

autó-motor

1980
AUGUSZTUS

15





Gyakran előfordul, hogy verőfényes időben indulunk útnak, ám a nyílt országúton, dörgés-villámlás közepette egyszerűen csak nyakunkba szakad a zivatar. Általában nincs mitől tartani. Autóknak fém karosszériája az esetek többségében védelmet nyújt a villámcsapás veszélye ellen (a fémváz tetőszerkezete révén a műanyagkarosszériás Trabantban is biztonságban érezhetjük magunkat!) még akkor is, ha a villám közvetlenül éri a kocsit a nedves útfelületen haladásunk (vagy vesztegelésünk) közben. Ha a föld száraz, a gumi és a benzintank esetleg lángra kaphat, a kocsiban ülők azonban akkor is sérülés nélkül és időben kiugorhatnak. Az sem jelent különösebb veszélyt, ha a kocsit ért villámcsapás közben fogjuk az ajtó kilincset vagy valamelyik fémrészét. Legfeljebb enyhe rázást érzünk, de mindenképpen épségben — némi ijedtséggel — megússzuk a villámcsapást. Zivatar idején az egyedüli veszélyt a kihúzott antenna jelenti, ugyanis azon keresztül a villám behatolhat az autó belsejébe is. Bár a kihúzott antenna ilyen veszélyét adott esetben némiképpen csökkentheti az útmenti faszor, mégis az a legjobb, ha ilyenkor biztonságból „behúzzuk” az antennánkat.

**a
m**

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/15. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Az egységes kárrendezés irányelvei (L. K.)	6-7
Közlekedésünk diszharmoniója (A. T.)	8-9
Mozaik	10-11
Autósoknak - Kocsivételi sorozatok	12
Villamos üzemelésű Trabant (SZ. J.)	13
Ismerd meg hazádat! Szombathely 3.	
(Túri P. - Almássy T.)	14-15
Egyszerű eszközökkel... (Almássy Tibor)	16-17
Miért ideges? (F. A.)	18-19
Autók és árak - Vásárnaptár	20
Képes hirdető	21
Az AFIT - az üzemanyag-takarékosságért	
(Nagy Mihály)	23-25
Változnak az idők (Potoczky Júlia)	26-27
Találtunk egy Mazdát (Liener György)	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék	35
Új szuper gumibroncs (almássy)	36-37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván)	39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc)	40
Nem kell félni (földvári)	41
Figyelemkiesésből - baleset (Rózsa Tamás)	43
Épül a Marica - A „Csúcsgorgalom” postája	44
Közlekedési képeslap	45
Levél Grúziából	46
Kenni, de hogyan?	47
Oldalkocsis cross VB Jugoszláviában	
(Surányi Péter)	48-49
Új Simson (Wolfram Riedel)	50-51
A volánnál: Róbert László (-rózsa-)	53
Autocross EB - Skoda Rallye (Fekete András)	54
Nemzetközi hegyverseny (-surányi-)	55
Verseny a Szaharában (-espé-)	57
Homok, agyag, sár (Rózsa Ferenc)	
... még arról is beszélnek, (G. Rossi)	58
Show a javából?! (Mohácsi Jenő)	59
Keresztretjéni - Találja ki	60
Humor	61
Angol GP (Andrew Frankl)	63

CIMLAPUNKON: A 323-as Mazda

(Ismeretetés a 29-33. oldalakon)
Bojár Sándor felvétele

HÁT LAPUNKON: Jelenet az oldalkocsis cross VB-ről
Surányi Péter felvétele



A hagyományoknak megfelelően, az idén is szép időben zajlott le a tizedik, jubileumi Polski Fiat-találkozó. Kilenc óra előtt már több mint százötven gépkocsi várakozott. Bogdan Piradoff a varsói POLMOT igazgatója és Perlaki István a Polski Fiat Kör elnöke nyitotta meg a jubileumi találkozót.

A pálya a versenyzők között nagy tetszést aratott azzal, hogy nem a sebesség volt azon a fontos, hanem az ügyesség. A start után mindjárt, egy lejtős deszkadobogóra kellett első kerékkel felhajtani. Ott kellett állni „mérlegállásban” öt másodpercig fék nélkül, tehát csupán a gáz és a kuplung összehangolt játékával. Ezután hátramenetben egy kötéllel jelzett parkolóhelyre kellett beállni, termé-





szetesen a kötél érintése nélkül, mivel azért pontlevonás járt. Itt a kocsiból kiszállva, egy Kresz-kérdés következett. Ha ez is sikerült, egy kapun való áthajtás majd egy elég szűk helyen megfordulás volt a feladat. Ezután jött az ügyességi verseny egyik leg-szórakoztatóbb része: egy pohár vizet kellett az ablakon kintartva kilötyögtetés nélkül közel tíz méteren keresztül, a szigorú bírák kíséretében egyik kis állványról a másikra vinni. A szlalom már nem okozott problémát egyik versenyzőnek sem, és miután a jobb első kerékkal áthajtottak a dudát megszólaltató jelzőn, a stopper megállt. De ezzel még nem volt vége a versenynek. A pontszámba ugyanis beleszámított az egészségügyi vagy technikai feladat végrehajtása is. Ez lehetett például sebkötőzés, vagy a kerékcseré. Szomorú, hogy milyen sok autós nincs tisztában az egészségügyi ellátás elemi szabályival. A versenypálya ötletes kialakítása a Polski Fiat Kör lelkes gárdájának köszönhető. És az is, hogy a kis 126-os polskisok 42, a nagy polskisok pedig 40 autóval vettek részt a versenyen. A helyszínen is lehetett jelentkezni a Polski Fiat-Körbe. Perlaki István – a Kör vezetője – elmondta, hogy a délelőtti felhívásra negyven új taggal, immár kétszázötvenre gyarapodott a létszámuk. Mint ismeretes a POL-MOT kezdeményezésére a Varsói Személygépkocsi Gyár és a Bilelsko-Bialai FSM gyár patronálásával, s a budapesti Lengyel Tájékoztató és Kulturális Központ támogatásával 1979-ben alakult meg. A Kör vezetősége szervezi meg havonta az ülés-



Fegyelmezetten várokozna az ügyességi versenyre a be-nevezett polskisok

Az ügyesség első próbája: a lejtős dobogón 5 másodpercig kellett megállni a fék használata nélkül

Az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat szakemberei a helyszínen ingyenes motorvizsgá-lattal és szaktanácsadással szolgáltak (balra lent)

Az autóemelő olykor még a törött láb rögzítésében is segíthet



seket, melyek programjában előadások, műszaki tanácsadások, filmvetítések szerepelnek és évente egyszer lengyelországi látogatást szerveznek valamelyik autógyárba. Jelenleg Magyarországon ez az egyetlen ilyen jellegű „kör”. Az újabb jelentkezőket is szí-

vesen látják a Nagymező utca 15. szám alatti Lengyel Kulturális Központban. A jubileumi találkozón a gyárak vezetői elmondták, hogy a jövőben a kis polskit szeretnék egy új, még takarékosabb porlasztóval ellátni. Tervbe vették a dízelmotorok bevezetését is. A

díjkiosztón – amelyre a tihanyi Motelben került sor – részt vett Prof. Tadeusz Pietrzak, a Lengyel Népköztársaság budapesti nagykövete is. A verseny helyezetteinek a gyárak vezetői adták át az okleveleket és az ajándékosomagokat.

Kép és szöveg: VIZY JÁNOS



A POL-MOT varsói igazgatója és a gyárak vezetői tájékoztatták a sajtó képviselőit a lengyel autógyártás jövőjéről. Jelen voltak (balról jobbra): Krzysztof Panównik, az FSO igazgatója, Antoni Huczek, az FSM párttitkára, Fazekas Lajos Balatonudvari községi tanácsának elnöke, Bogdan Piradoff, a POL-MOT varsói igazgatója, Edmund Trela magyarországi kereskedelmi tanácsos és Perlaki István, a Polski Fiat Kör elnöke



A kis Polski 126-os kategória női első helyezette, Kormos Lászlóné átveszi az oklevelet és az ajándékot, második Kovács Lajosné, harmadik Székely Lajosné lett



A jubileumi találkozó főbb eseményeit rögzítette a lengyel televízió és filmhíradó is



A Polski 125 kategória férfi első helyezette Papp Béla, második Vidovics Jenő, harmadik ifj. Ugher József



Nem is olyan könnyű egy pohár vizet így elvinni



Az FSO gyár igazgatója Niházy Árpádnak, a Beton és Vasbetonipari Művek (Alsószolca) gépkocsivezetőjének oklevelet adott át abból az alkalomból, hogy 240 000 km-t tett meg a vállalat Polski Fiat 125p gépkocsiján fődarab javítása nélkül

A polgári peres eljárás során véleményeket készítő gépjárműszakértők különböző módon állapították meg a jármű forgalmi értékét. Ennek a következménye az lett, hogy a megállapítások a kocsi állapotát illetően igen eltérőek voltak. Az egységesség érdekében az IMSZI (Igazságügyi Műszaki Szakértői Intézet) felszólított látta a fellépő fonákosságok kiküszöbölését, ezért becslési irányelvet dolgozott ki a szakértők számára.

A forgalmi érték kiszámításának folyamata

Elsősorban a jármű műszaki adatainak a helyességét kell ellenőrizni. Olyan ismérveket kell rögzíteni, amelyek az általánostól eltérőek. Az üzembe állítás óta teljesített kilométerek számának a pontos meghatározása rendkívül fontos tényező. A kilométer-számláló bizonyos információt nyújt, de az esetek többségében nem lehet automatikusan elfogadni a számláló által mutatott értéket. A futásteljesítmény megállapításakor figyelembe kell venni, hogy — átlagosan — a magánautók évi legkevesebb 12 ezer kilométert futnak.

Összegezve tehát: az elhasználódás az alábbiaktól függ:

- az üzemidőtől
- a futásteljesítménytől
- a jármű gyártmányától, típusától
- az üzemeltetés módjától
- a bekövetkezett baleseti rongálódások mértékétől és jellegétől
- a javítás mértékétől és minőségétől
- a karbantartás gyakoriságától és minőségétől
- az utolsó műszaki felülvizsgálat időpontjától.

Évjáratból és futásból adódó elhasználódás

A gyártmány típusának vizsgálatakor a lökettér fogat, a hasznos teherbírás, illetve a szállított személyek száma a meghatározó.

Ennek megfelelően a személyautókat három kategóriába sorolták:

1. $V_1 = 1000 \text{ cm}^3$ -ig
2. $V_2 = 1000 \text{ cm}^3$ — 2000 cm^3 között

3. $V_3 = 2000 \text{ cm}^3$ felett.

Ha a becslés során megállapítható, hogy a vizsgált időpontig a jármű még nem sérült meg, az üzemeltető rendelkezésszerűen használta, a szükséges karbantartásokat és javításokat elvégeztette, akkor az elhasználódás mértékét az üzemidő és a teljesített út függvényében kell kiszámítani. Az elhasználódás ebben az esetben két összetevőre osztható. Az egyik az évjárat elhasználódás (é/e), amely csak az üzemidő függvénye. A második a futási elhasználódás (f/e), amely a hengerűrtartalom és a futásteljesítmény függvénye.

Az évjárat elhasználódás évi 2% . A futási elhasználódást a megtett út kiválasztott egységére, 10 ezer kilométerre számítják. Gyakorlatilag: 10 ezer kilométert futott járműnél a V_1 -es kategóriában az elhasználódás 5% , ez 30 ezer után már 15% százalék. A V_2 -esben 10 ezrenként 4% , míg a V_3 -asban 3% . De 4 év, vagy 60 ezer kilométer felett már 3% .

Pozitív és negatív avulási tényezők

Pozitív módon befolyásolja a becslést,

- ha az autó különösen jól volt karbantartva,
- ha kedvezően tárolták,
- ha különböző felújításokat végeztek rajta.

Negatív módosító tényezőknek számít:

- a baleseti rongálódás, s az e hibák javítása,
- a tényleges hibák és a karosszéria deformációja.

A kocsiszekerény cseréjéről

Ha a kocsiszekerény nem felel meg a forgalombiztonsági követelményeknek, akkor indokolt annak a cseréje. (A kocsiszekerény cseréje csak az önhordó építésű járműveknél indokolható.)

A karosszériacsere gazdasági okokkal is indokolható, ekkor már tételes előkalkulációval kell bizonyítani, hogy a várható javítási költségek és az értékcsökkenés együttes értéke az új kocsiszekerény árának és az átépítési költségeinek 80% -át meghaladják.



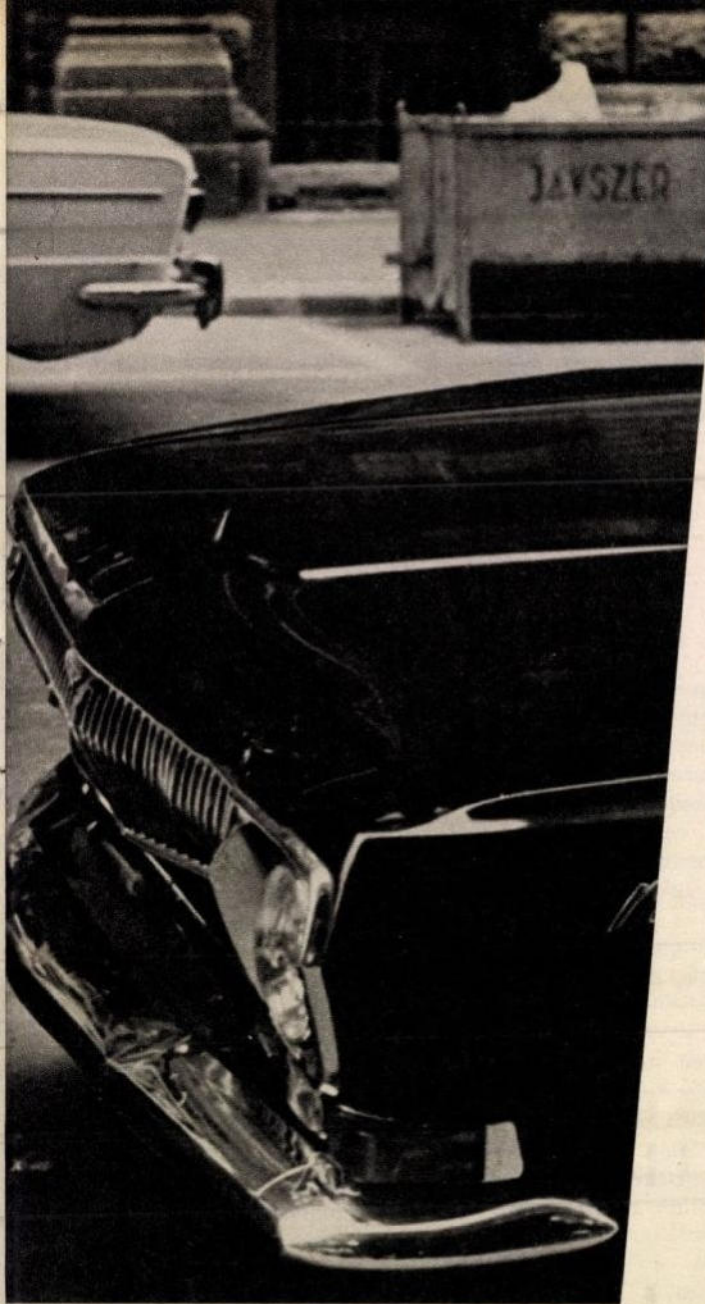
AZ EGYSÉGES RENDEZÉS

Értékcsökkenés és értékemelkedés

A járművön sérülés után, vagy egyéb javítása során értékcsökkenés vagy értékemelkedés keletkezhet. A szakértő értékcsökkenést ak-

kor állapíthat meg, ha a jármű:

- 6 évnél kevesebb időt töltött üzemben,
- a megállapított futásteljesítménye a 72 ezer kilométert nem haladta meg,
- és a műszaki állapota 60% fölött van.



GES KÁR- S ELVEI

a) Műszaki értékcsökkenés keletkezik, ha a sérült alkatrész élettartama a javítás módjával összefüggésben csökken.

b) Fényezési értékcsökkenés keletkezik, ha a javítás technológiája a gyárinál alacsonyabb színvonalú, ha a

javítás miatt színeltérés keletkezik, illetve ha a javított fényezés várható élettartama az eredetinelé kevesebb.

c) Szigetelési értékcsökkenés keletkezik, ha a kocsi-szekrény felületein meglévő, gyárilag előállított különböző bevonatok, illetve tömíté-

sek megsérülnek, vagy javításra szorulnak, és amennyiben az újak várható élettartama vagy minősége nem éri el az eredetit. (Mindezek nem vonatkoznak saját hibás esetekre!) Ha a sérült részeket egyszer már javították, és azért értékcsökkenést fizettek, akkor ezekre a szerkezetekre értékcsökkenés ismételtelen nem állapítható meg.

Értékemelkedés akkor keletkezik, ha a javítás során a régi fódarabot jobb állapotúra cserélték. Értékemelkedés keletkezhet a gyorsan elhasználódó használt szerkezeti elemek cseréje esetében is. (Ilyen elemek az abroncsok, az akkumulátor, a kipufogócsövek és -dobok.)

Ha a jármű teljes külső fényezést kap, s ha az eredeti lakkozás értéke már nem volt több, mint 50%-os, akkor is értékemelkedés keletkezik.

Ennyit röviden a műszaki, forgalmi érték megállapításáról. A számításokra a jobb megértés céljából két példával szolgálunk.

ZAPOROZSEC 968, üzembe helyezve: 1976. 12. 2., a vizsgálat időpontja: 1980. 6. 3., műszaki vizsga: 1979. 11. 15., a forgalmi könyv érvényes: 1982. 11. 15.

$$\begin{aligned}
 i &= 3,8 \text{ év} \\
 \hat{A} &= 63 \text{ 000 Ft} \\
 V_s &= 1196 \text{ cm}^3 \\
 f_s &= 4\% \\
 u &= 38 \text{ 000 km} \\
 \acute{e} &= 2\%/\text{év} \\
 \acute{e}_e &= \acute{e} \cdot i = 2\%/\text{év} \cdot 3,8 \text{ év} \\
 &= 7,6\% \\
 f_e &= 10^{-4} \cdot f_2 \cdot u \\
 &= 10^{-4} \cdot 4 \cdot 38 \text{ 000} \\
 &= 15,2\%
 \end{aligned}$$

A kocsit az Állami Biztosítónál végzett ellenőrzés és a szakértői vizsgálat alapján a kérdéses időpontig baleseti sérülést nem szenvedett, az előírt javításokat és karbantartásokat elvégezték, az autó átlagosan gondozott állapotú. Ezért:

$$\begin{aligned}
 h_e &= 0\% \\
 E &= 7,6\% + 15,2\% = 22,8\% \\
 M_A &= 100\% - E \\
 &= 100\% - 22,8\% \\
 &= 77,2\% \\
 M_e &= M_A \cdot \hat{A} = 0,772 \cdot 63 \text{ 000} \\
 &= 48 \text{ 636 Ft}
 \end{aligned}$$

kerekítve:

$$M_e = 49 \text{ 000 Ft.}$$

A forgalmi érték, tekintettel a típus kis keresettségére, az átlagost meg nem haladó gondozottságára, az utcán történő tárolásra, a jellemző korróziós helyeken jelentkező

rozsdásodásra, a műszaki értéknél 20%-kal kisebb, azaz $x = -0,2$

tehát:

$$\begin{aligned}
 E_e &= M_e (1 - 0,2) \\
 &= 0,8 \cdot 49 \text{ 000 Ft} \\
 &= 39 \text{ 200 Ft.}
 \end{aligned}$$

LADA 1500, üzembe helyezve: 1976. 9. 5., a vizsgálat időpontja: 1980. 3. 31., műszaki vizsga: 1979. 9. 5. A forgalmi könyv érvényes: 1982. 9. 5.

$$\begin{aligned}
 u &= 96 \text{ 000 km} \\
 \hat{A} &= 126 \text{ 000 Ft} \\
 i &= 3,6 \text{ év} \\
 V_s &= 1451 \text{ cm}^3 \\
 f_s &= 4\%, \text{ de } u = 60 \text{ 000 km,} \\
 \text{tehát} \\
 f_s &= 3\% \\
 \acute{e} &= 2\%/\text{év} \\
 \acute{e}_e &= \acute{e} \cdot i = 2\% \cdot 3,6 \text{ év} \\
 &= 7,2\% \\
 f_e &= 10^{-4} \cdot f_2 \cdot 60 \text{ 000} + \\
 &10^{-4} \cdot f_3 \cdot (u - 60 \text{ 000}) \\
 &= 10^{-4} \cdot 4 \cdot 60 \text{ 000} + \\
 &10^{-4} \cdot 3 \cdot 36 \text{ 000} \\
 &= 24 + 10,8 = 34,8\%
 \end{aligned}$$

$h_e = 10\%$, mert a fényezés helyenként pattogzik, és a gépkocsi az AB-nyilvántartás szerint 2-szer kisebb mértékben sérült, a javítások szakszerűen történtek.

$$E = 7,2\% + 34,8\% + 10\% = 52\%$$

$$M_A = 100\% - E = 100\% - 52\% = 48\%$$

$$M_e = M_A \cdot \hat{A} = 0,48 \cdot 126 \text{ 000} = 60 \text{ 480 Ft, kereken}$$

$$M_e = 60 \text{ 500 Ft}$$

Tekintettel a típus keresettségére, az elvégzett javítások szakszerűségére, a magas üzemeltetési költségekre, valamint a jármű viszonylag alacsony műszaki állapotára, $X = 0$, tehát

$$M_e = F_e = 60 \text{ 500 Ft.}$$

A jármű műszaki állapota: $M_A = 100\% - E$,

műszaki értéke:

$$M_e = M_A \cdot \hat{A} \text{ (Ft)}$$

$F_e =$ forgalmi érték

$$= M_e + x M_e = M_e (1 + x),$$

ahol az $x =$ a forgalmi értéket befolyásoló tényező

A rövidítések magyarázata:

$i =$ üzemidő (a forgalomba helyezéstől eltelt idő)

$u =$ futásteljesítmény

$\hat{A} =$ újkori ár

$V_s =$ kategória

$f_s =$ futási elhasználódás

$\acute{e} =$ év

$\acute{e}_e =$ évjárató elhasználódás

$f_e =$ futási elhasználódás

$h_e =$ használati elhasználódás

$E =$ elhasználódás

$$(E = \acute{e}_e + f_e + h_e [\%])$$

KÖZLEKEDÉSÜNK DISZHARMÓNIAJA

A közúti forgalom nagyarányú növekedésének egyik igen szomorú kísérő jelensége a közúti baleset. Napjainkban a közlekedési balesetek közül a világ valamennyi országában a közúti közlekedési balesetek jelentik a legnagyobb gondot. Mind abszolút számban, mind fajlagosan a közlekedési ágazatnál a legmagasabb a balesetek száma és a baleseti gyakoriság. Európában évente közel százezer ember hal meg, és több mint kétmillióan szenvednek súlyos vagy könnyebb sérülést közúti baleset bekövetkezésekor. Hazánkban is mind aggasztóbb a helyzet ezzel kapcsolatban: naponta átlagosan öt-hat ember hal meg útjainkon, és évente mintegy huszonezren szenvednek súlyos vagy könnyű sérülést. Ezekről a témákról — közlekedésünk árnyoldalairól — kezdeményeztünk most beszélgetést Grimela Sándor rendőr ezredes, közlekedési csoportfőnök-helyettessel, az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács ügyvezető elnökével.

● *Úgy tudjuk, hogy a közúti baleseti adataink nagyon kedvezőtlen képet mutatnak. E tekintetben a világstatisztikai adatokhoz mérten is az „élvonalban” vagyunk. Vajon mi lehet ennek az oka?*

Tény, hogy a közlekedési

baleset következtében meghaltak aránya az összes balesetet szenvedett személyek számához viszonyítva jóval magasabb a nemzetközi átlagnál. Gondoljunk csak arra: a nemzetközi átlag 2—4 százalék körüli, míg nálunk 6—7 százalékos (!). Ennek egyik oka az, hogy nálunk a gyalogosbalesetek aránya közel kétszerese a magasan motorizált országokénak. A gyalogosbalesetek gyakorisága szoros, oksági összefüggésben áll a közlekedési feyelemmel. Erre vezethető vissza az is, hogy például tavaly a közúti közlekedési baleset következtében meghaltak több mint negyven százaléka gyalogként vesztette életét. Csupán ebben az egy évben 6209 esetben ütöttek el a járművek gyalogosokat, amelyből ezerháromszáz balesetnek tizennégy éven aluli gyermek volt a szenvedő alanya, több mint ezerhatszáz esetben pedig hatvan éven felüli, tehát időskorú. Évről évre mind több hét éven aluli gyermek szenved sérülést a közlekedésben. Tavaly ez a növekedés már 12 százalékos volt. A számokból egyértelműen az következik, hogy az eddigi-

nél hatékonyabban kell foglalkozni a gyalogsközlekedés, ezen belül is elsősorban a gyermek- és időskorúak közlekedésének problémáival, veszélyhatásaival. A gyermekbalesetek megelőzésére irányuló tevékenység most, a nyári hónapokban különösen fontos. Általában ugyanis június és szeptember között történik a legtöbb ilyen baleset. Tavaly ezekben a hónapokban fordult elő a gyalogos gyermekbalesetek 41,5 százaléka!

● *Talán éppen a gyalogosok közlekedésének az írott és íratlan szabályokkal nem ritkán ellentétes gyakorlata okozza a gépjárművezetők számára a legtöbb gondot. Lépten-nyomon tapasztalniuk kell, hogy hiába vannak a sok helyütt élénk, megkülönböztető színekkel is jelölt, felfestett zebrák, kijelölt átkelőhelyek, a figyelmetlenül úttestre lépő, átszaladgáló gyalogosokkal az úttest számos más pontján — olykor teljesen váratlanul és szinte már kivédhetetlenül — is találkozhatunk. Úgy tűnik — a gépjárművezetők mindenesetre így vélhetik —, a gyalogosok fegyelmezetlen ségeivel szemben még mindig elnézőbbek vagyunk...*

Igen, vannak, akik azt mondják (főként a gépjárművezetők), hogy nincs kellő szigor a fegyelmezetlen gya-

logosokkal szemben. Hogy ritka a helyszíni bírságolás, és kevés gyalogost marasztalnak el azért, mert szabálytalanul haladt át az útesten, vagy más módon veszélyeztette súlyosan fegyelmezetlen magatartásával a közlekedés biztonságát. A kérdés nem ilyen egyszerű. Ha ezt a problémát csupán adminisztratív eszközökkel meg lehetne oldani, már régen túl lennénk rajta. Bonyolult, összetett problémával állunk szemben. Keresük a megelőzés leginkább célravezető módjait, formáit, eszközeit. Rendeztünk már akció-ellenőrzéseket, s nagy számban jelentenek fel rendőreink — különösen a fővárosban — szabálytalanul közlekedő gyalogosokat. Ez azonban csupán az érem egyik oldala. Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács is dolgozik olyan nevelési módszerek kibontakoztatásán (főként a gyermekevelés vonatkozásában), amivel csökkenteni lehetne a szabálysértésből eredő veszélyhelyzeteket, következésképpen a nagyszámú gyalogosbalesetet. Csak a közlekedésre nevelés és a felelősségre vonás jól megválasztott együttes módszere hozhatja meg a kívánt eredményt. És erre nemcsak a gyalogosokkal szemben van szükség. A tényleges megoldást az jelenti, ha sikerül az olyan durva járművezetői szabálysértéseket is kiküszöbölni, amelyekkel mindennap találkozhatunk országszerte, és különösen a fővárosban. Így többek között: a gépjárművezetők a kijelölt gyalogosátkelőhelyek előtt nem csökkentik járművük sebességét; a gyalogosátkelőhelyek előtt megálló, lassító jármű mel-



lett a másik sávban haladó jármű nagy sebességgel elhúzó; a kanyarodó jármű vezetője nem veszi figyelembe a gyalogosok elsőbbségét stb. Sajnos, sokáig lehetne még az ilyen és hasonlóan durva járművezetői szabálysértéseket sorolni. Gyalogosoknak, járművezetőknek, rendőröknek és mindazoknak előtérbe kerül itt a felelőssége, akiknek feladata, kötelessége a közúti közlekedés biztonságának védelme, s a közúti balesetek megelőzése.

● *Igazán elszomorító, és a közúti közlekedés biztonsága szempontjából egy cseppet sem megnyugtató, hogy az alkohol szerepét, a biztonságra gyakorolt roppantul rossz hatását tavaly sem sikerült csökkenteni. Sőt, az ittaságból bekövetkező balesetek „ranglistáján” világviszonylatban is megint csak előbbre kerültünk. Vajon nem kezeljük-e még mindig elnézően, súlyosságukhoz mérten mindenesetre enyhébb elbírálással az ilyen eseteket?*

Valóban, egy év alatt közel 3500 volt az ittas állapotban okozott személysérüléses balesetek száma: 5,3 százalékkal több, mint az előző évben. Az összes személysérüléses baleset 17 százalékánál volt szerepe az alkoholos befolyásoltságnak — mint állapotnak. Nos, igaz, sokan a szigorúbb rendőri fellépésben látják a megol-

dást. Mi azonban úgy véljük, ebben nincs hiány. A közterületi szolgálatot ellátó rendőreink egy év alatt közel 400 ezer (!) alkoholszondás ittaságellenőrző vizsgálatot végeztek, és több tízezer gépjárművezető ellen kezdeményeztek eljárást. Az egy év alatt visszavont 28 ezer vezetői engedély több mint egyharmada szeszital-fogyasztás, alkoholos befolyásoltság miatt került erre a sorsra. Úgy véljük tehát, e tekintetben a rendőri intézkedések differenciáltak, s ugyanakkor kellő mértékben szigorúak is. További szigorításként tervezzük, hogy a vezetői engedélyt a jövőben akkor is elveszi a rendőr a helyszínen, ha az alkoholszonda elszineződik, de vérvétel szükségessége nem merül fel. Tehát olyan esetekben is, amikor a szeszital-fogyasztás még „csupán” szabálysértés! A témához tartozik azonban az is, hogy a közvélemény formálásában kellene jelentősebb előrehaladást elérnünk. Az alkohol befolyása alatt közlekedő járművezető — főként gépjárművezető — rendkívüli nagy veszélyt jelent a közlekedés más résztvevőire. Mégis azt tapasztaljuk, hogy a közfelfogás nem ítéli el eléggé az ittas gépjárművezetőt! Vagyis, az ilyen magatartást még mindig valamiféle bocsánatos bűnnek tartják. Ezen lehet és kell is változtatni. Elsősorban azért, hogy e cselekmény társadalmi veszélyességével arányban álló társadalmi elítélés alakuljon ki a közvéleményben. Meg-

győződésünk, hogy a sajtóban, rádióban és a televízióban is többet kellene az ittas vezetés közveszélyességével foglalkozni.

● *Terveznek-e a közeljövőben úgynevezett koncentrált ellenőrzéseket, és egyáltalán, milyen külön előnyök származhatnak az ilyen, mindenre kiterjedő és átfogó akcióprogramoktól?*

A közúti közlekedési ellenőrzések a rendőri állomány mindennapos feladatait képezik. Ezen kívül az önkéntes társadalmi segítők és társzervek bevonásával rendszeresen végzünk átfogó, koncentrált közúti forgalomellenőrzéseket. Tavaly például három alkalommal is lehetőséget találtunk erre, nagyjából a tavaszi, nyári és őszi hónapokban. Az országos ellenőrzések alapvető célja a közúti közlekedési balesetek megelőzése, a közlekedési fegyelem, a közrend és a közbiztonság megszilárdítása. És feladata természetesen az ilyen ellenőrzéseknek még az is, hogy a közlekedés biztonságát bármilyen okból veszélyeztetőket a forgalomból kiszűrjük. Mindenkor fontos célja ellenőrzéseinknek a szeszital hatása alatt járművet vezetőket kiszűrése és felelősségre vonása. Nem utolsósorban kiterjednek ezek az ellenőrzések a közbiztonságot és a közrendet sértő, vagy veszélyeztető magatartást tanúsítók felelősségre vonására, a társadalmi tulajdon védelmére, továbbá arra is, hogy a személy- és áruszállítás jogszerűen, minden szempontból rendben bonyolódjék le. Tavaly az ilyen ellenőrzések alkalmával 950 ezer gépjárművet és mintegy 50 ezer gyalogost — tehát közel egymillió közlekedőt — ellenőriztünk. Közülük 250 ezerrel szemben (!) kellett rendőri intézkedést alkalmazni. Az intézkedések 90—92 százaléka figyelmeztetéssel, illetve helyszíni bírsággal (mintegy fele-fele arányban), a többi szabálysértési

feljelentéssel zárult. A kiszabott helyszíni bírságolás összege meghaladta a 12 millió forintot. Külön említést érdemel, hogy az ellenőrzések ideje alatt számottevően csökken a balesetek száma, és érezhetően javul a közlekedők magatartása is.

A vezetői engedély helyszíni elvételére 809 esetben került sor — ebből 798 alkalommal ittas vezetés miatt. Az ellenőrzések során rendőreink elfogtak 126 körözött személyt, és megtaláltak 29 ellopott járművet. Mint láthatjuk tehát, a koncentrált ellenőrzések elérik a céljukat, s jól szolgálják a közrend, a közbiztonság és nem utolsósorban a közlekedésbiztonság szilárdítását. Úgy véljük, hogy a koncentrált ellenőrzések és más, a közterületi szolgálat során évente alkalmazott 850—950 ezer helyszíni bírságolás, s a mintegy 150 ezer szabálysértési feljelentés elegendő rendőri intézkedés. A lényeg — és ezt szorgalmazzuk is —, hogy a rendőr egyetlen szabálysértést se tűrjön el szó nélkül, legyen az bármilyen csekély súlyú. Ugyanakkor minden bizonnyal a közvélemény teljes egyetértésével találkozunk az a gyakorlat, hogy a szabálysértési feljelentések mindinkább a főbb baleseti okként jelentkező szabálysértések és a forgalom rendjét öncélúan is minduntalan megbontani igyekvők ellen irányulnak — fejezte be lapunknak adott nyilatkozatát Grimela Sándor rendőr ezredes.

A. T.

A PÉCSI KÖZÜTI ÉPÍTŐ VÁLLALAT

kivitelezésében készült el a szép vonalú szekszárdi felüljáró, amely hazánk egyik legszebb városképébe igen harmónikusan illeszkedik be. A pécsiek 1978 nyarán kezdték építeni a Szekszárd-Várdomb összekötő utat, amelyen a vasúti sínek fölött ível át a 240 méter hosszú felüljáró. Az épülő útszakasszal együtt a felüljáró mintegy 80 millió forintba került. A 11 nyílás EHG előregyártott elemekből épült. 2x1 nyomásos felüljáró műszaki átadására már múlt év végén sor került, de a kisebb hiánypótlási munkák miatt üzembe helyezése május közepén volt.

A BIELSKO-BIALA-I ÉS A TYCHY-I SZEMÉLYAUTÓGYÁR

szerelőszojagjairól lekerült az egymilliomodik autó. Az elmúlt nyolc év alatt termelt autómennyiségen belül 720 ezer a Fiat 126p, a fennmaradó mennyiség pedig Syrena gépkocsi volt. A gyár tavaly elérte a kitűzött célt: 200 ezer Fiat 126p személyautót gyártott, A 126p típusú autók rendkívül népszerűek, mind Lengyelországban mind külföldön. A lengyel „kis fiatok” eljutnak – többek között – Jugoszláviába, Magyarországra, Csehszlovákiába, Bulgáriában, az NSZK-ba, Olaszországba, és Franciaországba.

A VÁROSI SZEMÉTLERAKÓHELYEK,

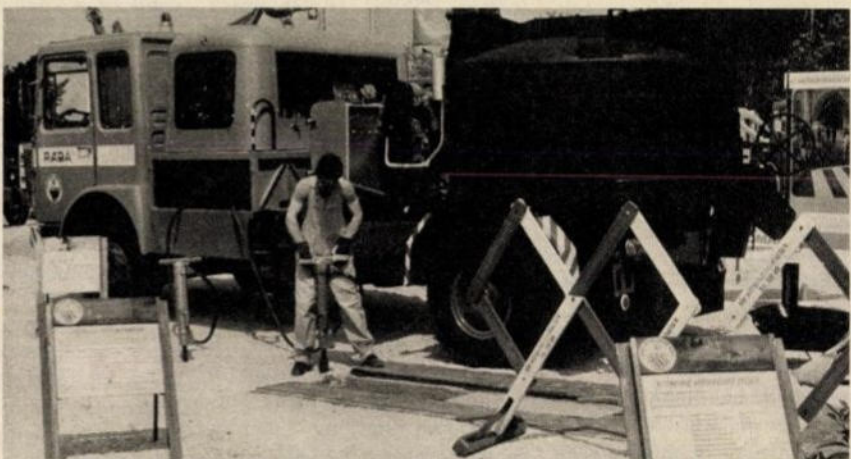
– írja az olasz Panorama című hetilap – valódi kincsesbányák. A kidobott holmik között találhatunk aranyláncot, ezüst evőkészletet, sőt még drágakövet is. A szemétrehányt holmik sokasága között azonban a legértékesebb a műanyag. A műanyagot benzinyártásra használják. Milánó elővárosában már működik egy vállalat, amely a szemétrehányt műanyagból benzint gyárt.

AZ AMERIKAI REYNOLD METALS CÉG

Alabamában olyan gyárat épít, amelyben a holland Stamicarbon módszer alapján a gépkocsironcsokból kiválasztják az alumíniumot és más színesfémeket. A cég az egész világon felvásárolja a gépkocsironcsokat. Ezekből a gyárban több lépcsős eljárással elkülönítik a szigetelőanyagokat, a gumit és az üveget a színesfémektől, majd ezután az alumíniumot a sárgaréztől, a vörösréztől és a horganytól. Az üzemben az első év alatt így több mint 5000 tonna alumíniumot nyernek vissza. A cégnek az a kiindulópontja, hogy az amerikai gépkocsikban egyre több alumíniumot alkalmaznak, így az alumínium regenerálásának egyre nagyobb a jelentősége.



A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács 20 éves működésének évfordulóján rendezte meg a budapesti járművezetők jubileumi versenyét. A benevezett 30 ezer vezetőből 556 jutott el a döntőig, amelyben 5 kategóriában hirdettek győztest az elméleti, a rutinpályás és a közúti szabályossági próba után. A győztesek ötezer forintos jutalomban részesültek.



A közműhálózat felújítása, a hibák kijavítása miatt gyakran kell felbontani az út burkolatát. A közlekedőknek csöppet sem mindegy, mennyi ideig kell a gödröket kerülgetni. Talán lerövidíti ezt az időt az a nyomvonal helyreállító célgép, amelyet a tervező és gyártó Fővárosi Közterületfenntartó Vállalat mutatott be a BNV-n. A Rába alvázra épített gép az öntöttaszfalt burkolatok helyreállítását könnyíti meg, és természetesen a bontását is.

(Bojár Sándor felvétele)

NAGY-BRITANNIÁBAN

kétféle eljárást dolgoztak ki, amelyek segítségével a szénből benzint akarnak előállítani. Az első eljárás során a szenet folyadékban oldják fel és az így kapott anyagot úgy dolgozzák fel, mint a kőolajat. A második módszer alkalmazásával a szenet magas nyomású gázzá alakítják át, aminek oldatából benzint és műanyaggyártási nyersanyagokat állítanak elő.

A TAVELYELŐTTI

74,6 milliárd lírától 1979-ben 39,4 milliárd lírára csökkent a Fiat autógyár profitja. A Fiatnak – a legnagyobb olasz magáncégnek – 128,9 milliárd líra kára származott különböző fennakadásokból, elsősorban munkabeszüntetések miatt – közölték Torinóban. A vállalat ideji helyzete sem rózsás, saját bevallása szerint raktárain 60 ezer eladatlan autó van.



A volánnál ...

(Szabó Sándor felvétele)

AZ AUTÓVILLAMOSSÁGI

Felszerelések Gyárában megkezdtek a Bosch-licenc alapján készülő indítómotorok sorozatgyártását. A korábbi-nál körülbelül négyszer hosszabb élet-tartamú új típusú indítómotor a szélsőséges éghajlati viszonyok között is könnyen indít, s ezzel nagymértékben megkíméli a gépjárművek legérzékenyebb részeit: a motort és az akkumulátort. Külön karbantartást nem igényel. A 24 voltos, 5,5 kilowatt teljesítményű indítómotorokat autóbuszokba, kamionokba és más haszonjárművekbe építik be, fokozatosan felváltva a régebbi típusokat. A hazai keresletet teljes mértékben ki tudja elégíteni az AUTOVILL, amely a jövőben is megkapja a Bosch cégtől a továbbfejlesztések eredményeit.

NEHÉZ PARKOLÓHELYET TALÁJNI

a Montmartre szűk utcáiban, sőt még a közelében sincs hely. Ez fogadja a Párizsban járó turistát, aki a francia fővárosnak ezzel a nevezetes zugával akar megismerkedni. Mindazonáltal a lakók és az általuk létrehozott Montmartre-i védelmi szövetség egyhangúan ellenzik egy 250 gépkocsi befogadására alkalmas 6 emeletes garázs építését a Sacré-Coeur domb alatt. Felháborodásuk érthető: az utóbbi időben egyre gyakrabban történnek földcsuszamlások és beomlások. Tavaly márciusban lezárták a forgalom elől azt az utcarészt, amelyben földomlás következtében eltörtött az egész környék vízellátását szolgáló víznyomó-cső.



Alkohol-ellenőrzés

(Evening Standard nyomán)

A VOLKSWAGEN

második amerikai személygépkocsi-összeszerelő üzeme a tervek szerint 1982 végén kezdi meg a termelését a Michigan állambeli Sterling Heights-ben.

LENGYELORSZÁG ÉS EGYIPTOM

együttműködése az autógyártásban a 60-as években kezdődött és odáig fejlődött, hogy Egyiptomban készítik a motorokat az ott összeszerelt lengyel kocsikhoz. A motoroknak csak néhány alkatrészét vásárolják Lengyelországból.

A ROMÁNIAI CIMPULUNG VÁROSBAN

levő autóipari üzemből – amelynek alapjait a Szovjetunió közvetlen technikai segítségével rakták le – nemrég került le a futószalagról az első ARO márkájú, kiváló terepjáró képességű, új típusú gépkocsi. A gyár jelenleg ennek tízféle változatát állítja elő. A gépkocsi óránkénti sebessége eléri a 120 kilométert. A román terepjárók technikai paramétereik révén máris nagy elismerést vívtak ki külföldön. Az üzem termékeinek 90 százalékát a világ 52 országába exportálják.

Könyvekről

IRÓSZEMMEL 1979 (Kossuth). Az újságokban, folyóiratokban megjelent riportok, amelyeket immár évente könyvbe gyűjt a kiadó, életünk jelenségeit veszik tollhegyre – irodalmi eszközökkel.

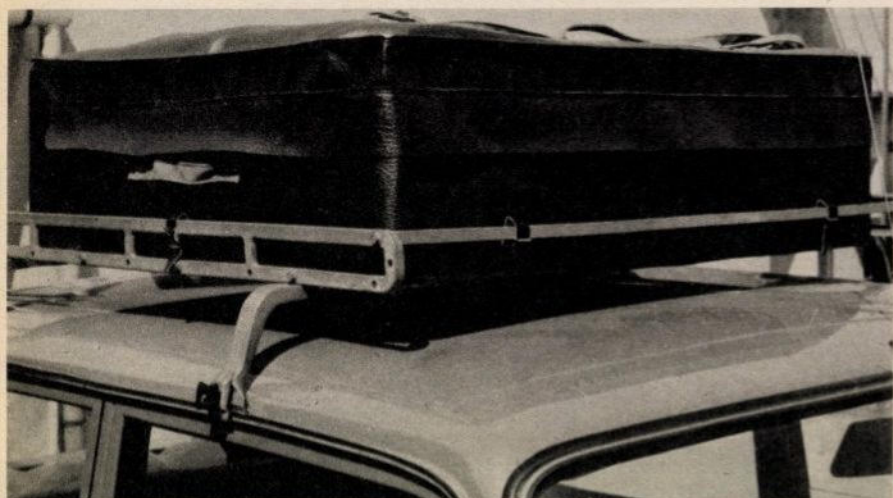
JURIJ SCSEBBAK: Karantén (Európa). Az ukrán szerző költőnek indult, orvosa képezte magát, – s most orvosi környezetben játszó regényekkel lopja be magát olvasói szeretetébe.

SZOMBATHY VIKTOR: Szlovákiai utazások (Panoráma). Aki ma a határon túlra akar utazni, csak „átlép” Szlovákiába. Jelentős tehát ennek a könyvnek a segítsége, amely a részletes várostérképekkel, épületek leírásával barátságosan kalauzol mindenhol.

ARKUS ISTVÁN: Rhodesia–Zimbabwe (Kossuth). Osi afrikai birodalom kelt új életre napjainkban. Milyen múltból táplálkozik, milyen jövő vár rá – erre ad választ az ismert külpolitikai újságíró.

BALDWIN: Ha a néger utca beszélni tudna (Európa). Két regény mutatja be a magyar olvasóknak az amerikai színesbőrűek egyik kiemelkedő íróját. A történetekből kitarul számunkra az a furcsa világ, ahol együtt kell élniük feketéknek és fehéreknek...

Autósoknak



AZ UTÓBBI IDŐBEN

különböző fazonú autóstáskákkal, ködlámpatartókkal és ülés párnákkal bővült a selymári vegyesipari szövetkezet termékskálája. A legújabb termékei közé tartozik még a korábban csak importból beszerzett kardánbox, amit sokféle személyautóhoz gyártanak.

Következő újdonságuk a tetőcsomagtartóra szerelhető zárható bőröndhuzat lesz. Ez a csomagtartó alapterületével, a magassága pedig egy nagyméretű bőröndével azonos. Anyaga, Grabona 83 nevű műbőr, vízhatlan, húzózárral ellátott és zárható. A csomagtartóhoz történő rögzítése hat borpánt segítségével történik. A prototípust a KERMI kiválóan minősítette.

Az új termék hiánycikket pótol majd a hazai piacon. Reméljük, hogy mihamarabb kapható is lesz...

— Sajó —



A POLSKI 126-OS

Varsóból érkezett fővárosunkba. Zsúfolt hátsó ülését a kempingezés szinte valamennyi kelléke elfoglalta. Érthető, hogy a kisautó leleményes gazdája mozgó vikendháza rakterét bővíteni akarta. Így született a képen látható külső pótkerék-felfüggesztés, mely a csomagter további 20–30 literes növekedését eredményezte.

Az újítás igen ötletes, de véleményünk szerint nem biztos, hogy a lengyel műszaki előírásoknak megfelel. Aerodinamikailag sem szerencsés megoldás.

(Fotó: Kratochwill Balázs)

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. július 25-én

DACIA (Budapest)	3 124
DACIA (Debrecen)	1 228
LADA 1200 (Budapest)	4 300
LADA 1200 (Debrecen)	4 670
LADA 1200 Kombi	16 888*
LADA 1300 (Budapest)	3 186
LADA 1300 (Debrecen)	3 484
LADA 1500 (Budapest)	3 579
LADA 1500 (Debrecen)	3 686
LADA 1600 (Budapest)	1 647
LADA 1600 (Debrecen)	521
MOSZKVIC 2140	9 832*
POLSKI FIAT 126p	26 529*
POLSKI FIAT 1500	650
SKODA 105 S (Budapest)	630
SKODA 105 S (Debrecen)	563
SKODA 105 S (Győr)	665
SKODA 120 L (Budapest)	511
SKODA 120 L (Debrecen)	306
SKODA 120 L (Győr)	615
TRABANT Lim. (Bpest)	1 552
TRABANT Lim. (Debrecen)	378
TRABANT Lim. (Győr)	884
TRABANT Spec. (Bpest)	2 516
TRABANT Spec. (Debrecen)	754
TRABANT Spec. (Győr)	1 156
TRABANT Kombi (Bpest)	6 433*
TRABANT Kombi (Győr)	1 800*
TRABANT Hycomat	9 990*
WARTBURG Limousine (Bpest)	1 482
WARTBURG Limousine (Győr)	1 627
WARTBURG Lim. (tolótet.)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1 506
WARTBURG de Luxe (Győr)	1 333
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	7 082*
WARTBURG Tourist (Bpest)	747
WARTBURG Tourist (Győr)	401
ZAPOROZSEC	30 570*

* Régi sorszámok



ATHÉNBAN kapta lencsevégre a fotóriporter ezt az érdekességet. A tikkasztó hőségben, a tűző napsugaraktól védi meg ez az ötletes legyező a kocsí belsejét. Tapadógumival erősítették a szélvédőre (mégpedig belül, hogy meg is maradjon).

(Bojár Sándor felvétele)

Villamosüzemelésű Trabant

Belgrádban tavaly sokan nézték csodálkozva, azt a kimustrált Trabantot, amely nesztelenül és kipufogógáz nélkül suhant a főváros utcáin. Azóta már tudják, hogy a BG 119-379-es rendszámú autót villamos motor hajtja, és a motorházban nikkel-kadmium elemes akkumulátorok szolgáltatják az áramot.

Bojan Kragič mérnök, dr. Zoran Stoilkovič, valamint barátainak az ötlete alapján született meg az említett villamos meghajtású autó. Körülnéztek a világban, megtudakolták, ki meddig jutott el a villamos meghajtású autók fejlesztésében és az ismeretek birtokában maguk készítették el a Trabant berendezéseit. A villamos motort egy ócskavastelepen, a Trabantot nagyon olcsón, mindössze 4000 dinárért vették. Saját maguk készítették el a nikkel-kadmium akkumulátorokat is, hiszen Kragič mérnök a Villamosenergiái Kutatóintézet munkatársa.

Egy töltéssel a „trabcsi” 100 km-t tesz meg, legnagyobb sebessége 60 km/óra. Dr. Stoilkovič lakásának ablakából egy kábelen át történik a telepek töltése. Az akkumulátorok mintegy 10 óra alatt töltődnek fel, és egy töltéssel zajtalanul és olcsón lehet közlekedni otthonuk és munkahelyük között.

A villamos meghajtású autó jugoszláv úttörőinek a segítségére sietett egy szarajevói gyár, amely bemutatta, hogy akár a Zastava 101-es is hajtható villamos motorral. Az üzemeltetése jóval olcsóbb, mintha benzinnel járna, továbbá zajtalan, és nem szennyezi a levegőt.

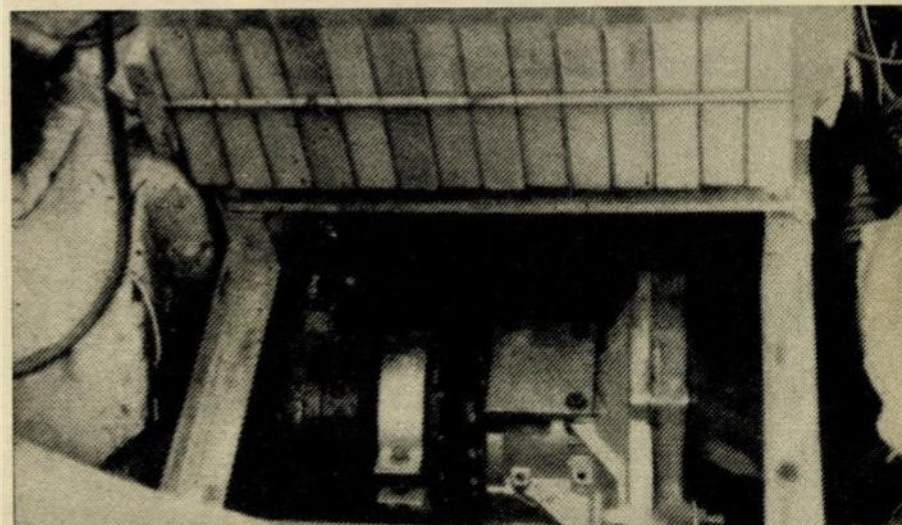
A lelkes belgrádi csapat most azon fáradozik, hogy nagyobb kapacitású és könnyebb akkumulátorokat építsen. Azt remélik, hogy például nikkel-cink vagy másmilyen akkumulátorokkal, egyszeri feltöltéssel Belgrádból eljussanak Zágrábig. De addig is a másodvirágzását élő villamos meghajtású Trabantjukat hajtják, még hozzá mindennap, mert reá nem vonatkozik a forgalomkorlátozás, mivel nem fogyaszt folyékony üzemanyagot.

Sz. J.

Bojan Kragič mérnök és dr. Zoran Stoilkovič az akkumulátorokat helyezi el az egykori motorházba

A sebességmérő — mellette árammérők és villamosági kapcsolók

Villamos motor és váltószekrény



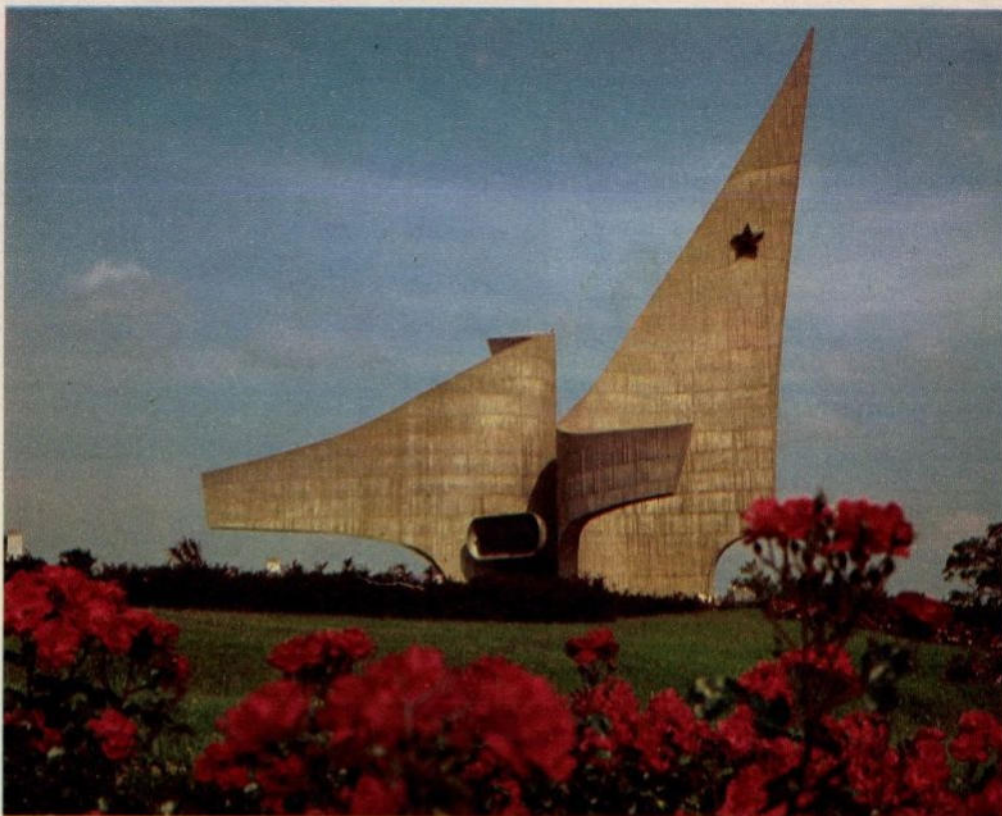
Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

Szombathely (3.)

A Savaria térről nyílik Szombathely szoros értelemben vett belvárosi része. A háromszög alakú Köztársaság tér helyén volt a város piactere. A szép, kiegyensúlyozott, s viszonylag nagy közúti forgalmat lebonyolító tér körül található a város üzleti negyede, az olaszos hangulatú, híres Forgó közel. Innen a Széchenyi utcán jutunk a műemlékekben gazdag Berzsényi térre. Itt láthatjuk a megyei tanács eredetileg barokk — 1775-ben épített — székházát, amelyet 1880-ban késő eklektikus stílusban alakítottak át. A tér közepén Berzsényi Dániel szobra áll — Kiss György alkotása. Mögötte a megyei pártbizottság impozáns épülete, előtte pedig a püspöki palota hatalmas tömbje.

Felszabadulási emlékmű



A Smidt Múzeum egyik pazar szobája



„Szent Márton megkereszteli édesanyját”
— Rumi Rajki István alkotása





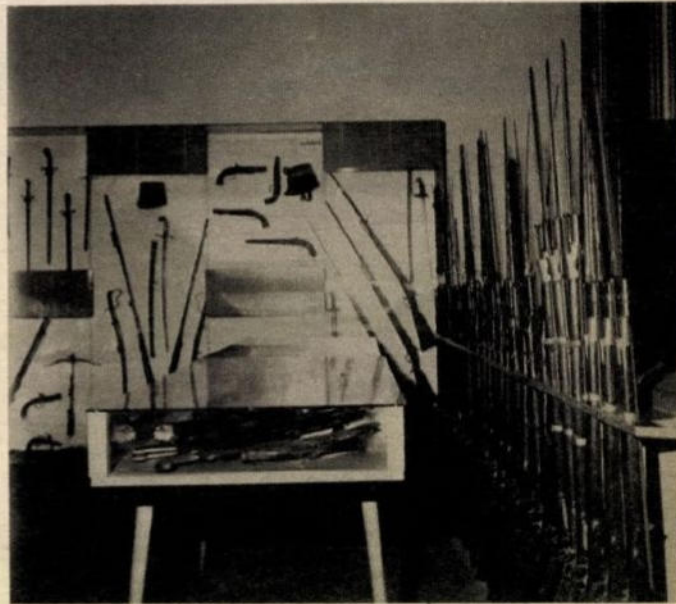
A templom, amelyben a Föld forgását bizonyító kísérleteit Kuncz Adolf és Eötvös Loránd is elvégezte



A Forradalmi Múzeumban



A Smidt-gyűjtemény pincébe „szorult” kiállítási tárgyait is érdemes megtekinteni



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

Hefele Menyhért (a XVIII. század végén Szombathelyen alkotott híres építész) tervezte a környező többi épületet is. Ezek együtteséből alakította ki ezt a bensőséges hatású, építészettörténeti szempontból kimagasló szépségű, egységes városrészletet. Legdíszesebb alkotása ezek közül a szépségével, harmóniájával kiemelkedő püspöki palota, amelyet 1779–1783 között építettek. Homlokzatát pillérek és emeletenként változó, igényes megformálású ablakok tagolják. A palotában értékes festmények, szobrok, faliképek és domborművek vannak. A mellette levő

kéttornyú templom felépítését (a középkori várpalota és vártemplom bontásának a helyén) 1815-ben fejezték be. Főhomlokzata és a belső oszloprendek gazdag tagolásúak, s antik profilú párkányai már a tiszta klasszicista stílusban fogantak. Boltíves kupolájában Kuncz Adolf, neves szombathelyi természettudós 1880-ban megismételte Foucault francia fizikus emlékezetes kísérletét, vagyis, hogy ingával a Föld forgását bebizonyítsa. Egyébként Eötvös Loránd is itt mutatta be kísérleteit.

A templomot 1945 tavaszán bombatalálat érte. Bol-

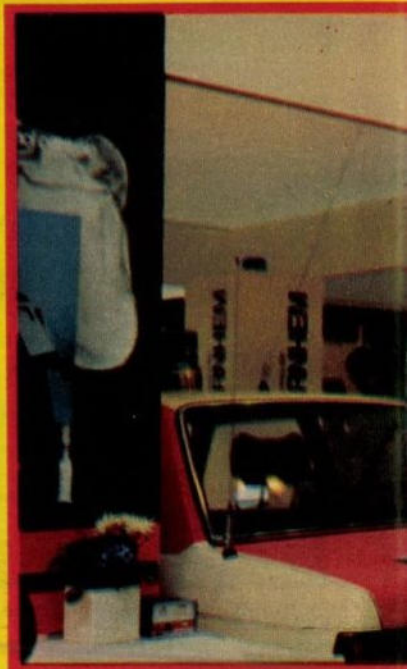
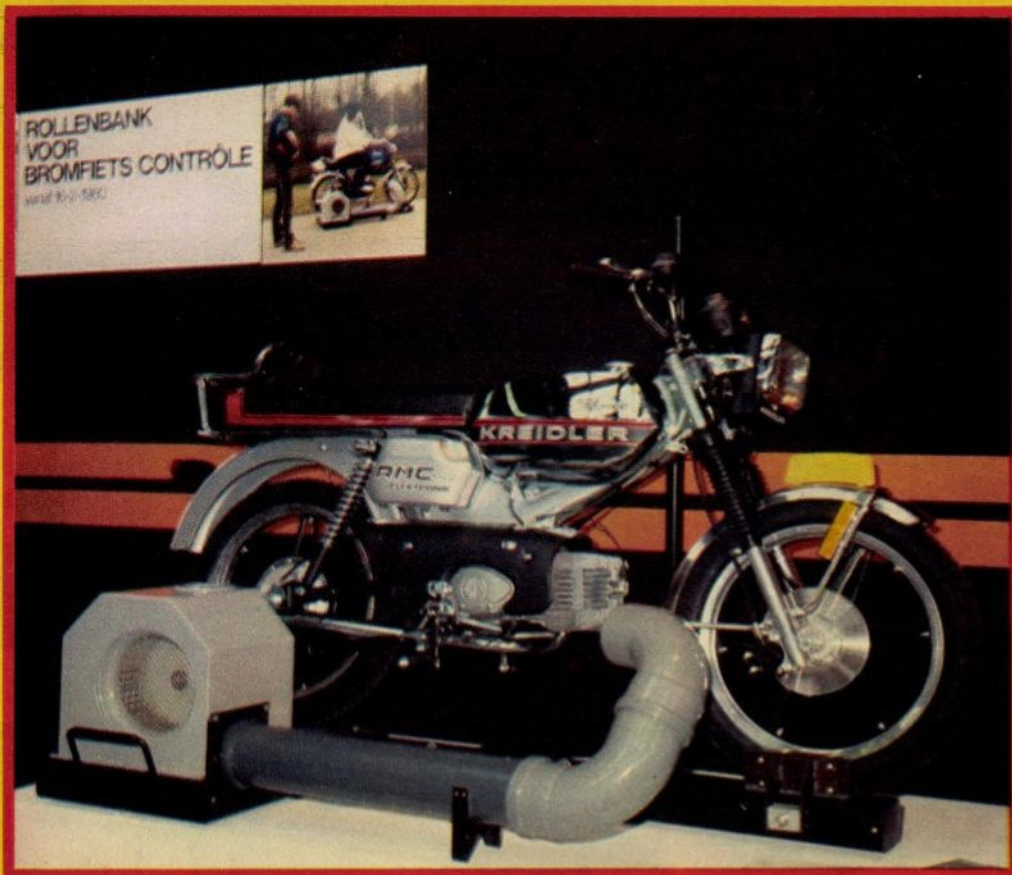
tozatai leszakadtak, sok értékes festmény és szobor megsemmisült.

A szemközti kis parkban Szily János, Szombathely „nagy tekintélyű és nagy hatalmú” püspökének a szobrát — Tóth István alkotását — láthatjuk. Mögötte, a Forradalmi Múzeumban, gazdag tárgyi anyag — jelentős képzőművészeti alkotások segítségével — szemlélteti Vas megye és a város munkásmozgalmának a történetét.

A Hollán Ernő utca 2. sz. alatti emeletes épületben hozták létre a Smidt Múzeumot. Dr. Smidt Lajos sebész

főorvos — aki fiatal korában gyalog zarándokolt el Rómába, hogy a művészetekkel minél szorosabb kapcsolatot teremtsen — egész életében szenvedélyes gyűjtő volt. A városnak ajándékozott igen értékes és változatos témakörű gyűjteményét ebben az épületben állították ki.

Régészeti tárgyak, érmek, érmék, kitüntetések, iparművészeti és képzőművészeti alkotások, katonaviseletek, orvosi eszközök, órák, hintók, fegyverek gazdag választékát szemlélhetjük a kétszintes épület szobáiban és pincéjében.



Egyszerű eszközökkel...

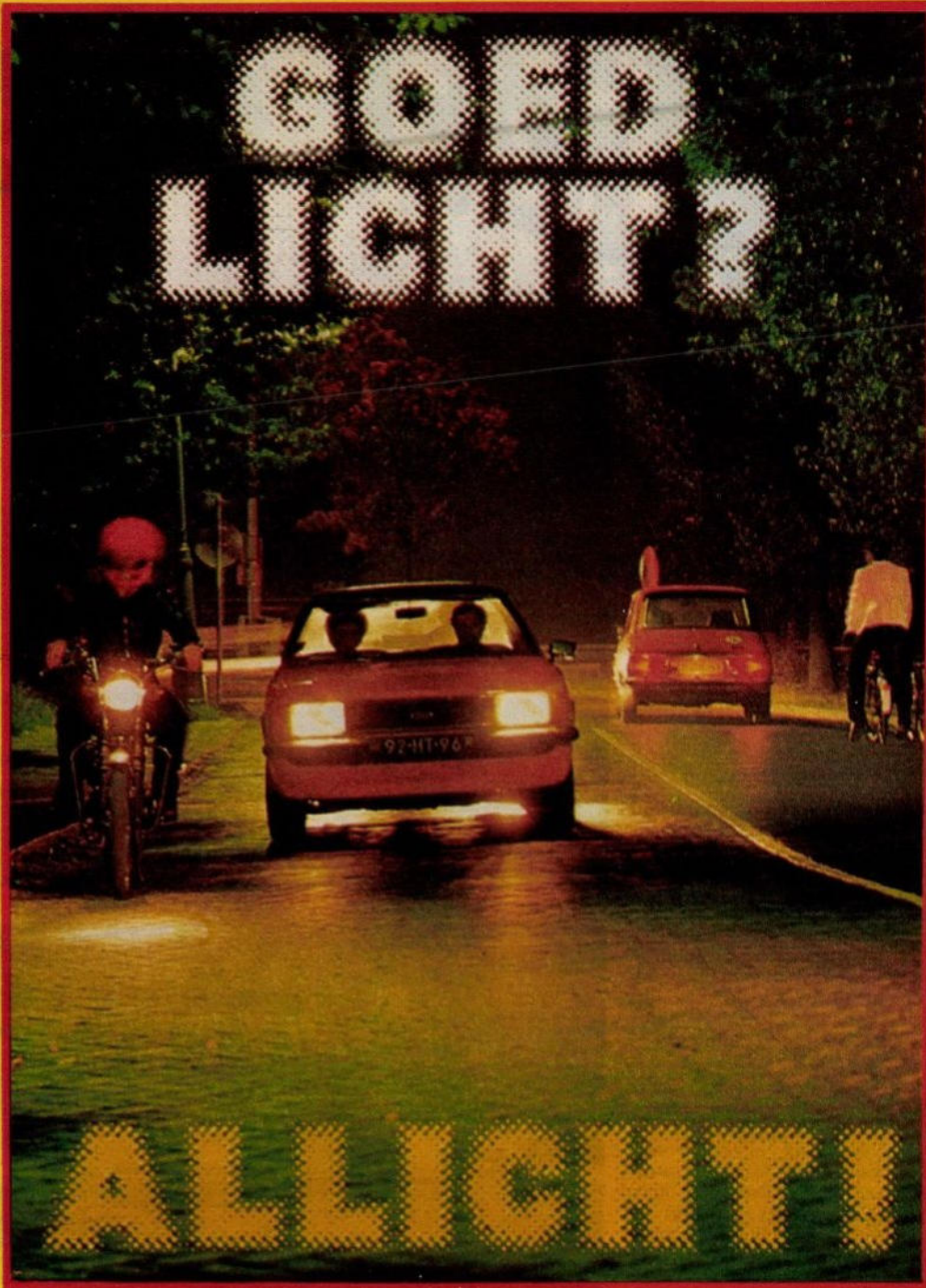
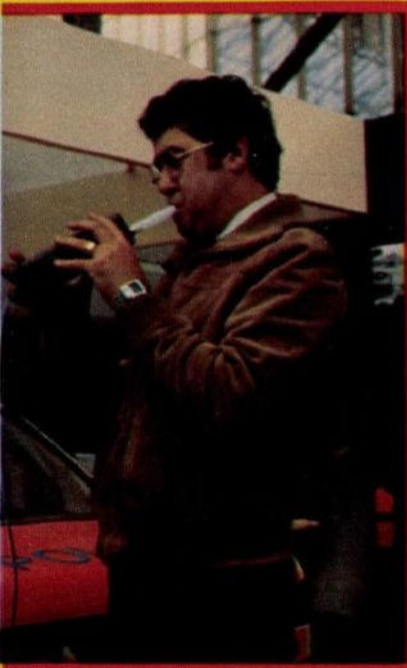
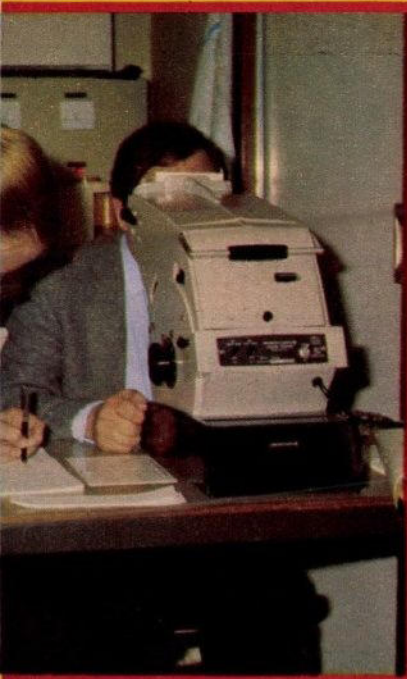
Nem lenne teljes a közlekedésbiztonsági világkonferenciáról-kiállításról írt beszámoló - s így a róla alkotott kép sem -, ha csupán a mikroprocesszoros újdonságokat emelnénk ki, mutatnák be olvasóinknak. Szóval, ha elhallgatnánk a közlekedő ember biztonságát és javát szolgáló egyszerűbb eszközöket és törekvéseket. Azokat, amelyek a

méltán megcsodált különlegeségek árnyékában azért az ilyen rendezvények alkalmával mindig fellelhetők.

Bizony, sok ellentmondás is rejlik napjaink valóságában. Abban is például, hogy a ropantul felgyorsult technikai fejlődés időszakában - amikor a közlekedés sokszínű világában is ma már a korábban még megálmodni sem mert

„csodák” megalkotására vagyunk képesek -, az embereket más oldalról a motorizáció hajnalkorát idéző elemi dolgok hasznosságáról kell meggyőzni, és használatára rábeszélni. Így többek között arra, hogy esőben, hózáporban, már kezdő szürkületkor, vagy bármilyen más okból rosszabbodó látási viszonyok között kapcsolja be a fényszórókat; ne csak a lát-

szat kedvéért, hanem valóban kapcsolják is magukra a biztonsági övet; ittasan ne üljenek a volán mögé; csak megbízható műszaki állapotú járművel induljanak útnak; gondoljanak arra, hogy idővel az emberi szervezetre, s a vezetéskor oly nélkülözhetetlen érzékszerveinkre „kimért garancia” is elévül egyszer. Legyünk belátással tehát arra is, hogy



a látásunk, reflexeink kopása – sajnos – természetes dolog. Mértéke, minősége az erre szolgáló műszerekkel, vizsgáló eljárásokkal pontosan be is határolható. S ez egyben intő jel, hasznos figyelmeztetés is lehet, hogy a jövőben bölcs megfontolással már ehhez a felismeréshez igazítsuk a léptenket.

Nos, éppen az ilyen – az

ember javát és meggyőződését egyszerűen szolgáló –, közlekedésbiztonsági eszközök, vizsgáló- és mérőműszerek egy-egy változatát szemlélteti ez a képösszeállítás...

A témához tartozik ugyanakkor az is: jól tudjuk a közúti forgalomellenőrzést és egyáltalán a közúti forgalombiztonságot szolgáló hazai újdonságokat nem egy világszínvonalú válto-

zatával mi is büszkélkedhetünk már. Mégpedig olyan eszközökkel, amelyeket ha alkalmanként összegyűjténénk és nemzetközi fórumokon bemutatnánk, méltán felfigyelne a világ. Több példányuk még de vizaszerező is lehetne, hiszen mint köztudott, az ilyen nemzetközi kiállításokon és konferenciákon üzleteket is kötnék – nem csak tapasztalato-

kat cserélnek. Persze, ez utóbbi is fontos. Jó lenne tehát, ha a jövőben mind több hazai közlekedési szakembernek lehetősége nyílna nemzetközi fórumokon ilyen tapasztalatszerésre, szemlélődésre. A befektetés, – munkájuk nyomán –, a hazai közlekedésbiztonság javára búsán megtérülne...

ALMASSY TIBOR

Miért ideges?

Az autósor békésen poroszkál az úton. Haladása egyenetlen, olykor meglódul a karaván, azután megint megtorpan. Megyünk így egy darabig, míg végül akad egy autós, aki nem tud tovább várni, kitör, előz, bevág, ismét előz, kockáztatja az egész sor nyugodt haladását, a maga biztonságát.

A szemből jövők villogtatnak, integetnek, dühöngenek, a hazardírozót követők pedig mint egy krimi előtt a tévében, mikor következik be a bűntény — az ütközés.

Aztán, ha itt a baj, ha az autó roncsalommá válik, máris kész a közlekedők ítéllete: lám, az agresszív autós csak azt kapta, amit megérdemelt. Esetleg arra gondolnak, hogy biztosan ittas volt, mert józan ember nem vezethet ennyire vakmerően.

Valóban, vannak olyan autósok, akik a lóerőktől megittasodva szinte állandóan túl gyorsan, gátlástalanul vezetnek, sem lelkiismeretük, sem a Kresz nem gátolhatja gyors előrejutásukat (legfeljebb egy rendőrautó látványára). A jelzőlámpa előtt türelmetlenül nyomkodják a gázpedált, aztán, amikor lehet, csikorgó kerékekkel indulnak, mégha az átkelő gyalogosok utójának rebbenve is kell a járdára pattannia. A kutatók szerint e vibráló magatartás oka a vezető kiegyensúlyozatlansága lehet, és ami a baj, hogy a



(FAVICS PETER felvétele)



kocsiban, a közlekedésben valamiféle levezető foglaltságot talál.

Mások viszont nyugodtan vezetnek, békés kisangyalok, mindaddig, míg valami vagy valaki fel nem bosszantja őket. Ekkor nyomban agresszívakká válnak, és megmutatják bosszúságuk okának, hogy ők is tudnak, ha akarnak. Megmutatják, ha törnek, ha szakad, és sajnos, gyakran valóban törnek.

Különös módon az óvatos vezetők is veszedelmesek lehetnek. Azok, akik mindig a legnagyobb óvatossággal, állandó mérlegelgetéssel haladnak, gyakran haboznak, és ha hirtelen kell dönteniük, tehetetlenné válnak. Aztán cselekednek — rosszul. Kerülnek, de előtte nem néznek a tükörbe, vagy csak a féket nyomják, behajtanak az akadályba, pedig egy kor-

mánymozdulat elég lenne, hogy kikerüljék. Ezek a vezetők azonnal elvesztik a fejüket, amint valami nem megszokottal találják szemben magukat.

A nyugatnémet MOT Auto-Zeitschrift szerint a német utakon a közúti balesetek ezreit okozza a vezetők izgatottsága, ingerültsége. A hivatali bosszúság, a családi veszekedés a kormány mögött csapódik le. Ha a napi



kellemetlenségekhez a közlekedési bosszúságok társulnak — és mikor nincs ilyen? —, könnyen kicsordulhat a pohár. Ekkor csak egy a fontos, előrejutni bármi áron, megelőzni a „provokálót”. Aztán, a kockázatos előzés után sietni, elrohanni a tanúk elől, esetleg újabb csúf manőverrel.

A nyugatnémet lap recepttel is szolgál, hogyan előzzük meg — nem a másikat, hanem — a fölösleges kockázatos sodró lelkiállapotot. A legfontosabb a sok alvás, a kevés idegeske-

dés. (Bár olyan egyszerű lenne megfogadni, mint leírni.) Ha nyugtalannak, türelmetlennek érzi magát, csökkentse a tempót, és vezessen nagy körültekintéssel. Semmiképpen se nyúljon alkoholhoz vagy gyógyszerért, inkább sétáljon vagy menjen moziba.

Ha az utóbbi időben több sérülést is összegyűjtött a kocsiján, őszintén vizsgálja felül vezetési stílusát. Még ha jog szerint nem is hibás a horzsolásokért, koccanásokért, lehet, hogy felismeri,

agresszívabbá vált a vezetése.

Ha éppen nagyon bosszús vagy ideges, lehetőleg ne vezessen. Ehelyett próbálja megtalálni idegessége okát.

Ha a mögötte haladó villogtat, sürgeti, kocsijára tapad, ne hagyja magát hajszolni, inkább engedje előre, aztán tartson mögötte jó nagy követési távolságot, ki tudja, mit produkál még.

Ha az előtte közlekedő idegesítően vánszorog, előzni meg nem lehet, ne erőltesse a dolgot. Inkább álljon meg, sétáljon egy kicsit.

Minél nagyobb a dühünk, annál jobban uralkodjunk magunkon, még akkor is, ha nehezünkre esik — foglalja össze az úti stresszel kapcsolatos tanácsait a MOT cikke.

Mit tehetünk még hozzá? Ha ezek a jó tanácsok sem segítenek, gondoljon arra, hogy valahol már ott dühbörög az országúton az a teherautó, amelyiken összetöri majd a kocsiját. Ha ettől a gondolattól csak ideges lesz, akkor automatikusan alkalmazza a korábbi tanácsokat.

F. A.



Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepén július közepén értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	jel	Ara ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Lada 1200	1972	SM	42
Lada 1200	1974	BM	50
Lada 1200	1976	SM	65
Lada 1200	1977	SA	51
Lada 1200 K	1976	BM	85
Lada 1200 K	1978	SA	59
Lada 1500	1979	SM	104
Moszkvics 2140	1979	SM	66
P. Fiat 126	1977	SM	41
P. Fiat 126	1979	BM	65
P. Fiat 1300	1970	BM	22
P. Fiat 1500	1974	SM	37
P. Fiat 1500	1976	SA	38
P. Fiat 1500	1977	SA	44
Skoda S 100	1972	SM	18
Skoda 110	1975	SM	48
Skoda 110	1974	SM	48
Skoda 105 S	1978	BM	75
Skoda 105 S	1979	SM	77
Skoda 120	1979	SM	75
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Dacia 1300	1977	BM	76
Lada 1200	1973	SM	55
Lada 1200	1975	SM	61
Lada 1500	1975	SM	73
Lada 1600	1979	SM	132
Moszkvics 2140	1980	SM	80
P. Fiat 126	1978	SM	57
P. Fiat 1500	1977	SA	56
Skoda 110	1975	SM	35
Skoda 120	1978	BM	77
Volga M 24	1976	SA	35
Volga M 24	1978	SA	90
Wartburg 353	1975	SM	40
Wartburg 353	1978	BM	76
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Fiat 128	1973	SA	26
Lada 1200	1977	SM	85
Lada 1200	1974	SM	42
Lada 1500	1978	SM	109
Lada 1500	1977	SM	86
P. Fiat 1300	1970	SM	20
P. Fiat 1500	1977	SA	45
P. Fiat 1500	1977	SM	65
Skoda S 100	1971	BM	14
Skoda S 100	1973	SM	23
GYŐR (Rét u. 27.)			
ARO 244	1977	BA	51
Lada 1200	1973	SM	46
Lada 1200	1978	SM	84
Moszkvics 412	1974	BM	32
P. Fiat 126	1978	BM	55
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1300	1977	SM	92
Lada 1500	1978	BM	113
Moszkvics 412	1973	BM	31

P. Fiat 126	1979	SM	69
P. Fiat 1500	1978	SA	40
Skoda 100	1973	SM	29
Skoda 110	1975	SM	43
Skoda 105	1977	SM	61
Skoda 105	1978	SM	58
Trabant 601	1979	SM	61
Trabant 601 K	1979	SM	64
Volga M 24	1979	SA	137

MISKOLC (Lorántffy Zs. u. 49.)

Skoda 100	1975	SM	25
Skoda 105 S	1977	SM	66
Skoda 120	1978	SM	83
Trabant 601	1978	SM	46
Trabant 601	1979	SM	54
Volga M 24	1977	SA	48
Wartburg 353	1976	SM	57

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Dacia 1300	1978	BM	52
Lada 1200	1974	BM	56
Lada 1200	1971	SM	40
Lada 1500	1978	SM	107
Lada 1500	1979	SM	123
P. Fiat 1500	1979	SA	70
UAZ 469 B	1975	BM	51
Skoda 105 S	1977	BM	63
Skoda 120	1979	SM	82
Trabant 601	1972	SM	22
Trabant 601	1979	BM	58
Wartburg 353	1979	BM	87
Wartburg 353	1972	SM	29

SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)

Lada 1500	1975	BM	85
Lada 1600	1979	SM	126
Moszkvics 412	1970	BM	12
P. Fiat 126	1977	SM	50
P. Fiat 1500	1977	SA	57
Skoda 100	1975	SM	31
Skoda 100	1975	SM	44
Trabant 601	1977	SM	45
Volga M 24	1974	SA	25
Wartburg 353	1970	SM	58
Wartburg 353	1979	SM	96

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Dacia 1300	1976	BM	68
Lada 1200	1971	SM	40
Lada 1200	1972	BM	37
Lada 1200	1974	BM	54
Lada 1200	1975	SM	66
Lada 1200 K	1973	SM	55
Lada 1200 K	1974	SM	64
Lada 1300	1979	SM	103
Lada 1500	1975	BM	78
P. Fiat 1500	1971	SM	23
P. Fiat 1500	1973	BM	19
P. Fiat 1500	1976	SA	45
Skoda 105 S	1977	SM	59

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200 K	1976	SA	45
Lada 1500	1978	SM	108
P. Fiat 126	1979	BM	65
P. Fiat 1300	1970	BM	22
Skoda 110	1975	SM	48
Skoda 110	1976	SM	60
Trabant 601	1978	SM	50
Wartburg 353	1973	SM	35

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

A SZABADPIACOKRÓL

Nagy a kínálat, s változatlanul kevés az érdeklődők között az olyan, aki a jelenlegi kínálati áron hajlandó megvenni a használt autót. Érdeklődés elsősorban a fiatalabb, 3-4 éves évjáratok iránt nyilvánul meg, azok között is elsősorban élveznek a kifizetésű kocsik, a Trabant, a Wartburg, és a Lada 1200-as.

BUDAPEST. A vidéket járó munkatársunk most a fővárosi piacot nézte meg, függetlenül állandó pesti tudósítónktól. Arra a meglepő megállapításra jutott, hogy elég sok más városbeli „ismerőseivel”, illetve annak kocsijával találkozott a BNK kerítésének tövében. A kínálati árak: Dacia 1300 (ZA) 77 ezer forint, Dacia 1300 (UF) 55, Fiat 500 (IH) 35, Fiat 850 (IV) 60, Lada 1200 (IZ) 40, Lada 1200 (UR) 65, Lada 1200 (ZN) 85, Lada 1200 K (UD) 55-60, Lada 1200 K 95-100, Lada 1300 (ZD) 100, Lada 1500 (ZM) 105-110, P. Fiat 126 (ZD) 67, P. Fiat 1500 (ID) 32, Renault R 5 TL (UE) 150, Peugeot D (IB) 100, Skoda S 100 (UK) 44, Trabant 601 (IX) 38, Trabant 601 (UR) 45, Trabant 601 (UR-ZN) 45-55, Trabant 601 K 55, Wartburg 353 (IP) 40, Wartburg 353 T (UZ) 65, Wartburg 353 (ZN) 85 ezer forint. Sehol nem veszték össze a vásárolni szándékozókat.

DEBRECEN. Több, mint 300 kocsi kínáltnak. Állandó tudósítónk szeretett volna látni egy adásvételt, de nem volt szerencséje. A kocsik jelentős része öregeske, I-rendszámú.

KECSKEMÉT. Rekordkínálat van a megyeszékhelyen, hiszen 1200-1300 autót árulnak. Jellemző árak Dacia 1300 (UZ) 70 ezer forint, Lada 1200 (UK-UV) 64-79, Skoda S 100 (ZC) 58 ezer forint.

GYŐR. Az ország legdrágább piaca, a 3 éves kocsiknál nagy az alku.

SZEGED. Félézer autó eladó, de még a kánikulában sem olvadtak le a fagyosan merev árak, így üzletkötés sem volt.

SZÉKESFEHÉRVÁR. Megcsappant piac, sokan Pestre jöttek adni, vagy venni. A Lada 1200-asok iránt volt enyhe érdeklődés, de üzletkötést nem láttunk. Az eladók egymás közt keseregtek.

AUTOVÁSÁROK NAPTÁRA

Augusztus 9.	Veszprém
Szentlőrinc	Zalaegerszeg
Augusztus 10.	Augusztus 17.
Abony	Ajka
Baja	Debrecen
Békéscsaba	Dunaújváros
Dabas	Kaposvár
Debrecen	Kisterenyé
Lajosmizse	Mázaszázszvár
Marcali	Miskolc
Miskolc	Monor
Nagykőrös	Nagykanizsa
Nyíregyháza	Nyíregyháza
Pécs	Orosháza
Siófok	Sopron
Szeged	Szeged
Szombathely	Szolnok
Tata	Tatabánya



Képes



híradó

Mi, a legfrissebb postával kaptuk a havas talajon álló Skodákat mutató felvételt, amely Finnországban készült, de reméljük, azóta már ott is nyár van. És közben bizonyára túljutottak a 60 ezres számon, amely az addigi Skoda eladásokat jelezte. Az is kitűnik a képről, hogy a japán Mitsubishi, valamint a Skoda ottani közös képviselőjének épülete előtt adták át az új kocsik kulcsait az új tulajdonosoknak, egy házaspárnak

Eredeti elgondolás, valóban feltűnő hirdetési kép az olasz A 112-es típusról, amelyet sokáig mint Autóbianchi gyártmányt ismertünk, de már a Lancia reklámozza, mert újabban hozzá tartozik. Legjobb tudomásunk szerint ugyan sehol sem futtatták hullámvasúti pályán, de tény, hogy a fronthajtású kiskocsi nagyon stabil, nagyon gyors, különösen akkor, ha az Abarth változatról van szó, amely most már szériakivitelnek tekinthető



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, csiszolóárúk.
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



A Dunamenti Takarító Főágazat

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

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093
Telefon: 170-408, 181-807

KERAVILL
AUTÓSBOLTOK

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

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

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

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

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

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

Az AFIT —

az

üzemanyag-

takarékos-

ságért

Egy gépjármű műszaki állapotára az üzemanyag-fogyasztásból ugyanúgy lehet következtetni, mint az ember egészségére teste hőmérsékletéből. Ha az autó fogyasztását megmérjük, rögtön meg-

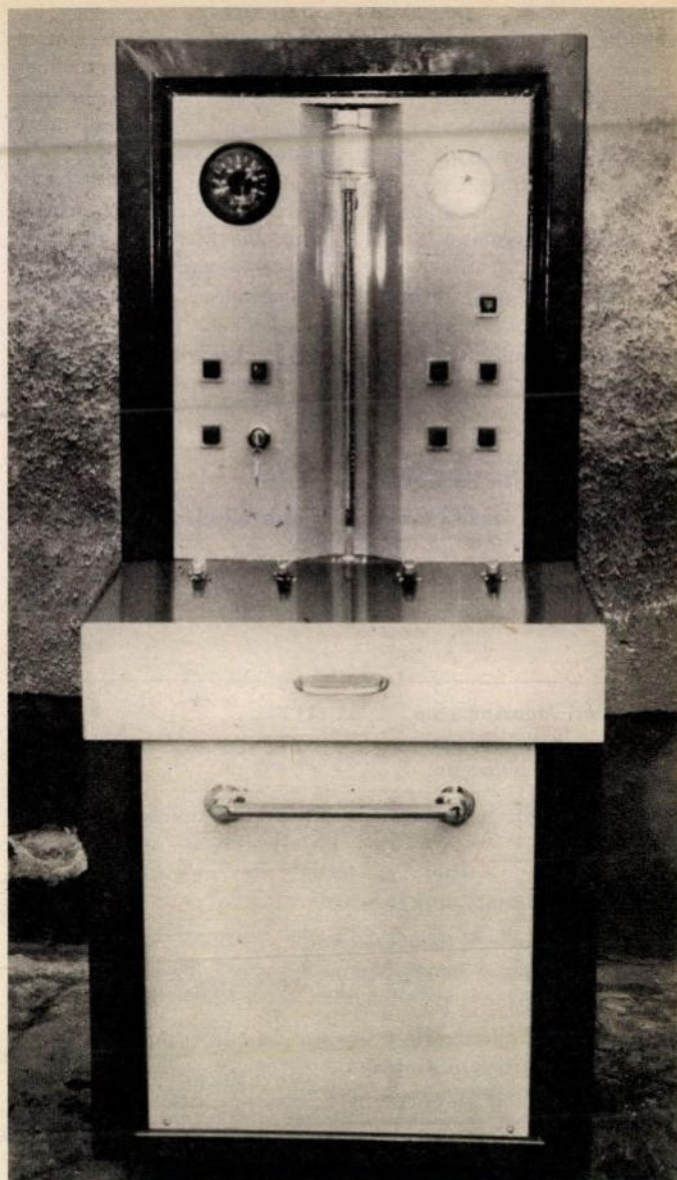
állapítható, hogy étvágya megfelel-e a normának. A túlfogyasztás okát diagnosztikai vizsgálattal állapítjuk meg, amikor a mérés azt is kimutatja, hogy melyik szerkezeti egység a hibás.

Százalékok és arányok

Az AFIT-üzemek sokat tesznek a járműállomány műszaki állapotának óvásáért. A személy- és teherautók garanciális ellátásának mintegy 81 százalékát itt végzik. Ezen belül az átvizsgálás 75 százalékos, a javítás pedig 84 százalékos részarányal szerepel. A garanciaidőn túli karbantartási-javítási munkából az AFIT részesedése a lakossági személyautó-állomány esetében 50 százalékos,

a közületi személyautónál 25 százalékos, a teherautóknál 9—10 százalékos, az autóbusszoknál 4—5 százaléknyi. A többi járművet más szolgáltatók (szövetkezeti-magán), a teherautók és autóbusszok zömét pedig az üzemeltetők (VOLÁN, BKV és különféle közületek) javítják.

Az AFIT üzemeiben fogyasztásmérésre és -beállításra évenként mintegy 20—30 ezer kocsi jelenik meg. Ez



AFP—3 típusú görgős fogyasztásmérő próbapad műszeregysége

bizony kevés, s jelzi, hogy e tekintetben még nagyon keveset törődünk az üzemanyag-takarékos-sággal. A hatósági műszaki vizsgák előtt az autósok többsége csak 3, illetve 2 évenként egyszer kényyszerül arra, hogy szervizbe vigye a gépkocsiját, míg két hatósági vizsga között ez csak önkéntes alapon történik. A rossz értelemben felfogott „takarékos-ság” abban nyilvánul meg, hogy sokan autójuk karbantartására sajnálják a pénzt. Az energiagazdálkodási és környezetvédelmi követelmé-

nyek azonban jelenleg is és a jövőben egyre inkább rákényszerítenek a rendszeres karbantartásra, és a jó műszaki állapot fenntartására.

A közúti gépjárművek üzemanyag-felhasználásának mértékét döntően a keverékképző rendszer működése határozza meg. A benzinmotoroknál a porlasztó, dízelmotoroknál pedig a befecskendező szivattyú. Az Ottomotoroknál ezen túlmenően a hibátlan gyújtásrendszer, az előgyújtás beállítása és a szabályozásának kifogástalan

működtetése is lényeges követelmény. Minden autó érzékeny a gumiabroncsok megfelelő állapotára, valamint a helyes futómű-beállításra is. A gépjármű ezért a futásteljesítménnyel arányos, azzal összehangolt, rendszeres vizsgálatokat igényel.

Az AFIT egyik fontos szolgáltatása ma már — a gépkocsik diagnosztikai ellenőrzése, karbantartása és javítása mellett a — porlasz-

tóbeállítás is. A komplex folyamat hibamegállapítással kezdődik, döntő részét a bes szabályozás, apróbb javítás, illetve felújítás képezi, majd végellenőrzéssel zárul. A végellenőrzéshez kapcsolódik fogyasztásmérés is, amely tanúsítja, hogy a megvizsgált gépjármű üzemanyag-felhasználás szempontjából kifogástalan. Ezt a tanúsítványos bes szabályozási tevékenységet az AFIT 65 üzeme végzi az országban.

A tanúsítványos beállításról

Az 1979-ben végzett tanúsítványos beállítások adatai:

Beállított gépkocsik megoszlása	beállítási esetek száma (db)	fajlagos üzemanyag-megtakarítás 1/100 km/gk
— közületi benzinüzemű	14 245	2,12
— magán benzinüzemű	5 086	1,06
— közületi dízelüzemű	2 085	2,08

A takarékos üzemanyag-felhasználást csak bizonyos futásteljesítményig lehet garantálni. Tapasztalataink sze-

— közületi benzinüzemű	12 000 km
— magán benzinüzemű	5 500 km
— közületi dízelüzemű	12 000 km

Ily módon kiszámítható, hogy az AFIT-szervizek a tanúsítványos bes szabályozásokkal 1979-ben 2901 tonna ben-

rint az értékeket az éves futásteljesítmény egyharmadában lehet megállapítani.

zin és 437 tonna gázolaj megtakarítását tették lehetővé.

Hogyan lehet a fogyasztást csökkenteni?

Felvetődik a kérdés: hogyan lehet ezt a megtakarítást tudományosan megalapozott módszerekkel felbecsülni? Hazai és külföldi szakirodalmi forrásokból, valamint kísérletek és mérések alapján megállapítottuk azokat az üzemanyag-megtakarítási tényezőket, amelyek a különböző szerkezeti részek hibáinak megszüntetésével, illetve a rendszeres időközönként végzett bes szabályozásokkal elérhetőek.

Ezek a következők: Benzinüzemű gépjárművek esetén:

a) A porlasztó javításával és bes szabályozásával elérhető hatás maximálisan 11 százalék, ezen belül:

— főfúvóka, vagy féklevegő-fúvóka indokolt cseréjével 6 százalék;

— alpjáratati rendszer, vagy úszószint beállításával 3 százalék;

— a gyorsítószivattyú javításával, vagy dúsítószepel cseréjével 2 százalék üzemanyag-megtakarítás érhető el.

b) A gyújtórendszer javításával és bes szabályozásával elérhető megtakarítás max. 8 százalék, ezen belül:

— centrifugál, vagy depressziós szabályozó indokolt cseréjével 4 százalék;

— alapelőgyújtás állítása 3 fokon túl 2 százalék;

— megszakítócsere és zárrészeg beállítása, vagy a za-

varszűrő ellenállások cseréje 1,5 százalék;

— az összes gyújtógyertya indokolt cseréje, vagy gyújtótekerccsere 1 százalék üzemanyag-megtakarítást eredményez.

c) Futóművek javításával és bes szabályozásával elérhető hatás maximum 2 százalék.

Ha egy autón mind a három esetben történik a bes szabályozás, a valóságos megtakarítás számításakor a gyújtás- és keverékképző rendszer összegének 75 százalékát, a futómű-beállítás

hatását pedig teljes értéként kell figyelembe venni.

2. Dízelüzemű gépjárművek esetén:

a) keverékképző rendszer javításával, illetve bes szabályozásával elérhető hatás maximálisan 6 százalék;

b) futómű beállításával elérhető hatás maximálisan 2 százalék.

A keverékképző rendszer és a futómű-beállítások által elérhető megtakarítást teljes értéként kell figyelembe venni.

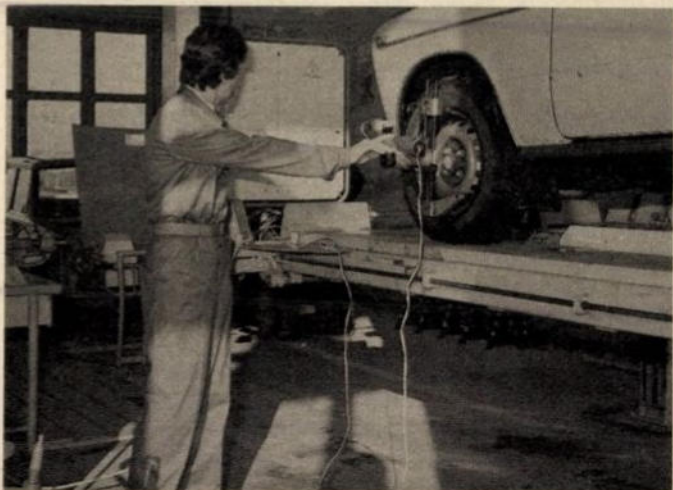
Az egyéb bes szabályozásokról

1979-ben a tényadatok alapján a különböző szerkezeti egységek beállításának szá-

ma és a fajlagos megtakarítások a következők voltak:

Beállított gépkocsik megoszlása	javitási és beállítási esetek száma (db)	fajlagos üzemanyag-megtakarítás 1/100 km/gk
Benzinüzemű gépjárművek		
a) keverékképző rendszer ellenőrzése, javítása, beállítása	134 074	0,95
b) gyújtórendszer ellenőrzése, javítása, beállítás	190 157	0,17
c) futómű-ellenőrzés, javítás és beállítás	176 843	0,52
Dízelüzemű gépjárművek		
a) keverékképző rendszer ellenőrzése, javítása, beállítása	25 651	1,41
b) futómű-ellenőrzés, javítás, beállítás	25 019	0,47

Az AFIT műhelyeiben is sok ilyet találhatunk





A fenti beállításokkal, javításokkal 1979-ben 8617 tonna benzint és 4831 tonna gázolajat takarított meg az AFIT a népgazdaság számára. A tanúsítványos és az egyéb beszabályozások együtvéve 1979-ben 11 518 tonna

benzin- és 5268 tonna gázolaj-megtakarítást eredményeztek 174,5 Mft értékben. A karbantartási, javítási színvonal emelése érdekében az utóbbi időben több kezdeményezés született az AFIT-nál.

Hazai műszerek az AFIT műhelyeiben

1980. I. negyedévében megindult valamennyi személyautó-karbantartó üzemből a túlfogyasztó járművek kiszűrésére szolgáló gyorsvizsgálat. Az eljárással — a kipufogó gázok szénmonoxid-tartalmának mérése útján — néhány perc alatt megállapítható, hogy valamely gépkocsi fogyasztása nem rendellenes-e?

Az AFIT műszaki fejlesztési és újítási tevékenységének eredményeképpen valósulnak meg a következő, a termelést is segítő megoldások:

— a gépjármű-javítás területén az utóbbi időben fo-

kozottan előtérbe került az üzemanyag-fogyasztás gyors, optimális értékre történő beállítása. Az eddigi fogyasztásmérő berendezések többségének hátránya, hogy a gépjármű üzemanyag-ellátó rendszerét megbontva, a mérőkészüléket a gépkocsiba helyezve, a jármű fogyasztását haladás közben, egy előre hitelesített útvonalon kell meghatározni. Az AFIT X. sz. Autójavító Vállalat ki-fejlesztette az AFP-3 típusú görgős fogyasztásmérő próbapadot, amellyel az üzemen belül lehet a használt gépjárművek üzemanyag-fel-

használását meghatározni. A személygépkocsikhoz alkalmazható próbapad fejlesztése folyamatban van.

— Ugyancsak a X. sz. Autójavító Vállalat fejlesztette ki az elmozdulólapos futómű-ellenőrző készüléket. Segítségével — igen gyorsan, szerelési műveletek nélkül — megállapítható a kerék és az útburkolat közötti kapcsolat, megbízható jelzést kapunk az első futómű forgalombiztonságot érintő jellemzőiről. Más készülék alkalmas a személy- és más a haszongépjárművek futóműveinek vizsgálatára.

— Az AFIT IV. sz. Autójavító Vállalatnál valósult meg újításként az a gyorscsatlakozó, amelyet a hordozható üzemanyag-fogyasztásmérő készülékhez alkal-

maznak. Ennek használatával jelentősen csökken a gépkocsi üzemanyag-fogyasztásának ellenőrzési ideje.

Nem szükséges hangsúlyozni tehát a megelőző karbantartási tevékenység előnyeit és hasznosságát. Az állandó üzemképes állapot — ezen túlmenően a jármű élettartama — nagymértékben azonnali múlik, hogy a rendszeres karbantartást kellő időben és megfelelő szakértelemmel hajtották-e végre. Ezért szükségszerű a közlekedésbiztonság és a gazdaságos üzemeltetés érdekében a gépjárművek meghatározott időközökben történő átvizsgálása és az észlelt hibák kijavítása.

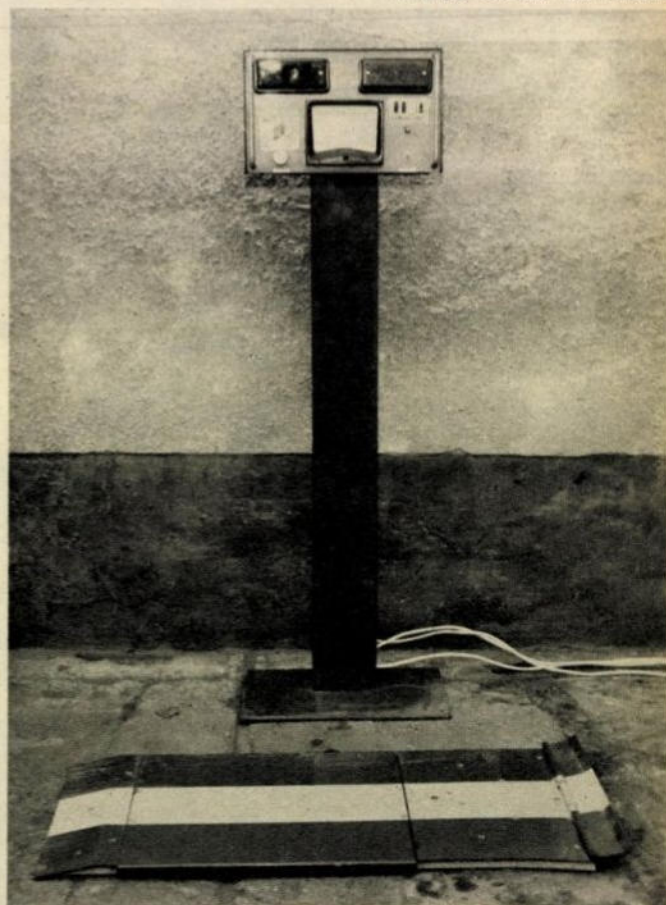
NAGY MIHÁLY

Autófenntartó Ipari Tröszt
főenergetikus

Elmozdulólapos személygépkocsi futóműellenőrző berendezés

Mind korszerűbb műszerek segítik ma már az autójavítást...

(Varga Ferenc felvételei)



Változnak az idők

ÁTOK és ÁLDÁS, AUTÓZÁS, REPÜLÉS



Az 1900-as évek elején Magyarországon első ízben szervezkedtek a gépkocsi-tulajdonosok, akiknek még állandó harcot kellett vívniuk a közvéleménnyel. A napi sajtó gyűlölködő híradásaival izgatta a közvéleményt, mondván, hogy az autó a „gazdagok játékszere”, „embereket gázoló masina”. Nem volt nap, hogy az újságok ne írtak volna ellenséges hangvételű cikkeket.

A Pesti Hírlapban 1905 májusában például hír jelent meg: „A pápa az automobil ellen” címmel. A híradásból kiderül: az egyik amerikai autógyárnak az a reklámötlete támadt, hogy pompás gépkocsival ajándékozza meg IX. Pius pápát. A pápa nem fogadta el az ajándékot, sőt egyik prelátságával a következő választ íratta az amerikai gyárnak: „Gyilkoló gépre nincs szükségem, s ezen felül is az a véleményem, hogy az automobil papnak nem megfelelő közlekedési eszköz.”

Az automobilizmus híveit nemcsak a pápa, de több ország közvéleménye is elmarasztalta. Svájcban például az utakon akadályokat építettek, tiltakozva a gépkocsik megjelenése ellen. Így majdnem halálos baleset érte a Svájcban keresztül utazó kalábriai herceget. Franciaországban és Belgiumban — ahol elsőnek ismerték fel az automobilizmus nagy fontosságát — az újságok azt javasolták, hogy „a sőfőrök bojkottálják Svájcot, ahol kődobásokkal, ostorcsapásokkal, utakon keresztülfektetett fákkal, magas pénz-bírságokkal akarják elvenni az autózástól az emberek kedvét”.

A Magyar Autó Klub 1901 áprilisában, választmányi ülésén határozott arról, hogy rendezzék meg az első magyar autóversenyt és kiállítást. Május 14-én már meg is tartották a versenyt Baltavár és Budapest között, a Tattersall fedett helyiségeiben pedig fényes kiállításon mutatták be

a gépkocsikat, majd a Stefánia és Andrásy úton virágkorzót rendeztek.

1910-ben már három magyar autógyár üzemelt, a MÁG, a magyar Fiat és a Rába, valamint két motorkerékpár-gyár, a Méray Horváth-féle és a Kapela. Az ő működésüknek köszönhető, hogy az 1912-es versenyeken már magyar gépkocsi is indult, és a győztesek között szerepelt. A győztes automobilt Csonka János konstruálta. 1913-ban a Tatra-Adria túraúton már három magyar MÁG-automobil startolt és győzött. Ugyancsak három MÁG-autó vett részt az 1914-es kárpáti túraúton is.

A gépkocsizással egy időben a motorizáció szerelmesei óriási lelkesedéssel támogatták a magyar repülés megindulását. A 20-as évek elején hétvégeken rendszeres hidroplánjárat közlekedett Budapest és Siófok között. A móló végén a vízre leszálló jármű szállította a Balaton vizében fürdőzni kívánó tehetőseket, rövid idő alatt a fővárosból a helyszínre.

Ekkortájt szenzációnak számított a Magyar Légiforgalmi Rt. repülőmájálisa, amelyet a mátyásföldi repülőtéren rendeztek meg. Az ünnepség reggel 10 órakor kezdődött, tartalmas másorral, számos kitűnő, ismert színész és színésznő részvételével. Darvas Lili, Bajor Gizi, Gombaszögi Frida, Gál Franciska, Biller Irén, Lukács Pál, Uray Tivadar és mások utaztak ki az izgalmas eseményre. A pompás, karosszékekkel berendezett gépek — a mátyásföldi repülőtérről indultak és öt utast vittek magukkal. Nemcsak a pestiek szórakozása volt ez, vidékről is sokan felutaztak, hogy megtekinthessék a különleges eseményt. A Focke-gépek vidáman berregve suhantak el a város felett. Biller Irén, a Fővárosi Operettszínház primadonnája a repülés után mosolyogva mesélte el kollégáinak, hogy ő „bizony sokkal szívesebben ül repülőgépre, mint villamosra”. Az Apollo Kabaré művészei is testületileg jelentek meg a repülőmájálison, közöttük Salmon Bélával és Boross Elemérrel.

A városligeti Cirkusz a repülést és az autózást társítva, 1923 nyarán különleges mutatvánnyal csalogatta a közönséget. A vérbeli amerikai cirkuszi számban, két gépkocsi — amelyeket Noiset úr, egy francia gépészmérnök konstruált —, a kupola alatt 15 méter magasságban egymást keresztezve süvített el és huppant le a rugókkal felszerelt dobogóra. A sajtó méltatása szerint a szenzációs produkciónál a két gépkocsi kormányánál „a hidegvérű és csodálatos nyugalma” Gregor úr és Astoria kisaszony ült.

POTOCZKY JÚLIA

Bizony változnak az idők, hiszen az egykori pápai átok után — igaz, vagy hat év-tizeddel később — VI. Pál már megáldotta a Fiat teherautókat, traktorokat, amelyeket Velencében hajóztak be és indítottak, hogy segítsék India éhség sújtotta lakóit. De nézzük meg azt is, milyen volt a századforduló idején egy Fiat kocsija, hogyan utaztak rajta utasai, majd vessünk pillantást egy régi svábhegyi verseny kocsi-parkjára, hiszen a húszas éveket is idézi a szöveg



ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!



ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK, CSAPÁGY és
SIMMERING szaküzlet

1092 Budapest
Ráday u. 31.
Telefon: 372-664

AUTOVILLAMOSSÁGI ÉS ÁLTALÁNOS
FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete

1066 Budapest
Jókai u. 1.
Telefon: 314-926

ÖNKISZOLGÁLÓ ÁRUHÁZ

1133 Budapest
Gogol u. 13.
Telefon: 490-714

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

1092 Budapest
Ráday u. 31.
Telefon: 174-822

SZERSZÁM ÉS GARÁZSSZERVIZ BERENDEZÉSEK
szaküzlete

1065 Budapest
Hajós u. 15.
Telefon: 126-007

AUTÓS HOBBI BOLT

1061 Budapest
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312-737

UTÓKER

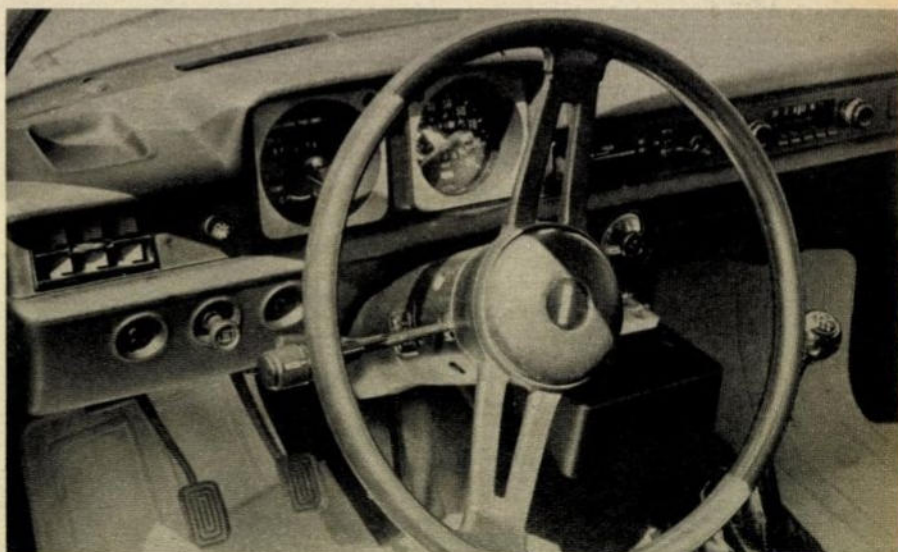


találtunk egy Mazdát

Ne gondolja senki, hogy holmi elhagyott, gazdátlan autót találtunk. Nem is egy valahol elrejtett japán kocsi ra bukkantunk, de fenti állításunk, amely szerint találtunk egy Mazdát, mégis fedi a valóságot.

Ez a kocsi ugyanis nem valamelyik nemzetközi autókiállításon került elénk, nem is Budapest egyik szállodája előtt parkolt, idegen rendszámmal. A mi Mazdánk a fővárostól több mint 100 kilométerre levő, sokak szerint úgynevezett isten háta mögötti helyen, a mindössze ötezres lélekszámú község egy árnyékos garázsában pihent magyar rendszámmal. Azt pedig, hogy elhagyott autó lenne, igazán nem mondhatjuk, hiszen olyan gazdája van, aki saját szavai szerint akár egész éjszaka szívesen őrizne egy nem mindennapi kocsit, csak-hogy reggel egyetlen kört megtehessen azzal.

Nos, ez a 323-as Mazda valóban nem mindennapi autó, legalábbis nálunk nem tekinthető annak. De azon túl, hogy gyára Hirosimában van, és a Mazda 323-as típus nemcsak a mi utainkon számít újdonságnak, joggal beszélhetünk ritkaságról, hiszen egy kaliforniai változat került elénk a szabványostól eltérő, 1415 cm³-es motorral. A japán gyár ugyanis 1977 januárjában jelent-



kezett először 323-as típusával, de akkor csak az 1000/1300-as, tehát a 985, valamint az 1272 cm³-es, 45, illetve 60 lóerős kivitelek készültek. Azoknál még nem is alkalmazták azokat a kiegészítéseket, – az úgynevezett Kaliforniai Test tartozékokat – amelyek egyrészt a kipufogó gáz kedvezőbb összetételét, más-

részt az üzemanyag-fogyasztás további csökkentését segítették elő.

Az a példány, amelyiket megismerhetünk – és egy kicsit ki is próbálhattunk – a 'GLC betűket viseli, és csak 1979 óta létezik. Tehát dátum szerint is igazi újdonság. Alighogy lekerült a japán gyár évi egymilliónál többet produkáló

szerelőszalagjáról, az amerikai piacra irányították. Ott mindjárt megvette valaki, majd Budapesten a használt autók piacán vált meg a valójában újnak számító, néhány ezer kilométert futott Mazdától.

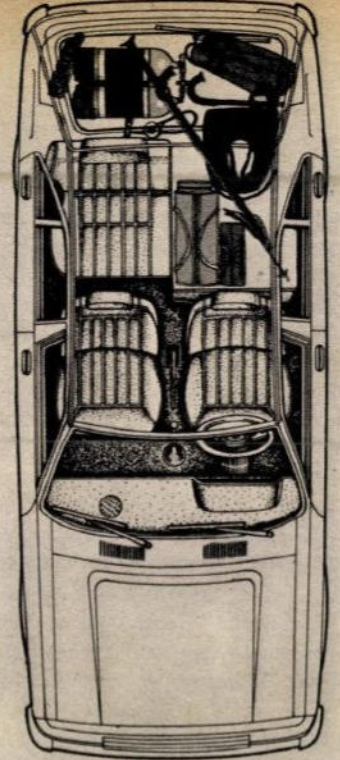
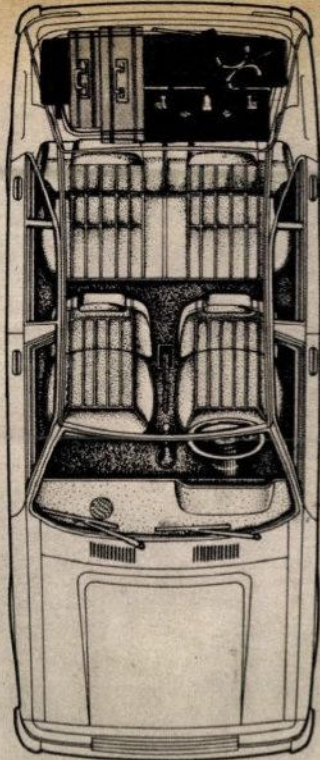
Ennek a kocsinak mi csak második tulajdonosát, mostani fiatal gazdáját ismerjük. A különleges autókért rajongó fiatal orvost, aki a pesti piacon látta meg a 323-as GLC ezüstös formáját, ott szeretett bele, és nem kis áldozatvállalás árán azóta a sajátjának nevezheti.

Ismeretségünk, amely rövid idő alatt amolyan autósok közötti barátsággá fejlődött a szerkesztőségi postakönyvben az „olvasói levél” rubrikába tartozó néhány sorral kezdődött. Elég gyakori, hogy ilyen vagy olyan műszaki adatokat, karbantartási tanácsokat kérnek tőlünk, és volt eset, amikor egy Lamborghini Jarama csodakocsi Pestre vetődött gazdája tisztelt meg bennünket néhány gyakorlati kérdéssel.

Ilyen esetekben ha jó választ tudunk adni, kettős az örömünk, mert hát segíthetünk valakinek és többnyire beleköszölni tudunk mindjárt egy-egy autókülönlegességbe.

Ez történt most is, mert hát maga a Mazda gyártmány számunkra már nem volt olyan idegen. A bécsi képviselő, illetve Eduard Syman barátunk közreműködésével a korábbi években tehattünk





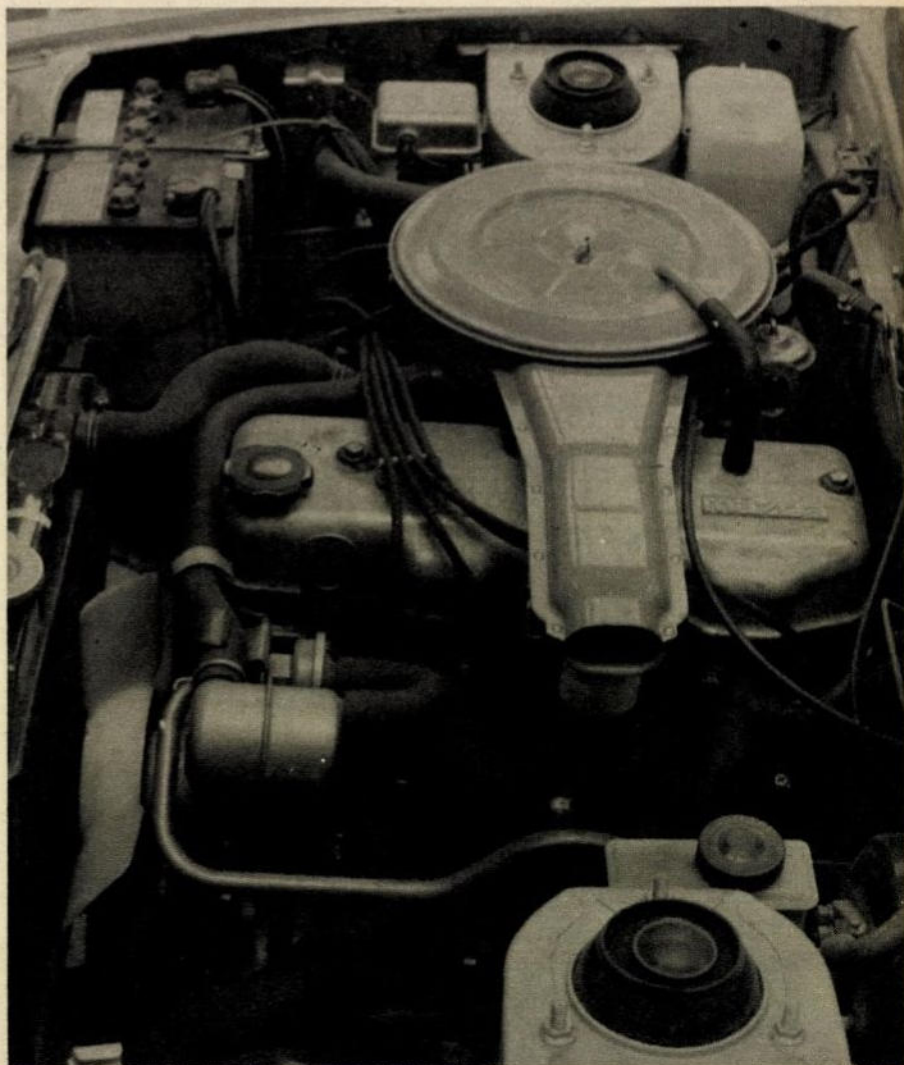
Végül, Pestre is felcsalogattuk a kocsit, ahol az AFIT Klapka utcai szervizének rutinos embereivel közösen, alul-felül jól megnéztük a hátsókerékajtását, hátul dobfékes, elől tárcsafékes – szervóműködésű – csavarrugókra támaszkodó Mazdát, amelynek tankja 40 literes. Ez nem akadályozza, hogy ugyancsak hátul, ahol a pótkerék is fekszik, jókora csomagtér maradjon, akár ötven ülnek a kocsiban, de amint a rajzok mutatják az ülések igazán ügyesen variálhatók.

(BOJÁR SÁNDOR
ÉS P. J. FELVÉTELEI)

próbautakat az akkori újdonságokkal, így az 1000/1300-as, majd az 1600-as típusokkal.

A mai csemege, ez a 323-as pedig itt volt a közelben, sőt gazdájának levele arra is utalt, hogy valamelyik délután, vagy hét végén esetleg feljön Pestre a kocsival, ha van kedvünk megnézni azt. Igaz, – jegyezte meg azt is – elég nehezen tud kimozdulni otthonról, sok az ügyelet, nagy a körzet. Azóta azt is tudjuk, családos ember, méghozzá három gyerek is tartozik a családhoz, és nem a hivatalos szabadságon múlik, hogy nagyon keveset jár Pestre. Így azután néhány levélváltást követően mi indultunk el hozzá, éppen a 2140-es Moszkvics próbakocsival. Útközben olyan gondolatokkal, hogy arrafelé talán jobb szolgálatot tehetne ez a magasabb építésű, közismerten strapabíró jármű, mint a kényesnek és jóval igényesebbnek tűnő japán autó, távol minden ismertebb szerviztől, javítóműhelytől.

Van azonban néhány dolog, amely arra mutat, hogy a kétségtelenül nagyon praktikusán kihasználható, gazdaságosnak bizonyuló, nagyon is józanul



épített 323-as Mazda nemigen hagyja cserben itteni gazdáját. Adott esetben ugyan – éppen a távolságok miatt – elég nehezen tudná érvényesíteni jogait a magyar orvos, de tény, hogy többek között 5, azaz ötévi garanciát vállalnak egy ilyen kocsikorrózióvédelmére!

Ez önmagában is megnyugtató és ahogyan megnéztük a lemezeket, az illesztéseket, meg hát alul-felül az egész autót, úgy véljük, nem üres szó, nem csupán írott papír ez a szavatosság. A másik pont meg azt vállalja, hogy 20 ezer kilométerig minden szerkezeti részre kiterjed a gyár jótállása, ami ugyan nem azt jelenti, hogy addig semmi sem romolhat el...

No, de ne fessük az ördögöt a falra. Nem szeretnénk csorbítani a messzi távolból hozzánk került autó gazdájának eddigi örömét. Úgy tartjuk, jól választott, hiszen világszerte jó név ma a Mazda, és ez az új konstrukció végül is nem bonyolult, inkább ötletes. Viszonylag hagyományos szerkezeti elemek, ügyes, gondos összeépítéséből adódik. A modern vonalú karosszéria valóban már az első látásra megnyeri nézőjét, aki pedig benne ül, egyhuzamban akár több száz kilométert kényelmesen, a fáradság ér-

zése nélkül tehet meg a kívülről kicsinek tűnő, belül annál tágasabb kocsival.

Az sem közömbös persze, hogy mennyi és milyen benzinnel. Nos, a kompresszióviszony 9,0:1, de a többi adottság sem szól az ellen, hogy a végül is 52 kW, tehát 70 DIN LE teljesítményű, a kaliforniai kötöttségek szerint igen spórolós, de szinte szennyezőanyagoktól mentes kipufogású motor a 90–92 oktános benzinnel mindent tudjon, amit csak várunk tőle. Többek között azt is, hogy az egyszerű, négyfokozatú váltóval (a 323-as Mazda ugyanis kapható ötfokozatú, illetve automatikus erőátviteli szerkezettel is) – 90 km/h sebességnél 7,0 majd 120-nál 9,6 liter legyen 100 km-es fogyasztása. Ugyancsak az új ECE (Economic Commission of Europe) szabványmérés szerint 8,1 liter/100 km a városi fogyasztása ennek a 835 kg súlyú, 2315 mm tengelytávú, 3835 mm hosszú, 146 km/h végsebességű ötszemélyes japán autónak.

A Mazda 323 GLC típusnak, amelyről sok érdekességet lehet még elmondani, de várjuk meg, amíg több kilométer lesz benne.

LIENER GYÖRGY

találta egy Mazda



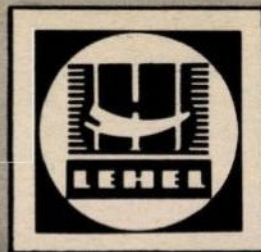
ink

át

a
m



**UTAZÁSHOZ, NYARALÁSHOZ
AUTÓSZIFON**



Gyártja: HŰTŐGÉPGYÁR



**EREDETI ÍZ,
ZAMAT:**

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

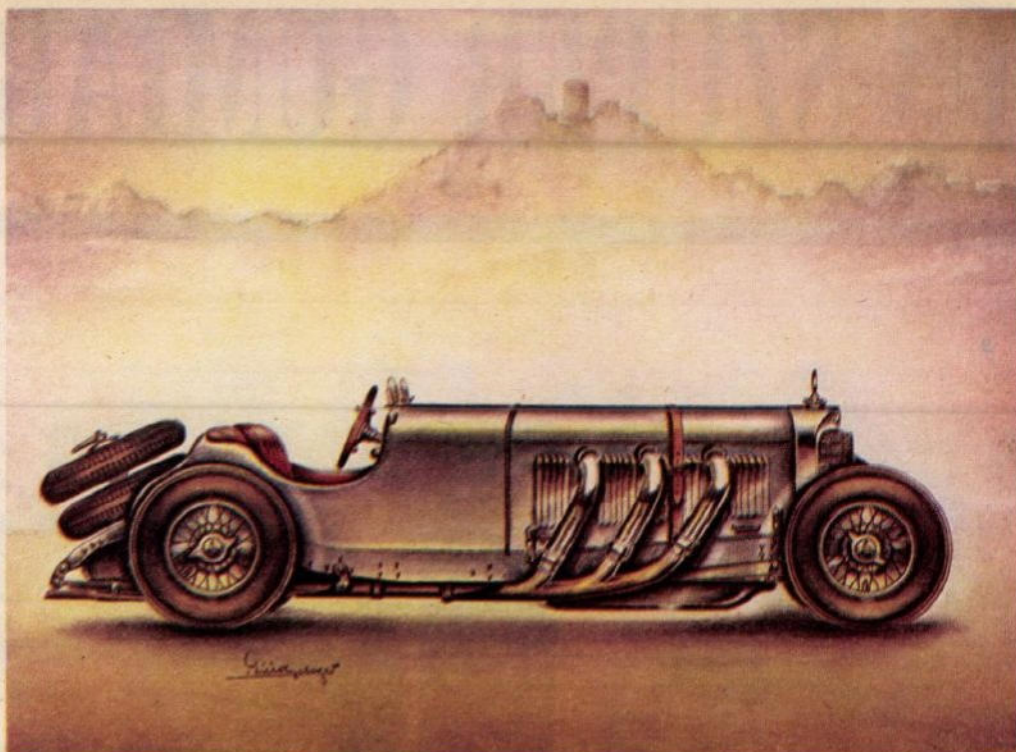
ÚJ LÉPÉS

RÉGI AUTÓ

– amelyről az új típusok tervezői ma is beszélnek, hiszen a feltöltés, az úgynevezett turbó-szisztéma napirenden van, így hát annak elődjéről a kompresszorról ugyancsak sok szó esik napjainkban. Márpedig ez a híres, hathengeres, 7020 cm³-es motorral hajtott

MERCEDES BENZ SSK

jelzésű típus arról is nevezetes, hogy a kompresszor segítségével 170, illetve 225 lóerőt tudott kifejteni. Ezt a teljesítményt az 1933-ban épített – igaz, hétliteres – motor nyújtotta, ami végül is a kocsit 200 km/h csúcsebességét eredményezte



MODELL

Az elmúlt évek legeredményesebb túraautójának az olasz Fiat 131-es típus bizonyult, amelynek szolid kivitelű szériapéldányaival gyakran találkozhatunk utainkon. A gyári raliváltozatnak eddig a legtöbb sikert az 1978-as esztendő hozta és igazán szép eredménynek számít a monte-carlói versenyen elért negyedik hely. Az 1:43 léptékű, Solido márkájú modell az említett csillagtúrán indított kocsi hű másolata

BÉLYEG ÉS KERÉK

Gibraltár. Ez évben volt a Gibraltári Rendőri Erők (Gibraltar Police Force) fennállásának 150. évfordulója. Erre az alkalomra Gibraltár postája négycímetű bélyegsorozatot bocsátott ki. A sorozat egyes képei az egykori és mai gibraltári rendőrséget mutatják be. A 12 penny címletű bélyegen a rendőrség mentő-kocsija, a 37 p-s bélyegképen pedig motoros rendőr látható áramvonalazott motorkerékpárjával.

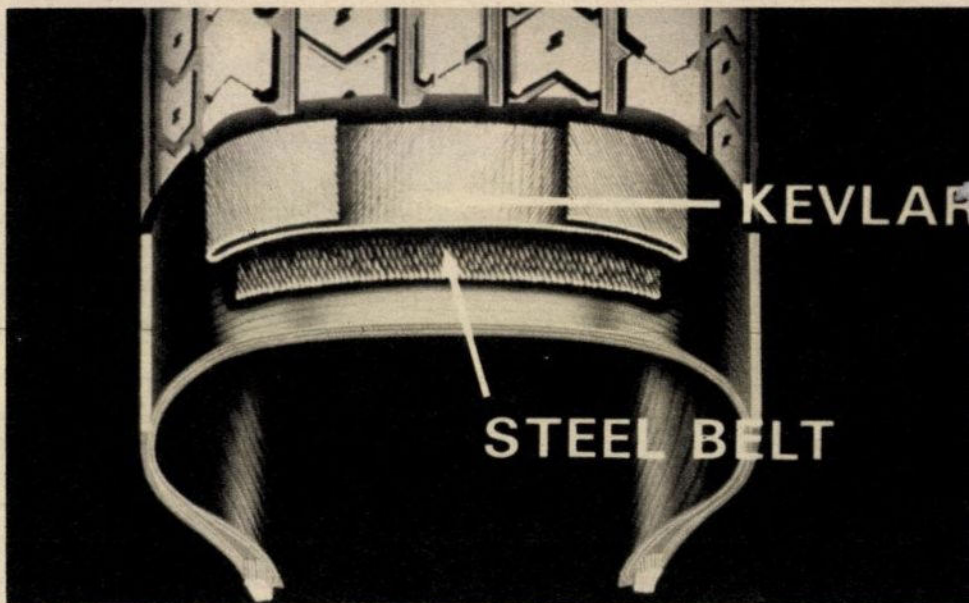
Belgium. 1972-ben kibocsátott 3,50 Fr névértékű közlekedésbiztonsági postabélyegét mutatjuk be.

Lengyelország filatéliai életében is minden évben megrendezik a bélyegnapot. 1979-ben kibocsátott négycímetű bélyegnapi bélyegsorán a lengyel postaszolgáltatból mutat be képeket. A 6 zlotys címleten a vidéken népszerű mozgópostaszolgálat autóbuzsát láthatjuk, az 1 zloty névértékű bélyeg pedig a Polski-Fiat 126p-s levélgyűjtő gépkocsit mutatja be.

Dr. Jasinszky István



ÚJ SZUPER GUMIABRONCS



Sokat fejlődött a „pneumatic” is az autó feltalálása óta. Az egészen korai ősjárművektől eltekintve, úgyszólván kör alakúnak született, és évtizedeken át közel kör alakú volt a motorkerékpárok, személy- és teherautók abroncsainak keresztmetszete. Az abroncsmagasságnak és abroncsszélességnek az aránya tehát nagyjából 1:1 volt. A korabeli kerékfelfüggesztési rendszerek, a súlypont elhelyezése, a járművek tempója akkor még lehetővé is tette az abroncsok és a futófelületek körkörös keresztmetszetét.

A céltudatos kísérletek és nyúzóp próbák eredményei azonban arra utaltak, hogy az autó menetstabilitását, iránytartását döntően befolyásoló oldalvezető erőt súlypont javítani lehet azáltal, ha a gumiabroncs magasságának és szélességének arányát kisebbre veszik, mint egy az egyhez. Így alakultak ki az alacsony keresztmetszetű és a szuperalacsony keresztmetszetű igen széles abroncsok is. Ennek a megoldásnak az a célja, hogy a gumi nagy felületen fekdjék fel a talajon, tehát nagy hajtó- és fékezőerő átadására legyen képes, valamint, hogy jobb legyen az iránytartása is. A megnagyobodott felfekvő felület miatt csökkeneni lehet a gumik légnyomását és ennek következtében azok jobban hozzásimulnak az útfelület kisebb egyenet-

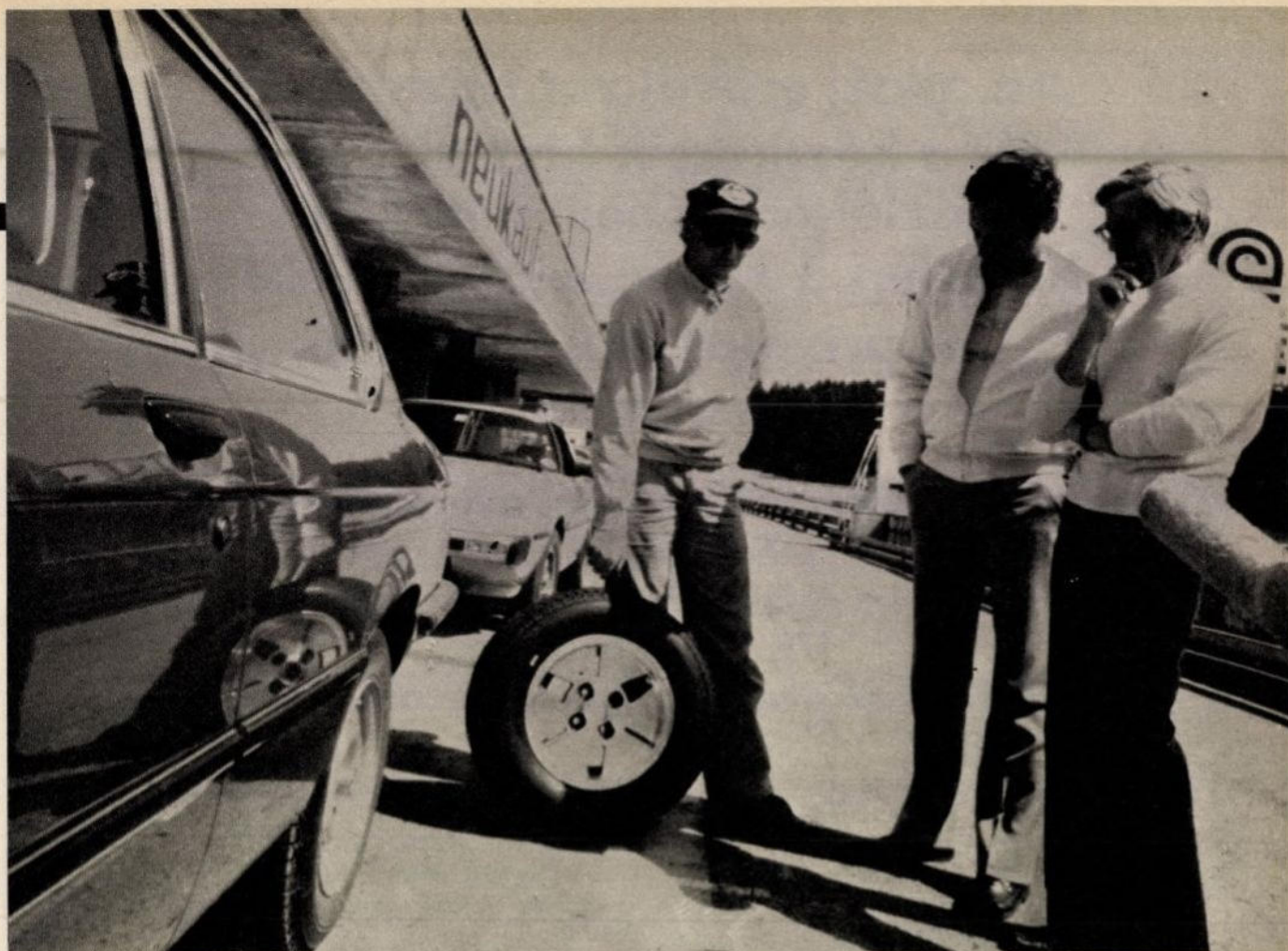
lenségeihez: mintegy „hozzátapadnak” az úthoz.

A „virslíkeréről” a „hengerekre” vagyis a széles abroncsokra való átállás természetesen egy egész sereg kísérőjelenséget hozott magával.

Ahhoz, hogy a széles futófelületek — például versenyautók esetében — hatásosak legyenek, az első feltételt a kerékfelfüggesztés módosításával kellett megteremteni. Az erőhatásokat, az igénybevételeket az abroncsnak egész felületén, teljes szélességében fel kell fognia a legkedvezőbb eredmények érdekében.

Nagy előnynek könyvelhető el a széles abroncs esetében az is, hogy gyártásához lágyabb gumikeveréket használnak fel. Mégpedig olyant, amely eleve jobb tapadást tesz lehetővé — kétségtelenül nagyobb fajlagos kopásnál. Éppen a kopásfelület nagyságának köszönhető, hogy még az ádáz tempót diktáló versenyt is abroncsere nélkül lehet lefutni. Persze, az ilyen szuperszéles és a száraz felületen egyébként kitűnően tapadó szupersima versenyabroncsnak is van azért gyengéje: nagy a légellenállása, és hajlamos a vízen siklásra. Ez utóbbi jelenség (aquaplaning) lényege az, hogy nagy sebességnél a gördülő gumiabroncsoknak nincs idejük az úton alattuk levő vízréteg kiszorítására.





Különösen akkor, amikor azoknak nincsenek keresztirányú hornyaik a víz kivezetésére. Ilyenkor a gumiabroncs „rásíklík” a bezárt vízrétegre, elveszti a kapcsolatát a talajjal és ameddig vizes úton halad, tulajdonképpen vízrétegen síklík. Az első kerekek vizen síklása miatt a kocsi kormányozhatatlanná válik, így meglevő lendülete irányában és az esetleges oldaleroók hatására fut tovább. Érthető, tehát, a gumiabroncsgyártók igyekezete, hogy mindent megtegyenek a mind modernebb és többet tudó autókhoz minden szempontból jobb, biztonságosabb abroncsok előállításáért. Ilyen megfontolásból készítette évekkel ezelőtt a Dunlop gyár az úgynevezett nedvescsúszás-mentes gumiabroncsát. A tömlő futófelületén a korábbi öt helyett hét hosszanti bevágást képeztek ki, amelyeket mintegy ezer kis csatorna hálóz be. Az újítás lényege az volt, hogy az úgynevezett fő- és mellécsatornák (bevágások) a jármű haladásakor felszedik és egyben elvezetik a kerék útjából a vizet. Ezzel kiküszöbölték a nedvescsúszás egyik különösen veszélyes okozóját. Azt, hogy az esőtől nedves úton haladó autó kerekei előtt feltorlódnó vízpárna a kerék és az útborkulat közé

ékelődve, balesetveszélyesen viszkózus réteget képezzen.

Közismert, hogy ma már a hagyományos — úgynevezett diagonál — és a szöges vagy térepgumiabroncsok csaknem minden előnyös tulajdonságával rendelkeznek a korszerű és mindegyre korszerűsödő radiálabroncsok. Számottevően biztonságosabb autózást tesznek lehetővé többek között azzal, hogy gördülés közben nagyobb felületük fekszik fel az útra, jobban tapadnak, rugalmasabb oldalfalaiak révén kedvező kanyarstabilitást nyújtanak, jobban fékezhetők, csúszós útviszonyok között is viszonylag jól iránytartók és sokkal kevésbé érzékenyek a vizen síklásra, mint a hagyományos abroncsok.

Nem is olyan régen roppant nagy szenzációt keltett az Avon Tyres híres gumigyár legfrissebb terméke, a Turbosteel Mk-2 típusú acélradiál abroncs. Ez a változat — mint a laboratóriumi vizsgálatok és a futópróbák eredményei bizonyították is — a futómintázat, a vázszerkezet módosítása révén sokkal „többet tudóknak” bizonyult, mint elődei. A fejlesztéssel ugyanis elérték, hogy még kedvezőbb az iránytartása, jobban érvényesíti az oldalvezető erőket, rugalmasabb (ez-

által kényelmesebb általa az utazás és könnyebb a szűk helyen való manőverezés). Mindent összevetve, takarékosabb üzemanyag-felhasználást is lehetővé tesz.

És valóban úgy tűnik, hogy még a legkorszerűbbnek kikialtott szuperabroncsot is lehet tovább javítani, biztonságosabbá varázsolni, sőt takarékosabb üzemanyag-felhasználást eredményező tulajdonságokkal felruházni. Ezt igyekeznek bizonyítani — az ifjú bemutatott fotókkal illusztrálva — az a legfrissebb hír is, hogy éppen ezekben a hetekben (júliusban először) jelent meg a piacon a Yokohama Rubber japán cég szuper radiál gumiabroncsa. A különleges acél és poliamidrost (Kevlar) felhasználásával épített „D. D. (Duo Dynamics) ASPEC AX 320” elnevezésű változat, amelyet legutóbb Niki Lauda a volt Forma 1-es világbajnok, és Paul Frere neves autós újságíró (egykor ugyancsak sikeres Forma-1-versenyző) is kipróbált a nürburgringi pályán. Szakvéleményük szerint ennek a radiálabroncsnak minden lényeges tulajdonsága szinte páratlan: minden körülmények között és bármilyen sebességnél megbízható.

(almássy)

Az állati erővel vont járművek és a kézikocsik biztonságos közlekedéséhez nélkülöz- hetetlen a fényvisszaverő tábla és prizma! Használatát a Kresz is előírja!

**A piros-fehér csíkozású fényvisszaverő tábla és prizma
megvásárolható:**

**BUDAPESTEN a MOBIL Járműalkatrész Áruházban
VI., Jókai utca 26.**

VIDÉKEN a következő kijelölt szaküzletekben:

PIK 57. sz. Járműbolt
UNIKER 274. sz. Járműbolt
330/2. sz. Járműbolt
BIK 231. sz. Vas-Műszaki Bolt
66. sz. Műszaki Áruház
5/2. sz. Műszaki Áruház
25. sz. Műszaki Áruház
Komfort 28. sz. Járműbolt
Vegyes Iparcikk 13. sz. Autósbolt
Kelet Szöv. 4. sz. Gumibolt
133. sz. Járműbolt
Iparcikk 120. sz. Járműbolt
18. sz. Autósbolt
Áfész, 91. sz. Autósbolt
115. sz. Járműbolt
Konzum Áruház
Szekszárdi Skála Áruház
MOBIL-DELTA Járműszaküzlet
59. sz. Járműbolt

Cegléd, Szabadság tér 1.
Esztergom, Kossuth u. 73.
Balassagyarmat, Rákóczi u. 41.
Kiskunfélegyháza, Wesselényi út 1.
Székesfehérvár, Városkapu u. 3.
Győr, Czuczor utca 21.
Szombathely, Köztársaság tér 16.
Veszprém, Vöröshadsereg tér 20.
Debrecen, Vöröshadsereg u. 21.
Nyíregyháza, Felszabadulás útja 25.
Miskolc, Bajcsy-Zs. út 21.
Eger, Széchenyi út 25.
Szolnok, József A. u. 18.
Zalaegerszeg, Tüttösi u. 7.
Kaposvár, Ady E. u. 4.
Pécs, Kossuth tér 8.
Szekszárd, Széchenyi u. 1-7.
Szeged, Kiss Menyhért u. 3.
Békéscsaba, Tanácsköztársaság u. 25.

**A szaküzletek megrendeléseit várja a
MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA
Budapest VI., Jókai utca 21.**



A tárgyaló- teremből

Kifogástalan látási viszonyok között, száraz, aszfaltburkolatú, párhuzamos közlekedésre alkalmas főútvonalon, a belső forgalmi sávban, kb. 60–65 km-es sebességgel haladt egy autó. Vezetője a jármű sebességét akkor sem mérsékelte, amikor megközelítette a kereszteződés utáni kijelölt — általában ismert, s jól látható — gyalogos-átkelőhelyet. Ezen az átkelőhelyen, a vádlott menetirányához képest jobbról balra tartva, akart átmenni az úttesten egy 75 éves férfi; nem tekintett a közeledő jármű felé, ami arra utal, hogy az autót nem vette észre.

Amikor a gyalogos az úttestre lépett, a kocsí mintegy 90 méternyire volt tőle, tehát még a használt sebesség mellett is féktávolságon kívül.

Mivel a férfi a lelépést követően korára jellemző mozgással és tempóban futni kezdett, az autós úgy ítélte meg, hogy az ki fog szaladni a kocsí haladási vonalából. A forgalmi helyzet felmérésénél a gépkocsivezető, a saját eltűzött, s ennél fogva megtévesztő sebességén túl figyelmen kívül hagyta azt a lényeges ténytet is, hogy az idős ember nem szerzett tudomást a feléje közeledő járműről, s így, ha az a kocsit későn veszi észre, váratlan, kiszámíthatatlan, ésszerűtlen magatartásra kényszerülhet.

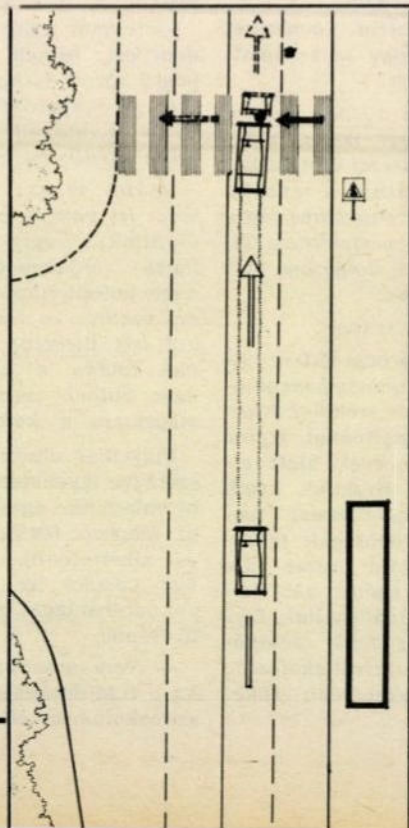
A gyalogos már túlhaladt a két forgalmi sáv határán, s a gépjármű nyomvonalába került, amikor felfigyelt a feléje robogó kocsira; indokolt ijedtségében megtorpant, bizonytalankodni kezdett, visszalépett, sőt meg is fordult.

Az autós csak a járműve nyomvonalában tartózkodó gyalogos megtorpanása láttán gondolt a fékezésre. Ebben a helyzetben azonban a használt sebesség mellett már nem

tudta elkerülni a balesetet, s mintegy 20 méternyi állóra fékezés után elütötte a szerencsétlen embert, majd további kb. másfél méter fékezve megtett út után járműve a gyalogos-átkelőhelyen állt meg. Az áldozat kb. 4,5 méterrel az ütközés helyétől az úttestre zuhant, s olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy az ezekhez társuló szövödmények miatt két nap múlva a kórházban meghalt.

A vádlott a sebességtűlépést elismerte. Felelősségénél kérte figyelembe venni a gyalogos szabálytalan és megtévesztő magatartását is.

A bíróság a külső forgalmi sávban a vádlott mögött haladó személygépkocsí-vezető tanúvallomása, valamint az orvos és a műszaki szakértők véleményére, de a vádlott beismert előadására is tekintettel fogadta el valónak a gázoló szabálysértését.



Megszegte a vádlott a Kresznek a gyalogosokkal szembeni magatartással kapcsolatos rendelkezéseit. Nem csökkentette járművének sebességét akkor sem, amikor a kijelölt átkelőhelyen gyalogosforgalom alakult ki, s miután feléje nem tekintő, vele kontaktust nem tartó, idős ember haladt át az átkelőhelyen — tehát az elsőbbség megadására fokozott gondot kellett volna fordítani —, az esetleges megállásra is fel kellett volna készülni. Közismert, hogy ilyen forgalmi helyzetben az idős gyalogos megtorpan, kiszámíthatatlan magatartást tanúsít, különösen akkor, ha az utolsó pillanatban nagy sebességgel feléje haladó járművet vesz észre.

További kérdés, hogy a gyalogos magatartása értékelhető-e a baleseti felelősségnél enyhítő körülményként a vádlott javára.

Kétségtelen, hogy a gyalogos elindulása előtt nem nézett balra. Mint-hogy azonban a vádlott kocsija ekkor még messze féktávolságon kívül volt, a gyalogosnak ez a figyelmetlensége nem lehet oka a balesetnek; annál kevésbé, mert a vezető enyhe fékezéssel korrigálhatta volna a baleseti veszélyt, sőt a balesetet el is kerülthette volna. Ha pedig azt is tekintetbe vesszük, hogy a gyalogos minden körültekintés nélkül haladt az úttesten, akkor az is bizonyos, hogy ezt a haladást a vádlott kellő időben észlelhette volna, és képes lett volna a veszély elhárítására.

Az idős férfi megtorpanásának, elbizonytalanodásának az volt az oka, hogy őt a kocsí eltűzött sebességgel közelítette meg. Az áldozatot tehát nem terheli olyan mulasztás, ami a vádlott javára lenne értékelhető. Közérdek, hogy a biztonságos közlekedésre képtelen, és elsőbbségi helyen közlekedő gyalogosok nyugodt áthaladását semmi se veszélyeztesse, őket haladásukban ne zavarjuk, eltűzött sebességgel ne tévesszük meg.

A bíróság, tekintetbe véve a baleset összes körülményeit, különös figyelemmel a vezető büntetlen előéletére, beismerésére, a vádlottat 1 évi szabadságvesztésre ítélte és 1 évre eltiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN

Vannak nyelvünknek olyan szavai, amelyek bizonyos foglalkozások számára „foglaltak”. Ilyen szavunk például a tehetség főnévből képzett melléknév, a — tehetséges. Persze, az még rendjén levő, hogy ez a szó bizonyos életkorig lehet csak dicsérő, elismerő jelzője valakinek, lett légyen az diák, sportoló, mérnök, orvos, művész, s sorolhatnánk még tovább a példákat. Ám az is az igazsághoz tartozik, hogy bizonyos koron túl, akár sértés is lehet, ha valakire azt mondják: tehetséges.

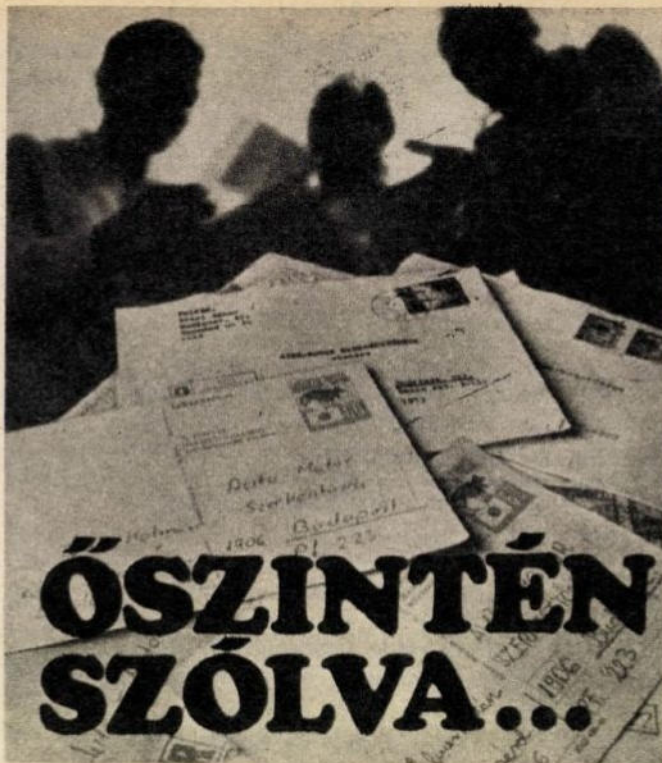
De hallotta-e már valaki, hogy tehetségesnek neveztek volna például egy esztergályost, egy vágárt, egy motorszerelőt, egy karosszerialakatoszt! „Ügyes kezű”, „rátermett”, „hozzáértő” — mondjuk, mondják a fizikai munkát végző, azt vállaló fiatalokra, akik közül sokan legalább annyira „művészei” választott foglalkozásuknak, mint azok az értelmiségi pályakezdők, akik valóban tehetségesek. Nem akarok én a világot sem valamiféle megkülönböztetést tenni értelmiségi és fizikai pályakezdők közé. Csupán a „tehetséges” szó foglaltsága, kisajátítása ellen berzenkedem.

Mert hittelt vallom: igenis vannak tehetséges esztergályosok, műszerészek, lakatosok.

Mint például „a” Vili, akinek évtizedes barátság fűz, akit naponta látok munka közben, amint a behorpadt, rozsdáste autók karosszériáit varázsolja újjá, immáron huszadik esztendeje, a három ipari tanuló évét nem számítva.

Vilinek sok-sok ismerőse van a Kőfaragó utcai műhely környékén, sőt a város távolabbi részein is. Hogy miért neveztem őt „a” Vilinek? Mert fogadom bármibe, hogy azok, akik naponta fordulnak hozzá, hogy Vili-kém, így, Vili-kém, úgy, nemcsak szorosan vett szakmai ügyekben, nem is ismerik „a” Vili vezetéknevét.

— Ez zavar a legkevésbé — mondja —, hiszen én sem



ŐSZINTÉN SZÓLVÁ...

A VILI

tudom, mondjuk, a fodrászomét.

— Azt hiszem, én már Vili maradok, amíg csak nyugdíjas nem leszek...

— Soha nem gondoltál még arra, hogy más foglalkozást válassz?

— De igen... Am amikor lépnem kellett volna, valami mindig visszahúzott a hegesztő apparáthoz, a ráncoló-villához, a simítókalapácshoz, a huzatóhoz, a steklihez. Tizenötödik éve dolgozom már ezen a helyen.

— Mikor kezdted?

— Ötvenhétben lettem tanonc. Huszonhét-magamal. Huszan szeretünk szakmunkás-bizonyítványt. Heten már a tanoncévek alatt elhullottak... Húszunk közül tizen más foglalkozást választottak. Többségük teherautót, kamiont vezet. De olyanról is tudok, aki kiskiparos lett. Önállósultak. Úgy gondolom, az autós szakmában a karosszerialakatoság igényli a legkevésbé „tőkebefektetést”.

— Van-e szépsége ennek a szakmának?

Láthatóan lesújtja őt a nyers kérdés, sietve hozzá is teszem:

— ...már csak azért kérdelem ezt, hiszen a munkád végző soron láthatatlan marad. A fényezőnél fejeződik be a te műved, ott takarják el, fedik be munkádat.

— Hát ez az... De addig is... Itt van ez a kis Polski — simítja végig annak bal hátsó oldalrészét, amely nagy pofont kapott két nappal ezelőtt. — Látod-e ezen, hol lett illesztve? Hogy hol van toldva a küszöb? Ha nem különb, mint az új, megeszem a kalapomat!

Figyelem elkészült művét, szőrözve igyekszem észrevenni valamiféle egyenetlenséget az alapozó festékréteg alatt — sikertelenül. Mindenhol úgy passzol az milliméternyi pontossággal, mintha csak új lenne.

— Nem mondom, jól esik, ha a tulajdonostól is bekaszírozhatom az elismerést. De

a fényező véleménye, akikhez munkám kerül, legalább ilyen értékű számomra.

Vili tovább dolgozik... Egy Lada motorházfedelét igazítja helyre. A bal oldalon három-négy milliméterrel nagyobb a hézag, mint a jobbon. Addig mesterkedik, amíg arányos nem lesz mindkét oldalon a sárvédő lemezek és a motorházfedél közötti távolság... Míg kattanva nem zár az egész.

— Na tessék — mondja, miközben cigarettára gyújt —, ez is passzol.

S tekintetével oly melegen simítja végig a foltos autót, mint ahogyan azt talán annak gazdája sem tette még...

— Holnap egy Volkswagenger kerül sorra — mondja. — Szép munka lesz az is...

Vili már a holnapot tervezi...

— Elhagyni a szakmát? — kérdi újra. — Nem, ezt sohasem tudtam megtenni. S azt hiszem, már nem is fogom... Mert a mi szakmánknak is megvan a maga szépsége... Csak szeretni kell... Mert anélkül egyetlen szakma, egyetlen hivatás, egyetlen foglalkozás sem okozhat örömet. Bármennyi is máshol a pénz.

Hogy miért választottam „a” Vilit rovatom témájául? Válaszul szántam a vele való beszélgetést arra a levélre, amelyet M. A. olvasónk — nevének és lakcímének mellőzését kérve — írt szerkesztőségünknek, tanácsukat kérve. Az ő leveléből idéznék: „...Húszéves vagyok, harmadik esztendeje karosszerialakatos szakmunkása egy állami vállalatnak... Több pénzért hívnak máshová, de ehhez fel kellene adnom tanult mesterségemet, pedig azt mondják rám, ügyes kezű lakatos vagyok... Segítsenek döntésemben: mit tegyek?”

Húszéves korban az embernek már magának illik döntenie sorsáról, holnapjáról. Vili szavait mégis döntésének megkönnyítésére szántam.

Hiszem, hogy még időben...

ZENTAI FERENC

És a budai oldal. A csomópontban hét sávra szélesedik az út — feledtetve a régi idők nagy dugóit



FAVICS PETER felvételei

Nem kell félni



Le-felhajtás a pesti oldalon. Előjelző tábla, burkolati jel, jelzőlámpa segíti a sínre hajtókat, kiszélesedő út osztja el a partra érkezőket

Hiába a sok jel, mégis akadnak, akik eltévednek



Miért is félnénk a Petőfi-hídtól, amikor végre elkészült, szebb, mint volt, sőt, még szélesebb is?

A szélessége — hát éppen ez a bökkenő, ettől taposnak ijedten a fékbe, ettől válnak váratlanul sávot a gyanútlanul közlekedők. A híd ugyanis maradt ugyanolyan széles, mint volt, csak a két-sávós útból irányonként három lett, megszűnt a kerékpárút, megszületett a villamossín. Illetve, sín létezett az átépítés előtt is, csak éppen tabu volt a kocsik számára, ami érthető, ha figyelembe vesszük a burkolat akkori állapotát és a Kresz előírásait.

A Kresz ugyan nem változott (ennek szabályai tiltják a sínre hajtást az útburkolati jellel is meghatározott több sávós úton), a közlekedés rendje viszont igen.

A hidat bölcsen úgy tervezték át, hogy mindkét irányból három sávon lehet felhajtani, a hidfőkben ugyanúgy le is lehet jutni, mielőtt tovább szélesedne az út. Kár lenne közben leszűkíteni a pályát.

Az új sáv a villamossínen vezet (a Kreszt sem kell megváltoztatni, kísérlet címen ki lehet fogni rajta), a felhajtáskor jelzőlámpa őrködik, hogy a belső sáv forgalma és az összefűzött csuklós kocsikból álló szerelvény ne ütközhesen össze.

Ha a belső sávon közlekedők a kétlencsés lámpa jelzése szerint szabad úton járnak, nyugodtan folytassák útjukat a zöld betonba ágyazott síneken. Ha megálljt parancsol a lámpa — vagy ha nem működik, akkor az „Előbbségadás kötelező” rajza az úton —, várják meg a villamost, aztán a nyomába eredhetnek. A sítelen középső sávba csak akkor ránduljanak át, ha a manőverrel nem bántják az ott közlekedőket.

A belső sáv sínre vonulása után viszont a középső nyomon utazók kénytelenek lemondani a sáv váltásról, a híd teljes hosszában ugyanis záróvonal védi tőlük a síneken futókat, a sínsávról azonban át lehet sorolni (a záróvonalat ebből az irányból szaggatott jel kíséri).

Az „új” sávot természetesen csak személyautók és villamosok használhatják (azért biztonságosabb, ha az autók kereke inkább a csúszós sín melletti betonon fut).

Ma még meg-megtorpannak az újmódi forgalmi rend láttán az autósok, pedig nem kell félniük tőle. Kicsit még szokatlan, mint ahogy szokatlan az is, hogy ilyen egyszerű eszközzel sikerült két újabb sávot — ha úgy tetszik, egy újabb hidat — varázsolni a Duna fölé.

(földvári)

Minden
otthonba



MÉDEA
család!

A MÉDEA-CSALÁD új tagjai:



MÉDEA

gáz nélküli desodorok
gáz nélküli parfüm spray
samponok

HORIZONT

(a volt Híradó mozi)

Bp. VII., Lenin krt. 13. T.: 222-499

Aktuális híradók, riport- és dokumentumfilmek a nagyvilágból, díjnyertes animációs filmek, nemzeti filmprogramok, dokumentalista játékfilmek

**TÖBBET TUD MEG A VILÁGRÓL
A HORIZONT MŰSORÁBÓL**



HŰTŐSZERVIZ

Hűtőjének javítását, tisztítását egy napon belül vállalom. Utánvétellel is postázva. Felújított hűtők kaphatók.

WIENER

1066 Dessewffy u. 7.
Tel.: 124-868.

FÉKBETÉT-ragasztás minden típusú dobfékhez tárcsafékekhez, kuplungtárcsa-felújítás, csere, garancia, biztonság.

RÓNA TAMAS

műszerész-mester
1067 Budapest, Szondi u. 19.
Tel.: 318-206.

AUTÓBUGÓK javítását, pótlását ki- és beszereléssel, új utánfutók és tartozékok, valamint garázska-purugók készítését azonnalra vállalalom.

PATIK BALÁZS

kovács-mester. Bp. X.,
Keresztúri út 98.

LENGÉSCSILLAPÍTÓK!

Skoda, Zsiguli, Fiat 850-es, Wartburg, Zastava, Trabant, Moszkvics stb.

Javítása jótállással:

HORVÁTH LÓRÁNT,

1096 Bp. IX., Telepy u. 2/c.
(Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513.

Kerékkiegyensúlyozáshoz

KEREKSÜLY
futóműbeállításához
HÉZAGOLÓLEMEZ.

Készíti: POLYVÁS ISTVÁN
okl. gm.

1024 Bu. II.,
Keleti Károly u. 15/A.
Tel.: 359-312.

MINDEN TÍPUSU
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉSET ÉS
ALVÁZVEDELMEZ
VÁLLALOM

GARANCIÁVAL
GÉMES

XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

Alváz-
és üreges korrózióvédelem.
Karosszéria-javítás

LACKÓ járműmérnök

Újpest IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

WARTBURG gépkocsik
szakszerű javítása
gyári technológia szerint.
Vizsgára előkészítés,
kivánságra vizsgáztatás.
GÉCZY GYULA
okl. közl. gép. technikus
Budapest XVI.,
R. szentmihály,
Templom u. 9.

Figyelemkiesésből — baleset



Fotó: Agi Lajos

Két érdekes és tanulságos balesetről számolunk be olvasóinknak. Napfényes, igazán kellemes napon, délután 15 órakor az 51. számú főútvonalon haladt a Wartburg. A 79-es kilométerkőnél járt a kocsi, amikor vezetője — mivel bántotta a szemét a szikrázó fény — a műszerfal alatti polcra nyúlt a napszemüvegéért. Am e mozdulat közben akaratlanul és észrevétlenül „elhúzta” a kormányt. Letért az útról és fának ütközött. Képünk is bizonyítja, hogy milyen szerencsés ember volt a vezető, mert nem sérült meg.

A másik — hasonló ok miatt bekövetkezett — balesetnél már súlyos sérülés történt. A Lada vezetője este húsz óra körül hazafelé igyekezett. Nyugodt tempóban haladt, amikor meglátta szomszédságában lakó barátját. Megállt, majd barátja beült a hátsó ülésre. Gyorsan továbbhajtott, mert nem akarta feltartani a forgalmat.

Eddig nem is történt semmi szabálysértés és különleges esemény, hiszen mindennapos eset zajlott le. Alig száz méter megtétele után azonban eszébe jutott a vezetőnek, hogy a hátsó ülésre papírba csomagolt tojásokat rakott. Hátrafordult tehát, hogy meggyőződjön a tojások épségéről. Am a vezető meglepedezett a kormányról, s fordultával együtt a gépkocsi irányt változtatott, nekiütközött az útmenti fának, majd egy ház fala állította meg.

Nagyobb figyelemmel mindkét baleset megelőzhető lett volna. Az autó vezetése is nagyfokú figyelmet, koncentrációt igényel. Csak korlátozott mértékben engedhető meg, hogy haladás közben mással foglalatkoskodjon a vezető. Mindkét esetben a vezetők már az elindulás előtt alapvető hibát követtek el.

A wartburgos nem készítette keze ügyébe a napszemüvegét, illetve amikor látta, hogy nem éri el, nem állt meg. A pár perces idővesztés mindenestre jobb lett volna. A Lada vezetőjének még az elindulás előtt kellett volna meggyőződni csomagjainak épségéről, biztonságos elhelyezéséről. Erdemes ezeken elgondolkodni ... **Rózsa Tamás**



Íme a svájci közlekedésbiztonsági szervezet egyik legújabb plakátja, amely több nyelven a biztonsági öv rendszeres használatára buzdítja az autósokat. A felírás szerint ez az autós magabiztosan éppen azt mondja: „En tudom miért — a város belterületén is!”



ÉPÜL A MARICA

Bulgáriában a gépkocsi-közlekedés gyors fejlődését követi az utak fejlesztése is: 1956 és 1970 között csaknem 5000 km-rel bővült a bulgáriai úthálózat, amelynek hossza 1977-ben már elérte a 10 000 km-t. Az utóbbi években előtérbe került az egységes autósztráda-rendszer építése, amelynek három útvonala: A Trakija (Szófia—Plovdiv—Burgasz), a Hemus (Szófia—Pleven—Várna) és a Fekete-tenger útvonal (Burgasz—Várna).

Az utolsó autósztráda-vonalat, a Maricát, tavaly nyáron kezdték építeni. A Marica része lesz a 10 000 km hosszú, transzeurópai Észak-Dél útvonalnak, amely 10 országon fog keresztülhaladni: Ausztrián, Bulgárián, Görögországon, Lengyelországon, Csehszlovákián, Törökországon, Magyarországon, Jugoszlávián, Olaszországon és Románián. Bulgáriában ennek az útvonalnak 108 km-es szá-



kasza készül el, amely Orizovo falunál kezdődik, és a bolgár—török határállomásnál végződik.

Az új bolgár autósztrádán 11 csomópont, 5 aluljáró és 15 felüljáró épül. Minden második kilométernél mezőgazdasági rendeltetésű átjárókat is építenek. A Marica építését műszaki szempontból ugyanúgy oldják meg, mint a többi említett bolgár autósztrádáét. Az autósztráda két oldalán két közlekedési sáv és egy kitérősáv lesz. A bolgár autósztrádákon az úttestet úgy építették meg, hogy azon óránként 90-100 km-es sebességgel lehet haladni. A Marica-autósztráda a gyors utazási lehetőségen kívül, az utazók biztonságát és kényelmét is biztosítja. Mindenben megfelel a korszerű közúti közlekedés elvárásainak. A sztrádát kétoldalt kerítés védi az állatok esetleges áthaladása ellen. Az útvonal két szélén, szép természeti környezetben vagy különböző műemlékek közelében, kellemes pihenőhelyek épülnek. Többek között, egy 150 ágyas hotel, egy ugyanilyen férőhelyes éttermet, egy nagy benzinkutat, gyorsbüfé és egy úgynevezett turistaboltot építenek, ahol úticsomagokat lehet vásárolni. Természetesen lesznek személygépkocsi- és tehergépkocsi-parkolóhelyek is, autókalkatész-üzletek és postahivatalok, telefonnal és táviróberendezéssel felszerelve.

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: IZS 350-es motorkerékpárt alkatrészként is Bihel Árpád (1089 Bp., Kulich Gyula tér 18.) — Fiat 850 Limuzin motor- és sebességváltó alkatrészeket Valent Lajos (4400 Nyíregyháza, Tompa M. u. 30.) — Fiat 128-as jobb oldali doblemezt Mátyás András (1196 Bp., Zrínyi u. 104.) — Pneumant 5,20-13 és 5,60-13-as gumiköpenyt Demjén Alajos (1074 Bp., Vörösmarty u. 2.) — Opera A Record kupéhoz ragasztott biztonsági szélvédőt és 1700 cm²-es Opel Record motorhoz dugattyúgyűrű-garnitúrát Halassy György (1124 Bp., Tornaalja u. 4.) — Jawa 350-est és Duna oldalkocsit Toldi Gábor (1045 Bp., Nyár u. 87.) — 1965-ös kiadású DKW-t Hollik Tibor (5000 Szolnok, Rákóczi u. 47.) — NSU 600-ast Poller László (2120 Dunakeszi, Vadász u. 15.) — Moszkvics 408-ast alkatrészként is Kapitány László (5308 Karcag-Tilalmas) — Simson 250 cm³-es motorkerékpárt és alkatrészeket Molnár Csaba (3604 Ozd, Bánzállás u. 12.) — Zastava 750-es alkatrészeket Bokor István (1139 Bp., Úteg u. 53.) — Lada 1300-as gumibroncsokat Zele Mihályné (1113 Bp., Zsombolyai u. 1/b.) — Skoda 105 S-hez gyűrűgarnitúrát Bertalan József (7042 Pálya, Teleki u. 15.) — Zastava 750-hez ablaküvegeket és bal oldali oldalfalát Lippai Antal (6763 Szatymaz III. ker., 289. K. 412.) — Polski Fiat-alkatrészeket Virághalmi Imre (9023 Győr, Felszabadulás út 104.) — Fiat 850-es motort, váltót és egyéb alkatrészeket Tass György (1156 Bp., Páskomliget u. 6.) — 600×13-as gumiköpenyt Krizmanits József (2330 Dunaharaszti, Táncsics M. u. 47.) — Audi 60 L-hez alkatrészeket Gazdag István (7030 Paks, Munkácsy M. u. 8.) — 1929-es kiadású BSA 350-es motort Fodroczy Géza (9400 Sopron, Bécsi út 55.) — Jawa 250 cm³-est alkatrészekkel Kalocsay Ferenc (2600 Vác, Timár u. 10.) — Fiat 1100-as alkatrészeket Hacker Ernő (1201 Bp., Mikes K. u. 10.) — Pannónia P20-as alkatrészeket Fehér Péter (5200 Törökszentmiklós, László kir. út 5.) — Polski Fiat 125p. 1300 cm³-es bontott motoralkatrészeket Khiesz László (7090 Tamási, Dózsa u. 8.) — MZ TS-125 motorkerékpárt Péter József (6351 Bácsa, Bercsenyi u. 17.) — Zastava 750-est alkatrészként is Pszota Gyula (6224 Dózsa Gy. u. 15.) — MZ TS-250/1-es tőrúra felszerelt motorkerékpárt, Nolan és AGV bukósisakokat, valamint NDK gyártmányú motoros ruhát Lengyel József (6800 Hódmezővásárhely, Hódtó 18.) — Wartburg 1000-est alkatrészként is Schuller Árpád (3600 Ozd, Hámán K. út 5.) — Lada 1500-as hűtővízszárcsót cserélne Lada 1600-aséra Fábos Rudolf (7300 Komló, Lenin tér 7.) — 135×12-es radiál gumiköpenyt és 165×13-as Goodyear gumiköpenyt Molnár Dezső (8000 Székesfehérvár, Münnich -It. Torony sor 2.) —

KERES: VW 1600-as TL-hez első sárvédőket és homloklemelt, Pomikál Attila (1122 Bp., Városmajor u. 30.) — P 20-hoz vagy 21-hez kezelési könyvet Kőpeczi Bócz Alex (9026 Győr, Kilián Gy. u. 10.) — Velorex 350-hez kuplunglamellát Szegedi Gyula (Bp., IX., Toronyház u. 9. III. 11.) — CZ 175-ös motorkerékpárt, cserébe adna TS 125/1 motorkerékpárt, Orbán János (1096 Bp., Hámán K. u. 20.) — „AUREFA” gumiköpeny-festéket, Nagy Sándor (7039 Németkér, Vorosilov u. 10.) — Wolkswagen 1300-ashoz első és hátsó véshárítót tartóvasakkal együtt és két hátsó lámpát, valamint hátsó csomagtartót, Pattantyús József (7624 Pécs, Xavér u. 1.) — Dacia 1300-hoz rajzos alkatrészjegyzéket, Tamássy József (2100 Gödöllő, Pacsirta u. 3.) — Fiat Speeder sportkocsit, Fényes György (4027 Debrecen, Hősök útja 2.) — 350 CZ motorhoz első teleszkópot, teleszkóptartóval, első sárvédőt, fényszórót, fényszórótartót, Szőke Ferenc, (5430 Tiszaföldvár, Bajcsy-Zs. u. 50.) — Opel Kadett B első szélvédő üveget, Dinnyés Ferenc (4087 Hajdúdorog, Nánási u. 24.) — Skoda S 100-ashoz homlokfalat Vass Ferenc (8400 Ajka, Hunyadi J. u. 16.) — Skoda 105 S-hez gumikat Szőke Gyula (7691 Vasas I., Buzakalász út 24.) — Skoda S 100-ashoz karbantartási és kezelési utasítást, Horváth József, (5400 Mezőtúr, Főti út 47.) — Tünde robogót rendszám nélkül is, valamint motorblokkot Illinger Mátyás (2330 Dunaharaszti, Stromfeld út 46.) — Riga 16-os segédmotorkerékpár-vázat, Pap Tibor (9025 Győr, Kossuth Lajos u. 115.) — Messerschmidt Kabinroller R200-ast, Beluska Ferenc (7269 Pécs, Tolbucin út 56.) — Skoda S 100-as borulásvédő csövet cserélne Zsiguliéra, Fábrián Sándor (6114 Bugac, Hunyadi u. 1.) —

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

Közlekedési Részlap



Bizony, nem igen kényeztetett el minket sok napsütéssel és tartós meleggel az idei nyár. A hűvös, esős, gyakran szélviharral és felhőszakadással kísért napok olykor különös megpróbáltatás elé állították a gépjárművezetőket. Ez a felvétel – amely a fővárosi külső Váci úton még a nyár derekán készült – az autósoknak-motorosoknak némi figyelmeztetésül is szolgál: Vízáradáson való keresztüljutáskor előbb győződjünk meg a víz magasságáról, azután mérsékelt tempóval – az első sebességi fokozatban – pró-

báljunk átjutni a kritikus szakaszon. A vízzenvaló átjutás után számítanunk kell arra, hogy a fékdobba bejutó víz a fékbetéteket egy időre síkossá teszi, tehát a fékhatás roppantul lecsökkenhet. Célszerű tehát a vízáradáson keresztül haladás után mindjárt (nem forgalmas úton természetesen) kissé „megvasalni” a fékbetéteket. Ez alatt azt értjük, hogy rövid távon a gáz- és a fékpedál egyidejű nyomásával kissé felmelegítjük a féket. Így módon az átforrósodott felületről a nedves, viszkózus réteg hamar elpárolog



A cirkuszi attrakciók is az olyan tömegeket vonzó rendezvényekhez tartoznak, amelyek láttán a brazilok szíve gyorsabban dobog. Hasonló hatást váltanak ki, mint a bikaviadatok Spanyolországban, vagy a rodeók Nyugat-Amerikában. Csakhogy itt a szenzációt az utca művészei sajátos módon az autó segítségével keltik. A programhoz tartozik az egyik rámpáról a másikra levegőben „egyszerűen” átrepülő autó. Vagy éppen cifrázva azzal, hogy a lezöttyenő kocsinak csupán a két szélső kereke éri a földet és a mindenre elszánt artista az ily módon tova robogó autó oldalán állva még egy zászlót is lobogtat.



Komáromban átadták a forgalomnak a hazánkat Csehszlovákiával összekötő felújított Duna-hidat. A magyar és a csehszlovák útügyi hatóságok megbízására magyar kivitelező vállalatok dolgoztak a folyam feletti fontos átkelőhely felújításán és megerősítésén. Ezentúl súlyosabb járművek – így kamionok – is közlekedhetnek immár a négy-száztizenkét méter hosszú közúti átkelőhídon Komárom és a csehszlovák Komárno között.



Levél Grúziából

Tisztelt Szerkesztőség!

Építész vagyok. Kilenc éve foglalkozom saját építésű autókkal. Egyik modellem — mikroúrtartalmú autó üvegyanta karosszériával. Gyorsan haladok építésével, és ha érdeklő Öntket, később erről is küldök egy képet.

A képen látható sportkocsi teteje leszerelhető, beszálláskor előrenyílik. A sárvédő szárny még könnyebbre való cseréjével crossautóvá alakítható. A karosszéria kék része a biztonsági merevítő. A motor vízhűtéses motorkerékpár-motor.

A másik felvételen valójában egy motorkerékpárt örökítettem meg. Teljesen a Vjatka robogó vázára építettem. Jó az egyensúlya. A karosszériája önhordó.

A jövőben a saját építésű autók kiállítását szeretném megszervezni. Az Önök lapja sokat segít a munkámban. Ennek viszonzásául küldök címükre ajándékkul színes diákat és fotókat

Vahtang Dvalisvili
Grúz SZSZK
Kutaiszi



Kenni, de hogyan?

Közel egymillió motorkerékpár szívja a hazai üzemanyag-töltő állomások két nemes italát, a benzint-olajat, és azért tettünk kötőjelet a két folyadék neve közé, mert ez a kétkerekű gépjárműállomány kétütemű motorokból áll. (A szelepes motorok száma annyira elenyésző, hogy azt szinte csak ezrelékben lehet kifejezni.) Ez a tény annyit jelent, hogy ezeknek a motoroknak kenési rendszere a „leg-egyszerűbb”, ám egyben a legfalánkabb.

Nos, erről az olajozásról szólnánk, noha — szinte halljuk a nyájas motorost —, ezt a kérdést már megoldották. Így igaz, mégsem lesz haszontalan időtöltés, ha tudjuk, hogy mennyivel több olajat fogyaszt, mondjuk, a Jawa, egy azonos teljesítményű 4 ütemű motornál (beleszámítva az előírt olajcserét). Szerény számítás alapján annak a 7–8-szorosát. Persze, ez csak elmélet, de szólni kell erről, mert nem csekély a száma azoknak a motorosoknak, akik biztonságból dúsítják, zsírozzák a keveréket, „hadd ne szenvedjen hiányt a kedves telivér”.

Nézzük csak, mely motorelemek kívánják az olajat?

- hengerfurat,
- dugattyú és gyűrű,
- hajtókar alsó és felső szeme,
- dugattyúcsapszeg- és alkalmanként a csapszegfurat,
- a lendkerék tengelyei, illetve a főtengely,
- a lendkerék csapágiai és a tömítőgyűrűk.

Tulajdonképpen a négyütemű motor kenési igénye ennél nagyobb, hiszen a szelepzárak, bütykök, emelők, vezérműhajtás is fogyasztja az olajat, ennek ellenére a szelepes motorok tényleges olajfogyasztása lényegesen kisebb a kétüteműekénél. Igaz, az ilyen motorok előállítói törtek a fejüket, miként csökkenthetnék a kétüteműek olajéhségét. Már fél évszázaddal ezelőtt a Puch gyár olyan egyszerű olajszivattyút alkalmazott, amely a motorfordulatszám arányában nyomta a kenőanyagot a kívánt helyekre. Tehát ez a korszerűnek vélt kényszerkenési rendszer nem új.

Egy bizonyos, a kétféle munkamód-szerű motor között a versenypályán az olajzabáló kétüteműé a babér, de csak amióta a kenés-technika, a vegyészet elővarázsolta a kétütemű olajat (mert annak előtte a szelepes motorok verhetetlenek voltak, és olajtakarékoságban ma is azok). A Honda, amely világhírű sok hengeres, dupla OHC versenymotorjaival számos országoti világbajnokságot nyert, néhány éve áttért a kétütemű crossmotorok, illetve mopedok gyártására.

De térjünk vissza a kétütemű olajra, amelynek fő feladatai mellett nevezetesen a mozgó, súrlódó motorelemek kopását és súrlódását csökkentse, továbbá meg kell akadályoznia:

- az égéstermék lerakódását a robbanótérben,
- a koromlerakódást a gyűrűgyakban, a gyűrűkön és a lakkszerű lerakódást a dugattyúpaláston,
- a korróziót a csapágyakban, a hengerfalon és a gyűrűkön,
- a kipufogódob és a kipufogónylás eltömődését,
- a hidképződést a gyertyakörmök között.

A legnagyobb fejlődést tíz évvel ezelőtt az előkeverés felismerése hozta. Ennek az a lényege, hogy jó minőségű alapolajhoz egy üzemanyag-szerű komponens adagolnak, és ez az úgynevezett kétütemű olaj (AROL—2T néven árusítja az Áfor). Ez az előhígított olaj gyorsan és önmagától, szétválászatlanul vegyül össze a benzinnel.

Ez az előhígítás javítja az összekeveredést.

— *Jobb félni, mint megijedni* —
mondja az olcsó bölcsességet az egyik motoros, azzal kapcsolatban, hogy ő zsírosabb keveréket töltet a benzinnel.

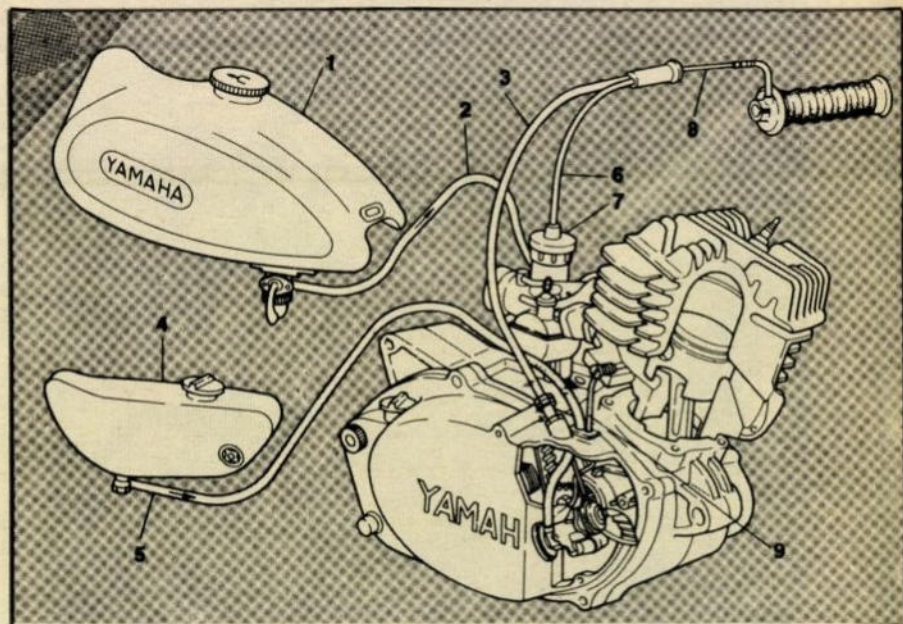
tartályba —, a több olajból kevésbé lehet baj, mint fordítva!

Nos, motorosunk alaposan téved, elmélete helytelen, mert az el nem égett olaj nemcsak a motorban rakódik le és okoz idő előtti üzemzavart, de a kipufogódobban is, amely a korai dugulás mellett a környezetet fertőzi. Egyes motorgyárakban kísérletek folynak 100:1 arányú keverékkel, és az eredmény kielégítő. Ennek ellenére, addig nem akarják a sorozatgyártmányaiknál bevezetni, amíg nem lehet megnyugtatóan biztosítani, hogy:

- a motor tulajdonosa, a szükséges kis mennyiségben megbízható pontossággal tudja elkészíteni a keveréket, illetve a benzinkutaknál mindig és mindenhol olyan kiválasztott és a célnak egyértelműen megfelelő kétütemű olajat helyes arányban keverjenek a tüzelőanyaghoz.

Aki tehát pontosan betartja a gyár által ajánlott keverési arányt, annak hosszabb életű lesz a kétüteműje.

(A KGST e témával foglalkozó munkacsoportja az AROL—2T olajat — a fizikai és kémiai paraméterei miatt — etalonként fogadta el!)



Igy működik a Yamaha kenésrendszere, amely a motor terhelésének és fordulatszámának függvényében dolgozik. Az olajszivattyú a szívőütemben juttatja el a kenőanyagot, amely a benzinnel keveredik. 1. Benzintartály, 2. Benzincső, 3. Szivattyúhuzal, 4. Olajtartály, 5. Olajcső, 6. és 8. Porlasztó vezetéke (bowdenje), 7. Porlasztó, 9. Olajcső a szivattyú és a henger között

OLDALKOCSIS CROSS VB

DUPLA ÉLVEZET

A rajt előkészületei. A motor első kereke kizárólag early villára, a monoshockba fogott hátsó, az ülés alatt rejtőzködő speciális gumi-légrugóra támaszkodik



Az oldalkocsis motocross sportág ebben az évben váltotta meg világbajnoki belépőjét. Az eddig Európa-bajnoki trófeáért küzdő párosok idén már a VB-pontokra vadásznak.

A 11 futamból felépülő első világbajnoki sorozat harmadik futamának megrendezését Jugoszláviára bízta, a külön szektának számító páros versenyág tehát először lépett fel Jugoszláviában a Maribor környéki híres orehovai cross stadionban.

A rendkívül jól megépített, kifejezetten cross célokra tervezett, tribünökkel és a szükséges egyéb létesítményekkel berendezett 1,7 km hosszú pályakomplexumnál aligha találhattak volna jobb pályát a fogatoknak.

Akiknek még a fülükben cseng a motorsportokat egykor annyira jellemző négyütemű hang, azoknak dupla élvezetet ad

Levegőben a „repülő hollandok”



A ballasztember akrobatikus ügyességgel dolgozik a viháncoló motor hátán



az összes motocross kategória e leglátványosabb műsor száma. A csak négyüteműeket felsorakoztató 33 páros géppályának zöme Yamahákból, Nortonokból épül fel, a felső határ 1000 kcm.

A 30 percre, plusz két körre kiírt kétfutamos verseny még komolyabb rivalizálás nélkül is mutatós, kiváltképpen az effajta látványossághoz nem szokott szem számára. Hanem, itt éppen az első-második helyért dült a háború. Az első futamban a „repülő hollandoknak” titulált *Ton van Heugten/Frits Kigen* vezette a mezőnyt az első összezsepás feléig, amikor a VB-listavezető, Yamahán utazó svájci *Hansi Bächold/Hugo Jug* legénység elviharzott a 960-as Norton mellett. A második futam simán a svájci páros ölébe hullott: a hollandok motorhibával kiálltak.

Kép és szöveg: **SURÁNYI PÉTER**

ÚJ SIMSON



A változatlanul vonzó, továbbfejlesztett típus sziluettje alig különbözik a megszokottól. Csupán a lapos fényszóróház és az új „blokkontúr” figyelmeztet a változásra. Közelebről szemlélve viszont feltűnnek az átalakított részletek, mint például az új kapcsolók a kormányon. A tervezők jól érezték, hogy a blokknak nemcsak a teljesítménye a fontos, hanem a motor összképében, „fellépésében” is szerepe van, és érzésünk szerint a változtatás a gép esztétikai értékét is emeli. Jóllehet a Simson gyár nemcsak a blokk héját szabta át: a „mag” is gyökeresen megváltozott. Három-, illetve négysebességes vonóékes váltó kapcsolódik a főtengely végéhez a több tárcsás olajban futó, ám tányérrugós tengelykapcsolón keresztül. A sebességi fokozatok számát a kuplungfedélre jegyzett szám árulja el. A henger „dögösebb” lett, a feltupírozott hűtőbordáktól, amelyeket rezgés-
csillapító gumik tartanak kalodában. A teljesítmény 2,7 kW-ra (3,7 LE) nőtt, ami azt jelenti, hogy a motor

temperamentumosabban viselkedik a városi forgalomban.

Az új változat legérdekesebb része az igen szellemesen megoldott vonóékes váltó. A kialakítás lényege, hogy az axiálisan (tengelyirányban) megfűrt váltótengelyben futó ék, a tengelyből három golyót kinyomva rögzíti a tengelyen egyébként lazán futó kapcsolandó sebesség fogaskerékét. A kialakítás, precíz és könnyű váltást tesz lehetővé, és alkalmat ad arra, hogy sportcélokra egy ötödik sebességgel töljék meg.

A motor főtengelyének kenését nem a sebességváltó-olajra, hanem az üzemanyagba kevert olajra bízták. A további változtatások már inkább csak a kényelmet szolgálják. A szívató a kormány jobb oldalára került, és új, kényelmesebb kapcsolók adnak parancsot a fogyasztóknak. A gyújtás lehet hagyományos, de a komfortosabb „elektronic” változat az S 50-ről már ismert, ápolást nem igénylő félvezetős gyújtást kapja.

WOLFRAM RIEDEL

A változásról csak a blokk árulkodik

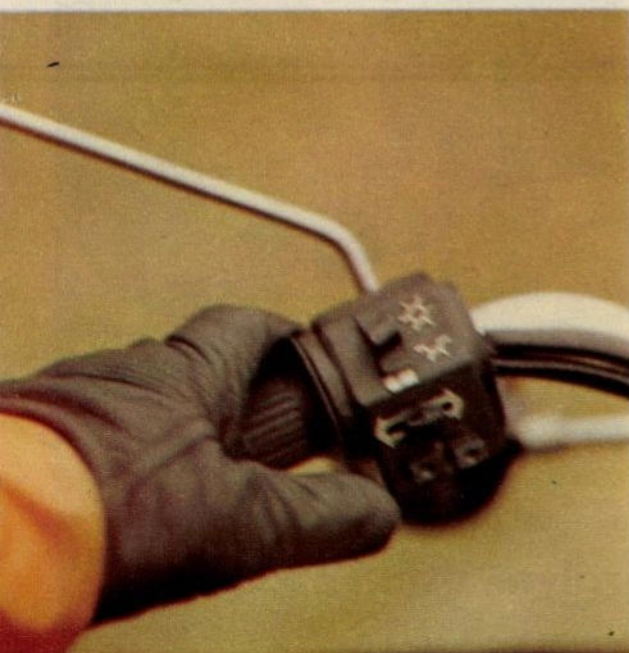
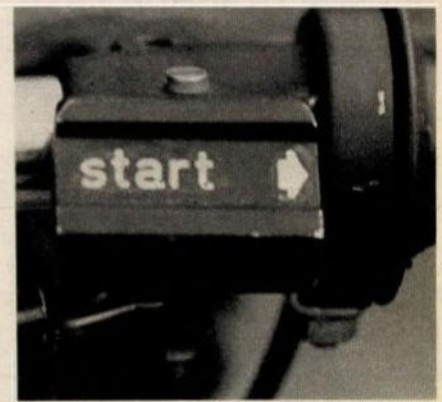
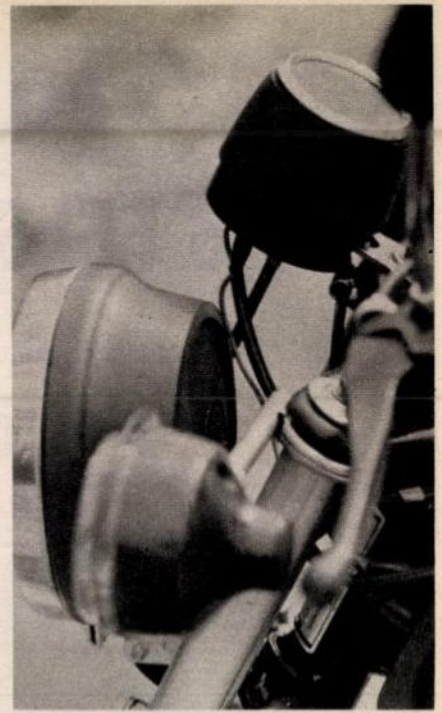
Az újabb, praktikusabb kombinált kapcsoló. Az irányjelző kapcsoló a kanyarodás irányának megfelelően mozog

A megnövelt hűtőbordás hasasabb henger fémes zizegését a gumi rezgés-
csillapítók nyelik el

Lapos a fényszóró, és a külön kilométerórában — a csúcsmodellben — a villogó visszajelző lámpája is helyet kapott

A szívató a kormányon van

(A szerző felvételei)



Éppen a napokban áll át a Simson gyár az S 51-es típus szériagyártására, és ezzel egyidőben az S 50-es sorozat gyártását beszüntetik.

ÚJ AUTÓÁPOLÁSI ÉS FELSZERELÉSI SZAKÜZLET A MERKUR ZUGLÓI AUTÓS KÖZPONTJÁBAN



Budapest XIV., Erzsébet királyné útja 125.

A VOLÁNNÁL:

Róbert László



A szovjet katonák egy üzemképes Zündappot ajándékoztak 45 tavaszán a pécsi MADISZ-nak, és ez az 500-as motorkerékpár „fertőzte” meg benzinnel — többek között — az ifjúsági szövetség pécsi titkárát is, az akkor 19 éves Róbert Lacit. Nemcsak rendszám, de jogosítvány nélkül is motoroztak a pécsi madiszosok, és persze odaverték magukat néhányszor, de komoly baja nem lett senkinek.

— Hát így kezdődött a barátságom a benzinnel — emlékezik vissza a magyar száguldó-repülő riporter. — Amikor 1962-ben tudósítóként Rómába kerültem, jogosítványt kellett szereznem. Alig 5 órai vezetés után jelentkeztem vizsgára (akkor még lehetett), mert utaznom kellett állomáshelyemre. Rövid leszek, duplán is elbuktam, mert csak 40 centire álltam meg a villamosságnak előtt. Miután elmondtam, hogy nem itthon, hanem Itáliában fogok autózni, kiadták a jogosítványomat.

— Rómában vásároltam egy új Fiat 600-ast, és ma sem tudom, miként értem vele lakásomig. Nyugtalan éjszaka után korán reggel kihajtottam a sztrádára — gyakorolni, és úgy értem haza, mint a volán művésze — hittem én. Másnap délután egy pesti kollégám érkezett nejével, akikért kihajtottam a Termini pályaudvarra. A szörnyen zsúfolt forgalomban percenként leállt Fiatom motorja, és ez a váratlan közjáték alaposan próbára tette „művészetemet”. Közben besötétedett, és az egyik piros lámpánál rám szólt a rendőr: „Luce!” Fény! Egyre idegesebben kerestem a kapcsolót, de sehol sem találtam. Már kivert a verejték, a rendőr ordított, végül

bevallottam, nem tudom, hol a kapcsoló. Végül a rendőr behajolt a kocsiba, és felkattintotta a „lucst”. Nem dicsekvésként mondom, de amikor öt év múlva megrendezték Rómában a külföldi tudósítók szlalomversenyét, 70 induló közül a második lettem. És, ami ennél is több, olaszországi éveink alatt szinte egy karcolásom sem esett, de az itthon töltött szabadságom alatt megnyomtak itt, megnyomtak ott — önhibámon kívül.

— Amikor a „Milyenek az olaszok?” című filmet forgattuk, akkor egy személyben voltam rendező, világosító, hangmérnök, csak operátor nem, és ennek a kétszemélyes stábnak a „hivatásos gépkocsivezetője” — és erre vagyok a legbüszkébb. Ugyanis a Magyar Televízió, akinek a filmet készítettük, csak hivatásos sofőrre bízhatta a Polski Fiatot, tehát nemcsak a lámpát tartottam a felvételeknél, és kezeltem a magnót, hanem én vezettem a kocsit is. Mindebből az következik, hogy jól értek az automobil mechanikájához. Sajnos ez nem így van... Nemrégén tudtam meg például az AC-pumpáról, hogy az nem azonos a karburátorral... Hm... Jártam már sokfelé, de e hiányosságom miatt nem volt még nagyobb bosszúságom. Ha valami zűr akad a gépháztalető alatt, telefonálok a szerelőnek. Tudja, ez nálam nem kényelmesség, inkább az, hogy nem áll a kezem a technikára. Bizonyosságul emlitem, hogy amikor úgy hozta a sorsom, zsákolttam, kapáltam, kevertem a maltert; nem is ijedek meg a fizikai munkától, de az autószerelésben ügyetlen vagyok.

— Hogy cseréltem-e már kereket?

— kérdez vissza és csak némi gondolkodás után válaszol. — Saját kezűleg még nem, de ingyen soha nem fogadtam el a segítséget. A Champs Elysées-n, a legnagyobb esti forgalomban kaptam gumidefektet. Akkor isten bizony, magam láttam munkához, de az akkor még majdnem új Peugeotban nem találtam meg az emelőt. Egy Peugeot-taxi sofőre is alig leltem meg a gyárilag „eldugott” szerkezetet, ő cserélte le kerekemet, és én nagyon figyeltem, de azt hiszem, hogy az 1500-as Ladámon nem tudnám „visszaidézni” azt a húszfrankos kerékszerelést.

— Igen, voltam halálos veszedelemben is az autóval. A Vietnam és Laosz közötti „Ho Si Minh-ösvényen” egy erdő mentén botorkáltunk egy GAZ-zal, amikor alacsony elhúzott felettünk egy bombázó. A közelünkben levő tisztás fölött oldott a bombakezelő, és a csomag zuhanásakor mi kiugráltunk a GAZ-ból. A tolmácsom belökött a kocsit alá, és ez volt a szerencsém, a csomag ugyanis egy úgynevezett golyós-bomba volt. Az indokolt ijedelmen kívül nem esett bajunk, de ezt az utazást aligha felejttem el.

— A legnagyobb autósélményt az Alfa Romeo gyár házi pályáján éltem meg, amikor az új 1700-as sportkocsijukat tesztelték, és néhány kör megtétele után megengedték, hogy magam is vezessem azt. Az ejtőernyős ugrásaim zuhanásainak csodaélményéhez tudom hasonlítani azt az élvezetet, amit az emelt kanyarban történő száguldás jelentett. A másik nagy élményemet a saigoni forgalom káosza adta, valamint amit a forradalom alatti Teheránban éltem meg. Ennek az a lényege, hogy csakis a másik lökhárítóját kell figyelni, azaz addig szabad az út, irányjelzés nincsen, tempó van, és ennek ellenére, viszonylag ott kedvezőbb a baleseti statisztika.

— Hogy vezetnek az emberek? Hadd oszlassak el egy tévhitet; ez nem vérmérséklet dolga, mert például a sűrű vérű olasz óvatossá, igaz szüksége is van erre, mert a büszke nápolyi, vagy a nemtörődöm római gyalogjáró körülnézés nélkül lép le a járdáról. Az olaszok jól vezetnek, akárcsak a franciák, akik közül a taxis udvariasabb az úrvezetőnél. És mi, magyarok? Nem rosszul, ámbár... a taxi- és teherautó-sofőrök fiatalabbjainak egy része visszaél motorjának erejével. És szólnék még egy jelenségről, a tegeződésről. Ismeretes, hogy ez a megszólítási mód családtagok, vagy barátok között honos, nem pedig ismeretlen autóvezetők között, és pedig egymás édesanyjának emlegetése közben. Hát az ilyen pertut nem kedvelem, meg az önző vezetőt sem, aki senkinek, semmilyen körülmények között sem adja meg az udvariassági előnyt, meg azt sem, akinek megadom ezt az előnyt, amit az, természetesen vesz, és elfelejti megköszönni.

— Ha újra kezdhethném, mivel foglalkoznék? Újságírással... De ha nem, akkor talán hivatásos gépkocsivezető lennék...

SKODA RALLYE

A hagyományosan kitűnő rendezésű csehszlovákiai EB-futam egyes szorzója miatt nem sok vizet zavar az idén roppant izgalmasan alakuló EB-esemény áradatában. A *Ferjancz—dr. Tandari* kettős is inkább csak a francia Gitanes cég kívánságára állt rajthoz ezen a kevéske EB-ponttal kecsegtető versenyen, elvégre az oroslánbarlang mélyén a Skoda 130 RS-ek falkája között még halvány remény sincs a győzelemre.

Igaz, a 104 indulót számláló mezőny fele külföldről érkezett, és például a luxemburgi *Kridel* 240 lovas spéci Ford Escortja, vagy a dán *Christiansen* több mint 200 lóerős Opel Asconája némi tűzijátékot sejtett, de végül a papírforma bizonyult valósnak és labdába sem rúghattak a *Haugland—Blahna—Kvaizar—Sedivy—Havel* felállású Skoda-gyári csapat mellett.

— Mindegy hogy ki, csak Skoda

nyerjen — szólt az ukáz, és ezek a profik aztán nem kímélték egymást. Mindenekelőtt *Haugland* és *Kvaizar* vívott hatalmas csatát az első helyért. Legalább ötször cseréltek helyet az élen és egy percig sem volt kétséges, hogy ezt az örült tempót sokáig nem lehet tartani, így mindenki kíváncsian várta hogy ki, és meddig bírja tovább idegekkel. Nos, *Haugland* győzött ebben a lélegzetelállító pszichológiai háborúban, mivel az akkor éppen vezető *Kvaizar* a 30. gyorsaságin kicsúszott és a sérült futómű miatt később ki is állt...

Ferjanczék higgadtan vártak a háttérben a kedvező alkalomra és érdekes volt spórolni a „paripa” erejével, mivel *Kvaizar* kiesése után már a 3. helyen tanyáztak. Hej, de jól is jött volna az érte járó 12 EB-pont — még ha kevesebb is, mint egy magasabb szorzó esetén —, csakhát az a fránya szerencse, amivel folyton-

folyvást hadilábon állnak a fiúk. Mert mi is történt a 36. gyorsaságin? A hirtelen lezúduló felhőszakadás elől menekülő nézők sorából egy pityókás férfi éppen a villámgyorsan közeledő Alpine elé dülöngélt. Az ütközést már nem lehetett kivédeni, ezért *Ferjanczék* nyomban megálltak, és csak jó öt perc múlva ugrottak vissza a kocsiba, miután kiderült, hogy az áldozat karcolás nélkül megúszta a balesetet. Ezalatt viszont, sajnos, a stopperek kíméletlenül kegyetgek és ennyi elég is volt ahhoz, hogy a magyar páros immár behozhatatlanul visszaessen a vigasztalan 9. helyre...

Fekete András

1. *Haugland—Bohlin*, N 4.27,06 — 2. *Sedivy—Janecek*, CS 4.32,05 — 3. *Havel—Soukup*, CS 4.36,50 — 4. *Krecek—Ginsl*, CS 4.37,23 — 5. *Blahna—Schovanek*, CS (mind Skoda) 4.37,30 ... 9. *Ferjancz—dr. Tandari*, H (Renault) 4.41,27.

AUTÓCROSS EURÓPA- BAJNOKSÁG



Ez a legújabb gyártmányú, csehszlovák szuper gumi

(Fekete András felv.)

Hazánkban még csak most bontogatja szárnyait ez a viszonylagosan új sportág, de nem árt tudni, hogy külföldön már jó évtizede fölfedezték a terepautózás nyújtotta különleges látványosság örömet és az autócross néhány éves múltja során olyan magas szintre jutott, hogy az Európa-bajnokságot is érdemes volt kiírni. Egyelőre az osztrák és nyugatnémet pilóták uralják ezt az egész kontinensnek szánt versenysorozatot, és az igazsághoz tartozik, hogy ez a trófea nemzetközi viszonylatban még nem örvend olyan nagy népszerűségnek, hírnévnek, mint a F-1 VB, vagy hasonló más patinás bajnokság. Nehéz lenne ennek a számunkra kissé érthetetlen ózdkodásnak az okait kinyomozni, de tény: az autócross egyelőre nélküli az igazán nagy sztárokat, és bár a közönség számára halhatatlanul szórakoztatók ezek a versenyek, a soványka pénzdíjak nem nagyon ösztönzik a sportolókat, hogy éppen ezen az EB-n próbáljanak szerencsét.

Mindezt tapasztalhatták az idej EB 6. fordulójának nézői is a csehszlovákiai Nova Paka csodálatos fekvésű, mesésen kiépített pályáján. A bajnoki cím védője, a nyugatnémet *Willi Rösler* kitűnő versenyző ugyan, de hát hiába, ez a név — akárcsak a szintén favorit osztrák *Karl Vöberé* — nem sokat mond az átlagos szurkolóknak. A rajtlista rajtuk kívül ugyan még tucatnyi külföldi versenyzőt sorolt fel, de nekik nemcsak nekik, tudományuk sem nagyon volt, mert a szabályok szerint startra jo-

gosult 32-es mezőny java részét csehszlovák crossozók alkották.

Persze ez az elsőpró hazai fölény nem nagy meglepetés, mert északi szomszédaink roppant komolyan veszik az autócrosst, és nem csodálkoznak, ha egy-két év múlva a csehszlovák versenyzők közvetlenül az EB-címért küzdenének. *Alois Havel*, Tatra motoros monstrumával tavaly az 5. helyen végzett az EB összesítésében, idén pedig *Rösler* és *Vöber* mögött már most a 3. helyen áll!

A Nova Pakára kiruccanó népes magyar szurkolótábor meglepődve tapasztalta, hogy egy év leforgása alatt milyen sokat változtak a leggyorsabb csehszlovák gépek: kezdenek eltűnni a közelmúltig verhetetlen Wartburg masinák, egyre nagyobb és erősebb 4—6—8 hengeres motorokat építenek be a már-már csipkefinomságú, hosszúkás vázakba és már a sáros pályákon is lassacskán F-1 méretű, fantasztikus mintázatú gumi horodokat használnak...

A közel tízezres közönség egyébként, a nagy nevek, sztárok hiánya ellenére is remekül szórakozhatott a káprázatos tempójú selejtező és középöntős futamokon, legfeljebb a parádésnak ígérkező döntő okozta némi csalódást. Két kör leforgása alatt a 10 elrajtolt gépből mindössze 3 maradt a porondon, és így *Rösler* játsszi könnyedséggel aratta idej negyedik győzelmét, amellyel olyan hatalmas pontelőnyre tett szert, hogy a hátralevő két fordulón már senki nem tudja veszélyeztetni újabb EB címét...

—e—s

A leggyorsabb hazai: Tóth

A sokat szidott és ostorozott autós versenyágunk, a hegyi, stabil állapotába lépett. Az egykori zűrzavarnak nyoma sincsen, a versenyek rendezettebb körülmények között zajlanak, mint némely focimeccs.

A rendezők, ezúttal az Egri Volán autós szakosztálya, és a Magyar Autóklub Egri Szervezete már olyan étlapot kínált, hogy az igazi inyencek az első napi hazai bajnoki futam és a másnapi nemzetközi verseny közül többnyire csak az utóbbira sétáltak ki. Így hát a hatalmas nézőseregűtől (még totózni sem merünk, hogy hányan lehettek) igazán a nemzetközi versenyre „borult virágba” az 5,4 km-es parádsasvári szerpentin.

A hibátlan rendezéssel megvalósult kétnapos eseménysorozat, a számunkra érdekesebb első nap délutáni bajnoki IV. fordulóval kezdődött — és nyomban egy jókora meglepetéssel. Az áforos **Ángyási András** Trabant-jával elsőprő, több mint 10 másodperces győzelmet aratott, miközben a bajnoki élvonalos **Fodor**, csupán a 3. lett. A lista másodikja, **Bodó**, Zalaegerszegről, motorhiba miatt „táblára” sem kerülhetett.

Az 1150 kcm-es kategóriában **Kardos** nem tudott felülkerekedni **Jószai** NSU-ján, az 1300-asok versenyében viszont **Nagy András** ismét diadalmaszkodott **Gaál** NSU-ján.

A **Balaton** kontra **Hideg** rivalizálás teszi az 1600-asok versenyét az egyik legérdekesebb műsorszámmá. A **Salgón** szerzett lábérülésétől hátráltatott **Hideg** 6 másodpercet kapott a **Balaton** jövőtáblából igencsak mértani pályán vezetett **Renault**-tól, míg **Kövesi** „festőművész úr” hiába festett rejtélyes jeleket a pályára: tetelem hátránnyal lett a harmadik.

Cserkúti Öcsit és **Szabolcsfi Pétert** ugyanaz a gonosz manó támadta meg. Mindkettejük BMW-jének 4.



Kategóriagyőztes: Szabolcsfi Péter

hengerében a Bosch gyertya porcelánja roppant meg. Dadogós versenyükből Szabolcsfi került ki győztesen. A groupe 1/B-t **Mahler** nyerte **Genersich** előtt.

A VI. csoport mindig a verseny mérkőzése. **Kiss** és **Tóth** versengésében **Kiss** kerekedett felül, mert, noha az első futamban több mint egy másodperces előnyt szerzett, a másodikban, mikor **Tóth** revansot vehetett volna, a BMW Toj az adagoló hibájától lebénulva némán kullogott át a célvonalon.

A Forma Easterek közül **Kovács László** akkora előnnyel vezetett, hogy még egy teljes megpördülés és önindítózás után is az élen maradt.

Noha a másnapi összecsapásra nem jött el a háromszoros Európa-bajnok **Nesti**, helyette a svájci **Kurt Buess** és az osztrák **Jerich** felváltva lakmározott a pályacsúcson. **Nesti** 2.30,42-es rekordját **Buess** már a szombati edzésen 2.29,60-ra kurtította, és a vasárnapi első futamán **Jerich**

2.27-re állította a stopper mutatóját. **Buess** az utolsó futamra még erősített, és 2.26,89-ben határozta meg az új csúcst.

A nemzetközi verseny jellegéből fakadóan a magasabb kategóriákban dült a legnagyobb csata. Szabolcsfi és Cserkúti között az előző napi sorrend felcserélődött: Cserkúti több mint tíz másodperccel előzte meg ellenfelét. **Tóth** pedig két futamban összesen 9 (!) másodperccel találta „rövidebbnek” a pályát, mint **Kiss Dodi**.

A második futam utolsó perceiben az osztrák **Helmut Achatz** Forma-2-es BMW-jének motorja megragadt és a meglepetéstől irányíthatatlan autó a védőkorlátról lepattanva „ruhadarabjait” elhullatva landolt. A versenyző sértetlenül szállt ki az autóból.

—surányi—

Az abszolút 4., az osztrák **Helmut Achatz**

(Fotó: Surányi Péter)



Eredmények: OB IV. futam: 2—5. csop. 5. géposztály, 700 cm³-ig: 1. Ángyási András, Afor SK — 2. Várhegyi, Délép SK — 3. Fodor, Pécsi Volán (mind Trabant) — 1150 cm³-ig: 1. Jószai Sándor, Külker SK (NSU) — 2. Kardos, Pécsi Volán (Wartburg) — 3. Kotán, Afor SK (Morris) — 1300 cm³: 1. Nagy András, Bp., Volán (Skoda) — 2. Gaál, Külker SK (NSU) — 3. Klink, Óbuda SE (Lada) — 1600 cm³: 1. Balatoni Mihály, Bp. Volán (Renault) — 2. Hideg, Kaposvári Volán (Lada) — 3. Kövesi, Külker SK (BMW) — 1600 cm³ felett: 1. Szabolcsfi Péter — 2. Cserkúti, mind Külker SK (mind BMW) — 1/B csop. 1300 cm³: 1. Mahler József, Pécsi Volán — 2. Genersich — 3. Gündisch, mind Bp. Volán (mind Lada) — 1600 cm³: 1. Váradi Attila, Afít Szolnok (Lada) — 6. csop.: Kiss Dezső, Bp. Volán (BMW Osella) — 2. Tóth Külker SK (BMW Toj) — Forma BKK: 1. Simor Gyula — 2. Gulyás, mind Pécsi Volán — 3. Gaál, Bp. Volán — Forma Easter: 1. Kovács Sándor, Afor SK — dr. Asztalos, Ekarus SE — 3. Danhózel, Főtaxi — Abszolút sorrend: 1. Kiss, 5.25,52 — 2. Tóth, 5.36,96 — 3. Szabolcsfi, 5.55,01 — 4. Cserkúti, 5.56,65 — 5. Kovács, 6.11,75 — 6. Balatoni 6.13,15 — A nemzetközi verseny abszolút sorrendje: 1. Kurt Buess, A (BMW RT1), 4.54,16 — 2. H. Jerich, A (BMW March), 4.55,72 — 3. Tóth J., 4.15,41 — 4. H. Achatz, A (BMW Toj) 5.22,35 — 5. Kiss D., 5.25,19 — 6. Cserkúti J., 5.36,85.

**NEM KELL
IDEGESKEDNIE A
VIZSGA ELŐTT!**



CZAPP Gy. '76



**AZ IDŐSZAKOS HATÓSÁGI MŰSZAKI
FELÜLVIZSGÁLATRA SZAKSZERŰEN ÉS
MEGBÍZHATÓAN KÉSZÍTIK ELŐ KOCSIJÁT
AZ AFIT GÉPKOCSIKARBANTARTÓ-
ÁLLOMÁSOK SZAKEMBEREI!**

Verseny a Szaharában

MOTOCROSS

Megmondjuk úgy ahogy van, ezúttal Czuni Lászlónak szurkoltunk. Tettük ezt azért, mert egy bravúros sikersorozat maradt volna töretlen — hatodszor nyerte volna kategóriáját egyhuzamban a Kiskunlacházi Községi Sportkör versenyén. És tettük ezt azért, mert a bajnoki küzdelemsorozatban toronymagasan uralkodó Németh Kornélhoz, a nagy riválisához közelebb kerülhetett volna, élesebbre állítva a bajnoki sorozat további küzdelmeit. Hogy az események mégsem a mi drukkolásunk szerint alakultak, ennek elsősorban Németh Kornél káprázatos szereplése volt az oka.

Az ideálisnál is ideálisabb időben, szaharai hőségben és homoksvatagban, bő húszezres nézőtömeg előtt, nagyszerű rendezéssel ünnepelte a kiskunlacházi crossfőváros fennállásának 20. évfordulóját. Kiskunlacháza már egyszer bevonult a cross-sportunk történelmébe (ők rendezték az első nyíltszíni autócross-bemutatót), most pedig másodszor iratkoztak fel e vaskos történelemkönyv oldalaira: hosszú évek óta, hazai pályán ismét oldalkocsis gépek dohogtak, még ha csak külföldiek is, és csupán bemutató jelleggel.

A depó csak úgy színesedett a sok gépcsodától, jóllehet a babérkoszorúkat nem a gépek szerint osztogatják, ami már az első futamban a napnál világosabbá vált.

Az 500-asok versenyének első felvonásában hat nemzet fiai veselkedtek a rajtnak, és az olasz és francia versenyek nagy egyénisége *Sergio Cattoi* tűzpiros Maicóján elszaladt a prímével, a 2. helyen *Kerekes* a harmadikon *Borka* kísérte. A verseny igazi esélyese, *Jurij Uzumszkij*, a 24 éves hajószerelő a tavalyi szovjet 250-es bajnokság 2. helyezetteje, most az 500-as kategóriában mutatkozott be, de a rajt után csak az 5. helyen szállt csatába. A keménykötésű olasz a verseny végére elfáradt, míg a szovjet fiú fokozatosan feljött és ellopta a győzelmet. A pályatulajdonosok nagy favoritja, a tavalyi bajnok *Borka* kuplunghibával kiállt, a honvédos *Kerekes* pedig az 1977-es csehszlovák bajnok *Festa* illetve az NDK-sok bajnoki harmadikjának, *Hüneskének* attackjait nem tudta háritani: az 5. helyre csúszott vissza.

A 2. futamot ismét a Maico vezette, és a rajt utáni zsbongóból az NSZK-beli *Willy Binnig* félelmetes uni-track Kawája tört ki a 2. helyen, de néhány szempillantás múlva bukott.



Németh (1) és Czuni csatája a 2. futamban



Egy kanyarral később Németh a néma motor újraélesztésén munkálkodik (Surányi Péter felvétele)

Borka is elesett, *Uzumszkij* motorja később befuccsolt. *Hünecke* a verseny felénél átvette a vezetést, aztán az utolsó körben *Festa* is kielőzte az elgémberedett *Cattoi*t. *Kerekes* ismét az 5. lett.

A hazai cross igazi babérlevél-zöldítő kategóriája a 250-es adja a főműsort, még akkor is ha az első futam, a Németh Kornél diktálta túlnyomás miatt másképpen festett. Rajt—cél győzelmével Czuni Lászlót és a csehszlovák *Sedlacek* parancsolta maga mögé. A 2. futamra Czuninak mindent egy lapra: egy ászra kellett feltennie, hogy hatodszor is egymás után megnyerje a kiskunlacházi versenyt.

Czunitól az efféle bravúr nem idegen, hiszen az elmúlt években többször is pont a második futamával győzött. Németh viszont ezúttal ellenállhatatlan volt. Függetlenül attól, hogy *Sedlacek*től búcsúzott először a rajtgép, aztán Czunitól, és Németh csak az utolsó előtti helyen (!) repezített, ám a 2. körben már a 4. helyen utazott bajnokjelöltünk. A verseny első negyedére már Czunit előzte volna

egy szűk pályazugban és *Sedlacek* is lőtávolságra került, amikor egy kifékezés kapcsán a Yamaha leállt. Németh itt begyűjtött több mint 10 másodperces hátránya teremtett atmoszférát. Fokozatosan ugyan, de forgácsolt hátrányából, ez azonban feltehetőleg nem lett volna elég, ha Czuni hátsó fékpálcaja nem törik el. Így Czuni kétségbeesett igyekezete ellenére, a hatsebességű Yamahát pedálozó Németh elment mellette, sőt a stadionszerű belső pályarészen a befutóban *Ovesnyikov* is kielőzte. A szovjet fiú motorja viszont a legutolsó kanyarban lefulladt, és hiába tolt kétségbeesetten a célba a néma motort, Czuni visszavette a 3. helyet.

—espé—

EREDMÉNYEK: 250 kcm: 1. Németh Kornél, Kaposvári Volán (Yamaha) — 2. Vlastislav Sedlacek, CS (CZ) — 3. Czuni László — 4. Vesztergom Jenő — 5. Erdős László, mind Kiskunlacháza (mind KTM). 500 kcm: 1. Klaus Hünecke, DDR — 2. Jozef Festa, CS (mind CZ) — 3. Sergio Cattoi, I (Maico) — 4. Kerekes László, BHSE — 5. Nagy Miklós, ZMMK (mind CZ).

Homok, agyag, sár



Hopplá-hopp... csak a száraz csapáson maradjon az emzé — gondolja magában a kategória-győztes Papp József, a Kismotor SE versenyzője

(A szerző felv.)

„Kis Katona hol estél el?
Hol, hol? Hát mindenütt.”

„Tamás, itt van még egy nagy sárda-
rab a sisakod szélén, várjál levezem.
Csak óvatosan, mert lehet hogy az a
szemem!”

Ez a két párbeszéd jellemezte a pécsi túraversenyt, az immár hagyományos nehéz pályát, amelyet az egy hétig tartó kisebb-nagyobb eső tett még „látványosabbá”.

Az öt egyesület összecsapásából a technikai feltételek máris rangsort követeltek. Bizony a 6 sebességes CZ-vel szemben nem sok eséllyel küzdött az öregecske, hagyományos MZ. Az „A”-kategóriában ez valahol nagyon érthető is, de miért kell olyan pályát állítani a „B”-seknek, ahol bizony a speciál gumikkal felszerelt motorok is csak evickélnek. Nem véletlen, hogy ezelőtt három évvel nem volt ritka az ötven — amatőr próbálkozó sem. (Sajnos ezekből nem maradt túl sok, de legalább volt esély.) Most alig akad fiatal, aki próbára tenné tudását, és kedvet kapna a túrázáshoz. Ha nem akarunk ezzel a sporttal is a gyorsaságiak sorsára jutni, akkor nagyon sietve tenni kéne! Tenni, méghozzá

nem is nagyot, mindössze jobb propagandát, és a „B”-seknek könnyebb pályát. Lassan az a benyomásunk, hogy ez a kialakult törzsgárda — ahol szinte már családias a hangulat — nem is törekedik a „család” bővítésére. Mintha a kialakult „hierarchiát” nem kívánná felborítani, pedig nem ártana egy kis vérfrissítés. (Az 50 kcm-ből felkerült két versenyző máris meglepetést okozott. Elsősorban Csizmadia, aki nemcsak bátran, de technikásan, szépen is motorozott.) Talán a következő túraverseny rendezői tanulnak a pécsi tapasztalatokból.

Rózsa Ferenc

EREDMÉNY: A/1, 50 cm³: 1. Wolenszky Zs., DHSE, — 2. Bucsi A., ZM, — 3. Fehér G., VOSE, (mind Simson). A/2 125 cm³: 1. Csizmadia T., BHSE, — 2. Széll T., BHSE, — 3. Borgulya P., KSE, — 4. Fernbach T., VOSE (mind CZ). A/3 250 cm³: 1. Asztalos I., BHSE, — 2. Birgés S., ZM, — 3. Soltész T., BHSE (mind Jawa). A/4 250 cm³ főként: 1. Láng K., BHSE (KTM), — 2. Tóth, ZM (Yamaha), — 3. Benyó, BHSE (KTM), — 4. Törő, ZM (Yamaha), — B/1. 1. Hlitter, BHSE, (Simson) — B/2. 1. Papp, Kismotor, (MZ) — B/3. 1. Katona, Kismotor, (MZ) — 2. Hódos, Dunaújv. Ep. (MZ). Csapat: 1. BHSE A.

...még arról is beszélnek,

...hogy most már biztos: a BMW megállapodást kötött a Brabham istállóval, eszerint 1981-ben az F-1 Brabham erőforrása az 1,5 literes BMW-Turbo lesz. A BMW Motorsport cég vezetője, Paul Rosche mondta: „Azt akarjuk bizonyítani, miként lehet egy sorozatgyártmányú hengerblokkból Forma-1 motort készíteni, mégpedig legalább 500 lóerőset.”

...hogy a suttogásból valóság lett, a Ligier istállót megvásárolta a Talbot autógyár, és az eddigi tulajdonos, Guy Ligier lesz az új cég sportigazgatója. A vezetőülés mögé pedig az átalakított V-12 Matra kerül, míg a BMW-től a Talbot gyárhoz szerződött nyugatnémet Jochen Neerpasch új állást kereshet magának.

...hogy a Márka VB-futamaként, a Watkins Glenben (USA) rendezett 6 órás versenyt a Patrese/Heyer (I/D) nyerte Lancián, márkatársuk, Cheever/Alberto (USA/D), valamint Fitzpatrick/Redman (Porsche) előtt.

...hogy az angol Toleman F-2 istálló — állítólag — tárgyal Jody Scheckterrel. A hír valószínűnek látszik, mert, amint hírlik, jövőre az F-1-ben szeretnének indulni, az EB státuszú F-2 valószínű bajnokai, Tolemanék.

...hogy új csillagról beszélnek. Rick Mears, 27 éves amerikai fiatalemberről van szó, aki úgy fest, mint bármelyik európai kortársa. Tavaly már több mint 400 000 dollárt keresett a különféle versenyautók kormányá mögött. Ha igaz, hamarosan egy Brabham volánjánál mutatja be művészetét. Majd meglátjuk...

...hogy az F-1-ben versenyzető autógyárak és a FOCA (a konstruktőrök egyesülése) új versenyszabályzat-tervezetet fogadott el, miszerint 1981-től 10 kilóval lesznek nehezebbek a kocsi, a „kötények” megmaradnak, a gumik mintás futófelületet kapnak, és 1982-, vagy 83-tól csökkentik a benzin átfolyását a motoroknál. A tervezetet átadták a FISA (az FIA sportbizottsága) elnökségének. A FOCA kéri, hogy elfogadás esetén a szabály négy évig maradjon érvényben.

G. ROSSI



Show a javából?

Kaposvárott, a Hangárdombon jól előkészített klasszikus pálya várta a magyar crossbajnokság IV. fordulóját, amely egyben a rajthoz álló hét nemzet 51 versenyzőjével — köztük 27 külföldivel — nemzetközivé vált. A szombati edzés előtt látva a külföldiek márkás versenygépeit, felszereltségét, a hazaiak esélyeit latolgatók nem sok jóban reménykedhettek.

A vendégek feltűnően hamar megbarátkoztak a pályával, amely egyben annak dicsérete is, különösen a sok VB-t sikerrel megjárt **Oldrich Harmsmid** (CS) jeleskedett, de a **Shielct**, **Preihig** (A) és **Willi Binnig** (D) sem szundikált. Kellemes meglepetése volt az edzésnek, hogy a magyar élmezőny bátran motorozva felnőtt ehhez a nemzetközi szinthez.

A másnapi rajt előtt a magyar versenyzőkre várt egy kis meglepetés, a rendezőség közölte, a már beöltözött indulókkal, hogy ez a verseny még sem lesz bajnoki — csak nemzetközi —, továbbá már a rajtgépre felsorakozva arról is értesülhettek, hogy nem 30 perc a futamidő, hanem 40. Elképzelhető milyen idegességet váltott ki ez a bejelentés. Végül is 10 óra után elindították a mezőnyt az első futamra. Az edzésidők alapján világossá vált, hogy győzelmi reményei egyedül a yamahás **Németh Kornélnak** lehet-

nek. Nagyszerű rajt után az élre állt és körről körré növelte előnyét **Harmsmid** (CZ) sokáig a nyomában loholt, de kénytelen volt lemondani a futamgyőzelemről. Kettőjük mögött óriási csata dúlt az osztrák **Preihig** (Husqvarna), **Binnig** (Kawasaki), **Shielct** (Husqvarna) és a **Borka**—**Kerekes** duó között. Először **Borka** esett ki láncszakadással, később megjavítva gépét visszaállt küzdeni a bajnoki pontokért (ő még ekkor sem értesült a változásról). **Németh** biztosan nyert, **Harmsmid** és **Binnig** előtt. Igen harcosan ment még a fiatal **Gyurászik** — megbízhatóságának az összetettben egy elegáns 4. hely lett a jutalma.

Az OB II. mezőnye vágott neki a távnak, sajnos kevesen éltek a lehetőséggel, és így gyengécske verseny kerekedett ebből. Mit sem von ez le azonban a győztes és a helyezett teljesítményéből. A „kis” **Simon** nyerte mindkét futamot **Szabó Csaba** és **Czili** előtt. Tavasz óta mindhárman sokat fejlődtek!

A nemzetközi mezőny második rajtja után felhőrdült a népes nézősereg, mert a kedvenc **Németh**, csak a 9. helyen kezdte meg az első kört. Elöl csak külföldiek voltak. Ami azután következett azért érdemes crossversenyre járni. Körönként 3-4 mp-t fargott le a hátrányából az egyetlen

magyar „penge” és nem tisztelve a neveket, sorra hagyta faképnél a meglepett külhoniakat. Már a futamban vezető osztrák Husqvarnás **Shielct** nyakán volt (ő egyebként az első futam végén gumidefekttel kiállt), és valószínűleg edzői utasításra megelégedett a második hellyel ebben a futamban, mert ez a végső győzelmet jelentette számára.

Harmsmid „szétütötte” a CZ-t, így elúszott számára a második hely az összetettben. A futam közepén eleredt az eső, újabb próbára téve a még versenyben lévőket.

Küzdelmes, jó verseny volt, és **Németh Kornél** mellett az igazi nyertes a közönség volt, szerencsére a rendezés „gyengélkedéséről” semmit sem véve észre. A versenyzők és az őket rendszeresen elkísérő, értük dolgozó vezetők, véleményem szerint, több megbecsülést érdemelének — ehhez nem kell pénz! — mert bármilyen „jól” mennek is a dolgok, s a versenyzők, nélkülük nincs sport!

Mohácsy Jenő

EREDMENYEK: 1. **Németh Kornél** (Yamaha) — 2. **Willi Binnig**, D (Kawa) — 3. **Manfred Mayenhofer**, A (KTM) — 4. **Gyurászik László** (KTM). — OB II. 1. **Simon Ferenc** (CZ 250) — 2. **Simon Csaba**, (CZ 500) — 3. **Czili György**, (CZ 250).



A 4. Pannónia Nemzetközi Motoros Találkozót a Kinizsi Természetbarát Egyesület autós-motoros szakosztálya és a Kecskeméti Kinizsi Természetbarát Egyesület rendezi meg Kecskeméten augusztus 22–24-én. Az eseménnyel egyidejűleg országos motoros találkozót is tartanak. A dús programot és szép díjakat ígérő találkozóra eddig 400 külföldi résztvevő jelentkezett. Az előre láthatóan gyönyörű külföldi motorokat felvonultató megmozdulásra nevezhet minden szervezett motoros és utasa, illetve szervezethez nem tartozók, de az utóbbiak nem jogosultak bizonyos kedvezményekre.

Nevezni a találkozó színhelyén, Kecskeméten lehet, a kempingben. Az érdeklődők bővebb felvilágosítást a következő címen kapnak: Kinizsi TE, Bp. Pf. 12. 1406)

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Másodfokú görbe. 9. „Enekek...” 14. Az a hely, ahol a régi görög, római papok a jóslatokat közölték. 15. A vizsgáztató kérdezi a gépkocsivezető jelölét: Mit tenne akkor, ha befordulna egy keskeny egyirányú utcába s ott a következő táblákat látná: Megállni tilos, Parkolni tilos. Előzni tilos, előtte pedig egy lerobbant tehergépkocsi állná el az utat? A vizsgáztató gondolkodik egy kicsit, majd talpraesetten válaszolja: ... (folytatása a függ. 37. sz. sor). 16. Rendellenesség. 17. Tollfoszlány. 18. Színültig. 19. Bálványoz. 21. A férfiak ruháján több van. 23. Rostnövény. 24. Cirkáló része! 25. A magasba. 27. Vércsoport. 29. Szovjet gépkocsi jelzése. 30. Szintén. 31. A levegőben úszkál. 32. Tűzbe dob. 34. Kossuth-díjas operaelekesünk (György). 35. Angol sör. 36. Első labdarúgócsapatunk egyesülésének neveje. 37. Helyrag. 39. „Észak Velenceje”, a Budapest Tourist társasutazásainak egyik kedvelt célja. 41. Morse hang. 42. Táplálkozó. 44. Szeszes ital. 45. A Budapest Tourist által rendezett körutak kapcsán ehhez az olasz tóhoz is eljutnak résztvevők. 46. Disznó. 48. A magyarság mondai őse. 49. Nővény. 50. Kiejtett betű. 51. Határrag. 53. Tik... 54. Adnak neki. 56. Az ENSZ mezőgazdasági és élelmiszerügyi szervezete. 58. Gyümölcs. 60. Hús — latinul (caro). 62. Az ön egyedüli érce. 64. Rájegyez. 66. Trópusi patás állat. 68. Ebbe a lengyel üdülő- és síparadiesombba is eljuthatunk a Budapest Tourist útján. 70. Másnéven. 71. Ropogós péksütemény.

FÜGGŐLEGES: 1. Helyzet. 2. A „három testőr” egyike. 3. Ót várja. 4. Jut. 5. Dél-afrikai holland telepes. 6. Gazdasági épület. 7. Lupa része! 8. Mialatt. 9. Mivoltom. 10. Indulatszám. 11. Nem is azt. 12. Keleti-tengeri kikötő. 13. Titokban elcsajátított. 15. Táplálékigény. 20. Szabadkasszás. 22. Szigetecsoport a Földközi-tengerben. 25. „Feleségek...” (Petőfi). 26. Síránkozva lealkuszik. 28. Kiejtett betű. 31. Talál. 32. Hatalmába kerít. 33. Angol gépkocsi jelzése. 35. Egymásután akaszt. 37. A válasz befejező része. 38. Az üvegezett tornác. 40. NDK-beli gépkocsi jelzése. 43. Silbak. 47. Te meg ő. 49. Csajkovszkij „Csipkerózsika” című balettjének egyik tündére. 52. A „haza bölcsé”-nek nevezték. 54. Vakar. 55. Az Isztria-félsziget e gyönyörű üdülőhelyére is elvisz a Budapest Tourist. 57. Leszűri a tanulságot. 59. Sajtó. 60. Szemes életnövény. 61. ... Town. (Fokváros). 63. Becenév. 65. Ora betűi keverve. 66. Ilyen kerék is van, fordítva. 67. Mint a 10. sz. sor. 69. Himfy neveje.

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		66			
					67			68		69			
	70												

Beküldendő sorok: Vízsz. 15., 39., 45., 68. és függ. 37., 55. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlap, az Auto-Motor Közösségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 227-917. Beküldési határidő: augusztus 16. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Auto-Motor Közösségszolgálatának címére beküldik — 1980. október 15-ig, külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. harmadik negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Az a beküldő, aki a felsorolt helységekről fényképet, vagy levelezőlapot is küld be, neve kétszer vesz részt a sorsolásban. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist utazási utalványa hat-ezer forint összegben, amelynek segítségével országunk és a világ legszebb tájaira lehet jutni. A levelezőlapra kérjük ráírni címünkön kívül „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist”.

A 13. számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: **Jobb ma egy Trabant, mint holnap egy Mercedes.** — Frankfurt — Buhara — Burgasz. Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Balázs Mátyásné, Miskolc II.; Mészáros Ildikó, Eger; Györki Sándor, Somogybabod; Nagy Ilona, Tápógyörgye; Bertalan Ildikó, Rétság; Nagy András, Szeged; dr. Bartha Béla, Makó; Rab Dezső, Szentgotthárd; Cseri Gézáné, 1137; Mogyorósi Sándor, 1135; Kanicsár Ferenc, 1093; Olta Lászlóné, 1036; ifj. Jung Ferenc, 1032; Joba Ilona, 1076; Kindli Ede, 1102. A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

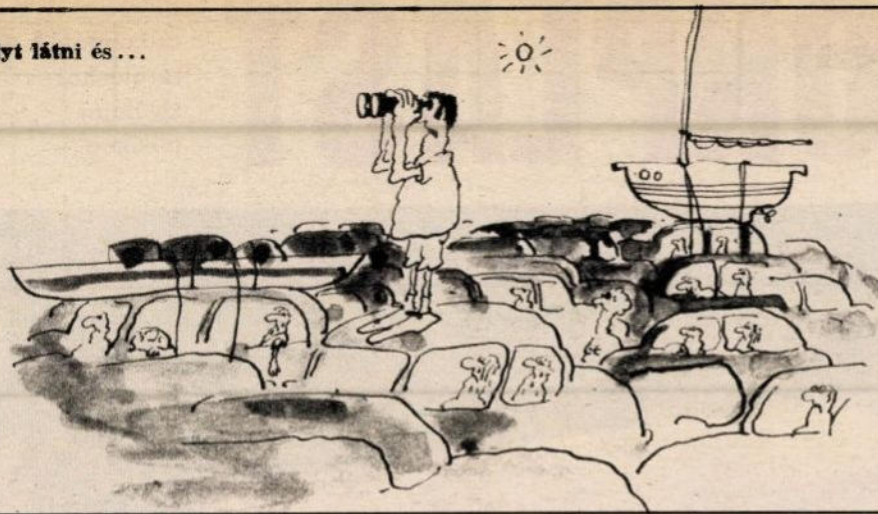
...milyen típusú autó részlete látható a képen. Megfejtésként nemcsak a kocsitípusára, hanem előállítási helyére és idejére is kíváncsiak vagyunk. A válaszokat 1980. augusztus 16-ig várjuk szerkesztőségünk címére: (1906 Pf. 223).

Nem voltunk túlon-túl szigorúak, amikor a kihúzott megfejtések közül olyanokat is elfogadtunk, amelyek az alkalmi asztalt, egyszerűen csak stabilizáló szárnynak titulálták. A rend kedvéért: a 13. számunk teljes megfejtése a Forma Easter spoiler.

A sorsolás értelmében a hat nyereménykötvet Bokardi József (3324 Felsőtárkány, Fő út 21/a), Borbély Gábor (2400 Dunaujváros, Vasmű út 29. III/1.), Hoór Tamás (3300 Eger, Albert F. út 1.), Kulcsár József (5820 Mezőhegyes, Latinka u. 5.), Németh Gábor (1116 Budapest, Barázda u. 6. I. 1.) és Ruzsenszky Rita (1119 Budapest, Szakasits u. 22.) címére postázzuk.

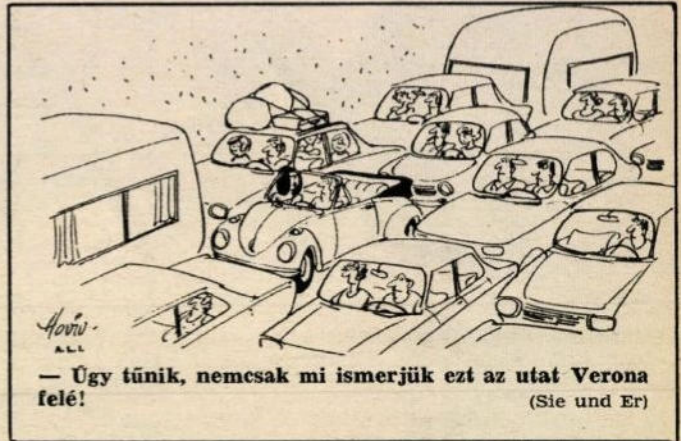
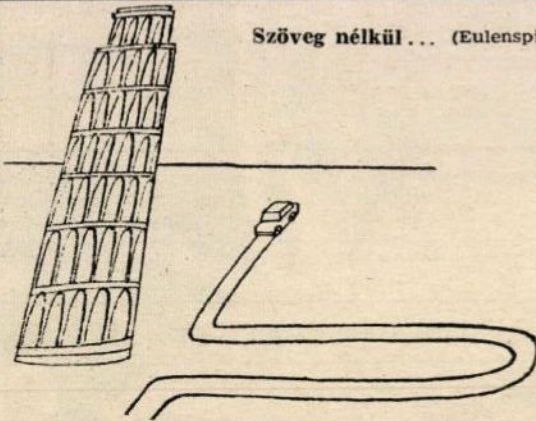


Nápolyt látni és ...



HUMOR

Szöveg nélkül ... (Eulenspiegel)



MEGAN:

A JÓL INFORMÁLT

Valaki, pontosabban szólva Bezpalczyk azzal jött be a hivatalba, hogy Faczynowiczot autóbaleset érte. A dolog mindenkit érdekelt.

— Él? — kérdezte szána-kozva Solowiejczyk kolléganő.

— Él — mondta Bezpalczyk. — A kórházban fekszik.

— Micsoda história! — mondta Koszon. — Hogy történt?

— Egy hülye véletlen volt — mondta Bezpalczyk. — Úgy lépett le az útestre, hogy nem nézett körül, és bummm!

A gyalogosok védtelenségéről, a közlekedési szabályok semmibe vevésének kellemetlen következményéről beszéltünk éppen, amikor belépett Faczynowicz.

— Állítólag téged elütött egy autó — m.vndtuk.

— Egy autó? — csodálko-

zott Fanzynowicz —, miféle autó?

— Azt nem tudjuk pontosan — mondta Solowiejczyk kolléganő. — A részletek most nem is fontosak. Voltál kórházban?

— Mind megalondultatok? — gurult méregbe Faczynowicz —, ki beszél ilyen hülyeségeket?

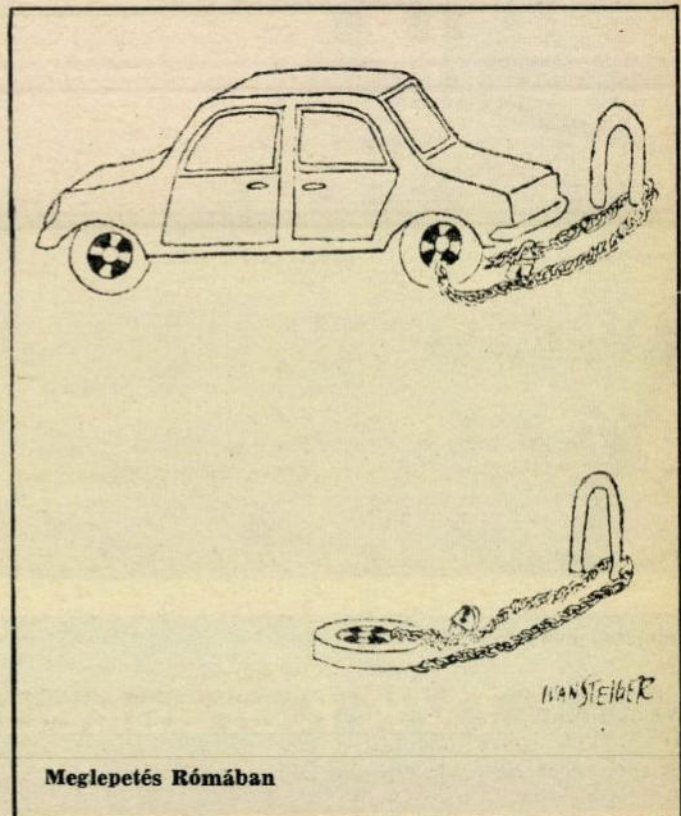
Szóval nem volt igaz.

Bezpalczyknak ezután sok kellemetlen célzást kellett kiállnia.

Három nap múlva az Express című lapban megjelent a következő hír: Ma reggel Faczynowicz figyelmetlenség következtében gépkocsi-balesetet szenvedett. A sebesültet kórházba vitték. Sérülései nem életveszélyesek.

Azóta mindenki tisztelettel tekint Bezpalczykra.

Tájékozottabb, mint ahogy azt a legmerészebb álmainkban képzeltük volna.



CARTONPLAST

doboz
csomagoláshoz
tároláshoz
kiválóan
alkalmas



SZAKTANACSADAS:

TVK Kereskedelmi Iroda

Budapest V., Pilvax köz 2-4. Tel.: 174-444



XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:

Liener György

Szerkesztőség:

Budapest VII.,

Lenin krt. 9-11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő

postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér

1. - 1900) közvetlenül vagy

postautalványon, valamint át-

utalással a KHI 215-96162

pénzforgalmi jelzőszámmal.

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



80.1444

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

ANDREW FRANKL:

Lassan járj, tovább érsz...



Arnoux-t óvatosan kivágják a Renault-ból...

(A szerző felvétele)

Két napon át Pironi és Laffite, a Ligier pilótái uralták az edzett Brands Hatchban; győzni akartak Angliában, mert két héttel azelőtt, az angol Williams csapatától kikaptak a francia GP-n. Ezt akarták megbosszulni Ligierék.

Alan Jones, az angol nemzeti hős (ausztrál, de angolnak számít, ha dicsőségről van szó, főleg a bulvár lapokban) mindent megpróbált, de egyszerűen nem tudott lépést tartani Pironival és Laffite-tal. Igen ám, de mint ismeretes, más három gyors kört összekaparni az edzésen, és megint más 90 percen keresztül hibátlanul vezetni a versenyen.

Mindkét francia fiú remekül indult, és már az első kör végén többszáz méterrel volt a többiek előtt. Ez volt a hiba. Tele tankkal kockázatos dolog túl gyorsan hajtani, a súlytöbblet (180 liter benzín), rossz hatással van az amúgy is érzékeny gumikra. Az igazi profik nem próbálnak az első öt körben nyerni, inkább konzerválják a gumikat, a motort és saját magukat. Nem így a két francia hős. Talán azért, mert Angliában voltak, és utcahosszal akartak nyerni, talán csak elkapta őket a gépszíj, de mentek, mint az üstökösök. Az eredmény? Pironi elhasználta az egyik gumiját és be kellett menni a depóba új Goodyearért. Laffite, aki így örökölte a vezetést, még nagyobb hibát vétett. Habár volt egy lassú defektje, nem hajtott időben a depóba. Igaz, vezető helyen ez nem könnyű elhatározás, de a következmények nagyon drágák szoktak lenni. Laffite-nek már annyi előnye volt, hogy ha bejön, valószínűleg még mindig megnyerhette volna a versenyt, mert, mind Ó, mind Pironi Ligierje gyorsabb volt, mint Jones és a többiek kocsija. Ehelyett, a lassú gumihibából egy nagy durchdefekt lett, Laffite-ből pedig ügyeskezű sofőr, aki 250 km sebességnél is talpon maradt. Szerencsére volt kifutó, és így csak a büszkesége tört össze — no, meg a Ligier orra.

Igy Alan Jones, a profi, örökölt egy versenyt, amit különben soha nem tudott volna megnyerni. Neki is voltak problémái a gumikkal, de inkább egy árnyalattal lassabban ment és végül kényelmesen nyert. Csapatársa, Carlos Reutemann 3. lett. A szimpatikus Nelson Piquet, akinek a Brabhamje manapság nagyon jó, egy ideig megpróbált Jones mellett elmenni, de pár kör után feladta a harcot, és inkább maradt egy 2. hely, és 6 VB pont mellett.

Ferrarinak és Renault-nak katasztrófális napja volt, Lotusnak úgyszintén. Jody, aki ez alkalommal mindent megpróbált (szereti a pályát, sokszor nyert itt a múltban), és végül is 10. (!) lett. Villeneuve kiesett, a két Renault úgyszintén. Arnoux-nak már szombaton voltak problémái, amikor is megelezta az AM tudósítóját, és beleszaladt a védősávba, amelyről továbbpattant. A szerelők egész éjjel dolgoztak, hogy paripája vasárnapra versenyképes legyen. Ez ugyan sikerült, de kilenc körrel a cél előtt kiesett a 14. helyről.

A Lotus-csapat helyzete valóban zavaros. Mecénásuk, az Essex olajtársaság már több, mint 10 millió dollárt költött Colin Chapman csapatára, és sehol semmi. Van egy három emeletes Neoplan busz, van színes tv, helikopter, privát repülőgép, egy híres szakács az egyik legjobb francia étteremből, de eredmény még sehol. Szegény Ronnie Peterson tragikus balesete óta egyszerűen képtelenek versenyt nyerni.

Az angol GP után egyre inkább úgy tűnik, hogy a Jones, Piquet, a két francia Pironi és Laffite, no, meg Reutemann között fog eldőlni a VB, hacsak az idényt remekül kezdő Renault nem szedi össze magát, és nyeri sorra a most következő gyors versenyeket.

EREDMÉNY: 1. A. Jones, AUS (Williams) 94, 49.223 — 2. N. Piquet, BR, (Brabham) 95, 00.235 — 3. C. Reutemann, RA, (Brabham) 95, 02.512 — 4. D. Daly, GB (Tyrrell) k. h. — 5. J. P. Jarier, F (Tyrrel) — 6. A. Prost, F (McLaren) 2 k. h.
A VB ALLÁSA: Jones 37 pont — 2. Piquet 31 — 3. Arnoux/Pironi, 23 — 5. Reutemann 20 — 6. Laffite 16 pont.



**Oldalkocsis
cross VB
Jugoszláviában**

BESZÁMOLÓNK A 48-49. OLDALON