesedéssel „kérők” 10 százalékos, de legkevesebb 1000 – 2000 – 3000 – 5000 – 10 000 forintot vállalhatnak – választásuk szerint – a megállapított kár összegéből. 1980. szeptember 1-től már csak az új cascot lehet megkötni. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a régi automatikusan megszűnik. Ha azonban valaki az említett időpont után eladja kocsiját és másikat vásárol, már csupán az új szerződést kötheti meg. (Ugyanez a helyzet a vevővel is.) A régi cascoval rendelkezőknek bármikor módjukban lesz áttérni a szélesebb választékot nyújtó új változatra, melynek díja – tekintettel a jelentős bővítésekre – 40 százalékkal lesz drágább a jelenleginél.

– K –

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. AUGUSZTUS 25-ÉN

DACIA (Budapest)	3124
DACIA (Debrecen)	1228
LADA 1200 (Budapest)	5584
LADA 1200 (Debrecen)	4871
LADA 1200 Kombi (Bpest)	1264
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	4197
LADA 1300 (Debrecen)	3504
LADA 1500 (Budapest)	4191
LADA 1500 (Debrecen)	4203
LADA 1500 (Győr)	715
LADA 1600 (Budapest)	1940
LADA 1600 (Debrecen)	1015
MOSZKVIC 2140	9946*
POLSKI FIAT 126p	29405*
POLSKI FIAT 1500	717
SKODA 105 S (Budapest)	639
SKODA 105 S (Debrecen)	699
SKODA 105 S (Győr)	665
SKODA 120 L (Budapest)	511
SKODA 120 L (Debrecen)	306
SKODA 120 L (Győr)	615
TRABANT Lim. (Bpest)	1552
TRABANT Lim. (Debrecen)	378
TRABANT Lim. (Győr)	927
TRABANT Spec. (Bpest)	2516
TRABANT Spec. (Debrecen)	754
TRABANT Spec. (Győr)	2073
TRABANT Kombi (Bpest)	368
TRABANT Kombi (Győr)	317
TRABANT Hycomat	9990*
WARTBURG Lim. (Bpest)	1482
WARTBURG Lim. (Győr)	1865
WARTBURG Lim. (tolótetős)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1506
WARTBURG de Luxe (Győr)	1333
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	7082*
WARTBURG Tourist (Bpest)	747
WARTBURG Tourist (Győr)	434
ZAPOROZSEC	30570*

* Régi sorszámok



Az elektronikus megszakító előnyei:

- egyszeri beállítás szükséges,
- élettartama elvileg korlátlan,
- karbantartást nem igényel,
- a hidegindítást elősegíti,
- az akkumulátort kíméli,
- a gyújtást kiváltó impulzusok pontosabbak, ezáltal a motor fordulatszáma egyenletesebb, a hengerekben az égés tökéletesebb, a jármű káros levegőszennyező hatása csökken.

Érdeklődésünkkor elmondták: a kísérleti példányok már jó ideje üzemelnek, a legnagyobb meglepetésre. A több tízezer kilométert megtett Ladákon mindaz észlelhető volt, amit a gyártó garancia.



LAPUNK 13. SZÁMÁBAN hírt adtunk a Solymári Vegyipari Szövetkezet légtérrelőjáról. A cikk megjelenése után jelentkezett az Alföldi Szilikáti Vállalat, és közölte, hogy ők is készítik a spoilereket. Az üvegszálalás poliészterből készülő légtérrelőkre 10 éves garanciát vállalnak. Jelenleg Rába, Volvo, Mercedes, IFA, Skoda, Barkas, IZS, ZIL, Avia, Moszkvic furgonra gyártanak. Tavaly a Hungarocamion ezer darabot szerelt fel kocsijaira. A szolnokiak légtérrelője nem kelt zajt, nem remeg be (ellentétben a vaslemezről gyártottal) és nem igényel karbantartást.

A Szegedi Ipari Vásáron

újdonság volt a Fém- és Textilipari Szövetkezet által gyártott, és 1981 I. negyedévében már megvásárolható megszakító nélküli elektronikus gyújtáselosztó. Az új-fajta szerkezetet a Lada típusok elosztófejébe kell beszerelni, és kisebb szakértelemmel maga az autós is elvégezheti.

Nagyon sok garázsban nincs villanyvilágítás. A gépkocsi vezetője a garázsba való beállítás után, amíg a garázst elhagyja, többnyire — kézenfekvő módon — az autó fényszóróival teremt világosságot. Szórakozott garázstulajdonosokkal azonban már sokszor előfordult, hogy ilyenkor a fényszórókat égvé felejtették. Ez a terhelés pedig néhány óra leforgása alatt annyira kimeríti az akkumulátort, hogy a következő elindulás már nagyon bizonytalanra válik.

Egy egyszerű szerkezet

Az itt közölt egyszerű áramkör mentesíti a feledékeny gépkocsivezetőt az előbb említett kellemetlenségektől. Kezelése egyszerű: a garázsba való beálláskor egy nyomógombot kell megnyomni. Ekkor a gépkocsi országúti fényszórói világítani kezdenek, és kb. egy percig folyamatosan égnek. Ezután a beszerelt áramkör kikapcsolja a világítást. Az egyperces időtartam bőségesen elég a kiszálláshoz, a csomagok összeszedéséhez és a garázs elhagyásához.

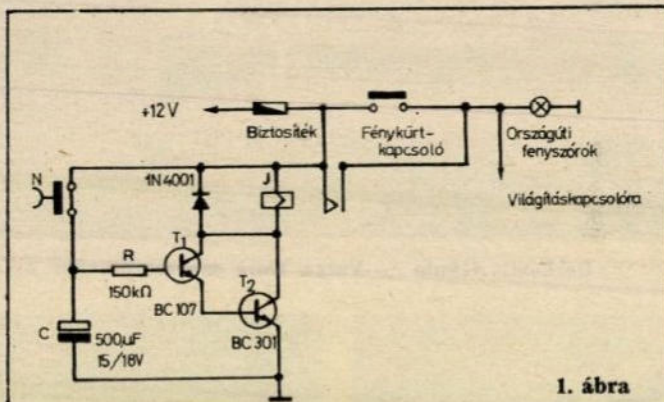
A készletet az áramkör kapcsolási rajzát az 1. ábrán láthatjuk. Egyszerű, néhány alkatrészből álló szerkezet, a barkácsolásban némileg jártasak könnyen elkészíthetik. Egy jelfogót („autórelé”), két tranzisztort, egy diódát, egy ellenállást, egy kondenzátort és egy működtető nyomógombot tartalmaz.

A berendezés — a testvezetéken kívül — két ponton csatlakozik a gépkocsi elektromos hálózatához: ez a fénykürtkapcsoló két vezetése. (Az ábra felső részén a gépkocsi világítási áramkörének egyszerűsített részletét tüntettük fel.)

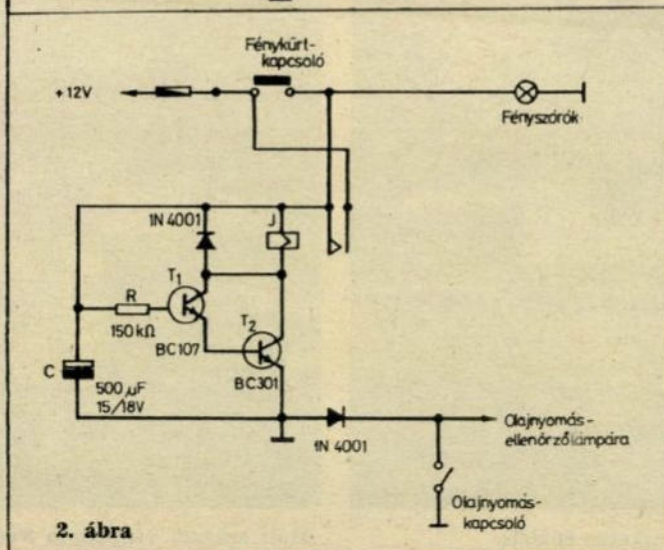
A működés röviden a következő. Nyugalmi állapotban a berendezés árammentes, a tranzisztorok nem vezetnek. Kiszállásnál, ha rövid időre megnyomjuk az N nyomógombot, a C kondenzátor feltöltődik és nyitó bázisáramot szolgáltat a T₁ és a T₂ jelű tranzisztoroknak. A tranzisztorok ekkor vezetni kezdenek, és a J-jelű jelfogón át áram folyik. A jelfogó bekapcsolja érintkezőit, azaz „meghúzza”. A jelfogó által kapcsolt érintkezők párhuzamosan vannak kapcsolva a fénykürt-nyomókapcsolóval, így az országúti fényszórók is világítani fognak.



Garázsvilágító automata



1. ábra



2. ábra

A kondenzátor az R ellenálláson és a tranzisztorok báziskörén keresztül lassan kisül. A jelfogó addig marad meghúzva, amíg a kondenzátor csökkenő töltése még elegendő nyitó bázisáramot szolgáltat a tranzisztorok számára. A töltés azonban lassan elfogy — a tranzisztorok kb. egy perc elteltével kikapcsolnak, a jelfogó elenged és a lámpák kiallszanak. Újabb gombnyomással a folyamat megismételhető.

A készüléket célszerű nyomtatott áramkörös kivitelben elkészíteni. Az alkatrészek adatait a kapcsolási rajz tartalmazza; KERA-VILL- vagy Ezeremster-boltokban szerezhetők be. A J jelfogó NDK gyártmányú, „sr 66.2” típusszámú, 12 voltos autórelé. Az elkészített, megszerelt nyomtatott áramkört lapot a gépkocsi műszerfal alá vagy más alkalmas helyen bárhol elhelyezhetjük. A nyomógombot a műszerfalra szereljük fel.

Fúrás nélkül

A külön nyomógomb felszerelését, a műszerfelé megfúrását elkerülhetjük, ha a 2. ábrán látható kapcsolási rajz szerint készítjük el a berendezést. Ebben az esetben a fénykürtkapcsoló szolgál a „garázsvilágítás” bekapcsolására. Természetesen ez esetben gondoskodni kell arról, hogy menet közben az esetleges fénykürtjelzés ne okozzon tartós, egyperces fényszórózást. Ezért az áramkör eddigi testvezetékét most nem közvetlenül a gépkocsi testpontjára, hanem — az ábrán látható módon — az olajnyomást ellenőrző lámpa kapcsolójára kötjük. Ez a nyomókapcsoló ugyanis csak akkor kapcsol testre, ha az olajnyomás nagyon lecsökken vagy megszűnik — vagyis, ha a motor áll. Így a készletet csatlakoztathatjuk csak álló motor mellett működő, üzemelő motor esetén — forgalomban — a fénykürtjelzés a szokásos módon adható.

Kapcsolásaink 12 V-os akkumulátorfeszültségű, negatív testelésű gépkocsikhoz készültek, de 6 V-os feszültség esetén is működnek. Ebben az esetben 6 V-os autórelét kell alkalmazni.

Kisvölcsény András
okl. villamosmérnök

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese



Derkovits Gyula — Varga Imre szobrászművész alkotása



A vasi falumúzeum egyik jellegzetes épülete



Múlt századi vízimalom Szentkirályról, és a XVIII. századi faszindelyes harangláb

A 8-AS ÚTRÓL: Szombathely (5.)

Derkovits Gyula Szombathelyen született. Az Isis közelében levő — Vorosilov út 4. — szülőházában emlékkiállítást is rendeztek. A város nagy szülőlténék (1894—1934) emléket méltóképpen ápolják, alkotásait nagy szeretettel gyűjtik és rendezik. A kiállítás hű képet ad a két világháború közötti magyar festészet egyik legmarkánsabb egyéniségéről.

Derkovits Gyula a XX. század egyetemes művészetében is — sajátosan modern formájú, színhatású és egyetemes érvényű, szocialista tartalmú alkotásaival — méltó helyet foglal el.

Elkötelezett művész volt.

Karakterizálásában a tragikus és a heroikus hangszílyozta, míg az ellenség, a burzsoázia ábrázolásában a visszatámasztást, a mindenképpen ellenérzékeltőt emelte ki. Eletműve hűen tükrözi akkori életünk valóságát.

Kiállított műveinek nagy része időrendi sorrendben látható. Festményein kívül szép grafikái, rézkarcai, s személyes tárgyai (különböző dokumentumok, levelek stb.) is láthatók.

Nem messze innen avatták fel — 1976-ban — Dési Huber István Emlékmúzeumát. Az emlékkiállítást özvegye hagyatékából rendezték meg, aki az igen értékes gyűjteményt a városnak adományozta. A kortárs, Dési Huber István a szocialista képzőművészet teoretikusa, Derkovits méltó művészi pályatársa volt.

Jelentős alkotásain kívül — a IV. Rend c. sorozat, Teréz, Pintérmé, Budakeszi vörös kémény stb. — méltó helyet foglal el művészetpedagógiai munkásságának bemutatása.

A város összefogott, majd a megye és az ország is csatlakozott ahhoz a nagy jelentőségű kezdeményezéshez, hogy téglajegyek árusításával Szombathelyen képtárat építsenek. Az alapkötetét már megtörtént, s így méltó és rangos elhelyezést biztosítanak a most még helyszükében levő kiállításoknak is.

A város északnyugati részén csónakázótó, strandfürdő, étterem és sportpályák létesültek.

Részben a tó partján húzódnak a vasi falumúzeum épületei. Közeliében — mintegy kontrasztként — a Derko-

vits-lakótelep modern, sokemeletes épületei láthatók.

A megye legjellegzetesebb népi építészeti emlékeit gyűjtötték itt össze. A házakat és a hozzájuk csatlakozó gazdasági épületeket az adott tájegységre jellemző eredeti tárgyakkal és használati eszközökkel rendezték be. A megye nemzeti népi építészetének remekei is láthatók itt, a több mint harminc épületegyetestből álló vasi falumúzeumban.

A XVIII. századi fazsindelyes harangláb Molnársze-csödről, a múlt századi vizimalom pedig Szentkirályról került ide — most már végleges helyére. De ide került a céki kovácsműhely teljes felszerelésével is.

A tó ellenkező oldalán emelkedik a minden igényt kielégítő impozáns Claudius-szálló.



Csónakázótó

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



A megye legjellegzetesebb építészeti emlékeit gyűjtötték itt össze



Hotel Claudius



A megyei új Művelődési Központ

BENZIN SZÉNBŐL

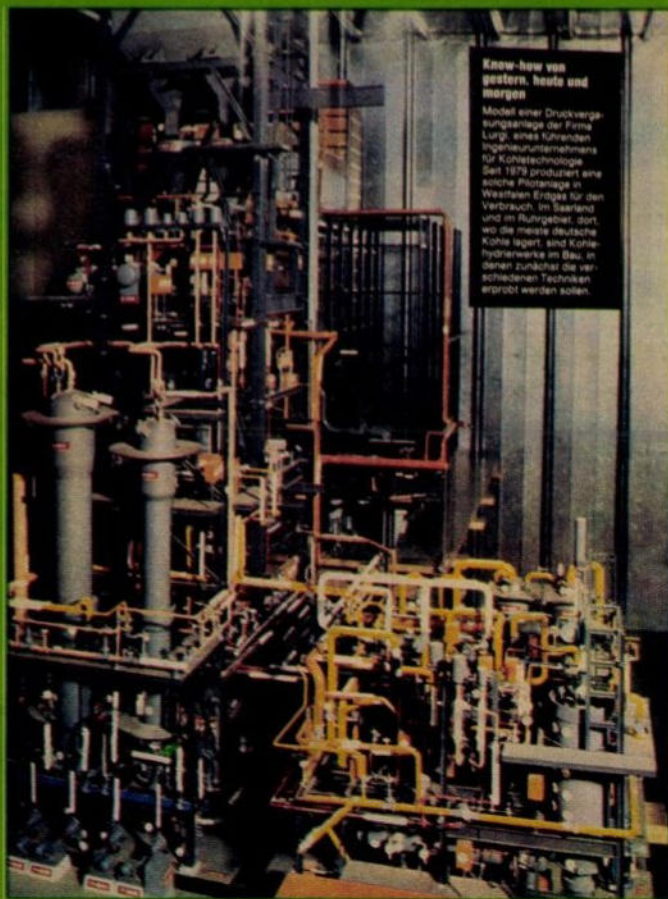
A régi rómaiak a NAVIGARE NECESSE EST, VIVERE NON EST NECESSE jelmonddal azt állították, hogy a hajózás még az életnél is fontosabb. Modern korunkban kis módosítással ezt lehetne mondani a közlekedésről és a szállításról, amelyhez olajra és benzine van szükség. Ez az üzemanyag azonban évről évre egyre sűrűbb időközökben drágul az egész világon. Megindult tehát a felhasználható energiaforrások lázas keresése. Nem is olyan régen már azt kezdtük hinni, hogy a jó öreg szénnek befellegzett, a szénbányákat be lehet zárni. A dráguló és fogyó olaj azonban a szén új megbecsüléshez juttatta, mert egyrészt pótolja az olajat, másrészt belőle is lehet benzint csinálni. Ez persze nem új gondolat. Friedrich Bergius német vegyész – abból kiindulva, hogy a benzin tulajdonképpen szén és hidrogén vegyülete – már 1913-ban arra a következtetésre jutott, hogy nagy szénmolekulákat kis molekulákra hasítva és hidrogént hozzáadva, az úgynevezett hidrálási

vagy hidrogénezési eljárással benzint lehet előállítani. Szabadalmát hamarosan megvette az akkori IG-Farbenhez tartozó BASF cég, s megbízta Mathias Pier vegyészt, hogy a találmányt nagybani ipari felhasználásra tegye alkalmassá. A szénből készült benzinnel 1925-ben tette meg próbatűjtjét az első autó Ludwigs-hafen és München között. A kifejlesztett Bergius–Pier-eljárásért Friedrich Bergius 1931-ben megkapta a kémiai Nobel-díjat.

Közben a Kaiser Wilhelm Institut szénkutató vegyészei más megoldást kerestek: a szént elgázosították, s a gázból szénhidrogénvegyületeket állítottak elő, többek közt benzint. Ez a Fischer–Tropsch-féle szintetikus eljárás, 1933 és 1945 között a náci Németországban 12 hidráló és 9 szintetizáló üzem gondoskodott a birodalom lakossága, de főként a hadsereg benzinelátásáról. A háború után a győztes hatalmak megtiltották Németországnak, hogy szénből olajat, illetve benzint gyártson. Az olcsó olaj bőven folyt, szükségtelen volt mesterségesen előállítani.



Ha ilyen egyszerű lenne a dolog...



Know-how von gestern, heute und morgen

Modell einer Druckvergasungsanlage der Firma Lurgi, eines führenden Ingenieurunternehmens für Kohletechnologie. Seit 1978 produziert eine solche Pilotanlage in Westfalen Erdgas für den Verbrauch im Saarland und in Ruhrgebiet. Dort, wo die meiste Deutsche Kohle liegt, sind Kohlegrubenwerke im Bau, in denen zunächst die verschiedenen Techniken erprobt werden sollen.

Aztán jött az 1973-as olajválság, amelynek máig sincs vége. Újra a szénre kellett gondolni. A SCALA c. képeslap beszámol az újabb fátározásokról. Az NSZK-ban bőséges szénmennyiség van a föld alatt, lehetséges volna szénrel táplált hőerőműveket még nagyobb számban üzembe helyezni, ha nem kellene tartani a nagyobb környezetszennyezéstől és a légkör megmérgezésétől.

Nyugat-Németországban évente 88 millió tonna szenet bányásznak, ebből 70 millió tonnát kellene benzinné feldolgozni, hogy az ország egész üzemanyag-szükségletét fedezni tudják. A bonni kormány 1974 óta évi 650 millió márka beruházással támogatja a módosított Bergius-Pier-eljárással benzint előállító üzemeket.

Essenben, a Bányászati Kutatóintézetben régi eljárások tökéletesítésével próbálják ki az olaj szénből való előállítását. A környezetet jobban kímélő, olcsó, s főleg nagyobb teljesítőképességű hajtóanyag gyártását tűzték ki célul. Épülőfélben van a nagyüzemi kísérleti berendezés is



Új gyártási eljárásokra készülnek mindenütt a világon. Az NSZK-kormány 1979-ben 13 milliárd márkás hosszú távú szénbányászati és benzinyártási programot indított el. A 80-as évekre tervezik a szén és az atomerő összekapcsolását szintetikus gáz előállítására.

Az Egyesült Államokban, ahol óriási mennyiségben áll rendelkezésre külszíni fejtésű olcsó szén, a világ legnagyobb szén-cseppfolyósító üzemének megvalósításán dolgoznak. Itt új eljárással, oldószerek segítségével naponta 6000 tonna szenet akarnak feldolgozni. Az amerikai vállalkozásban 1/4-1/4 arányban az NSZK és Japán is részt vesz. Az USA-ból származik a Mobiloil korszern eljárása, amely a metilalkoholt



egyenesen benzinné alakítja át.

Újabban a bonni Kutatásügyi Minisztérium 135 millió márkával támogatja a „közúti közlekedés alternatív energiái” elnevezésű kísérletet, amelynek során 1982-ig 1000-nél több tesztkocsi 15

százalék metilalkohol hozzáadásával fut az utakon. Az eddigi tapasztalatok szerint a szén új megbecsülése annál több energianyaggal jár, minél több anyagát áldozatot hoznak érte.

SZONDI BELA

SZÓFIAI

UTIKÉPEK

Annak ellenére, hogy nem földi, hanem légi úton érkeztem Szófiába, Bulgária több mint 1 millió lelket számláló fővárosába, s az ott töltött csonka egy hét többnyire a Levszki Szpartak uszodában zajló nemzetközi sporteseményhez kötött, igyekeztem minél többet látni a városból, ideértve természetesen annak közlekedését is.

A mi János-hegyi kilátónknál is magasabban fekvő, és a több mint 2000 méterre törő Vitosza hegységtől övezett Szófia nemcsak a fekvésénél, hanem a pompás épületek sokaságánál fogva is nagyon szép

metropolis, ahol rengeteg a látnivaló.

Személyautóval, autóbuszszal, vilamossal és gyalogszerrel portyáztam széles útjait és zegzugos utcáit. Ami már kezdetben feltűnt: az autóközlekedés tempója valamivel lassúbb a mienkénél, annak ellenére, hogy Budapesten jóval több kocsi „szaladgál”. Gyanítom, hogy ennek nem csupán az az oka, hogy lakott területen náluk is 60 km/óra a maximális sebesség (ezen kívül pedig 80 km/óra), hanem az, hogy a bolgár pilóták jobban tisztelik a közlekedési szabályokat. No persze

erre ösztönzik őket közlekedési rendőreik is, akikből meglehetősen sokat láttam, s miként megfigyeltem: bár intézkedéseik közepette is mosolygósak, de igen szigorúak.

Segítőkészségükről magam is többször meggyőződhettem, midőn kézzel-lábbal igyekeztem tudatni velük, hová is igyekszem tulajdonképpen — s bár ők ebből egy kukkot sem érthettek, minden esetben megoldották a nyelvi nehézség okozta csomót.

A várost patkó alakban körbefogó, s ekként a belső utak forgalmát tehermentesítő körúton, napjá-

Lakókocsi olajsejk módra



A szófia rendőrök készséggel segítik a turistákat



A felhőkarcolónak is beillő Vitosahotel japánkertje

**A felszabadító cár emlékművénél
mindig nagy a forgalom**

ban legalább egyszer-kétszer közlekedtem a küldöttségünket szállító Csavdar autóbusszal (bolgár—csehszlovák kooperációban gyártják, de nagyon sok Ikarust is láttam Szófiában, ami itt és mindenütt büszke érzéssel tölti el a magyarokat), s közben akaratlanul is arra gondoltam, hogy az efféle körutak dolgában bolgár barátaink is előttünk járnak — nem szólva építőiparuk produktumairól.

A Vitosa-hotel például igazán méltó a szófiaiak szent hegyéhez. A 21 emeletes épületben uszoda, japánkert, s az abban csillogó tó közepén japán étterem, tekepálya és még minden olyasmi van, amelynek láttán nemcsak nekem nyílt tágra a szemem.

A taxi olcsóbb, mint nálunk, iránytaxikból is sokat láttam — s a bennük való utazást kevésbé érzi meg az ember pénztárcája, mint szép hazánkban.

Szófia útjai aszfaltosak, macskakövesek vagy betonburkolatúak, s mindenütt el vannak látva útjelzésekkel, amelyek megfelelnek a nemzetközileg elfogadott tábláknak és jeleknek. S akik netán még nem tudnák: Bulgáriában elég a külföldi vendég hazai jogosítványa is ahhoz, hogy „zöld utat” kapjon, s a külföldről érkező gépkocsi átlépte-

Járművek és gyalogosok békés egymás mellett élése



téséhez nem kell külön vámpapír és a „Carnet passage” sem. A biztonsági öv használata viszont itt is kötelező. Bulgáriában érvényes a zöld és a kék biztosítási kártya. Akik ezekkel nem rendelkeznek, azok részére kötelező az általános felelősségbiztosítás. A bolgár biztosítótársaság, a Bulstrad (Szófiában a Dunov utca 7-ben található, telefonszáma pedig: 885-941) minden érvényes biztosítást elismer.

„Sárga angyalokkal” Szófiában is találkoztam, s örömmel láttam, hogy azok nem magyar rendszámú gépkocsival „angyaloknak”.

**Kép és szöveg:
MARTINKÓ KÁROLY**

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein augusztus első felében értékesített gépkocsik árából:

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

TÍPUS	jel	Évjárat	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Moszkvics 2140	BM	1980	88
Moszkvics 412	BM	1974	32
P. Fiat 1500	SA	1975	22
P. Fiat 1500	SA	1977	62
P. Fiat 1500	SA	1977	56
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 126	SM	1979	63
Skoda S 100	SM	1979	13
Skoda S 100	SM	1975	30
Skoda 105 S	BM	1979	62
Skoda 120	BM	1978	74
Renault R-10	BM	1970	21

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Fiat 850	SM	1971	24
Lada 1200	SM	1975	45
Lada 1200	SM	1972	39
Lada 1200 K	SM	1974	55
Lada 1300	SM	1976	67
Lada 1500	SM	1978	115
Lada 1500	SM	1978	97
Moszkvics 2140	SM	1977	48
Moszkvics 2140	BM	1978	54
P. Fiat 1500	SA	1976	43
P. Fiat 1500	SA	1977	48

DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200	SA	1977	43
Lada 1200	BM	1979	93
Lada 1300	BM	1976	75
Lada 1500	SM	1980	125
Moszkvics 2140	SM	1980	78
P. Fiat 126	BM	1978	61
P. Fiat 1500	SM	1973	20
P. Fiat 1500	SM	1977	50
Skoda S 100	BM	1973	22
Skoda S 100	SM	1976	36
Skoda 105 S	SA	1977	40
Skoda 105 S	SM	1979	66

GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1300	SM	1976	80
Lada 1500	BM	1976	81
Lada 1600	SH	1978	92
Lada 1600	BM	1979	130
Moszkvics 2140	BM	1971	18
P. Fiat 1500 K	BM	1976	62
P. Fiat 1500 K	SA	1976	52
P. Fiat 126	SM	1977	60
P. Fiat 126	SM	1977	49
Skoda 105 S	SM	1978	69
Skoda 105 S	SA	1978	31
Wartburg 353 dL	SM	1970	20
Wartburg 353 dL TT	SM	1976	60
Wartburg 353 TT	BM	1977	83

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1200	SM	1974	52
Lada 1200 K	SM	1977	58

Lada 1500	SM	1977	96
Moszkvics 2140	BM	1978	49
P. Fiat 1500	SM	1978	80
P. Fiat 1500	SA	1975	37
P. Fiat 1500	SA	1977	36
Skoda 120	SM	1978	76
Skoda 105 S	BM	1978	64
Skoda S 100	BM	1975	37
Skoda 120	SM	1978	76

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)			
Moszkvics 412	SM	1971	20
P. Fiat 1500	SA	1974	18
P. Fiat 1500	SA	1976	30
P. Fiat 1500	SA	1975	23
P. Fiat 126	SM	1979	57
Skoda 105 S	BM	1977	68
Skoda S 100	SM	1975	38
Skoda S 100	SM	1973	24
Trabant 601	SM	1967	15
Volga M-24	BA	1976	36
Volga M-24	BM	1972	25
Wartburg 353	SM	1970	19
Wartburg 353 dL	SM	1971	29
Zaporozsec 968	SM	1972	13

PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
Audi 60	BM	1975	43
Lada 1200	BM	1977	73
Lada 1300	SM	1979	103
Lada 1500	SM	1978	108
Lada 1600	BM	1979	130
Moszkvics 2140	SM	1980	91
P. Fiat 126	SM	1977	49
P. Fiat 1500 K	BM	1976	62
Simca 1100	SM	1976	59

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Moszkvics 2140	SA	1978	46
Moszkvics 2140	BM	1978	79
P. Fiat 126	SM	1979	67
P. Fiat 1500	BM	1974	27
Skoda S 100	SM	1971	22
Wartburg 353W dL TT	SM	1980	100
Wartburg 353 dL TT	SM	1978	79
Wartburg 353 dL	BM	1973	48

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)			
Dacia 1300	BM	1974	40
Lada 1200	SA	1978	46
Lada 1200	BM	1978	91
Lada 1600	BM	1978	121
P. Fiat 1500	BM	1974	33
P. Fiat 1500	SA	1975	42
P. Fiat 1500	SA	1977	45
Skoda 105 S	SM	1979	75
Trabant 601	SM	1973	31
Trabant 600 K	SM	1979	66
Volga M-24	SA	1977	59
Wartburg 353W dL	SM	1978	84
Zaporozsec 968	BM	1974	22

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Lada 1200	SA	1978	49
Lada 1200	SA	1978	59
Lada 1200	SM	1972	36
Lada 1300	SM	1977	91
Lada 1500	SM	1978	69
Moszkvics 412	SM	1974	33
Moszkvics 2140	SA	1977	30
P. Fiat 1500	BM	1971	17
Skoda 105 S	SM	1979	80

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A kínálat már hetek óta nem csökken. Most feltűnően sok Wartburgot szeretnének eladni. Adásvétel kevés volt, láttunk pl. egy Lada 1200-ast amely UX rendszámmal 67 ezer forintért kelt el. Jellemző kínálati árak alku előtt: Dacia 1300 (ZN) 80 ezer, Lada 1200 (IZ) 48, Lada 1200 (UX) 68, Lada 1200 (ZJ) 88, Lada 1500 (UX) 70, Lada 1500 (ZO) 110, Simca 1501 (TD) 62, Skoda S 100 (IC) 13, Trabant 601 (IP-UX) 30—48, Trabant 601 Y (UX) 49, Wartburg 353 (IB-IG) 45—47, Wartburg 353 dL (UY-ZN) 70—78 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. A nyári dologidő eltelére sok látogató kereste fel a piacot, de üzletkötés csak elvétve akadt, mert a kocsik ára legalább 15 százalékkal több volt, mint amennyit a műszaki állapotuk indokolt. Mi a 300 autó árából egyet sem jegyezünk fel, mert nem akarjuk megteveszteni a reális árak iránt érdeklődő olvasót.

DEBRECEN. Több mint 250 autó eladó, de gyenge a pillanatnyi érdeklődés. Ime, néhány jellemző helyi kínálati ár (alku előtt, — mert az nem volt): Lada 1200 (UP-ZM) 65—80 ezer P. Fiat 126 (ZK) 60, Skoda S 100 (UQ) 45, Skoda 105 S (ZI) 62, Trabant 601 (ZC) 60, Wartburg 353 dL (UF) 58, Barkas B 1000 (IP) 70 ezer forint.

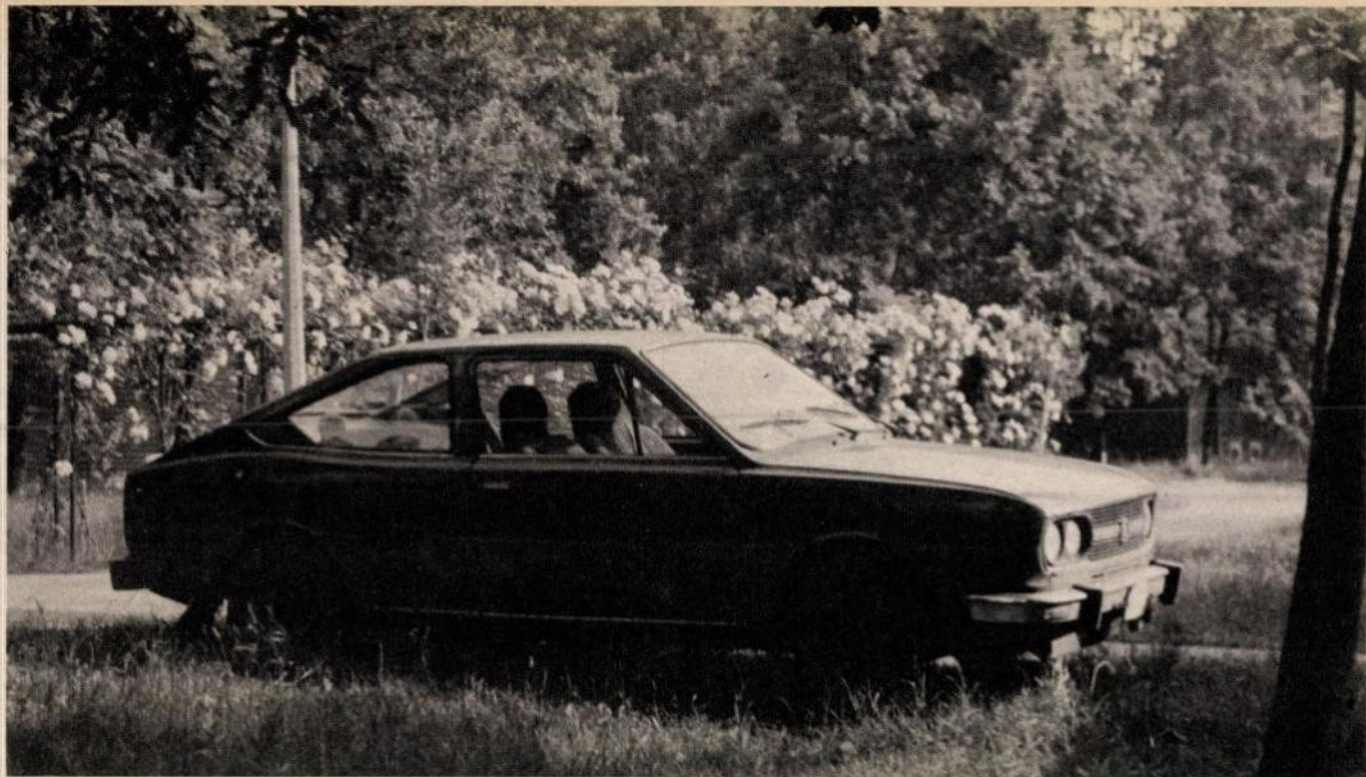
MISKOLC. Itt is legalább 300 autót árulnak, egynemelyike tavasz óta visszaközön az érdeklődőknek, de mindenkinek magánügye, hogy milyen áron kínálja, és nem tudja eladni. Volt itt olyan Moszkvics 412-es (IE), amely 18 ezer forintért se kellett senkinek, és Lada 1500 (ZL), amelyet 95 ezerért ugyancsak képtelenek voltak eladni. A Skoda S 100-asok évjártait is hiába kínálják 38—57 ezer forintért...

PÉCS. Reménytelenebb piac még a többinél is. A 250 eladó kocsi közül a legolcsóbb egy Moszkvics 412 (IE) volt, az ára mindössze 20 ezer forint. A legdrágább egy Ford Taunus GL (ZX) potom 280 ezerért. Az utóbbiért sem tolongtak.

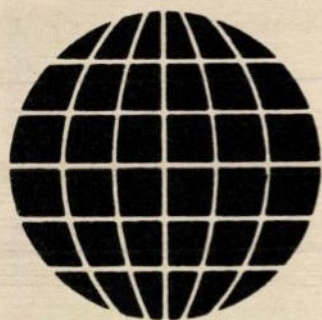
SZEGED. A legnagyobb vidéki választék, több mint 400 autó. A három évnél öregebb kocsik árai olyan magasak, mintha a használt kocsik piacán áruhiány lenne.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Szeptember 7.	Tiszakécske
Albertirsa	Törökszentmiklós
Balassagyarmat	Szeptember 13.
Cegléd	Szentlőrinc
Debrecen	Szeptember 14.
Gyöngyös	Baja
Győr	Békéscsaba
Gyula	Dabas
Jászberény	Debrecen
Kiskunfélegyháza	Lajosmizse
Kiskunhalas	Marcali
Lenti	Miskolc
Miskolc	Nagykőrös
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Oroszlány	Pécs
Pápa	Siófok
Pécs	Szeged
Szarvas	Szombathely
Szeged	Tata
Szentés	Veszprém
Székesfehérvár	Zalaegerszeg



Képes



híradó

„Osztályommal Szegeden jártam – kezdte sorait Zatkalik András veszprémi tanár –, és ott kaptam lencsevégre ezt a sportos küllemű autót, amely szerintem egy Skoda, hiszen az eleje nem is titkolja e márkát. A műszerfalon 120 GLS jelzés is volt, és a prágai próbaszám szintén sejteti, hogy egy új típus, egy új forma született...”
A levelet, a képet, a figyelmességet köszönjük, de sem pro, sem kontra nem tudunk véleményt mondani a számunkra is meglepő autóról. Fotóját azonban – éppúgy, mint Szabó Sándor, Hatvanból küldött felvételét „Ki lesz a győztes” aláírással – szívesen tárjuk az AM olvasói elé



AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

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

ZAPOROZSEC szaküzlet

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

SKODA szaküzlet

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

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

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

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

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

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

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

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



ALATTOMOS ELLENSÉG

a rozsdá... Az ellene való küzdelem sok pénzt emészt fel. A világ számos kutatója keresi a még hatásosabb védelem eszközt, és ezt teszik az autópárházban is.

Harc a rozsdapetty ellen

Két-három évtizeddel ezelőtt sem az autógyártók, sem a vevők nem törődtek azzal, ha kocsijuk idő előtt rozsdásodni kezdett. Ma már más a helyzet. Mivel a gyakori autócsere kezd halványulni, előtérbe került az időálló karosszériák előállítás. A küzdelem nemes, hiszen mind több olyan tényezővel kell számolni, ami a korróziót elősegíti. Vegyük például a levegőt. Az utóbbi időben oly magas lett a szennyezettség foka, hogy az már egyes helyeken kritikussá vált. Minél több a kéntartalmú anyag a levegőben, annál károsabb az a fényezésre. Am semmivel sem okoznak kevesebb kárt a szózott utak. Még a legjobban védett alvázat is kikezdehetik, ha elhanyagoljuk a rendszeres karbantartást.

Érdemes egy kis kitérőt tenni, és áttekinteni a fényezés technológiáját, vajon mi változott az utóbbi időben.

Festékszórás és mártogatás

A hatvanas évek elején a kocsiszekrény elemeit szóró és mártogató eljárással alapozták. Az utóbbi már igen korszerűnek mondható, habár ez a művelet is tartogatott meglepetéseket. Egyes üregekbe például hegesztési varratokra és más nehezen hozzáférhető helyekre nem jutott megfelelő rétegvastagságú festék. (Meg kell jegyezni: az akkori és a mostani alapozó festék között lényeges a különbség.) De ahova elért az alapozó, ott sem egyenletesen fedte be a felületet. A kutatók keresték a jobb megoldást és rájöttek, hogy az elektromosság segítségével javítani lehet a minőségen.

Mártóalapozás anóddal

A régi alapozási műveletet hamarosan felváltotta az anódos mártóalapozás. Ezt az elméletileg már régebben ismert eljárást, a szériagyártásnál először 1963-ban, a Ford gyárban vezették be, Amerikában. Európában is a Fordék voltak az elsők, akik ezt a műveletet belgiumi üzemükben

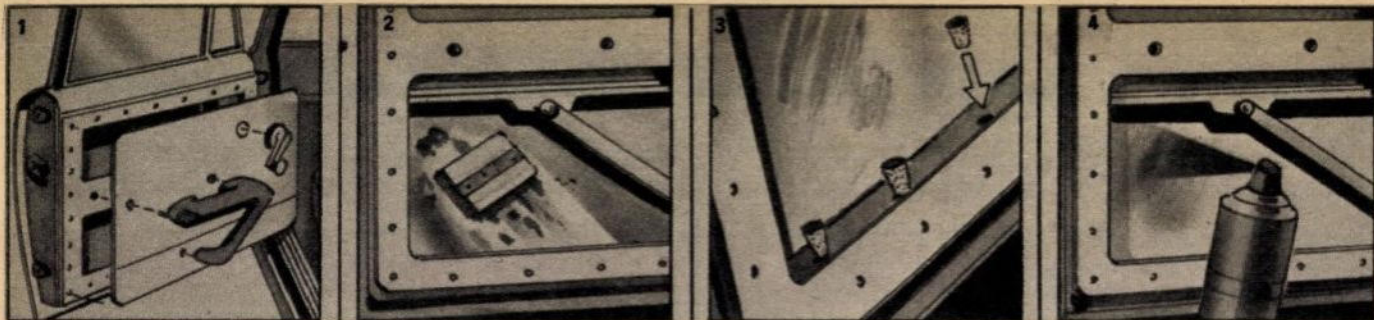


Tizennégy kellék szükséges az alapos rozsdátalanításhoz. Igaz, ebben nincs benne a festék, a gitt, a rozsdamaró folyadék és más egyéb, ám így is meglehetősen, hogy mennyi minden kell az alapos munkához. Kell például különböző méretű ecset (1), csiszolóvásznat befogó szerkezet (2), simítókések (3), csiszolókorong (4), az úgynevezett japán gittelőkés (5), rozsdamaró (6), olló (7), csiszolóvászon (8), elektromos festékszóró (9), elektromos csiszológép (10), vödör (11), szivacs (12), kompresszoros festékszóró (13) és hőszugárzó (14). Igen, tökéletesen javítani — a Hobby magazin szerint — csak az itt látható szerszámokkal lehet

meghonosították. Ezt az eljárást elektroforézisként is emlegették, és elismerték, hogy forradalmasította az alapozást; különösen a felvitt alapozó réteg vastagságának egyenletessége javult. A nehezen hozzáférhető, bonyolult formájú fémfelületekre pontosan és kellőképpen ragadt a festékréteg, ami nagy előrelépést jelentett az üregek védelmében. Az anódos mártóalapozás annyira bevált,

hogy ma már a személy- és teherautógyárak 80 százaléka ezt a módszert alkalmazza. A technika természetesen ezen a téren is tovább fejlődött. Újfajta festékkötő anyagokat fejlesztettek ki, tökéletesítették a be rendezéseket.

Bármennyire is hatásos volt az anódos eljárás, a rozsdapettyek változatlanul megjelentek a fényezett felületeken. Így hát tovább kutattak.



A kocsijai különösen hajlamosak a rozsdásodásra. A veszélyes göcök megszüntetésekor a kárpitot le kell szerelni. (1) A rozsdafoltokat távolítsuk el (2), majd mielőtt a festékszórást megkezdjük (4), a vízlefolyó lyukakat tömítsük el, hogy a festék ne tudjon lefolyni. (Vigyázat! A festék száradása után a dugókat ne felejtsük el eltávolítani.)

Nemrégiben kikísérletezték a karosszéria-alapozás harmadik nemzedékét, az úgynevezett katódos mártóalapot. Elvben megegyezik az anódikus alapozással, mégis számos fontos előnye van az előbbivel szemben.

A katódos eljárás

Ennél az eljárásnál már alkalmazhatók a gyanta alapanyagú festékek is, amelyek kémiai felépítésük révén számos előnyös tulajdonsággal rendelkeznek. Ezek a festékek sokkal ellenállóbbak, mint az anódikus eljárással felvitt védőrétegek. A katódikus eljárás során az elektrolízis melléktermékeként hidrogén keletkezik. Míg az anódikus technológiánál oxigén. Nos, az oxigén nagyon gyorsan lép érintkezésbe a még nem védett felületekkel és ezáltal rozsdagócok keletkezhetnek. A hidrogén ezzel szemben semmilyen formában sem támadja meg az acéllemezeket. Érdekes még, hogy nemcsak a lemez felülete, hanem a lakkréteg is igen „érzékeny” az oxigénnel szemben.

A kataforézis további előnye abban rejlik, hogy a folyamat során a festékfedés hamarabb történik. Ennek eredménye az, hogy az üregek jobb védőfelületet kapnak. Igaz, hogy az új eljárás során a hegesztési varratokra, idomokra ugyan vékonyabb réteg kerül, de az egyenletes eloszlás mindenképpen jobb minőséget eredményez még a vastagabb rétegben felhordott anódikus technológiánál is.



Ha a kocsit jó magas bakra tesszük, a kerekeit levesszük, bő vizsugárral veresük le a szennyeződést. Miután megszáradt, alaposan vizsgáljuk meg a festést, és ahol szükséges, ott javítsunk. A képen a csavarhúzó már korhadást talált, természetesen a hibát ki kell javítani

Az új eljárás olyannyira teret hódít, hogy az Alfa Romeo, az Audi NSU, a Citroën, a Daimler Benz, a Fiat, a Ford, a GM, a Mazda, Talbot, VW cégeknél már átálltak, vagy folyamatban van az új technológiára való áttérés. A BMW-nél például már régebben is a katódikus eljárással dolgoztak, de a hatásosabb alapozás érdekében további kísérleteket is folytatnak.

A hátrányokról is essék szó

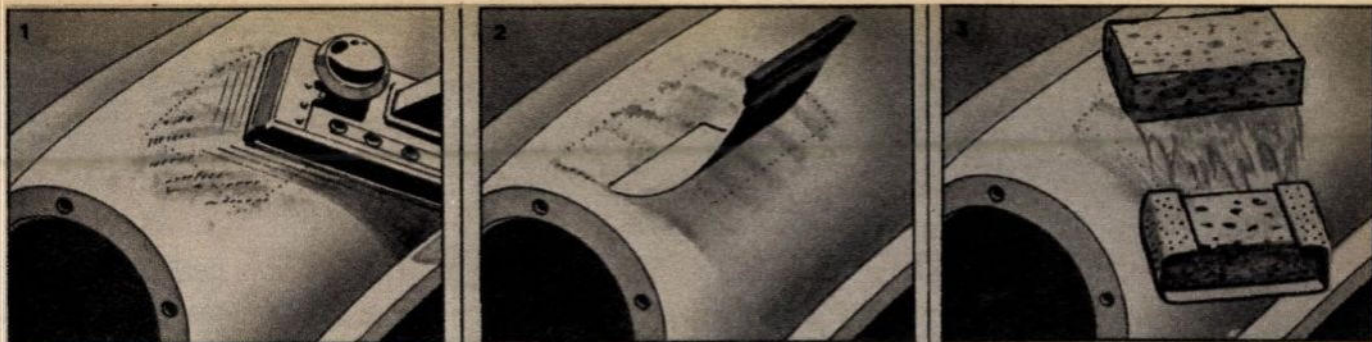
Az előnyök mellett hátrányai is vannak a katódikus technológiának. A

karosszéria fényes darabjainak alapozása nehezekebb, mint az anódikus eljárásnál. A minőség csak akkor lesz kifogástalan, ha a művelet előtti tisztítás tökéletes, a lemezeket teljesen zsirtalanítják és foszfátazzák. Az új művelet több energiát is igényel. Ennek oka elsősorban az, hogy magasabb a beégetési hőmérséklet. Az anyagköltségek is 50 százalékkal nagyobbak, ám ez újfajta festékek alkalmazásával csökkenthető.

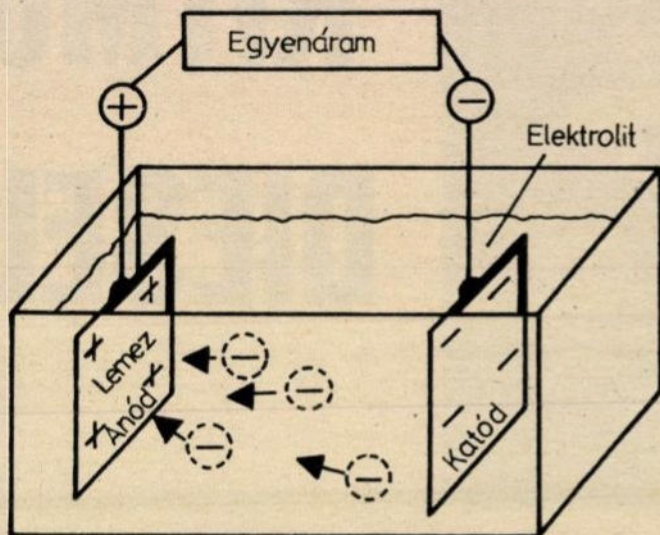
Miután az új eljárás előnyeit és hátrányait taglaltuk, feltétlenül meg kell említeni, hogy az alapozás csupán egyik fontos eleme a korrózióvé-

Leggyakoribb hibát az útról felverődött kő okozza. Tisztítsuk meg a felületet (1), majd fújjuk be rozsdagátló folyadékkal (2) — hogy a permet ne folyjon szét, ehhez a műanyag flakonból levágott karika nyújt segítséget —, s miután a rozsdát eltűnt, vonjuk be festékkel a sérült részt

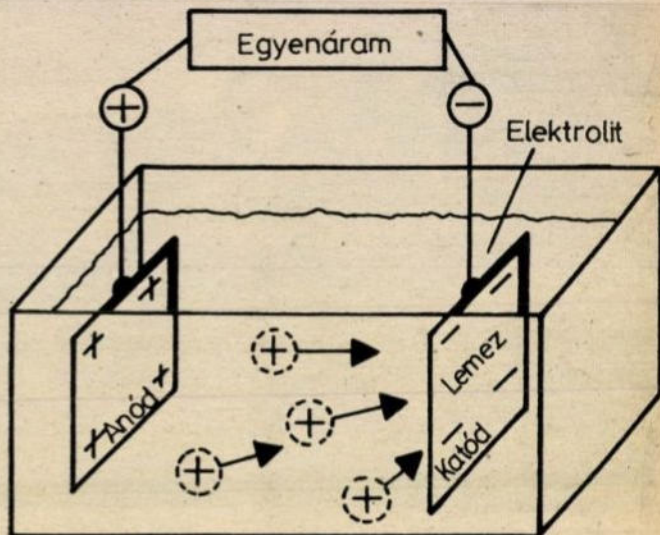




Más a helyzet, ha komolyabb fényezési hibát kell kijavítani. Ilyenkor már a csiszológép tesz jó szolgálatot (1). Miután szép fényes felületet kapunk, azt fedjük be fedőgittel (2). Ha megszáradt, finom csiszolóvászonnal, majd finom csiszolópapírral tegyük simává a felületet. Ez utóbbi művelet kizárólag állandó nedvesítés mellett folytatható. Ha a fényezendő felület tökéletes, festhetjük, majd utána meleg levegővel szárítjuk



Az áramvezető folyadékba, az elektrolitba — ez tartalmazza egyébként a festékanyagot is — a karosszéria részét mint anódot mártják be. Ez a pozitív pólus. A negatív katódot az elektrolit nem vonja be. Kötőanyagként az elektrolitban levő polimer savak negatív töltésű részecskékké válnak, amelyek 200-tól 500 voltos feszültség alatt, az anódként szereplő kocsiszekrény elemét egyenes rétegben bevonják. Az elektrolízis melléktermékeként az anódon oxigén keletkezik, mégpedig gáz formájában. A kémiai folyamatnak akkor van vége, amikor a bevonat olyan vastagságot ér el, hogy az anód már szigetelő anyagként hat, így további elektrolízis nem jöhet létre



Teljes egészében hasonlít az előbbi folyamathoz, azzal a különbséggel, hogy felcserélődtek az elektródák. A negatív test a karosszéria, míg a pozitív test az anód. Lényegesen különbözik kémiaileg a kötőanyag összetétele is, amely itt polimerbázis. A 250–350 volt közötti pozitív töltésű részecskék vándorolnak a negatív katódra, és melléktermékként hidrogén keletkezik. Itt is befejeződik a felhordási folyamat, mielőtt a réteg eléri a 12–20-as mikron vastagságot

delemnek. Lényeges, hogy milyen alapanyagból készül a lemez, hogy a festés során milyen töltőanyagokat használnak fel, s hogy milyen maga a lakkreteg. A kocsiszekrény tehát egy összetett szerkezet, minden alkotó elemének egyenként is fontos szerepe van a rozsdásodás elleni védekezésben.

Néhány szó a karbantartásról

Már azért is érdemes volt a fényezési eljárások előnyeit, hibáit bemutatnunk, hogy még világosabban lás-



Katafrézises alapozás a BMW-gyárban

suk, mennyire szükséges rendszeresen ápolnunk a karosszériát. A törődés nem fejeződik be a mosással, annál sokkal többet kell tennünk autónk és a pénztárcánk érdekében. A lakkreteg védelme nemcsak balzsamozásból, polírozásból áll! A rozsdafoltok eltüntetését már most, az őszi esős évszak kezdete előtt kell megkezdeni. Igaz, ehhez a türelmen kívül kézügyesség és útmutató kell. Mi most ezekhez a munkálatokhoz szeretnénk némi segítséget nyújtani.

(L. K.)



Ilyen a FIAT RITMO DIESEL

Amikor 1978-ban a Torinói Szalon számos ragyogó autója között bemutatták a Fiat újdonságát, a Ritmo nevű típust, egybehangzó megállapítás szerint a kiállítás fő attrakciója volt. Mint modern, könnyű kiskocsit méltatta a világsajtó. Olyan alkotásként üdvözölték a legnagyobb olasz autógyár újszülöttét, amely az igényeknek megfelelően, a takarékos üzemű, funkcionális formájú autók között fontos szerepet tölthet be.

Már a kezdéskor is három motorváltózáttal (1,1, 1,3 és 1,5 literes) ajánlották a mindhárom kategóriában valóban takarékosnak bizonyuló új típust, de ebben az évben, mint már korábban jeleztük, továbbléptek ezen a vonalon is.

Meglepő lépés volt a könnyű kiskocsiként jelentkező Ritmo orrában egy dízel-motort elhelyezni, de tudjuk, hogy az utóbbi években más gyárak is vállaltak

hasonló kockázatot. Többnyire a siker sem maradt el, és Fiaték nyilván ugyancsak gondosan számolták az esélyeket.

Érdekes tény az is, hogy ennek a gázolajjal táplálható motornak tervezője nem más, mint az a híres Aurelio Lampredi, aki 1947-től 1955-ig a gyors Ferrari kocsikat építő cég főkonstruktőre volt. Az ő idején született az az 1952-es VB-futamot is megnyerő tizenkét hengeres, de az sem csekélység, amit azóta a Fiat részére produkált a ma 63 esztendőes mérnök. Először is a hathengeres, 1800, majd 2100 cm³-es motorokat, azután a 124, 125, 130, 132, 128-as számozású típusok különböző erőforrásait, de a 127-es Fiat kocsik 1050 cm³-es special motorjainak terveit is Lampredi agyalta ki.

A dízelfronton sem első próbálkozása a mostani gyorsan pörgő, 1714 cm³-es,

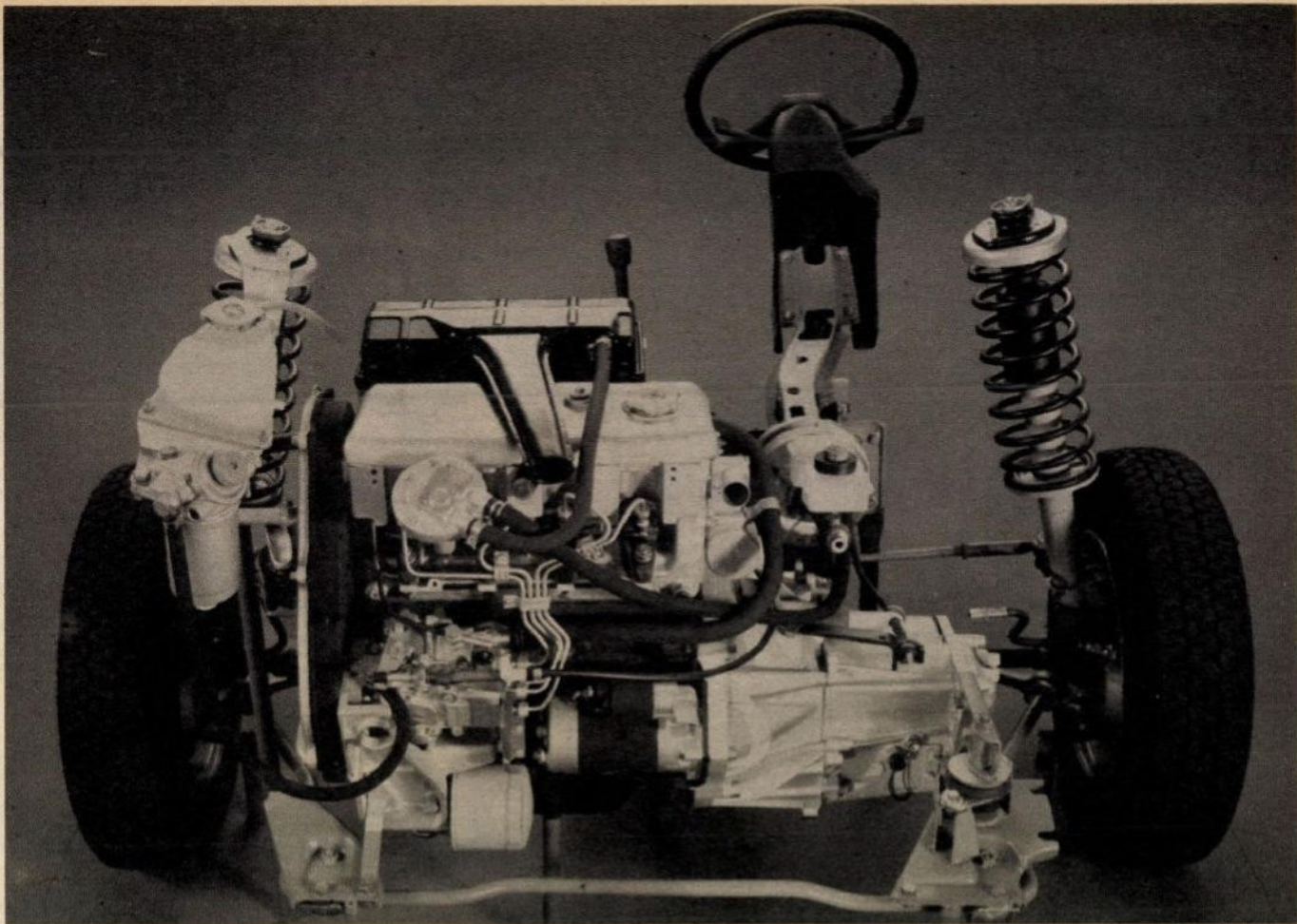
20:1 sűrítésű, 40,5 kW (55 DIN LE) teljesítményű, 4500-as fordulátú négyhengeres, vagyis a Ritmo Diesel szíve. Korábban ugyanis már több különböző Fiat modell kapott 1,4 és 1,9 literes Lampredi-féle dízeleket, de a mostani, amelyhez ötfokozatú váltómű is csatlakozhat, jóval többet tud, mint elődei.

Már az is szép eredmény, hogy a Ritmo Diesel erőforrása minden tartozékkal együtt 164 kg, tehát csak 20 kilóval nehezebb, mint a benzines.

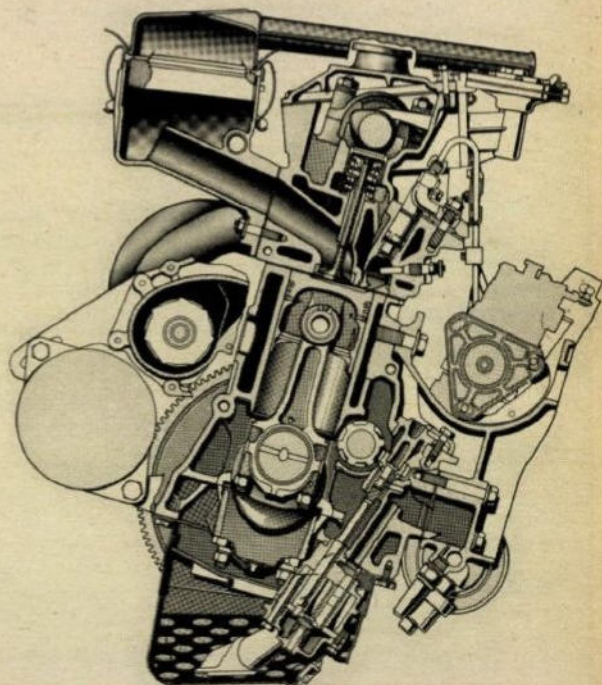
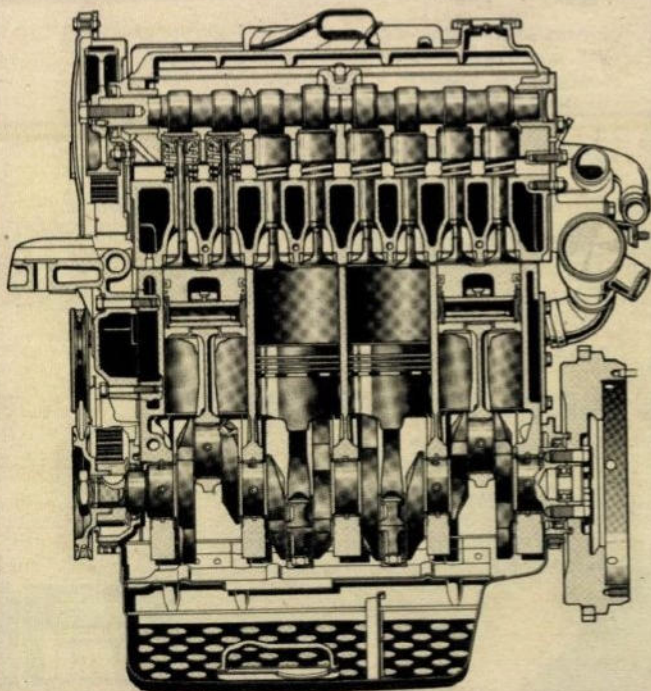
Itt az egyik magyarázata annak, hogy például az ötajtós, teljes terheléssel 1395 kg súlyú autóval 19,1 másodperc alatt elérhető a 100 km/h!

Végül, a fogyasztásra vonatkozó adatok – ötfokozatú váltóval: 90-es tempónál 5,6, 120-nál 7,9, városi forgalomban 7,8, és a DIN-szabvány szerinti átlag = 7,3 liter 100 kilométerre!

L. GY.



A Ritmo vonalvezetését, feltűnő műanyag-ütközőit, kerek lámpáit már nem csupán képekről ismerik az autósok. A mi útainkon is fel-feltűnik ez a Fiat típus, amelynek orrában ez év tavaszától a magasra nyúló csavarrúgók közé így építik be a négyhengeres dízelmotort, így csatlakoztatják hozzá a négy- vagy ötfokozatú váltót és a fronthajtás többi elemét. A felülvezérelt, függőselepes, közvetett befecskendezésű erőforrás metszési rajzai jól szemléltetnek minden részletet



Nélkülözhetetlen
útítárs a szakkönyv!



- pld. Almássy Tibor:
**AUTÓVERSENYZŐK,
VERSENYAUTÓK**
Sport. 1980.
414 oldal, 270 ábra kötve 182,— Ft
- pld. Bakos István:
JÁRMŰVILLAMOSSÁG
Műszaki. 1979. 497 oldal kötve 106,— Ft
- pld. Dr. Buna Béla:
**MÉRŐMŰSZEREK
AZ AUTÓBAN**
Műszaki. 1979. 221 oldal kötve 29,— Ft
- pld. Dr. Flamisch Ottó—
Kardos Mihály:
**AUTÓVILLAMOSSÁGI
BERENDEZÉSEK
DIAGNOSZTIKAI
VIZSGÁLATA**
Műszaki. 1979. 363 oldal kötve 55,— Ft
- pld. Dr. Flamisch Ottó:
GÉPJÁRMŰDIAGNOSZTIKA
Módszerek és eljárások
rejtett hibák feltárására
Műszaki. 1980. 340 oldal kötve 50,— Ft
- pld. Grohe, H.:
**OTTO-
ÉS DIESEL-MOTOROK**
Röviden és tömören sorozat.
Műszaki. 1980. 209 oldal füzve 37,— Ft
- pld. Dr. Hingl János:
**AUTÓSZERELŐK
ZSEBKÖNYVE**
Műszaki. 1980. 461 oldal kötve 59,— Ft
- pld. Keller Ervin—Nagy Károly:
**GÉPJÁRMŰ-
SZERKEZETEK
KARBANTARTÁSA
ÉS JAVÍTÁSA**
Ipari szakkönyvtár sorozat.
Műszaki. 1980. 396 oldal kötve 41,— Ft
- pld. Kozlov, Sz. Ju.:
**AUTÓK TISZTÍTÁSA
JAVÍTÁSKOR**
Műszaki. 1979. 175 oldal füzve 15,— Ft
- pld. Pollák László:
**AUTÓKAROSSZÉRIÁK
JAVÍTÁSA**
Ipari szakkönyvtár sorozat.
Műszaki. 1980. 190 oldal kötve 23,— Ft
- pld. Dr. Sidó Ferenc:
**AUTÓK
FÉKBERENDEZÉSEI**
Műszaki. 1979. 274 oldal kötve 46,— Ft

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvétellel szállítunk, magánzemélyeknek 200 Ft feletti portómentesen.

Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

CÍMÜNK:
ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT
Műszaki Könyvruháza
Budapest VI., Liszt Ferenc tér 9. 1061
Telefon: 420-353

A megrendelő neve:

Pontos címe (irányítószámmal):

.....
olvasható aláírása



KERAVILL X KERAVILL X AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt
Bp. XI. Bartók Béla út 41.
666-727
Bp. XXI. Rakóczi út 91.
147-461

Wartburg-bolt
Bp. V. Dimitrov tér 5.
182-106
182-143

Polski-Fiat-bolt
Bp. XIII. Tahó u. 74.
408-544

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

Zsiguli-bolt
Bp. XX. Mészáros út 1.
Csepeli átjárónál

**autófelszerelési
szaküzlet**
Bp. VI. Lenin krt. 99.
122-853

OKTATÁS - OKTATÁS - OKTATÁS

2 éves időtartamú, díjmentes,
esti szakmunkásképző
tanfolyamot indítunk 8 általános iskolai végzettek
és érettségizettek részére

AUTÓSZERELŐ és KAROSSZÉRIALAKATOS SZAKMÁBAN!

A hallgatókat betanított munkásként foglalkoztatjuk,
átlagos kereseti lehetőséggel.

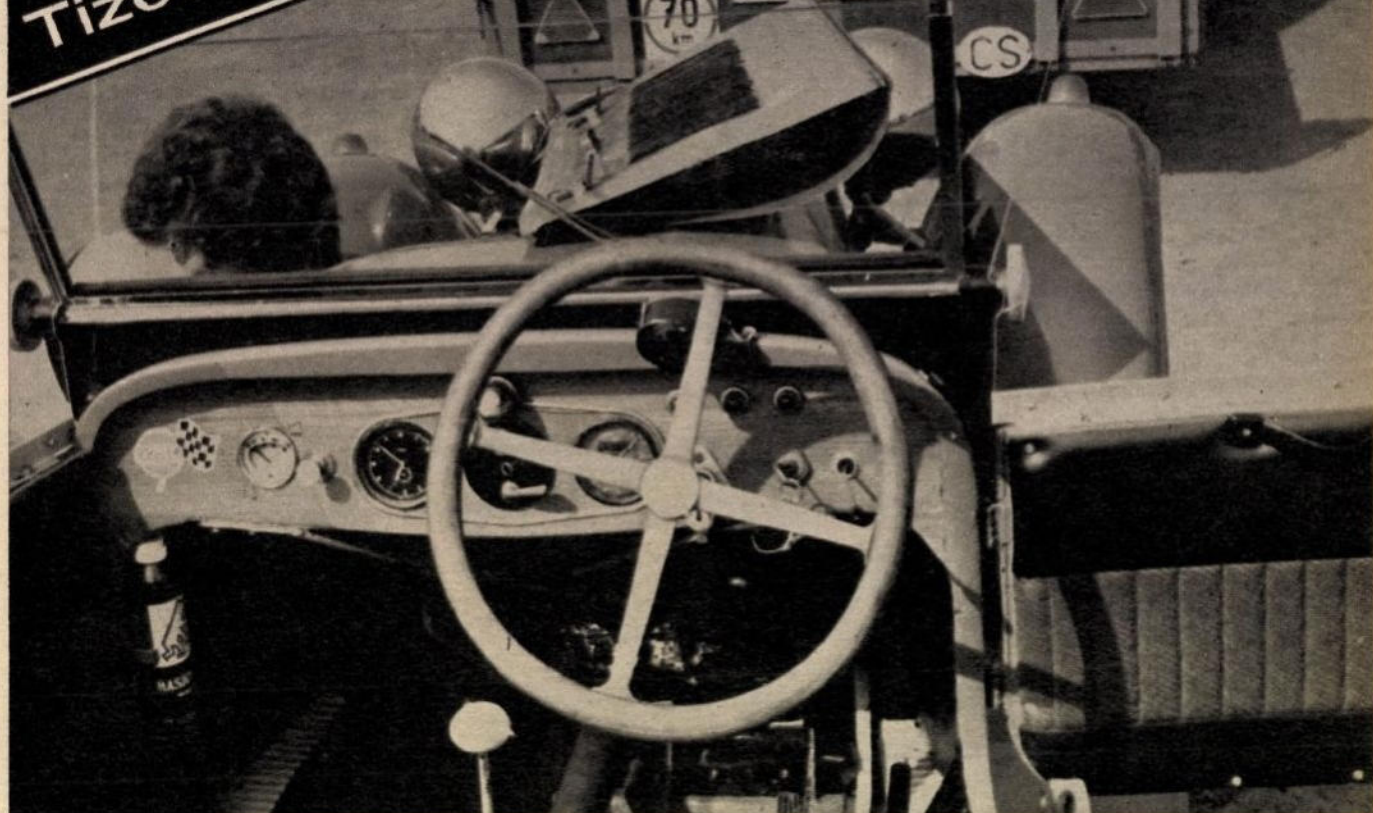
Részletes felvilágosítás és jelentkezés:

AFIT I. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

1553 Budapest XIII., Váci út 45.
Telefon: 295-293
és XVI. (Mföld) Keresztúri út 1. 1165
Telefon: 636-640.



Tizedszer is - Csongrád



„LÁBONJÁRÓ”

MŰZEUUM

Békét kovácsoló lakatosok, szerelők, mérnökök, autókлубok vezetői, veterán motorkerékpárok és autók szerelmesei, restaurátorai találkoztak augusztus második hetében Csongrádon. Voltak köztük, akik már tizedszer és voltak, akik ötödször szorítottak kezet ebben a szép Tisza-parti, Körös-torkolati városkában.

Ennek az immár tizedik alkalommal megrendezett találkozónak nemcsak az ad igazán rangot, hogy az Autókлуб csongrádi szervezete mintagazdája lett e hagyománynak, hanem az is, hogy a Csongrádi Napok korábbi, szinte nemzetközi hírűvé vált vízi karneválja és kubikus versenye az idén elmaradt. A közönség így még nagyobb figyelemmel kísérte a veterán autók egyhetes eseménysorozatát. Ez a „lábonjáró” múzeum — elég szoros programmal — végigjárta a megye városait, fürdőhelyeit. Mindezt, de leginkább Csongrádon, sok

ezrek számára nyújtottak feledhetetlen élményt a csodálatosan restaurált matuzsálemek. És az sem számít, hogy Csongrádon már tizedszer jártak, mert ezek közt az ékszeres ládák és dobozok közt mindig van új. Ezek a restaurátorok mindig okoznak meglepetéseket még egymásnak is, hát még a közönségnek. Rendre előkerült egy „új” régi autó vagy motorkerékpár, vagy új színben jelenik meg egy-egy típus.

Több mint találkozás

Ez ugyanis: egy hétig tartó nyaralás. A nyaralás pedig nemcsak találkozással, hanem sokszor életre

szóló barátságkötéssel jár, még olyan körökben is, ahol nem hangzanak azonos hullámhosszon a beszélgetések. Csongrádra pedig nemcsak családjukkal jöttek az autósok, hanem utánfutójukra szerelt Pragajukkal, Dixijeikkel, Aeróikkal, motorjaikkal. Ezek a veterán járművek hozzá tartoznak nyaralásukhoz.

Öröm volt látni, amikor az NDK-ból érkezett Uwe Barz a szálláshely folyosóján megjelent, és ahogyan köszöntötték egymást a hazai Kovács Sándorral, vagy a Csehszlovákiából ideautózott Százma testvérpárral. A téma öt percen belül az öreg masina. Mi történt a Mercedes vízpumpájával, hogyan lett üzemképes az AC,



Címlapon Csongrád város híres kubikos-szobra előtt egy 1927-ben készült, 825 cm³-es, 7 lóerős Praga Piccolo és egy fiatalabb BMW áll. Az előző oldalon egy kéthengeres Aero műszerfalát látjuk. Ennek az 1934-ből származó sárga-fekete Mercedesnek tulajdonosa Kovács Sándor, aki ma is képes lépést tartani a növekvő forgalommal az öreg kocsii segítségével. A kék Tatrárt pedig Klima Dusan állította a rajthoz. Ő Csehszlovákiából érkezett a Mercedeszel egy idős kocsii kormányra mögött, és az 1690 cm³-es 30 lóerős autóra igazán büszke lehet. Az alsó képen előtérben látható fekete sárvédős, fehér Dixi teljesítménye fele annyi, mint a Tatra kocsii, de idősebb gyártmány, hiszen 1927-ben készült. Igaz, hogy utánfutón húzták Csongrádig, de Berlintől számítva 1057 kilométert tett meg



vagy milyen gumit sikerült szerezni a 2900 cm³-es Pragara, amelyet 1927-ben gyártottak. (Taurust!) Ha nem is a teljes heti programra, de eljöttek már a megnyitóra is a bordányi Kisapátiék, a Laurin & Klement motorok restaurátorai, hogy pontosan megtudakolják a versenyprogramot.

Hiába, nem lehet teljes a bemutató, pusztán autózgatásból, kell, hogy tétje legyen ennek a mozgalomnak is. Ezek az emberek ugyan jobban szeretik járműveiket, mint sokan gondolják, féltik is azokat, de azért kell egy kis verseny, mert ezek közt is fontos a megbízhatóság, az üzembiztonság, és természetesen a közlekedésbiztonság. Amikor végigsuhant Csongrád utcáján az öreg négyhengeres Indian, senki sem hitte, hogy meg is tud állni. Megállt, méghozzá pontosan a kijelölt helyen.

Honnan – hová?

A rendező csongrádiak — ha kicsit megkésve is, nem rajtuk múltott! — értesítették a nemzetközi mezőnyt. El is jöttek, akik tehették. Az NDK-ból, Csehszlovákiából és a hazaiakból nevezett tizennyolc motorkerék-pár és több mint harminc autó gazdája tett eleget a meghívásnak. Sajnos, az osztrákok, az angolok, lengyelek és franciák nem vállalták, egyéb okok miatt. Ami a gazdag programból kiemelkedik, az a három teljesen külön verseny — más-más feladatokkal — és a városokban tartott bemutatók, majd a 130 kilométeres rali, a kedvelt csillagtúra. Az utóbbi érintette Szentest, Hódmezővásárhelyt, Szegedet, Ópusztaszert és Csanyteleket. Volt ügyességi Szegeden, nyomkereső verseny Csongrádon, és egy ügyességi, ugyancsak a rendezők városában.

Sajnos, az eddigiek szerint a csongrádiak tízéves hagyományát az idén már nem követi újabb Magyarországon. Ezt sajnálkozva vették tudomásul nemcsak a hazaiak, de a vendé-





Ötvenéves motorkerékpár a 17,6 lovas, fekete, 500-as Rudge. Gazdája a csehszlovákiai Krecke Milán

Az NDK-ból érkezett veterán autók egyik szép példánya, a harmincas évek Opelje, saját lábán érkezett

A Mercedes és a Fiat Balilla közötti négylámpás angol Rover Burger Gyula tulajdona. A pesti autós az 1938-as gyártmányú, 1364 cm³-es, 48 lóerős, friss rendszámot viselő kocsival nap mint nap járja az utakat



gek is. Sajnálkozásukban ott volt a „lábönjáró” múzeum féltése, de nem olyan értelemben, mint azt mások képzelik. A veterán autók és motorok tulajdonosai igenis mutatni akarják járműveiket, minél többször és minél több helyen. Ilyet látni, és elgondolkodni azon, hogy mekkora értékük van éppen üzemképességük miatt e század járműveinek, nem kis dolog. Az ilyen összehasonlítási lehetőség az egyetlen, a régi és új autók között. Látni a különbséget, megítélni azt a gondosságot, szeretetet, amit ezek az emberek tanúsítanak autóik iránt, nem mindennapi lehetőség. Jobban is lehetne élni ezzel a múzeumi anyag-

gal, a veterán autókkal, a lehetőséggel. Hogy milyen értéke van egy ilyen rendezvénynek, azt pénzben nem is lehet kifejezni. Hogy mit érdemelnek ezek a restaurátorok, azt sem lehet sorokban eldönteni. Az azonban bizonyos, hogy sokkal többet, mint egyetlen csongrádi hetet. Sokkal többet, mert, ha szorgalmukkal nem teremtenék meg a régi autóknak ezt a hatalmas értékű istállóját, sem az idősebbek, sem unokáik nem csodálhatnák meg a technika, a közlekedési eszközök óriási fejlődését.

Nem illik más országok sikereire, veterán autók klubjaira hivatkozni, pedig lehetne, mert az autók gazdái

ott is ugyanolyan értékes munkát végeznek, mint hazánk veterán autóinak tulajdonosai, akik sokszor azért nem vesznek részt egy-egy ilyen találkozón, mert nem kapnak útvonalengedélyt.

— Csehszlovákiában húszéves a Brnói Veterán Autó Klub — mondta üdvözlő szavaiban dr. Vojtech Kinc, egy csodálatosan szép Praga tulajdonosa. Hasonló gondoskodásról számolt be az NDK-venégek vezetője is, akik, északi szomszédainkhoz hasonlóan, szervezetteren jöttek a csongrádi versenyre. És ennek így kellene lenni Magyarországon is. Kell végre

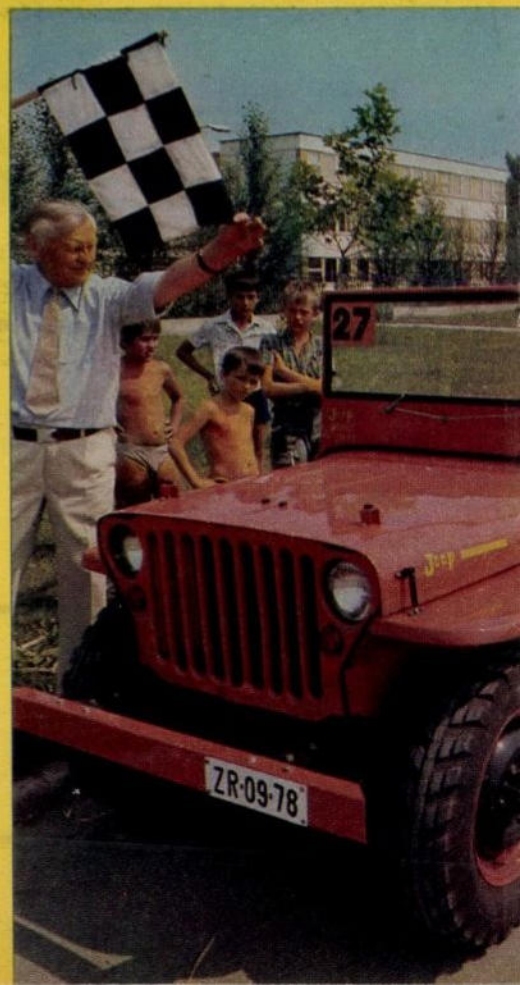


egy házigazda! Aki legalább olyan lelkes, mint a csongrádiaké.

Még kibontakozófélben vannak? Lehet, de már van mit irányítani, van mit féltetni, lehet min segíteni. Már elhangzott, hogy várjuk a fiatalokat is, akik lehet, hogy éppen azért bátortalanok, mert nem látnak védelmet munkájuk mögött. Vagy van ebben valami féltékenység? A csongrádiak nem ezt bizonyították. Volt és van egy gárda az autókлубban, a város gazdasági egységei pedig anyagi-

lag is védnökséget vállalnak a veterán autók rendezvénye felett. De beszéltek ezen belül az idegenforgalomról is, amelynek egyik szép látványossága ez a találkozó, és nem utolsósorban arról a nemzetközi barátságáról, amit a veterán autók mérnökei, szerelői és szerelmesei kovácsolnak — úgy is lehet mondani — békévé.

**Kép és szöveg:
ZELMAN FERENC**



SONYTAFO'99 MŰFELTÁR

Csongrádon a kubikos-szobor környéke immár tíz éve közkedvelt találkozóhelye a hazai és külföldi veterán járműveknek. Most is ide érkezett a sok-sok régi autó és motor. Köztük Erik Haase és felesége az NDK-ból fehér-fekete színű, vászontetős, 315-ös BMW kocsijukkal, amelyet szinte simogatnak. Az 1500-as, 34 lóerős öreg autót 1934-ben nevezték újdonságnak. A jellegzetes Jeep pedig a negyvenes években közlekedett, persze akkor más színre volt festve és már rég megetté volna a rozsda, ha új gazdája, Karácsonyi János nem menti meg a pusztulástól. A hófehér Stoewer kocsit pedig szinte csak a hét törpe hiányzott. Tulajdonosa, Szép Jenő és partnere, az 1939-es gyártmány-nak megfelelő, korhű öltözékben vett részt a csongrádi találkozón, ahová az 1464 cm³, illetve a 35 lóerős igazán könnyedén hozta el őket. Azután itt van ez a hatalmas nyitott Mercedes a lakodalmas néppel. Az itt szó Varsóra vonatkozik, a kép ugyanis ott készült. Bár ezzel a kocsival is beneveztek a csongrádi találkozóra, de gazdái egy ottani lakodalom miatt nem tudtak eleget tenni a kedves meghívásnak





KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

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

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631-001
631-003



EREDETI ÍZ, ZAMAT:

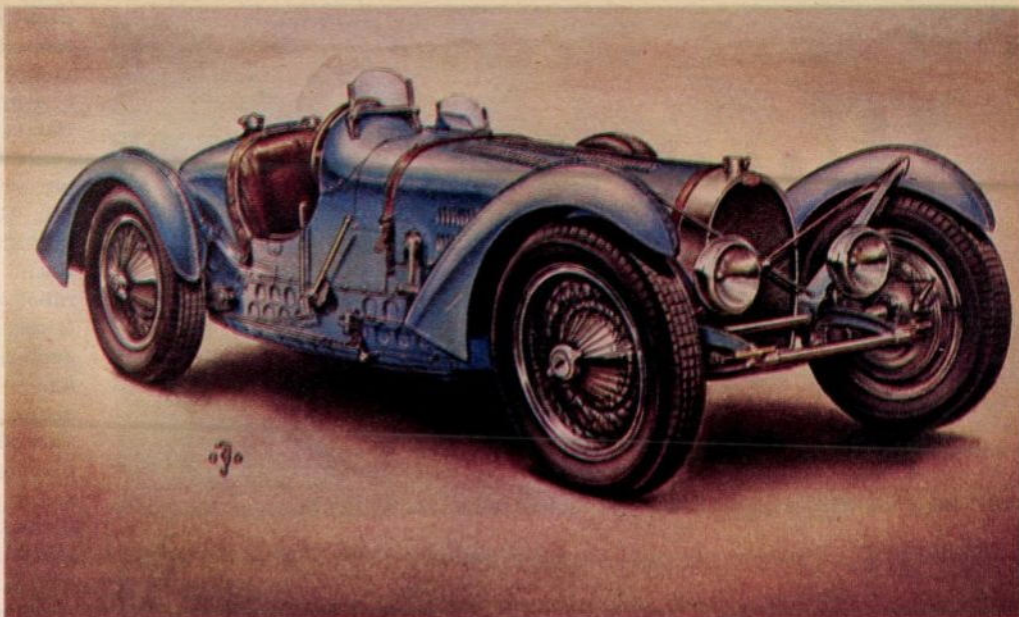
Narancs,
Grape-fruit,
gyümölcs-cocktail
juice-ok,
natur citromlé



RÉGI

AUTÓ

– de márkanévét azok is tudják, akik csak akkor kezdtek érdeklődni a kocsik iránt, amikor más vonalvezetésű, úgynevezett modernebb gépek futottak az utakon. A rajzon látható – a patkó alakú hűtőt mutató – sportkocsi ugyanis 1934-ben lépett porondra. Korának egyik élvonalbeli képviselője volt ez az olasz



BUGATTI,

amelynek nyolchengeres, kompresszoros, 3250 cm³-es motorja 275 lóerőt tudott kifejteni, és ehhez tartozott a kocsi 250 km/h sebessége



MODELL

Ez sem újdonság, hiszen a hetvenes évek elején kerültek forgalomba a BMW-gyár 2002-es típusai, amelyek a szabályok szerint megengedhető módosításokkal igen jó eredménnyel szerepeltek a különböző nemzetközi ralikon is.

Az 1:43 léptékű Solido modell egy olyan gyári változat eredeti színezésű kicsinyített mása, amely az 1973-as szezonban érte el emlékezetes sikereit. Természetesen a jelentős versenygyőzelmek igen nagy hatással voltak a szériakivitelű típusok eladására is.

BÉLYEG ÉS KERÉK

A Mongol Népköztársaság autómotívum bélyegei közül már bemutatunk néhányat. Versenyautókat szemléltető 1978. évi sorozatából négy címletet lapunk 1978/9. számában közöltünk, most pedig e sorozat további három bélyegét ismertetjük.

A 40 möngö címletű bélyeg képén egy szovjet kísérleti versenyautó látható. A sorozat 50 möngö névértékű bélyegén a japán Mazda MC 73-as típusú sportautót láthatjuk verseny közben. Ez a kocsi az úgynevezett 6-os csoportba tartozott, burkolt kerekkel a sport-prototípusok futamaiban indulhatott.

A 80 möngö címletű bélyeg képén a szovjet Hadi-10 jelzésű versenyautó tűnik elénk.

A Koreai Köztársaság (Dél-Korea) egyik 1979-ben kibocsátott postabélyege egy az útépitésnél is alkalmazható munkagépet szemléltet.



Duna-parti „vigasságok”



Szentendre igazi gyöngyszem a Duna mellett. Vonzza, hódítja magához messzi országokból is a látogatókat, s nem kevés számmal az autós turistákat. Am nemcsak a híres-nevezetes Teátrum, vagy a Duna-parti vigasságok időszakában, hanem mindig. Úgyszólván az év minden szakában. Tanulni-, látni- és gyönyörködnivaló bőven hullott a bőség kosarából erre a városkára. Nem csoda tehát, hogy szinte páratlan az idegenforgalma. És sokan — nagyon sokan —, a Duna-kanyari más szépségeket kereső útjuk során akarva-akaratlanul is átutaznak erre. Ezzel valamelyest magyarázható talán, ám mégis megdöbbentő, hogy tavaly júniustól idén júniusig — tehát mindössze egy év alatt —, csupán a szentendrei belső körúton huszonhárom alkalommal kellett kivonulniok — sok kisebb és mind több összekoccanást nem is említve — a mentőknek, a baleseti helyszínelőknek.

Mi lehet vajon az oka annak, hogy a nem is olyan régen átadott, jól megépített, széles — a rajta utazóknak kedvezően áttekinthető — pálya rövid fennállása alatt, úgy tűnik, nemcsak Szentendre, hanem a környék legveszélyesebb útvonalszakasza lett?

Tény, hogy a mellékutak felől ropant nehézkesen lehet csak a belső körút forgalmi áramába bekapcsolódni. Tény az is, hogy a gyalogosok félve, rettegve merik csak keresztezni (még a számukra szabályosan kijelölt zebrákon is) ezt a szédítő forgalmú útvonalat. És persze, az is nyomasztó gondot jelent, hogy Szentendre „belvárosában” oly gyakoriak a torlódások: nemritkán (sőt, csúcsidőben inkább többnyire) minduntalan egy „kiutat” tévován kereső autós turistába botlik az ember.

Nos, ezek a gondolatok foglalkoztattak minket, amikor legutóbb itt jártunk. Elsősorban azért, hogy Varga Mátyás rendőr főhadnagynak, a Szentendrei Városi-Járási Rendőrkapitányság közlekedési alosztálya vezetőjének a közlekedőkhöz szóló tanácsait is összegezve, ebben a képriportban tájékoztassuk olvasóinkat. És nemcsak az okkal, vagy ok nélkül elmarasztható autósokat-motorosokat, gyalogosokat, hanem — a gyors intézkedést is szorgalmazva — a forgalmi helyzet javításáért felelős hatóságokat...

1. A Szentendrei útnak a városba vezető szakaszán — a „város kapujában” — két sáv áll rendelkezésükre azoknak, akik a szentendrei belső körút igénybevételével a Skanzenbe, a központi parkolóhelyre, a város bármely más pontjára, vagy éppen megállás nélkül — a 11-es úton — a Duna-kanyar más városai, nevezetességei felé igyekeznek. A jobbszéli (itt éppen üres) sáv vezet a régi megszokott nyomvonalon a Duna Étteremhez, és a mögötte levő autós pihenő közös parkolójához. De innen már a rakparton (a régi 11-esen) csak a Péter Pál utcáig haladhatunk, mert a dunai alsó rakpart a Péter Pál utcai betorkollástól kezdődően mindenféle átmenő forgalom elől (a piszmányi busz a kivétel) el van zárva.



2. Az alsó rakparton, vagyis a Somyi—Bacsó parton tehát csak a nyíl által is megjelölt Péter Pál utcai betorkollásig hajthatunk be — ha már az elején szem elől tévesztettük a város megközelítésére, a tágas parkolóhely felkeresésére is sokkal alkalmasabb belső körutat. De vigyázzunk: ahhoz, hogy kijussunk innen és az eredeti nyomvonalra rátérhessünk, igazi zárandokutat kell járnunk a zézugos utcákon. Így mindjárt a nagyobb méretű, netán lakókocsit vonató autók vezetőinek figyelmét szeretnénk felhívni arra, hogy a szőben forgó Péter Pál utca roppant keskeny. Ugyanakkor az itt parkoló járműsor mellett csak alig-alig tudnak majd elhaladni. Igazi, nagy autóbusz pedig el sem fér mellettük. Nem lehetne a parkolást ebben az utcában megtiltani?



3. A Péter Pál utcában — a Dumtsa Jenő utcai kereszteződést követően — a másik oldalon sem sokkal kedvezőbb a helyzet: a változatosság kedvéért itt a bal oldalon parkoló járműsor nehezíti a nagyobb méretű járművek elhaladását — és egyáltalán a közlekedést.

4. Aki a HÉV-állomás felől a Dumtsa Jenő utcán érkezik ide, a Teátrum színhelyét jobban már nem közelítheti meg. Szerencsés esetben leparkol valahol, vagy balra kanyarodva folytatja útját a Péter Pál utcán át tovább.

5—6. A belső terelőút következő állomása a Városház tér, ahol egyszer jobbra, majd a Mentőállomás után balra kanyarodva kellene rendben rátérni a Rákóczi Ferenc utcára. Az idegenek tájékozódását, helyzetfelismerését ugyanakkor itt (itt is!) roppant megnehezíti, hogy a táblákat a kocsiból alig, vagy egyáltalán nem lehet időben észrevenni. A Rákóczi Ferenc utca felé mutatót (és mögötte a minden jármű mindkét irányú forgalmát tiltó is) a parkoló mentőautók és a telefonfülkék alaposan „leárnyékolják”. (Vajon miért ne lehetne a kötelező haladási irányt jelölő táblát — esetleg kiegészítéssel — a szemközti ház falán is elhelyezni?) A Bajcsy-Zsi-





linszky utcába behajtást tiltó táblát pedig az arra közeledő a kocsiból eleve nem is láthatja, hiszen egy villanyoszlop és két lombos fa gondosan eltakarja. Amikor észrevesszük, már késő, mert a tilosban is vagyunk. Szinte kézenfekvő, hogy kevesen fordulnak meg ilyenkor: inkább vállalják a kockázatot és — „ha már lúd, legyen kövér!” felkiáltással — végighajtanak a tilos úton.

7. A következő meglepetés akkor éri a jóhiszeműen szabálysértő és a helyismerettel egyáltalán nem rendelkező idegent, amikor a Rákóczi Ferenc utca és az Április 4-e utca deltájához érkezik. A pajzs alatti nyíl szerényen

jelöli ugyan, hogy ez utóbbi utcán át juthat a 11-es útra. De azzal már fukar a tájékoztatás, hogy ebben a körzetben éppen ez az egyetlen (Április 4-e) utca, amelyről a 11-es főút, illetve a szentendrei belső körút forgalmi áramába jobbra és balra fordulással egyaránt bekapcsolódhatunk. És mi van akkor, ha éppen a Skanzenbe igyekvő idegen érkezik ehhez a kereszteződéshez? Nos, mindenesetre gondolkodóba esik egy kicsit. A szóban forgó korábbi jelzés mellett ugyanis láthat egy másik táblát a Skanzen jellegzetes ábrájával, s alatta egy nyíl, amely éppen ellenkező irányba, vagyis jobbra mutat. Már indulna is, amikor észreve-

szí, hogy a jobb oldalon zsákutcát jelöl egy másik tábla. Ennek ellenére mégis ezt az irányt választja. És lám, nem is kell visszafordulnia: minden további nélkül, akár két utcán át is (persze nem a Skanzen felé) elkanyarodhat jobbra. Tehát, ez a táblacsoport sem igaz!

8. Alig vitatható, hogy a szentendrei belső körút legveszélyesebb „forgalmi csomópontja” — talán éppen a minden irányú kanyarodások lehetősége miatt — a Muskátli vendéglő előtti kereszteződés. Elsősorban azért, mivel az Április 4-e útról a balra kanyarodni szándékozónak nincs megfelelő „rálátása” a forgalmas útvonalra. Egészen előre kell húzódnia ahhoz, hogy a Pest felől ide vezető sávokat áttekintse. És közben — szinte észrevétlenül — nagyon balesetveszélyesen útjukba kerül a lenről és fentről egyaránt „szédítő tempóval” érkezőknek...

*

A forgalomszervezés „klasszikus iskoláiban” azt tanítják: ha a közúton bárhol háromnál többször fordul elő, közel azonos körülmények között indokolatlan torlódás vagy közlekedési baleset, akkor az már nem lehet véletlen. Vagyis az nem feltétlenül az esetleg egymásnak rontó, vagy a torlódásért elmarasztalt járművezetők bűne. Az ilyen eseteket mélyrehatóbban és körültekintőbben ki kell vizsgálni. Mert éppen az ilyen ismétlődő esetek elemzése kapcsán derülhet fény arra, hogy a forgalom jobb megszervezésével, szembeötlőbb burkolati jelekkel, a táblák jobb elhelyezésével, a burkolat átépítésével, esetleg az egész csomópont átrendezésével biztonságosabbá lehetne varázsolni az ominózus helyet.

Nos, igazán nem szeretnénk a „fogadatlan prókátor” szerepében tetszelegni. Ám, szerényen és feltétlen jó szándékkal azért megjegyezzük: bőven adódik még lehetőségük a finomításokra ebben a körzetben (ebben a körzetben is!) a forgalomszervezőknek.

Ami pedig a belső körút szédítő forgalmát illeti: az útburkolatra festett nagyméretű számokkal, s az út jobb oldalán többször is megismételt táblákkal (tehát az engedélyezett sebességre utaló feltűnő jelzésekkel) — figyelmeztetni kellene az autósokat. Mindazokat tehát, akik e gyorsraajtásra oly roppantul csábító úton a száguldás bűvöletébe esnek. Végtére ez is lakott terület!...

ALMÁSSY TIBOR

A tárgyaló- teremből

Néhány éve személyautó-jogosítványt szerzett, büntetlen, nős, gyermekes, munkáját szorgalmasan ellátó, lelkiismeretes, a közlekedési szabályok betartására is törekvő vezető egy általa jól ismert útvonalon, a saját kocsijával egy térhez érkezett, és balra kanyarodással szándékozott folytatni útját.

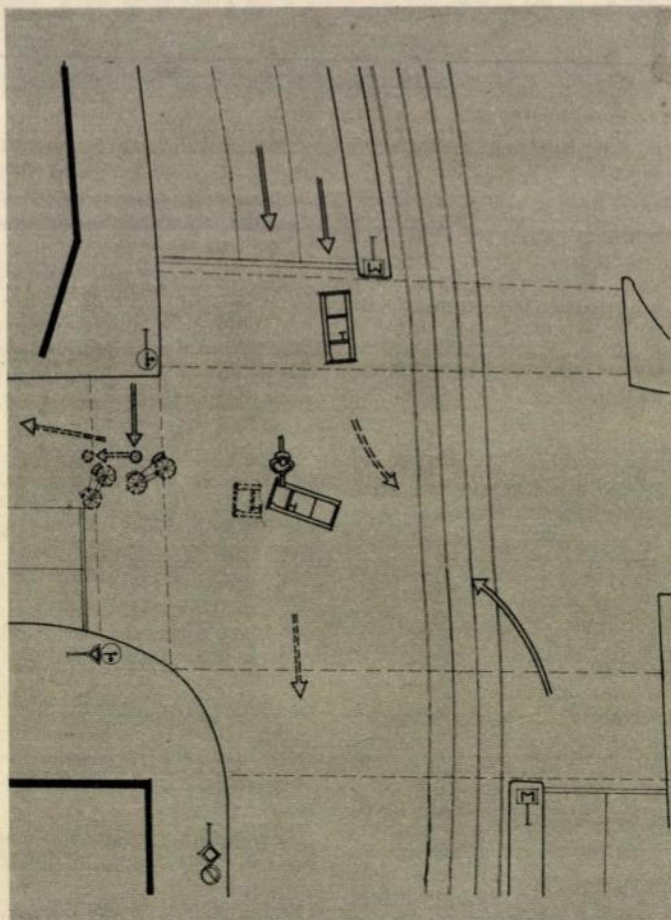
DERÜLT, CSENDES IDŐ volt, a látási viszonyok kifogástalanok, a kockaköburkolatú főútvonal úttestje száraz. A téren kétirányú villamossínek, s a villamosmegállóknál a kereszteződés mindkét oldalán járdaszíget. A vádlott haladási irányából a járdaszíget mellett két, míg a szemközti irányból három forgalmi sáv van. A kereszteződésnek mind a négy oldalán kijelölt gyalogos-átkelőhely látható.

A VÁDLOTT A HALADÁSI irányba eső gyalogos-átkelőhelyen túlhaladva, lassú tempóban megkezdte a nagy ívű balra kanyarodást, majd a kereszteződést közepén átszelő villamossínekhez érve megállt, mert észrevette, hogy vele szemben, ugyancsak a belső forgalmi sávban egy balra kanyarodni szándékozó személygépkocsi közeledett. Az megállt a gyalogos-átkelőhelyen, és vezetője intett a vádlottnak, hogy balra kanyarodását hajtsa végre.

ILYEN ELŐZMÉNYEK UTÁN a vádlott lassan elindult, s folytatta a balra kanyarodást. S ekkor az álló másik személyautó mellett, a középső forgalmi sávban a kereszteződéshez érkezett kb. 50 km-es sebességgel egy szóló motorkerékpár. A vádlott és a motoros az álló személygépkocsi miatt későn

látták meg egymást, s a baleset már nem volt elkerülhető: a motor a kanyarodó kocsit jobb elejének ütközött. Az autó 2,6 méter megtétele után féknyom hátrahagyása nélkül megállt, a motorkerékpár viszont oldalára dőlve, eredeti haladási irányához képest 90 fokban a gyalogátkelőhelyre csúszott, ahol elsodort egy áthaladó gyalogost, majd további 3 méteres csúszás után állt meg.

A GYALOGOS IS SÜLYOSAN megsérült, a motoros pedig olyan szerencsétlen töréseket szenvedett, hogy testi fogyatékos maradt.



A vádlott részben elismerte felelősségét. Előadta, hogy a motorost előzően nem látta, csak akkor, amikor eléje vágódott. A másik személygépkocsi-vezető intésére indult el, kis sebességgel, és a baleset után nyomban megállt.

A BALRA KANYARODÁS a közlekedés egyik legnagyobb figyelmet igénylő manővere, ennek végrehajtása során a maximális körültekintés elmulasztása már önmagában is nagy veszélyt jelent a forgalom többi résztvevője számára. Különös alapos-sággal kell tehát vizsgálni az adott baleset összes körülményeit.

A vádlott figyelmét nem kis mértékben tévesztette meg a vele szemben megálló és ugyancsak balra kanyarodni szándékozó jármű vezetőjének a forgalom felmérése nélkül adott intése. Ez azonban — minthogy az intés csak

az intést adó és az azt elfogadó járművezető között irányadó — nem menti fel a vádlottat az alól a kötelezettség alól, hogy a veszélyes manőverezése közben minden irányban körültekintsen, és figyelembe vegye más járművek, esetleg gyalogosok mozgását is.

A VÁDLOTT VISZONYLAG lassan, álló helyzetből kezdte meg a balra kanyarodást, így tehát a vele szemben álló személyautó legfeljebb néhány tized másodpercig takarhatta el előle a maximális, az adott forgalmi helyzethez képest kissé eltúlzott sebességgel haladó motorkerékpárt. Mivel pedig az egyenesen haladó motor észlelését immár semmi sem akadályozta, a vádlott baleseti felelőssége nem vitatható, bűnösségének megállapítása a maradandó testi fogyatékos-ságot okozó gondatlan közlekedési vétségben törvényes.

KÜLÖN KI KELL EMELNI annak a veszélyességét, hogy valaki egy másik járművezető intésére közlekedik, s azt, hogy ez a tény a többi járművezetővel szemben soha nem ment fel a közlekedési szabályok betartása alól. És hangsúlyozni kell, hogy egy baleset következménye — mint ennél a tragédiánál is — kiszámíthatatlan.

A bíróság a vádlottat 6 hónapi szabadságvesztésre ítélte, amelynek végrehajtását 2 évi próbaidőre felfüggesztette. Mellőzte azonban a járművezetéstől eltiltás kimondását. Tekintetbe kellett venni, hogy a szabályszegés nem kirívó figyelmetlenségből eredt. Megtévészto volt ugyanis a másik személygépkocsi-vezető intése, a motoros pedig a nem egyértelmű forgalmi helyzetben eltúlzott sebességgel közeledett.

Dr. Imre Iván

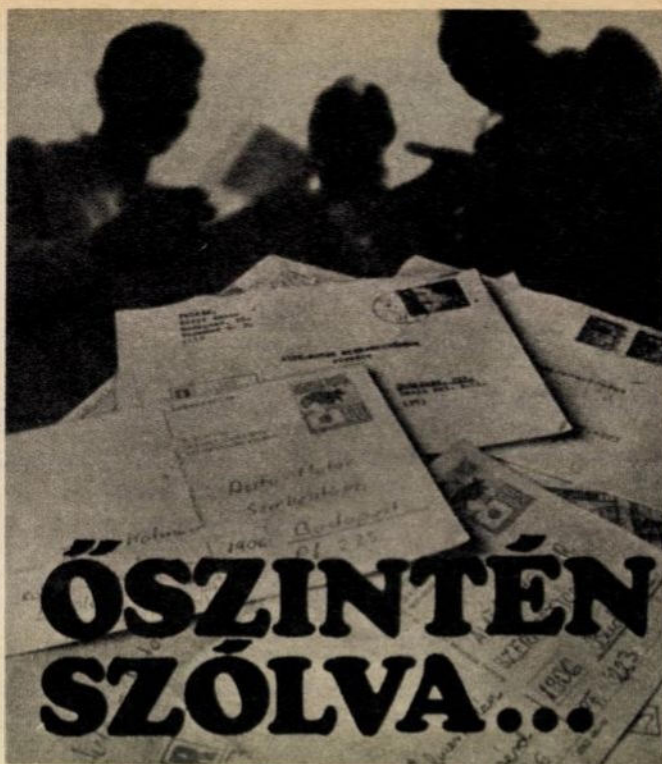
— A téma jó, kell is, kár, hogy falra hányt borsó lesz az egész.

Igy szólt, majd legyintett, tapasztalt, sokat megélt kollégám, a kétkerekűek kiváló szaktekintélye, amikor baráti beszélgetésünk során elmondtam neki, miről is kívánok írni e számunk 40. oldalán.

Írásom indítéka az a levél, amelyet Vereczky József, az egyik fővárosi általános iskola hetedikeseinek osztályfőnöke, magyar—földrajz szakos tanár írt címemre. Levelében ez áll:

„Kérem az AM minden olvasóját, az autósokat és a motorosokat, hogy az új iskolaév megkezdésével egyidejűleg, ha lehet, tanúsítsanak még fokozottabb figyelmet az iskolába, vagy az iskolából igyekvő gyerekek iránt. Magam is autós vagyok, így tapasztalatból is tudom, milyen váratlan helyzeteket, kimondom a szót: balesetveszélyes helyzeteket tudnak teremteni a 7—14 éves gyerekek. S mint pedagógus, azt is tudom, hogy a szeptemberi iskolai becsengetéssel párhuzamosan nem várható el, hogy a vakáció minden örömét, önfeledt játékát, szertelenségét, szeleburdiságát máról holnapra egy iskolai csengő hallatán feledni tudja a gyerek. S azt sem tartanám haszontalannak, ha már az első osztályfőnöki órán, az első szülői értekezleten felhívánk a gyerekek, s a szülők figyelmét is az iskola környéki közúti veszélyforrásokra, a helyes, kultúrált közlekedésre. Autóstársaimtól pedig azt kérném, ha csendesebbek is lettek szeptember beköszöntével a parkok játszótérei, a vízpartok, az utcák, úgy vigyázzák még iskolatársak apróságainkat, mint ha tartana a vakáció...”

Okos gondolatok, figyelemfelkeltő szavak. Érdemes azokra odafigyelni, már csak azért is, mert az 1980/81-es tanévben százhetvenezer hétévesből — nagyrészt óvodásokból — lesz első osztályos, a 7—14 éves 1—8. osztályosok száma pedig eléri az idén az 1 millió 163 ezret, S szomorú tény marad az idén is: hiába vitte haza a kisiskolás a jó bizonyítványt, benne a megjegyzéssel: felsőbb osztályba léphet, sajnos nem egy osztályban, nem egy iskolában kell majd néma felállással adózni azok emlékének, akik kiérdemelték ugyan a jogot a felsőbb osztályba lépéshez, de mégsem élhetnek ezzel, mert áldozatai lettek a



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Becsengetés

közúti közlekedésnek, saját, vagy más hibájából.

E sorok írása közben feltolul bennem az emlék: idén, a vakáció első napjának kora délutánján történt. Már az izgatott villamoscsörgés is sejtetni engedte — szobámban ültem — a kinti veszélyt. A felsikoltó fék hangja ezt még jobban megerősítette. S az ezt követő puffanás az erkélyre vitte az emeletes bérház lakóit, engem is. A fiú, tizenéves, ott feküdt az úttesten, mögötte benyomott szélvédővel egy 1200-as Lada. Tömeg... Rendőrség... Mentő... A vérző fiút elvitték...

Remélem, azóta már felépült sérüléseiből, s felsőbb osztályba lépett.

Remélem...

De az is lehet, hogy súlyosabban végződött számára, és szülei számára az idej vakációzás első napja.

Július, augusztus, szeptember... Hivatalos fogalmazványokban ez a három hónap a harmadik negyedév. Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanácstól kapott

adatok elszomorítóak. Az elmúlt három esztendő III. negyedéveiben a személyi sérülések közúti közlekedési balesetekben, mint okozó vagy mint részes, hatezren felüli a gyermekkorúak száma. 1977. III. negyedében a 14 éven aluli gyalogosok elütéseiben mint okozó vagy részes 329, 1978 azonos időszakában 358, 1979 júliusában, augusztusában és szeptemberében 376-an szenvedtek balesetet. A balesetet okozó 7—14 évesek száma is figyelmeztető: 1977 III. né.: 153, 1978 III. né.: 171, 1979 III. né.: 170! 133 — 144 — 153 kerékpárral közlekedő gyerek volt balesetokozó az elmúlt évek III. negyedéveiben. És most tessék jól figyelni: 9 — 9 — 15 14 éven aluli gyerek segédmotorke-rékpárokat vezetve volt balesetek okozója.

Segédmotorke-rékpárt pedig csak 14 éven felüliek vezethetnek!

Óhatatlan a szülői felelős-

ség, illetve felelőtlenség gondolatának felvetése: megéri-e vajon a legjobb bizonyítványért adott „prémium” az időelölttséget. Mondani is felesleges, hogy nem!

Az idej év III. negyedéről még nincsenek adatok, hiszen most fordultunk csak szeptemberbe. Ez év nyarán — feltételezem, nemcsak azon a környéken, ahol én lakom — a gyerekek balesetveszély-forrásaihoz hozzájött még az egyre népszerűbbé váló görkorcsolyázás és a gördeszkázás. Bámulatos, mekkora érzékkel, milyen ügyességgel, s mily gyorsasággal tudnak azokon is közlekedni az apró srácok. Öröm nézni őket — ha forgalomtól elzárt területen űzik újfajta sportjukat. De — látjuk valamennyien! — nemcsak ott ságuldoznak. Ott is, ahol a nem kellő időben való megállás végzetes is lehet számukra.

Érdekes tanulmányt olvasok a Magyar Nyelvőr legújabb számában. A cikk címe: Az ifjúsági nyelv szó-készletének eredete. Az ebből vett részlet is bizonyítja, mennyire közel áll a fiatalokhoz az autó, hiszen az ez iránt való vonzódás, szeretet a forrása, hogy a műszaki szaknyelvből, a technika nyelvzetéből vették át gyerekeink az alábbi szavakat: „bilux (szem), sárhányó (láb), ütőkőző, lökhárító (mell), futómű (láb), tankol (iszik), jó a karosszériája (jó az alakja), jó a futóműve vagy alváza (szép lábai vannak), bevonták a betétlapját (megbukott), lerobbant (kimerült), zabmerci (lovas kocsi) A műszaki szaknyelvből átvett szavak száma az utóbbi években nőtt meg. Az ifjúság érdeklődése elsősorban az autó... iránt igen nagy...”

Jó, hogy ez így van, hogy gyerekeink barátjuknak, s nem ellenségüknek tekintik az autót, a motorkerékpárt. Nekünk, felnőtteknek kell vigyáznunk arra, hogy ez így is maradjon. Akkor is vigyáznunk kell őket, ha már szeptembert írunk, ha már becsengettek az iskolákban.

Falra hányt borsó lenne mindez? Vereczky József pedagógussal együtt hiszem, hogy nem....

ZENTAI FERENC



SZARVASI VAS-FÉMIPARI SZÖVETKEZET

AUTŐSZERVIZ

A 44-es főútvonal mellett a vasúti átjárónál korszerű szolgáltatások:
diagnosztikai állomás, „dinitrol” alvázvédelem, gépkocsi-vizsgáztatás,
sárga angyal, gyorsmosó, motorkerékpár-szerviz



Terotex P

ecsetelhető
alvázvédő
massza

Gépjárművek
alvázvédelmére
korrózió,
tömítettség,
köfelcsapódás,
eróziós behatások
okozta károk ellen.



Tiszai Vegyi Kombinát
LENINVAROS

Beszerezhető a TVK Mintaboltjában
Budapest V. Pálvax köz 2-4.
és a szaküzletekben

SOHA
JOBBA
KORTY...



Az úttörő

A Champion nagy hőértéktartományú gyújtógyertya mérföldkövet jelentett a technikai fejlődésben.

Amire a motorszakértők azonnal felfigyeltek, néhány év leforgása alatt átütő sikert aratott, a Champion gyújtógyertya új technikai távlatokat nyitott és egyre több autós győződött meg arról, hogy ezek a gyertyák nagyobb teljesítményt, nagyobb biztonságot és gazdaságosságot biztosítanak.

A rendszer technikai előnyeit bizonyítja, hogy időközben más több hőértékű gyújtógyertya is a piacra került, de az eredeti nagy hőértéktartományú gyújtógyertya Champion munkájának az eredménye. 15 000 szakmunkás szerte a világon kizárólag ezzel foglalkozik, a légi és közúti közlekedés, az autó- és motorsport részére.

Ebben áll a különbség:

a Spezial-Isolator gondoskodik a hő gyors elvezetéséről,
a Sillmentpor-tömítés biztosítja a tökéletes kompressziótartást,
a hőálló elektródák pedig anyagösszetételüknél fogva az egyedülálló hő- és elektromos vezetőképeséget.

Ezért

- már az indítás pillanatától – a gyors felmelegedés következtében – nagyobb a teljesítmény.
- az autópályán nagy sebességgel a termikus tartalék következtében – nincs túlmelegedés.
- optimális az üzemanyag-energia kihasználása.



**nagyobb teljesítmény –
nagyobb biztonság –
nagyobb gazdaságosság.**



**A legtöbb európai
gépkocsi alapfel-
szereléséhez
tartozik**

ÚTHIBÁK

Közel húszéves gépkocsivezetői jogosítvánnyal rendelkezem és naponta használom a gépjárművet, van tehát némi tapasztalatom az úttestek állapotának megfigyelésében, de még soha nem tapasztaltam, hogy a budapesti utak és utcák ilyen elhanyagoltak lennének, mint az utóbbi években.

Sajnos, ez az állapot egyre romlik, és úgy tűnik, hogy az úttesteknek nincsen gazdájuk! Ezt a kitételemet arra merem alapozni, hogy vannak olyan gödrök (feltörések, kátyúk, éles repedések stb.), amelyek már évek óta léteznek és nem is a mellékut-cákban, hanem a legfrekvenciáltabb utakon. Gyakorlatilag ma már (nagyon kevés út kivételével) nem lehet 20–30 métert sem megtenni, hogy a kocsit rongáló mélyedéssel ne találkozzon az ember.

Példák sokaságát lehetne ezekre a tényekre felhozni, azt hiszem, hogy egy telefonkönyv vastagságú jegyzék sem lenne elegendő a hibák összeírására. Bárki kívánságára — bármikor és bármely szabadon választott útszakaszon bizonyíthatnám, hogy semmi túlzás nincs az állításomban. Csak az illusztrálás kedvéért megemlítem a Kacsóh Pongrác úti felüljárót, ahol kb. öt éve egy akkora veszélyes „hullámút” van, hogy lassan már egy fél Trabant elérne benne, vagy a Corvin áruház előtt levő parkolóhely egyik részét, ahol fél kerek nagyságú gödrök vannak a betonban. A legbosszantóbb a kérdésben az, hogy ezeknek a kátyúknak a legnagyobb részét hamar rendbe lehetne hozni és viszonylag kevés költséggel, de több hónap is eltelik, anélkül, hogy találkozná az ember útjavító gépekkel, illetve útjavítást végző dolgozókkal.

A néhány kivétel annyiban erősíti a szabályt, hogy egy-egy útszakasz rendbehozatala rendkívül felületesen történik (!), mintha öletszerűen választanák ki, hogy az egyik gödröt betömik, a mellette levő másikat érintetlenül hagyják, ráadásul a munka minősége olyan, hogy egy-két hét elteltével nyugodtan lehetne újra kezdeni az egészet. Szíveskedjenek megnézni az ez év márciusában „kijavított” Árpád-híd útburkolatát! Néhány újonnan épített objektumnál sem jobb a helyzet. A kispesti Határ úti átjáró (felüljáró) alatt épített útnál több mint két hónapja otfelejtettek egy — az úttestre merőleges



(mintegy hat centi magas) — éles peremet, amelyen minden Pest felé haladó kocsit kénytelen „átzökkenni”, folyamatosan „javítva” mind az új utat, mind pedig a kocsit állagát.

Nem azért említem a főbb útvonalakat, mintha a mellékut-cákban nem lenne szükség hasonló munkálatok végzésére.

Önökhöz írt egy régebbi levelemben szöveget tettem, hogy azokon a parkolóhelyeken, ahol táblával van jelezve, hogy ferdén fel kell állni a járdára, ki kellene alakítani a járdaszegélyeket úgy, hogy ne kelljen a kocsiknak „arasznyi” akadályt ugratni, rongálva a gumit, a karosszériát, a gömbcsuklókat, stb. Mindennek naponta több ezer kocsit van kitéve, és talán nem kis részben járul hozzá, hogy a hároméves műszaki vizsgák alkalmával igen jelentős javításokat kell végezni a kocsik futóművén.

Azt sem lehet megérteni, hogy ezeket a munkálatokat miért nem végzik több műszakban. Az óbudai lakótelep Bécsi úti szolgáltatóházának és bekötő útjának építését hónapokon át három műszakban végezték, több ezer ember éjszakai pihenését tették lehetetlenné (szombat és vasárnap is), most pedig a Kacsóh Pongrác úti felüljáró keresztveződését egy műszakban készítik, bár megitélésem szerint ennek időbeni csúsztatása sokkal nagyobb anyagi kihatásokkal jár, mint egy szolgáltatóház esetleges későbbi megnyitása.

Kapcsolódik a gépjárművek állapotát rongáló kérdésekhez az úttestekben levő csatornaaknák zárófedelének elhelyezése. Gyakorlatilag ezek döntő többsége (!) sehol nincsen „szintben” az úttestet borító beton- vagy aszfaltréteggel, igen sok helyen mozognak a zárólapok és több éven át senki sem törődik kijavításukkal.

Célszerű lenne műszeresen felmérni, hogy egy frekvenciált útvonalon mit jelent például (csupán) egy kátyú „kihatása” naponta (hetente, havonta, évente) integráltan több ezer átfutó gépkocsira, illetve mit jelenthet az a megszámlálhatatlan kátyú, amely Budapest útjait „ékíti”...

Dr. Bokor Imre

(Schellenperger Ferenc felvételei)

Váltságdíj

Értem még senki nem fizetett váltságdíjat. Most ugyan adódna alkalom, de ez sem az igazi. Még ha akadna is, aki állja, az csak olyan magyar váltságdíj lehet.

MÁR OTT SÁNTÍT az eset, hogy nem én tűntem el, hanem az irataim s azt sem rabolta el senki, éppen hogy megtalálta. Hortobágy és Kenderes között, az árokparton. Azon a tájon kóboroltunk a minap, s egy kedves napraforgótáblára bukkantunk. Fiam és vizslám közelebből szemügyre óhajtották venni, így hát megálltunk. Elővettem táskámból elnyűtt térképet, azzal bajlódtam az út szélén, míg ők a táblában bók-lásztak. Továbbindultunk, — a térképet bevágtam a kocsiba, a táska minden irattal maradt a fűben.

Másnap kaptam egy furcsa táviratot. „Értesítem, hogy személyi iratait 21-én vagy 22-én Kisújszálláson a vasútállomás éttermében 11—13 óra között átveheti.” Aláírás — nincs.

MEGHÖKKENTEM. Miért éppen Kisújszálláson, miért a vasúti restiben? S miért éppen a megadott napokon, megadott időben? Ha valaki vesz magának annyi fáradságot, hogy táviratozik, egyszerűbben fel-adhatja a cuccot, postán, utánvéttel. Vagy leadja a leg-közlebbi rendőrségen.

A titok másnapra még rejtélyesebbé vált. Nincs oda-haza telefonom, szomszédom szőlt át este, hogy telefo-nált hozzá valaki Karcagról, okvetlenül menjek a meg-adott időpontban a kisújszállási restibe. A nevét nem mondta meg. S még aznap érkezett egy újabb távirat: „Ismételten értesítem, hogy személyi iratait és tárgyait 21-től 25-ig 11 és 12 óra között a kis-újszállási vasútállomás vendéglő éttermében szíves-kedjen átvenni.” Az aláírás ismét hiányzik, a távira-tot Karcagon adták fel.

Ez már úgy hangzott, mint egy krimi. Uramisten, milyen váltságdíjat követel majd az ismeretlen távira-tozó-telefonáló. Mitől vagyok én neki ennyire fontos?

AMIKOR A MEGADOTT időpontban beléptem a kisújszállási restibe, egy pillanatra összeszorult a gyomrom. Kutatva néztem körül. Pincérek, a pult mö-gött a kocsmáros, gyűrött asztalterítőkre könyöklő uta-sok. Ki hívott ide? Ekkor megszólalt mögöttem egy csendes férfihang.

— Jó napot kívánok.

Ott áll egy mosolygó, alacsony ember, kockás ingben. Vállán a táskám.

— Ezen a héten ebben az időpontban járok erre a tejskocsival s gondoltam, ha sürgősen kellenek a pa-pírjai, itt átadhatom...

BEMUTATKOZIK. Győrfi Sándor, karcagi gépkoc-sivezető. Én meg csak szegyenkezem magamban, mit fel nem tételeztem. Próbálom leültetni, kínálni, de csak öt perce van, megszavanyodik a tej és nem fogad el, csak egy kávét. Amikor nagy nehezen meg merem kér-dezni, hogy ha már ilyen szívességet tett nekem, nem tudnám-e valamivel megszolgálni, előbb hümmög, sza-badkozik. De a végén csak kiböki:

— Hát ha azt az egyet megtenné, hogy útbaigazít, hol vehetnék én a Trabantomba egy főtengelyt, mert kikopott a régi és itt mifelénk sehol nem kapok...

Te szentséges autókereskedelem, jó szocialista pótal-katrész-ellátás! Mit nem ér egy főtengely!

Kalmár György

A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: Bontásból származó Skoda 1000 MB-alkatrészeket Antal János (1126 Bp. Némethölgyi út 67.) — Wartburg 353-as felújított komplett motort, Kovács Vilmos (7400 Kaposvár, Gárdonyi u. 49.) — P. Fiat és Lada alkatrészeket, karosszéria-elemeket, Révész László (1041 Bp. Komjáth u. 144.) — NSU személygépkocsit, alkat-részként, Dani István (2851 Környe, Bem József u. 44.) — Fiat 128-as motoralkatrészeket és karosszéria-elemeket (ajtókat, szélvé-dőket, üléseket) Ficsor Flórián (5000 Szolnok, Harmat u. 13.) — 250 köbcentiméteres Jawa motorkerékpárt és 350 köbcentiméteres motorblokkot alkatrészként, Malicskó Ferenc (8127 Ába, Tánácsis út 26.) — 5 db Trabant belsőgumit, Nagy Imre (Bp. VIII., Népszín-ház u. 23.) — M21-es Volga gépkocsikhoz új alkatrészeket, Miholics László (1182 Budapest, Halomi u. 17.) — 3 éves sátorgarazst, Veres Vince (1154 Bp. Bánkút u. 53/b.) — 500-as Fiat futómű- és kor-mánymű-alkatrészeket. 500-as Trabantoz alkatrészeket Báthy Ist-ván (9022 Győr, Tanácsköztársaság u. 35.) — 1200-as Volkswagen alkatrészeket és üléseket, ajtókat, Berényi József (5100 Jászberény, Harangozó u. 2.) — MZ 125/1-es tip. motorkerékpárt, Mikolai Bé-la (1101 Bp. MÁV-telep 20/4.) — MZ 250 ETS zöld színű benzintar-tályt, Szalkai László (Cegléd, XI., Budai út Pf. 44.) — Trabant 601-hez, 2 db Taurus-köpenyt, 2 db román tömlőt, 2 db keréktárasát, valamint Garai-Zádor: Gépipari szakmunkások kézikönyvét, Su-rányi-Rózsa: Motor — moped — robogó című könyvét, Motoros vizsgaismeretek című könyvet. Ternaí Z.: A gépköcsi című köny-vét, Veres Ferenc (3200 Gyöngyös, Verseny u. 12/1.) — MZ 125 ES tip. motorkerékpárt, Hajnal Béla (2254 Szentmártonkóta, Bacsó B. út 5.) — Renault R4-est, Botlik Ferenc (5200 Törökszentmiklós, Már-tírok útja 11/A.) — 1500-as BMW-t üzemenkésen, bontásra is, Ka-csándi László (7722 Zengővárkony, Arany J. u. 40.) — 1101-es tip. Skoda 1954-es, veteránnak számított CX-es gépkocsit, Joó Ferenc (6635 Szegvár, Košuth u. 10.) — P-21-et olcsón, sok alkatrésszel, Balogh Barnabás (3999 Hollóháza, Dózsa Gy. u. 68.) — Az Autó-Motor 1971. évi hiányos, 1972—1976. évfolyam teljes példányait, Blas-kó Jenő (1111 Bp. Egy József u. 34.) — Az Autó-Motor 1973—1979. évi példányait, Kádár Emil, (4400 Nyíregyháza, Makarenkó u. 93.) — Zaporozsec 968-hoz új alkatrészeket, Kovács Csaba (9700 Szom-bathely, Paragvári u. 15. D. IV. 18.) — 850-es Fiat Limuzint rend-szám nélkül, egyben, vagy alkatrészenként, Pál László (Hódme-zővásárhely, Bálint u. 20.) — Simson 250-es motorkerékpárt és Pan-nónia P20—P21-es alkatrészeket, Láz Péter (1148 Bp. Jakab Károly u. 13.).

KERES: BMW Isetta 350 köbcentiméteres kisautót, valamint egy 350 köbcentiméteres Velorexet, Gáthy Kálmán (4800 Vásárosnamény, Árpád út 2.) — 408-as Moszkvics-hoz sebességváltót és kardánten-gelyt, Csanyik László (6445 Borota, 1.22.) — 2 db Pneumant-kö-penyt, eredeti NDK-t (tömlő nélküli kivittelt), 2 db NDK felnit Ve-res Ferenc (3200 Gyöngyös, Verseny u. 12/1.) — 500-as Fiat prospek-tust, szerelési-javítási könyvet, Báthy István (9022 Győr, Tanács-köztársaság u. 35.) — 1500-as P. Fiat kormányrúdhöz 2 db csap-ágyat, Jurecskó Józsefné (Eger, Olasz u. 29.) — Veterán motort, pl. BSA, NSU, INDIAN, JAP, IJS NORTON, PUCH, BMW, Bódi Tamás (5200 Törökszentmiklós, Petőfi út 38.) — Lada jobb és bal oldali ajtót, újat, Mirák István (Bp. XVII., VI. u. 5.) — R69-es 600-as BMW szóló differenciál fogaskerekeket, esetleg oldalkocsi-sért cserébe, valamint eredeti kilométerórát, Laczkó József (7173 Zomba-Paradicsompuszta) — Trabanthoz 5 db Barum 145 SR 13-as, 70 százalékos állapotú radiálgumit felmivel együtt, Hergár Emil (1115 Bp., Sárboárdi út 19. 664-322 tel.) — NSU 1000-hez első sár-védőt, hátsó irányjelzőt, Gál István (Gödöllő, Rét u. 13.) — 1920—30 évjáratú veteránautót, Zagyvai László (Gyöngyös, Pf. 45/k, 3201) — Fiat 850-Limuzin jobb és bal oldali első sárvedőt, Csik Csaba (5200 Törökszentmiklós, Petőfi S. út 39/B.) — Simson S50N típu-sú segéd-motorkerékpárt, Búzás László (2632 Letkés, Kossuth u. 25.) — Ford Escort 69-es kocsihoz hátsó fékmunkahengert, Bacsó Jó-zsef (5643 Bémgyer, Békési u. 11.) — Lejárt műszakival vagy rendszám nélküli Steyr Puch 650 TR-t vagy 500 S kiskocsit, Győ-ri Imre (5465 Cserkeszőlő, Kossuth u. 1.).

Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió „CSÚCS-FORGALOM”, 1800 Budapest, Bródy Sándor u. 5—7. Telefonszolgá-latunk a műsor ideje alatt: 343-732.

Helló,

Mr.

Haugland!

A Skoda gyár első számú versenyzője, aki a sajátjánál erősebb autók vezetőit győzi le

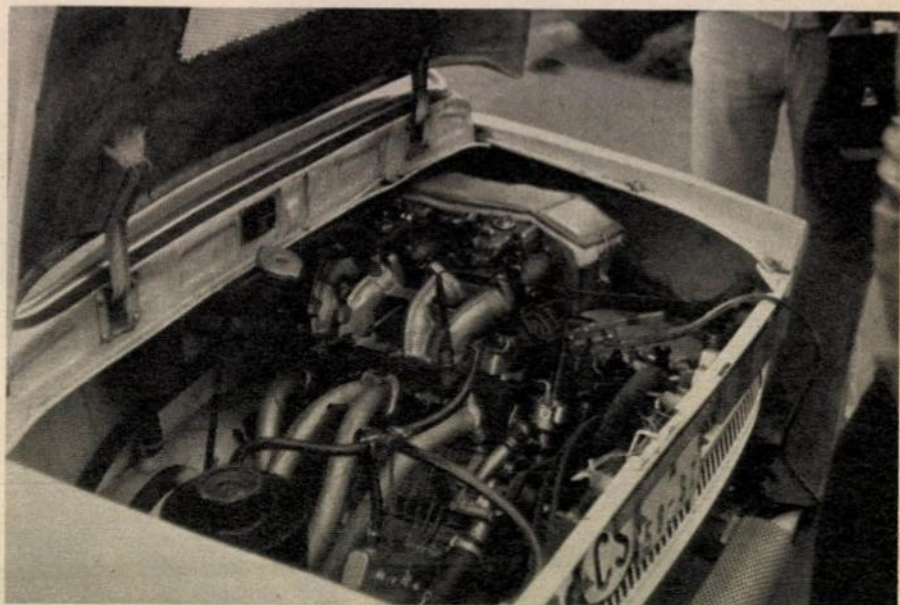


Íme, a Skoda 130 RS, az erőmű
(A szerző felv.)

Elégé illetlenül, este tíz órakor kopogunk be Mladá Boleslavban szállodai szobájába, ahol vérbeli ralihangulat uralkodott: itinerék, térképek és vázlatok szanaszét szórva. Némi „rendrakás” után helyet kínált, mi pedig igértük, rövidek leszünk.

— Nem, nem zavarnak — kezdte a barátságos John Haugland —, csak tudja, verseny előtt mindig nagy a felfordulás... Szóval, a norvégiai Finstadbru kisvárosban élek, és ottani Skoda lerakathoz dolgozom. Nős vagyok, két fiam van; az egyik 6, a másik 10 éves. Valójában a versenyzés a munkám, és tuningolok Skodákat is. Hogy van-e más hobbim? No, only cars! Vagyis csak az autók. A ralizás számomra nem üzlet, de pénzembe sem kerül. Sponzorunk, a Motokov cég adja az autót és fedez mindent. Otthon a Dealer Skoda Team, illetve itt az AZNP Mladá Boleslav színeiben indulunk. 18 évesen ültem versenyautóba, s mivel Norvégiában nincs rali, öt évig körversenyeztem. 1971 óta versenyzek a gyárnak: előbb a 120-as Skodával, majd a korszerűbb 130 RS-sel indultam svéd, finn, angol, dán, német és görög raliversenyeken, ahol az 5—10. helyeken végeztem. Győzelmeim a csehszlovák viadalokon születtek.

Milyen a Skodám? Nos, nem sokkal jobb, mint a többi gyári gép: a 130 RS-ek alapmotorja 1300 cm³-es, amelyet két duplatorkú, 45-ös Weber



porlasztó táplál, és így 124 lóerős. Kocsinkban most egy élesebb, 155 pascis motor dolgozik: tudja, kemények az ellenfelek autói... Négy sebességgel gazdálkodhatok, és egy 30%-os sperdifi segít, ami azonban nem mindenhol előny: a Skoda nem szereti a hajtűkanyarokat és a hosszú egyeneseket. A kanyargós, technikás pályákat kedvelem, ahol a kormányforgatás dönt. Két éve ül mellettem a

svéd Jan Olof Bohlin, aki kitűnő navigátor, jó barát. Ő 32, én 33 éves vagyok. Azt kérde, meddig csináljuk? Amíg eredményesek leszünk.

Igen, ismerem Ferjancz Attilát, kemény ellenfél! A 71-es Tour d'Europe alkalmával jártam Magyarországon, szívesen eljönnek még egyszer.

Good night! Reggel találkozunk, akkor lefényképezhet.

Fekete Kálmán

KARTOSAINK REMEKELTEK

A rigai technikai sportkombinátban rendezték meg a Gokart BBK idei harmadik fordulóját. Az esős időjárás ellenére közel 10 ezer néző volt kíváncsi hét ország legjobb kartosainak összecsapására és mint a verseny végén felcsattanó taps is jelezte: nem csalódtak.

Az újjászervezett magyar gárda az aránylag esélytelenek nyugalmaival készülődött a versenyre és még a mért edzés után sem lehetett arra gondolni, hogy különösebb meglepetést okoz. A versenyen azonban egymást segítve, okos taktikával — nem utolsósorban a vizes és száraz gumik kellő időben elvégzett cseréjével — jó küz-

dőszellemről téve tanúbizonyságot futamról futamra javítottak időeredményeiken.

A két nagy rivális: a szovjet és csehszlovák csapat küzdelméből a csehszlovákok kerültek ki győztesen, minimális fölényrel.

A 42 fős mezőny egyéni győztese a csehszlovák Milan Simák lett, Sebestyén a 12., Nagy István 13., Scheffer Gábor 14., Borbély a 15. és Szabó Károly a 20. helyen végzett.

Csapatverseny: 1. CS 54, 2. SU 64, 3. H 132, 4. PL 144, 5. NDK 193, 6. BG 227 és 7. R 258 pont. **Dvorszky Nándor**

Minden együtt



Na jó, elhagyjuk a bevezetést, amely amúgy is a Távol-Kelet motorkerékpár-iparának dicséretét zengené (anélkül, hogy elvesztenénk tárgyilagosságunkat). Szóval, adva van a Yamaháék legifjabb **négyhengerese**, az „XJ 650” nevű, amelyet hosszabb utazásokra terveztek. Fotel nyújtotta kényelem (760 mm nyeregmagasság), rugalmas, viszonylag szelíd motor, ötfokozatú váltó, az utat jól fekvő dupla bölcsováz, kar-

dánhajtás, előfeszíteses hátsóteleszkópok (5 állású), feltöltve 231 kg, ebből 111 kg jut előre. És a 653 cm³-es OHV motor teljesítménye 9,2 sűrítésnél, 9400 fordulaton 52 kW (71 LE), illetve 7200 főtengelyfordulaton 57 Nm (5,8 mkp) a nyomatéka. A fogyasztása, illetve a végsebessége pedig 7–7,8 liter, illetve 180 km/h – egy személlyel.

Megszűnik

az MV?

Ugye, Ön, kedves Olvasó, tudja jól, hogy miféle vesztesége lenne a motorkerékpár-történelemnek, ha valóban igaz lenne a hír; miszerint az iráni események miatt (?) megszűné az olasz Meccanica Vergherra gyár, amelyet mi motorosok elsősorban 38 (!) világbajnoki aranyérmén, jobban mondva Giacomo Agostoni, az „örökös világbajnok” sikerei révén ismertünk, és szerettünk meg.

Mint ismeretes, az MV elsősorban forgószárnyú repülőgépeket gyárt, a motorkerékpárt a gyár egyik, azóta már elhunyt igazgatójának (illetve társtulajdonosának) hobbijából készítettek. Most, az egykori kis versenyüzemben — megrendelésre — MV motorkerékpárokat állítanak elő. Miután a motorkerékpár-ínyencek — szerte a világon — szívesen vásárolják ezeket a négyhengereseket, a kis üzem vezetője, az egykor verhetetlen MV—Agusták konstruktőre, az üzem irányítója, Arturo Magni közölte, hogy megrendelésre, a vázszerkezetbe nemcsak lánc- vagy kardánmeghajtásos saját motort, hanem a négyhengeres Honda-motorokat is be tudnak építeni.



Hőmérő a bordák között



Szegeden bukkantunk erre a „hőmérőzött” Simsonra. A megoldás egyszerűsége annyira megtetszett, hogy nyomban lefényképeztük. Az eredetileg hűtőviz-hőmérő patrona a hűtőbordák közé szorítva kelti életre a — szebben is kialakítható — műszerfalba épített műszert.



Átalakítás legálisan

Barkácsoló kedvű motorosaink gyakran kérdezik tőlünk, hogy az átalakított motorkerékpárok forgalomba helyezésének melyek a feltételei. Milyen mélységig szabad változtatásokba bocsátkozni úgy, hogy a KPM Autófelügyelet jóváhagyja, és hivatalosan is elfogadja azokat.

Olvasóink kérdéseit a KPM Autófelügyelethez továbbítottuk, és a kapott választ ezúttal közöljük.

*

„A közúti járművek műszaki megvizsgálásáról szóló 8/1977. (XII. 20.) KPM számú rendelet alkalmazásában jármű átalakítása: a jármű olyan megváltoztatása, amely a típusbizonyítványban (összeépítési engedélyben) meghatározott bármely adat módosulását eredményezi. A típusbizonyítványban meghatározott adatok között a módosítani kívánt fékrendszer, futómű- és motorteljesítmény mindegyike szerepel, így kimeríti a járműátalakítás fogalmát.

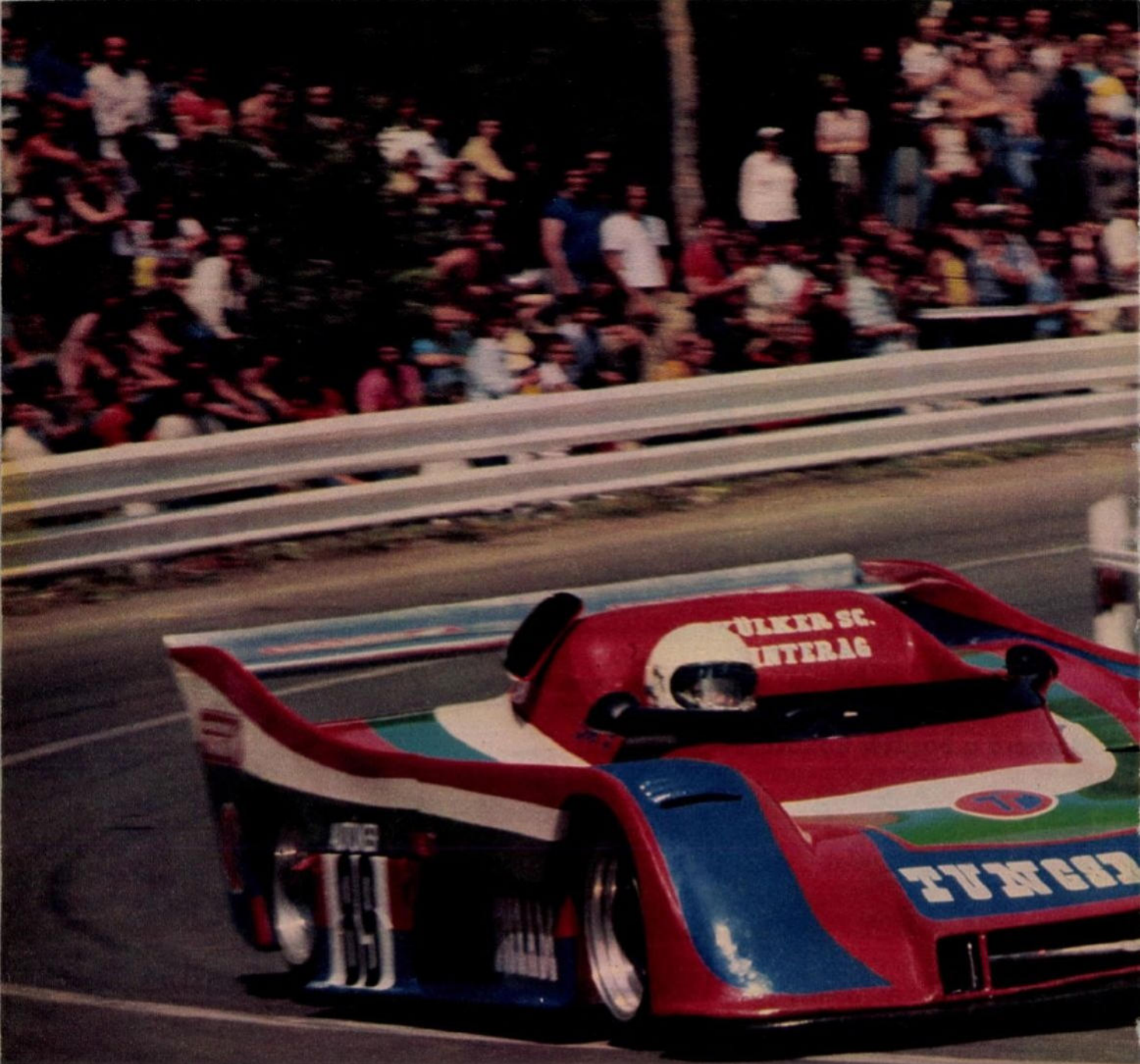
Járműátalakítás, a már említett rendelet szerint előzetes engedélyköteles, amelyet kérelem alapján a lakóhely szerint illetékes Autófelügyelet ad ki. A kérelemhez csatolni kell az elbíráláshoz szükséges műszaki dokumentációt. Az átalakítással megváltozó műszaki adatokat ellenőrző számítással kell igazolni, a szerkezeti módosításokról pedig mérhelyes rajzokat kell készíteni.

A műszaki dokumentáció alapján döntünk az átalakítás engedélyezéséről.

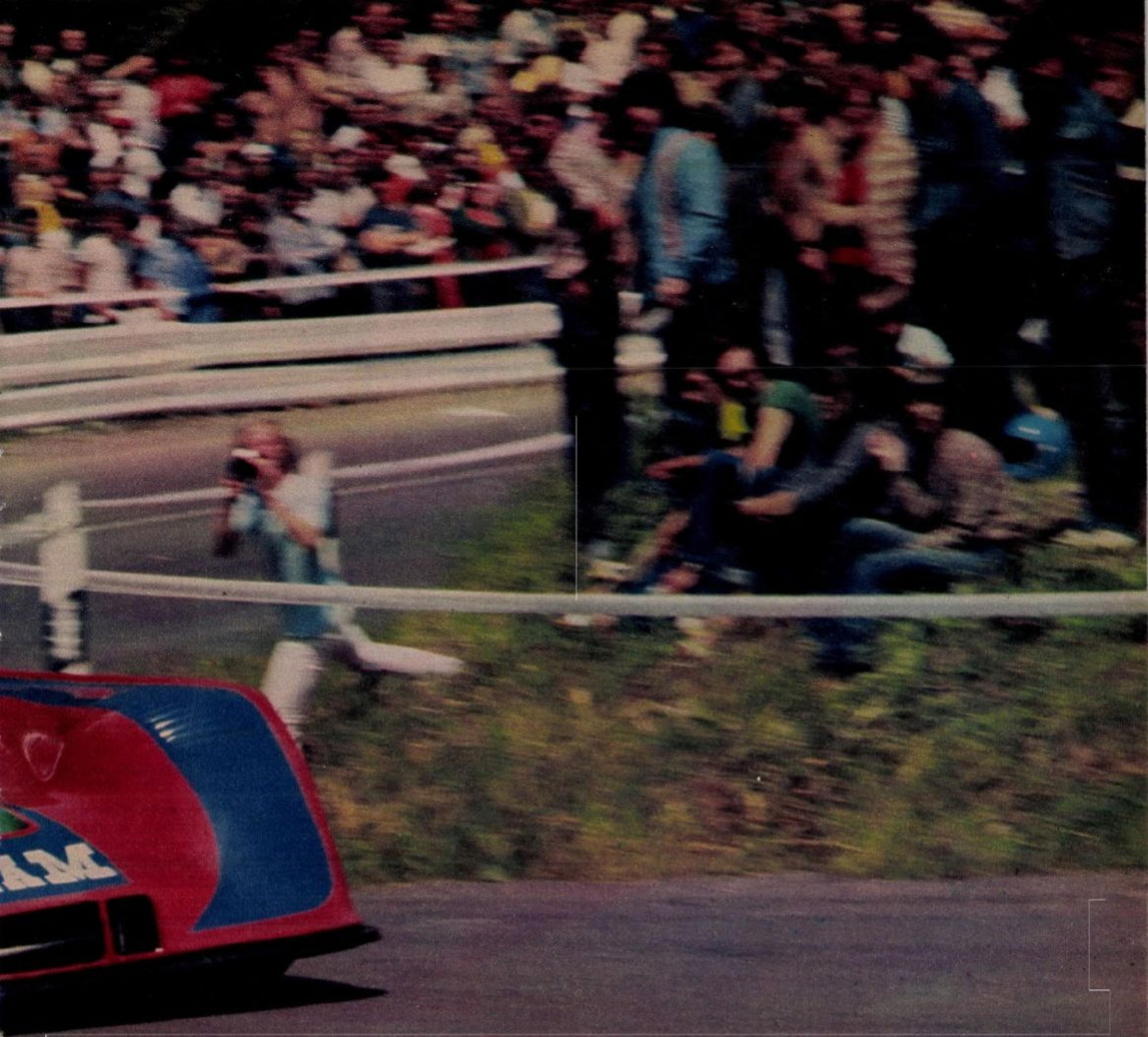
Az átalakítás engedélyezési díja: motorkerékpár esetében 1000 Ft, amelyet az Autófelügyelet költségvetési folyószámlájára kell befizetni.

Átalakított motorkerékpárral közúti forgalomban csak akkor szabad részt venni, ha az a forgalomba helyezés előtti hatósági, műszaki vizsgán alkalmas minősítést nyert.

Babos Ferenc
főosztályvezető



...mint a fény



A közönség nagyon szurkolt neki. Jól emlékszünk, mikor még privat rendszámú BMW-jével fogadta el az akkori spéci autók kihívását. Hegyen raliban is rajthoz állt. Eredményesen. Aztán, amikor megkapta a BMW Tojt, és a 300 lóerős autók egyik napról a másikra „divatba jöttek”, sokan szkeptikusan nyilatkoztak képességeiről. Akadt olyan versenyzőtársa, aki a rádió nyilvánossága előtt kijelentette, hogy bármikor másodpercekkel megveri.

Nem múlt el egy év és a Külker SK kiválósága: Tóth János — mert róla van szó — valamennyi hegyi pályánkon (mind a kettőn) magyar csúcot futott.



● Az MZ forgattyúházon CZ-henger ül, ez a házítás jónak mondható

● És ez sem ritkaság, alkalma-
lag a 250-es CZ crossmotor is indul a salakpályaversenyen

Két- üteműek a salakon



Akinek csak egy cseppnyi kapcsolata is van a vaspapucosok sportjához, az bizonyára felkapja a fejét a fenti címre: hogy kerül a csizma az asztalra, azaz szelep nélküli motor a salakpályára?

Erről tudósít az NDK-beli munkatársunk, **Peter Witt** gépészmérnök.

— A salakpályára a hagyományos négyütemű motorok valók, ám a kétüteműek emancipációjának sorozatába beleillik ez az újabb változás is, így már néhány európai országban a vaspapucosok is a kétütemű újoncokkal próbálkoznak (és nem is ritkán legyőzik a négyüteműt vezető sporttársakat).

Az NDK-ban már évek óta használják a kétüteműeket a 250-es géposztályban mind salakpályán, mind sívesen és tegyük hozzá, többnyire sikerrel. Erőforrásul „fésült” CZ crossmotorokat alkalmaznak, valamint metanol „ívő” MZ-blokkokat.

Mindaddig az általános ismert dugattyúvezérlési módosítással kísérleteztek a lóerőadáscsökkentés, ugyanis a fém- vagy műanyag membrán beépítése, illetve a forgótárcsa nem hozott eredményt a kétüteműekkel kísérletezőknek. Az ily módon elért 30–35 lóerőt (22–26 kW) úgy 7–8000 percméretű fordulaton mérték, és valljuk be, ezek nem nevezhetők szenzációs teljesítményeknek. Ám a salakversenyen a motor forgatónyomatéka megelőzi a motor teljesítményét — ugyanúgy, mint a négyüteműeknél.

Nálunk, az NDK-ban az ifjúsági csoportban (18 éves korig) a 150 cm³-es kategóriában az akkugyújtást kedvelik, míg a 250-eseknél — többségben — a mágnes termeli az éltető szikrát. (Mondanom sem kell, hogy az ifik főleg az MZ motorokat kedvelik.)

A kipufogórendszer kialakítása okoz gondot a motorszerkesztőknek,

az előírás ugyanis szigorúan 110 dBA hangerőt engedélyez és ez megköti a motorbűvölők kezét. A motorok belső hűtését és termikus problémáit kedvezően befolyásolja a kis tartályból lefolyó metanol. (Ezt a tüzelőanyagot jól ismerik a motorcsónakversenyzők.)

A szóban forgó 250-esek sűrítési aránya 11 és 12,5:1 között mozog és a porlasztó torokmérete 32–36 mm értékű lehet; mindehhez még a tüzelőanyag keverési arányát is tudni kell, ez pedig 1:20. Az ilyen „brodszeid”-motorokat általában az ADMV (az NDK autó-motorsport csúcsszerve) klubműhelyeiben készítik, az MZ gyár nem foglalkozik ezzel. Nagyjából ez vonatkozik a vázszerkezetre és a futóműre is, amelyek a hagyományos méretekre támaszkodnak, és a FIM előírásokról az elől 23, hátul 19 hüvelykes kerékméretet vették át.

Rajta, öregek, nagymamák!

Hát, megpróbáljuk. Ha már az AM veterántalálkozóknak ilyen nagy sikerük van, és mi is kiélhetjük abbéli örömeinket, hogy ismét reflektorfénybe állíthatjuk sporttörténelmünk még élő, és (emlékeztetően) elhunyt dicső tanúit.

Megpróbáljuk megvalósítani Varga Lajos nagykanizsai olvasónk javaslatát, mert az ötlet tőle, a 74 éves géplakatosától — és itt az sem lényegtelen, hogy egy 1922-es BSA Colonial tulajdonosától — ered.

Idézzük felhívását: „Szeretném, ha Önök — bevonva az autós, motoros társadalmat — megállapítanák, melyik az ország legöregebb olyan járműve, amely érvényes rendszámmal, forgalmi engedéllyel, jelenleg is érvényes műszaki vizsgával rendelkezik, és közlekedik. Meg azt is szeretném tudni, hogy kinek van országunkban a legrégebb, és orvosilag ma is érvényes gépjárművezetői jogosítványa.”

A magunk részéről csak annyival egészítenénk ki, hogy játszunk egyfajta „aki büjt, aki nem, megyek!”-et. Tehát, mi az itt közölt határideig várjuk a jelentkezéseket, és az időben beérkező pályázatoknak megfelelően hirdetünk (díj nélküli) erkölcsi győztest. A „későn érkezőket” kíméletlenül diszkvalifikáljuk.

A beküldési határidő: 1980. október 15.



Egy motorkerékpár — nem véletlenül éppen a pályázatot alapító Varga Lajosé —, amelyik kielégíti a feltételeket. A kép egy filmforgatáson készült. A motoros Halász Jutka, a pótülés mögött Garas Dezső

Kell-e bizonygatni a magyar motorosnak, hogy mekkora a Jawa becsülete? Aligha, mert még az is tudja, akinek még nem volt –, de hallotta barátától, rokontól –, hogy a csehszlovák barátaink motorkerékpárjai megbízhatóak, kitartóak... (Bár lehetne mindet kapni a szaküzletekben!)

Mintegy három évtizeddel ezelőtt jelentek meg a kéthengeres, 350-es Jawa-k, és azóta is – világszerte – sikerük van (közel negyven országban árusítják őket).

A 634 típusjelű is hagyományörző és hosszú életű, amihez a maximálisan 5250-et forduló főtengely is hozzájárul. Ennek, és a 635-ösnek több elektromos ellenőrzőlámpája közli a motorossal, hogy rendben dolgozik a „villanygyár”, az irányjelző, a fényszórókapcsoló, a sebváltó (azaz az üresjáratjelző). És mindez a fényszóró két oldalán kapott helyet, mint a gyújtáskapcsoló.

Nem tartozik a ritkaságok közé a még ma is hűségesen szolgáló húszéves Jawa, és bizonyosra vehető, hogy ezek a hagyományokat őrző Jawa-k az ezredfordulón is derekasan végzik majd munkájukat.



HAGYOMÁNYŐRZŐ

AUTÓSOK, FIGYELEM!

Várjuk Önöket szaküzleteinkben!

Abronsok és tömlők
Budapest VI., Nagymező u. 25.
Telefon 118-095

Ékszíjak és abroncsok,
autóüléshuzatok, párnák,
autószőnyegek.
Budapest VI., Nagymező u. 21.
Telefon 318-172

Ékszíjak
Budapest VIII., Baross u. 41.
Telefon: 337-305

Autóüléshuzatok, fejtámlák,
gumiszőnyegek, campingcikkek.
Budapest VIII., József krt. 33.
Telefon: 341-329

Műszaki gumiárúk, ékszíjak
és hajtószíjak, munkavédelmi
cikkek, eszsolóárúk.
Budapest VI., Dessewffy u. 18-20.
Telefon: 126-005

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



Gépkocsik alvázvédelme

A gépkocsik alváza a rendeltetésszerű használat közben, de különösen téli üzemelés alatt, igen erős korróziós igénybevételnek van kitéve. A nedvesség és a felcsapódó víz mellett az apró kaviesszemcsék és a homok eróziós hatása is károsítja az alvázat. Külön kell beszélni a téli sózott utak rendkívül agresszív korróziós támadásáról. Az utak csúszásmentesítésére használt sózott homok nátriumklorid-tartalma lyuk-korróziót okoz, ami abban jelentkezik, hogy az aránylag kis átmérőjű, de mély bemarkódások rövid idő alatt teljesen átlyukasztják a fenéklemezt.

Mivel az autógyárak kifejezett alvázvédő bevonóanyagokkal nem látják el a gépkocsikat, aki csak teheti, minél előbb gondoskodjon gépkocsijának alvázvédelméről. Ehhez szeretnénk segítséget nyújtani, amikor ismertetjük a BUDALAKK Festék- és Műgyantagyár azon termékeit, melyeket alvázvédelemre igen jó eredménnyel fel lehet használni.

Alapvető követelmény, hogy bármilyen alvázvédő anyagot akarunk alkalmazni, a felületnek lehetőleg oxidmentesnek, zsír- és olajmentesnek, valamint száraznak kell lennie.

KATEPOX

Kátrány-epoxi műgyanta alapú, kétkomponenses bevonóanyag. Bevonata nagymértékben elasztikus, de emellett megfelelő keménységgel rendelkezik, fokozott mechanikai és kémiai igénybevételnek is ellenáll. A bevonat még benzín- és egyéb ásványolaj-származékok, sók és sóoldatok behatásaival szemben is kiváló. A használatára vonatkozóan a következőket kell tudni:

Az „A” komponenszt a „B” komponenssel 1:1 arányban össze kell keverni olyan mennyiségben, mely 3-4 órán belül felhasználásra kerül. Az első réteget kb. 30-33%-ban, a második réteget kb. 15-20%-ban, a harmadik réteget kb. 5-10%-ban kell KATEPOX hígítóval hígítani, ecsettel történő felhordáskor.

Az egyes rétegek felhordása közti, a hőmérséklettől függően 24-28 óra száradási időt kell biztosítani. Az így elkészített bevonat rétegvastagsága eléri min. a 200 mikrométert, amely biztosítja az alváz tartós védelmét.

UREKORR

Egykomponensű, a levegő nedvességtartalmának hatására térhálósodó poliuretán kötőanyagú termék. Felhordása ecsettel vagy szórópisztollyal történhet, hígítani nem szükséges. A három rétegben kialakított bevonat rugalmas, víz-, benzín- és ásványolajálló, mechanikai és vegyszeres igénybevételnek jól ellenáll. A felhordott termék fényes, egyenletes bevonatot képez. Az egymást követő rétegek felhordása kb. 4-6 óra elteltével történhet.

A szakszerűen kialakított bevonat hosszú időre biztosítja a gépkocsik alvázvédelmét.

Az anyagok használatára vonatkozóan további részletes felvilágosítást ad a

BUDALAKK Festék- és Műgyantagyár
Műszaki Vevőszolgálat
1055 Budapest Balassi Bálint u. 7.
telefon: 110-657, 314-579. telex: 22-5667.



Mi lett vele?



Binéth István

— Tulajdonképpen egy vízipólós barátomnak köszönhettem, hogy versenyző lettem. Már egyéves volt a jogsim, bár motorom nem volt, de mert autószerelést tanultam, kellett a mesterségemhez, ezért szereztem. Egyszer olvastam, hogy háztömb körüli verseny lesz a Szabadság téren. Ennek a barátomnak volt egy Csepel 125-öse, ezt kértem kölcsön, és azon a tavaszi vasárnapon rajthoz álltam. Hogy volt, hogy nem

volt, azt már nem tudom, de mind a három futamot megnyertem. Hát ez volt a kezdet 1947-ben. Szóval, odajött hozzám egy fiatalember, és felajánlott egy motort azzal, hogy versenyezzek a Taxi színeiben. (A fiatalember Hallai Gyuszi, a taxisok szakosztályvezetője volt.) Így is lett, de nemcsak sportolója, hanem dolgozója is lettem — 15 éven át — a Taxi Vállalatnak. Sokat köszönhetek Berci bácsinak (ez pedig dr. Zsótér Bertalan volt), a nagy motorbűvölőnek, mert az általa tuningolt Csepellel lettem bajnok. Az ötvenes évek elején áthívtak a Dózsába, ahol több lehetőséget kaptam a versenyzéshez. A Csepelen kívül indultam a 250-es géposztályban egy NSU-val, és volt még egy 350-es Jawám is. Itt Törő Pista volt az aranykezű lőerőgyárosom. Jöttek is a bajnokságok, merthogy akkor az országos bajnokságok mellett létezett még az úgynevezett Budapest-bajnokság is.

Egy biztos, az én Csepel-em csodamotor volt. Miután a Honvédhoz kerültem, azzal a Csepellel nyerte a Dózsában a bajnokságait Gondos Aran-

ka, aztán pedig a Geszler Gyuri. Közben érdemes, valamint kiváló sportoló kitüntetést kaptam, de a termelés területén sem maradtam le, bizonyosság erre a kiváló dolgozó kitüntetés, amit ötször nyertem el.

A HSE-ben szereztem az utolsó bajnokságomat a 350-es Jawával. Mikor is? 1963-ban. Persze közben indultam külföldön is, elég jó eredményekkel. A következő évben átültem egy kisautóba, egy Puchba, és két évig, amíg támogatott a gyár, ezzel a kis pokolgéppel versenyeztem. Az EB-futamnak számító népligeti háromórás versenyen úgy kunkorodtam a pukkanccsal, mint egy motorral, azaz két keréken. Amikor már-már feldőlünk volna, kinyúltam az ablakon, hogy visszalököm a Puchot, persze ez nem sikerült, viszont három helyen eltört a karom.

Egy bizonyos, szakmailag mindent a sportnak köszönhetek, ugyanis ebben a versenységben a technika dominál, és így nagyon sokat tanultam — műszaki vonalon.

Az egykori Motorkerékpárjavító Szövetkezetnél (ma a



Hungaroszerviz) művezető lettem 1964-ben, majd amikor ott megalakult az Opel-Ford márkaszerviz, annak vezetését vettem át. Hat évvel ezelőtt a Budaörsi Autószerviz alapjainak lerakásánál magam is tevékenykedtem, és a ma tízmillió forintot forgalmazó üzemet vezetem. Ehhez még csak annyit, hogy tavaly megkaptam a Kiváló Munkáért kitüntetést.

Hogy mire vagyok büszke? A fiamra, akinek igen fejlett a vele született sportérzéke, aminek persze örülök, de azt szeretném, ha nála a sport csupán testedzés lenne a — munka mellett.

— ergyé —

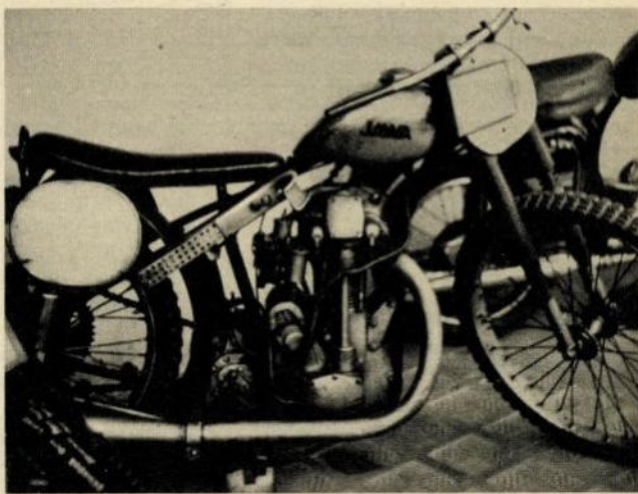
A MI KIS MÚZEUMUNK:

Jawa-speciál

Több mint ritkaság, hiszen csak egyetlen példányban létezik, mégpedig a prágai Műszaki Múzeumban ez a salakpálya-versenymotor. Aki jobban szemrevételezi a képét, látja a nyereg orra alatti lemezből készült „kampót”, amelybe a jobb combját akasztotta a versenyző, illetve ezzel kötötte össze a testét a motorral. Brrr... (Változnak az idők, változnak a brodszeidelős — a salakversenyzés — módjai.)

Az 500 cm³-es, felülfekvő vezérműtengelyes Jawa motor, percenként 5000 fordulatszámon mintegy 35–40 lóerőt továbbított a kétfokozatú váltón át a 20 hüvelykes hátsó kerékhez.

Ez a Jawát többek között kipróbálta, vagy ahogy most mondják, tesztelte Zamecnik Tivadar, az akkori idők „örökös” bajnoka. Hogy mikor is volt az akkori idők? Úgy a negyvenes évek vége felé. Es miért nem került sorozatgyártásra ez a modell? Amint Zamecnik Tivadar elmondta, a motor szelepei rendszeresen beégtek.



SACHSENRING

A nagy verseny az idén már megszokott, nagyon rossz időjárás mellett zajlott, de ez nem zavarta a 120 ezer nézőt és a versenyzőket.

Természetesnek hatott, hogy Drapál János a 125-ös és 250-es kategóriában kiemelkedett a mezőnyből, motorjai és tudása ezt egyértelműen meghatározták. A többi magyarnak, főleg a 125-ben, csak az esőben lehetett bízni. A 250-es Yamaháinkkal az edzésidők alapján kevesebb gond volt, hiszen a versenyen az első sorból öt magyar indulhatott.

A 125-ös kategória versenyére szemerkélő esőben került sor. Drapál már az első körben másodperccel vezetett a Morbidellivel. A dobogó többi helyéért viszont a 10 körön keresztül egy 5 tagú boly küzdött, köztük Juhász Károly is, aki a 4. helyet csípte el.

A 250-esek futamára elállt az eső, és ezt csak Vlaszaty János sajnálta, aki az edzésen biztonságosan hajtott a vizes pályán. Így nem sokat remélhetett, mert alkatrészhány miatt motorjának jártányi ereje is alig volt már. A Honvédosokat egyébként is nagyon sújtotta a későn érkező alkatrészek hiánya, Hársfai és Hegedűs emiatt nem is tudott indulni a versenyen.

Drapált a csehszlovák Staša követte, nyomában egy négyes bollyal, közöttük Juhással. Rendekkel, Juhossal és Wenderrel (NDK). Juhász Karcsi épp elvenni készült Stasától a 2. helyet, amikor egy szerencsés kimenetelű hátsó gumisérülés a verseny feladására kényszerítette. Rendek, és a sérüléséből még fel sem épült Juhos a leintésig küzdött a harmadik helyért, amely végül is 3 tizedmásodperc előnnyel az idén megtájtosodott Rendek Róbertté lett.

Az edzés után csapatunk koszorút helyezett el a tragikus körülmények között, tavaly itt elhunyt Gunyits Ottó emlékére.

Stampay István

Eredmény: 125 cm³ (10 kör = 86,180 km): 1. Drapál. (Morbidelli) — 2. Meyer — 3. Rentsch — 4. Juhász — 5. Poppitz — 6. Rösch. mind DDR — 7. Szabó. mind MZ RE... 16. Tóth. (Yamaha). 250 cm³ (11 kör = 94,798 km): 1. Drapál (Yamaha) — 2. Staša. CS (Jawa) — 3. Rendek (Yamaha) — 4. Juhos (Yamaha) — 5. Wender. DDR (MZ—HB) — 6. Széll — 7. Vlaszaty — 8. Szabó (mind Yamaha).

Kevés induló, jó verseny

A „minisek” kupasorozatának III. fordulóját a BHSE a Váci úti SZOT-székház nagy parkolójában rendezte. Az új „pálya” vonalvezetése jobban megfelelt a verseny szalomszerű jellegének, a depó és a nézők elhelyezése is ideális volt.

Az „A” kategóriában nem volt kiemelkedő versenyző, a három futam során öten gyűrték egymást a dobogós helyezésekért, az utolsó leintésig bizonytalan volt, ki nyeri a versenyt. Nem így történt a „B”-ben, mert ott Csizmadia Tibi motorja nagyon jó napot fogott ki, neki csak a már megszokott egyenletes motorozási stílusát kellett hozzáadni és simán nyerte mindhárom futamát.

Már hagyománynak számít, hogy az „A” és „B” kategória futamai után az első 10—10 helyezettnek összevont futamot rendeznek, és ez az „összemérés” sokáig emlékezetes marad.

Eredmények, A. kategória: (3×15 kör, 13 ind.): 1. Sárkány István, (BHSE) — 2. Pócsi M., BHSE — 3. Neuser L., R. Spartacus — 4. Czapkó J., BHSE — 5. Sinkó Gy., R. Spartacus — 6. Kukkel L., Mátra M. K. — **B. kategória:** (3×15 kör, 25 ind.): — 1. Csizmadia Tibor, BHSE, — 2. Pálfi A., e. k. — 3. Lovasi I., BHSE — 4. Kugler V., D. Ep. — 5. Kőröci F., R. Spartacus — 6. Kollár M., e. k. — **Összevont futam,** (20 kör, 20 ind.): — 1. Pócsi Miklós, BHSE — 2. Csizmadia T., BHSE — 3. Sümegi L., ZM — 4. Neuser L., R. Spartacus — 5. Sárkány I., BHSE — 6. Pálfi A., e. k.



Indul a „B” osztály. Szlávi (13), Csizmadia (2), Kollár (3), Nevezi (23), Lovasi (70), Balogh (1)

(Vojáki Nagy Gy. felv.)

Mini-cross Abonyban

Jó rendezés, kevés néző jellemezte az Abonyi Mechanikai Művek SK cross bajnoki, illetve mini-cross MAMSZ Kupa futamát.

Sajnálatos viszont, hogy a kezdő kategóriák (50 „C”) tömegsport jellegét nem méltányolják a rendezők, és nem adnak módot az oda igyekvő kezdő sportolók helyszínen való nevezésére.

Az „A” kategóriában a 125 cm³-es MZ—P20 ötvözetű, saját gyártmányú motorjával még mindig a veteránnak számító abonyi Szabó József a legjobb. Az edző szemének jó volt látni Egedi László és az őt követő Nemes Tibor technikás, célratörő motorozását.

A „B” kategóriás minőségi utánpótlás biztosítása kétséges ugyan, de 70—80-as létszámával így is tömegsport a javából.

K. GY.

Eredmények, 50 cm³: 1. Fehér Géza, Soroksári VOSE (Puch) — 2. Hardi P., Kecskemét (Sachs) — 3. Dömötör L., Abony (Zündapp). — 125 cm³ „C”: 1. Ivánffy Barnabás, Tápióticske — 2. Sajti I. — 3. Sajti S., mind VOSE (mind MZ). — 125 cm³ „B”: 1. Finster Zoltán Cegléd — 2. Kulcsár L., Tápióticske — 3. Burján E., Monor, (mind MZ). — 125 cm³ „A”: 1. Szabó József, MZ—P20 — 2. Egedi L. mind Abony — 3. Nemes T., Tápióticske (mind MZ).

Patrick Depailler

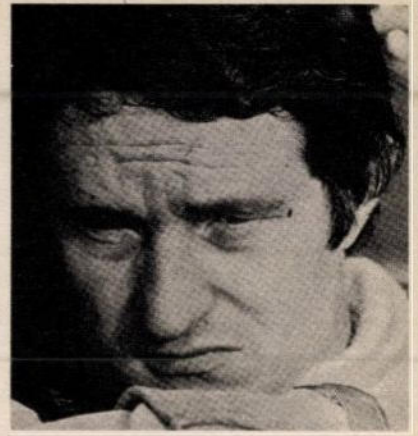
Pontosan egy héttel 36. születésnapja előtt, augusztus 2-án lelte oktan halálát a Hockenheim versenypályán. Ott próbálta ki Alfa Romeo F-1 kocsiját, illetve itt készült fel a kis termetű Depailler az NSZK Nagydíjra.

P. D. nem volt a Sors kegyeltje, idén tavasszal súlyos sportbaleset érte: egy ravasz forgószél a sziklafalhoz csapta a sárkányrepülő Patrickot. Így történhetett, hogy ebben a versenyidényben egy pontot sem szerzett az F-1-es csatákban.

Az egyik életrajzában ez olvasható: bűnösen sokat cigarettázik, ideges alkatú, és nem jeleskedik testi kondíciójával.

P. D. nevéhez fűződik a „százlábú”, azaz az elől négykerékű Tyrrell kipróbálása – 1975-ben. Akkor lelkes apostola volt ennek a megoldásnak.

Az Alfa Romeo elromlott kormányműve miatt a kocsik lekerült a pályáról, és az ütközés nyomán Franciaország sokszoros autóbajnoka (F-2, F-3), a versenyág megbecsült harcosa elhunyt.



Taurus ismét, most BBK premierrel

FERJÁNCZÉK ÉS BLAHNÁÉK

Most aztán törhetik kobakjukat a szegény nyíregyházi szervezők, hogy kiderítsék, vajon tényleg szándékosan, vagy véletlenül történt-e a MAMSZ mulasztása, már ami az EB-futamra való jelentkezést illeti. Bár augusztus 3-a óta közel sines harag a nyíregyháziak és a fővárosiak között. Emezek a hazai Európa-bajnoki futamoknál sokkalta gazdagabb mezőnyt rajtoltathattak el Nyíregyházáról, amazok pedig most már nyugodtan mondogathatják: mi ezt már előre tudtuk...

Egyszóval, ezúttal több volt a kevesebb: mármint az EB helyébe lépő BBK ideai hazánkbeli futama, a Taurus. A korábbi esztendők EB-mezőnyénél jóval szebb élményt adott a gyorsaságiak mentén szurkoló tízezreknek.

A NEVEZÉSI HATÁRIDŐRE kiderült, hogy a csehszlovákok itt és most akarják egyesbe hozni az ez évben kissé dőlt helyzetbe került BBK-trónusukat. Csatasorba állították a jó öreg Blahnát, a népszerű Kvaizart és a tavalyi BBK-nyertes Trajboldot. Havel jelenléte így pusztán formáságnak tűnt. Más... Bizonyára Romániában is ismerik a közmondást, mármint hogy a kölcsönkenyér visszajár. Magyarra fordítva, ugyanis a Duna Rallye-n a mieink okozta fiasco miatt ők is távollétükkel tüntették ki a viadalt.

NOS, 92 PÁROS sorakozott föl a nyíregyházi rajthoz, hogy átverekedje magát a 833 km hosszúságú, 26 gyorsaságival (295 km-rel) kipárnázott pályán. Már az első gyorsaságik alaposan megrostálták a BBK-összevetésért küzdőket. Sorban a másodikon, ágyót mondott a Taurusnak a BBK egyéni listavezetője, a lengyel Radecki. Aztán, hogy ne csak a lengyelek lógassák az orrukát, és hogy a mieinkért is izzadjon a szurkoló tenyere, Garay által a hazai válogatottnál is megkezdte a búcsúzkodást. Követték őket Dudásék, majd nem sokára Némethék is elkészöntek, elfüstölve a magyar terveket...

FERJÁNCZÉK NEM HAGYTÁK szusszanni ellenfeleiket. Az aszfalton lemosták a konkurrenciát, a kegyetlenül nyers, életveszélyes, 27 km-es szafari-szintű gönci különpróbán pedig egyenesen percekert vertek a mögöttük lihegőkre. Ebből az előnyből aztán elpotyogtathattak néhány szekundumot. Így Blahnáék jöttek fel a végére, ám a késve indított hajrában csak a megközelítésre volt szuflájuk. Attiláék és a két Skoda RS mögé szépen, halkán beékelődött a Gál/Margó/R17-es trió. Majd két szovjet önkéntes kamikazé következett az abszolút sorban. Soots és Pukmaker az olimpia vitorlásversenyének gyönyörű városát, Tallinnt

hozta az 5. helyre. A fentiek egyúttal azt is jelentették, hogy a BBK nemzeti befutásban a csehszlovákok valamicskét ledolgoztak eddigi hátrányukból. Egyéniben pedig az ezüstérmes Blahna ismét átvette a vezetést Kvaizártól és a csődöt mondott Radeckitől.

SUMMÁZATKÉNT, dicséret a talpon maradt két magyarnak: a pécsi Tóthnak és az egrí Gárdonyinak, dicséret a rendezőknek, akik a hazai BBK-történelemben először érték el, hogy nem maradt el a gyorsasági, és dicséret a résztvevőknek, akik megtették kötelességüket: produkcióikkal feleltették a magyar autósport irányítóinak felelősségét, és formájukkal ismét rangot adtak a Taurusnak, amely várva várja a '81-es folytatást...

Kalenda Zoltán

FREDMÉNYEK. Abszolút sorrend: 1. Ferjancz/dr. Tandari, H 11 965 — 2. Blahna/Schovanek, 12 119 — 3. Kvaizar/Kotek, mind CS, 12 171 — 4. Gál/Margó, H 12 478 — 5. Soots/Putmaker, 12 738 — 6. Elisarov/Gogunov, mind SU 13 032 — 7. Szuhanyik/Ranga, H 13 126 — 8. Bolsih/Bolsih, SU 13 144 — 9. Trajbold/Dudek, CS 13 183 — 10. Rákosi/Gombos, H 13 487. **A BBK csapatverseny állása 5 futam után:** 1. SU — 2. CS — 3. NDK — 4—5. BGH — 6. PL — 7. R. Egyéniben: 1. Blahna — 2. Kvaizar — 3. Radecki — 4. Sedivy.



**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**



MAGYAR SIKER SCHLEIZ- BEN

Sokan, nagyon sokan látták azt az öt nemzet vetélkedőjét az NDK-beli Schleizben, amelyen a remek formában levő Drapál János 125 cm³ és 250 cm³ kategóriában új körrekorddal, valamint új pályacsúccsal győzte le ellenfeleit.

EREDMÉNY: 250 CM³

1. Drapál (új pályarekord 152,127 km/h, új körrekord 154,243) — 2. Stasa, CS — 3. Juhász — 4. Hársfai — 5. Juhos — 6. Rendek — 7. Vlaszaty... — 12. Szabó... — 15. Hege-düs... — 20. Györi. — 125 CM³: 1. Drapál (új körrekord 143,64 km/h) — 2. Pavlik, YU — 3. Zidlik, CS (mind Morbidelli) — 6. Juhász... — 8. Vlaszaty... — 11. Szabó...

Az autósaink is a várokozást felülmúlva szerepeltek, és csapatversenyben egy pont hátránnyal a 3. helyet foglalták el. 7. Gulyás Imre — 9. Gál Pál — 10. Szabó András — 12 — 13. Karg Ferenc (mind 1300 Lada).

Deesy Gábor



...a munka szent dolog

Ugye, emlékeznek még a Kahl „papá”-ra? Az AM előző számában irtunk róla. Igen, ő az a vízi pilóta, aki akaratlanul megfürdött a szöke Tisza hűvös hullámaiban. És e kellemetlenségen túl, még vereséget is szenvedett egy budapesti sráctól (aki akár fia is lehetne), név szerint Illy Zoltán Európa-bajnokunktól. Ámbár Karl-Heinz Kahl sem olyan elagott öregúr, hiszen éppen idén lett az NSZK bajnoka.

— Ha már mindenki PAPANAK nevezi önt, mondja már meg, de őszintén: hány éves — így a mi kérdésünk —, mert a verseny zsűrijében úgy mondták, hogy közelebb van már a hetvenhez, mint a hatvanhoz.

Feje búbjára tolja az elnyújt vadászkalapját (ez védelmet ad a bágyasztó nap-sugár ellen is), majd mosolygva így felel:

— Maguknál még csak hagyján, de hazámban már „nagyapaként” titulálnak az újságok — szól, s beinvitál a Tisza-parti depóban álló lakókocsijába, és itt mutatja a „bűnös” lapkivágásokat.

— Látja, ennek a tudósi-

tásnak címében Opaként szerepelek. Igaz, nagypapa vagyok, van már unokám. Mégis, a „papa” elviselhetőbb, ehhez elegendő az én ötvenhárom esztendőm. Nem igaz?

Az úgy volt, hogy amikor apám, aki asztalosmester volt, 17 évvel ezelőtt meghalt, én a műhelyén kívül száz-húszezer márka adósságot örököltem. Én ugyan a bádogosságot tanultam, de aztán megkaptam az asztalossegédlevelet is. Ne vegye dicséretnek, most már évi hárommillió márkát forgalmaz a cégem, amely kizárólag asztalokat gyárt. Hogy hány ember dolgozik nálam? Bizony, nem tudnám megmondani, ugyanis a fiamon, menyemen és lányomon kívül van még hat asztalosom, de adminisztrációs okból kiadom a munkákat, és két pótkocsis kamionom hordja-aviszi asztalaimat szerte a kontinensen. Szeretném, ha a magyar bútorkereskedelem is vásárolná az én gyönyörű asztalaimat.

Régebben a kisvasút volt a hobbim. Elég régen az egyik barátom levitt a „vízre”, merthogy én hamburgi

vagyok. Aztán azt is megengette, hogy vezessem motoros gumicsónakját. Ne nevessem ki, ugyanis másnap elmentem egy áruházba, és vásároltam egy teljes felszerelést. Olyant, mint a barátomé volt. Ez egy 18 lovas Johnson volt. Ja, igaz, közbetűleg mondom el, hogy volt akkor két lovam az ügötön. Hogy mennyibe kerültek a csikók? Hála istennek, nem számoltam a márkákat, de az már biztos, hogy a vizen sikkás sokkal olcsóbb sport, így hát eladtam a paripákat.

De most térjünk vissza a vízhez. A gumicsónakot hamar meguntam és előszörre felcseréltem egy B-Stock hajóra König-motorral meghajtva, majd ezután a gyorsabb és nagyobb C-Stock következett, szintén Königgel. És — nem fogja elhinni — majd minden vasárnap nyertem, de a bajnoki futamokon a balszerencse kegyeltje lettem, a második helynél nem jutottam tovább. „Der Papa spielt jetzt!” (A papa most játszik) mondták a gyermekeim, mivel akkor az

egész család elkísért versenyéről versenyre. Most már, hogy gyermekeim családot alapítottak, csak a feleségem az utasom, illetve olyan mindenes, még a stégen is segít. Nos, a depó népe Kahl mamának nevezi, mert ahol valakinek fáj valamije, akkor Kahl mama ad orvosságot, kenőcsöt, borogatást. Mikor mi kell. Ez így van itt is, Szegeden, ahol éppen hatodszor vagyunk, és legalább ennyiszor indultunk a Dunán, Budapestnél.

Hogy ez afféle cigányélet? Valóban. Pénteken reggel indulunk, de legkésőbb vasárnap, a verseny után megyünk haza. Ha csak lehet, a hétfői nyitáson ott akarok lenni. Azt kérdezi, miért sietek haza a verseny után, ha a családtagjaim is a cégnél dolgoznak. Azért, mert jobb az, ha a főnök jelen van, pedig az embereim legalább úgy vigyáznak mindenre, mint jómagam. A versenyzés, az csak hobbi, a munka, az szent dolog.

R.

Séta

a

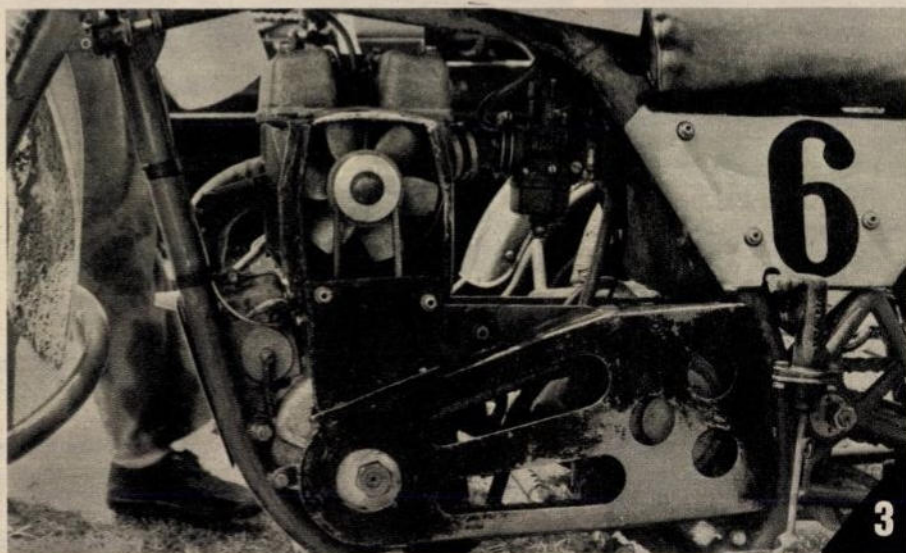
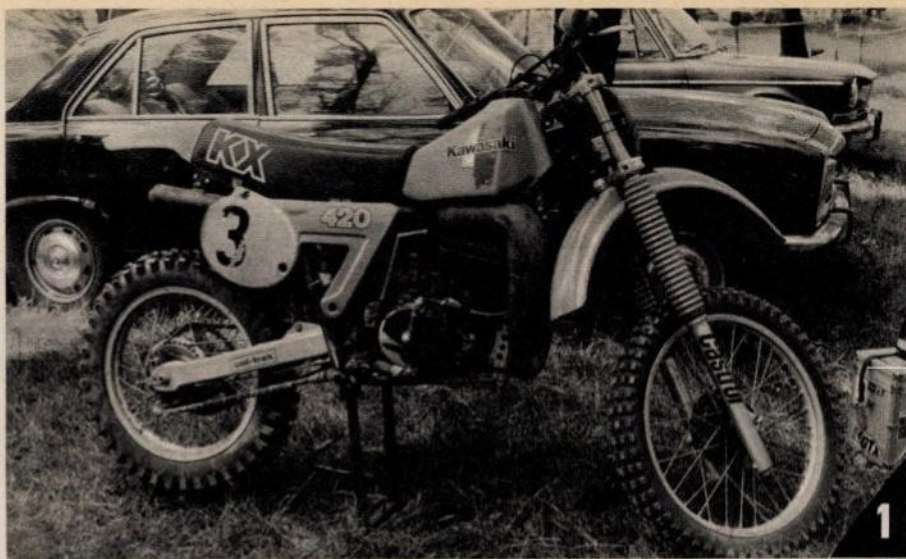
depóban

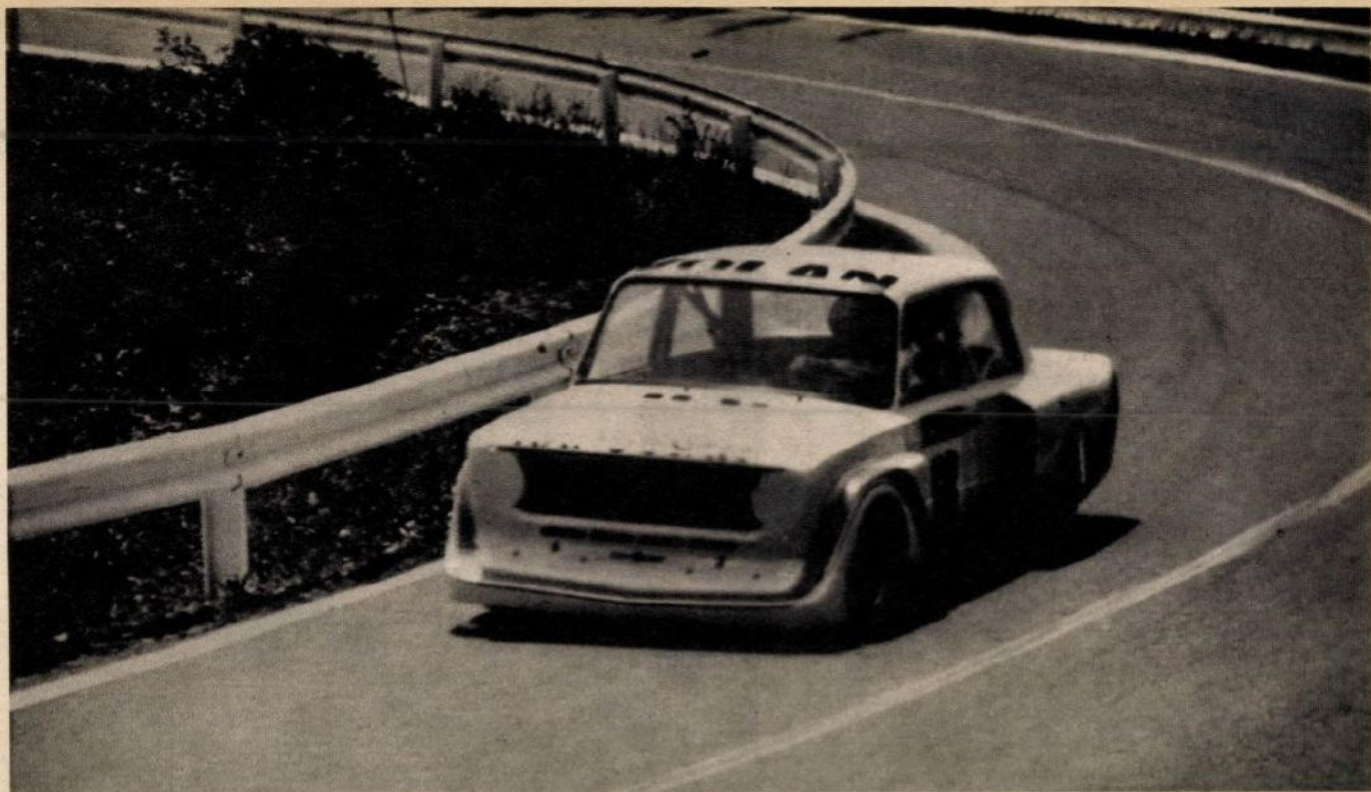
Két, hazai pályán igen ritkán látható crossmotorról készítettünk felvételeket a kiskunlacházi nemzetközi versenyen.

A szólómotor (1-es képünk) a rettegett híró Kawasaki KX 420, kis szerencsével idén az amerikai Brad Lackey-vel a nyeregben akár a félliteres kategória világbajnoka lehet. No, természetesen nem ez a darab, hiszen a kaposvárival ellentétben, Kiskunlacházán a szokéja, **Willy Binnig** kiábrándítóan szerepelt. A Kawa legérdekesebb része az „uni-track” rugózás (2. képünk). A dobozott villa a blokk mögött függőlegesen szerelt rugós-csillapító tagra támaszkodik.

A másik motor az oldalkocsis bemutatófutam egyik csehszlovák résztvevőjéé. Az OHC Jawa salakmotort a mérsékelt sebesség következtében lecsökkent menetszél miatt turbóhűtéssel egészítették ki (3. képünk). A hátsó futómű még több érdekességet kínál (4. képünk). A hátsó lengőkart az oldalkocsis crossvilágban elterjedt speciális — gumiból készült — légkamra rugóztatja, míg két külön (a szokványos helyre szerelt) olajos gátló csillapítja. A ComStar fakereket idéző hátsó kerék „fűrészmunka”. A durál lemezből kifűrészelt és meghajlított lemezcillagokat csavarok fogják a ráfhoz.

S. P.





Ugyan kinek jutna eszébe, hogy a hegyi csatákat nyerő Renault-k és BMW-k ellen holmi Ladával álljon ki?

Nos, például a Kaposvári Volán versenyzőjének, *Karg Ferinek*, aki egy ízig-vérig Gr. 5-ös, műanyag karosszériás pálya-Ladát épített. Magáról így beszél:

— Amióta az eszemet tudom, vonzott a jármű; 14 évesen első motorommal, egy Berva mopeddel háztömb körüli versenyt nyertem. Később is kétkerekűztem volna, de akkortájt egy jó versenymotor beszerzése nehezebb volt, mint ma egy hasonló autóté. Aztán Pécssett elvégeztem a Zeneművészeti Szakiskola rézfúvós szakát. A zene és az autósport? Jó ritmusérzék kell mindkettőhöz. Ezután belevágtam az üzletbe, és a kereskedés véremmé, hivatásommá vált. 10–12 órát dolgozom naponta, s így ismét az autó körül forog minden: a boltomban alkatrészt árulok, beszerzése közben autó vezetek és este, ha időm engedi, az autót bütykölöm.

1973-ban 1 éves jogositvánnyal és egy Fiat 850-essel kezdtem túrázni, s a kevés időm folytán sokszor kölcsön kért itinerrel és más-más navigátorral mentem. 76-ban egy Mini Cooperrel léptem be a raliskok közé. Vannak, akik mindenáron nyerni akarnak, nekem az a fontos — rajtához állni! Az üzlet miatt 78-tól csak a hegyi csatákon rajtoltam, ekkor az OB-ban kategória 3. és abszolút 8. voltam. Ez arra biztatott, hogy egy igazi és erős pályautót építsek.

Kiss Laci és Balogh Laci barátaim segítségével 79 elejére elkészült a mostani Gr. 5-ös autó. Csak a tetőlemez fém, a többi borítás műanyagból van, az öntőformát is magam csináltam hozzá. Az első szélvédőn kívül az ablakok plexiből készültek, súlymegtakarítás végett. Az autó így 750 kilóra „fogyott”. Kicsit kevés az átlépő magassága, emiatt a spoiler gyakran leszakad. Viszont az 1600-as motor jól sikerült: kettő darab duplaturkú, 45-ös Weberrel hétezres fordulaton 130 lóerőt nyújt. Könnyen elérem vele a 180-as tempót is, de sajnos a futómű nem jól sikerült, az autó csúszkál, nehéz egyenesben tartani. A spéci Sachs kuplungszerkezet strapabíró, ám az emiatt leszakadó lendkerék már sok verseny bukátója volt. Négy difiáttételem van; 4,1–5,5-esig. A hátulja 195 centi széles, a szárny csak érzés szerint készült, de 140-nél már érezhető stabilizáló hatása. A téli holtidőt egy jobb futómű építésére használtuk fel. Elöl 9"-os, hátul 10"-os Goodyear hengereken száguldok.

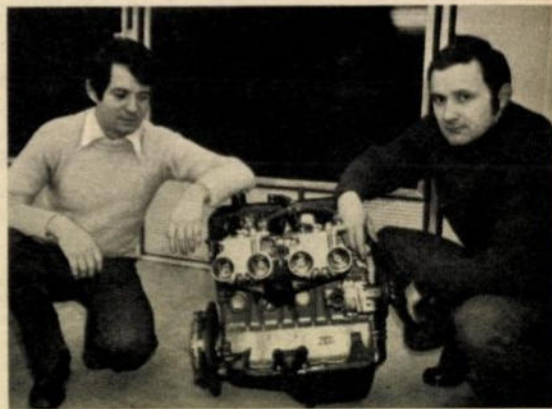
Kár, hogy nincs mód edzésre, nem tudjuk megismerni erős gépeinket, s emiatt a versenyeken botladozunk. Sokat hallottam a cseh-szlovákiai hegyi versenyekről. Szeretnék kijutni egy-két hasonló versenyre, ez jó alkalom lenne a rutinszerzésre.

Ettől függetlenül nekem az a fontos, hogy versenyautómban ülve felhúzzák előttem a rajtzászlót. Számomra akkor kezdődik a pihe-nés...

Első pillantásra gyári pályagép, pedig minden, ami átalakítás, házi „készítmény”...

(Fekete Kálmán felvételei)

Karg Ferenc (fehér pulóverben) és Kiss László az izmos „mocival”



Trombita

vagy

LADA?

F. K.

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Ilyen autótúrák is vannak. 10. Csapatjáték. 14. A feleség ébredéskor meséli a férjének, hogy álmában gépkocsit vásároltak, mire a férj:... (folytatása a függ. 36. sz.) 16. Virág, de egyben versenykocsi neve is (fonetikusan). 17. Tokió régi neve. 18. Tartá. 19. Női név. 20. Klasszikus görög piactér. 21. „Uncle...” 22. Mongol kán. 23. Színművésznők, utónevének kezdőbetűjével a végén. 25. Kiejtett betű. 26. Idegen Anna. 27. Gyümölcs. 29. Asszonynévképző. 31. Becenév (ford.) 32. Szerszám. 36. Erzékiesség. 39. Dárdszerű fegyver. 40. Fülés kosár. 41. Allat. 42. Szolmizációs hang. 43. A Tisza mellékvize (ford). 44. Rostnövény. 46. A tantál vegyjele. 48. Neves francia impresszionista festő. 50. Peru fővárosa. 52. ... Bull neves norvég hegedűművész, Liszt Ferenc kortársa. 54. Angol lap. 56. Behozatali illeték. 57. Autós kirándulás. 59. Golyóscsapágy márkája. 60. Firenzei festő, művészettörténeti író (Giorgio, 1511–1574). 64. A „Giselle” zeneszerzője. 65. Zeller-operett.

FÜGGŐLEGES: 1. „A vihar” e. dráma szövegnyelvi. 2. Gépkocsitípus. 3. Tőle tanulunk vezetni. 4. A foszfor, az oxigén és az urán vegyjele. 5. Guriga. 6. Cibál. 7. A tallium vegyjele. 8. Oramárka. 9. Magukkal ragadnak. 10. A hidrogén és a jód vegyjele. 11. Az oxigén, a hidrogén és a fluor vegyjele. 12. Népszerű táncdalénekes. 13. Ingerel. 15. Népdalénekes. 20. A. V. E. 23. Női név. 24. Motorkerékpár-típus. 26. Máshollét igazolása. 27. Gépkocsi-hemutatóterem. 28. Vasút. 30. Korszak. 31. Kereskedelmi ügynök. 33. Nem tilos. 34. Nem minden versenyző éri el. 35. Görög sziget, nevezetes tengeri útközveti színtere. 36. A férj szavainak befejező része. 37. Időegység. 38. Kőkorszaki festményeiről híres barlang a Pireneusokban. 44. Kukucska. 45. Magához kérés. 47. Alumíniummal kombinált butorok gyűjtőneve. 48. „... megvénülünk” (Jókai). 49. Nem ér a... 51. Rögtön. 53. Katonai támaszpont. 55. Jemen fővárosa. 58. A 26. sz. változata. 60. Oltalmaz. 61. S. Y. R. 62. Az Operaház építőjének névjele. 63. Időmeghatározás.

Bajai István

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

Beküldendő: vízszintes 14. és függőleges 36. számú sorok megfejtése nyílt levelezőlapra az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: szeptember 27.

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

A 15. számban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtése: Én az ilyen utcába be se fordulnék — Zakopane — Leningrád — Porec — Garda.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rigó János, Balaton-szepezd; Mártonhegyi Ferencné, Baja; Miseta István, Kaposvár; Sztronga József, Ózd II.; Puskás Krisztina, Debrecen II.; Domonkos Tibor, Balatonfüred; Balogh Zoltán, Károlyiné Koncz Mária, Nagykáta; Haraszti Krisztina, 1153; Horváth Lajos, 1087; Gránicz Pál, 1135; Zsótér János, Fülöp István, 1101; Zalán Vincéné, 1114; Bolgár Imre, 1084.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... mi ez a szerkezet és mire való. A válaszokat szeptember 27-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) elküldeni. A megfejtők között hat könyvet sorsolunk ki.

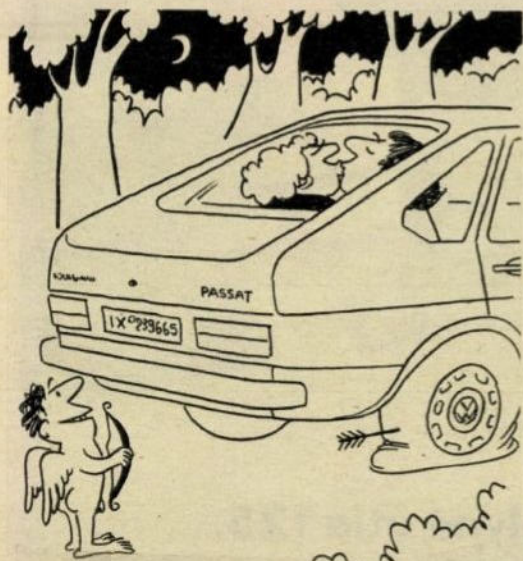
A 15. számunk Találja ki... képén egy Fiat 127-es látható. A típust 1971-ben kezdték gyártani Torinóban. A megfejtésért a hat jutalomkönyvet a következők címére postázzuk: Nagy Gizella (1052 Budapest, Aranykéz u. 2.), Papp Sándor (6900 Makó, Porond u. 1.), Vass Tibor (6723 Szeged, Kecskeméti u. 9/A.), Gál Károly (3770 Sajószentpéter, Marx Károly út 9.), Hollós György (6300 Kalocsa, Csajda u. 10.) és Krasznai Károly (1098 Budapest, Táviró u. 23.).



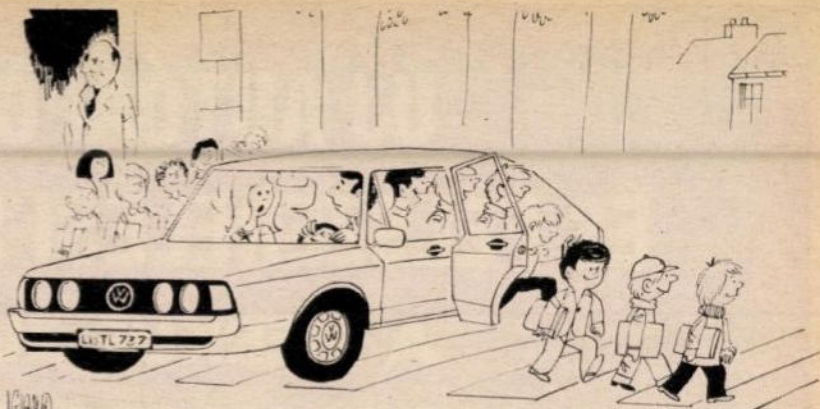
HUMOR



— Drágám, már egy éve ez a rejtek-helyünk, s a feleségem semmit sem gyanít...



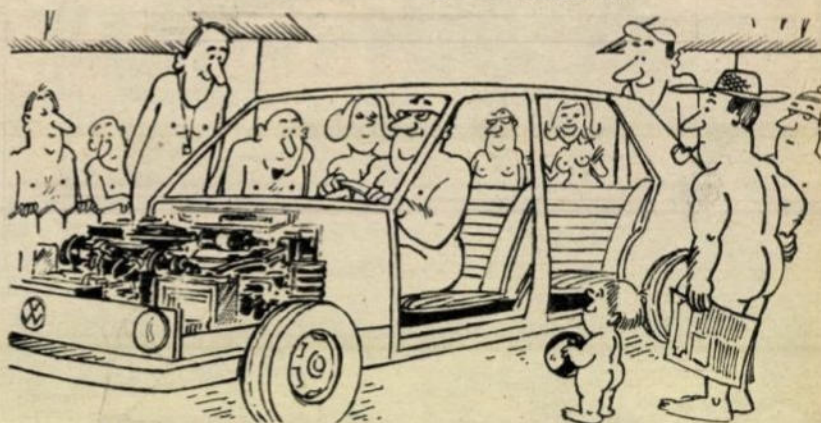
Amor nyilai a leghatásosabbak



— Úgy kell neked, miért a zebrán álltál meg



— Sosem hallott még okos kutyákról?



Újdonság: Speciális Golf — nudisták számára



— Joséphine-ként így nem vihetlek magammal!

ÚJ AUTÓÁPOLÁSI ÉS FELSZERELÉSI SZAKÜZLET

A MERKUR ZUGLÓI
AUTÓS KÖZPONTJÁBAN



Budapest XIV., Erzsébet királyné útja 125.

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

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő

postahivataloknál, a kézbesítő

töknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím:

Budapest V., József Nádor tér

1. - 1900) közvetlenül vagy

postautalványon, valamint át-

utalással a KHI 215-96162

pénzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430, 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.1446

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérgazgató

Az NSZK GP-k történetében először hangzott el a Marseillaise a 37 éves francia Jacques Laffite (Ligier) győzelme után. Úgy kezdődött, hogy Jones (Williams) addig üldözte a bolyvezető Jabouille-t, amíg annak Renault Turbóján az egyik szeleprugó eltörött (a 27. körben), és nem sokkal később, amikor Arnoux turbójának töltőnyomása csökkent, a Renault-ék bedobták a törülközőt.

Jones bal első gumija egy pillanat alatt kiürült, és az ausztrál megmutatta kormányművészetét (depójának legénysége 21 másodperc alatt cserélte az első két kereket). Az eddig 87 GP-n indult, és négyszer nyert Laffite a biztosnak látszó siker fényében száguldott a cél felé, sorra döntve a körrekordokat. Egyedül a 2. Williamset vezető Reutemann tudott — úgy-ahogy — a nyomában maradni.

Az 50. születésnapját ünneplő Guy Ligier mondta: „Tudtam, hogy ezen a pályán esélyeink lesznek...” És a díjkiosztáskor a dobogóra felállni nem akaró Jones, aki a FIA-„diktátor”, Jean-Marie Balestre jelenléte miatt vállalta az ünneprontó szerepét, így nyilatkozott: „Örülök Laffite győzelmének, mert az ő pontjai nem zavarják az én VB-pontgyűjteményemet.” Még csak annyit, hogy Ligier-ék a győzelmükkel, a rajtpénzekkel és az edzésidőkkel 130 000 márkát vettek fel a verseny után a rendezőségétől.

EREDMÉNY: 1. Jacques Laffite, F (Ligier) 82:59,73 — 2. C. Reutemann, RA (Williams) 83:02,82 — 3. A. Jones, AUS (Williams) — 4. N. Piquet, BR (Brabham) — 5. B. Giacomelli, I (Alfa Romeo) — 6. G. Villeneuve, CDN (Ferrari)

VB ALLASA: 1. Jones 41 pont — 2. Piquet 34 — 3. Reutemann 36 — 4. Laffite 25 — 5. Arnoux és Pironi 23 — 7. Patrese 7 — 8. De Angelis és Daly 6 — 10. Fittipaldi 6 — 11. Rosberg, Mass, Prost, Jarier, Villeneuve és Giacomelli 4 — 17. Watson 3 — 18. Schekter 2

OSZTRÁK GP:

Kevés néző előtt

Kockázattal teli 54 körös gumilottéria után, ha csak egy autónyi előnnyel is, győzött a Renault csapat kijelölt primje, Jean-Pierre Jabouille a Forma-1 VB 11. futamán Zeltwegben.

A szupergyors pályán már az edzésen nyilvánvalónak tetszett, hogy a két leggyorsabb, sárga-fehér-fekete gyári színbe öltöztetett Renault-t nagyon nehéz lesz megfogni. Az autók eddig is gyorsak voltak, csak hogy a korábbi versenyekre a Michelin nem tudott Goodyear minőségű talp alá valót adni, az amerikai fekete spulnik körönként 2 másodpercenként voltak jobbak. Zeltwegre végre elkészült a hipergumi, és ez a rajt utáni rivalizálásból is látnivaló volt. A lomhábban gyorsuló turbó Renault-k védő-örizetéből Jones ugyan kiszabadította a Williamst, ám a két Renault egy szempillantás alatt visszavette az elorozott elsőséget. A ponterősebb Arnoux, gyári jóváhagyással (nála van a legtöbb turbó pont) az első helyen róttá a köröket, de nem tudott uralkodni az érzelmein, és a nagy lőtás-futásban többször is lyukasra koptatta „cipőit”. Jabouille örökölte az első helyet. Csak hogy az 54 körös verseny utolsó 14 körére a nem túl strapabíró Michelin az ő autóján is viseletesek lettek, és a mögötte loholó Jones 10 másodperces hátránya fokozatosan félre zsugorodott.

Jabouille a verseny után így nyilatkozott: „Még egy kört már nem bírtam volna ki. Olyan volt, mintha tojásokon gurulnék, körről körre romlott autóm vezethetősége.” Jones tökéletesen elégedett volt a 2. hellyel, annál is inkább, mert riválisa, Piquet az 5. helyen feküdt. Jones: „Sokkal inkább a pontok érdekettek, mintsem a győzelem, bár szép lett volna, ha megnyerem.”

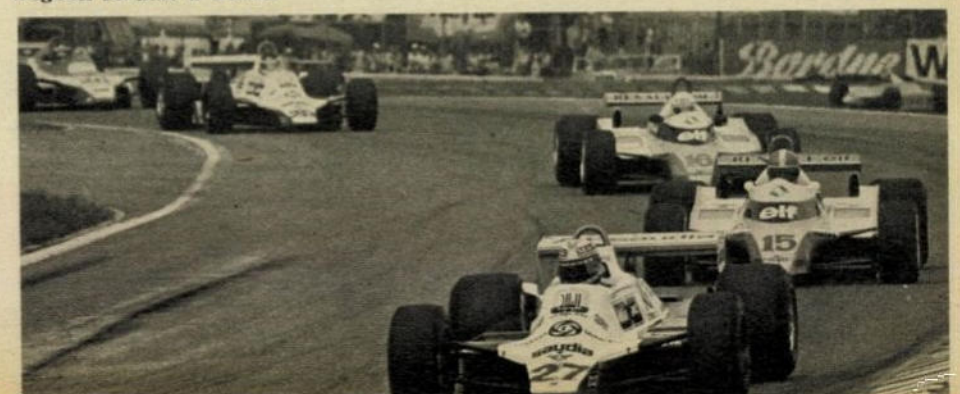
Hát igen, a csőd ízűen kevés — 55 ezres — nézősereg is Jonesért szurkolt — más izgalm aligha akadt.

G. ROSSI

EREDMÉNY: 1. Jean-Pierre Jabouille, F (Renault) 86:15,73 — 2. Alan Jones, AUS 86:16,55 — 3. Carlos Reutemann, RA (mind Williams) 86:35,09 — 4. Jacques Laffite, F (Ligier) 86:47,75 — 5. Nelson Piquet, BR (Brabham) 87:13,54 — 6. Elio de Angelis, I (Lotus) 87:30,70.

A VB ALLASA: 1. Jones, 47 — 2. Piquet, 36 — 3. Reutemann, 30 — 4. Laffite, 28 — 5-6. Arnoux és Pironi, mind 23 — 7. Jabouille, 9 pont.

NSZK-ban még a defekt előtt Jones vezette a két „félkövér” Renault turbót, Zeltwegben fordult a kocka





ÁTALAKÍTÁS LEGÁLISAN

BENZIN-SZÉN BŐL

AUTÓK A VÁROS ELLEN?