

autó motor MAGAZIN





A biztonságos autóvezetésnek, a kiugró teljesítmények elérésének – mint tudjuk – a jó közérzet is előfeltétele. Így elengedhetetlen az is, hogy kényelmes, mindig az évszaknak, illetve az autó belső hőmérsékletének megfelelő, s ugyanakkor teljes mozgásszabadságot nyújtó öltözékben foglaljunk a volán mögött helyet. Ebből kiindulva rendszeresítette most a Ford Sportosztálya, ralliversenyzői számára, az itt bemutatott, s így egészében véve igazán tetszetős anorákot. Ahogy így elnézzük, olyan érzésünk támad: ha nem is mindennek, az esőnek-szélnek feltehetően jól ellenállhat...

a m AZ AUTÓ-MOTOR MAGAZIN TARTALMÁBÓL

Autótüzek (Földvári András) - - - - -	4-5
Öv helyett? (Almássy) - - - - -	6-7
Csak bele ne essünk! – folyt. a 3. o.-ról	
(Almássy Tibor) - - - - -	8-9
Ülünk a kandallónál... - - - - -	11
Egy kis történelem (Liener) - - - - -	12-15
Forma Extra (A. T.) - - - - -	16-17
Forma és tartalom (Liener György) - - -	18-21
Tanácsok túrázóknak (Lovász Károly) - -	23-25
François Dallegret álmái, rajzai - - -	26-27
Barátunk a Bentley-vel (Li.) - - - - -	29-33
Hová lesz a bogár? (-ai) - - - - -	34
A harapós Skoda (-ergyé-) - - - - -	35-36
6 gyermek, 10 bajnokság - - - - -	37
Ismét divat a kerékpár (Ráthonyi János) -	38-39
Rajt-anatómia – Világ bajnokok listája - -	40-41
A monzai tragédia (Rózsa György) - - -	43-45
Halló, Hella! - - - - -	46
Egy motorcsónak-versenyző viszontagságai -	47
Kétezer ló kocsisa - - - - -	48-49
Kétkerekűek a lovagvárban - - - - -	50-51
A tíz legjobb? (S. P.) - - - - -	52-53
Keresztretjévény - - - - -	55
Vigyázz, ha jön a bajnok! - - - - -	57
Az olvasó kérdezett, a bajnokok felelnek -	58-60
Humor - - - - -	61
Kupicások (Surányi Péter) - - - - -	62-63

CÍMLAPUNKON: Egy kis történelem

HATLAPUNKON: Verseny közben

Csak bele ne essünk...



...A VÍZBE, TERMESZETESEN. Vezessen az útnak kavak, folyók, mocsarak, a tenger vagy akár egyszerű úszómedence mellett. Lehet, hogy e cikket bevezetésképpen illusztráló színes fotóra ráfeledkezve óhatatlanul is „könnyed” gondolatok ébrednek bennünk. Ám, e téma mélyrehatóbb elemzése sok-

kal több tanulsággal szolgálhat, semhogy a dolog lényegéről képzeletünk túl megszűre elkalandozhasson...

Az egyik legutóbbi Közlekedésbiztonsági Világkonferencián — Amszterdamban — alkalmunk volt részletesen is tanulmányozni a holland Közlekedésbiztonsági Intézet (SWOV) munkáját,

amely a többi között arra is kiterjed, hogy kifejezetten az autók vízbe esésével kapcsolatos közlekedési balesetek okait kutassa, és megelőzésükre mind hatásosabb intézkedéseket tegyen, vagy legalábbis javasoljon.

Az impozáns kiállítási üvegpalotában igen tekintélyes teret szenteltek a vízbe

esés témájának: táblókon, makettek, terepasztalokon és — a kiállítás ideje alatt szinte folyamatosan vetített filmekben tárták a néző elé az autóval vízbe esés különböző változatait. Ugyanakkor nagyon szemléletesen bemutatták azt is, hogy a

(Folytatás a 8—9. oldalon)

TÜZ

Annyit mindenki tud: égő gyertyával nem szabad meg nézni, hogy van-e benzin a tankban. Természetesen még más óvintézkedések is ismeretek, amelyekkel elejét vehetjük az autótűzeknek. Hogy melyek ezek? A válaszadásban a Budapesti Tűzoltóparancsnokság volt segítségünkre.

Mitől lobbanhat lángra az autó? Mitől lesz a szépen csillogó jármű a tűz martaléka? Az okok prózaiak. Például a porlasztó hibájától. Ha elkopik valamelyik része, ha megmakacsolja magát a tűszelep, könnyen kicsordulhat a benzin. Gyakori ok az elektromos hálózat hibája is. Ha megkopik a szigetelés, zárlati szikrázás jön létre, és meggyullad az elcséppent benzin.

A kalandfilmekből jól ismert, látványos autórobbánás a valóságban, szerencsére nagyon ritkán fordul elő. Csak akkor fenyeget a veszélye, ha az ütközések következtében megsérül a benzintank, vagy nagyon nagy hő keletkezik. A karambolok miatt viszonylag gyakran gyullad ki az autó. Íme, a példa:

„Tisztelt Szerkesztőség!

1977. július 26-án a kora reggeli órákban a csepeli Szabadkikötő gyorsforgalmi úton baleset következtében kigyulladt a fiam által vezetett személykocsi, melyben még hárman ültek. A helyszínre érkező BD-35-15 rendszámú Volga vezetője, Erdélyi Pál gyors helyzetfelismerésének és azonnali cselekvésének következtében a tüzet eloltotta, és ezzel megakadályozta a baleset súlyosabbá válását, az anyagi kár növekedését. Bátor és emberséges helytállásáért köszönetemet fejezem ki. Kívánom, hogy minél több honfitársunk, aki bajba jutott embert lát, hasonló módon, amennyire tőle telik, segítsen.

Forró Istvánné

A tűzoltóság statisztikái szerint éves átlagban nagyjából minden napra jut egy-egy járműtűz. Pedig a gép-

kocsitűzek keletkezését is meg lehet előzni. Hatásos „védekezés” a karambolok elkerülése. Egyébként jóformán mindent megtesz kocsija tűzvédelméért az, aki nem hanyagolja el autóját, nem hagyja, hogy olaj és kosz lepje el a kábeleket, a motorteret, ügyel a kábelcsatlakozásokra, felfigyel a porlasztó hibájára, nem patkolja meg a biztosítékokat.

Aki még a kocsi rendszeres karbantartásán túl is hajlandó védekezni az esetleges tűz ellen, vigyen magával az útra megfelelő tűzoltó készüléket. A kereskedelemben kaphatók közül ne válassza az olcsó, pusztán csak a vezető megnyugtatóására alkalmas „pszichológiai” oltókat. Amelyikkel a tüzet valóban el is lehet oltani, az a legalább kétkilós készülék. Kedvező a tűzoltók véleménye a gáztartalmú Halon-oltókról. A vásárló a „BCF” feliratról ismerhet rájuk. Ezek alkalmasak a kezdődő tüzek elfojtására. Előnyük, hogy hosszú ideig használat nélkül sem mennek tönkre.

A tűzoltásban segíteni mindnyájunk kötelessége. Ha valaki eloltja más tüzet, vagy csak megkísérli, oltóanyagával együtt pénzét is az autóra permetezi. A bajba jutottak többnyire szívesen megtérítik a veszteséget. Azonban erre sincs szükség, a kitöltött kárbejelentő alapján a biztosító megtéríti a segítő veszteségét — erre is kiterjed a kötelező biztosítás.

„Tisztelt Szerkesztőség!

1977. november 12-én az M7-es autópályán az elektromos vezeték zárlata miatt kigyulladt az autóm. Az első intésre megállt egy autó, de vezetője sajnálatos közölte, hogy nem tud segíteni, tűzoltó berendezése nem működik. Kivüle még 10–15 autó állt meg, és a bennük utazók segítettek eloltani a tüzet. Önzetlen segítségüket köszönöm. Megkérdeztem tőlük, mivel tartozom. Szívesen kifizettem volna a költségüket, de nem fogadtak el pénzt, mondván,

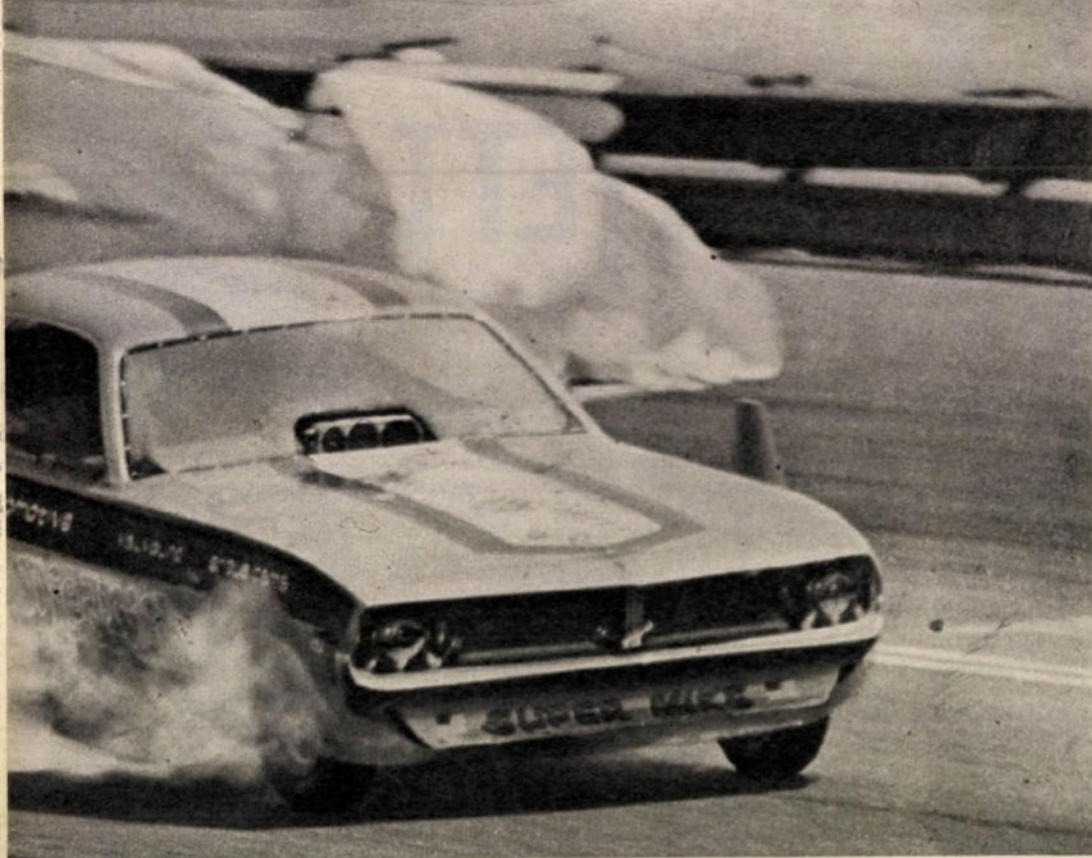


Ilyen pusztításokra képes a láng. A vörös kakas faláncságán csak a gyors, szakszerű beavatkozás lehet úrrá



RACING

Az Egyesült Államok-beli versenyen Mike Diedrich autójának motorja kapott lángra. A vezető sértetlenül került ki a robbogó fáklyából. Hogy a mentés „civilben” is sikeres lehessen, ajánlatos az oltókészüléket könnyen elérhető helyen tartani, például az ajtó melletti oldalfalra szerelve, vagy a vezetőülés alatt



Kaskadőr-tragédia egy franciaországi bemutatón. A tüzet fogott Citroën DS darabjai 60 méterre repültek



csak természetes, hogy segítenek.

Az első kocsi vezetője állandóan a nyomomban maradt, megvárta, míg a tüzet eloltottuk, elkérte a címet, és átadta saját névjegyét, mondván, ha megvettem az új készülékét, fizettesem ki számára a biztosítót.

Ezt csak azért írtam meg, hogy lássák, sajnós, ma is vannak, akik mások nehéz óráit a maguk hasznára igyekeznek kamatoztatni.

Fajcsi Vince

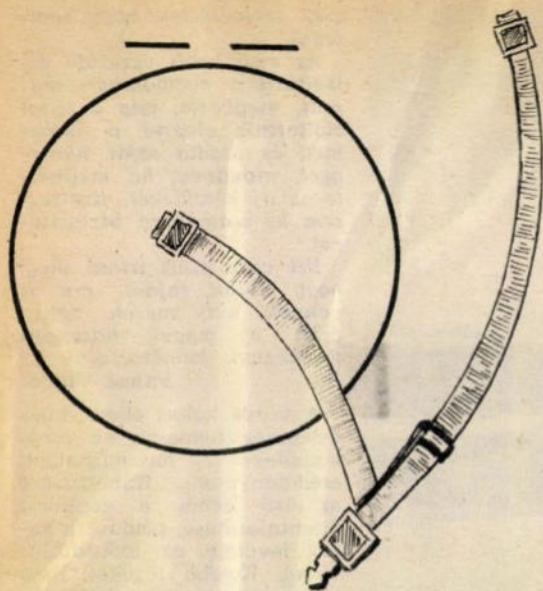
A vörös kakas elleni küzdelemhez nemcsak az oltókészüléket használhatjuk eredményesen. Kábeltűznél az első teendő a gépkocsi áramtalanítása, például a saruk levétele az akkumulátortól. Kisebb tüzeket jobb híján vizes ronggyal is ártalmatlanná lehet tenni, ha más nincs kéznél, még a földet és a homokot is a lángokba szórhatjuk. Ha néhány perc elteltével nyilvánvalóvá válik, hogy hiába a próbálkozás, jobb távolra húzódnunk a lángoktól, nehogy az esetleges robbanás kárt okozzon valakiben.

A tűz olyan valami, amit meg kell fékezni. A tűz olyan valami is, amit nem biztos, hogy el tudunk oltani, szakemberre kell bízunk a dolgot. A szakembereket, a tűzoltókat a főváros területén a 05-ös telefonszámon érhetjük el. Jó tudni, hogy szolgálatuk ingyenes, nem kell megtéríteni a kivonulást és az oltás költségeit.

A tűzoltókat nemcsak akkor kell értesíteni, ha nem sikerül nélkülük úrrá lenni a lángokon. Minden járműtüzet jelenteni kell, így azt is, amelyiket hamar eloltották. Ezt már azért is érdemes megtenni, mert különben a biztosító sem tárgyalhat a károsulttal. A jelentési kötelezettség arra az esetre is kiterjed, ha az autó nem útközben kap lángra.

Sok tűz keletkezett már garázsban, vagy a parkolóhelyen, például attól, hogy a kűszöb, vagy a fenéklemez hegesztésekor nem távolították el az ajtót borító kárpitot. Ezt a mulasztást azután a láng pótolta. Máskor a benzin, amiben alkatrészt mostak, megint máskor a garázs sarkában összegyűlt olajos rongyhalmaz a tűz oka. De lett már hamuvá autó hanyagul eldobott vagy elejtett cigaretta miatt is. A tűzoltók azt tanácsolják, hogy útközben ne gyűjtson rá a vezető...

FÖLDVÁRI ANDRÁS



HELYETT

Már már külön könyvtárat lehetne megtölteni a világon megjelent olyan írások gyűjteményéből is, amelyekben, számtalan példával illusztrálva, az autókba épített biztonsági öv elvitathatatlan életet védő szerepét bizonyítják a szerzők. Nos, éppen ilyen tudományosan alátámasztott érvek gondos mérlegelése után került sor hazánkban (Ausztrália után az elsők között) arra, hogy az életvédő biztonsági kelléknek ne csupán a kocsikba beszerelését, hanem a rendeltetés szerinti kötelező használatát is előírják. Természetesen ez a rendelkezés is (mint minden más, ami kötelező) kezdetben nem váltott ki osztatlan lelkesedést autósaink körében. Sokan ugyancsak tudományosnak vélt ellenpéldákat sorakoztattak fel arra, hogy nemegyszer éppen a bekapcsolt biztonsági öv sodorhatja még nagyobb bajba az autóst. Például a kocsik ki-gyulladásakor, vagy vízbe zuhanása alkalmával. Mint tudjuk — sokat is írtunk róla — nem így van: az öv ilyen rendkívüli esetekben is védelmet nyújthat. Ennek persze előfeltétele, hogy az utasokat is minden esetben (és még a baj bekövetkezése előtt) meg kell tanítani a használatára, s legfőképpen a pillanatziár nyitására a varázslatára. Úgy tűnik tehát, hogy akik kezdetben nagy hangon elleneztek, lassan kifogytak érveikből. Ezzel a téma — mint vitatott dolog — lassan lekerült nálunk a napirendről.

Más lapra tartozik viszont, amiről azért még mindig szó eshet itthon is ezzel kapcsolatban. Itt az ideje, hogy a kezdetben sebtében átvett és elterjesztett, nehezen kezelhető, primitív felépítésű (bár azért így is életet védő!) bekötő hevederek helyett, a vezetés és utazás közben is teljes mozgásszabadságot nyújtó, legkorszerűbb, automata biztonsági övek hazai gyártását és széles körű elterjesztését szorgalmazzuk. Mint tudjuk, a taxi-kba már ezeket a korszerűbb változatokat szerelték be. Aki hozzájuthat, feltétlenül jól teszi, ha a régít még anyagi áldozatok árán is a korszerűbb, jobb és kényelmesebb automata biztonsági öv változatra cseréli ki. De ez már valóban csak részletkérdés lehet. A do-logos lényegén — a szóban forgó rendelkezés törvényerőre emelésével — szerencsésen túljutottunk.

De nem minden országban ilyen rendezett ezzel kapcsolatban a helyzet. A közlekedésbiztonsági szakemberek, a biztosító tár-

saságok a riasztó baleseti adatok közreadásával vagy éppen bizonyos fizetési kedvezmények kilátásba helyezésével mindent latba vetnek. Azért, hogy az autókba gyárilag eleve beépített legkorszerűbb öv-változatok rendszeres használatára rábírják az embereket. Hasztalan. Fáradozásuk elfogadható ellenérvek nélkül is a legtöbbször kudarcra van ítélve. Az emberek ugyanis nem teszik meg saját maguknak azt a szívességet, hogy elhiggyék: az egész kampány — immár világméretű akció a biztonsági öv kötelező használatát körül — azért van, hogy abban a motorizált, veszélyes üzemből, amelyben naponta utazik, valami különleges dolog — minden eshetőségre számítva — az életét védje. Ezzel szemben „személyes szabadságán ejtett csorbának” tekintené, ha kötelezően „ráparancsolnák” az övet.

Minden bizonnyal e konok ellenállásnak tulajdonítható, hogy még napjainkban is, a jói bevált öv helyett, illetve öv mellett (hát-ha ez nem jó! — felkiáltással) mind újabb és bizarabb biztonsági szerelvényeket próbálnak az autósok-motorosok számára vonzóbbá tenni. Félő, nem több sikerrel...

(almássy)

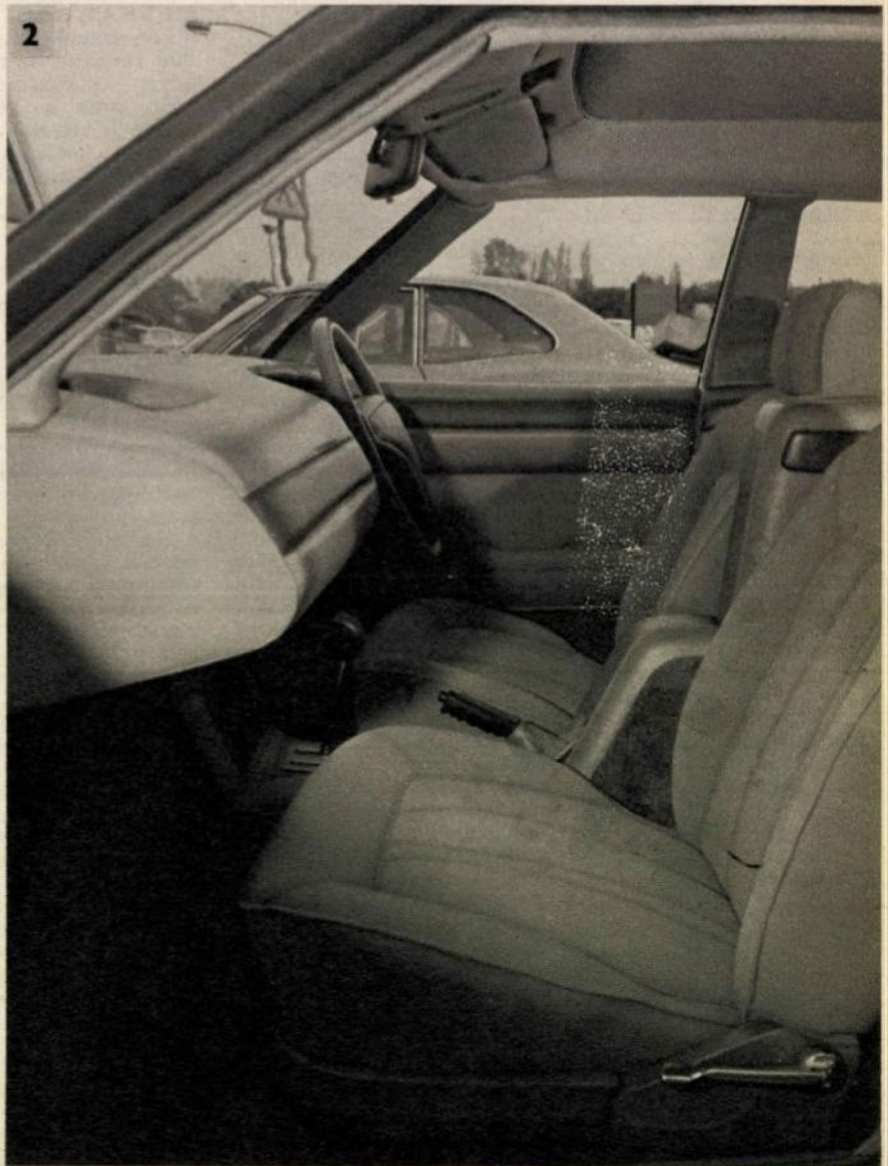
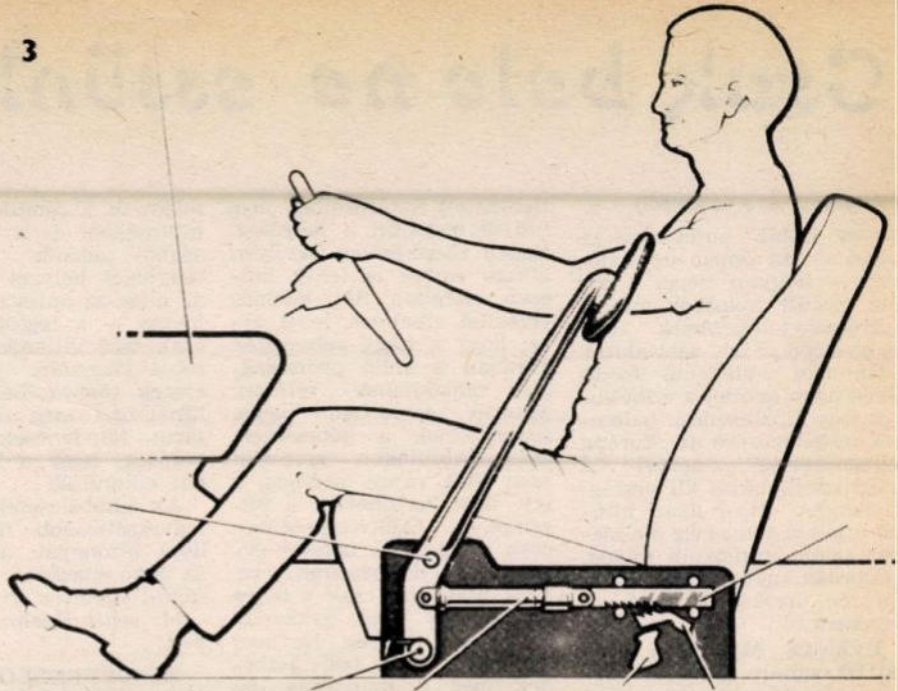
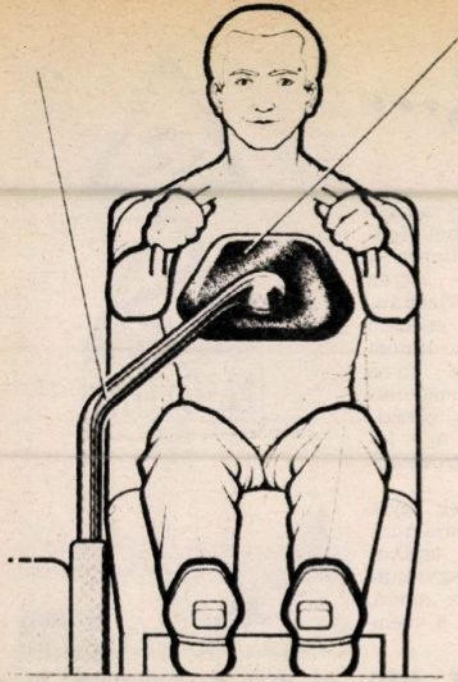
1. No, ez valóban bizarr ötlet: „biztonsági párna” motoron. Az érdekes életvédelmi eszközt a híres Transport and Road Research Laboratory közlekedésbiztonsági szakemberei fejlesztették ki. A mintegy ötvenkilométeres tempóval ütköző motoros előre lendülő teste az energiaelnyelő párnán minden baj nélkül lefékeződik és a továbbiakban már csak 3-8 km/h sebességű zuhanással ér földet. Az ilyen sebességű ütközés megpróbáltatásait viszont a jó motoros öltözkész és a bukósisak rendszerint kivédi. A biztonsági párna használaton kívüli egy mozdulatral ráhajtható a benzintankra.

2. A kísérleti biztonsági autók egyik legutóbbi világméretű kiállításán mutatták be ezt a tökéletesen kipárnázott, energiaelnyelő betétekkel ellátott belső terű Cortina autót. Itt olyan tökéletesen védve van az utas, hogy a frontális vagy oldalirányú ütközés veszélyhatásait — bizonyos határon belül — minden külön védelmi eszköz nélkül is épségben el tudja viselni. Más kérdés viszont, hogy ki tudhat megvenni egy ilyen kocsit...

3. Az energiaelnyelő párna felépítésének metszeti rajza. Az újdonság érdekességéhez tartozik, hogy az Eccles Britax, vagyis éppen az a neves cég állította elő, amely egyébként ma a világon az egyik legjobb, legmegbízhatóbb automatikus biztonsági övet gyártja.

4. Védőpárna egy Chrysler Avengerben





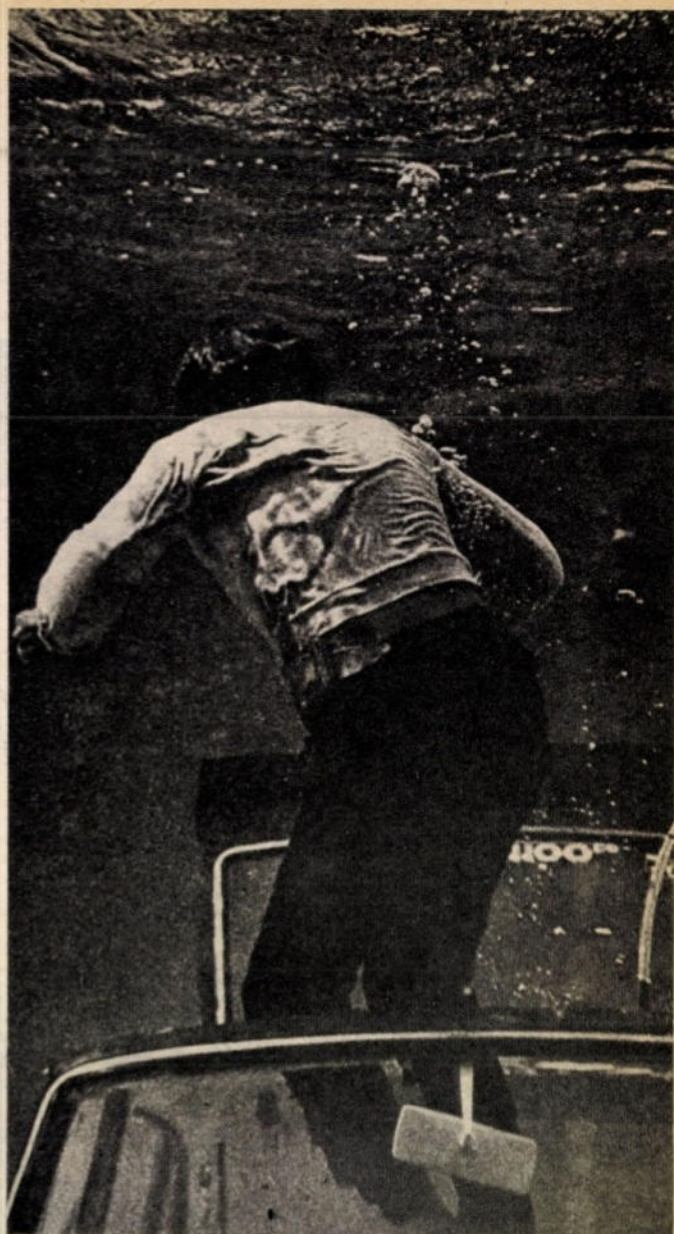


A dunai alsó rakpartokról is sok autó zuhant már a vízbe. És jóllehet a mentőosztagokkal minden ilyen esetben az önkéntes könnyűbűvárok is az elsők között ugyancsak a helyszínre érkeztek, olykor már ők sem tudtak segíteni...

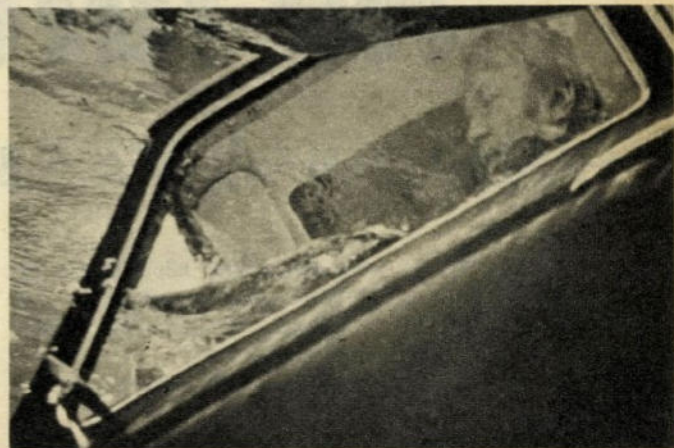


Ez különösen érdekes felvétel, amely ugyancsak a hollandiai bemutatón készült: a bekapsolt biztonsági övvel vízbe zuhanóknak — minden ellenkező hiedelemmel szemben — sokkal nagyobb esélyük van (az övet később kikapasolva) a víz alá merült autóból való menekülésre, az életben maradásra. A bekapsolt biztonsági öv nélküli vezető és utas ugyanis a kocsiban való ütközése pillanatában fejével kizúhatja a szélvédőt, esetleg másnak zúdulva olyan súlyos sérülést szenved, amely eleve megfosztja eszelekvőképességétől...

Kristóf László és Benkő Imre felvételei, valamint a holland Közlekedésbiztonsági Intézet (SWOV) által rendelkezésünkre bocsátott rajzok és képek



A hollandiai bemutató lényege az volt, hogy bebizonyítsák: még ilyenkor sem szabad pánikba esnünk. Olykor a vízbe zuhanást követő első másodpercekben (mielőtt az autó végleg alámerülne), de az esetek többségében később is kínálkozik lehetőség a menekülésre





Ne fáradjon!

HASZNÁLT AUTÓJÁRA A **merkur** BIZTOS VEVŐ

Budapest XIII., Röppentyű u. 73.
Békéscsaba, Szarvasi út.
Debrecen, Monostorpályi út 39.
Győr, Rét u. 27.
Kecskemét, Szolnoki-hegy 7.

Miskolc, Lorántffy Zs. u. 49.
Pécs, Fürst S. u. 6.
Szeged, Vásárhelyi Pál u. 4.
Székesfehérvár, Csikvári út 14.
Szombathely, Zanati út 27/a.

KOCSIATVÉTELI SORSZÁMOK
LAPZARTAKOR,
1978. MÁJUS 19-ÉN

DACIA	10 343
LADA 1200 (Budapest)	94 091
LADA 1200 (Debrecen)	45 259
LADA 1200 Kombi	11 557
LADA 1300 (Budapest)	9 071
LADA 1300 (Debrecen)	5 347
LADA 1500 S	12 076
MOSZKVIC 2140	2 986
POLSKI FIAT 126 p	9 820
POLSKI FIAT 1500	13 267
SKODA 105-S	91 861
SKODA 120-L (Budapest)	724
SKODA 120-L (Debrecen)	572
SKODA 120-L (Győr)	780
TRABANT Lim. (Budapest)	13 962
TRABANT Lim. (Győr)	4 885
TRABANT Spec. (Budapest)	21 008
TRABANT Spec. (Győr)	9 820
TRABANT Kombi (Budapest)	2 984
TRABANT Kombi (Győr)	928
TRABANT Hycomat	6 915
WARTBURG Limousine	9 856
WARTBURG Limousine (tolótetős)	2 444
WARTBURG de Luxe	10 532
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	3 258
WARTBURG Tourist	3 514
ZAPOROZSEC	26 382

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

JÚNIUS 4.

Albertirsa
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Jászberény
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Kiskunhalas
Kisvárd
Miskolc
Oroszlány
Nyíregyháza
Szeged
Pécs
Szentés
Székesfehérvár
Tiszakécske
Törökszentmiklós

JÚNIUS 11.

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

JÚNIUS 12., HÉTFŐ

Dabas

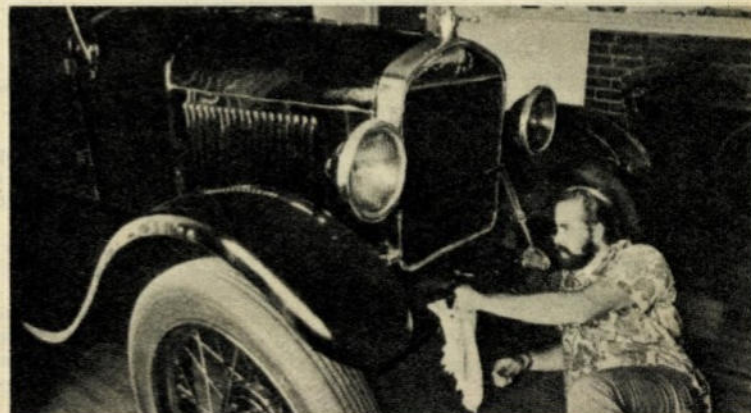
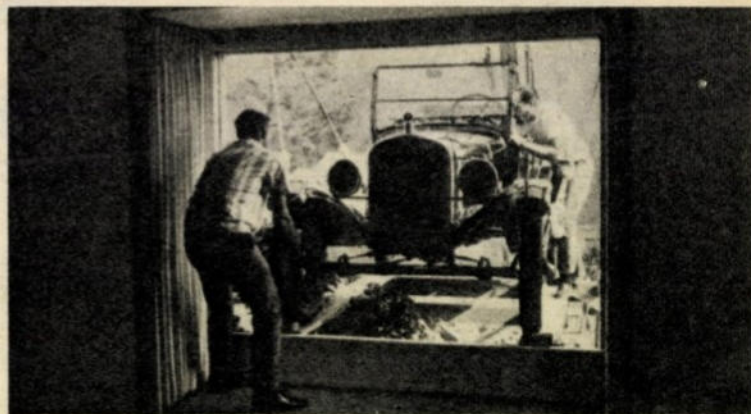
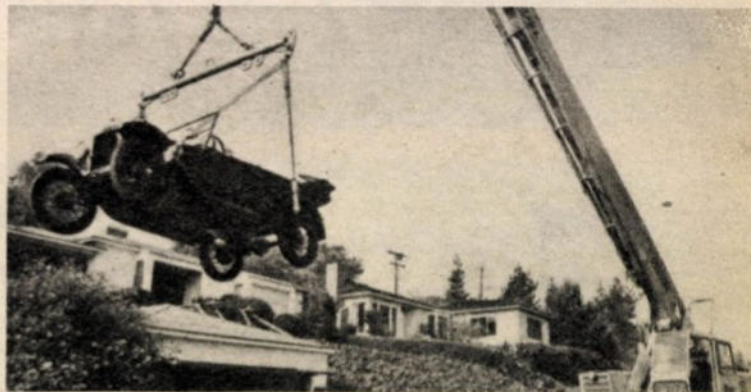
JÚNIUS 14.,
SZERDA
Szentlőrinc

Ülünk a kandallónál...

A kaliforniai James R. Hoskinson szerint nemcsak festmények, faliszőnyegek, nippelk díszíthetik a lakást, hanem — egy oldtimer is. Be is állították lakásának „tiszta szobájába” egy 40 évnél idősebb Ford T kocsit. S hogy miért egy autót veteránt választott szobája legszébb ékéül? Hoskinson erre egyszerű választ adott: „Ez a kocsit több mint negyven éven át hűségesen szolgált. Megöregedvén ma miért ne pihenhetne — gyönyörködtetésemre — a szobámban?”

Az oldtimer korántsem volt könnyű „beállítani”; hiszen erre mozgékony daru, és természetesen egy megfelelő méretű szoba is kellett. Az első és második képen a beemelés két mozzanatát szemlélhetjük, a harmadik képen pedig már a kandallónál „pihenő” Ford kocsit láthatjuk, boldog gazdája társaságában.

Tulajdonképpen megkapó Hoskinson különös autószeretete, de bizonyára nem véletlenül olvasható a Kalifornia—Nevada állam határán felállított táblán a következő figyelmeztetés: „Őn most elhagyja Kaliforniát — viselkedjék újra normálisan”.





Egy kis történelem

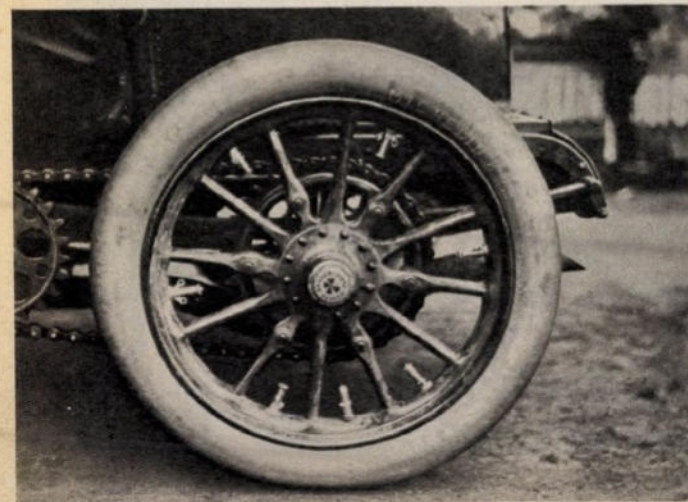
Néhány mondattal, néhány különleges értékű fotóval, illetve kerekek és autógumik említésével idézzük most fel autótörténeti eseményeket. Első szereplőnk egy De Dion kocsija. Annak képét látjuk a címsorban. És kérjük a kedves olvasót, ne mosolyogjon. Igenis, autónak vagy legalábbis autómobilnak nevezhető. Még ha nem is olyan, mint mai utódai. Neve, illetve típusa: „L'Eclair”, ami azt jelenti, hogy a villám. Igaz, nem száguldott olyan sebesen, inkább olyan cikcakkban futott, meglehetősen fogvatékos kormányműve és nem túlzottan stabil építése következtében. De már elérték vele a 25 kilométeres óránkénti sebességet!



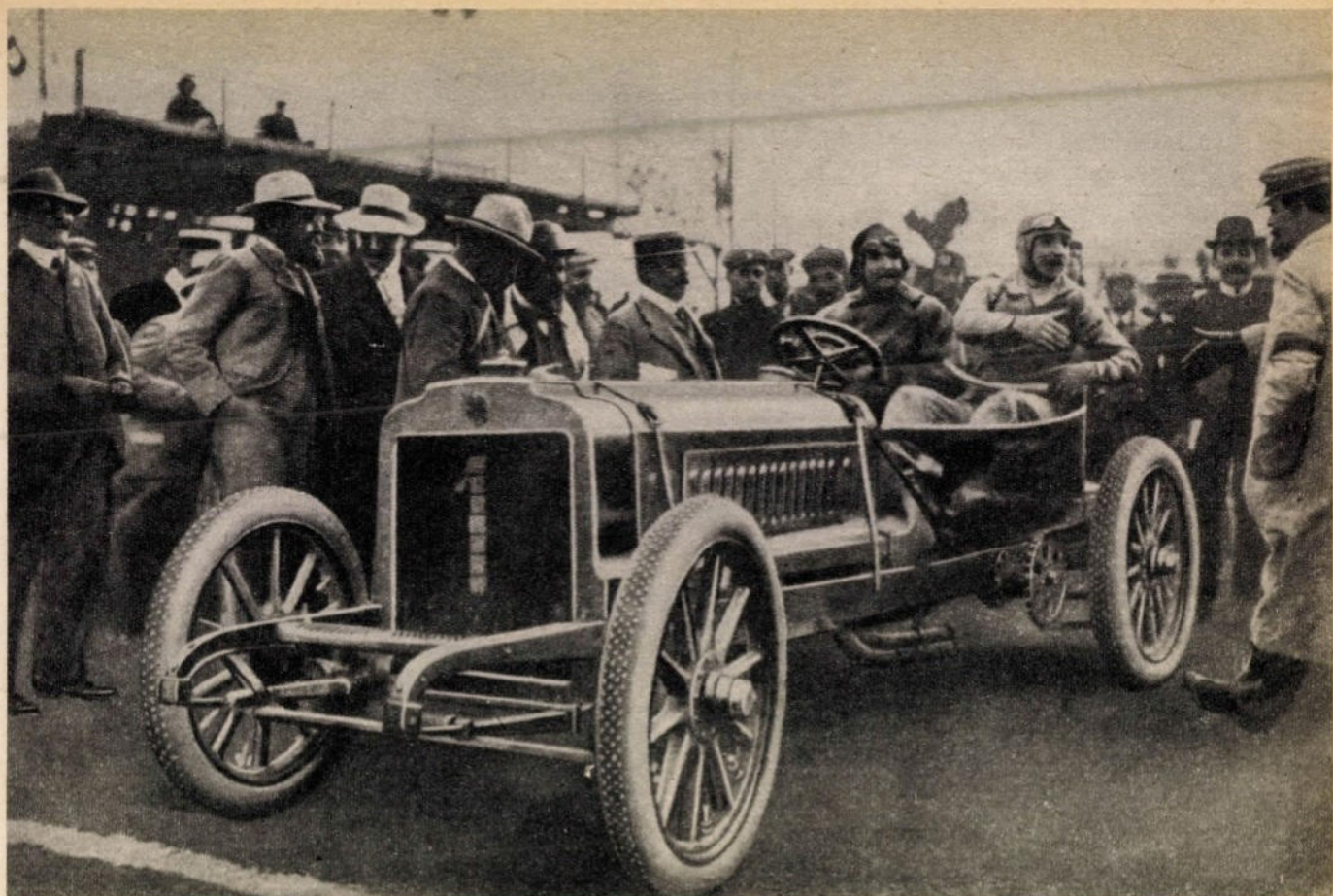
Tudjuk, hogy ezzel ma nem nyernék meg a Párizs—Bordeaux—Párizs közötti, 1200 kilométeres versenyt, de 1895. június 11-én másként értékelték teljesítményét. Főként azt, hogy az első autó volt, amelyik pneumatikkal, vagyis mai nyelven légtömlesztett gumibronccsal tette meg ezt az utat. Mégpedig Michelin pneumatikot szereltek a négy, küllős kerékre, és bár átlagosan minden százötven km-re jutott egy-egy defekt, vagy kerékcseré, ami félórás idővesztéssel is járt, igazi győzelmet hozott az autómobilnak és a gumiujdonságnak.

Igaz, az amerikai Goodyear korábban felfedezte, hogy a vasbronccos fakerek helyére valami más kell az autónak. És tudjuk, hogy Dunlop, az írországi orvos ugyancsak sikert ért el egy öntözögumi tömlőjével, amelyet kisfia biciklijének kerekeire kötött fel. Az igazi jó megoldást azonban a francia Michelin találta ki, amikor a Dunlop-féle tömlőt gumirozott vászonba ágyazta. Eleinte ugyan csak sima felületűek voltak ezek a köpenyek, de 1905-től már olyan mintázatot kaptak, amelyek elősegítették jobb tapadásukat is.

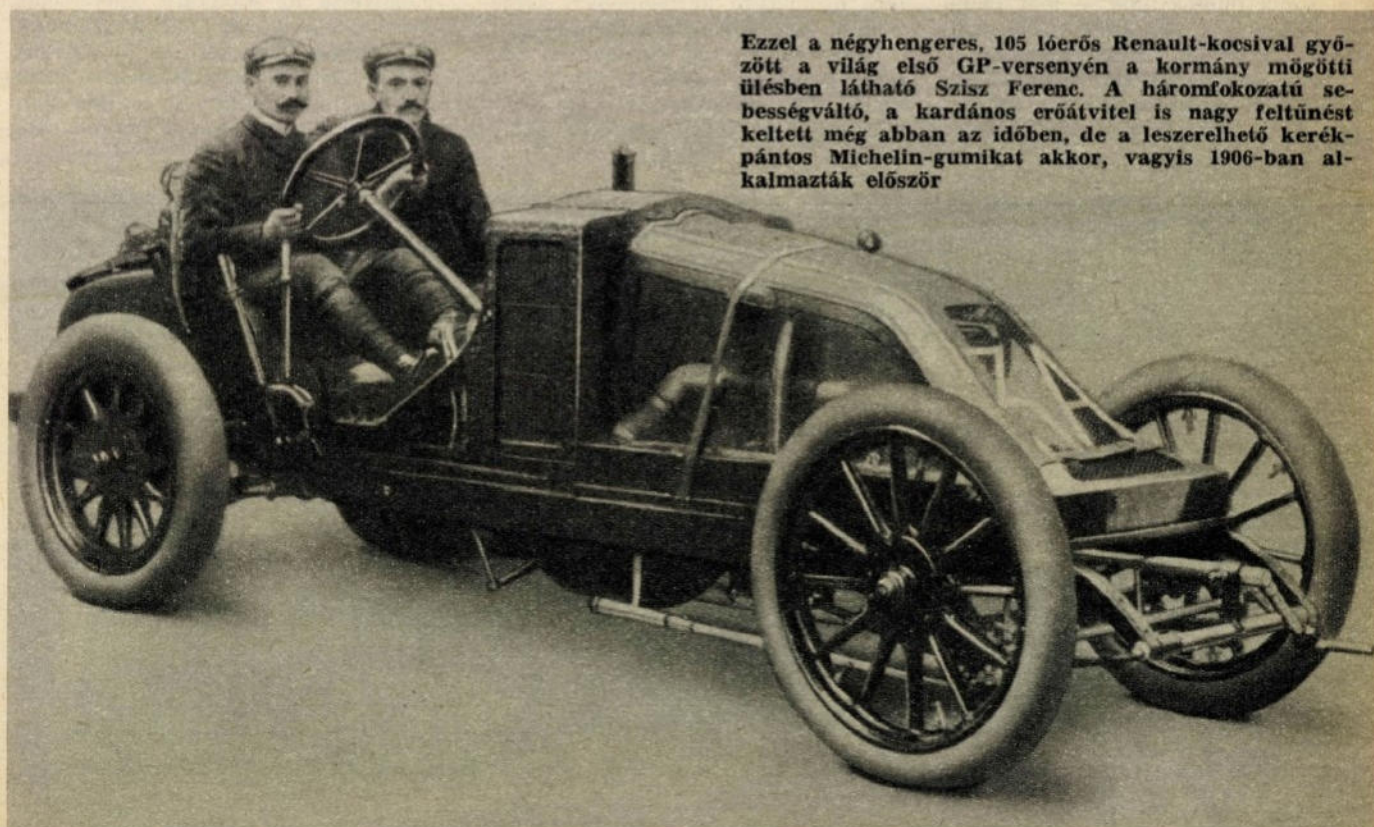
Azt viszont nemcsak a mai Formula 1-es kocsik bizonyítják, hogy kopasz



A vékonyküllős De Dion, az Eclair-típus 1895-ben óránként 12 kilométeres átlagsebességgel tette meg az 1200 kilométeres utat. A szivar alakú elektromobil 1899-ben 100 feletti tempót (105,850 km/h) ért el, de még 1901-ben is ilyen sima felületű, keményre fűvott gumikkal autóztak



Egy gumiújdonság is bemutatkozott 1905-ben, amikor ez a Richard-Brasier kocsí, illetve vezetője, Théry megnyerte az Auvergne körversenyt



Ezzel a négyhengeres, 105 lóerős Renault-kocsival győzött a világ első GP-versenyén a kormány mögötti ülésben látható Szisz Ferenc. A háromfokozatú sebességváltó, a kardános erőátvitel is nagy feltűnést keltett még abban az időben, de a leszerelhető kerékpántos Michelin-gumikat akkor, vagyis 1906-ban alkalmazták először

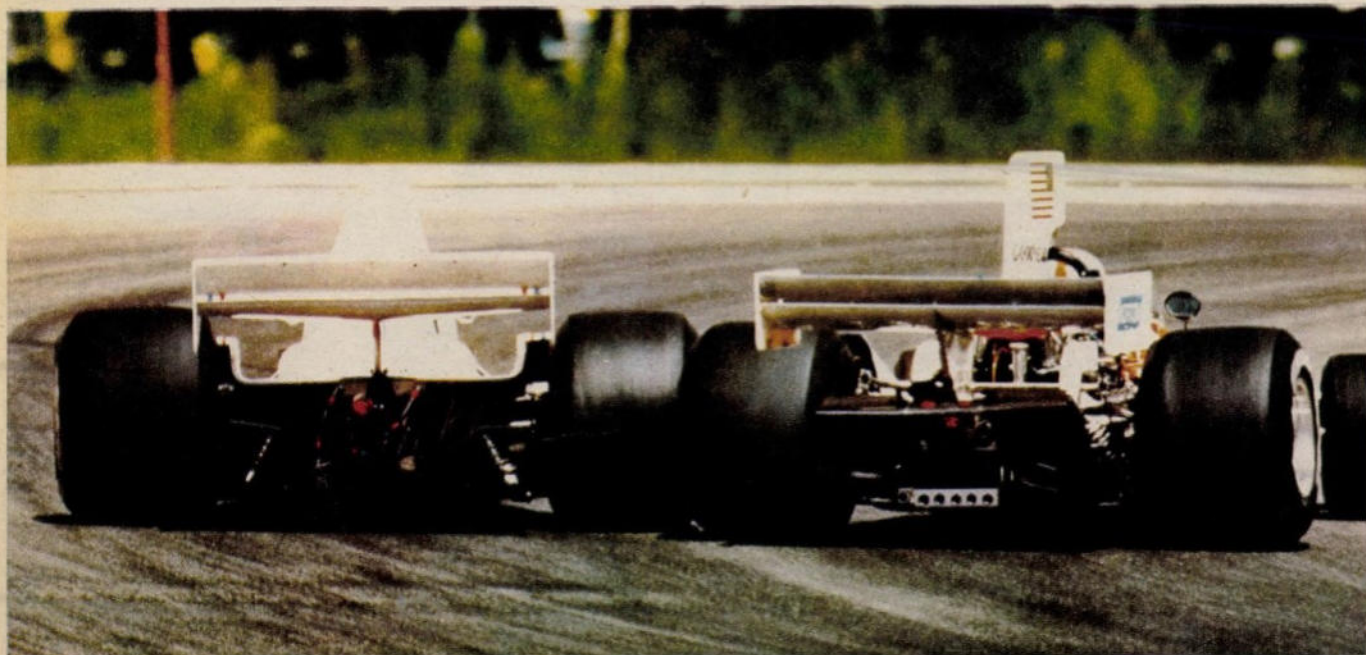


gumikkal is lehet gyorsan autózni. Ne feledjük, hogy Camille Jenatzy — akit a második fotón látunk — már 1901-ben túllépte a 100 km/h sebességet szivar formájú elektromobiljával, mintázat nélküli Michelin-gumijaival. De nézzünk meg jobban egy másik, ugyancsak 1901-ből származó, küllős,

lánccal meghajtott, sima felületű és bizony, nem kevesebb, mint 8 atmoszféra nyomására kézipumpával keményített, gumiköpenyes autókereket.

Bizony-bizony az úgynevezett alacsony nyomású, szélesebb gumik korszaka csak a harmincas évek elején kezdődött. Az első, mintázott felüle-

tű Michelin-gumival szerelt Brasier-versenykocsi azonban 1905-ben már megnyerte az Auvergne körversenyt. Erről is maradt egy fotó, de számunkra sokkal fontosabb az a felvétel, amely 1906-ban készült arról a 12 829 cm³-es, tehát majdnem 13 liter hengerűrtartalmú motorral hajtott Re-



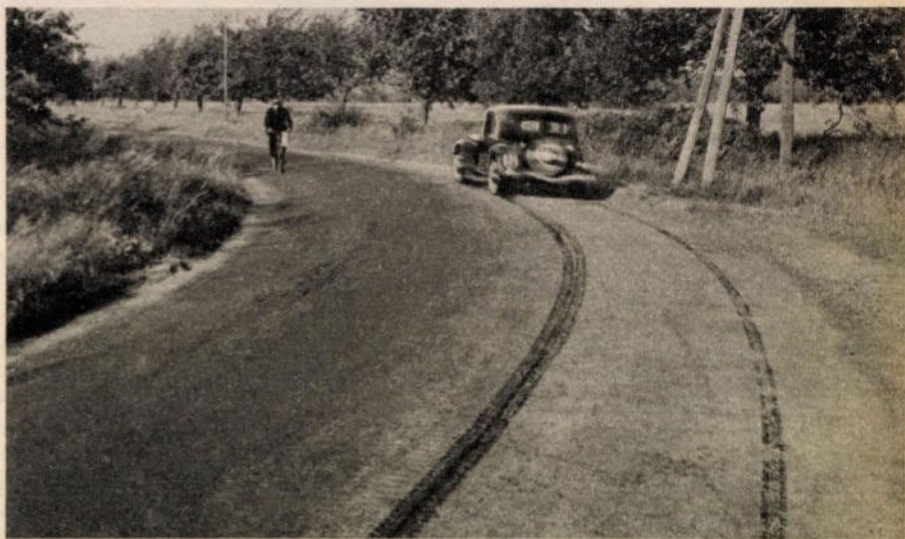
nault-kocsiról, amely 1906-ban az első hivatalos Grand Prix futamot, Franciaország GP-jét megnyerte. Végsebessége 148 km/h volt! Vezetője a magyar Szisz Ferenc! Szisz kocsiján vizsgázott először a leszerelhető kerékpánt, amely később nemcsak az autóversenyzők dolgát könnyítette meg. Egy további nagy lépés a gumifronton a fémszálás köpeny, de bizony az első ilyen Michelin „Métalic” 1938-ig várattott magára. A gyár első, X-jelésű, radiálszerkezetű gumiabroncsai pedig először 1948-ban kerültek az utakra, a 300 km/h feletti tempóra is alkalmas XWX típusok premierje pedig 1967-ben volt.

Nos, mindezeket az adatokat azért is érdemes most „egy kis történelem” címen megemlíteni, mert az idén újra elkezdődött a gumiháború. Mármost a GP-futamokon, ahol az elmúlt három esztendő során kizárólag Goodyear-gumikkal szerelt Forma 1-es gépek álltak egymással szemben. Az 1978-as évadban viszont a Ferrari-kocsik Michelin-köpenyeket kaptak és a jelek szerint ennek a változásnak döntő szerepe lehet.

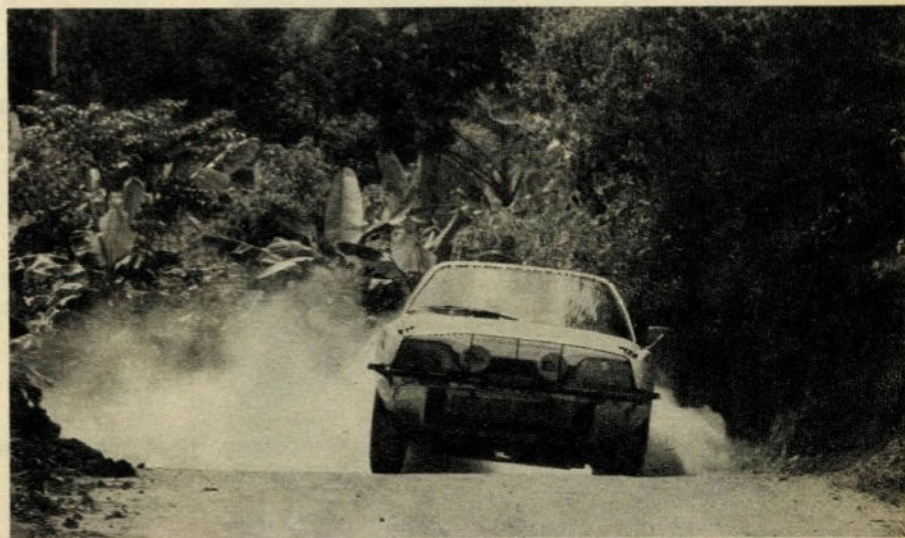
Érdeemes figyelni a további versenyekre is, hogy milyen eredményeket érhet el egy Ferrari most, Lauda nélkül, de Michelin-gumival.

(Liener)

A hétköznapi autózásban és a versenyeken egyaránt döntő szerepe van a jó guminak. Ne csodálkozzunk, hogy egy olasz karikatúrista az ismert Michelin-ember ruhájába bújtatva ábrázolta a most 80 esztendőes Enzo Ferrarit, amikor a Michelin-gumikkal szerelt Ferrarival Reutemann ez év januárjában megnyerte a Brazil GP-t, ahol árnyékban is 41 fokos volt a hőség



Az autós világ igen sokat foglalkozik ma a kerekek tulajdonságaival, no meg az autógumikkal, főként a Michelin-márkával, amely ugyan csak harmadik helyen áll az autóabroncs-gyárak sorában az amerikai Goodyear és a Firestone mögött, de konstrukciói előtérbe kerültek. A francia Michelin-család tagjai 1889 óta foglalkoznak a pneumatik fejlesztésével és sokat tettek annak érdekében, hogy a rázós, köves utakra, a síma, tempós fordulókra és a rendkívüli igénybevételt jelentő versenyekre egyaránt megfelelő, tartós gumikat tervezzenek, készítsenek





A Sbarro Lola kocsí valójában az egykori sikeres versenykocsí kissé átköltött, országúti változata. Együlékes alváza, karosszéria-felépítése, merészen alkalmazkodik az eredetihez, s a megrendelő kívánságára erőforrásul akár Ford-motort is beleépíthetnek.

A Ferrari vagy a Porsche autók sportos vonalvezetését, műszaki karakterét bizonygatni felesleges, ez ma már a technika iránt érdeklődők számára természetes. A versenyzés náluk magától értetődő, s hogy gyakran nyernek világbajnokságokat, ugyancsak megszokott dolog.

Egyedül Lamborghini szerzett magának hírnevet és elismerést anélkül, hogy az autósportban aktívan eddig részt vett volna. Am ez a kis hátrány a kitűnő olasz tervezőket nem akadályozta abban, hogy a versenytechnikát átomautóik megépítésekor mértékadóknak, mintaképnek tekintsék. És különben is, Lamborghini tartózkodása a nem is olyan távoli jövőben könnyen aktivitássá válhat. Walter Wolf, a Lamborghini-nagyrészvényes már sikeresen versenyzett. Igaz, egyelőre még „csak” a Ford-Cosworth motor felhasználásával...

A. T.

tovább menjenek, még merészebben valóra váltsák elképzeléseiket, mint egy Forma-1 vagy 5-ös osztálybeli autó építői... Hiszen őket nem köti semmiféle előírás, nem kell törődniük a lökettérfogattal, sem a maximális méretekkel, vagy a legkisebb súlyokkal.

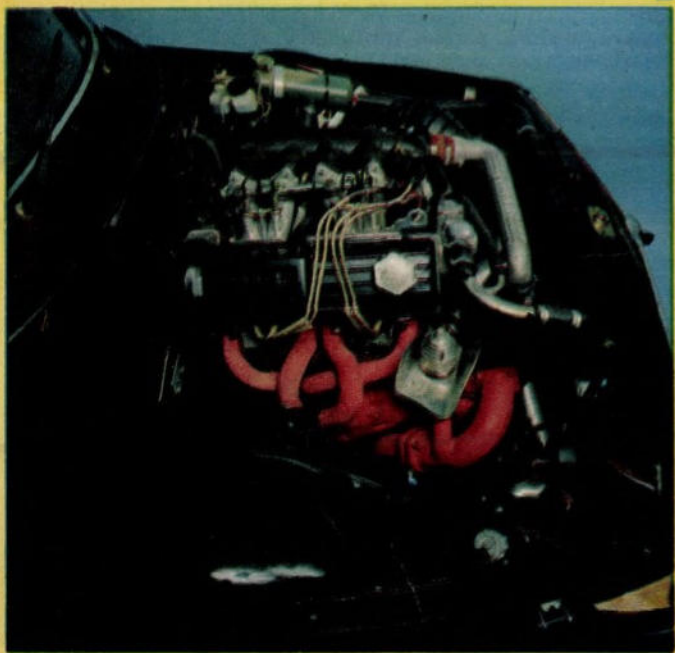
A szuperautók többsége mindemellett támaszkodhat az autózvezetés múltjára, tapasztalataira, sőt még e sportág jelenére is.

Maseratinak például a háború előtti és utáni évek ver-

senyarénáiban mindig előkelő szerep jutott. Még a hatvanas években is volt rá példa, hogy Maserati-motor szolgált erőforrásul (igaz, nem sok sikerrel) egy Forma-1 osztálybeli versenygépnek.

Peter Monteverdi maga is versenyző volt, mielőtt hozzáfogott, hogy az e korszakában szerzett tapasztalatait egy igazán élvonalbeli sportautó megalkotásával gyümölcsöztesse. Így mindenekelőtt jeles futómű tanúskodik a svájci autóépítő aktív sportmúltjáról.

2



1

Ferrari 365 GT 4/BB: A 12 hengeres V180°-os elrendezésű, 4390 kcm-es, 8,8:1 sűrítéssű motor 7200 fordulaton teljesíti a 380 DIN lóerőt. A kocsí súlya 1120 kg, hossza 4360, magassága 1120, szélessége 1800 mm. Maximális sebessége 290 km/h és 5,4 másodperc alatt gyorsul fel nulláról a százkilométeres tempóra. Fogyasztása 22 l/100 km

2

A híres és sikeres svéd Saab autó legújabb ralli-változatának, a Saab Turbonak 5700

percenkénti fordulaton 240 DIN lóerőt (176 kW) teljesít az erőforrása. Az új, feltöltős motorral a fekete alapon sárga-kék sávozású Saab Turbo ralli-kocsí 180 km/h maximális sebesség elérésére képes, és mindössze 6,5 másodperc alatt gyorsul fel nulláról a 100 km/h sebességre

3

A blackpooli TVR Engineering angol cég állította elő ezt az impozáns, üvegszál-erősítésű műanyag karosszériás, izig-vérigr angol sportautót, az új TVR Taimart. Erőforrása a „harpós” 3 literes V6-elrendezésű



FORMA EXTRA

3

Ford-motor, amelynek révén 8 másodperc alatt gyorsul fel száz kilométerre és eléri, sőt túl is haladja a 200 km/h sebességet

4

Maserati Khamsin: A nyolchengeres, V90°-os elrendezésű, 4930 kcm-es, 8,5:1 sűrítési arányú motor 5100 percenkénti fordulaton 320 DIN lóerőt teljesít. A kocsi súlya 1690 kg, hossza 4400, magassága 1168, szélessége 1800 mm. Maximális sebessége 273 km/h, és 6,6 másodperc alatt gyorsul fel nulláról 100 kilométerre. Fogyasztása 24 l/100 km.



FORMA



ÉS

TARTALOM

Ugye, ismerős ez a rajz? Akik autós-könyveket, szaklapokat forgatnak, bizonyára többször is találkoztak már vele. Ezt a grafikát szívesen használják fel világszerte kiindulópontnak, amikor azt kell szemléltetni, honnan indult és meddig jutott az autó.

Valamennyien jól tudjuk, az autó sokat változott, mint ahogyan változik továbbra is mind a formája, mind a tartalma. Tehát módosul a karosszéria és módosul a szerkezet. Az utóbbi időben viszont mind szorosabb összefüggés mutatkozik a formai és a szerkezeti fejlesztés között, bár korábban sem volt célszerű e két fontos alkotót egymástól függetlenül értékelni.

No de térjünk vissza a régi rajzhoz, amely egy éppen 90 esztendővel ezelőtti eseménynek állít emléket. A háromkerekű Benz motorkocsit látjuk

az „Illustrierte Zeitung Leipzig” című újság egyik 1888-as példányából.

A motorkocsi formájáról mindent elmond az ábra. A tartalomról, vagyis szerkezetéről pedig a következőket tudjuk: fekvő, egyhengeres, négyütemű, 985 cm³-es, a percnkénti 400 fordulatonál 8,9 lóerőt adó, nyitott forgattyúházas, vízhűtéses motor hajtotta. A jármű súlya 265 kg, az elérhető legnagyobb sebesség pedig 12 km/h.

Ilyen tempónál semmi sem indokolja a légellenállás csökkentését elősegítő karosszériát, de amint látjuk, itt még a zárt utastérre, az ajtókra, a szélvédő üvegre sem tartottak igényt. A lényeg az volt, hogy a motorkocsi elinduljon és lehetőleg üzemzavar nélkül haladjon is néhány száz métert az újdonság.

És ahogyan múltak az évek, úgy szaporodtak a hengerek, a lóerők, öt-

letesebbek, megbízhatóbbak lettek a szerkezetek. A cél már a sebesség növelése volt, és hosszú ideig még az sem számított, milyen nehéz a súlya a gyorsaságra törekvő automobilnak. Sőt, még azt sem vették nagyon rossz néven, ha a cél érdekében ijeszten sok petróleumot, vagy benzint fogyasztott.

Tudták ugyan, hogy a nehéz jármű, az elkerülhetetlenül nagyra méretezett üzemanyagtartály gátolja a sebesség fokozását, de hát valamit valamiért...

Az adott szerkezeti anyagok, a megkövetelt üzemi biztonság még a kockázatvállalások ellenére sem tette lehetővé a lényegesen könnyebb alvázak, könnyebb fődarabok létrehozását. Maradt azonban egy kiaknázatlan terület, és vele egy nagy felismerés, amit légellenállás vagy áramvo-

Az ősi Benz-kocsi rajza mellett különösen szembeütő a 400 lóerős, Wankel-motoros, 300 km/h feletti sebességre tervezett Mercedes-Benz C 111 jelű kísérleti modell formája



nal néven kezdtünk megtanulni. Ennek a tudománynak egyik tanítómesetere a magyar származású Járay Pál, aki elméleti számításainak igazolására 1922-ben megépítette a kísérleti kocsit. Persze voltak előtte is néhányan, akik, felismerve, hogy a léghellenállás törvényeitől senki sem függetlenítheti magát, ugyancsak eredményesen próbálkoztak különböző áramvonalas idomokkal, áramvonalas autóformákkal.

Amíg a 20-as években elsőként a Tatra, Adler, Daimler-Benz, Maybach,

Auto-Union, Amerikában pedig a Chrysler konstruktőrei hasznosították Paul Jaray, vagyis Járay Pál szabádmait, később szinte valamennyi autógyár értékesítette tanait és terveit.

A karosszériával szemben támasztott aerodinamikai követelményeket Járay három pontban tömörítve így határozta meg:

A kocsi orra kevés levegőt fogjon fel, és ne tolja azt maga előtt, hanem akadálytalanul áramoltassa tovább.

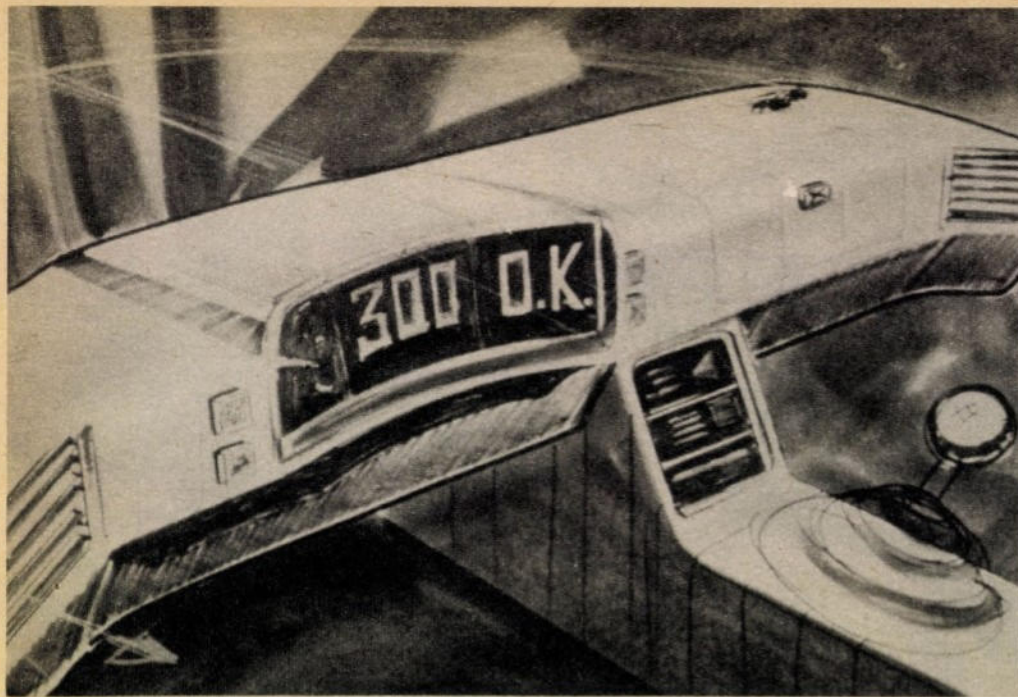
Második követelmény, hogy a leve-

gő a kocsi oldalain ugyancsak örvénylémentesen haladjon el.

A harmadik javaslat, vagy szabály pedig, hogy a kocsi farán is örvénylés nélkül váljon le az áramló levegő.

Nos, akik arra törekedtek, hogy az adott motorerőt legjobban kihasználva, az üzemanyag pazarlása nélkül, viszonylag gyors autókat hozzanak forgalomba, eddig is olyan formákat választottak, amelyek a Járay-féle modellekhez hasonlítottak.

Milyenek voltak ezek a karosszériák? Úgy szoktuk mondani, csepp-



Ma még szokatlan egy ilyen műszerfal, de ha 300 km/h sebességű autóhoz tervezik, mindenképpen indokolt a digitális jelzőrendszer a könnyen leolvasható számokkal. Az is megnyugtató itt, hogy amikor valamennyi szerkezeti elem kifogástalanul működik, az O. K. betűk láthatók, ha viszont bármi rendellenesség mutatkozna, azt jeleznék az automatika. Például: a hűtőrendszer, a motorkenés, a fék- és világítóberendezés érzékelői csatlakozhatnak a figyelmeztető műszerhez. Ebben a formában ugyan ma még mindez csak elképzelés a Daimler-Benz jövőkutató csoportjától

formájúak. A természetes alakzatú cseppforma légellenállása ugyanis nagyon kedvező és az összehasonlítási alapnak tekinthető C_w értéke 0,5.

A C_w betűkkel így módon jelölhető formatényező részben a jármű keresztmetszeti területének, vagyis a homlokfelület nagyságának függvénye.

Idáig jutva joggal kérdezhető, hogy ebben a vonatkozásban hol tart a mai autotechnika. Elfogadható az a válasz, amely szerint az ötszemélyes, jól szerkesztett európai kocsiknál 0,30–0,40 közötti, az amerikai nagykocsi-knál pedig még mindig 0,47 az átlagos érték.

Változatlanul törekednek arra, hogy

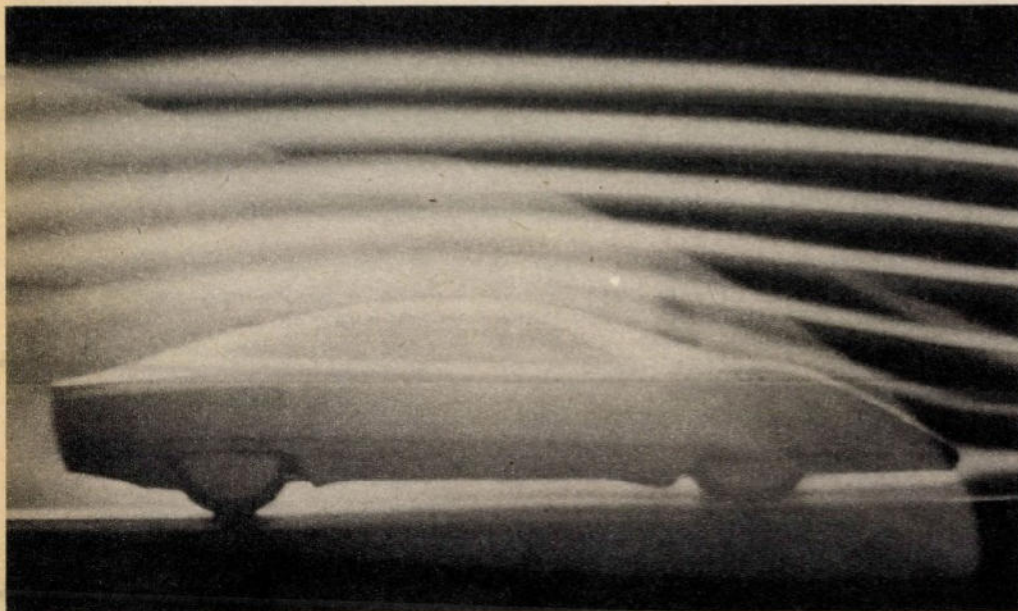
kedvezőbb formákat alkossanak, és az utóbbi években mind nagyobb szerepet kapnak a komputer, az elektronikus számítógépek a légellenállás további csökkentése érdekében. Az olasz Pininfarina egyik legújabb, ilyen módon tervezett kísérleti modellje például 0,16 C_w értéket mutat. Hasonlóan jó eredményekről adnak hírt a Daimler-Benz laboratórium szóvivői, és ők is azt igazolják, illetve a legmodernebb számológépek és szélcsatornák egyaránt bizonyítják, hogy Járay, korát megelőzve felismerte, mit kell, mit lehet tenni.

Sokan ugyan eltorzították a helyes elvet, a jó megoldást és születtek bi-

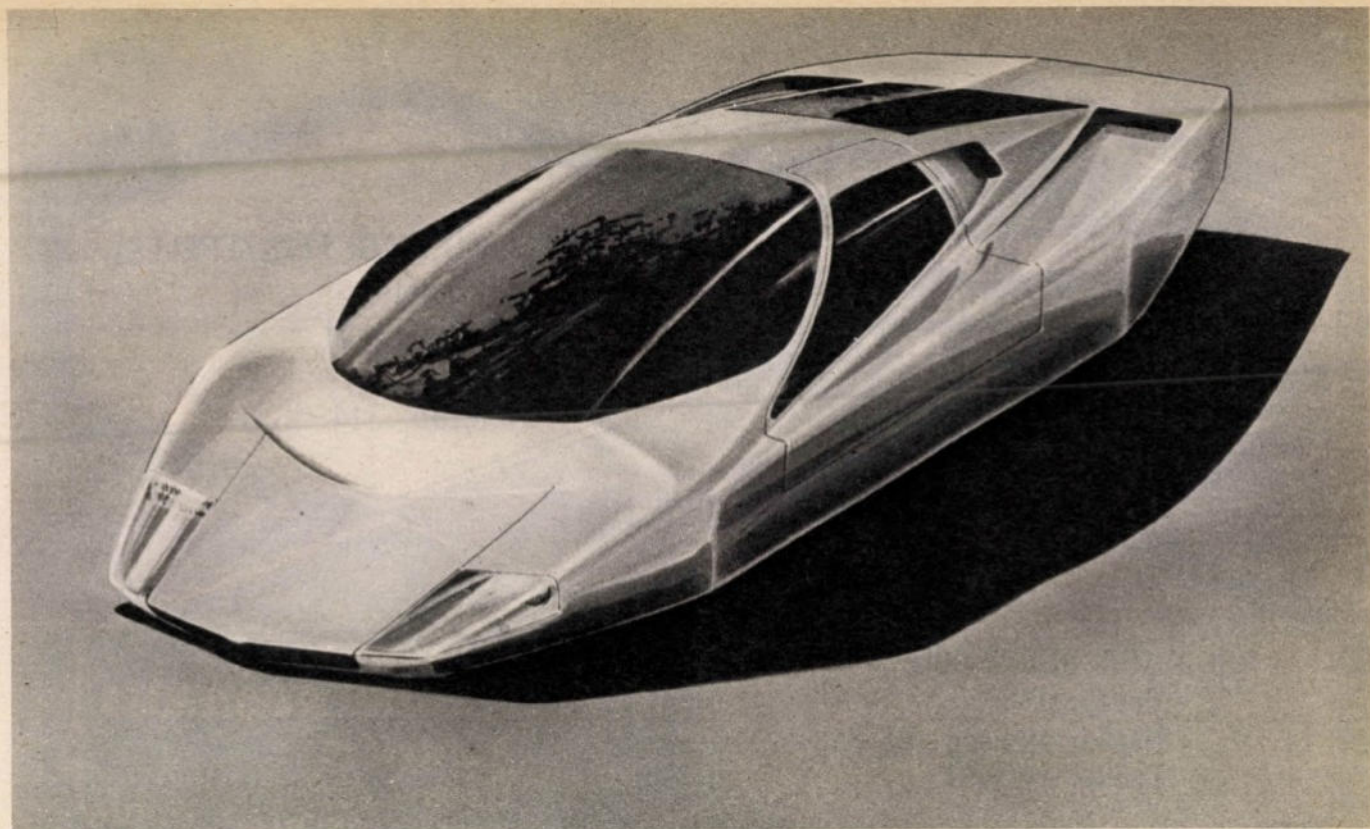
zony olyan áramvonalas személyautók, amelyek annyira alacsonyra sikerültek, hogy kényelmetlenek voltak, és ezért nem váltak népszerűvé.

A mostani fejlesztési szakaszban ismét több gondot fordítanak az autóban ülő ember anatómiai adottságainak jogos követelményeire. A karosszéria biztonsági, valamint tartóssági tulajdonságainak javításával párhuzamosan azonban újból nagy lendületet kaptak az aerodinamikai kísérletek, mert a jól választott formák erősen hatnak a gazdaságos fogyasztásra is.

Ugyanakkor a mai konstruktőrök körültekintőbben veszik figyelembe,



Ugyancsak a Daimler-Benz tervezői hozták nyilvánosságra ezt a képet, amely a szélcsatorna titkaiba enged betekintést. Az 1:5 léptékű modell körüli áramlási vonalakat, vagyis az „áramvonalat” tanulmányozhatjuk itt. Pontosabban fogalmazva egy kedvezőbb légellenállású autóformán figyelhetjük meg a nagy sebességgel áramló levegő útját



hogy milyen célra is terveznek autót, milyen utakon közlekedhet az, és csak ott érvényesítik az ideális cseppformát, ahol az átlagosnál nagyobb sebesség is kiaknázható. Ennek megfelelően alakítják a tartalmat, vagyis a motort, a lóerőszámot, az erőátvitelt, a futóművet, hogy végül is olyan járművet hozzanak létre, amely valóban a kitűzött célt szolgálja.

LIENER GYÖRGY



A felső rajz egy nagy sebességre tervezett Mercedes kísérleti modell ábrája, a természetes alakzatú cseppformát idézi fel. Az alsó vázlatok viszont az olasz Italo Design irodájából kerültek ki. Egészen friss vonalak az idei Torinói Autószaalon egyik érdekességéről, a Lancia Gamma szerkezeteire épített Megagamma nevű prototípusról. Formatervezője a híres Giorgetto Giugiaro, aki itt az alapmodell 137 cm-es magasságát 162 cm-re növelte, az utasok nagyobb kényelme érdekében. Ez a karosszéria ugyancsak jól vizsgázott a szélcsatornában, de a mércét itt nem a 300, hanem inkább a 120 km/h körüli sebesség jelzőjére állították, hiszen a kocsi tartalma, vagyis szerkezete sem különleges megoldású



KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

Budapest VI.
Liszt Ferenc tér 4.
Telefon: 211 101

**AUTÓVILLAMOSSÁGI, FELSZERELÉSI
CIKKEK** szaküzlete

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

AUTÓS HOBBY BOLT

Budapest VI.
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312-737

**SZERSZÁM, DIAGNOSZTIKAI
BERENDEZÉS, GARÁZSFELSZERELÉS**

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

**ÁLTALÁNOS
FELSZERELÉSI CIKKEK** szaküzlete

Budapest V.
Tanács krt. 26
Telefon: 176-619

ÖNKISZOLGÁLÓ ÁRUHÁZ

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

**ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK,
CSAPÁGY és SIMMERING** szaküzlet

Budapest V.
Vadász u. 2.
Telefon: 110-609

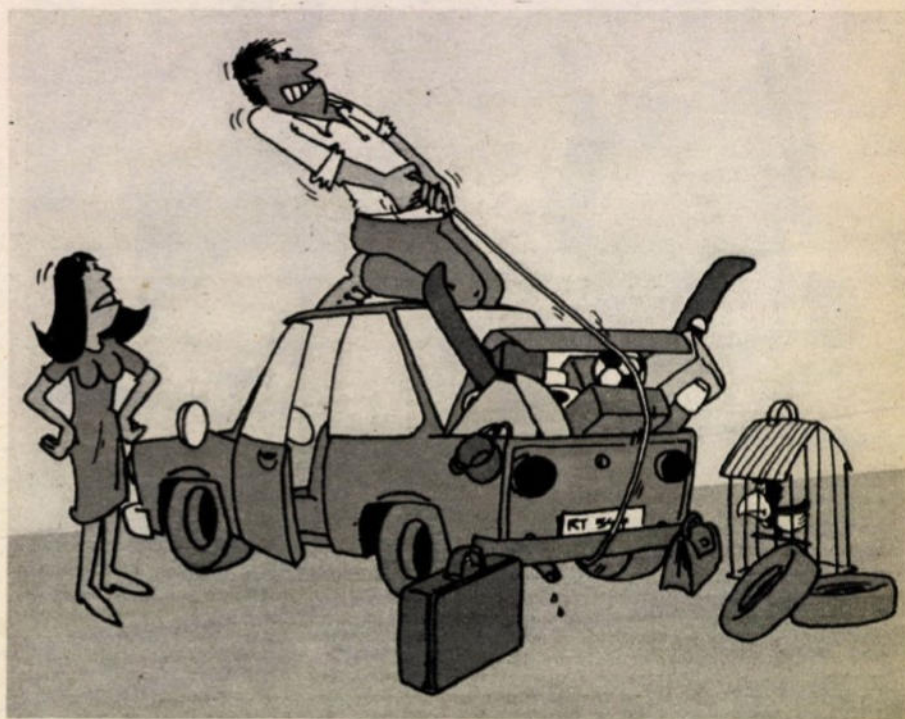
AUTÓKER

Mielőtt túrára mennénk...

Az év első napjaiban az utazási irodák ostromlott várakhoz hasonlítanak. A hirdetett utakra szóló jegyek zöme napok alatt elkél. Az ajánlatok között számtalan az autóval túrázóknak szóló. Az autósoknak semmi gondjuk nincs, hiszen mindent az utaztató intéz helyettük. Marad azonban az utazónak is elég feladata. Mi most olyan tanácsokat szeretnénk adni, amelyeket egyaránt használhatnak szervezett és egyéni utakon részt vevő turisták.

A nagyvilágnak nem tanácsos neki-vágni előkészület nélkül. A legfontosabb tudnivalókon kívül akad számtalan más, hasznos dolog is, amiről érdemes gondoskodni. Mi mindenre terjedjen ki a figyelmük, mit és hogyan csináljanak, erről ejtünk szót a következőkben.

Hű útítársunk, az autó kevésbé fog cserben hagyni, ha elindulás előtt alapos karbantartásnak vetjük alá. Csak megfelelően felkészített autóval vágjunk neki az útnak! A revíziós munkálatok egyénileg, vagy a műhelyben történhetnek. Mindenesetre magunk csak olyat csináljunk, amihez értünk is, a többit bizzuk a szakemberre. A lényeg: az autó jó legyen, és felkészítése ne az utolsó napra essék. Célszerű napokkal előbb a műhelybe vinni, így jut idő az esetleges utánigazításokra is. Elsősorban a meleg nyári hónapokban utazunk. Az amúgy is megterhelt kocsi könnyebben melegedik, ezért tökéletes hűtést igényel. Tisztítsuk meg a hűtő sejtjeit bő vízsugárral, tapasztalni fogjuk, hogy nem melegedik olyan hamar a motor. Nincs kellemetlenebb a rossz üléshuzatnál. Feltétlenül olyan takaróval borítsuk be az üléseket, amelyik a nagy melegben nem ragad. Ajánlatos tanulmányozni, hogy a meglátogatandó országokban hol található a márkaszervizek. Külön kérjük a kétütemű autók tulajdonosait, hogy kocsijukat fokozott figyelemmel készítsék fel az útra. A nyugati országokban autójukhoz sem szerviz, sem alkatrész nemigen található.



Mit vigyünk magunkkal?

A válasz nem könnyű, most mégis felsorolunk olyan alkatrészeket, amelyek kevés helyet foglalnak el és szükség esetén felhasználhatók. Jó, ha van nálunk gyertya, pipa, megszakító, elosztófejfedél, hengerfejtomítás, termosztát, vízpumpa és benzinszivattyú javítókészlet, ékszíj, különböző csapágyak, kuplungtárcsa és gumijavító felszerelés. Hasznos lehet egy pár méternyi pótkábel, műanyag cső, szigetelőszalag és kötöződrót. Természetesen az égők és a biztosítékok sem hiányozhatnak. Szerszámokból annyit vigyünk magunkkal, amennyi a képességeinket meg nem haladó javításokhoz szükséges.

Bizonyára sokan lesznek, akik először indulnak útra lakókocsival, utánfutóval. Óvatosan vezessenek, mert vontatáskor másként kell közlekedni.

A gyakorlatlanság árát nem szükségszerű megfizetni! A lakókocsi terhelhetőségének is van határa. Mindkét oldalra egyformán rakodjunk, a betett holmikat pedig rögzítsük. A vontató autó rugóinak és lengéscsillapítóinak kiváló állapota elsőrendű követelmény. Országoként más-más a vontatás megengedett sebessége. Jó tudni a felső határt, mielőtt a pénztárcánk bánná. A lakókocsira és az utánfutóra is fel kell tenni a H-betűt.

Az utazók figyelmébe ajánljuk a gumikat. Egyes országok határállomásain igen tüzetesen vizsgálják az abroncsok állapotát. Nem küldik vissza az utazót, csak új gumit vetetnek vele és nem forintért. Kezdetnek bizony kellemetlen.

Kellemetlen az is, ha a határon derül ki, hogy valamit otthon felejtünk, vagy el sem intéztünk. Sajnos sokan nem tudják, mit és hogyan kell az autóval kapcsolatosan tenni. Például zöl! biztosítókártya szükséges



Görögországba, Törökországba, Spanyolországba, Portugáliába és Izland szigetére. A Magyar Autóklub irodáiban intézhetőek el a kocsipapírjai, és készségesen nyújtanak felvilágosítást az utazással kapcsolatos más ügyekben is. Nagyon ajánlatos a különféle biztosítások megkötése is, e célból keressük fel valamelyik ÁB irodát és kérjünk tanácsot.

Ezentúl lehet kötni új betegség-, baleset- és poggyászbiztosítást is. Ennek lényege az, hogy a külföldre utazó és az említett biztosítással rendelkező magyar állampolgárok helyett azokban az országokban, amelyekkel nincs szociálpolitikai, illetve kétoldalú egészségügyi ellátásra vonatkozó szerződésünk, a biztosító vállalja ügyfelei helyett a hirtelen adódó, sürgős orvosi ellátás és kórházi ápolás költségeit.

A szerződés díjmentesen kiterjed a biztosítottal együtt utazó házastársra és utazásában szereplő gyermekeire is.

A betegségbiztosítási szolgáltatások mellett ez a szerződés maximum 100 ezer forint összeghatárig balesetbiztosítást is nyújt, valamint 12 000 forintos keretösszeget belül poggyászbiztosítást.

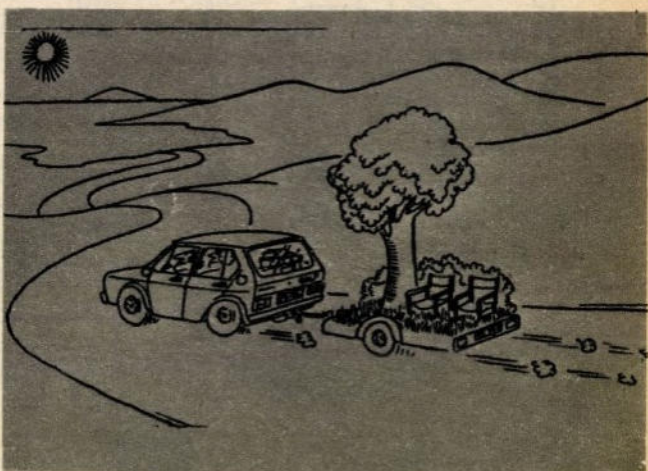
Csomagoláskor

A kocsiterhelésének is van határa. Pakoljunk ésszerűen. Nagyon célszerűnek tartjuk lista összeállítását, amelyen minden szerepel, ami a túrán szükséges. Igaz, időbe telik, amíg elkészül, viszont hosszú évekig lehet használni. Szeretnénk hangsúlyozni: csak a legszükségesebb holmikat vigyük magunkkal. Nagyon ajánlatos a vegyes pakolás. A bőröndbe vegyessen rakodjunk, ne legyen külön férfi és női csomag. Ha az egyik bőröndnek lába kell, még maradjon mit felvenni. Célszerű az ékszereket és a drága órákat otthon hagyni. Igen sok

bonyodalmat okozhat a külső csomagtartó. Sajnos, egyes országokban nem ritka a fosztogatás. Ne azt akarjuk mondani, hogy külföldre ne menjünk csomagtartóval, csak számíthatunk kellemetlenségre is. Miután megérkeztünk, az legyen az első, hogy lepakolunk. Így kevésbé adunk alkalmat a csábításnak.

Egy országot úgy meglátogatni, hogy előzőleg fogalmunk sincs róla, legalábbis nem illik! A magyar útikönyvek sokasága áll az utazni vágyók rendelkezésére. Téli esteken kell kezdeni a felkészülést a következő túrára. Számtalanszor találkozunk külföldön olyan magyar turistával, akinek hiányosak az ismeretei. És ez nagy hiba.

Nagyon fontos tudni azt is, hogy az utazó egészségi állapota bírja-e majd az ottani klímát. Tanácsos kikérni az orvos véleményét is. Különösen ha kisgyermekkel együtt utazunk, ügyeljünk az időjárási tényezőkre. Ameny-



nyiben módunk van rá, akkor ne a kánikulai hónapokban utazzunk le délre. Júliusban és augusztusban a meleg szinte kibírhatatlan nekünk a földközi-tengeri országokban.

Igaz, gyermekeink vakációja utazásunknak is meghatározója.

Célszerű túratervet készíteni. Ebben rögzíteni, hogy hol, mikor álljunk meg és mi az, amit feltétlenül meg kell nézni. Ne mulasszuk el megtekinteni az illető ország nevezetességeit, hiszen ki tudja, eljutunk még oda valaha. Természetesen mindent megnézni nem lehet, okosan válasszuk meg érdeklődési körünknek megfelelően a látnivalókat.

Nyáron is vigyünk magunkkal meleg holmit. Esernyőt feltétlenül! Az időváltozásokkor könnyen meghűlhetünk, vigyünk magunkkal elegendő gyógyszert. Okosan válogassuk össze útipatikánk tartalmát.

Utazzunk-e éjszaka?

A kérdésre egyértelmű választ adni nem lehet. Ez a vezető hozzáállásától függ. Sokan idegenkednek az esti vezetéstől és ez érthető, kiváltképp akkor, ha nem ismerik az utat. Az tény, hogy városon keresztül közlekedni az éjszakai csendben lényegesen könnyebb. Lakókocsival, utánfutóval is jobban tudunk mozogni, és ne felejtjük el, hogy a déli országokban kellemes a hűvösebb éjszakában utazni. Ezzel szemben számolni kell a korlátozott látási viszonyokkal. Ha netán kedvünk van sötétben utazni, csak kellő pihenés után induljunk el. Sok országban tilos a vadkempingezés! Útszélien sátrat állítani, vagy lakókocsival parkolóban éjszákázni nem szabad.

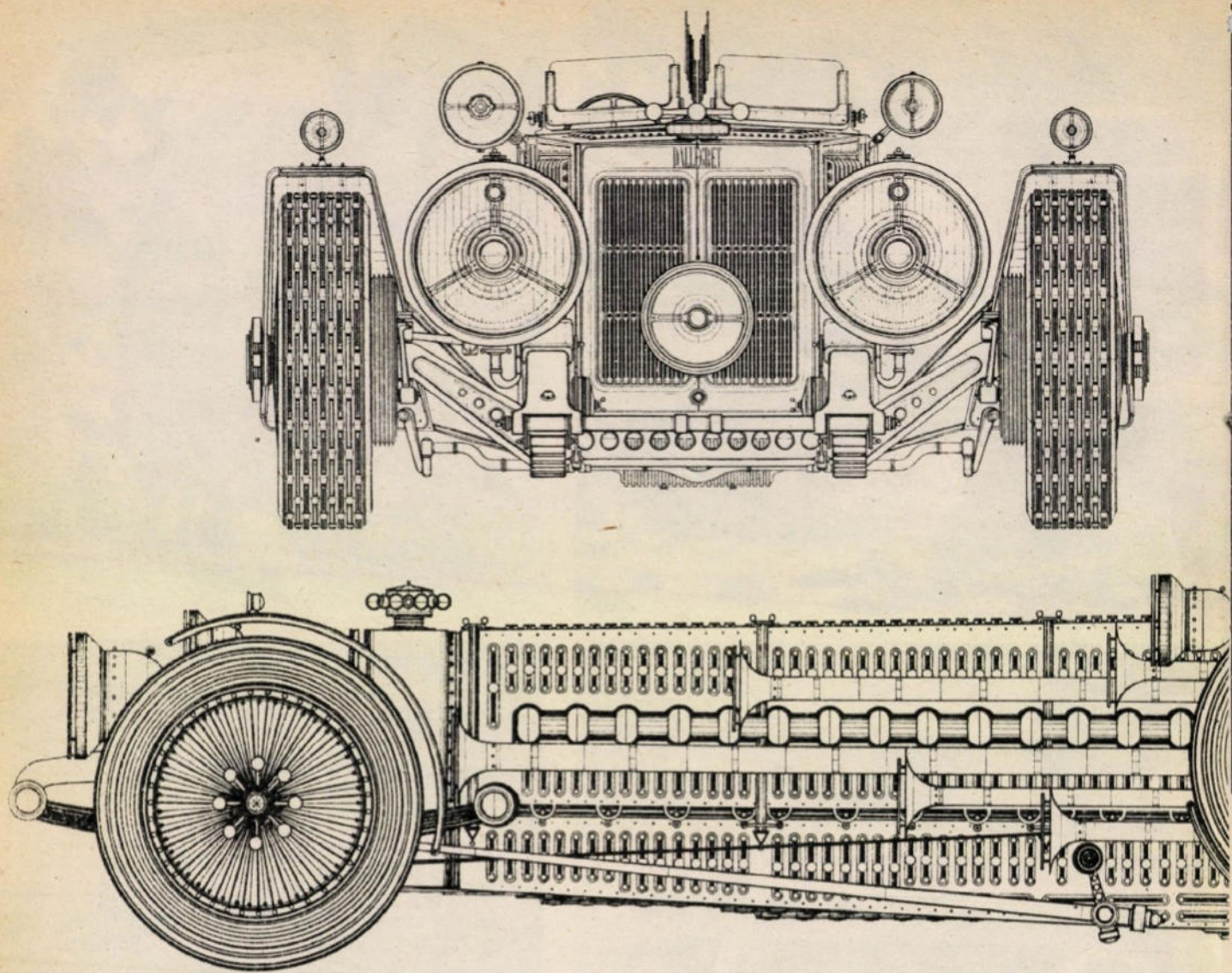
Az úti okmányokat és a pénzt jól zárható táskába tegyük. Sétáláskor csak annyi pénzt tartsunk magunknál, amennyi szükséges. Sem az útlevelet, sem a pénzt ne hordjuk a farzsebben. Célszerű a zakó jól zárható belső zsebében elhelyezni.

Pár szót a borraivalról. Sok helyen megtalálható, csak a formája különböző. Várják előre, vagy utólag, de előfordul, hogy a szolgáltatás árában benne van. Ajánlatos előre megtudni, hogy mi a szokás. Jó, ha viszünk magunkkal apró ajándékokat. Egy doboz cigaretta sokszor nagyobb csodát művel, mint például pár líra.

Jó tudni a meglátogatandó országban található magyar külképviselet címét.

Reméljük, a fentieknek hasznát veszik, és kellemesen, gond nélkül utaznak.

LOVÁSZ KÁROLY

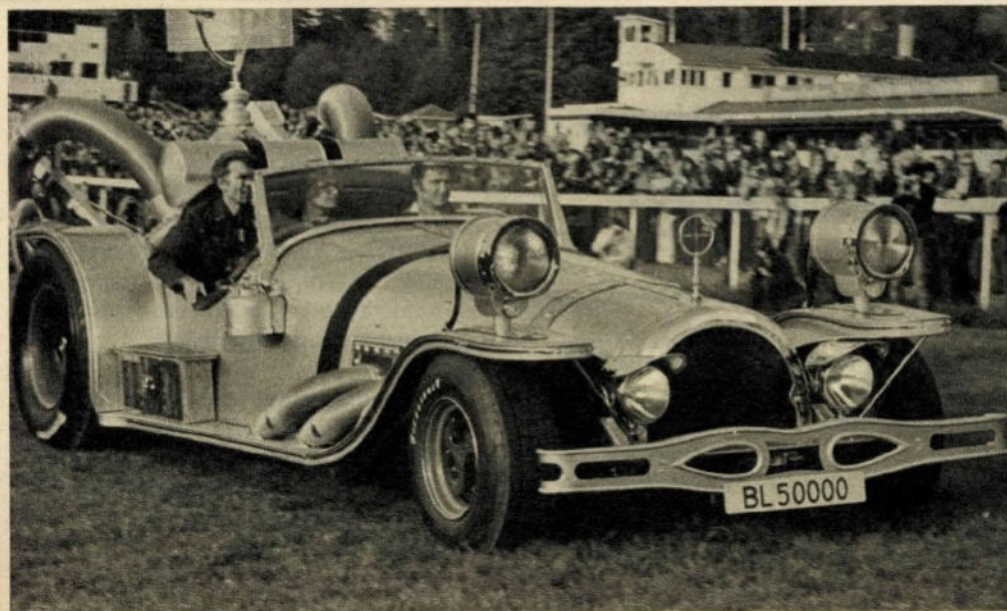
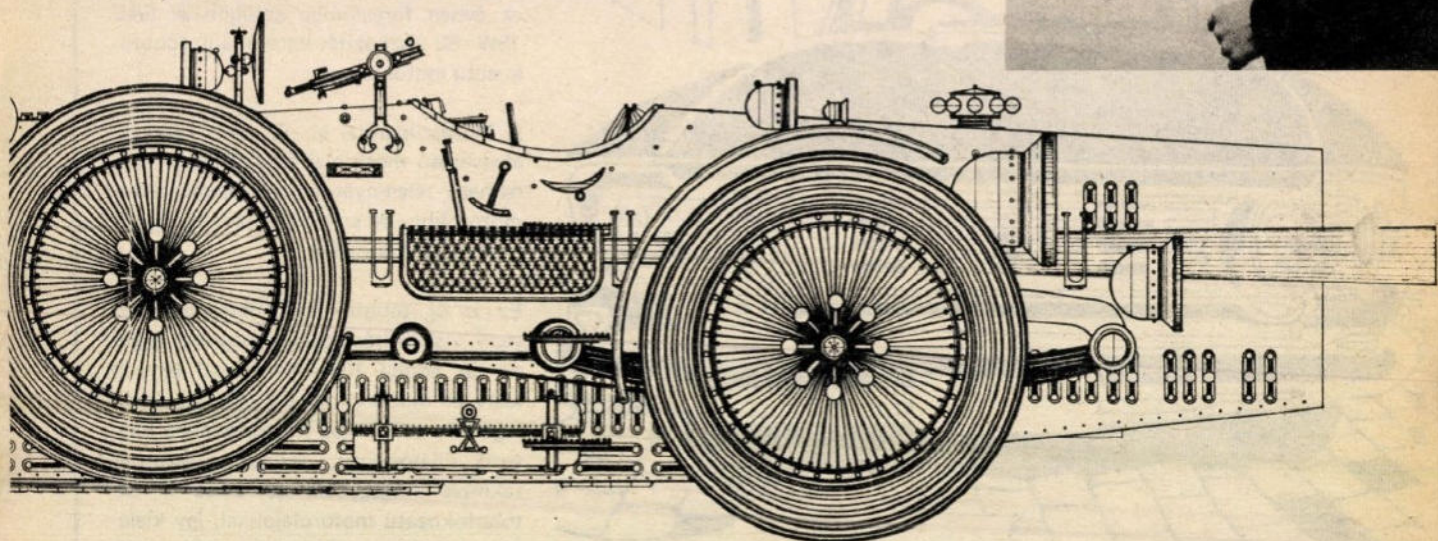


Egy építész rajzolta ezt a kocsit, amely inkább karikatúrája a lóerőket hajszoló autótechnikának, de mint grafika, igen szépen ábrázolja a régi idők sportmodelljeinek jellegét, finomított részleteit. A rajz készítője, a marokkói születésű francia építész, François Dallegret sok más fantasztikus művével hökkentette meg már az embereket. Többek között kidolgozta egy elképzelése szerinti, hétezer lakosú „ürváros” házait, lakóseit, közlekedését, de fantáziája kiterjedt az elektronikus vezérlésű „irodalmi-gép” létrehozására, vagyis egy óriási könyvtárat pótló gépesített minilexikonra.

Rajzait, terveit főként az egyik amerikai építészeti szaklap publikálja, autós elképzelései is ott láttak napvilágot. Ezt a 32 hengeres V-motorral ábrázolt, 1000 lóerősnek elképzelt monstrumról készített grafikáját Bandl Ferenc okleveles építészmérnök juttatta el szerkesztőségünkhöz, mint autós érdekességet. Valóban érdekes mind a terv, mind a rajz, és azon sem csodálkoznánk, ha valaki komolyan venné és valahol építene is egy ilyen kocsit...

François Dallegrè

aki autókat is rajzol



Amint látjuk, ez nem csupán terv, nem papírautó. Igaz, inkább filmsztár, mint közlekedési eszköz, de már bebizonyította, hogy eléri a 300 km/h sebességet is. Norvégiában, az Oslóban működő egyik filmstúdió készítette Ivo Caprino filmproducer elképzelései szerint ezt a régi stílust és a modern technikát ötvöző, „Il Tempo Gigante” névre keresztelt, radarral is felszerelt furcsaságot

(MTI Külföldi Képszolgálat)



Világszerte egyaránt érvényesülő törekvés az, hogy személygépkocsipark motorolaj-igényét egy termékkel elégítsék ki. A nagy világcégekkel – pl. Shell, BP., Valvoline, AGIP stb. – egyidőben a hazai kőolajipari minőségfejlesztés is megteremtette annak a lehetőségét, hogy ez évben forgalomba kerüljön az SAE 15W–50 viszkozitás-kategóriájú, többfokozatú motorolaj.

A Multiszuperolaj M–SE SAE 15W–50 elnevezésű motorolaj gazdaságosan használható télen-nyáron, négyütemű Ottomotorokhoz és személygépkocsik Diesel-motorjaiban egyaránt.

Ez az új, többfokozatú motorolaj kedvező viszkozitási tulajdonságaival egyéjsé az eddigi 10W–40 jelzésű termék kedvező hidegindítást biztosító tulajdonságait és a 20W–50 melegüzemben kedvező sajátosságait. Teljesítményszintjét tekintve megegyezik az előző M–SE többfokozatú motorolajokkal, így kielégíti a világszerte elfogadott API osztályozási rendszer „SE” teljesítményszint követelményeit.

Oxidációgátló adalékolásával és nagy detergens-diszpergens tartalmával biztosítja az olaj hosszú élettartamát és a motor tisztaságát. A minőségileg és mennyiségileg optimálisan megválasztott adalékolás megakadályozza a lerakódások kialakulását, valamint az alkatrészek korrózióját. Mindezen tulajdonságai biztosítják azt, hogy a gépkocsikra előírt leghosszabb – esetenként 10.000 km-es – csereidők is biztonságosan betarthatók.

A Multiszuperolaj M–SE SAE 15W–50 motorolaj egy- és háromliteres műanyag palackban kerül forgalomba az ÁFOR Ásványolajforgalmi Vállalat töltőállomásain és 200 literes vissza nem térő dobozban a kirendeltségein.

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

SZAKTANÁCSADÁS: ÁFOR Alkalmazástechnika ÁFOR Vevőszolgálat

1085 BUDAPEST VIII.,
József krt. 51.
Telefon: 143-472
139-672

1085 BUDAPEST VIII.,
József krt. 51.
Telefon: 143-482



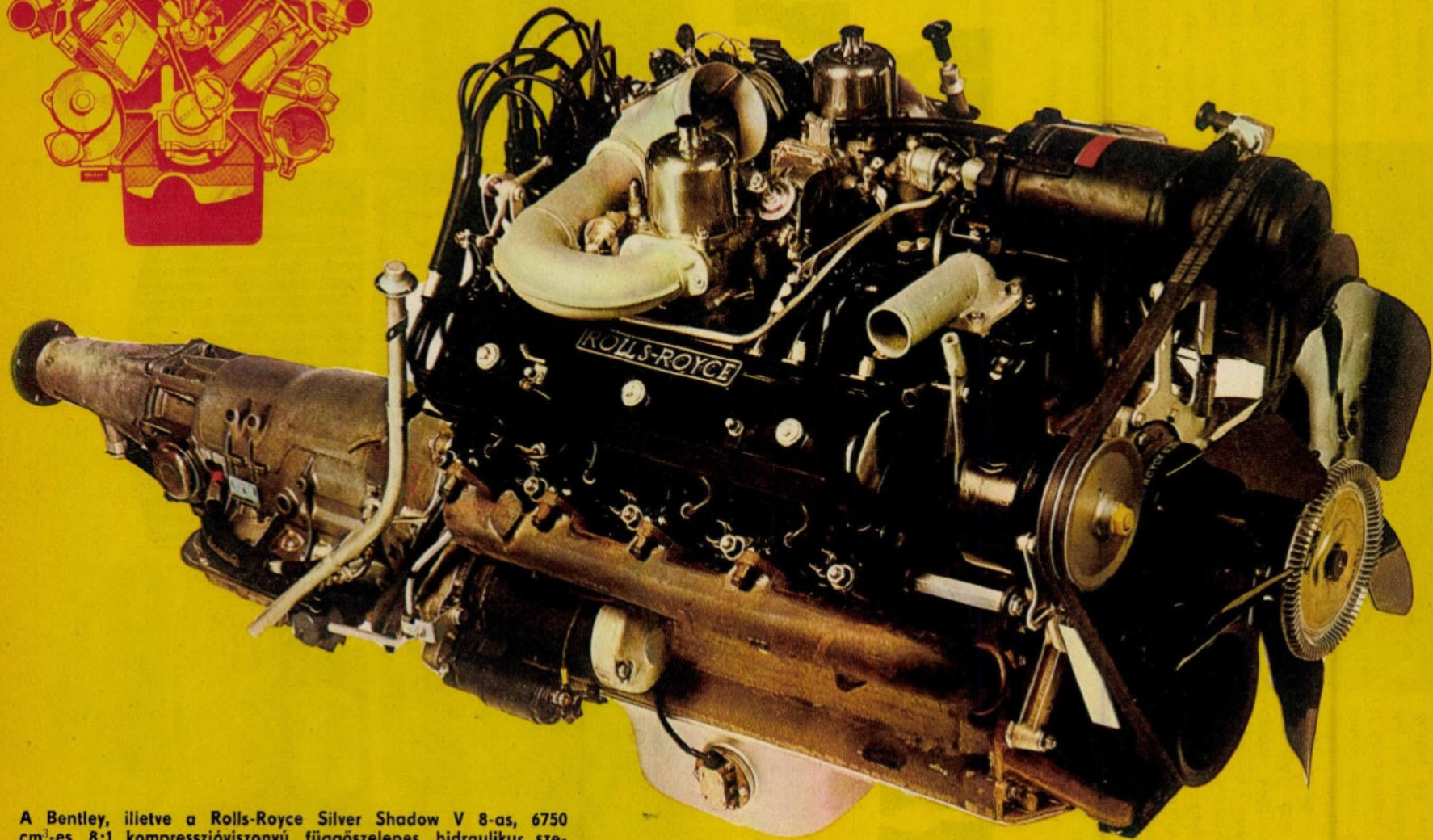
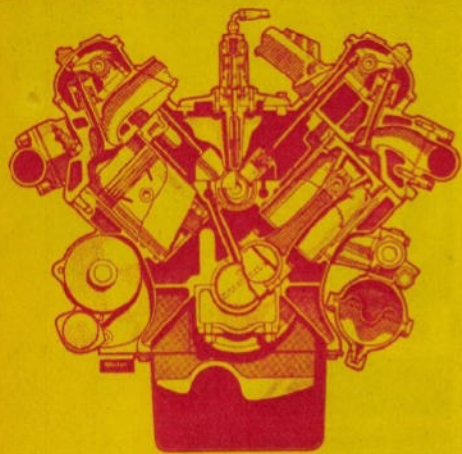
BARÁTUNK A BENTLEY-VEL

Először barátunkról szólunk, aki legutóbb azzal szerzett nekünk kellemes meglepetést, hogy egy vadonatúj kocsival, a Rolls-Royce testvértípusával érkezett Pestre. Lapunk régebbi olvasói előtt nem ismeretlen dr. Andreas Csögör. Amikor a klasszikus sportautók vonalvezetését ma is hűen őrző Morgan-kocsit, a kétüléses, nyitott, 4/4 1600 Competition feliratos modellt hozta el nekünk egy kis próbára, akkor sem maradt el képes beszámoló. Azt megelőzően pedig egy olasz remekmű, a Lamborghini Jarama 400 GT bemutatásával kedveskedett



orvosbarátunk, akinek a sorsa módot adott arra, hogy ifjúkori álmait valóra váltsa.

Mádjá a különleges autót, ezért szeretett bele a szinte hangtalanul suhanó, rendkívül finom kidolgozású Bentley T-széria egyik példányába is. Ennek a kocsinak csupán hűtőmaszkja és jelvénye más, mint a Rolls-Royce Silver Shadow típusé. Ara is csupán jelképesen olcsóbb. A címsor alatti képen láthatjuk a Rolls-Royce elejét, felül pedig a vendégségbe érkezett Bentley áll velünk szemben a balatonfüredi parkolóban. Te-kintélyes motorházában Rolls-



A Bentley, illetve a Rolls-Royce Silver Shadow V 8-as, 6750 cm³-es, 8:1 kompresszióviszonyú, függőszelű, hidraulikus szelepemelőkkel kiegészített, 4500 fordulónál 250 DIN LE teljesítményű motorja. Szembetűnő a két SU porlasztó és a blokkhoz csatlakozó GM Turbo-Hydro-Matic típusú, automatikus erőátviteli szerkezet háza, amely magába foglalja a folyadékos tengelykapcsolót és a háromfokozatú váltóművet.

Royce-motor található, hiszen 1931 óta e két márka összekapcsolódott, a két gyár címe azonos.

Az említett évtől ugyanis a Bentley a Rolls-Royce leányvállalatának tekinthető. Arról viszont, hogy a Rolls-Royce mit jelent, sem az autósoknak, sem másoknak nemigen kell tájékoztatás. Elfogadható talán az a meghatározás, amely szerint a technikai tökéletességgel párosult előkelőség...

A Bentley pedig azóta világhírű, amióta különböző típusaival sok éven át vívott ki győzelmeket a 24 órás Le Mans versenyeken.

Ez a mai utód, barátunk kocsija nem vesz részt versenyeken, formája szerint sem sportmodell, de könnyedén éri el a 190-es sebességet. Ha pedig gyorsulását mérjük, azt tapasztaljuk, hogy 11,1-ig jut a másodpercmutató, amikor a sebességmérő pontos jelzése a 100 km/h vonaláig ér.

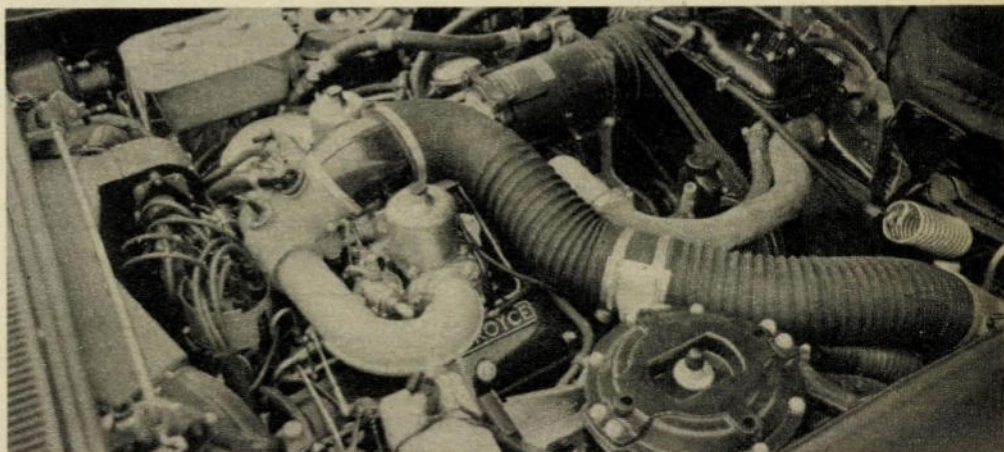
Sok mindent sejtet ez a két adat, de az igazi értékeléshez egy harmadikat, a 2235 kg kocsisúlyt is figyelembe kell venni. Igazán nem mondható lomha járműnek az 520 cm hosszú, 180 cm széles, 152 cm magas, hihetetlenül kényelmes családi autó, amelyet a szervokormány segítségével akár kisujjunk erejével 11,7 méter átmérőjű körben irányíthatunk. A fékpedálra ható, 25 kg-os láberő nyomán pedig 100-as tempóról is csak 51,8 méter a megállás útja. Ezzel kapcsolatban is említenünk kell a szervohatást, no meg a háromkörös (1), négytárcsás fékberendezést és a 235/70 HR jelű gumiabroncsokat.

Néhány adatot találunk még a képeknél, amelyek jól szemléltetik milyen is egy modern Rolls-Royce, illetve egy mai Bentley. Akár kisipari szériagyártmánynak is nevezhető, hiszen mindössze évi 100–150 ilyen kocsit készítenek.

(Li.)



Barátunk kocsijának katalógus szerinti pontos neve: Bentley Series T. Külső méreteiről már volt szó, de adatai közül még említést érdemel a 305 cm-es tengelytáv, az első és hátsó nyomtáv, amely 152,5, illetve 151,5 cm. A csomagtartó térfogata 640 dm³, a benzintank pedig 107 literes. Az átlagos fogyasztás normál utazáskor 17,5–22 liter között változik a 98 oktános üzemanyagból. Még 40-es sebességnél is 14,9 liter a 100 km-re számítható fogyasztás, amely 120-nál 21,2, majd a 180 km/h feletti tempónál 39–40 liter lehet. Aki viszont egy ilyen autóval jár, nemigen száguldozik, nemigen kell bizonyítania mások előtt, hogy ha akar, tud gyorsabban is menni. Tekintélyt és erőt egyaránt mutató modell a Bentley, amelynek fabetétes műszerfala, csodálatos szigetelése, valamennyi alkatrészének, minden porcikájának pontos illesztése olyan belső csendet biztosít, hogy tempós utazásnál is zavartalanul élvezhető a gyárilag beépített quadrofónikus rádió legérzékenyebb műsora.





am



**ROLLS-ROYCE
CAMARGUE COUPÉ**

**V 8-as, 6750 cm³-es motor,
sebesség: 190 km/h**



HOVÁ LESZ A „BOGÁR”?



Alkalmas szántásra...



Használtautó-piac Budapesten. Egy-
más mellett két „bogár” — Volkswa-
gen — kelleti magát a tavaszi napsü-
tésben. S miközben az autók új gaz-
dára várnak, tulajdonosaik jobb híján
egymásnak bizonygatják járművük
előnyeit. — Megbízható — így mond-
ja az egyik —, strapabíró — így szól
a másik. Mindkettő igaz, arra azon-
ban egyikük sem tud határozottan vá-
laszolni: mi lesz a sorsuk a világszer-
te népszerű autóknak.

Mi most — a teljességre való törek-
vés nélkül — igyekszünk egy kis „bo-
garas” információt nyújtani.

... áruszállításra



Az első kocsi

Az első bogárhátút 40 évvel ezelőtt
tervezte *Ferdinand Porsche*. A világ
nevetett, amikor az első autó útnak
indult a wolfsburgi gyárból. A masz-
szív, jó műszaki tulajdonságokkal
rendelkező gépkocsi azonban rövid
időn belül megnyerte a közönség tet-
szését és győzedelmeskedett világszer-
te. A II. világháború óta 19 millió 300
ezer Volkswagen készült, fénykorá-
ban naponta 5 ezer darab került ki
az üzemekből, s mintegy 140 ország-
ba exportálták őket.

Sinre rakva pedig könnyedén magá-
val viszi a lakókocsit is...



A bogárhátút eredetileg 900 már-
kára tartották készítői. A gyár meg-
épülése előtt már 340 ezer német ál-
lampolgár nyújtotta be igényét az új
konstrukciójú kocsi. Hetente 5 már-
kát fizettek előlegként, ezzel is segít-
ve a wolfsburgi gyár felépítését. A
prototípust annak idején egy berlini
autószalonban mutatták be 1938-ban,
de még mielőtt egyetlen megrendelő
is megkaphatta volna autóját, kitört
a háború. Ez volt az oka annak, hogy
az első kész darabokat terepszínűre
festették, hiszen elsősorban háborús
célokra szánták őket.

A háború alatt a gyárat több bom-
batalát érte, majd a gyár marad-
ványai, tervrajzai és szabadalmi az
angolok tulajdonába kerültek. Az an-
golok először nem sokat törődtek a
gyárral, a felújítási munkálatokat is
csak ímmel-ámmal végezték. Tulaj-
donképpen nem tartották sokra a bo-
gárhátút autót. A munkálatokkal meg-
bizott angol katonai hivatalnok azon-
ban komolyan vette a dolgát, s né-
hány munkással elkészíttette az első
néhány tucat Volkswagent a megmar-
adt alkatrészekből, s ez már nem ka-
tonai célokat szolgált.

Művészi alkotás?

A háború után, 1948-ban *Nordhoff* a
gyár akkori vezérigazgatója elhatá-
rozta, hogy a Volkswagent meghono-
sítja az Egyesült Államokban is, ahol
korábban mérnökként dolgozott. Az
amerikai vámhatóságok azonban nem
hitték el, hogy *Nordhoff* egy autó ter-
veit viszi magával, művészi alkotás-
nak vélték, s ezért magas importvá-
mot vetettek ki rá.

Ezóta persze már gyártanak Volkswa-
gent az Egyesült Államokban is,
bogárhátút viszont csak igen nehezen
lehet ott beszerezni. De akik minden-
képpen ragaszkodnak hozzá, azok Me-
xikóból beszerezhetik.

Tavaly év végén az NSZK-ban már
csak mindössze 80 „bogarat” gyártot-
tak naponta, a tengerentúli gyárak ki-
bővítése azonban minden bizonnyal
nagyot lendít majd a konszernen, hi-
szén a tervek szerint naponta 1000
Volkswagent akarnak piacra dobni.

A helyzet tehát jelenleg a követ-
kező:

Az NSZK-ban végleg beszüntették
a bogárhátút Volkswagének gyár-
tását, s január 1-től csak Brazília, Ni-
géria és Dél-Afrika üzeméből kerül-
nek ki a világ egyik legsikerültebb
autójának szériái. A hozzájuk szüksé-
ges motorokat pedig a mexikói *Sao
Bernardo de Campóban* gyártják.

autó-motor-sport



A HARAPÓS SKODA

- De hát milyen az új Skoda?
- Harapós - válaszol a kérdésre a nyolcszoros magyar rallibajnok, Balatoni Mihály, a „zebra” Skoda pilótája -, hiszen a száz lóerőre mintegy 800 kiló rajtsúly esik. Ezt a „könnyűséget” azzal érték el, hogy műanyagot és alumíniumot használtak fel a kocsiszekrényhez. Így például cigarettapapír vastagságú aluból készült a kocsi és a csomagtér teteje, továbbá az ajtókat és a négy sármentőt üvegszállal erősített poliészterből „kenték”.



A HARAPÓS SKODA

A „130 R” típusjel utal a Skodánál hátul elhelyezett nyomórudas motor 1288 cm-jére, azaz 1300-as. Ezt a sportos motort két darab duplatorkú Weber-parlasztó táplálja, és amikor a fő tengely eléri a 6500 percenkénti fordulatot, akkor adja le a már említett száz lóerőt. A gyáriak gondoltak arra az esetre is, hogy ha a versenyzőnek a gázlába „ólmoszó” válna, akkor egy tranzisztoros fordulatszám-gátló 7200 nál „kikapcsoljon”, nehogy a motor szétpörögjön.

Az olajhűtőn átfolyó olajat két szivattyú juttatja el a kenendő helyekre, illetve a külön olajtartályba. Szólnom kell még az erősített futóművekről, a hátsó De Dion-rendszerű, dupla lengőcsuklókkal.

Hogy én változtatnék-e a zebrán?

Igen. Differenciálzárat szeretnék az új kocsmra.

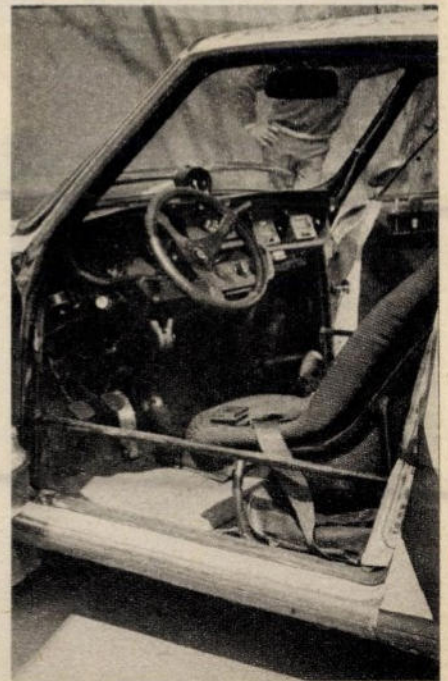
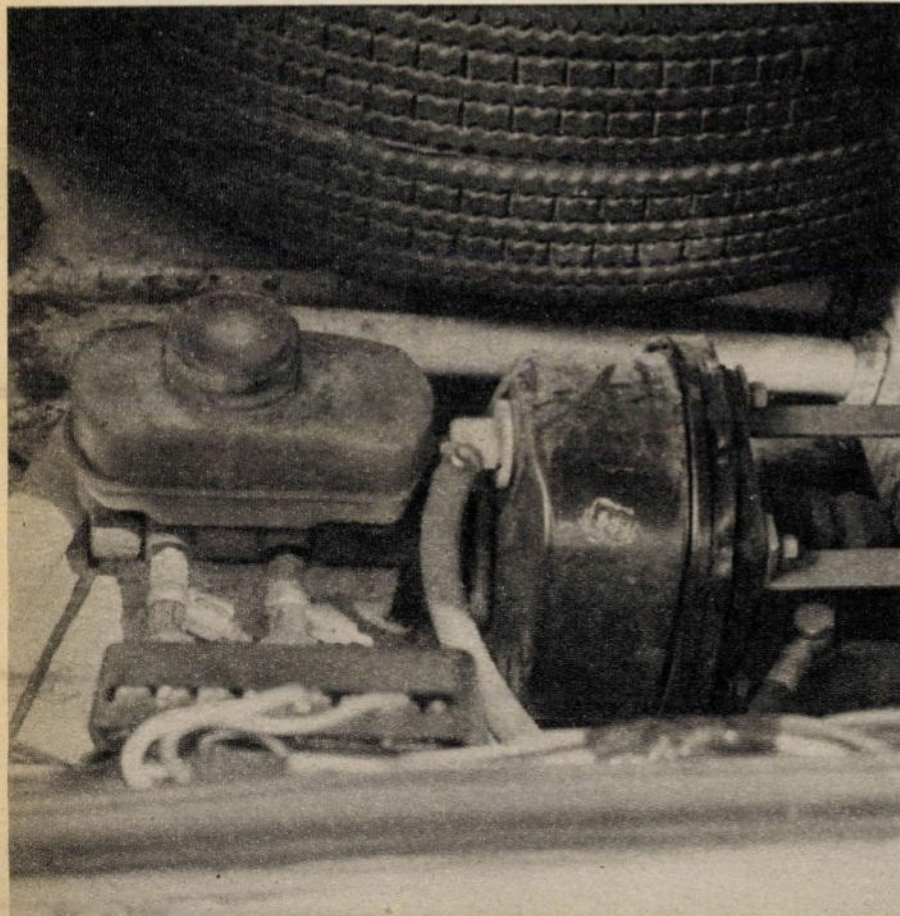
—ergyé—

A motortér bal sarkában látható fekete tartály „helyettesíti” a motor forgattyúházát, ugyanis ebben az edényben 6 liter olajat tárolnak (és nem a forgattyúházban), és két szivattyú gondoskodik az olaj mozgásáról

A fekete dobozban van a Girling szervék-rásegítő, előtte látható a fékolaj-tartály

Bojár Sándor felvételei

A bukócsövet nem anyácsavarok, hanem hegesztés rögzíti az alvázhhoz. Miután papírvékonyak az ajtók, Balatoni Mihály ilyen védő-csövet erősített az ajtók mögé, mert mit lehessen tudni...



6 GYERMEK

10 BAJNOKSÁG



Tetszik emlékezni a Lőrinc-Zima-Boróczy trióra? Ők alkották — régen — a magyar jégkorong-válogatott egyik támadósorát. Eppen negyedszázszor volt az egykori hokiválogatott tagja Zima János, azaz pardon Zima János, aki ma féltucat kis Zima atyja. (Kis Zima? Az elsőszülöttje, a „kis” Jancsi már 19 éves, foglalkozása általános műszerész a Műszeripari Kutatónál és olyan langaléta, mint az apja.) A sorrend így folytatódik: Zoli (16), Peti (11), Zsolt (8), Gabriella (4) és a legapróbb a Gyurika (1½).

Dicső ifjúságára a műfogsora emlékezteti — *merthogy akkor még nem viseltek állvédőt a jégen.* A Postásban kezdte 1951-ben az elektroműszerész Zima János, majd a Dózsában üldözte a korongot. Itt lett kenyerespajtása az ugyancsak válogatott Kondorossi Tihamér (a Pimp), aki beoltotta ben-

zinnel, lévén Pimp a hokipályák tankja, autószerelő.

Eppen 20 éves volt 1957-ben, amikor levizsgázott motorkerékpár-, személy- és teherautó-vezetésből. Ettől kezdve hódolhatott legújabb szenvedélyének, a motorozásnak. Aztán később belekóstolt az autóversenyzés örömeibe, négy évig volt Pimp utasa egy kis 600-as Fiatban.

(Csak így zárójelben említem, Z. J. csak tejet és joghurtot iszik, a nikotint nem ismeri...)

Az első saját négykerekesűje egy öreg BMW Isetta volt, és egy év múlva, 1967-ben egy Steyr-Puchhoz jutott, amelyet Pimp segítségével, lassan, de

biztosan „megvadított” — *Most hatvanéves — fűzte hozzá.*

Munkahelyén Kőrösi György vezérőrnagy kocsiját vezette, és ezt olyan megbízhatóan és biztonságosan végezte, hogy a sportkedvelő vezérőrnagy szívesen támogatta Zima János sportolását, amit a Spartacus színeiben versenyző Z. J. a túra-hegyi és terepbajnoki címek szorgalmas begyűjtésével hálált meg. (Közben persze számtalan egyéb verseny győzelmi bábriját is learatta.)

— *Meddig még?* — adja vissza a kérdést a 43 éves Zima János. — *Szívesen csinálom még egy-két évig, aztán majd talán a fiam veszi át a stafétabotot. Eddig kereken tíz bajnokságot nyertem, de a tucat kerekesebb szám. Nem igaz?*

De bizony igaz, így illik a fél tucat gyerekekhez. — a — y



Csöppségek vödöröznek a játszótér homokozójában, kismamák lengetik a hintát, s a tér sima aszfaltján négy-öt éves lurkók és tizenéves srácok cikáznak kerékpáron. A játszótér sarkában árván, elhagyottan áll egy taposópedálos játékautó, a bringának, bicajnak becézett kerékpárnak nagyobb a vonzása. A bicikli divatja sohasem múltott el, s ha volt is egy időszak, amikor egyéb játékok mellett háttérbe szorult, manapság ismét reneszánszát éli. Jól példázza ezt a közszajon forgó vicc: Az ifjú anya fiacskájától kérdi, hogy fiú- vagy lánytestvérkét óhajtana inkább. S a válasz: ha nem árt az alakodnak, anyuka, inkább egy biciklit szeretnék...

Két keréssel a szabadban

Ellentmondásnak hangzik, hogy a motorizáció korszakában, a motorral hajtott járművek hihetetlen mértékű elterjedése idején az emberi erővel hajtott kerékpárok divatja ismét felvi-

rékkel egyszerűbb a megközelítés. Ma már mind több gépkocsi csomagtartójában lapul a korszerű, összecsucskható kempingkerékpár, s az üdülőhelyeken, hétvégi kirándulásokon mind gyakoribb látvány a „nyeregbe pattant” felnőttek és gyerekek sokasága.

Szerény választék, hullámszó kínálat

Az Edzett Ifjúságért mozgalom is felkarolja a kerékpározás tömegsport-lehetőségeit, hiszen a biciklizés vágyával minden gyerek be van oltva, és örömet leli a testedzés e műfajában, s a közlekedésben is fegyelemre szoktat. Híradások jönnek mindenfelől a természetjáró fiatalok kerékpártúráiról, csoportos kerékpáros kirándulásokról. Legutóbb a Heves megyei úttörők tettek közzé felhívást: kerékpározzék minden úttörő annyiszor tíz kilométert, ahányadik osztályba jár, vagyis az ötödikeknek ötvenet, a nyolcadikosoknak nyolcvan kilométert. A Somogy megyei általános iskolák sportakcióprogramjában az úzás mellett a kerékpározás is méltó helyet kapott.

egyik üzletben kapni lehet, a másikban hiába keresik a vevők.

A Baross téri Keravill műszaki boltban Grünwald Gábor boltvezető mutatta be a választékot: van importált túra-kerékpár, olcsóbb és felszereltebb a hazai gyártmánynál (de sok miatt a reklamáció). Most éppen van a raktáron Unis-Super, ez 3-400 forinttal drágább, mint a magyar gyártmány. Viszik, mint a cukrot. Negyedévenként várható egy-egy nagyobb tétel a legjobban bevált csehszlovák gyártmányú, 4 sebességes Favorit F-18-asból. A Csepel gyártmányú férfi-, női, gyermek- és kempingkerékpár éppen a tavaszi főszezonban hiánycikk, a kiváló minőségű Csillag kempingkerékpárból minimális az ellátás, a szintén keresett, kitűnő Sirály SR-27 magyar félversenykerékpárból a hazai piacra csak elenyésző mennyiség jut, pedig ebből naponta 40-50 darabot is eladhatnának.

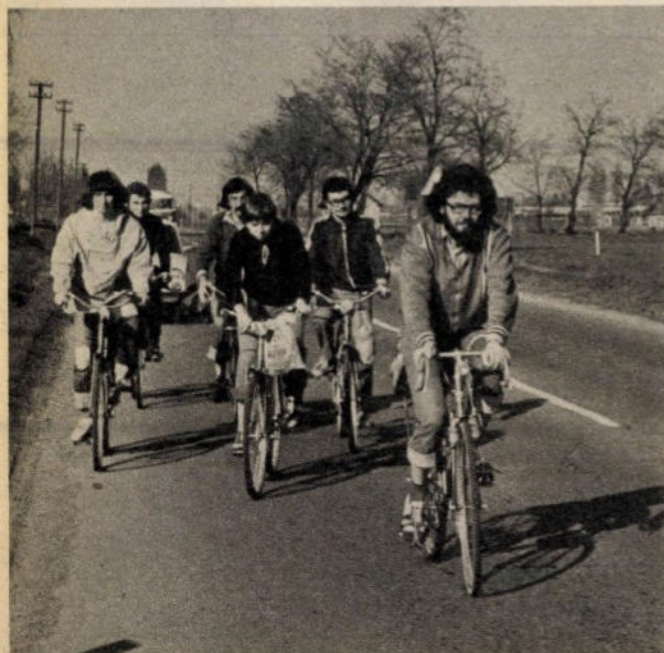
A Skála Áruház műszaki osztályán Cserhalmi János osztályvezető-helyetessel, egyébként lelkes autós túra-versenyzővel nézünk szét: szovjet férfi és női félverseny-kerékpár min-

Ismét divat a kerékpár

rágzott. Külföldön és nálunk is mind keresettebb cikk lett a kerékpár — részben a gépjárművek helyett, részben a közlekedésben, azok kiegészítőjeként. Csupán szerény helyet kér az utakon, parkolása sem jelent különösebb gondot, üzemanyaga pedig az „izom és a tüdő”, s ahová autóval körülményes behajtani, oda két ke-

A tavasz a járművásárlás szezonja. Ilyenkor nagy a nyüzsgés a használt autók piacán, nő a kereslet a motor-kerékpár-üzletekben és évről évre a kerékpárok iránt is. Körüljárva néhány szaküzletet és áruházi osztályt, meg lehet állapítani, hogy a kerékpárkínálat eléggé hullámszó. A választék is változó időnként: amit az

den mennyiségben kapható, a 4 sebességes 1500, a 8 sebességes 2100 forint körüli áron. Előreláthatóan egész szezonban lesz jugoszláv összecsucskható vázas kempingkerékpár 2790 forintos áron, s Lengyelországból is számitanak nagyobb behozatalra. A jó minőségű lengyel kerékpárok első szállítmányát kollégialitásból az újon-





nan megnyílt székesfehérvári ABC-áruháznak engedték át, hogy választékát bővíthesse. Egyébként naponta 40—50 darab kempingkerékpárt adnak el az osztályon, az alkatrészellátás azonban egyenlőtlen és hiányos.

(A vásárlókat bizonyára érdekli a KERMI-labor értékelése a hazánkban forgalomba kerülő kerékpárok minőségéről, utazási kényelem, biztonság, kivitel és tartósság figyelembevételével. A minősítést ez év elején a „Nagyító” c. folyóirat közölte. Eszerint a túra- és városi kerékpárok közül „Kiváló” minősítésűek a 3 sebességes Budapest Luxus női és férfi, a City 26 és 24 városi és a Budapest 26-os női és férfikerékpárok. „Jó” minősítésűek a Csepel 28, a Túra 28, a Velence 28 női és a szovjet V 21 női kerékpárok. „Közepes” osztályzatot kapott a szovjet V—111 és 130, a V—143 jelű típus.

Az összecsukható vázú és félversenygépek közül „Kiváló” a 3 sebességes Csillag-kemping, a csehszlovákiai Favorit 18 és a Sirály 27, „Jó” a jugoszláv Unis Super és a szovjet félversenykerékpár, míg a szovjet V 301-es típus „Közepes” értékelést kapott.)

Miért import és nem hazai?

Sok vásárlóban felöltlik a kérdés: ha a hazai gyártmányok általában jó és kiváló minőségűek, miért szorulunk

behozatalra, és miért hiányos a választék? A kérdésre a Csepel Művek jármű és konfekcióipari gépek gyára értékesítési osztályvezetője, dr. Arany Vince adott választ:

Előljáróban: a Csepel-kerékpárok világszerte igen keresettek voltak korábban, és manapság — az üzem nagyarányú átalakításával lehetővé vált választékbővítés és minőségjavítás után — még inkább. A gyár korszerű fejlesztését néhány éve határozta el, amikor a motorkerékpárgyártást beszüntették. A technológiai és technikai korszerűsítés az MNB 45 milliárdos, úgynevezett exportfejlesztési hiteléből valósulhatott meg, több mint 600 milliós kölcsön igénybevételével, amelynek első lényeges feltétele a nem rubel elszámolású export jelentős fejlesztése. Ez azt jelenti, hogy az exportot évi 100 ezer darabról 300—310 ezerre, a belföldi ellátást a korábbi évi 130 ezerről 190 ezerre kell megnövelni. A hazai igény évenként kb. 350—360 ezer. Ennek ismeretében a felettes hatóságok a hazai kerékpárgyártás fejlesztésének kérdésében már eleve számoltak azaz, hogy a belföldi igény nagy részét — választékbővítés érdekében — behozatalból kell kielégíteni. Exportunk növelése viszont fontos népgazdasági érdek, és a Csepel világpiacon kiharcolt jó hírve a világon mindenütt megnőtt kereslettel kitűnő lehetőséget

ad a gyártmányok széles körben és jó áron történő külpiaci értékesítésére.

Nyilvánvaló, hogy a csepeli gyár a nagyarányú rekonstrukció után sem képes a teljes belföldi szükségletet ellátni, de a gyártás mennyiségének növelése mellett az igényesebb típusok gyártását is lényegesen fejleszti. A belföldi piacra kerülő évi 190 ezer kerékpár mintegy fele már nem az egyszerűbb kivitelű 28-as túra-kerékpár, hanem a City—26-os női, az összecsukható Csillag-kemping és fiúleány Tacskó. (Nem megnyugtató, hogy a külföldi kötelezettségek miatt ezt a mennyiséget sem tudja a gyár egyetlen ütemben és összetételben szállítani a hazai kereskedelemnek.)

A kerékpározás hívei most főként a több fokozatú sebességváltós félverseny-típusokat keresik, amilyeneket a Csepel Művek is gyárt. Ezek fő tartozékai a több fokozatú racsní, a hozzá tartozó vékony falcú 27-es gumi azonban még tőkés importból, úgynevezett vámelőjegyzéssel kerül a gyárba és a beépítés után kivitelre. Napirenden van azonban KGST-integrációban, NDK, Csehszlovákia és Lengyelország közös gyártásában a háromsebességes agy alkatrészeinek tömeges előállítására, és ha ez rövidesen megvalósul, sor kerülhet a belföldi piac hazai gyártmányú félversenykerékpárokkal való ellátására...

RÁTHONYI JÁNOS

Egy VB-rajt 4 pillanata



A leggyorsabb VILÁGBAJNOKOK

Év	50 kcm	125 kcm	250 kcm	350 kcm	500 kcm	Oldalkocsi
1949	—	Pagani	Ruffo	Frith	Graham	Oliver
1950	—	Ruffo	Ambrosini	Foster	Masetti	Oliver
1951	—	Ubbiali	Ruffo	Duke	Duke	Oliver
1952	—	Sandford	Lorenzetti	Duke	Masetti	Smith
1953	—	Haas	Haas	Anderson F.	Duke	Oliver
1954	—	Hollaus	Haas	Anderson F.	Duke	Noll
1955	—	Ubbiali	Müller	Lomas	Duke	Faust
1956	—	Ubbiali	Ubbiali	Lomas	Surtees	Noll
1957	—	Provini	Sandford	Campbell	Liberati	Hillebrand
1958	—	Ubbiali	Provini	Surtees	Surtees	Schneider
1959	—	Ubbiali	Ubbiali	Surtees	Surtees	Schneider
1960	—	Ubbiali	Ubbiali	Surtees	Surtees	Fath
1961	—	Phillis	Hailwood	Hocking	Hocking	Deubel
1962	Degner	Taveri	Redman	Redman	Hailwood	Deubel
1963	Anderson H.	Anderson H.	Redman	Redman	Hailwood	Deubel
1964	Anderson H.	Taveri	Read	Redman	Hailwood	Deubel
1965	Bryans	Anderson H.	Read	Redman	Hailwood	Scheidegger
1966	Anscheidt	Taveri	Hailwood	Hailwood	Agostini	Scheidegger
1967	Anscheidt	Ivy	Hailwood	Hailwood	Agostini	Enders
1968	Anscheidt	Read	Read	Agostini	Agostini	Fath
1969	Nieto	Simmonds	Carruthers	Agostini	Agostini	Enders
1970	Nieto	Braun	Gould	Agostini	Agostini	Enders
1971	De Vries	Nieto	Read	Agostini	Agostini	Owesle
1972	Nieto	Nieto	Saarinen	Agostini	Agostini	Enders
1973	De Vries	Andersson	Braun	Agostini	Read	Enders
1974	Henk Van Kessel	Andersson K.	Villa W.	Agostini	Read	Enders
1975	Nieto A.	Pileri P.	Villa W.	Cecatto	Agostini	Steinhausen
1976	Nieto A.	Bianchi P.	Villa W.	Villa W.	Sheene	Steinhausen
1977	Nieto	Bianchi	Lega	Katayama	Sheene	O'Dell

VERSENYZŐK

Kerek egy percet mutat — a képen nem látható indító. Az izmok még lazák, az idegek feszülnek. A „gépészek” látszólag nyugodtan ülnek a „fekhelyen”. Rajtjelre várnak, ki támaszkodva, ki guggolva. A pulzus már frissebben ver.

Végre lecsapódik a zászló és az utasok (itt-ott a gépészek is) nekifeszül-

nek a „szerszámoknak”. Schwärzel (2) és Schmid (3) túljutott a rajtvonalon, de a motorok nem húznak még igazán.

Csak Huber utasa (2) pattan a „papuscsba”, Matille (3) éppen készül munkahelyét elfoglalni, akárcsak Kallauch (5).

És amíg a dobhártyát szántó dübörgésben a fotós továbbhúzza a filmet, addigra így fest a rajt utáni pályaszakasz Brnóban. Milyen gyorsak ezek az 500-asok? Még mintegy 10 fogat mozog a rajtvonalon innen, és az eleje már milyen messzire jutott.

(Rózsa György felvételei)



A motorkerékpársport legfőbb nemzetközi szerve a Párizsban székelő FIM (Federation Internationale Motocycliste), amely több mint hatvan éve irányítja Európa motorsportját. A gyorsasági versenyágban csak a II. vi-

lágháború után, 1949-ben írta ki a világbajnokságot, mind a versenyzők, mind a versenymotorokat előállító gyárak, márkák részére. A táblázatból az is kiderül, hogy a háború után mind népszerűbbé váló moped,

és az abból kifejlődő 50 kcm-es kis-motor, alig egy évtizeddel később olyan „nagy” lett, hogy a motorgyárak kívánságára a FIM a „gyűszű” kategóriára is kiírta a sokfordulós világbajnokságot.

Év	50 kcm	125 kcm	250 kcm	350 kcm	500 kcm	Oldalkocsi
1949	—	Mondial	Moto Guzzi	Velocette	A. J. S.	Norton
1950	—	Mondial	Benelli	Velocette	Norton	Norton
1951	—	Mondial	Moto Guzzi	Norton	Norton	Norton
1952	—	M. V. Agusta	Moto Guzzi	Norton	Gilera	Norton
1953	—	M. V. Agusta	N. S. U.	Moto Guzzi	Gilera	Norton
1954	—	—	—	—	—	—
1955	—	M. V. Agusta	M. V. Agusta	Moto Guzzi	Gilera	B. M. W.
1956	—	M. V. Agusta	M. V. Agusta	Moto Guzzi	M. V. Agusta	B. M. W.
1957	—	Mondial	Mondial	Gilera	Gilera	B. M. W.
1958	—	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1959	—	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1960	—	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1961	—	Honda	Honda	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1962	Suzuki	Honda	Honda	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1963	Suzuki	Suzuki	Honda	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1964	Suzuki	Honda	Yamaha	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1965	Honda	Suzuki	Yamaha	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1966	Suzuki	Honda	Honda	Honda	Honda	B. M. W.
1967	Suzuki	Yamaha	Honda	Honda	M. V. Agusta	B. M. W.
1968	Suzuki	Yamaha	Yamaha	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1969	Derbi	Kawasaki	Benelli	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1970	Derbi	Suzuki	Yamaha	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1971	Kreidler	Derbi	Yamaha	M. V. Agusta	M. V. Agusta	Münch
1972	Derbi	Derbi	Yamaha	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1973	Kreidler	Yamaha	Yamaha	M. V. Agusta	M. V. Agusta	B. M. W.
1974	Van Veen Kreidler	Yamaha	Harley Davidson	Yamaha	M. V. Agusta	Busch
1975	Kreidler	Morbidei	Harley Davidson	Yamaha	Yamaha	König
1976	Bultaco	Morbidei	Harley Davidson	Harley Davidson	Suzuki	König
1977	Bultaco	Morbidei	Yamaha	Yamaha	Suzuki	Yamaha

MÁRKÁK



AUTÓSPORT- SZAKOSZTÁLY DÖMSÖDÖN!

Lesz-e autó- cross- pálya?

Ha minden igaz, az ország első termelőszövetkezeti autós szakosztályának, a Dömsödi Dózsa Mgtsz Dovit Autósport Szakosztályának nevéhez sporttörténeti esemény fűződik majd. Mert a termelőszövetkezet gazdasági vezetői nemcsak tisztas anyagi alapot adtak a szakosztály indulásához, hanem a versenyzők rendelkezésére bocsájtották a téves műhelyét, sőt ezen túlmenően szakemberekkel, gépekkel támogatják a dömsödi autósok autócross-pálya építését célzó törekvéseit.

Az új szakosztály persze egyelőre még nem az autócross-pályájáról híres, hanem arról, hogy versenyzői elsőként állnak „termelőszövetkezeti színekben” rajthoz.

A négyautós legénység két párosa, a Gergely András/Hajdú Lajos és Fehér István/Mészáros György alkotta ladás csapat a 2. csoportba sorolt autók-

kal áll a rajthoz. Míg a Józai Sándor/Klapka László és a Jároka István/Harsányi Sándor összeállításban pályára lépő együttes az 1000 kcm-es kategóriában Wartburg, illetve Skoda S 100-as autókkal gyűjtögeti a pontokat, természetesen a Dovit Szakosztály javára.

Igaz, az idei első országos bajnoki futamon a 8. Centrum-Bükk Kupán Fortuna elpártolt tőlük, pedig a Gergely/Hajdú páros akár kategória-elsőséget is szerezhetett volna, és a tavalyi bajnok Józai Sándor biztos második helye is csak egy makrancos sebességváltó miatt úszott el, a kezdeti kudarc nem csorbította a patronálók és versenyzők kedvét.

A négy fős, I osztályú versenyzőkből álló Dovit csapat továbbra is felveszi a sisakot, elsősorban a rali-, de a hegyi versenyeken is.

(X)

...mert felelőtlen volt a rendezőség



Agostini vigasztalja Renzo özvegyét



Jarno Saarinen



Renzo Pasolini

Monzában került sor öt évvel ezelőt, 1973. május 20-án a VB 4. futamára. Ezen a napon rekkenő hőség telepedett a városra. A hírhedt pálya lelátóit zsúfolásig megtöltötték a motorsportért rajongó, forró vérű olaszok.

Hogy miért rossz hírű a monzai autodróm?

Attól, hogy itt nemcsak számtalan néző halt meg, hanem sok versenyzőnek is ezen a pályán fejeződött be tragikusan sportolói pályafutása.

Miért?

Mert túl gyorsak voltak az autodróm kanyarjai, és a biztonsági be rendezések sem voltak kielégítők.

De nézzük, mi is történt ama bizonyos forró napon.

*

A 350-es futam befejezése után a negyedliteres kategóriát szőlítették a rajthoz, ámbar közben többen is jelentették, hogy a *Curva Grande* (Nagy-kanyar) ívén olajcsíkok láthatók.

A 30 tagú mezőnyt 15.17 órakor útnak indították. A következő percek



Jarno fiatal özvegye, az akkor 22 éves Soeli

eseményeiről szóljon a tragédia egyik szereplője, a japán HIDEO KANAYA:

— Jó rajtom volt, és ragadtam Pasolinihez, meg Jarnóhoz. Egymástól félméteres távokban száguldtunk, így értünk a második körben a *Curva Grandéhoz*. Egyszer csak látom: Pasolini Harley-ja kicsúszik, aztán a következő pillanat tört része után Jarno Yamahája csattan. Megpróbáltam a kétszáz fölött menő Yamahámmal elkerülni a kupacot, de szalmabálába akadtam. Ekkor már lángok csaptak fel, és láttam, hogy Jarno a szalmával bélelt acélkorlátról átesapódik a pálya jobb oldalára. Másnap, amikor visszamentem a Nagy Kanyarba, ott éktelenkedtek a tragédiát okozó olajcsíkok.

DIETER BRAUN mondta:

— Jól indultam. Az élbolyban motoroztam. Az előző futamból emlékeztem az olajos pályára, éppen ezért nem az ideális íven vettem kétszázás tempóban a kanyart, mögöttem pedig Mario Lega és Roberto Galina volt az üldözőm. Az első kör után, a *Curva Grande* előtt egy versenyző futott velem szembe, azt hiszem, Dodds volt, miközben vadul intgetett. Fékeztem,



**...mert felelőtlen
volt
a rendezőség**

de akkor már az infernóban voltam. Ismétlem, a rajt-célvonalnál semmiféle jelzést, figyelmeztetést nem kaptam.

Hadd szúrjuk közbe, hogy a verseny előtti napon, az első edzés után Jarno Saarinen energikusan tiltakozott a rendezőségnél a pálya talajának különbözősége miatt. Az akkor 28 éves turkui autómérnök, Saarinen ítélőképességében hinni lehetett, hiszen nemcsak hatszoros finn bajnoknak mondhatta magát, hanem világbaj-

Öt motor fekszik, ebből az egyik lán-gol a monzai „csatatéren”. Aki tud, menekül, amerre lát. Baloldalt hátul a fű mentén fekszik Pasolini, a jobb sarokban, az út szélén, elmosódva Saarinen teste látható. Félelmetes látvány...



nok lett 1972-ben és több 2—3. helyezést is elért az előző két évben a 250- és 350-es kategóriában. Eredményei alapján a Yamaha gyár szerződéssel tisztelte meg az akkor már családost Jarno Saarinent. Kevesen rendelkeztek olyan sikerekkel és népszerűséggel, mint ez a „repülő finn”. Így például Angliában kilenc versenyen indult, és valamennyit Jarno Saarinen nyerte.

A hatszoros olasz bajnok, a 35 éves Renzo Pasolini (nős, két gyermek ap-

ja) hivatásos versenyző volt az Aermacchinál, a Benellinél és végül a Harley-Davidson gyárnál. A VB listán harmadik volt 1966-ban, második 1968-ban és 1970-ben ismét harmadik a 350-es géposztályban.

*

Az AM 1973/11. számában így kezdődött a megemlékezés:

„Két nagyszerű embert, két kiváló

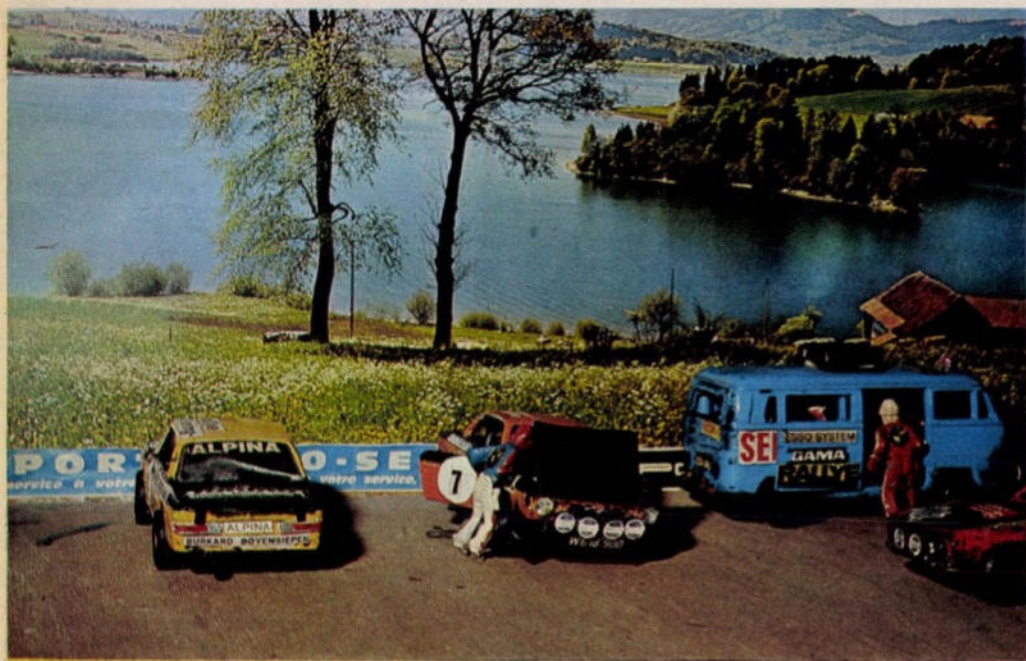
versenyzőt törölt le a pályáról a kiismerhetetlen Sors.

Mint kilőtt rakéta, tűnt fel a motorsport egén Jarno Saarinen, aki látványosságtól mentes motorozással többször is legyőzte az addig legyőzhetetlennek tartott „nagy” Agostinit — úgy tűnt, hogy sérülésmentesen, mert ez a 28 éves finn gépészmérnök pontosan tudta, mikor mit szabad, illetve mit kell csinálni...

Eppen öt éve történt.

RÓZSA GYÖRGY

HALLÓ, HELLA!



Megszűnik a Hella — ezzel a hírrel állított be szerkesztőségünkbe Csanádi Róbert, akit majdnem minden budapesti motoros tinédzser személyesen ismer.

gyar motorversenyzők nevét, klubját és motorját. Azt is tudni kell róla, hogy ő alapította a halhatatlan Hella Klubot, amelynek ő volt az irányítója, és egyben versenyzőinek egyike is. Koroncedéllyel, 16 éves korában

vizsgázott. Több kis-, majd nagymotorja volt, illetve van is egy MZ-je. Igencsak tizenéves volt, amikor ő volt a népligeti versenyek legszorgalmasabb látogatója és legnagyobb „szakértője”. Ezekben az években minden

délutánját, 40—50, hasonló korú motoros társával együtt a ligeti fák árnyékában töltötte. Mi az, hogy töltötte! Parázs viták kíséretében megtárgyalták mindazt, ami a motorsporttal függ össze. Így lett Robi a „team” irányítója és hamarosan megrendezte az első versenyét, a Buda Rallye-t, aztán jött a Hella Rallye. Évi 10—15 futamból állt ez a maszekbajnokság, igazi serlegdíjakkal (amit a nevezési díjból vásárolt). Még saját — írógépet — sajtójuk is volt. És ki más lehetett volna a „főszerkesztő”, mint a Robi. A magazin címe pedig Hella Híradó volt.

Közben beleszagolt az autórallizásba, az igaziba. Barátja, a Volános Horváth István utasa lett, de mert ez költséges mulatságnak tűnt, Robi hátat fordított az autósportnak, és helyette a modellezést választotta — a motorozás mellett. Akkor készültek ezek a színes diapozitívek. Aki jobban szemügyre veszi ezeket a képeket, nemcsak azt látja, hogy a tudatos megtevéstés nemes buzgalomból származik, de azt is látja, hogy ezeket a rallikocsikat „tuningolták”.

Amikor a közúti forgalmat a Népligeten át terelték és oda került a sofőriskola tanpályája, a hellások és társaik átköltöztek a BNV előtti „Éles sarokra”. Ekkor már jó barátságba került Robi — mint ahogy ő mondja: *a szépen motorozó — Szabó Jánossal*, akinek szintén volt egy maszek klubja, a szépen csengő Carina névre hallgató, amelyet összeolvasztottak a Hellával. És, hogy ne szakadjanak el az élő sporttól, megrendezték a Saarinen-Pasolini emlékversenyt.

— *Azért jöttem — mondta —, hogy bejelentsem, megszűnik a Hella és a Carina. Megalakult a MAMSZ, csinálják most ők.*

Úgy legyen...! (r—a)



Hát persze, Ön, nyájas Olvasó, most gyanakodva húzza össze homlokredőit, mert nem ismeri Robit, ahogy szűk baráti körben nevezik.

Motorja még nem volt, de már álmából felkeltve folyékonyan felsorolta a ma-



EGY MOTORCSÓNÁK- VERSENYZŐ VIZSONTAGSÁGAI



A motorcsónákos szakemberek véleménye szerint a tavalyi szezonban a siklókatégóriák közül — a nemzetközi erőpróbákban — a 350-es volt a legnépszerűbb. Ebben a versenyszámban állt rajthoz a legtöbb hajó, ebben az osztályban nyert országos bajnokságot Illy Zoltán. Az az Illy Zoltán, akit bölcső helyett a Balaton ringatott, mert apja igencsak zseni korában rendszerint magával vitte a győzelem kirándulásaira. Aztán felkerült a kis 50 kcm-es Evinrude a hajó tükre, és az akkor három év körüli gyerek, baba helyett már a motorcsónákosokkal ismerkedett. Később, úgy tíz-tizenöt évvel ezelőtt, elkészült a Z-tribes Wartburg motoros hajó, és Illy Zoli ezen képezte tovább magát.

Újvári Lajosnak, a válogatott keret kapitányának, a család régi barátjának megakadt a szeme a lelkes fiatalemberen, és 1970-ben kérte a fiút, hogy a sportban próbálkozzon. Nagyjából így summázta a múltat a 25 éves vegyészmérnök, az OB kategória hazai uralkodója.

Most a közelmúltól és a közeljövőről beszélgetünk.

— Végül is beugrottunk a sportba. Vettünk egy kéthengeres, 500-as Königet, és elindultam a sporthajók között. Sokra nem vittem. Egy Ráckeve-bajnoksággal búcsúztam az évtől és a versenytől. Egy év múlva, 1972-ben egyesületemtől, az ESMTK-tól (Erzsébeti Spartacus Munkás Testnevelőkör) kaptam egy egyhengeres, 175-ös Königet és a hozzávaló „lúd-talpbetétet” —, ahogy a kis siklót neveztem. Az összeállítás a „futottak még”-ben szerepeltem.

— Ennyi sikertelenség ellenére sem vesztette el a kedvét?

— Nem. Pedig az igazi pechsériám csak ezután jött. Mert 1973-ban a 250-es Königgel (a siklók között) ismét a mezőny farkán köröztem. És a szege-

di főtengely-törésem sem látványos eredmény.

A következő szezonra kaptam egy 500-as motort — zsákban. Egy évig dolgoztam rajta, de 75-ben végre az országos bajnokságban 3. lettem. Ugyanezzel a motorral, az NDK-beli Bad Sarow-ban, nemzetközi mezőnyben negyedik.

Végre 1976-ban egy vadonatúj Königet kaptam, saját magam készítettem fel. Ekkor éreztem először, hogy itt a lehetőség, hiszen Danisch-hajón visított a motor. Jól is indult a dolog. Az NDK-ban a szocialista kupa versenyen a 2. lettem. Milyen jó a motor, mondtam magamban, és önbizalomtól duzzadva elindultam az EB-n Franciaországban. Ott azonban szét-esett a motor. Mint kisült, porózus volt az öntvény, beengedte a vizet, és elolvadt a dugattyú. Személyes kapcsolataimat felhasználva, a Königgel kicseréltem a hibás motort.

Az újat az Attersee-i versenyre hozták le. Ezzel a pompás darabbal Zimmermann, Mischke és Bisterfeld... szóval a legjobbak előtt futottam a leggyorsabb futamtaggal, mikor leszakadt a hangtompítóm. Diszkvalifikáltak. A második részben a tribem (a víz alatti rész) tört össze. A következő versenyen Drezdában a motor esett szét.

A gyár ismét kicserélte, ez a mostani motorom. Ezzel Jugoszláviában, konkrétan Zemunban 3. lettem. Szegeden két futamot nyertem az EB-n, de korarájttal kizártak, pedig 3. lettem volna.

Az NDK-ban, Cottbusban találkoztam ismét a nemzetközi mezőny — a második helyet szereztem meg. És végül, de nem utolsósorban a bajai 3. és pesti 1. helyemmel bajnokságot nyertem.

— Ki a lóerőfelelős?

— Saját magam tuningolom a motort, barátommal Hannel Attilával. A gépmunkát apám végzi.

— Mondjon néhány érdekességet a hajóról.

— A 350-es motor 78—80 lóerős, és ezt 10 500-as fordulaton adja le. A magas fordulatszám miatt csak a minőségi csigák bírják a strapát. Az egész egység, nélkülem, 100 kg. A végsebessége 130—140 km/ó lehet.

— Újabban sokat hallunk a Veedol-olajról. Miben jobb ez, mint a jó öreg Castrol R?

— A ricinusos Castrol hosszabb állás után, mondjuk két verseny között, ragacsossá teszi a fémfelületeket: csapágyhibát, gyűrűberagadást okozott. A szintetikus Veedol ezektől a tulajdonságoktól mentes.

— Hányszor bukott?

— Egyszer. Tavaly, Baján. Nem volt látványos.

— Kit tart a sikló kategóriák legjobbjának?

— Utcáhozszal az NDK-s Danisch. Ahol elindul, ott nyer. És úgy, ahogy akar. Jobb, mint az Európa-bajnok Zimmermann, csak Danisch nem jut el minden nagy versenyre.

— A versenyzés eszi az időt. Hogy nézik munkahelyén, a MOM-ban a sok kimaradást?

— Minden létező támogatást megkapok.

— Mi a véleménye a Magyar Motorcsónák Szövetségről?

— Az elmúlt három év a sport jávára vált. Mind műszaki, mind versenyzői állományban közel vagyunk hozzá, hogy a legjobbak közt emlegessenek Európában.

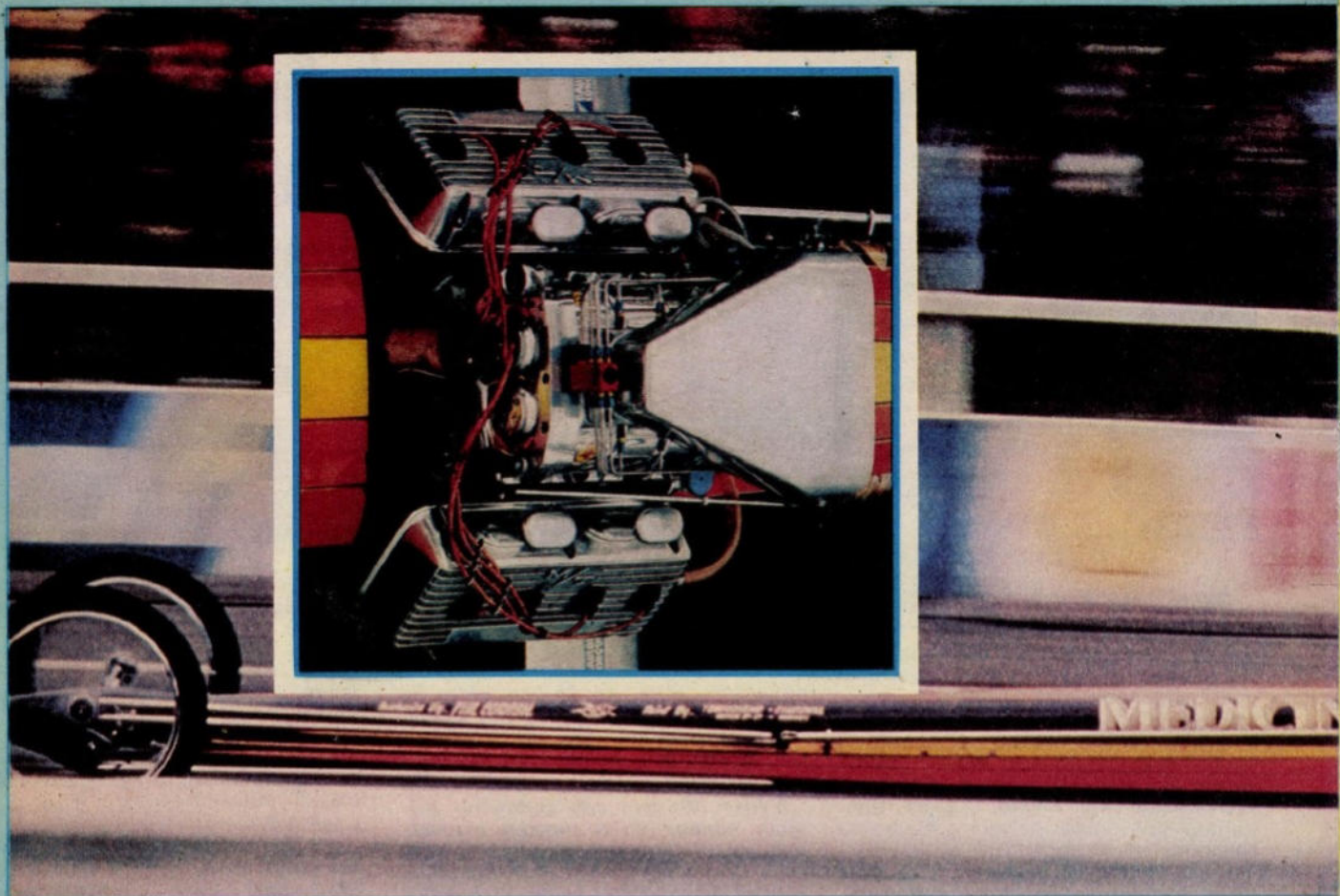
— Mégis, a szocialista országok között nálunk van a legkevesebb verseny.

— Való igaz. De a műszaki ellátottságunk nem enged többet. Kevés az alkatrész, és ha itthon széthajtjuk a motort, a nemzetközi erőpróbákig el sem jutunk.

— Milyen tervei vannak?

— Az EB első öt helyezettje között szeretnék lenni.

— espé —



2000 LŐ KOCS

Londontól 2 autó-óránira van Santa Pod, amelynek egykori repülőtérén ütötték fel tanyájukat az USA-ból importált dragster (ejtsd: dregsztör) versenyés hívei. Ide kapott meghívást egy 2000 lóerős dragster kipróbálására a Hobby című műszaki magazin munkatársa. Az embernek és a gépnek e nem mindennapi találkozását írta meg Dirk Maxeiner.

– Bevallom, féltem. Tenyerem nedves lett, amikor láttam az egyik, atomjaira széthullott kocsit, amelynek pilótája már a fékernyőt is kilötte, de a dragster már nekicsapódott a széles pályát szegélyező oszlopnak, majd végül is széthullva megállt. A versenyzőt védte az acélsőkosár, amelyben ült.

Amikor a főrendezővel lementem a pályára, észrevettem azokat a centiméternyi mély árkokat, amelyek 10–20 méterenként ismétlődnek és a határoló bokorsorig tartanak, ahol az acélszalag védősávok úgy festenek, mintha a

pék akart volna belőlük peracet hajtogatni. (Vajon az intenzív osztályra kerültek azok, akik ezeket a kovácsművészeti alkotásokat remekelték?)

Végre megérkezik az én fogatom, amelynek büszke neve „Medicine Man” (gyógyító, varázsló). Hossza 7 méter, súlya 800 kg, teljesítménye 2000 LE, ára mintegy 100 000 DM – így mutatja be kedvencét Michel Naylor, a szörny tulajdonosa.

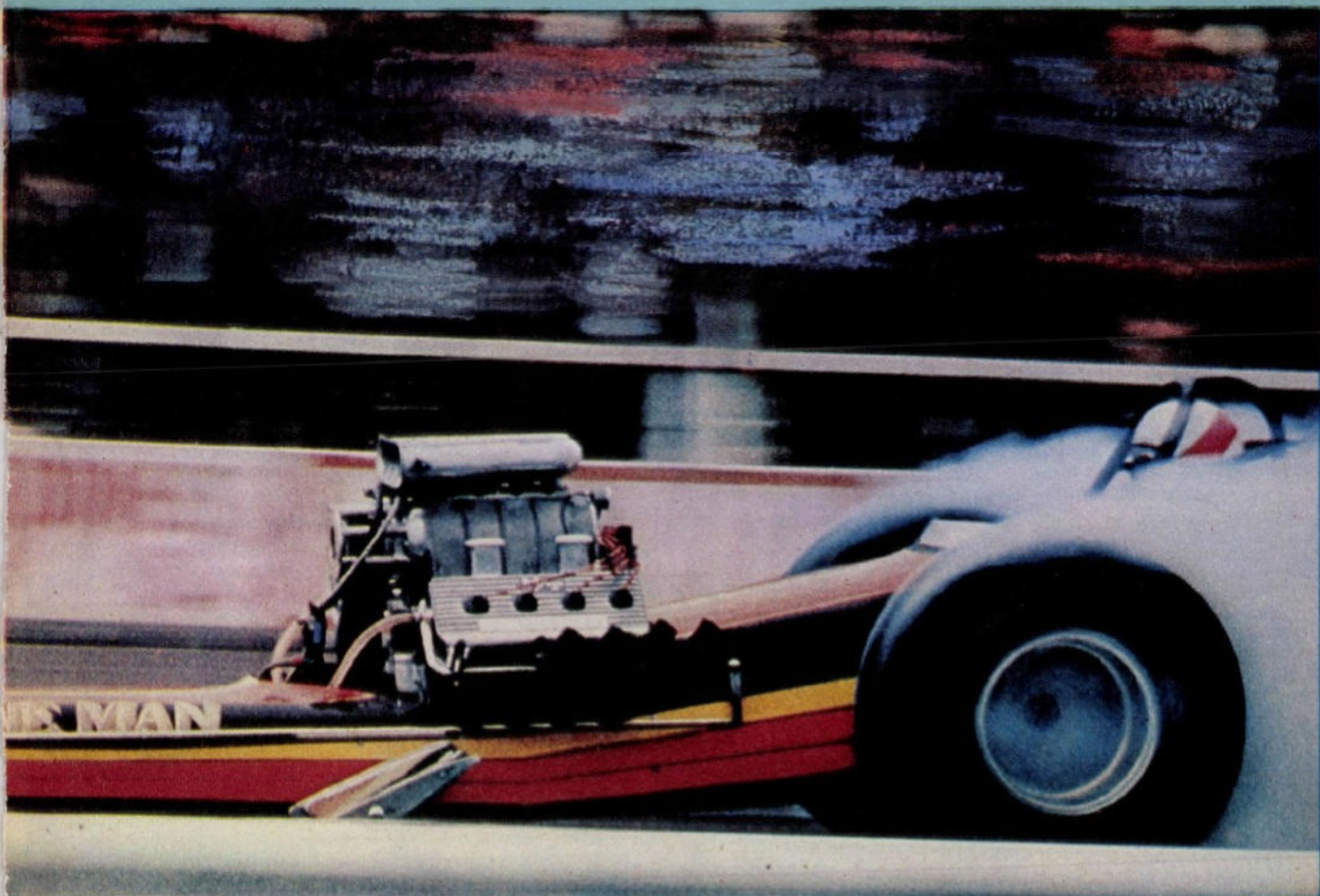
Mint a legtöbb dragsternek, ennek is egy 1957-es, V8-as Chrysler a motorja, és azért esett erre a márkára a választás, mert ezt lehet legegyszerűbben 9 literesre felfűrni. Amíg előkészítik a rajthoz a „Medicine Man”-t, addig Naylor tanácsaival erősít, ily módon: „Most nem szabad idegesnek lenned. Tanuld be minden utasításomat. Akkor talán nem történik semmi baj.” – Igen, így mondta: talán.

Beülök a „kosárba”, Naylor magyaráz: jobbról lent a gáz, balra lent a

kuplung, a kormányocska mellett a gyújtáskapcsoló, alatta két gomb, ezekkel kapcsolod a sebváltó automatáját, a lábszáraid közötti kar az előre- és hátramenetet váltja, jobboldalt a kézifék, csak a hátsókerékre hat, balról a vázon az igazi fék, ez lövi ki a fékernyőt, ez előtt az a kis karocska a benzint irányítja.

És már tanulom is: 30-nál lassan engedem ki a kuplungot, várni, várni, amíg fehér füstöt okád a dob...

Aztán kibújok a kosárból és Micky, azaz Naylor teherautójánál magamra öltöm a Mickytól kölcsönkapott azbeszt-munkaruhát, de alája jön még a tűzálló alsóruha, majd az azbesztcsizma. A hőség egyre elviselhetetlenebb, hát még amikor fejemre húzom a tűzálló „hősapkát” és erre a gázmaszkot, amelyre a bukósisak következik. A speciálisan színezett szemüveg és a tűzálló kesztyű zárja öltözésem sorát. (Ekkor már verejtékben fürdök, amit tetéz a



SISA VOLTAM

fullasztó gázmaszk.) Micky mondja: a lángtengerben is kibírod így egy percig. (Valamire jó ez a páncélzat, térdeim rogyadozását jól álcázzák.) Hang nem jut a fülemig, kézjelzéssel irányítanak. Szinte feltesznek az ülésbe, gyors kezek csatolják a hatpontos biztonsági övet, olyan szorosan, hogy már a levegőből is alig jut a tudómgig. Fejemet, vállamat beprénelik a kosárba. Már csak a kezem, lábam mozog. A pokoli zaj egyre elviselhetlenebb. A pánik határán vagyok, örült a kényszerzubbonyban.

Rándulást érzek, a Medicine Man megmozdul, a teherautó tolja börtönömet, és úgy 30 körül óvatosan adom a kuplungot, valóban, amint Micky mondta, a dobból megjelenik a fehér fátvöl, ez jelzi, hogy a nitromethanol tüzelőanyag bejutott az égőtérbe, most kapcsolom a gyújtást és óvatosan gázt adok, persze csak úgy simogatam a gázpedált. A kuplungot kinyomva itt a csoda. A motor feléled, a monst

kezesbáránnyként viselkedik. És amint megnyugszom én, úgy kezdenek a környezetemben izgulni. A kompresszorok ugotása a dobhártyák repedésével fenyeget. Minden gázadásnál néhány fokkal megemelkedik a kocsi eleje. A kompresszoron jégréteg képződik, nem csoda, percenként néhány ezer liter levegő préselődik át a testén. Behúszom a kéziféket, kapcsolom az előremenetet és benyomom a 2. sebességi fokozatot, ez éppen jó lesz a hátsó gumik „fel-fűtéséhez”.

A kiszolgáló személyzet sok vizet locsol a félig üres gumihengerek alá, én pedig lassan adom a kuplungot, majd „eldobom”, de nem történik semmi. Vajon kapcsolt-e sebességi fokozatot az automata váltó? Az így feltöltődött kerékek méteres fehér gomolyagot szórnak hátra. A váltó még jó, mert érzem, hogy a „Medicine Man” gumijai, „harapnak”! Mit érzett az Olvasó, amikor szá-

zas tempóból hirtelen fékezett? Nos, ezt éreztem én, de ellenkezőleg.

Ami ezután következik, azt tudat alatt csinálja az ember, legalábbis az én esetemben. Gázt vissza, kuplung, kézifék és már előttem áll Micky, irányít vissza a rajthelyre. Most már nemcsak a gumik, de a hűtő nélküli motor hőfoka is ideális.

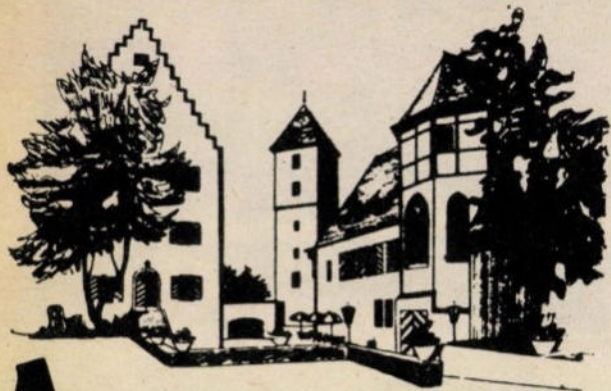
Szörnyű, állapítom meg, nem is látom a pályát és a fenekem alól 2000 vad csikó akar kitérni. A kompresszor háza elveszi előlem a kilátást. Igen, az indító jelző rudakat látom, de úgy mondják, más dragsteres is csak ezt látja.

Azok a cellák az agyamban, amelyek eddig a cselekvésemet irányították, mintha kikapcsoltak volna. Csak arra emlékszem, hogy adtam a kuplungot... a többiek azt mondták, hogy kezdő létemre jó gyors voltam.

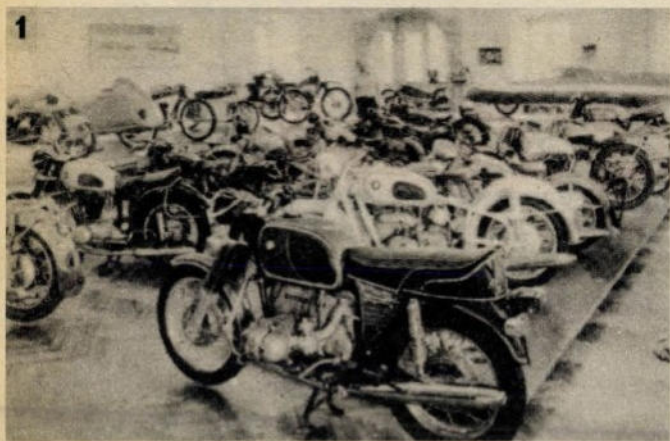
Két nap kellett, amíg megemésztettem ezt kísértetjárás.

-R-

KÉT- KEREKŰEK



A LOVAG- VÁRBAN

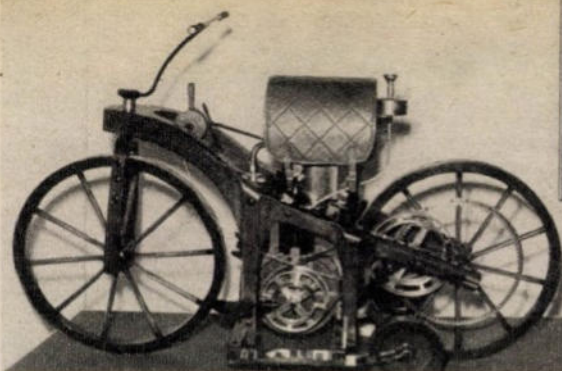


Nem hiszem, hogy akad motoros, aki nem áldoz szívesen szabad idejéből néhány órát (akár egész napot is) a műszaki múzeumok látogatására. Ha pedig éppen motorkerékpár-múzeumról van szó, akkor az még a randevúnál is fontosabb.

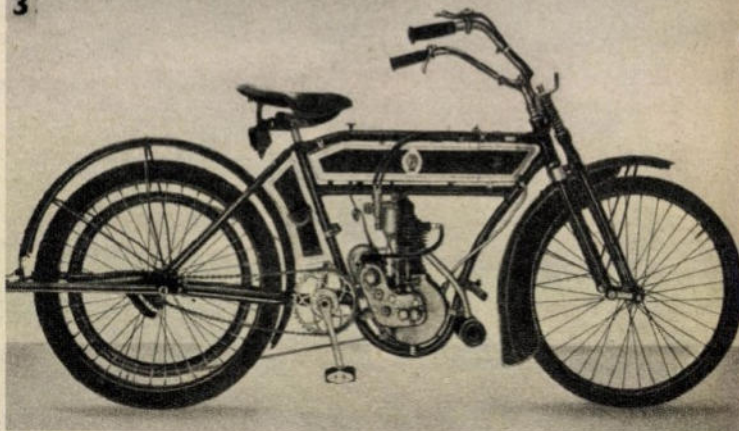
E sorok írójának alkalmá volt egy szűkre szabott napot eltöltenie a neckarsulmi *Deutsches Zweirad-Museum* emeletein. Olyannyira felejthetetlen volt ez a látogatás, hogy a szóban forgó múzeum igazgatójának, Herr Bauernek jóvoltából egy kis bemutatót tudunk tartani az AM olvasóinak (akiknek nem egészen ismeretlen az anyag, mert lapunk — már évek óta — ha nem is rendszeresen, a „Mi kis múzeumunk” sorozatában sok régi, már-már elfelejtett gyártmányt ismertettet meg.)

A XIII. századból megmaradt, egykori lovagvár adott otthont az 1956-ban megnyílt kétkerekű-múzeumnak, amelyben az 1817-ben készült első, kormányozható, gyors futógépnak nevezett „jármű” élethű modelljétől a mai napig gyártott motorkerékpárig majdnem minden megtalálható.

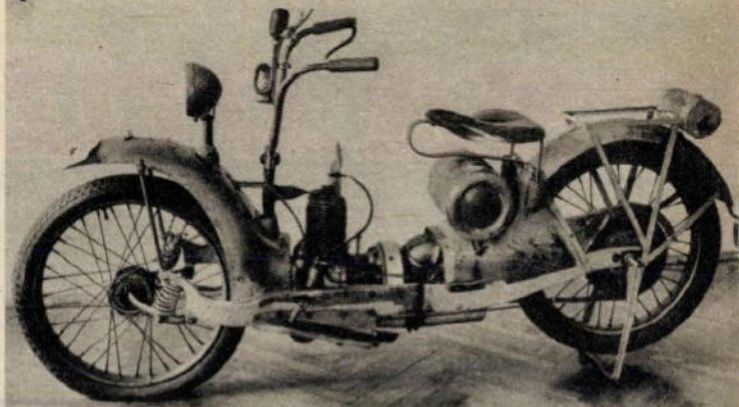
2



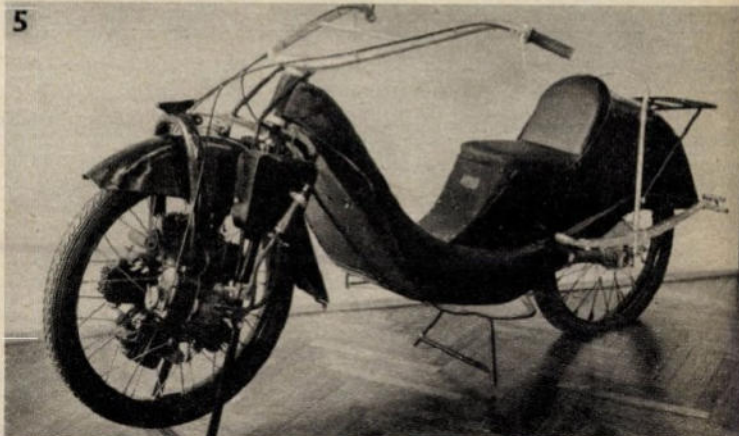
3



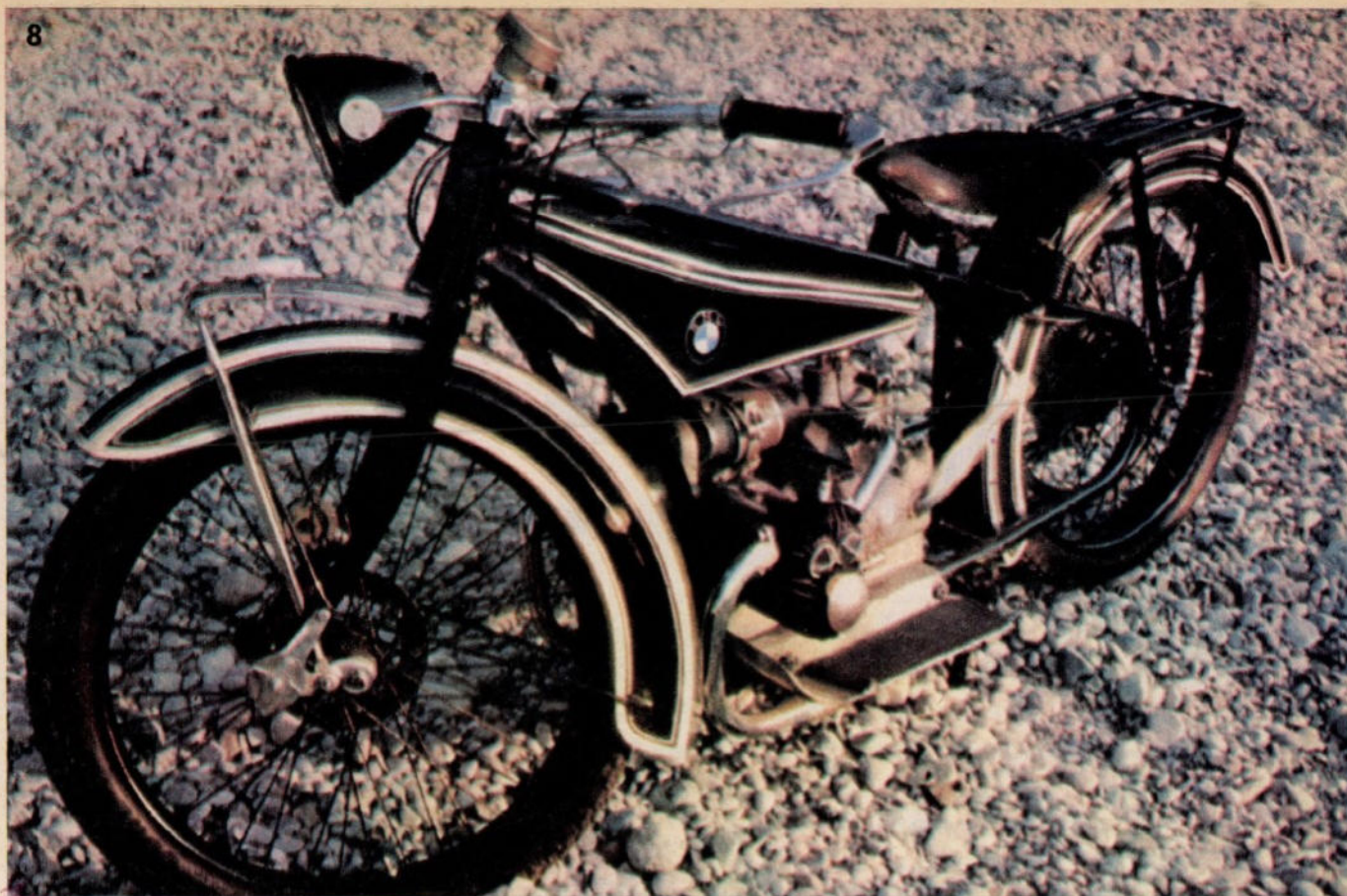
4



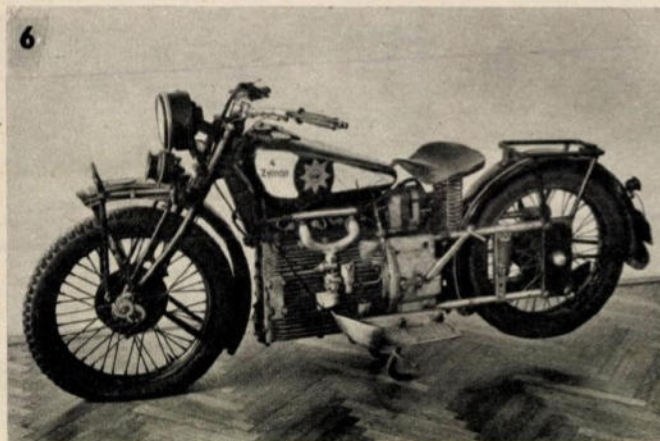
5



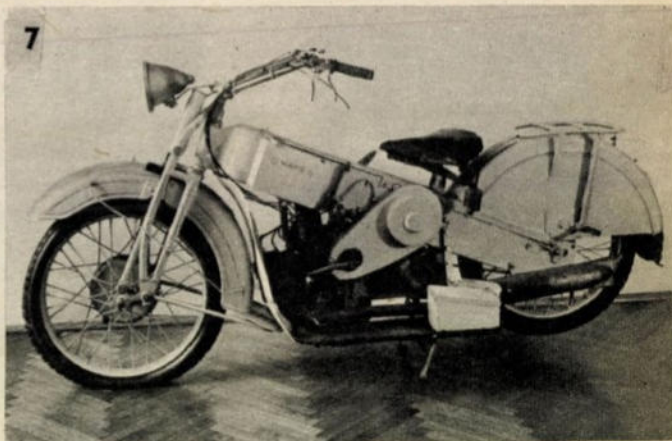
8



6



7



Jöjjenek, sétáljunk végig a termeken.

1. Részlet az egyik „lovagteremből”
2. A motorkerékpár őse 1885-ből, „gyártotta” Daimler, akinek Maybach volt a segítője
3. Ez volt az első NSU „Ponny”, amelyet 1912-ben készítettek; a 188 kcm-es motor 1,5 lóerős volt
4. Az USA-ban készült, 1924-ben ez a Ner—A—Car
5. A világ egyetlen öthengeres, csillagmotorral az elsőkerékben meghajtott motorkerékpárja a Megola (1923)
6. Messze megelőzte korát a 4 hengeres Windhof 1929-ben
7. A Douglas és a BMW elődje, a boxermotoros Mars
8. A kép a legelső BMW motorkerékpárt mutatja
9. Nevezetes spéci motorkerékpár ez az NSU, amellyel 3 világrekordot állítottak fel: 50 kcm/196 km, 100 kcm/222 km és 125 kcm 242 km/óra. Az NSU motorokat Wankel-kompresszor töltötte. Ez volt a Wankel első nyilvános szereplése 1956-ban, a Sós-tó medrén. Megtollással indítják rekordfutamára a „Baumm-karosszériás” szivart

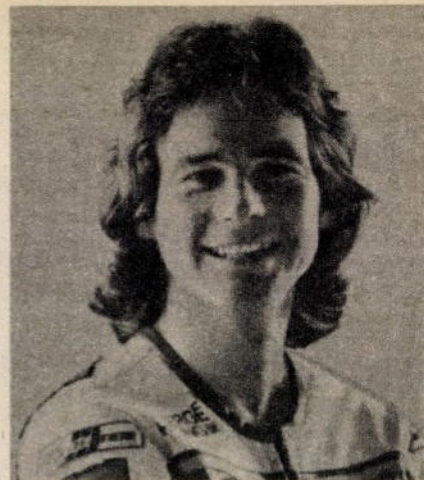
(rózsa)



9

A TIZ LEGJOBB?

A nemzetközi gyorsasági motorkerékpáros sport talán még sosem volt olyan gazdag tehetségekben, mint napjainkban. Ha csak az egyes kategóriák kalapba dobott neveibe markolnánk bele, hej de sok nagy versenyző névcédulája hullana le a papírkupacból! Nem is ezt a módszert választottuk. Csupán kivettünk tizet a legjobbak közül, és elmúlt évi szereplésük alapján mutatjuk be őket.



BARRY SHEENE

Aligha vitatható, hogy ma a legnépszerűbb és legjobb versenyző. Tavaly, tavalyelőtt elsőprő sikerrel nyert VB-címet az 500 km-es kategóriában. Főszereplésével legendát szőtt a pikáns, négyzetes henger elrendezésű Suzuki RG 500-as köré, amely egyébként végső sebességben alulmarad a Yamahával szemben. A tavaly rászabadított amerikai Steve Baker támadásait rendre visszaverte. Motorozási fölényét ismerve, nehéz dolga lesz annak, aki 1978-ban trónfosztásra készül.



STEVE BAKER

A világ első hivatalos 750-es világbajnoka, úgy, hogy a VB nyitó futamát is ő nyerte Daytonában. Huszonöt éves, versenyzői pályafutását 1968-tól számolja. Az Európába átjött amerikaiától többet vártak, mint amit teljesített. Ugyan az új 750-es VB világbajnoka lett, de az 500-as kategóriában „csak” Sheene mögött végzett. Sokat bukott, nem felelt meg a Yamaha várakozásának — menesztették. Az idén privátként Suzukival áll rajthoz. A 750-esben továbbra is yamaházik.



PAT HENNEN

Az amerikai versenyző két éve turnézik Európában, de mint a többi, át-dobott amerikai muskétásnak, neki sem sikerült címet szereznie a hagyományos kategóriákban. Hennen 1976-ban még Sheene mögött a második volt az 500-as kategóriában, tavaly visszacsúszott a harmadik helyre.



KENNY ROBERTS

A világ legjobb versenyzőjének tartják, de ez csak akkor válhat realitássá, ha átjön Európába. Ideje nagy részét az amerikai bajnokságra áldozta. Minthogy a Yamahának nem sikerült a speciális amerikai salakversenyekre nyerőképes motort adni, Roberts átkel az óceánon, hogy a Yamaha gyári versenyzőjeként a gyorsasági versenyág babérjaira pályázzon. Úgy beszélnek róla, mint nagykategóriás reménységről, ő mégis azt mondja, hogy a 250-est szíveli leginkább.



TAKAZUMI KATAYAMA

Most, hogy megnyerte a 350-as VB-címet, iratkozott fel a legjobbak közé. A dél-koreai születésű, kamikázé stílusú versenyző japánnak vallja magát. Minden „hangszeren” játszott már, kezdve a kis kéthengeres Yamahától a gyári háromhengeres 350-esen keresztül a 750TZ Yamaháig. Az új 350-es sok szempontból rosszabb volt, mint a kéthengeres, de Katayama műszaki szakértelme segítségével a Yamaha-gyár elhódította a világelső címet a Harley—Davidsontól.



MARIO LEGA

A sérült Paulo Pileri Morbidellijét bízta rá a gyár a versenyzése idején fizetés nélküli szabadságon levő telefonszerelőre, Mario Legára. A rossz anyagi körülmények közt tengődő versenyző sikerre vitte a 250-es Morbidellit, VB-címet nyert. Az olaszok temperamentumát meghazudtoló higgadtsággal rója a köröket. Egyike a legnépszerűbb versenyzőknek.



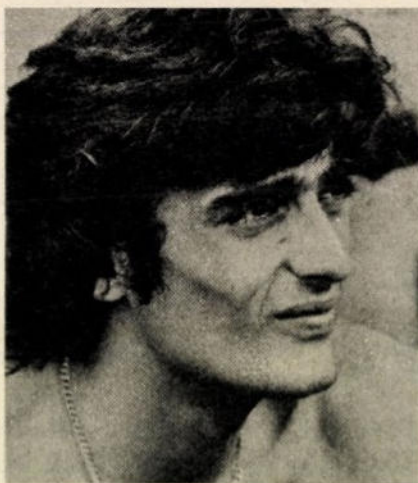
JOHNNY CECOTTO

Az ember, aki tűzbe hozta a világot 1975-ben. Először jelent meg a világbajnoki színen, és első kísérletre nyerte a 350-es világbajnoki címet. És mindez úgy kezdődött, hogy élete első GP-versenyén Franciaországban, ket-tős kategóriagyőzelmet szerzett — a 250—350 kcm-es futamokon. Az 1976-os daytonai versenyt pedig egy körrel (!) nyerte meg. Újabb az autóversenyzéssel kacérkodik. Tavalyi szereplését az Osztrák Nagydíjon elszenvedett sérülése akadályozta.



MARCO LUCHINELLI

Beceneve, a Lucky (szerencsés) nem vált jóslattá. Év közben csapatot változtatott, és ez szereplésében hátráltatta. A 750-esek holland futamán Steve Baker felett emlékezetes győzelmet aratott. A 22 éves bulldózer-szofőrt Ago utódjaként tartják számon.



FRANCO UNCINI

A fiatal olasz Harley-s újonc. Pályafutása szerencsére nem torpant meg, miután az első monzai teszt futamán ripityára törte a gyár büszkeségét. Ám Uncini úgy felpaprikázta magát, hogy prímme lépett elő, csapattársa, a kétszeres világbajnok Walter Villa rovására. A Csehszlovák GP-n csapata utasításait megszegve, a 250-esek versenyében Villát lepipálta. Nagy jövő áll előtte, ha nem sérül meg gyakori bukásai során. A Harley megbüntette — most a Yamahát erősíti.



TOM HERRON

Az ír versenyző egyformán otthonosan száguld a hagyományos és a kiépített versenypályákon. Képességeit hűen tükrözik eredményei. A 350-es bajnokságban második, a negyedlite-resek között ötödik lett. Ilyen közel kerülvén a CÍMHEZ, az idén esélyei csak nőnek.

S. P.

KÖNNYŰ A CSOMAGOLÁS LÁDAPÁNTOLÓGÉPPEL!

Forgalomba hozza:

VASÉRT

Kapható 10, 13, 16 mm-es szalaghoz (univerzál)
7050,- Ft fogyasztói áron
a Vasért Vállalat boltjaiban:
Budapest, VII., Majakovszkij u. 53.
Budapest, VIII., Ullői út 32.

Családi ház, hétvégi ház építésénél, lakásfelújításnál, feltöltött talajon, vagy vasbeton födémen salakanyag helyett padlóburkolatok hőszigetelésére használja az új

VAPIG

építőipari hőszigetelő elemet!

FELHASZNÁLHATÓ:

parketta- és szőnyegpadló,
gumilemez padló,
beton- és aszfaltpadló,
mozaik- és kőpadló alá.

A hőszigetelő elemek 6, 8, 10, 12 cm vastagságú,
01080 – 0,095 Kcal/mh C

Ára: mérettől függően 195–325 Ft/m².

Gyártja a Gemenci Állami Erdő- és Vadgazdaság
Vapig Üzeme

FORGALMAZZAK:

a MÉH Vállalatok

MEGRENDELHETŐ:

Dél-Dunántúli „MÉH” Nyersanyaghasznosító V.
Kereskedelmi Osztálya

7624, Pécs, Doktor Sándor u. 14.

Telefon: 14-909, Telex: 12-203

Telepek címét és telefonszámát tartalmazó tájékoztató kiadványt kérésére küld a „MÉH” Tröszt Propaganda Iroda

1061 Budapest VI., Jókai tér 6. Telefon: 117-038.

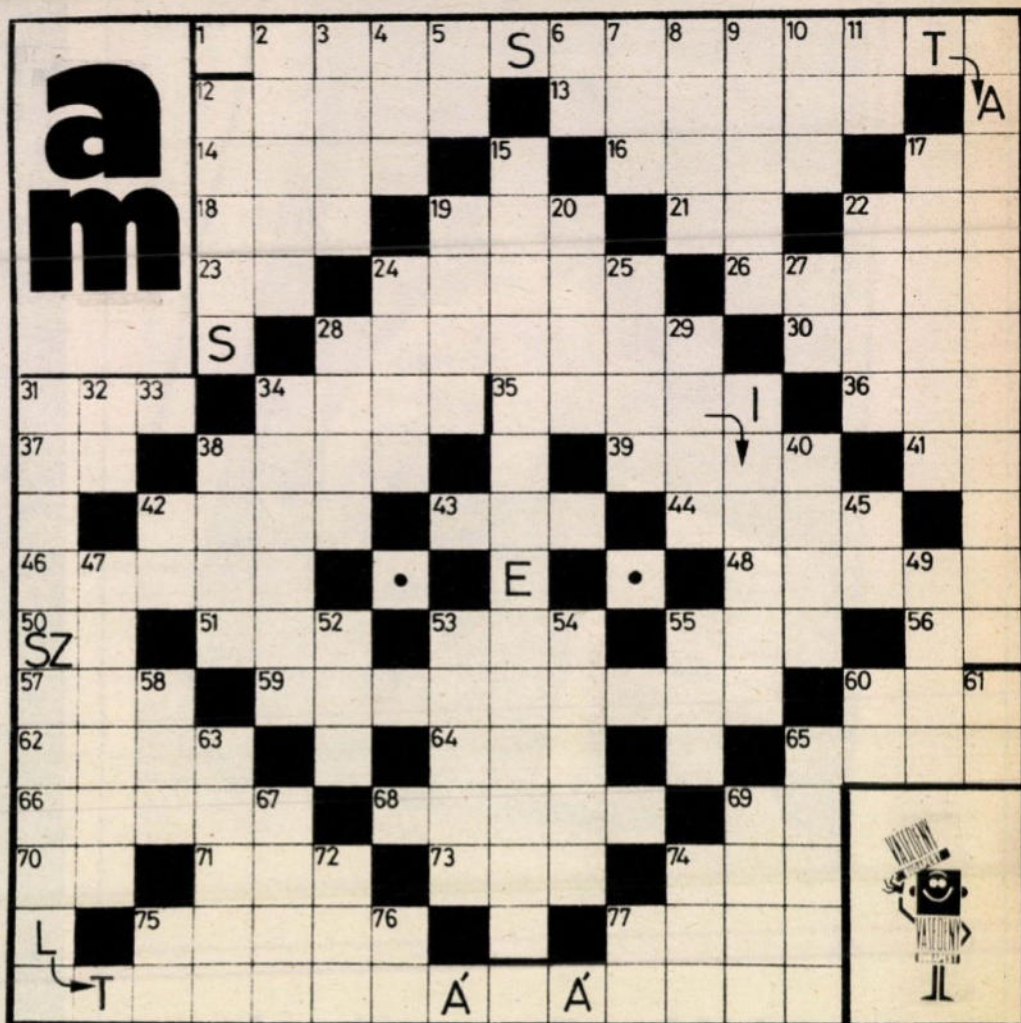
MÉH

A VAS-ÉS EDÉNYBOLT VÁLLALAT ÉS AZ AUTÓ-MOTOR SZERKESZTŐSÉG KÖZÖS REJTVÉNYPÁLYÁZATA

Rejtvényünk vízszintes 1. függőleges 31. és 15. számú sorában fejthető meg annak a mondatnak az első része amelynek befejezése így hangzik:... a VASEDÉNY vevőszolgálat: VII., Rákóczi út 24.

VÍZSZINTES: 12. Előfordult. 13. Szignáló. 14. ...Jacobsson: svéd színész. 16. Mutatószó. 17. Sipos Lajos. 18. Kellemes ital. 19. Férfi-név. 21. Állóvíz. 22. Női név. 23. Kutyaház. 24. Színész (János). 26. égéstermék. 28. Veleneci vízijármű. 30. Japán nagyváros. 31. Nyomósító szócska. 34. Bátorkodott. 35. **Az Ön számára is megkönynyíti lapunk beszerzését.** 36. Lon ...: bukott kambodzsai diktátor. 37. Arany — franciául. 38. Felgyújtotta Rómát. 39. Női becenév. 41. Ripszilon. 42. Ön. 43. Folyó a Szovjetunióban. 44. Rakd! 46. Cremonai hegedűkészítő család volt. 48. Elavult mosóedény. 50. Szabó Andor. 51. Dúsan adagol. 53. Kazal közepe! 55. Befejezés. 56. Kettősbetű fordítottja. 57. ...ista: istentagadó. 59. A rendeleteken alapuló. 60. Női név. 61. Csípőig érő, egyenesen szabott női kabát. 64. A. S. A. 65. Autómárka. 66. Hozzácsapódó. 68. Folyó a Szovjetunióban — névelővel. 69. Bánat. 70. Mutatószó fordítottja. 71. Meggyőződés. 73. Menyaszoszony. 74. Gyakorító képző. 75. Ráhullajt. 77. Énekesmá-dár.

FÜGGŐLEGES: 2. Szarvval dőf. 3. Egyik megyénk. 4. Görög politikai párt. 5. Lukács Tibor. 6. Névelő a fordítottja. 7. Aláfordult! 8. Csu-kott. 9. Mérkőzésvezetők. 10. Időmérő. 11. Állat. 12. **Ilyen szakszervezetek működnek a Nagymező utca 21. és 25., valamint a Rosenberg házaspár utca 10. szám alatt.** 17. Képzőművészeti alkotás. 19. A mélyben. 20. Fogápoló szer. 22. Ceruza — régiesen. 24.



Száraz kemény növényi szár. 25. Lehagy. 27. Indíték. 28. Város az NDK-ban. 29. Autó-fenntartóipari Tröszt. 32. Strázsa. 33. Tonna. 34. Ismét. 38. Nyugati katonai tömb. 40. Ilyen betegség is van. 42. Éjjélig. 45. Dán gépkocsik nemzetközi betűjelzése. 47. Spanyol regényíró (Ana Maria). 49. Győz. 52. Község a budai járásban. 53. Belgrádi hegy. 54. Zola-mű — névelővel. 55. Bántalmaz. 58. ... Ázsia. 60. Házállat. 61. Nyújt. 63. Esménykép. 65. Atléták. 67. Átkarol. 69. Szerrep a János vitézből. 72. Összekevert vaj! 74. ...Blas: Lesage regénye. 75. Tetejére. 76. Televízió. 77. Azonos betűk.

Pásztor Pál

Beküldendő a vízszintes 1., függőleges 31. és 15., továbbá vízszintes 35. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapra az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1428 Budapest, Pf. 100. Telefon: 342-192.

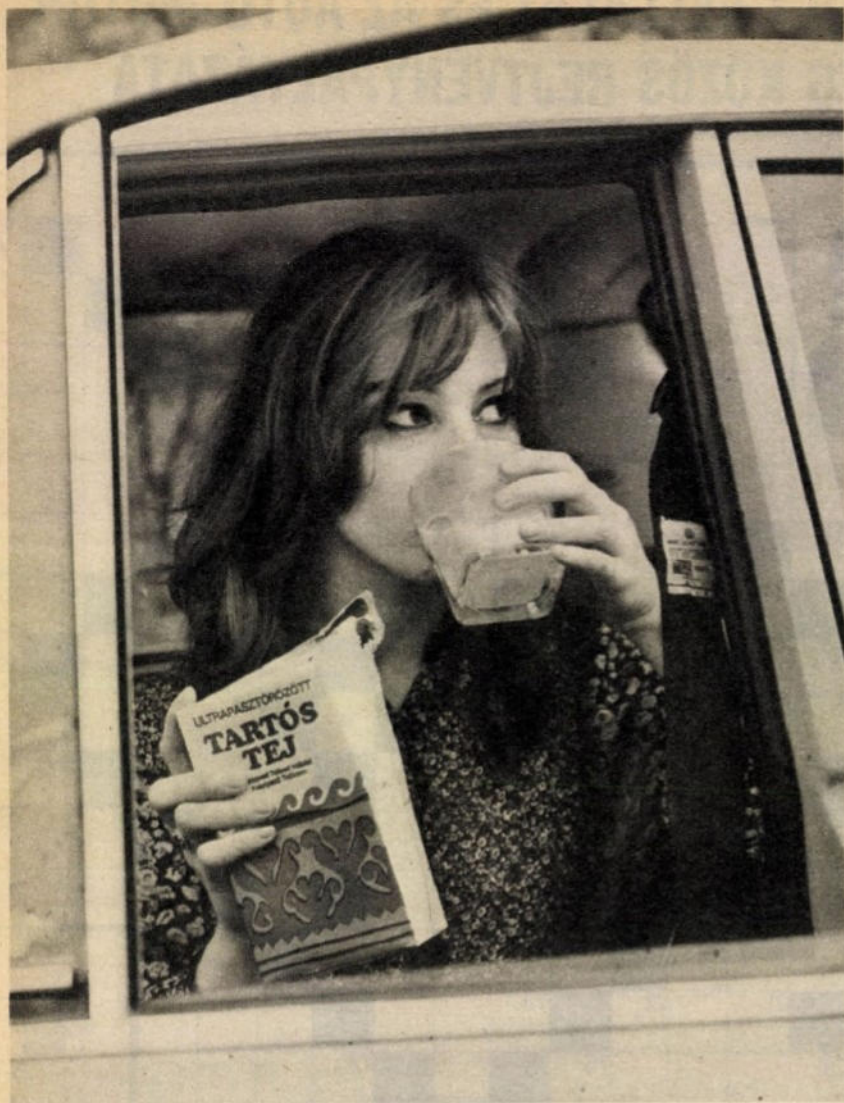
A levelezőlapra kérjük felragasztani a lap sarkában található rejtvényszelvényt is.

Beküldési határidő: július 15.

A helyes megfejtést beküldők között sorsolásra kerül:

- 3 db 1500 forintos vásárlási utalvány,
- 6 db 500 forintos vásárlási utalvány,
- 10 db 200 forintos vásárlási utalvány,
- 15 db 100 forintos könyvvásárlási utalvány,
- 20 db 50 forintos könyvvásárlási utalvány.





Gépjárművezetőknek ajánljuk!

A tejipar új terméke a „Tartós tej”. Ultrapasztörözött és aseptikusan csomagolt. Ize édeskés, kellemes.

A tartós tej idegen anyagoktól mentes. Szénhidrátot, fehérjét, ásványi sókat tartalmaz.

Az 1 l, 3⁰/₀-os zsírtartalmú „Tartós tej” ára 9,- Ft.

Kedvező tulajdonságai miatt a „Tartós tej” előnyös, mert otthon, hétvégére, kiránduláshoz és mindenkor a család rendelkezésére áll.

A „Tartós tej” eredeti csomagolásban, hűtés nélkül a szavatossági jelzés időszakán belül 42 napig fogyasztható.



Autóút

GÉPKOCSI-
NYEREMÉNY-
BETÉTKÖNYV



*Út az
autóhoz*

VIGYÁZZ,

HA JÖN A BAJNOK!

Ralli-beszámolóinkban érthető okok miatt a versenyzők és a rendezők a főszereplők. A versenyek igazi fanatikusai, a hőségben-fagyban, porban-sárban kitartó pálya menti színes tömeg többnyire csak egy-egy elcsent idézet, vagy felháborodott hangú felkiáltás erejéig bukkan fel a tudósítások sorai között. És ha már a néző – nagy általánosságban – nem is léphet elő az események főszereplőjévé, sokkal megtisztelőbb szerepet kap. Öрте készül lapunk, információinkkal olvasóinkat szolgáljuk. Így a most következő ralli kódexszel is, tapasztalatainkkal szeretnénk segíteni a nézőket, a versenyzőket és a rendezőket.

MIT TEGYUNK?

Minden módon adjon utat a „ralliforgalomnak” a gyorsasági szakaszokhoz vezető, keskeny utakon.

Engedelmeskedjen a rendezőknek, rendezőknek, még akkor is, ha parkhelyre vadászik, vagy gyalogol. Tartsa „rövid pórázon” a gyerekeket.

Lehetőleg kerülje ki a gyorsasági szakaszok rajt-cél helyeit. Ezek legalább olyan veszélyesek, mint egy nagyforgalmú repülőtér kifutópályái.

Hagyja el a pályát, ahogy meglátja, vagy meghallja a közelgő autót.

Mindig a kanyarok belső ívébe álljon, jó messze a pályától. Ha magas partja van az útnak, akkor annak tetejére. Ha a gyorsasági szakasz mentén tovább kell mennie, állandóan figyelje a pályát, nem közeleg-e autó.

MIT NE TEGYEN?

A parkolás hevében ne álljon meg keskeny úton.

A gyorsasági szakaszokra ne vigyen be kisgyermeket. Kutyát se.

Az erdőben vigyázzon a cigarettával. Szemetet ne szórjon szét.

Ne álljon meg a kanyarok

külső ívében, árokban, jelzőtáblák előtt, menekülőutak torkolatában. Ne álljon a kerékvető kövekre, vagy eléjük.

Ne világítson vagy vakuzzon az elhaladó autóra éjjel.

Ne zavarja beszélgetéssel a rendezőket a rajtnál és a célnál. Az ő figyelmükön áll, vagy bukik a rendezvény sikere.

Ne parkoljon túlságosan közel a szervizautókhoz – ezzel zavarhatja a legénységek munkáját.

sétálni a látóvonalig. A cél sem kínál látóvonalat, emellett a legveszélyesebb pont. Magaslatot keressen, ahonnan messze belátja a szakaszt. A hosszú egyenesek utáni kanyarok kínálják az igazi látványosságot.

ESÉLYLATOLGATÁS

A rajtlistán nem ülni kell, hanem nézze azt. Pipálja ki az érkező autókat. A percenkénti rajtoltatással – hozzá-

pályára lóg, vagy azon áll, küldjön egy megbízható külső felnököt 70 méter távolságba vissza, aki integritással lassítja a következő autót. Ez az ember ne a pályán álljon, és ne állítsa meg az autót, csak lassítsa. Ha bármilyen jelét látja tűznek, és erről meggyőződött, kapcsolja ki a külső elektromos kapcsolót. Minden ralli-kocsin van ilyen, feltűnő felirat vagy jel hívja fel rá a figyelmet. Ha az autó a tetejére fordult, emelje meg a



JÓ TANACSKOK

Tanulmányozza alaposan a programfüzetet, esetleg itinerert. Döntse el, mit szeretne látni, és nézze meg, mikor ér oda az első autó. Válassza ki az utat, amelyiken megközelíti a kijelölt célt. Átlagosan 40 km/órás sebességet vegyen alapul, autópályán 80-at.

Ha messze van a kiszemelt célpont, és éjszakai gyorsasági szakaszra készül, ne induljon útra zseblámpa, meleg (lehetőleg feltűnően színes) ruha nélkül. Sapkát, gumicsizmát, esernyőt, szendvicseket és forró italt vigyen magával. Hasznát veheti még tartalék benzinnek, vontatókötélnek. Ugye, van pótkereke?

A HELYSZÍN KIVALASZTÁSA

Kerülje a rajthelyeket. Rend szerint zsúfoltak, sokat kell

vetőlegesen – időt is mérhet. Jelöljön ki egy pontot látómezejében, és nézzen az órájára mikor berobban az első autó. A következőnek ugyanezt a pontot egy perc múlva kell elérnie. Az időkülönbségek utalnak a tempóra. Ha stopperórája is van, inkább két kijelölt pont között mérje az időt. Ez is durva mérés, mégis utal arra, hogy ki mit csinál. A közreműködőktől, versenyzőktől nyugodtan érdeklődhet, amikor nincsenek elfoglalva. Kérdezzen röviden!

VESZÉLYHELYZETBEN

Ha egy autó önhöz közel, lecsúszik az útról, megsérül, keressen egy rendezőt és engedelmeskedjen az utasításának. Ha nincs a közelben senki, és az autó veszélyes helyen landolt, esetleg a

versenyzőt, mielőtt kioldaná a biztonsági övet. Gyakran könnyebb az embereket a ki-tört ablakokon keresztül kiemelni, -segíteni, mint a deformálódott ajtón. Ha az autó ég, ürítse ki a körzetét, mielőtt a benzintank szétrobban. Ha a benzin szivárog, győződjön meg róla, hogy a környéken senki sem dohányzik. Ha tűz nincs, ne mozdítsuk meg a sérülteket, hacsak nem elengedhetetlenül szükséges.

Ha az autó felborult, de versenyképesnek látszik, ne fordítsa vissza, míg a versenyzők bent vannak. Ha az autót csak egyszerűen vissza kell lökni az útra, dolgozzon gyorsan és összhangban a többi nézővel. Ne tegye ki magát veszélynek, figyelje a következő autót. Ha külső segítségre – esetleg mentőkre – van szükség, küldjön egy közeli rendezőért. A segítséget mindig a rajt irányából várja.

A KIVÁNCSI OLVASÓK KÉRDÉSEIRE VÁLASZOL:



Ferjancz Attila

Az emberi kíváncsiság is azok közé a hajtómotorok közé tartozik, amelyek — úgy-ahogy — előreviszik a világ sorsát. Bevallhatjuk, hogy az itt csokorba foglalt kérdéseknek nincs sok közük a világ sorsát eldöntő kíváncsiskodáshoz, hisszük azonban, hogy olvasóink mégis érdeklődéssel olvassák a rájuk vonatkozó válaszokat.

Lapunk sportkedvelő Olvasói, felkérésünkre feltették kérdéseiket a hazai autó-, motorkerékpár- és motorcsónaksport bajnokainak (a levelek egyike-másika súrolta az indiszkrécio határát) — akik az alábbiakban felelnek.

Elsőként a legtöbb magyar bajnoksággal rendelkező FERJÁNCZ ATTILÁÉ a szó.

Gallai Zoltán (9023 Győr, Nagy I. út 3.). 1. Mi a különbség a túra- és a ralliversenyek között? 2. A vállalat, ahol a versenyző dolgozik, ad-e edzésekre és a versenyekre szabadságot? 3. A gyári felkészített kocsikat a versenyző, vagy a szakosztály veszi? 4. Az itiner rajzjeleket hol lehet megtalálni?

1. A túra a ralliversenyek általános iskolája. Csak túraversenyen elért helyezések után lehet valaki ralliversenyző. 2. Részben ad az egyesület szabadságot. 3. A gyári kocsikat a szakosztályok veszik, vagy kapják ajándékba. 4. Itiner jeleket az Autósélet korábbi számaiból, „Zsembery tanár úr” cikkeiből lehet tanulni.

Várhegyi Ferenc (2085 Pilisvörösvár, Tó u. 3.). 1. Meddig kíván még versenyezni? 2. Milyenek látja esélyeit az új kocsival a magyar bajnokságon és az EB-n? 3. Talált-e már magá-



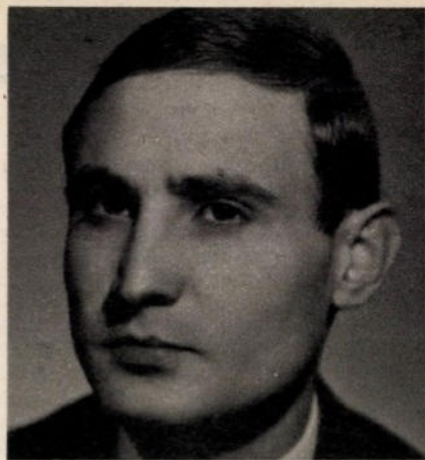
Drapál János

hoz hasonló tehetségű magyar versenyzőt? 4. Kit tart Európa legjobb ralliversenyzőjének? 5. Elégedett-e a Renault-gyártól kapott segítséggel? 6. Mi lesz a 17-es Gordinival? 7. Felzárkózat-e Magyarország a nyugati országok versenyzőjéhez? 8. Nem lehetne-e gyári kocsikat kapni a szocialista országoktól? 9. Lesz-e Magyarországon EB-futam a Taurus Rallye-n kívül?

1. Amíg nem kezdek félni. 2. Szeretnék hazai bajnokságot nyerni, EB első 10-be bekerülni. 3. Nem foglalkoztam utánpótlás-neveléssel. 4. Andruet, Therier, Waldegaard, Böhl. 5. 1978-ban igen. 6. Földes József kapta. 7. Nem. 8. Nem. 9. Nem.

Dukony Zsolt (Keszthely, 7. o. tanuló). Közzölje az eddig használt rally-kocsijainak adatait.

R8 Gordini, 125 LE, 1300 cm³, farmotor — R12 Gordini, 155 LE, 1600 cm³, orrmotor, orrkerékajtás — Alpine AM, 180 LE, 1800 cm³, farmotor — R17 Gordini, 170 LE, 1800 cm³, orrmotor, elsőkerékajtás — R5



Berentz Béla

Alpine, 125 LE, 1420 cm³, orrmotor, elsőkerékajtás, valamennyi 5 sebesség.

Kovács Ferenc (Budapest). 1. Tudja-e pótolni Zsembery Jenőt az új navigátor, dr. Tandary János? És nem volt-e kihatása a versenyeken, hogy ilyen gyorsan változtak a navigátorok? 2. Mit tart a legnagyobb eredménynek, amit ebben az évben el akar érni? 3. Kit tart a legnagyobb ellenfelének itthon és külföldön? 4. Lenne-e F1-es versenyző? 5. Hol dolgozik? Ha van felesége, hogyan veszi tudomásul, hogy versenyez? 7. Hétköznapiakon milyen kocsival jár? 8. Mit érez egy gyorsasági szakasz rajtja előtt? 9. Melyik az az autó, amellyel legszívesebben versenyezne? 10. Melyik az a pálya, amelyet a legnehezebbnek tart, a) Magyarországon, b) külföldön? 11. Van-e az autózáson kívül más szórakozása? 12. A verseny után közvetlenül mit csinál, ha hazaér? 13. Gyermekkorában mi szeretett volna lenni?

1. Korábban nagyon hiányzott Zsem-



bery Jenő, azonban ma már új szisztémákat vezettünk be, és dr. Tandary János maradéktalanul teljesíteni tudja ezeket. 2. EB első 10-be kerülni. 3. Még az utolsó versenyző is legnagyobb ellenfél lehet, ha kiesünk. 4. Nem lennék F-1 versenyző, hazánkban ez álom. 5. A Bp. 20. Volán alkalmazottja vagyok. 6. Nincs feleségem. 7. Sajátommal (Mercedes). 8. Gyorsasági rajtok előtt mindig azt érzem, hogy a lehető leggyorsabban kell menni. 9. Csak olyan autóval, amelyhez gyári támogatás is van. 10/a) Szilvásvárad, b) Elba Rallye — akármelyik gyorsasági szakasza. 11. Mindig csak az autó. 12. Versenye után készülés a következőre. 13. Nem tudom, mi szerettem volna gyermekkoromban lenni, azt hiszem, sok minden.

Kovács Csaba (6100 Kiskunfélegyháza, Mátyás k. u. 6.). 1. Naponta menni és hogyan tréningezik egy élvonalbeli „rallis”? 2. Ön mindig Renault kocsival versenyez? 3. Miért nem próbál BMW-vel, vagy más márkájú autóval szerencsét? Ez csak anyagilag nem lehetséges, vagy a Renault tökéletes rallikocsi? 4. Milyen adottságok kellenek egy autóversenyzőnek? 5. Soha nem félt még verseny közben, vagy nem érzett szorongást? 6. Elfogadná-e, ha pl. a Lancia vagy Fiat rallicsapatba bekerülne? 7. Érzett, vagy érez-e vágyat, hogy a Forma 1-ben versenyezzen? 8. Ön szerint Niki Lauda megvédi a VB-címét?

1. Csak alkalmanként, versenyek előtt. 2. Nem, Skodával, Wartburggal, Opelrel is. 3. 10 éve Renault-val versenyzek, ez kötelez. 4. Sok-sok szerencse. 5. Ha majd félek, abbahagyom. 6. Igen. 7. Nem, álom. 8. Talán igen.

Kiss Gyula, 3848 Csohány, Rákóczi út 4. — 1. Hogyan lett autóversenyző, hogyan kezdte? 2. Ha én érdeklődöm az autósport iránt, miként győződhetnék meg arról, van-e tehetségem hozzá?

1. Véletlenül lettem autóversenyző. 2. Válogató ügyességi és túraversenyen kell indulni.

Vass Attila — 1. Mióta űzi a sportágat? 2. Mi volt eddigi legnagyobb eredménye? 3. Milyen autókkal versenyzett? 4. Mi a véleménye a Renault 5-ről?

1. 16 éve. 2. EB-futamgyőzelem. 3. 10 éve Renault-val, először Wartburg, Skoda, Opel. 4. Aranyos „kisautó”.

Kéri Gyula, **Haár Róbert**, 3200 Gyöngyös. — Mennyi idejét vette el a tanulástól a vezetés?

A sport soha nem mehet a tanulás rovására, néha én is érzem az elmulasztott iskolai órákat!

Fülesy Péter, 8000 Székesfehérvár. — 1. Lehetne-e szó arról, hogy egy „próbaútra” elvigyen az új R-5 Gordini-val? 2. A címét szeretném megtudni.

1. Próbaút elvileg lehetetlen, mert csak versenyeken megyünk az autóval. 2. Bp. 20-as Volán, Kísérleti Telep, VIII., Pogány József u. 13.

Kopcsányi Krisztina, 2260 Balassagyarmat, Újkővár u. 12. — 1. Milyen sikereket ért el eddig? 2. Mire a legbüszkébb?

1. EB 5. hely. 2. Hogy autóversenyző lehetek.

Kovács Ernő, Ózd. 1. Mikor elkezdett versenyezni, miből fedezte a felmerülő költségeket? 2. Mikor kapott klubjától először autót? 3. Miből állnak az edzései, és hol szokta ezeket tartani? 4. Milyen módon sajátította el ilyen magas fokozatú autóvezetést?

1. 16 évvel ezelőtt, saját munkámból. 2. 1967-ben. 3. Csak a versenyek előtt, a kijelölt útvonalon. 4. Nem tudom.

Fekete László, 1028 Budapest, Rákóczi u. 43. 1. Mi a véleménye a Mercedes 280 E Rallye-ről? 2. Lesz-e jövője a Mercedes 280 E Rallye-nak, vagyis lesz-e magyar versenyzőnek Mercedes 280 E Rallye kocsija?

1. Csak Afrikában jó. 2. Soha nem lesz.

Liptai Lajos, 3535 Miskolc, Bródy S. út. 26. — 1. Mi a véleménye a бүкki versenypályákról? 2. A most kapott Renault Gordini a sajátja, vagy csak versenycélokra használja?

1. A бүкki pályák jók, néhol technikásak. 2. Csak versenyzésre használok.

Rác József, 5137 Jászkisér, Bem út 21/a. — 1. Mi a feltétele annak, hogy valaki ralliversenyző legyen? 2. A versenyzésnek érzi-e valamilyen hátrányát a családi életben?

1. Rátermettség, autó, sok-sok szerencse. 2. Csak a szüleim érzik hátrányát.

Dávid István, 5540 Szarvas. — 1. Milyen anyagi fedezet, vagy személyi kapcsolat tette lehetővé az új R 5 Alpine beszerzését? 2. Milyen autó, illetve gumibroncsgyárral tart fenn kapcsolatot? 3. Kevésnek tartja-e ön is a tv autó-, ill. motorverseny-közvetítései? 4. Hogyan tudja összeegyeztetni a családot, a munkahelyet és a versenyzést? 5. Nem tartja ön is kevésnek a magyar autóversenyzők számát? 6. Mennyi pénzébe kerül a versenyzés, ill. tuningolás, és mennyi anyagi segítséget kap hozzá? 7. Mit vár az új R 5-östől?

1. Volán Tröszt + Renault kedvezmény. 2. Csak a Renault gyárral, Michelin céggel. 3. Igen. 4. Nehezen (nincs feleségem). 5. Részben igen. 6. Sokat és sokba. 7. Hazai bajnokságot.

És most lássuk DRAPÁL JÁNOS válaszait.

Nyiri István (3717 Alsódobsza): 1. Hogyan kezdte sportpályafutását, nem érezte-e magában, hogy a csúcson van? 2. Elégedett-e, és miért? 3. Hány nyelven tud beszélni?

1. Nem éreztem soha, hogy a csúcson vagyok, legalábbis a számszerű eredményeket tekintve. Minden sportot lehet még jobban csinálni, ha nem is mindig ugyanazokkal az emberekkel. 2. Elégedett a tavalyi eredményeimmel azért vagyok, mert lehetőségeim szerint a legtöbbet nyújtottam. Hogy valaki a motorsportról tiszta képet kapjon, nem elég újságot olvasni. Nézőként részt venni a VB-futamokban, mindent érthetőbbé tenné... 3. Nyelvvizsgám csak magyar-

ból van, de a depókban használatos nyelveken (angol, német, olasz) versenyzőtársaimmal minden külső segítség nélkül elbeszélgetek a lefutott versenyről, vagy bármilyen műszaki problémáról.

Liptai Lajos (Kiskörös): 1. Nem próbálkozott-e még a motorsport magyarországi fellendítéséért tenni valamit? 2. Miért nem rendeznek több gyorsasági versenyt hazánkban? 3. Melyik volt legnehezebb és legszebb versenye?

1. Erzésem szerint minden jó eredménnyel a motorsportot népszerűsítettem. 2. Az új szövetség biztosan azon lesz, hogy minél több ver-



senyt rendezzen, főleg, ha az új pálya elkészül. 3. 1973. VB-futam, Salzburg.

Dózsa Simon (Budapest): Nem lehetne-e egy úgynevezett Drapálshow-t tartani, illetve rendezni?

Elméletileg elképzelhető, de azt valakinek vagy valakiknek meg kellene szervezniük.

Kopcsányi Tibor (Balassagyarmat): 1. Milyen motorok voltak már a keze alatt? 2. Mire a legbüszkébb?

1. Honda, AJS, Norton, Aermacchi, MZ, Benelli és Yamaha. 2. Talán arra, amikor gyári Benellivel versenyeztem Olaszországban.

Müller Tibor: Sikertült-e beszerezni a tervezett motorkerékpárokat? Ha

igen, mik a reális tervei az idej verseyidőszakra?

1. Egy új motor beszerzése folyamatban van, május közepén talán már rajthoz állhatok vele. Yamaha 250 kcm. 2. A lehetőségekhez képest VB-pontok gyűjtése és nemzetközi versenyeken „jó szereplés”.

Beregi Imre (Újpalota, Nádaspark 15.) — Mit csinál szabad idejében?

Szabad időmben edzőmotorossal a hegyeket járom, családi kirándulásaink gyakori célja más sportesemények megtekintése, ha rangos, bárhol legyen is az országban, aztán hatalmas kártyacsaták sógori körben, melyben úgy vándorolnak hozzám a bunkók, ahogyan a VB-pontokat sze-

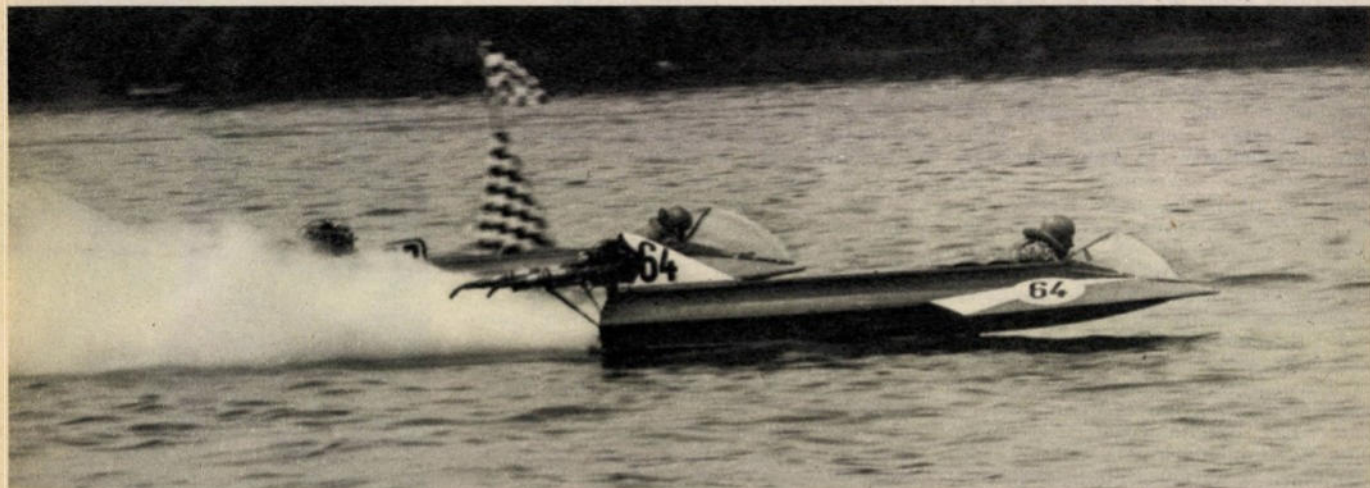
tehet, ami végzetes következményeket vonhatna maga után. Ezért a rajt előtti tennivalókat mindig a segítő szerelőm végzi, akiben tökéletesen megbízom. Ez a negatív érzés azonban a verseny kezdetekor teljesen átalakul pozitív győzni akarássá. Természetesen mindig szem előtt tartom egy másik sporttársam váratlan bukását, ami ebben a sportágban nagyon gyakori és a véletlen versenyzőre is igen kedvezőtlen lehet. Éppen ezért csak az ésszerűség határain belül töreksem a győzelemre. „Biztosra menni” ebben a sportágban illogikus lenne, hiszen ez nagyon sok külső tényezőtől függ: technikai felkészültség, véletlen külső behatások stb.; így csak

az? 2. Tényleg nem lehet megvédeni a porlasztót a felcsapódó víztől?

— Mint a nagy sebességű motorsportok minden fajtájánál, úgy ebben is természetszerűleg előfordulhat, hogy veszélyes helyzetbe kerül a versenyző. Ezeknek egy részéről a veszély pillanatában tudomást sem szerzek, mert verseny közben arra koncentrálok, hogy a helyemet tartsam; eközben nem feltűnő számomra egy olyan veszélyhelyzet, amitől a kivülállóknak már eláll a lélegzete.

A porlasztókat a felcsapódó víztől tökéletesen meg lehet védeni. Természetesen, ha a porlasztótörkök víz alá kerülnek, ez ellen nincs védelem.

Havasi Márton, Szeged: 1. Fél-e,



retném, ha... Folyóiratok, szaklapok olvasása, és az igazán jó filmek. Körülbelül ennyi, amire mindig van időm.

A továbbiakban pedig **BERENTZ BÉLÁÉ** a szó.

A József Attila brigád vezetőjének, **Bittó Hajnalkának**, valamint **Csejtei Istvánnak** (Kiszombor) kérdései: 1. Mikor, hol, hány évesen kezdte a sportot? 2. Milyen érzések uralkodtak a verseny előtt és közben? 3. Mindenképpen győzni akar, vagy lesz, ahogy lesz? 4. Volt-e olyan, hogy biztosan tudta, győzni fog, s mégsem sikerült? Mit érzett akkor? 5. Szeretném, ha közölné a motor műszaki adatait.

— 1959 óta (18 éves korban) vagyok tagja az MHSZ Zalka Máté Motoros Klubjának. 1964-ig Márkus Istvánnak — a tizenkétszeres magyar bajnoknak — voltam a segítő szerelője. Ez nagyban hozzájárult későbbi sikereim eléréséhez. Az 500-as sportkategóriában kezdtem a versenyzést, amely — technikai megszorításokból adódó jellege miatt — lassúbb kategória (80–90 km). Ez azonban sokat segített a verseny légkörének megismerésében, s nem utolsósorban sok hasznos tapasztalatot gyűjtöttem a későbbi 500-as, nagy sebességű síklóversenyhajó (150 km) kezeléséhez.

A rajt előtti versenyláz természetesen nálam is jelentkezik; ez részben rossz, mert bizonyos fokú idegességgel jár együtt, és ez figyelmenlenné

saját tehetségemet, akaratomat tudom a győzelem eléréséhez piuszként hozzáadni. A vereség nem tör le, hanem előkészítő tanulságként szolgál a további versenyteljesítményeim javításához.

Motorom műszaki adatai: NSZK, König gyártmányú, négyhengeres, boxer elrendezésű, vízűtésű, 500 kcm-es, 10 000 ford/s-nél 100 LE teljesítményű.

Horváth Sándor — Szekszárd — kérdése: 1. Igaz-e, hogy nem tud úszni, s ezért visel mentőmellényt? 2. Fogadtunk arra, hogy csigát nem lehet házilag készíteni, mi ebben az igazság?

— Gyermekkorom óta úszom, de én is, mint mindenki ebben a sportágban, az UIM technikai bizottsága által elfogadott műszaki mutatókkal rendelkező mellényt a versenyek alkalmával viselni vagyok köteles; ez egyébként vonatkozik a bukósisakra is.

Propellert házilag „összeeszkábálni” nem lehet, mert még a közönséges szériamotorok propellerei is az ezzel foglalkozó gyárak hosszas kísérletezései után születnek meg. A versenymotorokon használt ún. szuperkavitációs propellerek elkészítése technikai szempontból még nagyobb problémát jelent, mert ezek különlegesen nagy szilárdságú, felötvtözött acélból, kovacsolással előállított, minden felületén gondosan megmunkált és dinamikus kiengesztőcsavartok.

Mittelmayer József, Budapest: 1. Volt-e már veszélyhelyzetben, milyen

mikor a bójánál belehajtott a másik motorjának átláthatatlan vízfüggönyébe? 2. Hoz-e pénzt a versenyzés?

— A verseny légkörében ez a momentum apróság, amelyet úgyszólván mérlegelni sincs időm. — Tekintve, hogy nálunk a szocialista versenysportban nincs gyári versenyző, aki éves szerződést kötne a gyárral, a versenyzés nem hoz pénzt, még olyan értelemben sem, mint nálunk a kiemelt sportágokban.

Sándor István, Baja: 1. Miért csak egy kézzel fogják a kormányt? 2. Hány kiló egy „papucs”? 3. Mi a kiegészítő sportja?

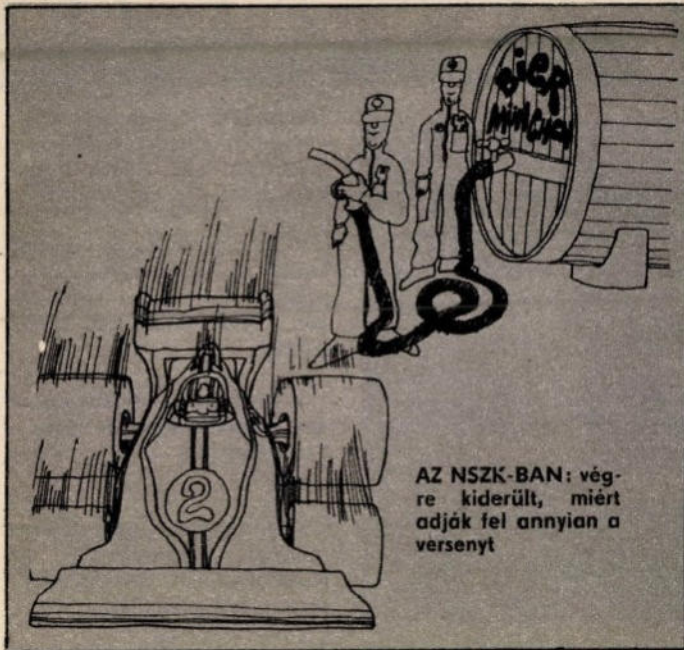
— Azokban a versenykategóriákban, amelyekben technikailag nem megoldható, hogy a gázt lábpedállal adagolják, minden esetben egy kézzel vezetnek.

A nálunk levő versenyzőtájakban OA-tól OC-ig egy hajó átlagos súlya 65 kg, felszerelés nélkül.

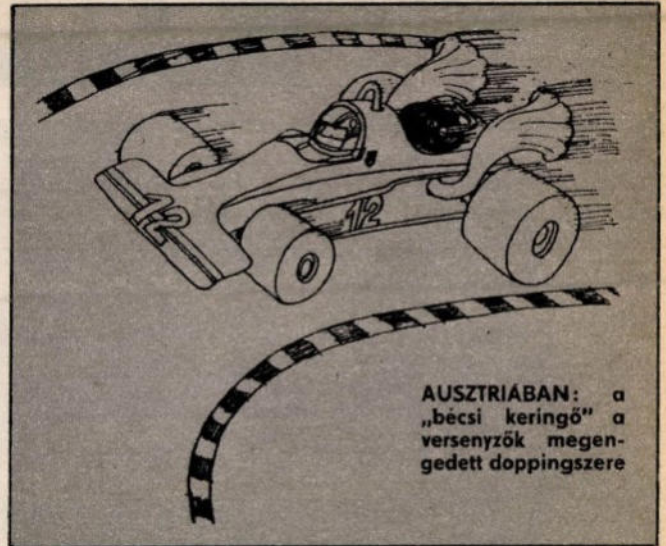
A síelést télen kiváló kiegészítő sportnak tartom, sajnos, ezt még csak igen kezdő szinten „adom elő”, így a „másik kezemet” a motor gázpedálja helyett ilyenkor a lesiklási sebesség csökkentésére, majd ennek sikertelensége esetén a következmények tompítására használom.

Amennyiben fenti válaszaim az olvasók érdeklődését felkeltették volna a sportág iránt, s még további kérdéseik lennének, szívesen adok felvilágosítást, hiszen talán akadtak olyan érdeklődők is, aki ezután szereti meg a sportágat, és közénk áll.

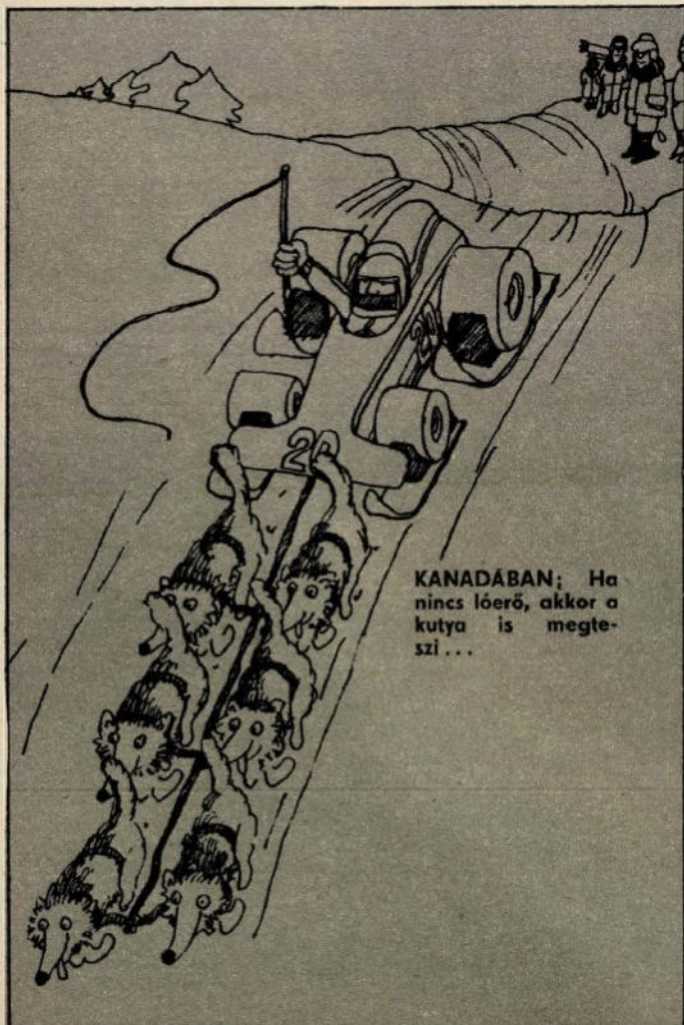
Humor • Ahány ország – annyi verseny



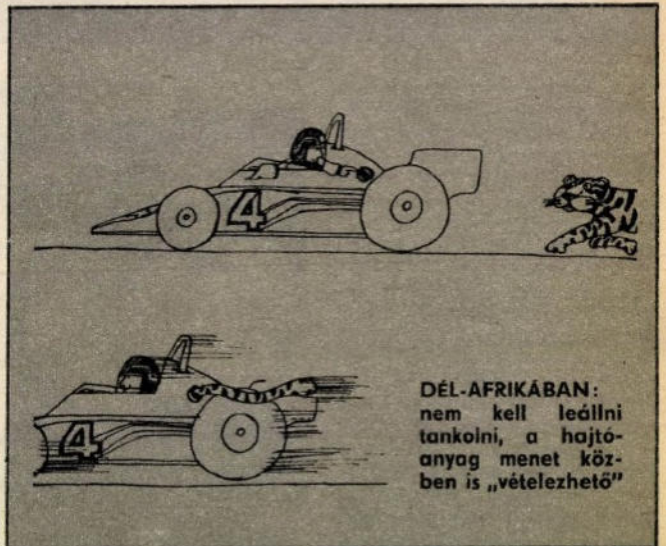
AZ NSZK-BAN: végre kiderült, miért adják fel annyian a versenyt



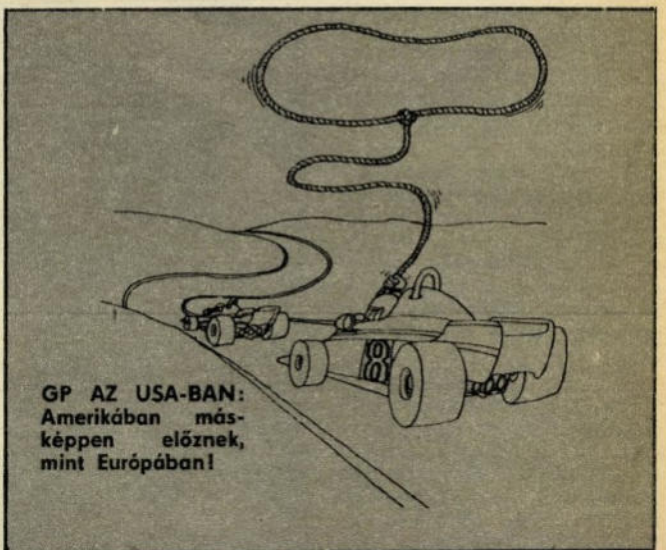
AUSZTRIÁBAN: a „bécsi keringő” a versenyzők megenyedett doppingszere



KANADÁBAN: Ha nincs lóerő, akkor a kutya is megteszi...



DÉL-AFRIKÁBAN: nem kell leállni tankolni, a hajtóanyag menet közben is „vételezhető”



GP AZ USA-BAN: Amerikában másképpen előznek, mint Európában!

Ken Dukworth, a Cosworth motorok egyik szülőatyja, már azokon a módosításokon törte a fejét, amelyek a Forma 1-es versenyt, pontosabban az ebben alkalmazott motorokat valóságsszagúbbá tették. A híres konstruktor a változta-

Kupicások



1. A leleményes finn a kifúgó melegével gőzgépet működtet. Száz kilométerenként 0,347 l-t fogyasztott

2. Egy elrendezés a sok közül. A kisebb ellenállás miatt sokan az egészen vékony SAE 5W olajat használják

3. Teljesen áramvonalazott szívaresoda. A polirozott felületről még a légy is lecsúszik

4. A Hawker Siddeley repülőgyár masinája — az áramvonalazás természetesen szerepet kapott

tások bevezetését 1982-re tervezi. Véleménye szerint a jelenlegi kiírás, a kategóriák lökettérfogat-határokkal való meghatározása a valóságtól elrugaskodott, minden gyakorlati alkalmazhatóság nélküli szörnyetegeket hozott létre. Dukworth saját magának állít elvi konkurenciát, amikor azt hangoztatja, hogy egy ezeröttszáz kétütemű, feltöltős motorral — holtbiztosan — VB-t lehetne nyerni, és ezt a motort csak azért nem készíti el, mert az előállítási költségeknek a csillagos ég szabna határt. Szabálymódosító javaslatában ő nem a lökettérfogat nagyságában állapítja meg a kategóriahatárt, hanem az átfolyó üzemanyag mennyiségét határozza meg. Az előírt átfolyó üzemanyagot pedig mindenki olyan és akkora motorban égetheti el, amilyenben csak akarja.

Dukworth szavai után most egy érdekes angol versenyformába vezetjük be olvasóinkat. A verseny, ha tempójában nem is, de elvében, célkitűzésében feltétlenül a haladást szolgálja — Dukworth elméletének alacsonyabb szintű megvalósulása.

Ezt az új vetélkedőt a Shell és a tekintélyes angol szaklap a Motor írta ki, innen az elnevezés: Shell-Motor Mileage Marathon. Információnk nagy részét és a fotókat a lap technikai rovatvezető-helyettesétől, Mr.





lejtős szakaszon jól használható, mint energiaraktározó. A légellenállásnál van mit keresni. A legtöbbben az egybicikli-meg-egy-fél elrendezést választották, de a kerékpárelemekből felépített egyéb elrendezések sem hiányoztak, sőt voltak köztük önhordó szivarcsodák is. Az alkalmazott kerekek közül a jó súly- és terhelhetőségi viszonyokról, meg kis gördülési ellenállásokról ismert, szingó gumis kerékpárekereket a favoritok. Ezt is kökeményre fújják.

A motor hatásfoka lényeges. És a fő probléma is itt van. A szakaszos üzem miatt a motor nem tud felmelegedni, ezért a hűtőbordákat vastagon befalazzák üvegyapattal. A motoron minden tuningtrükk megengedett. Vannak, akik a porlasztó helyett befecskendezőt használnak. Sőt, az úszót néhányan egyszerű tűszeleppel pótolják, hogy az úszóban lötykölődő benzint ne folyhasson a torokba. Az egyik finn versenyző pedig a kipu-

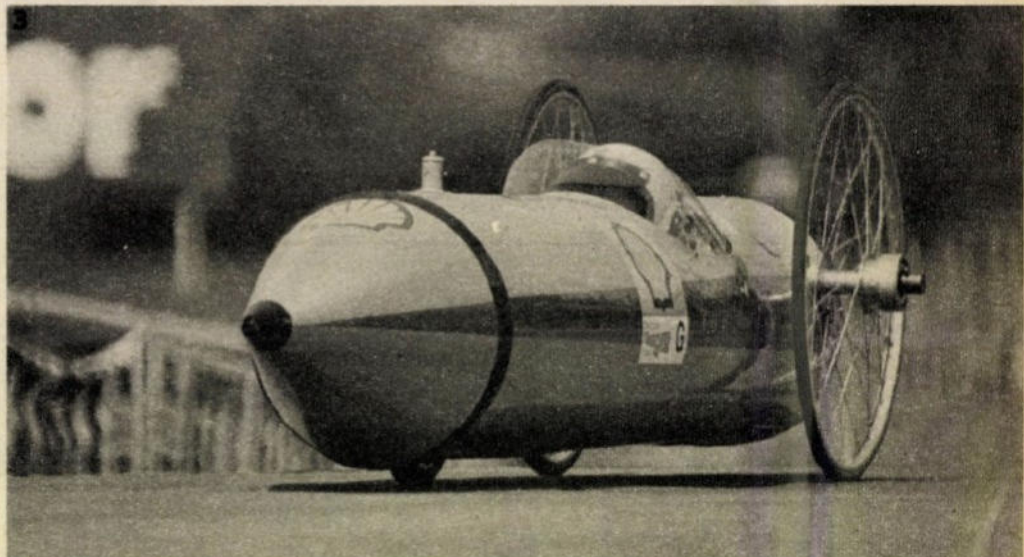
ahol a leggazdaságosabb. Ez nagyjából a legnagyobb nyomaték közelében van, teljesen nyitott torokállásnál. Ez a legkisebb fajlagos fogyasztás pontja. A motort tehát célszerű állandóan itt jártni. Így lassú tempóhoz is jó a karburátor torkát nyitva tartani, ehhez pedig már az indulásnál is olyan áttélt kell használni, hogy a motor ne pörögjön. Már ez is a vezetési stílushoz kapcsolódik, bár az átlagos utazási sebesség bejátszása döntő. Igazán spórolósan vezetve, lassan kell menni, mert a sebesség benzint fogyaszt. Tudni illik, mikor kell gyorsítani, mikor álló motorral gurulni. A motor minden újraindításának biztosnak kell lennie, mert a kipufogóba került, el nem égett benzin minden cseppjéért kár.

Az ötletes és hasznos versenyágban már eddig is ragyogó eredmények születtek. Egy iskola csapata 1 liter benzinnel 388,605 km-t tett meg, ez pedig 0,257 literes 100 kilométerenkénti fogyasztás-

Mike McCarthy-tól kaptuk.

A kiírás értelmében a cél egy olyan benzinüzemű jármű építése, amelyik legálább háromkerekű, és a lehető legtöbb mérföldet futja be egy gallon (4,543 l) benzinnel. Ebből már nyilvánvaló, hogy fogyasztási, takarékosági versenyről van szó. Szigorú megkötöttségek nincsenek. Mégis előírás, hogy minden kerékre legalább az összsúly 20 százaléka essen, amikor is a vezető versenyzési helyzetben elfoglalja helyét. A verseny színe helye már hagyományosan a Mallory-Park versenypálya, ahol a 15,3 km-es pályarészen 10 kört kell futni legálább 19 mérföld/órás (16 km/ó) átlagsebességgel.

A versenyzők szívesen használják a kis, 50 kcm-es Honda ohc-motort. Az igazat megvallva, célszerűbb lenne kisebb motort alkalmazni, ám a szériagyártás során kifinomult, letisztult Hondának még nincs konkurrens. A jármű versenyképességét öt alapismérv határozza meg. A súly, az ala-



csony gördülési és légellenállás, a motor hatásfoka, az áttételezés és a vezetési technika. A versenyzők többsége rollerózó stílusban vezet: felgyorsít, majd leállítja a motort, és gurul. Így a súlyt nem érdemes egy adott határ alá vinni, mert a

fogócsőről nyert hővel még egy külön kis gőzgépet is hajtattak.

A lepkéhajtásúak áttételezése a motor jelleggörbéjéhez idomul, ám fordítva, mint azt megszoktuk. Minden motornak a jelleggörbéjén megtalálható az a pont,

nek felel meg. De volt ennél jobb eredmény is. A Shell egyik kutatólaboratóriumának csapata 1 literrel 459,81 km-t utazott, vagyis 0,217 l/100 km-es fogyasztást ért el.

SURÁNYI PÉTER

**autó
motor
sport** **MAGAZIN**

1978/1. szám

Főszerkesztő: Kókai Imre.

Főszerkesztő-helyettes:

Liener György.

Szerkesztőség: 1073. Budapest, VII., Lenin krt. 9-11. Telefon: 223-625, 222-408. Levélcím: 1906 Pf. 223. Felelős kiadó: Siklósi Norbert. Kiadja a LAPKIADÓ VALLALAT VII., Lenin krt. 9-11. Telefon: 221-285, Levélcím: 1906 Pf. 223. Terjeszti a Magyar Posta.

78.1432 ATHENAEUM NYOMDA Kozma utcai üzeme, Budapest, Rotációs mélynyomás.
Felelős vezető: SOPRONI BÉLA vezérigazgató

INDEX: 25 108 HU ISSN 0133-9222

autó
motor
sport

MAGAZIN

Ára: 11 Ft

