

autó-motor '80 ŐSZ **MAGAZIN**

**KORMÁNYZÁS VOLÁN NÉLKÜL
HEGEDŰS CSABA ÉS AZ AUTÓ**

72 OLDAL



**EZ AZTÁN FANTASZTIKUS
GURULÓ MILLIÓK A FORMA-1-BEN**

A VOLÁNNÁL MR. TUS A MÁGUS

A megtisztelő, becéző elnevezést, Mister Tus-t, az 1971-es szófiai világ bajnokságon kapta. Nem véletlenül, hiszen a Vas megyei östetehetséget, aki 1948-ban született Sárváron, s aki Szombathelyen, majd a Budapesti Vasasban folytatta sportpályafutását, élete első világ bajnokságára úgy küldték ki: „... menjen ő is, tanuljon, szerezzon tapasztalatot.” Az előlegezett bizalmat csodálatos birkózóteljesítménnyel hálálta meg: nyolc abszolút győzelemmel! Ebből egyet leléptetéssel, egyet visszalépést követően, hatot pedig — kétvállal nyert. Egy évvel később, hátán a súlyos teherrel, a Mr. Tus iránti elvárással, München következett. A versenyeik legnagyobbika: az olimpia. Súlycsoportjában húsz kemény legény, húsz aranyérem-várományos... Folytassuk tovább? Felesleges. Hegedűs Csabáé lett az olimpiai arany. Mister Tus ismét bizonyított. Ezt követően két

ízben (1976, 1977) Európa-bajnokságokon is.

És, hogy miért mágus? Valamennyien láthattuk, nem is olyan régen, a moszkvai olimpián mágikus képességeit, ahogyan — mint szövetségi kapitány — szinte bele-szuggérálta versenyzőibe: „Győznöd kell, győzni tudsz, többre vagy képes, mint ellenfeled, higgy magadban...” Az eredmények ismertek... Mint mágus is remekelt! Az egykori versenyzőtársak fel-tétel nélkül elfogadták vezetőjüknek Hegedűs Csabát. Még pontosabban: dr. Hege-dűs Csabát.

*

E két betűcskével kapcsolatos első kérdésünk is:

— Feltétlen kelléke-e a szövetségi kapitányi tisztségnek a jogi diploma?

Nevetve feleli:

— Nem, nem... Csakhogy én már évek óta tanultam a

jogi karon, amikor felkértek: elvállalnám-e ezt a tisztséget. 1979. január elsejétől vagyok e beosztásban. Még az év december 21-én avattak a jogtudományok doktorává! De, hogy teljes legyen rólam a kép, tanulmányaimhoz az is hozzátartozik még, hogy az idén végzem el a Testnevelési Főiskola I. évfolyamát szakadói szakon... De akár holnap vállalnék valahol másodállásban jogászkodást. A jogi szakirodalmat figyelemmel kísérem, s az egyetemmel is rendszeres a kapcsolatom...

— Milyen vezetőnek tartja magát?

— Mint a birkózók vezetőjét, vagy mint gépkocsim vezetőjét illetően?

— Is... is...

— Lényegében mindkettőre egy mondatban válaszolhatok: fiatalnak, így rugalmasnak, mégis tapasztaltnak, ugyanakkor mentesnek mindenféle előítéletektől.

— Mióta vezet?

— Autót 1971 óta... Első kocsim egy 1200-as Zsiguli, második egy Toyota volt.

— Ez lett totálkáros...

— Igen. 1973. április 10-én este 9.15-kor történt. Balesetemnek sokféle összetevője volt, de ami a lényeg: én voltam a hibás... Vissza akartam fordulni egy osztópályás úttesten. A külső sávból fordultam meg — ha

Ezúttal
Növényi Norbertnak
bizonyítja mágikus
képességeit





Kisebb műszaki hiba elhárításáért nem állítana meg egy másik autót

Otthonában, családi körben
(Fotó: Bojár)

középre húzódok, semmi baj nincs — és egy szabályosan, a belső sávban jövő teherautó telibe talált, pont az első ajtónál, ahol én ültem. Sok mindent megtanultam már ez idáig. Egyet azonban még nem: fékezni ifjúságom hevével, a mindig győzni, mindig megelőzni akaró, sodró lendületét. Súlyos árat fizettem érte, hogy ezt is megtanuljam...

— Akkor hát, két születésnapja is van egy évben.

— Valóban... A hivatalos szeptember 6-án volt. Ekkor lettem 32 éves. A másik, a balesetemet követő ötödik hét egyik napja, amikor hosszú hetek eszméletlenségét, az élet-halál mezsgyéjén levést követően, egy reggelén belső derűvel ébredtem az Országos Traumatológiai Intézet intenzív osztályán. Láttam, hogy süt a nap, felnyúlva bekapcsoltam a rádiót, cigányzene szólt, magam is dúdoltam a dalt, s Varga Péter főorvos legalább olyan boldog volt, mint én, annak a napnak a reggelén.

— Tucatnyi műtét...

— Tucatnyi? Huszonhat!

— Mit tanult e csaknem végzettsé vált balesetből?

— Nagyon sokat... Egészen sarkosítva azt, hogy az autó valóban veszélyes üzem. Egy pillanatnyi kihagyás elég a tragédiához... Akkortájt én sem tudtam elviselni, hogy megelőzzön valaki. Azt

hittem, jól vezetek már, sokszor keltem ezekkel versenyre... Ma — hagyom, menjenek...

— Versenyzőit engedi vezetni?

— Természetesen. Ugyanúgy, ahogy strandolni, fürdeni, napozni, úszni, focizni engedem őket, nem féltve a bacilusoktól, a fertőzés veszélyétől, autózásnál a koccánásoktól. Elsősorban felnőtt emberek, s csak másodsorban birkózók!

— Sokat vezet?

— Igen.

— Szeret vezetni?

— Nem.

— ?

— Nem, de vezetnem kell.

Autó nélkül el sem tudnám képzelni az életem. Így is az a fő bajom, hogy egy nap csupán 24 órából áll. Oly sok a tennivaló... Hogyan is lehetne ezt győzni autó nélkül. A legtöbb ember, sajnálatos módon, magam sem vagyok kivétel, rohan valami után. Munka, család, vásárlás, másodállás, telek, nyaraló... És ezek közül nagyon sokan egy lábnyomással akarják megoldani felgyülemlett gondjait, felfokozott életvitelüket. Ez a lábnyomás, sajnos, a gázpedálra irányul. Ebből én, szerencsémre, kiöttem már. De sokan, nagyon sokan még nem. Balesetem figyelmeztető lehet számukra. Egyetlen pillanat elég a bajhoz!



— Ha vezetni nem is szeret, az autót azért szereti, igaz?

— Természetesen...

— Műszaki hozzáértése?

— Ezt a gondot eddig a szervizre bízta. De gondolom, a kisebb bajt magam is el tudnám hárítani, hiszen, ezt most említem először, tanult szakmám van: elektrotechnikus is vagyok...

— Birkózó lett, nagyszerű versenyző. Gondolt-e valaha arra, hogy ha nem a birkózást, hanem az autózást, vagy a motorozást választja, vajon egy autó volánja mögött, vagy egy motorkerékpár nyergében is számottevő sikereket ért volna el?

— Nem tudom... Nem próbáltam, nem éltem át.

Több barátom lelkesített az autóversenyzés iránt, hajlottam is e felé, de mielőtt belekóstoltam volna ebbe, közbeszólt házasságom, család-alapításom, és, tudat alatt, balesetem is...

— Boldog embernek érzi magát?

— Igen... Minden okom megvan arra, hogy így érezzek.

*

Akkor hát búcsúzóul mi mást kívánhatnánk Mister Tusnak, a mágusnak, Hegedűs Csabának, birkózóink rokon-szenves kapitányának, mint azt, hogy nagyon sokáig tartson ez az érzése.

ZENTAI FERENC

*Köszönet az olimpiai szurkolásért!
Csak a legjobb autózást, motorozást
látni az AM Magazin olvasóinak*

Hegedűs Csaba

Roppant nagy meglepetést és érdeklődést keltett az egyik legutóbbi szakmai bemutatón az európai Ford 3001-típusjelzésű, valamint a Stardust Rover elnevezésű világűr-autója, és manipulátoros „holdkompja”. A csillagvilágban közlekedésre és egyfajta gyűjtőgötygő munkára szánt járművek tulajdonképpen a hírneves Walt Disney-alkotóműhely legújabb sztárjai. Megszületésüket mindenestre az Egy űrutas Arthur király udvarában című, legújabb filmnek köszönhetik. A történet egy asztronauta lebilincselő égi és földi kalandjait eleveníti meg. Egy mai emberét, aki űrhajósként szétűzza az idő korlátait, s visszatér a hatodik századi Angliába... A 3001 típusú űrutót tulajdonképpen a 2 literes, hagyományos erőforrású Transit-modell továbbfejlesztésével a Ford cég űrkutatási és távközlési intézete tervezte, és a NASA égisze alatt a houstoni űrkutatási központban készítették el. A szóban forgó filmszerepléstől függetlenül ugyanis eredeti rendeltetése szerint be kell majd kapcsolódnia a világ-űrkutatást, az időjárási megfigyelést és a távközlést is szolgáló programba. A hagyományos Transit-modellhez viszonyítva, ez a jármű, így külső rátekintésre is sokban különbözik. Tetőmagassága alacsonyabb, szürkésen árnyalt fényszűrős ablakok kerültek előre, oldalra, és hátra, a Granadától kölcsönzött független rugózás, felfüggesztés jutott érvényre a hátsó futóműnél, s itt még egy harmadik, meghajtott tengelyt is beépítettek; mindegyik tengelyre széles, különleges futómintázatú gumibroncsot szereltek; nagy sebességgel haladáskor – a szélcsatornában külön erre a célra kidolgozott – speciális spoilerok csökkentik a jármű légellenállását. A tetőn levő nagy teljesítményű fényszórók, illetve a fényjelzéseket sugárzó „lencsék” és az antenna, teleszkóp-rudazaton gombnyomásra a magasba bocsátható. A kocsi valamennyi ajtaja – gombnyomásra – a teleszkópszerű kitémasztók révén felfelé nyílik. És, ha az űrutó a csillagközi térben netán hosszabb ideig kényserülne parkolni-várakozni valahol, a saját erőforrásától függetlenül, külső „erőműve” szolgáltatja valamennyi fogyasztóhoz az áramot. A vezetőfülké-

közepén nyitott, egyébként a műszereket és a jelzőegységeket is tartalmazó fallal van elkülönítve a központi vezérlőteremtől. Ez utóbbiban két forgó és minden irányban dönthető ülés, fényjelzőkkel, sztereó hangszóróval, speciális hírközlő egységgel kombinált vezérlőpult található. Itt kapott helyet az a különleges szekrény is, amelyben az űrhajósok ruházatát, sisakját és felszerelését tartják. Az átlátszó tetőtértől függetlenül a fülkét rejtett fényforrások is megvilágítják. A szomszédos „klubszobában” két űrhajós pihenését és szórakozását szolgáló berendezési tárgyakat találjuk. Így például a csupa átlátszó, és kényelmükre állítható fotelekből nézhetik a világ tévéműsorait, vagy – jobb híján – az elektronikus tévéjátékokkal – labdázhatnak, teniszezhetnek, vagy éppen és ugyanilyen módon „űrháborúsdí” játékkal üthetik agyon szabad idejüket.

(-y-r)



**Ez
aztán**

FANTASZTI





KUS

És ez sem mesebeli járműcsoda, hanem nagyon is valószerű festményváltozata az Intelsat-V elnevezésű távközlési műholdnak, amelyet a Ford űrkutatói szakemberei a kaliforniai űrállomásukon készítettek. Ha minden kedvez nekik, akkor ezek a fantasztikus légibuszok űringajárotban közlekednek, s fedélzetükről bocsátják „szárnyra” a távközlést szolgáló (?) mellékbolygókat





A holland kerékpárosok kezdtek... Amszterdamban így tüntettek „a közlekedés leendő áldozatait”

A kerékpár

FELTÁMADÁSA

...DE AZÉRT AZ AUTÓ MARAD...

Ha a pest-budai autós országjárásakor — például — Győrbe kerül, meghökkenve tapasztalja, hogy ott másként kell közlekednie. Mert a „folyók városának” utcáin — bár a város autóforgalma viszonylag nem kisebb, mint Budapesté — a kocsikkal egyenrangúan mozognak a kerékpárok. De ezt tapasztalhatjuk — ha talán nem is ilyen mértékben — sok más városunkban. És nyáron már Pesten is mind gyakrabban kell vigyáznunk: miként is vezessük autónkat úgy, hogy a kerékpárosokat ne akadályozzuk közlekedési jogaik érvényesülésében.

A gépjárműforgalom csőd-

jének küszöbén tehát — úgy tetszik — nálunk is megindulóban van a folyamat, hogy a kerékpárforgalom terén is felzárkózzunk a nemzetközi fejlődés irányvonalához. Persze, még csak a legeslegelső lépésekről beszélhetünk.

Nyugaton ugyanis néhány országban már állami szinten foglalkoznak ezzel a problémával. Az NSZK Építésiügyi Minisztériuma például egy felmérés során megállapította: 4 kilométeren belül a kerékpár a leggyorsabb közlekedési eszköz! Márpedig az emberek 55%-ának úticélja 3 kilométernél rövidebb, s csak 30% indul 6

kilométernél hosszabb útra. Ma ott 100 lakosból 30-nak van autója — de 60-nak van kerékpára... És Dieter Haack miniszter kifogásolja, hogy az utak tervezésekor és a közlekedésszervezésnél nem veszik figyelembe a kerékpárosok érdekeit. S nyilván ennek következménye, hogy tavaly 1146 kerékpárost ért halálos baleset, és 48 881 kerékpáros sérült meg a nyugat-német utakon.

Mint a *Stern* magazinban olvassuk: az NSZK sok városában a kerékpárosok barrikáddal, ülősztrájkjal tiltakoznak a „csak a szélvédő üveg mögül látó” szemlélet ellen. Országos mozgalom in-

dult: már 125 település jelentkezett, hogy el akarja nyerni a „kerékpárbarát város” címet.

A példát Hollandiából vették. Ott tudvalevően még nagyobb arányban közlekednek kerékpáron — s ennek ellenére ott sincsenek eléggé tekintettel erre. Az országos megmozdulás során például Amszterdamban a kerékpárosok a kövezetre feküdve torlaszoltak el egy utcát, bemutatva, hogy ők lesznek a közlekedés áldozatai — ha nem tesznek semmit sem ez ellen.

S egy város, a közép-hollandiai, 150 ezer lakosú Tilburg megvalósította a kerék-



A hollandiai Tilburg kiérdemelte a „kerékpárosok városa” címet. Két határa között 15 kilométeres „kerékpársztrádán” két sorban, kereszteződés nélkül kerekézhetnek. Egyes kereszteződésekben előnyük van az autókkal szemben; ennek biztosítására huppanókat építettek be az autóforgalmú úttestbe... Egyes útvonalakon két forgalmi sávot alakítottak ki a kerékpárosoknak — az autók egy sávja mellett



Az „autós szemléletű” közlekedésszervezés megváltoztatását követelik immár a nyugatnémet kerékpárosok is. Ezen a nyáron több városban követték a holland példát. Hamburgban például a Mönckeberg utcát torlaszolták el...



párosok álmát. A városban összesen 35 km kerékpárutat létesítettek, köztük a határtól határig egy 15 km-es „kerékpársztrádát”. Zöldhullámot alakítottak ki külön a kétkerekűek számára, amelyeknek sok helyen elsőbbséget adtak az autókkal szemben.

Persze, nem kevesen ellenezték ezt. Az egyik újság így tette fel a kérdést: „A kerékpárok szent tehenek lesznek?” Felszólaltak a kereskedők is, mondván: a kerékpárosok nem olyan jó vevők, csökken majd a bevételük. Tévedtek: nem egy üzletnek megemelkedett a forgalma. Nyilván hozzájárult ehhez, hogy a város az üzletházak előtt fedett kerékpárparkolókat létesített.

A székvárosban, a 800 ezer lakosú Hágában nem jutottak még dűlőre. A városon át tervezett kerékpárutat még nem építették meg; a lakosság egy felháborodott csoportja feltépte a Prins Hendrik úton már kialakított kerékpárút egy részét.

De Tilburgban megnyugodtak a kedélyek. Nemcsak a háziasszonyok kerekéznek szívesen bevásárlóútféle. Mint Erich Tulfer újságíró megírta: a városi tanács minden második alkalma-zottja kerékpáron jár be munkahelyére. Úgy tartják: „kerékpározni egészségesebb és olcsóbb”.

De autóikat nem adják el...
REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

Vajon kitört volna-e a világháború 1914 nyarán, ha Sojka sofőr nem lassít? Ő vezette ugyanis azt az autót, amelyben Ferenc Ferdinánd trónörökös utazott, június 28-án Sarajevóban.

A merénylőktől hemzsező úton ekkor már másodszor haladt végig a magas személyiségeket szállító kocsisor. Először gránátot hajítottak a trónörökös kocsjára, de a robbanás a követő autóban ülőket és a nézőket sebesítette meg.

Visszafelé jövet ismét a harmadik kocsiba szállt Ferenc Ferdinánd és felesége, Zsófia hercegnő, a boszniai kormányzó társaságában. A programot módosították, a katonai kórházba igyekeztek, a sebesült szárnysegéd meglátogatására, de a nyitott autóból álló konvoj első két autójának vezetőjét nem tájékoztatták a megváltozott útitervről.

A KIBIZTOSÍTOTT PISZTOLLYAL tanácstalanul megbúvó Gavrilo Princip nagy csalódást érzett. A merénylet nem sikerült. Ekkor húzott el a menedékkül szolgáló reklámtábla előtt a konvoj első két autója. Nagy sebességgel kanyarodtak balra. Sojka sofőr is kanyarodni készült, amikor a kormányzó rákiáltott, menjen tovább egyenesen, a kórházhoz. Az autó lassított, megállt, kezdett megfordulni, alig néhány lépésnyire a merénylő előtt.

Gavrilo Princip előhúzza pisztolyát... és ezzel csordult ki a víz a pohárból, lángba borult Európa.

Ha Sojka sofőr ma vezetné egy célpontul kiszemelt trónörökös autóját, bizonyára nem hibázna ekkorát.

Unus Hendrichs svájci autós mesteriskolája a világ legjobbjai közé tartozik. Legalább négyezren tanultak itt meg biztonságosan vezetni, a hallgatók között ült egykor Regazzoni és Lauda is.

A jó nevű cég — mint arról az Automobil Revue beszámol — 1976 óta újabb szolgáltatással bővítette kínálatát: terroristatámadás ellen oktatja a nevezetes emberek sofőrjeit. A politikusok, gyárosok, a híres vagy gazdag emberek vezetői, testőrei há-



Mi lett volna, ha....?

MERÉNYLŐK ÉS VEZETŐK



Ütközési gyakorlat. A kocsi-
nak használható, menekülni
képes állapotban kell ma-
radnia



Nagy sebességgel szalomo-
zik a vezető az autótörlesz-
között. Ez a művelet csúcs-
forgalomban nem gyakorol-
ható



Korabeli sajtóillusztráció a
szarajevói merényletről

romnapos tanfolyamon sajátítják el a hagyományos mesteriskola tananyagát, a csúszós úton való manőverezés minden fortélyát, de ezek a képzett vezetők ennél nehezebbet is megtanulnak az intenzív oktatáson.

A FENYEGETŐ HELYZETEK elhárítására kiöltött különleges gyakorlatok olyan elemeket tartalmaznak, mint amilyen a helyben visszafordulás, az akadályok közötti szalomozás, a támadó autó leszorítása az útról, vagy éppen a torlaszul állított kocsi félrelökése. Egy-egy tanfolyamon 320 testőr-sofőr vesz részt — nevük azonban titok.

De miért pont Svájcban működik ez az iskola? Hendrichs szerint az ország biztonsága csak növeli a veszélyt. A sofőrök nem hisznek a támadásban, és ezért nem is eléggé elővigyázatosak.

Éberen vezetni csöppet sem könnyű — állítja az oktató. A vezetők a hosszú évek során személyes kapcsolatba kerülnek utasukkal, a reggeli-esti úton a fociról vagy a tévéről beszélgetnek. További hátrány, hogy mindig a megszokott időben, a megszokott útvonalakon járnak. Márpedig ezek a szokások a támadóknak kedveznek.

A legtöbb sofőr kiválóan érti a defenzív vezetést. Tudják, hogyan kell elkerülni a baleseteket, nyugodtan, feltűnés nélkül közlekednek. Az évek során tovább tökéletesedik ez az erényük, ami furcsa módon a biztonság rovására mehet.

RÓMÁBAN TÖRTÉNT, hogy egy

gyáros autójába hátulról beleszaladt egy másik kocsi. A sofőr természetesen kiszállt, hogy megnézzé, mekkora kárt okozott a koccanás. Abban a pillanatban két férfi tépte fel a hátsó ajtót, a gyárost egy ott várakozó kocsiba kényszerítették. A baleset szándékos volt, az emberrablók számítottak a vezető reakálására. Csakhogy az oktató szerint ezeknek az autók-nak a vezetői nem viselkedhetnek természetesen, nem állhatnak meg, hanem a legközelebbi rendőrállomásra kell száguldaniuk.

Ennél magától értetődőbb intelmekkel is szolgál az iskola. Például azzal, hogy a vezető tartsa mindkét kezét a kormányon. Csak a magyarázat nem az, amivel a hétköznapi autóst szokták meggyőzni, itt ugyanis a lövöldözésről beszélnek le a testőr-sofőröket, mondván, hogy egyszerre vezetni és célozni legfeljebb csak a krimik szuperhősei tudnak.

A HÍRESSÉGEK VEZETŐITŐL különleges lelki beállítottságot vár el az iskola. Egy ilyen vezetőnek a másodperc törtésére alatt fel kell ismernie a veszélyt, és döntenie, hogy a kocsi melyik pontjával ütközzön a keresztben álló autónak anélkül, hogy totálkárt szenvedne az autója. Még a szétlőtt gumi sem lehet ok a megállásra. Félig az árokban, a felin gurulva is tovább kell menni.

Régi ütött-kopott autókkal gyakorolják ezeket a manővereket. Az utat elálló kocsit félrepöccintik, aztán következik a kalandfilmekből ismert látványos jelenet: az egymás mellett

robogó autók küzdenek, a cél a támadó leszorítása az útról. A többi gyakorlat már titok.

Hendrichs iskolája, sajnos, nem holmi fantazmagória oktatása. Ennek igazolásául álljon itt egy közel két évtizedes merénylet története.

NEM ELŐSZÖR és nem is utoljára kísérelték meg kioltani a francia elnök életét 1962. augusztus 22-én. Az OAS 15 merénylője várt az országút mellett, De Gaulle tábornok fekete Citroën-jére. A kocsi 100 kilométeres sebességgel közeledett a szürkületben, amikor odaért, négy golyószóró okáda rá tűzét. Marroux, az elnök sofőre akkor sem lassított, amikor érezte, hogy a kocsi megcsúszik. A szétlőtt abroncsokon robogott tovább, sikerült az üldöző kocsik tűzéből is kikerülnie. De Gaulle autójára 150—200 lövést adtak le, ebből tíz talált. A kocsiban utazók sértetlenek maradtak. A 195 centi magas tábornok, aki ellen merényletek sorozatát kísérelték meg, nem szerette, ha testőrök vigyáznak rá. Megelégedett autóvezetőjével.

AZ EMBERBEN ELŐTOLAKSZIK a történelmietlen „mi lett volna, ha...” kezdetű képzelődés. Hiszen olykor csak egy hajszálon múltott. Ugyan mi lett volna, ha 1914 júniusában egy Marroux ül a trónörökös autójának kormányánál?

Mi lett volna? Bizonyára az, ami a merényletek után lenni szokott. Ha nem sikerül, Ferenc Ferdinánd sorsa másképpen fordul. A világe aligha.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

REJTETT TAR



Az emlékezetes, nagy energiaválság sokkoló hatásán túljutottunk. Kiderült ugyanis, vaklármá volt az egész. Mindenesetre indokolatlanul korán kongatták meg a vészharangot. Nem is olyan reménytelenül rossz a világ energiataraléka, mint ahogy hittük. Ám, azért — úgy tűnik — mégiscsak érdemes volt az emberiségre ráijeszteni egy kicsit. Azóta megtanultunk — s tanulunk rendületlenül — takarékoskodni. Meg aztán azt is roppant nagy eredménynek könyvelhetjük el, hogy újra felfedeztük magunk körül a jól ismert energiahordozókat. Még olyanokat is, amelyekre ügyet sem vettünk eddig. És most azon vagyunk (mindenesetre bölcs előrelátással azon is fáradozunk), hogyan lehet a Nap, a szél, a víz energiáját a lehető legolcsóbb ráfordítással munkára fogni.

Nos, alig vitatható, hogy Hollandia sem szegény ország. Sőt, egyfajta „tengeri nagyhatalom” lévén, feltehetően a hagvományos energiahordozókban sem szűkölködik. Az ide látogató mégis, nem kis meglepetéssel tapasztalja,

Igazán nem akarjuk az ördögöt a falra festeni, de ha végképp elfogyyna az olaj a földek és vizek alatti nagytartalékokból, az autó- és motorversenyek túlélnek ezt a csapást is. Sőt, újfajta, szélenergiás torpedókkal talán még érdekesebb, látványosabb Formafutamok lebonyolítására kínálnak lehetőséget, mint eddig. A prototípusokkal — mint láthatjuk — már meg is kezdték az edzéseket.



talhatja, hogy se szeri, se száma, az újonnan épített, vagy korszerűsített speciális „szélmalmoknak”. Ezekben persze, nem búzát őrlenek: — áramot termelnek. A szélmotorok tekintélye ugyanakkor nem csupán a „szeles” Hollandiában, hanem a világ más országaiban is egyre nő. S ez érthető, hiszen a telepítésükre fordított költségeket búsán visszafizetik azzal, hogy — méreteiktől függően — több megawattnyi elektromos energiát is termelnek. Mértékadó szakvélemények szerint, százon felüli szélmotorláncból az annyi áramot tudna termelni, hogy az ilyen célra fenntartott hőerőműveket merőben más munkára lehetne fogni.

Ennek viszont már a fele sem tréfa. Angliában — és sok más országban is — már nagy sorozatban gyártják az autósoknak-kempingezőknek különösen hasznos napenergia-vízmelegítőket. Csak bele kell tölteni a hideg vizet, s a többi már a napsugarak dolga

TALÉKOK

Ez persze, extrém példa, de azért a gyakorlatban is ki lehet próbálni. A felhőtlen égboltról zavartalanul tűző napsugár olykor annyira felforrósíthatja a sötét (s így fényelnyelő) lakkozású autó karosszériáját, hogy a motorháztetőn akár rántottát is lehet sütni



Donald Campbell az egykori híres angol rekorddöntő (a kép bal oldalán) és Terry Downes középsúlyú exbokszbajnok kerekezik egymás mellett a londoni utcán. És hogy mennyire nem új dolog az energiatakarékosságra törekvés, azt éppen ez a több mint tiz évvel ezelőtti demonstráció is ékesen bizonyítja. Mert Donald Campbell, aki a szárazföldön és a vízben éppen akkortájt aratta a roppant energiafaló sebességi világrekordjait (Bluebird—II.: 648,720 km/h), itt éppen azt igyekszik elhittetni a közvéleménnyel, hogy sokkal egészségesebb és főleg olcsóbb kerékpárral közlekedni.

Köztudomású, hogy a szél is csupán „mellékterméke” a napenergiának. És ez kézenfekvő, hiszen a szél az atmoszférában — a Nap sugárzása által felmelegített — különböző hőmérsékleti zónák közötti nyomáskülönbség hatására jön létre. A Földre eljutó napenergiának mintegy 2 százaléka alakul át a szelek révén mozgási energiává. Persze, ennek is számottevő része (mintegy 35 százaléka) elvész az atmoszférában. Gondoljuk csak el, ha a Földre eljutó — és elérhető — szél energiájának csupán a 10 százalékát hasznosíthatnánk, a világ jelenlegi energiafogyasztásának



hússzorosát (!) lehetne kielégíteni.

És itt van — talán a legjobb kézenfekvő erőforrás — a napenergia. Világszerte folynak a kutatások a gyakorlati felhasználására. Hazánkban is. Minden bizonnyal kevesen tudják, hogy Szentendrén, az Építéstudományi Intézet telepén is felépítettek egy házat — tetején öt kollektorablakkal — a napenergia hasznosítására. A kollektorok összegyűjtik a Nap sugárzását, és a meleget az alattuk levő

csőhígyókban áramló folyadék közvetítésével a padlástérben levő hőtárolóba továbbítják. Onnan használható fel az „ingyen kapott” energia. Biztató kísérlet, s előbb vagy utóbb, minden bizonnyal nálunk is eredményhez vezet.

Tanulmányoznunk lehet e néhány példán az újra feltalált energiahordozók gyakorlati felhasználását.

ALMÁSSY TIBOR



3

ul a trópusokon — a „szárazabb” időszakban viszonylag könnyen megközelíthesse a partokat. Hossza és szélessége 11 méter és 8 tonna teher szállítására alkalmas. A fedélzeti oldaltorony a szállítási igények és a speciális rendelkezések szerint vezérléssel cserélhető, helyettesíthető.

2. Felfújható gumicsónak: teher- és személyszállításra egyaránt alkalmas. Csúszásmentes felületű alumínium lemezzel „bélelt” 5,34 m²-es fedélzetén az emberek és áruk stabilan rögzítve, nagy biztonsággal szállíthatók. Eredeti rendeltetése szerint tulajdonképpen az olajkutatók és munkaeszközeik tengeri lelőhelyekre konstruált speciális segítőtársa. Erőforrása két 41 kW-os, (55 lóerős) farmotor. A „legénység” mellett (velük egyidejűleg) 3,4 tonna teher — munkaeszköz — szállítására is alkalmas a 6,7 méter hosszú vízi jármű. Két 91 literes, robbanásmentesen kiképzett üzemanyagtartálya révén sokáig maradhat a vízen, és eléri a 25 csomós (1 csomó: 1854,95 méter = 1 tengeri mérföld) sebességet. A Gordon Inflatable Boats, liverpooli cég véleménye szerint ez a gyártmány szerfelett szilárd, minden körülmények között stabil, és könnyen, viszonylag kevés költséggel javítható, ha sérülés érne valahol. Olajkuta-

irányulnak, hogy még a mostoha természeti adottságokhoz — tavakhoz, folyókhoz, tengerekhez — is mind jobban alkalmazkodni tudó vízi járművek álljanak a természetet és a természeti kincseket kutató ember számára szolgálatba.

1. Ez a vízi terepjáró tulajdonképpen a tenger és a sekély vizek találkozásainál felmerülő szállítási problémák áthidalására készült. Elsősorban azokon a helyeken, ahol nincsenek kikötők, vagy azok kiépítése a csupán idényjellegű szállítási-rako-

dási feladatok miatt túlságosan költséges lenne. A duplatörzsű szállítóhajó még viharos vizeken is igen jól manőverezhető, és stabil. Erőforrása két igazán erőteljes, 88 kW-os (120 lóerős) dízelmotor. Az erőátvitel úgy van kiképezve, hogy a jármű még a partközeli mocsaras, iszapos, sekély vizeken is gond nélkül haladhasson előre és irányítható legyen. A „hajó” merülési szintje mindössze 0,7 méter. És éppen ez a különleges adottsága teszi különösen alkalmasá arra, hogy rendkívüli körülmények között — példá-

A vizek, tengerek, folyók „kitűzött” országútjai többnyire láthatatlanok. Az avatatlanoknak mindenesetre nem tűnnek olyan érzéketlenül szembe a többnyire csupán speciális térképeken jelölt áramlások, sodrások, vízi folyosók, mint a szárazföldi járművek számára kiépített impozáns autópályák és országutak. Ez a kis képességeállítás valamelyest talán érzékelteti az olyan törekvéseket is, amelyek arra



VÍZIPARÁDÉ



táshoz, mentőhajónak, utas- vagy teherszállítónak egyaránt jól alkalmazható.

3. Ezt az új angol gyártmányú katamaránt elsősorban a kedvezőtlen vízi utakon való közlekedésre konstruálták. Roppant könnyű, 37 kW-os (50 lóerős) sugárhajtású erőforrással szerelték fel. Építői a hajótest tervezésekor különösen nagy gondot fordítottak arra, hogy a vízi jármű még a nagyon kedvezőtlen hajózási körülmények között is csekély ellenállással, a lehető legkedvezőbb üzemanyag-fogyasztás mellett törjön előre. A nyílt tengeren mint személy- és áruszállító igazán könnyedén siklik és szállítmányával a sekély, zátonyos „megfeneklésre” különösen veszélyes partközelségben is jól mozog. Minden eshetőségre számítva, egy 3,7 kW-os, (5 lóerős) léghűtéses, kétütemű szűkségérforrással is rendelkezik, s így akkor is (mint egy 4 csomó sebességgel) ki tud menekülni szorult helyzetből, ha a főhajtóműve elromlik.

4. A híres Concorde repülőgépen alkalmazott egynémi technológiai megoldást is gyümölcsöztettek ezen a

bizarr külsejű (bár távolról sem csúnya) légpárnás járművön az „Ingles Hovercraft” folkstone-i hajóépítő cég szakemberei. A vízi terepjáró speciális „fűvókái”, emelő- és csűrőlapjai révén a legváltozatosabb terepszonyok között közlekedhet. Bozótos tájékon, homokbukákon, mocsáron, ingoványon — éppen olyan otthonosan mozoghat-lebeghet előre és hátra, valamint bármely irányba manőverezve, mint a viharos tenger, vagy a hegyek-völgyek között szélső kanyargó folyók felett. Az 58,88 kW-os (80 lóerős), négyhengeres benzinnel felszerelt hovercraft egy hordálynak kiképzett speciális mentőpad mellett még hat személyt szállíthat. Maximálisan 50 km/h sebességgel haladhat, és mindössze 10 liter üzemanyagot használ fel egy üzemórára. Első alkalommal Nyugat-Nepálban — a szeszélyes és gyors sodrású Gandaki folyón — próbálták ki sikerrel. Eredeti rendeltetése szerint kórház-, illetve mentőhajóként kívánják közlekedtetni a civilizációtól távol eső területeken.

(A. T.)



Hivatalból szimatolnak

Hivatalos állítások szerint az NSZK-beli „vámkutyák” megvesztegethetetlenek. Ezek az állatok a kábítószer utáni kutatást természetes kötelességüknek tartják. Sokan kérdezik: narkósok-e a vámkutyák?

A vámosok négylábú kollégái hosszú éveken át tartó kiképzésük alapján magas fokon specializált tisztségviselők — nyugdíjjogosultsággal. A kutyák előbb egyéves gyakorlati járókutyaképzést kapnak. Amelyik négylábú jól megállja a helyét, az a két NSZK-beli vámkutya-iskola egyikébe kerül.

Az első vizsgát követően két lehetőség áll a kutyák előtt: nyomkövető vagy kábítószer nyomozó lehet. További négyhetes tanfolyam szükséges ahhoz, hogy a „nyomozókutya a kemény gyógyszerek felfedezésére” rangot megkapja. Ettől kezdve minden gramm kábítószer — amelyet autóban, hajón, vagy repülőn rejtettek el — megtalál.

A kutyák oly „szorgalmasak”, hogy legszívesebben a határon felbukkanó autók mindegyikét végigszaglásznak. Egyesek szerint azért, mert ezeket az ebeket narkomániasokká tették, hogy valóban éles szimattal kutassanak kábítószer után.

Ez az állítás persze valótlan, hiszen egy narkós kutya teljesen megbízhatatlan lenne. A munka során egyszerűen a kutya természetes játék- és szolgálatkészségét használják fel. Ismeretes, hogy a derék négylábúaknak mennyire kedvelt játszószerük a csont, vagy a labda, amiket lelkesedéssel megkeresnek, ha eldugják azokat előlük. Ugyanez történik a vámnál is, csak hogy ez esetben szagos a játékszerük.

Kábítószer szaga van.

A Hobby című magazin idei 10. számában tudósítás jelent meg A 2000. év autóülése címmel. A folyóirat 13. számában egy olvasó a következőket írta: „Jóleső érzéssel olvastam cikküket a 2000-ik év autóüléséről. Egy ilyen ülés a sokat vezető autós számára ma is kifizetődő lenne. Ugyancsak nagyon előnyös volna a porckorong-károsodással bajlódó autósoknak is. Ha nagy szériában gyártanák, akkor talán nem is lenne drága.”

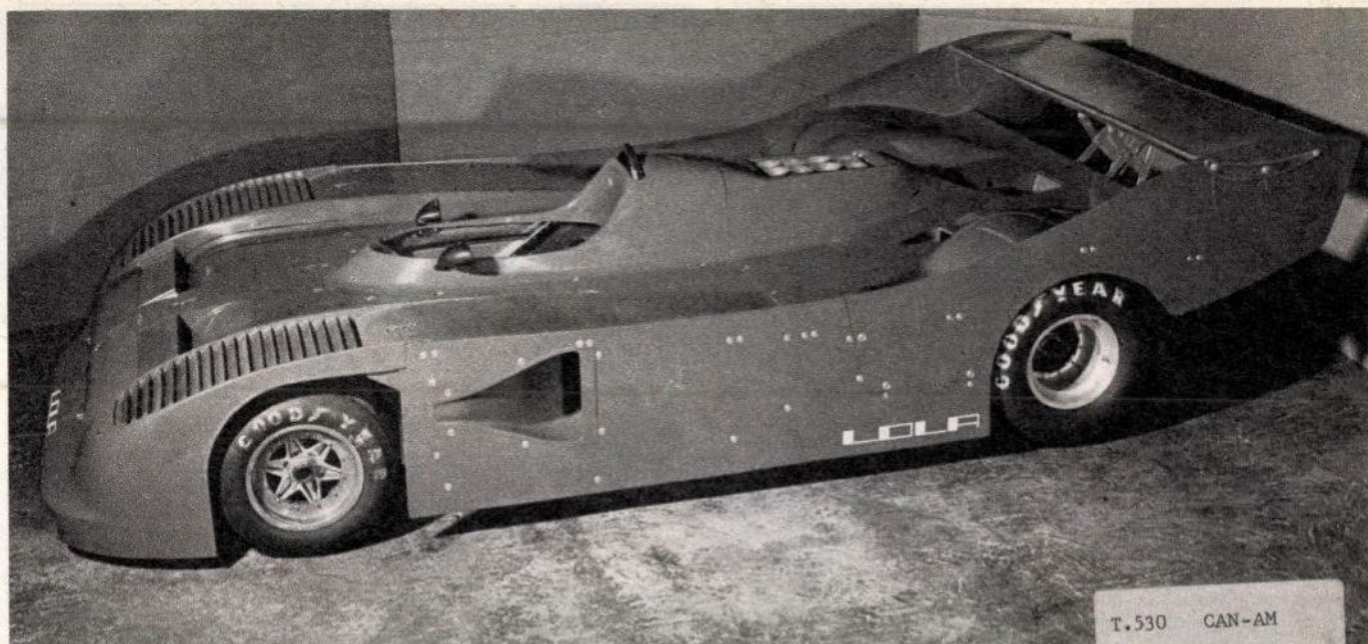


KOCSIATVETELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, 1980. október 17-én

DACIA (Budapest)	3 124
DACIA (Debrecen)	1 228
LADA 1200 (Budapest)	8 528
LADA 1200 (Debrecen)	6 860
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1 637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5 517
LADA 1300 (Debrecen)	4 312
LADA 1500 (Budapest)	4 789
LADA 1500 (Debrecen)	4 376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1 940
LADA 1600 (Debrecen)	1 015
MOSZKVIC 2140	9 949
POLSKI FIAT 126p. (Budapest)	3 666
POLSKI FIAT 126p. (Debrecen)	1 042
POLSKI FIAT 126p. (Győr)	186
POLSKI FIAT 1500	1 133
SKODA 105 S (Budapest)	762
SKODA 105 S (Debrecen)	1 115
SKODA 105 S (Győr)	1 256
SKODA 120 L (Budapest)	641
SKODA 120 L (Debrecen)	486
SKODA 120 L (Győr)	636
TRABANT Lim. (Budapest)	1 552
TRABANT Lim. (Debrecen)	431
TRABANT Lim. (Győr)	1 283
TRABANT Spec. (Budapest)	3 065
TRABANT Spec. (Debrecen)	1 053
TRABANT Spec. (Győr)	2 747
TRABANT kombi (Budapest)	505
TRABANT Kombi (Győr)	737
TRABANT Hycomat	10 052
WARTBURG Limousine (Bpest)	1 888
WARTBURG Limousine (Győr)	2 078
WARTBURG Lim. (tolótetős)	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	1 789
WARTBURG de Luxe (Győr)	1 839
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	7 137
WARTBURG Tourist (Bpest)	834
WARTBURG Tourist (Győr)	761
ZAPOROZSEC	30 570

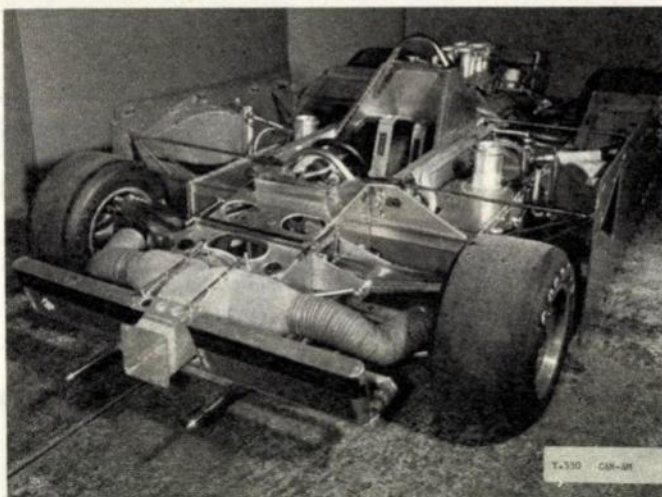
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 2.	November 8.
Cegléd	Keszthely
Debrecen	November 9.
Gyöngyös	Abony
Győr	Baja
Gyula	Békéscsaba
Jászberény	Dabas
Kiskunfélegyháza	Debrecen
Lent	Lajosmizse
Miskolc	Marcali
Nyíregyháza	Miskolc
Oroszlány	Nagykőrös
Pápa	Nyíregyháza
Pécs	Pécs
Szeged	Siófok
Szentes	Szeged
Székesfehérvár	Szombathely
Tiszakécske	Tata
Törökszentmiklós	Veszprém
	Zalaegerszeg



A csodálatos Lola

Finom vonalú, igazán elegáns sportautó. Az 530-as Can-Am a sokszorosan sikeres, T-333-as Forma 5000-es Lolának új, átalakított, sok szempontból gazdagított változata. Ez is — mint elődje — gyakorlatilag teljesen burkolt, együléses sportautó. Különlegesen jó úttartását, kanyarstabilitását minden bizonynyal a szigorúan pontos tervezésnek és a következetesen végigvitt szélcsatornai nyüzőpróbnak is köszönheti. Építése alkalmával hasonló célkitűzéseket tartottak szem előtt, mint a Forma-1 versenypályákról ugyancsak ismert és sikeres Renault Forma-1, és a Ligier Gitanes gépek tervezésekor. A Lola T.530 most végső kialakításban sok közös vonást mutat a kifejezetten Forma-1 versenygépekkel, de sokban el is tér azoktól. Ezt a kocsit ugyanis elsősorban a Can-Am és az indianapolisi 500-as versenyekre építették. Azokra a nagyhírű és



ugyancsak sok nézőt vonzó autós futamokra, amelyeken a Lola versenygépek különösen sok sikert arattak a korábbi években. A T.530-as születése nem volt problémamentes. A szuperkönnyű, ám ugyanakkor rendkívül szilárd polyester és nomex szendvicsanyagból készített karosszériájú kocsin az első futópróbák alkalmával szilárdságtani hibák jelentkeztek. Az egész útra kellett kezdeni. Tulajdonképpen nem is a

polyester-nomex felhasználásával volt baj, hanem a súlyelosztással. Végső megoldásként tehát a benzintartályokat a monoposto vezetőülés két oldalán helyezték el. Az oldaltágok és az üzemanyagtartályok védelmére is energiaelnyelő szendvics-elemeket alkalmaztak. Mégpedig olyanokat, amelyek poliuretán habbal vannak megtöltve, négy rétegben és az oldallapok teljes hosszában. A

hajlékony gumizsák-tartályokat — amelyek ezeket az energiaelnyelő rétegeket belülről kitöltik — külön is habbal bélelték. Ez azért van, hogy ütközéskor, vagy bármilyen okból adódó sérülés esetén, a tüzelőanyag legfeljebb szivárog, de nem tud ömleni belőlük. Ugyanakkor az üzemanyag-vezetékek is védett „zónában” futnak és természetesen úgy vannak megoldva, hogy a motor és a tartály közötti részen önzáróak. Nos, minden bizonynyal a szigorú szélcsatornai vizsgálatok méréseinek tulajdonítható, hogy az új elrendezéssel és a kissé módosított karosszériával megalkotott Lola T.530-as Can-Am változata könnyen kezelhetőnek, jó úttartónak, kanyarstabilnak, tehát minden szempontból problémamentesnek bizonyult.

— almássy —

A

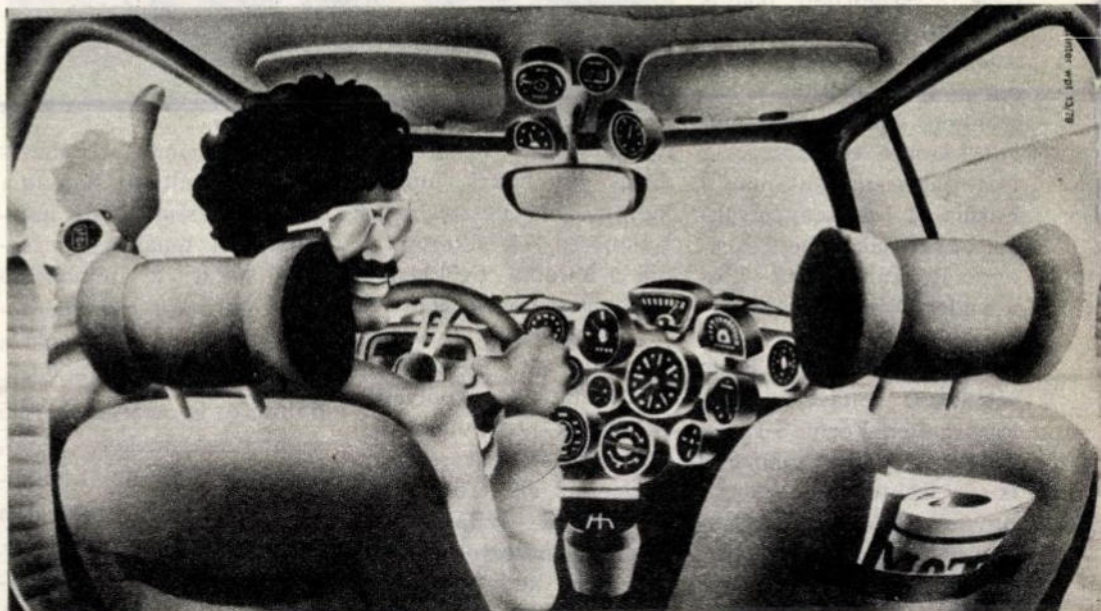
Az 1970-es évjáratú 3 literes, 4750 percenkénti fordulaton 106 kW-ot (144 lóerőt) teljesítő Ginetta G21 típusú sportkocsi „vezérlőpultja”. Lám, lám az egyszerű, kör alakú műszerek a legdrágább, az igazán exkluzív modelleken is kezdenek újra divatba jönni

**B**

Az autóvezetéshez hozzátartoznak a „hogyan” és a „mennyi” tudnivalói. Már a régi autókban is volt legalább tachométerük, amely a vezetőt tájékoztatta a sebességről. Hajdanában a tachométer olykor szinte arra kényszerítette az autóst, hogy a kocsiából a legnagyobb sebességet csikarja ki. Napjainkban viszont inkább a figyelmeztető funkciója lépett előtérbe. Érdekes kicsit figyelmesebben is szemrevételezni ezt a képsort: a Rolls-Royce Silver Ghost 1910-es évjáratú márkánál, a sebességmérőn kívül — a különlegesség kedvéért — további

Bűnberek és műszerek

műszerek — mérföldmérő, magasságjelző, időjelző óra — is színre léptek. Aztán a szerényebb márkák következtek. Az autós egy kör alakú tachométernek örvendhetett, amelybe a kilométerszámológát is beépítették. Itt éppen egy 1914-es Wanderer „műszerfalát” láthatjuk. A második világháborút követő években — kétségtelenül formatervezői megfontolásból — a nyújtott műszerek léptek színre. Amint az 1963-as Oldsmobile 98-as belső térben készült fotó is ékesen bizonyítja, ezek az ilyen (és ehhez hasonló) műszerek a vezetőtől sokkal több „munkát”, figyelem-összpontosítást követelnek, mint a kör alakú, skálabeosztású készülékek. A mai autókban viszont az olyan kerek műszerek kerültek ismét előtérbe, amelyek az egymástól egyenlő helyközzel



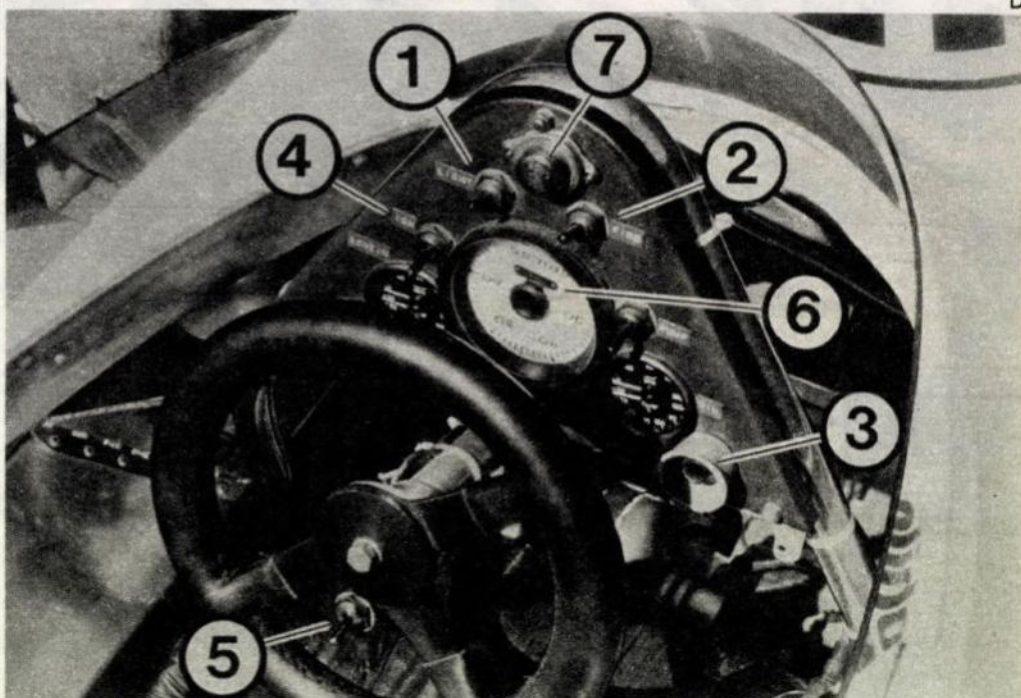
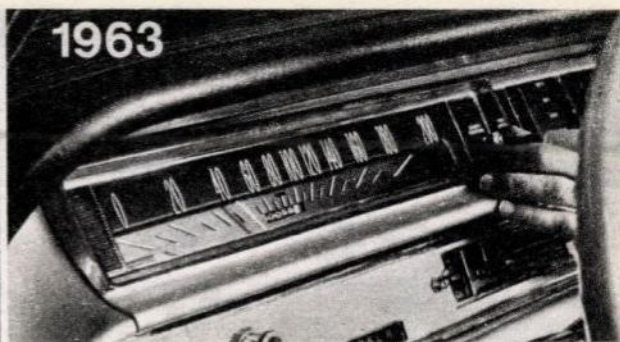
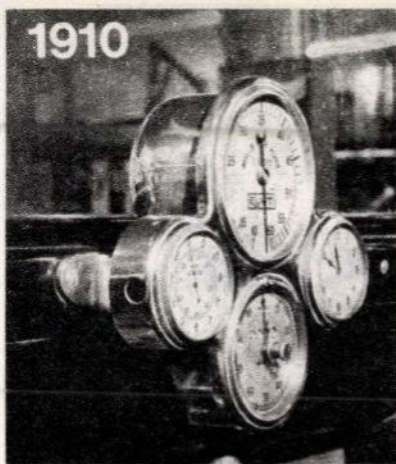
sorakozó jelzések gyors kiértékelését teszik lehetővé. Mint például az egyik 1979-es (VW Golf) modellen is látható

C

Mindenki természetesnek tartja, hogy a repülőgép-vezetőknek a műszerfalon található sokféle és bonyolult műszereket mindig szemmel kell tartaniuk a biztonságos repülés érdekében. A tapasztalat ugyanakkor azt is bizonyítja, hogy az autóban található műszerek figyelemmel kísérését nem tartjuk (az esetek többségében) olyan mértékben szükségesnek, jöllehet ma már senki sem vitatja, hogy az autó is veszélyes üzem. De az sem vitatható, hogy a műszerek rendszeres figyelemmel kísérése is elengedhetetlen ahhoz, hogy otthonosan érezzük magunkat az autóban. És ehhez hozzátartozik, hogy a műszerek állásáról (a szemünk sarkából) jóformán úgy győződünk meg, hogy közben le se kelljen venni tekintetünket az útról. Így például a fordulatszám-mutató (ha van ilyen az autókban) nemcsak a helyes sebességváltási kapcsolásokra, illetve a kapcsolások helyes végrehajtására és a motor kímélésére ad fontos útbaigazítást, hanem mindenekelőtt a hosszú, egyenes szakaszokon — a nyújtott emelkedőknél — szolgál támpontul a motorteljesítmény szükséges emelésének mértékére. Az út egyes szakaszaihoz tartozó legkedvezőbb fordulatszámokat érdemes jól begyakorolni és igazán célszerű megjegyezni. Ám, erre csak az olyan autósoknak van lehetősége, aki — divat-, vagy nagyzási hóbortból — nem tömi így tele különféle jelzőkkel és műszerekkel a szerelvényfalat, sőt még annak környékét is. Mert ebben az esetben bizony abba a helyzetbe kerül, mint az egykori német költő, Wieland, Oberon című művének urai, akik nem látták a fától az erdőt...

D

Valóban izgalmas dolog, hogyan is nézhet ki egy igazi versenyautó vezetőfülkéje: a cockpit. Nos, talán csalódást okoz majd egyeseknek, de az a műszerfal, amit az autóversenyző — például a Forma Super VW kocsikban lát maga előtt, nem különösen gazdag. Mégis tartalmazza azo-



kat a legfontosabb műszereket és kapcsolók sorát, amelyekre az autóversenyzőknek szükségük van. Sem többet, sem kevesebbet: csak amennyire szükségük van. Így hát sorrendben: 1: LIGHT — a versenyautóban természetesen nem a szokásos világítóberendezést találjuk. E kapcsolóval az autó hátsó részén levő figyelmeztető fényt „gyújtják” ki. Különösen rossz időjárási, látási és út-megvilágítási körülmények között. Például esőben, köd-
ben. 2: FIRE — ez a tűzoltó-

berendezés kapcsolója. Minden start előtt bekapcsolják és a verseny ideje alatt mindvégig bekapcsolt állapotban marad. Alul jobbra 3-as számmal jelölve, a bennfekvő nyílásban van a tűzoltó készülék, illetve rendszer kioldó gumicsonkja. (4:) IGN (ignition) — a gyújtást jelenti. Ez a kapcsoló tehát a mindennapi életben is használt autó „slusszkulcsa”. 5: kis bil-lenőkapcsoló egészen szokatlan helyen, a kormánykerék-
ken van. Nos, ez a vészkapcsoló, amellyel minden feldélzeti

áramkör zárható. Minden biz-
sonnyal bizarrul hat, hogy a 6-os fordulatszám-mérő a feje tetején áll. A jobb megfigyelhetőség kedvéért szerel-
ték így fel. A versenyzőket
ugyanis csak a magas fordul-
atszámok érdeklik, s akkor a
mutató mindig a felső tartomá-
nyban van. És végül a 7: egy
figyelmeztető jelzőfény, amely a primer veze-
tésbiztonságot befolyásoló
valamilyen üzemzavar eseté-
re szolgál



AFI **IVSZ.**
AUTÓJAVÍTÓ
VÁLLALAT

Személygépkocsiját még időben készíttesse fel
a TÉLI IDŐSZAKRA.

Üzemeink jól képzett szakemberekkel és korszerű műszerekkel
állnak T. Ügyfeleink rendelkezésére.

LADA, VOLGA: Budapest XIII., Lehel u. 25. T.: 403-371

LADA: Budapest II., Lövház u. 4. T.: 152-621, 355-531, 358-348

LADA karambolos: Budapest XIII., Dózsa Gy. út 61. T.: 209-004

WARTBURG: Budapest XIII., Dózsa Gy. út 63. T.: 209-005

LADA, VOLKSWAGEN, TRABANT, WARTBURG:

Budapest III., Mozaik u. 1-3. T.: 687-480, 689-639

LADA típusú gépkocsijának műszaki vizsgáztatását
rövid határidőre vállalja:

a Budapest XIII., Lehel u. 25.

és a Budapest II., Lövház u. 4. sz. alatt levő üzemünk.

Nyitvatartás:
hétköznap 6 órától 22 óráig
szombaton 6 órától 14 óráig

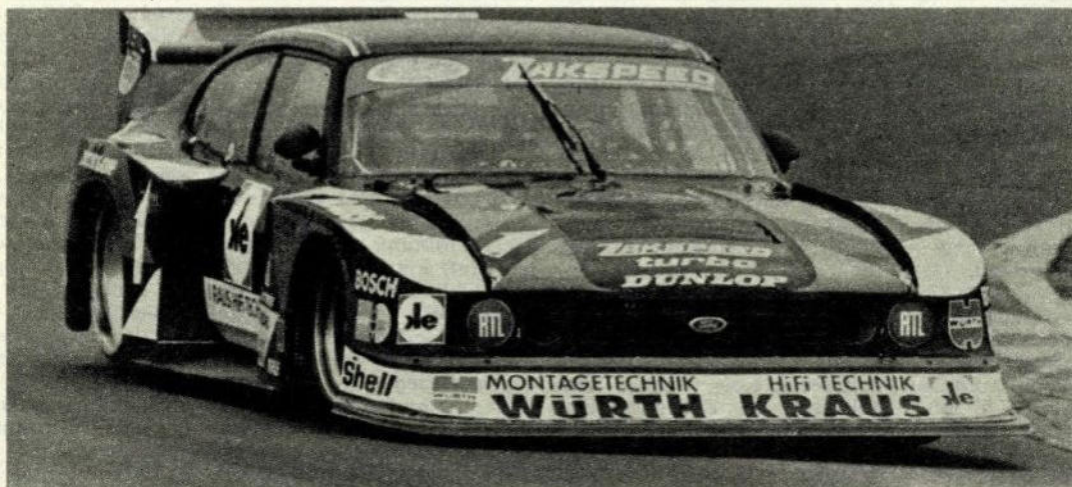
Extraszuper Capri



Amikor a Zakspeed turbófeltöltős Ford Capri Sport változatának modellje a szélcsatornában és a pályán (már érett konstrukcióként) két éve megjelent, méltán aratott sikert sportberkekben. A stabilizáló szárnyak, a lenyomó felületek kialakítása révén ugyanis az aerodinamikai tanulmánynak is méltán tekinthető 800 kg súlyú, 280 kW (380 lóerős) teljesítményű versenyautó az 1978-as Európai Tűrakocsi Bajnokságon Hans Heyer (az előző évi bajnok) irányításával elérte a 280 km/h sebességet. Akkor úgy tűnt, hogy ezt a kocsit a maga nemében, a saját kategóriájában nehéz lesz túlszárnyalni. És alig telt el két év, máris megszületett a még gyorsabb, aerodinamikailag még jobban megszerkesztett Zakspeed Super Capri. Ez az újabb változat már 412 kW (560 lóerős) teljesítményű és 300-on felüli tempó elérésére is képes. A kísérleti példányt Klaus Ludwig irányítása mel-

lett az aacheni Technikai Kollégium munkatársai igen sokoldalú nyúzópróbnak vetették alá. Így például a szélcsatornában lefolytatott modellkísérletek után, a karosszéria különösen érzékeny pontjaira nyomásérzékelőket helyeztek. A hozzájuk kapcsolt kapilláris csöveket a vezető mögötti konzolon – a kocsik belső terében – sorakoztatták fel. Ugyanakkor a szerelvényfalra erősített kamerával figyelték és fényképezték a mintegy 300 km/h sebességgel száguldó autóban a különböző pontok igénybevétele, viselkedését tükröző nyomásváltozásokat. A hajszálcsovekben emelkedő-süllyedő folyadék szintje ugyanis pontos információkat adott ezekre a jelenségekre. Nos, ezeknek a speciális kísérleteknek az eredményei is hozzájárultak ahhoz, hogy még gyorsabbá, még stabilabbá fejleszthessék tovább az eredetileg sem lomha autót.

A. T.



A7

A7

A7

A7



Hirdetés egy japán lapból. Hogy mit reklámoznak? Szerencsére a felirat elárulja

Vajon mi köze lehet egymáshoz a két dolognak? Még ha hiszünk is a statisztikának, amely szerint Olaszországban egymillió ember él rendszeres szexuális életet az autóban (ne feledjük, hogy ott enyhe az időjárás és drága a szálloda), ezen az alapon kapcsolatot kereshetnénk a szex és az ágy vagy a szénakazal között is.

Csak hogy az autó azért más. Elég végignézni az újságokat, a vicclapokat, hogy észrevegyük, sorra jelennek meg az olyan karikatúrák, amelyek az autós (férfi) és az utas vagy autóstópos (bomba nő) közötti kapcsolatot figurázzák ki — egyben sugallva, hogy van ilyen kapcsolat. A reklámok — különösen Nyugaton — szintén azt az érzetet keltik, hogy a vágytól csillogó szemű, szép testű lányok a férfiasságot ünneplik a szép vonalú, eladni kínált autóban.

Még ma is, de úgy tíz évvel ezelőtt különös vonzerőt jelentett az autó, a jó autó. Részből, mert az emberek igyekeznek megfelelni a rájuk osztott szerepnek, rész-

ben, mert a kocsik a sikeres embert, a biztos egzisztenciát is ott hordozza puha ülésén — ezek a tulajdonságok pedig nem taszítók. Így kirajzolódott a kép: kocsival könnyebb partnert találni. És kialakult az előítélet, amely az egykori minitaxis lányokat eleve úgy fogadta, mint ha a fuvarozás csupán mellékállalkozás lenne. Az autóstópos lányok közös jelzőt kaptak, és az erkölcsök romlásán hangosan kesergő férfiak közül jó néhányan autóból vágódtak, hogy „felcsípijenek” valakit.

A kocsi közlekedési eszköz, gép. Társadalmi megítélése azonban ennél jóval többel ruházta fel, noha tömegessé válásával lekopóban vannak az autót és tulajdonosát minősítő címkék. (Igaz, a kitűnés kedvéért mindig lehet újítani, talán ezért terjedt el az USA-ban a pompás lakásnak berendezett kis busz, amelynek hóbortja máris múltban van, még az Autófelügyelet tilalma sem kellett hozzá. E divatmúlástól fellélegeztek azok a lányos szülők, akik nehezen értették meg, hogy az első

randevúra miért érkeznek hálószerzőkkel az udvarló.) Az autó része lett életünknek, szerelmi életünknek is. Gyors, kényelmes, sok helyre el lehet vele jutni és eldug a kíváncsi szemek elől.

A szexualitás az autóban úgy is tűnik el az emberből — mondja dr. Perczel Tamás, a Pályaalkalmasságvizsgáló Intézet igazgatója. —, mint ahogy egyéb élményektől, érzelmektől sem szabadul meg az ember a kocsiában. A vezető szexualitása befolyásolja a közlekedő partnerekkel szembeni viselkedését.

A kérdés az, hogy milyen irányban. Javára válik-e a közlekedésnek, vagy éppen hátrányára? Akármilyen is erre a válasz, ellene tenni nem lehet. Mindenesetre, ha összeszámolnánk azokat a baleseteket, amelyek hátterében felfedezhetők szexuális mozgatórugók, nagyságrenddel kevesebb adódna, mint az alkohol okozta szerencsétlenségek összege.

Régi, gyakran kigúnyolt megfigyelés, hogy a strandokon a férfiak egy szép nő láttán behúzzák a hasukat,

teleszívják mellüket levegővel. Mindezt önkéntelenül teszik, tetszeni akarnak, még ha eszükbe sem jut kapcsolatba kerülni a reflex okával. Ez az önkéntelen viselkedésváltozás a közlekedésből sem hiányzik, másrészt vezetünk, ha a közlekedésben szexuálisan vonzó jelenség tűnik fel. A tetszési akarás nagyobb kockázattá válik a serkentethető vezető, különösen, ha hölgy-partnere elismerésével jutalmazza ügyességét.

Ilyenkor bujlik elő a rivalizálás kisördöge, hogy megmutassa, nincs külön férfi az úton. Még mielőtt dörgő hangon elítélnék a gázpedál kényelmét, ne feledjük el, hogy ez az érzés segít fenntartani olyan divatjamúlt tulajdonságokat is, mint amilyen a lovagiaság.

Egy művészetekkel foglalkozó, szétszórt figyelmű nő mesélte, hogy számtalan szabálysértést elkövetett. A rendőrök azonban sosem büntették meg, mert, ha megállították, így védekezett: „Ne haragudjon, nem tudok figyelni, szerelmi bánatom van.” Ennyi elég is volt a továbbjutáshoz — igaz, mindez Párizsban történt.

Szexuális erkölcsi képünk apró mozaikokra töredezett. Még tartja magát az évszázados szigorú vallási tanítás, szélsőséges felfogások keverednek az álszeméremmel, miközben megdöbbentő számokat olvashatunk a tömegesen elrontott szerelmi életéről. A kielégítetlen, elfojtott vágyak kisugárzódnak mindarra, ami valahogy e vágyakhoz kapcsolható. És mint láttuk, az autó ilyen. Az elfojtott vágyak még azt is eredményezik, hogy ha az, amire valaki nagyon vágyik, másoknak sikerül, akkor a „legyőzöttek” felháborodnak, büntetésért kiáltoznak, magukban addig forgatva az eseményeket, míg mindezt valamilyen erkölcsi magaslatról követelik. Számtalan példa igazolja a szociológia és régi megfigyelését, gondoljunk csak a közlekedésben a szemfüles vezető azonnali megleckéztetőire, az örökös autós szitkozódásokra.

Végül is a szexualitás és az autó, szerencsére nem egymást kizáró fogalmak. És ha lassan-lassan feledjük állszent tabuinkat, talán az autó is megszabadulhat egy hozzá kapcsolt mítosztól. És ez bizonyára jó lenne az elmaradott szexuális és közlekedési kultúrának — egyaránt.

F. A.

Jogi eset?

Koporsótól

a

balesetig

Arról már hallottam, hogy valaki még életében megrendelte a koporsóját, sőt, olyanról is, aki esténként koporsójába tért hálni, de hogy koporsó közlekedési balesetet is előidézhet, erről csak nemrég olvastam egy jugoszláv autós újságban. Íme a történet.

Egy szerbiai földműves családjában haláleset történt. A gazda annak rendje és módja szerint a városba ment, megvásárolta a koporsót, a szemfedeleket és a fejfát. Keresett egy magánfuvarozót, s miután megállapodtak a szállítási árban, a koporsót a nyitott teherautóra rakták és elindultak a faluba. A város peremén a gépkocsivezető mellett ülő gazda megpillantotta egyik falubelijét. A teherautó megállt és a hazafelé igyekvő földművest fölvetették. Hátra ült, a koporsó mellé. Kisvártatva megeredt az eső. A nyitott teherautón ülő földművesnek mentő ötlete támadt: bebújt a koporsóba, nehogy bőrig ázzon. Persze, a fejénél, a koporsón hagyott egy kis rést, hogy levegőt kapjon.

Zuhogott az eső, haladt a gépkocsi és az elcsigázott ember a koporsóban elszunynyadt.

Közben a teherautó ismét megállt, s ezúttal két bőrig ázott utast vett fel. A két ember szépen meg is köszönte a gépkocsivezetőnek, amiért fölvette őket. Amikor azonban fölugrottak a teherautóra és megpillantották a koporsót, no meg a félrebillent teteje alatt az emberi testet, a teherautó egyik sarkába kuporodtak.

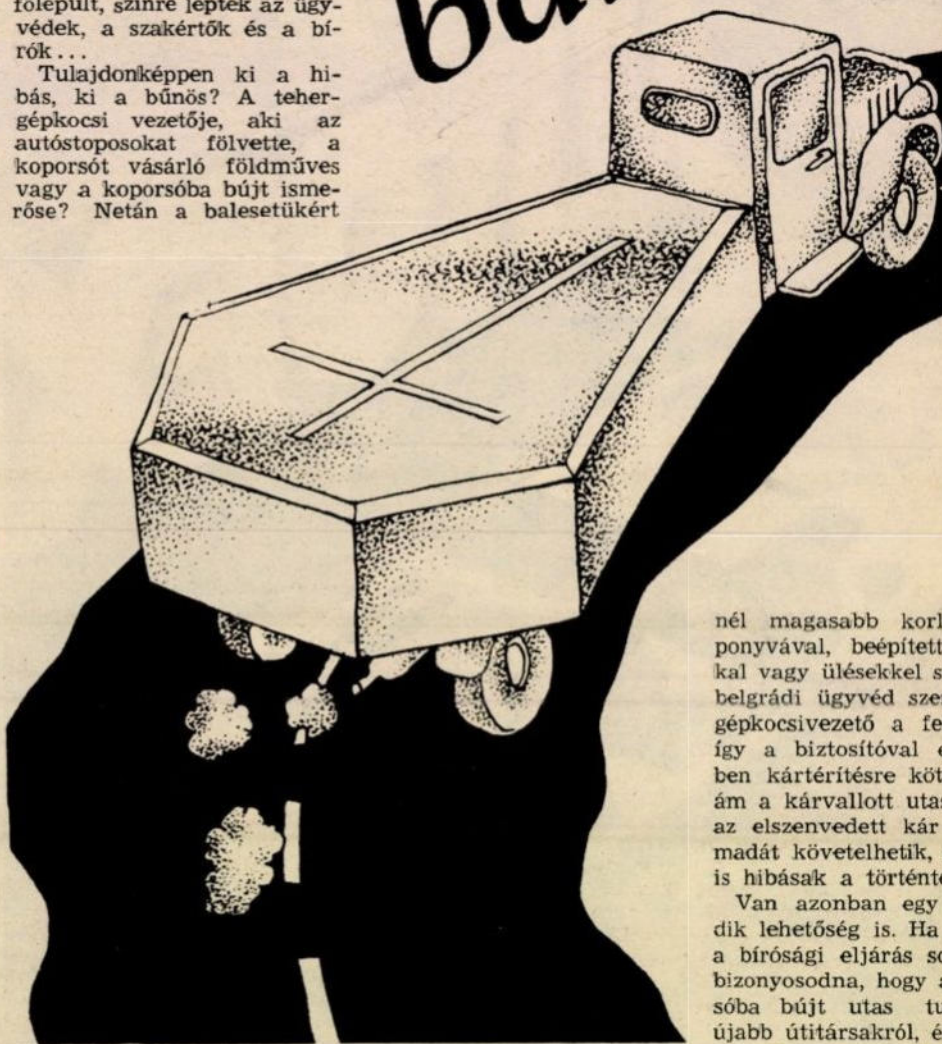
— Mit tehetünk, ez van. majd csak hazaérünk — mondta az idősebb ember útitársának.

Az eső elcsendesedett, majd elállt, a teherautó is letért a főútról, a macskaköves, falusi útra. Ki tudja, miért, talán mert kialudta magát, vagy mert fölrázta az út, a koporsóban fekvő ember leemelte magáról a tetőt és felült a koporsóban. Még meg sem tudott szólalni, amikor a megdöbbsent és megrémült két útitársa ijedtben leugrott a robogó gépkocsiról.

Az orvosok csak nagy erőfeszítések árán tudták megmenteni az életnek a balesetet szenvedett embereket.

A szinte mesébe illő történetnek azonban még nincs vége: amikor az életre keltett, halálra rémült két ember fölépült, színre léptek az ügyvédek, a szakértők és a bírók...

Tulajdonképpen ki a hibás, ki a bűnös? A tehergépkocsi vezetője, aki az autóstoposokat fölvette, a koporsót vásárló földműves vagy a koporsóba bújó ismerőse? Netán a balesetükért



azok hibáztathatók, akik nagy félelmükben leugrottak a robogó autóról?

Az autós jogi esetek gazdag tárháza tehát egy újabb érdekes esettel gazdagodott. A koporsó is lehet közlekedési baleset előidézője! Egy bírósági szakértő azt állítja, hogy a furcsa balesetért a gépkocsivezető a felelős, mert a Szerb Szocialista Köztársaság közlekedésbiztonsági

törvénye tiltja a személyszállítást a teherautó rakodóterében. A szakértő közlekedési mérnök szerint mivel a sofőr szabálysértést követett el, köteles a balesetet szenvedőknek megtéríteni a kárt is. Egy másik törvény ugyanis pontosan megszabja, hogy teherautóval milyen feltételek mellett szállíthatók munkások vagy utasok (csak külön engedéllyel, 120 cm-

nél magasabb korlással és ponyvával, beépített padokkal vagy ülésekkel stb.). Egy belgrádi ügyvéd szerint is a gépkocsivezető a felelős, és így a biztosítóval egyetemben kártérítésre kötelezhető, ám a kárvallott utasok csak az elszenvedett kár kétharmadát követelhetik, mivel ők is hibásak a történetekért.

Van azonban egy harmadik lehetőség is. Ha ugyanis a bírósági eljárás során bebizonyosodna, hogy a koporsóba bújó utas tudott az újabb útitársáról, és azokat szándékosan ijesztette meg, akkor a furcsa közlekedési balesetért őt terheli a felelősség, őt kötelezik a kár megtérítésére.

Eddig a szakemberek véleménye. Ám a bírósági eljárástól függetlenül máris van az esetnek egy tanulsága: esőtől és halottól félő emberek ne üljenek fel koporsót szállító autóra...

Sz. J.





Ez a rajz 1976-os dátummal került ki az európai Ford tervezőjének keze alól, de csak az 1981-es Escort típusokon érvényesítik az új vonalvezetést

formák és normák



Képeket, rajzokat hívtunk ide segítségül néhány olyan gondolat bizonyítására, amelyeket illusztráció nélkül csak sok-sok szöveggel tudnánk fejtegetni. Így viszont néhány mondattal is elérhetjük célunkat, ami nem más, mint felhívni a figyelmet az autóipar egy-két alapvető változására.

Jól tudjuk, hogy bizonyos időszakok törvényszerűen hoznak mind formai, mind szerkezeti módosításokat, és most előtérbe került a gazdaságosabb üzemű, takarékosabb fogyasztású autó. Igaz, eddig sem volt hátrány, ha egy gyár ezekkel a jó tulajdonságokkal tudta kínálni új típu-

sait, de most sok más vélt előnyt is háttérbe szorítanak az ilyen kedvező adottságok.

Szolidabb autókat várhatunk, amelyek azonban az egykor csodakocsinak nevezett prototípusok jó néhány olyan furcsaságát ismerhetjük fel, amelyek a kedvezőbb áramlást, a jobb légellenállási értéket eredményezhetik. Az efféle különlegességek rendszerint a nemzetközi autókiállításokon szoktak megjelenni. A sok közül itt most parádés csillogásban egy olasz Bertone-modelt, a jövőt jelző Modulo nevűt látjuk az „AUTOEXPO” betű-

sor előtt, felidézve az 1973-as, Los Angelesben rendezett autószalet. Elég régen volt – mondhatná bárki –, és mindjárt megjegyezhetné, hogy azóta sem alakították át ilyen furcsasággá a mai autókat, napjaink autóit.

De még régebbi fotót is kiástunk az archívumból, hogy amellet még jobban szembetűnjék, milyenek is az újabb formák. A képek, a rajzok egyben azt is bizonyítják, hogy az autóiparban sem márról holnapra valósulnak meg a tervek. Az viszont jól látható, hogy az egyszerűbb, a díszítésmentes forma lesz a norma, és



Valaha tetszett az 1959-es Buick-forma, de azóta sokat változott a divat, meg a norma



már a ma autós is szívesen lemond a „csicsás” karosszériáról, a csillogó díszekről.

Egy több mint húsz évvel ezelőtti, pontosabban az 1959-es stílust képviselő amerikai Buickot is nézegethetünk ebben a gyűjteményben. Úgy véljük, sem formája, sem 18–23 literes fogyasztása, sem több mint 5,5 méteres hossza, sem 300 fölötti lóerőszáma, de a mindezekkel együttjáró 2120 kg súlya sem lehet szimpatikus a ma vagy a holnap autós számára.

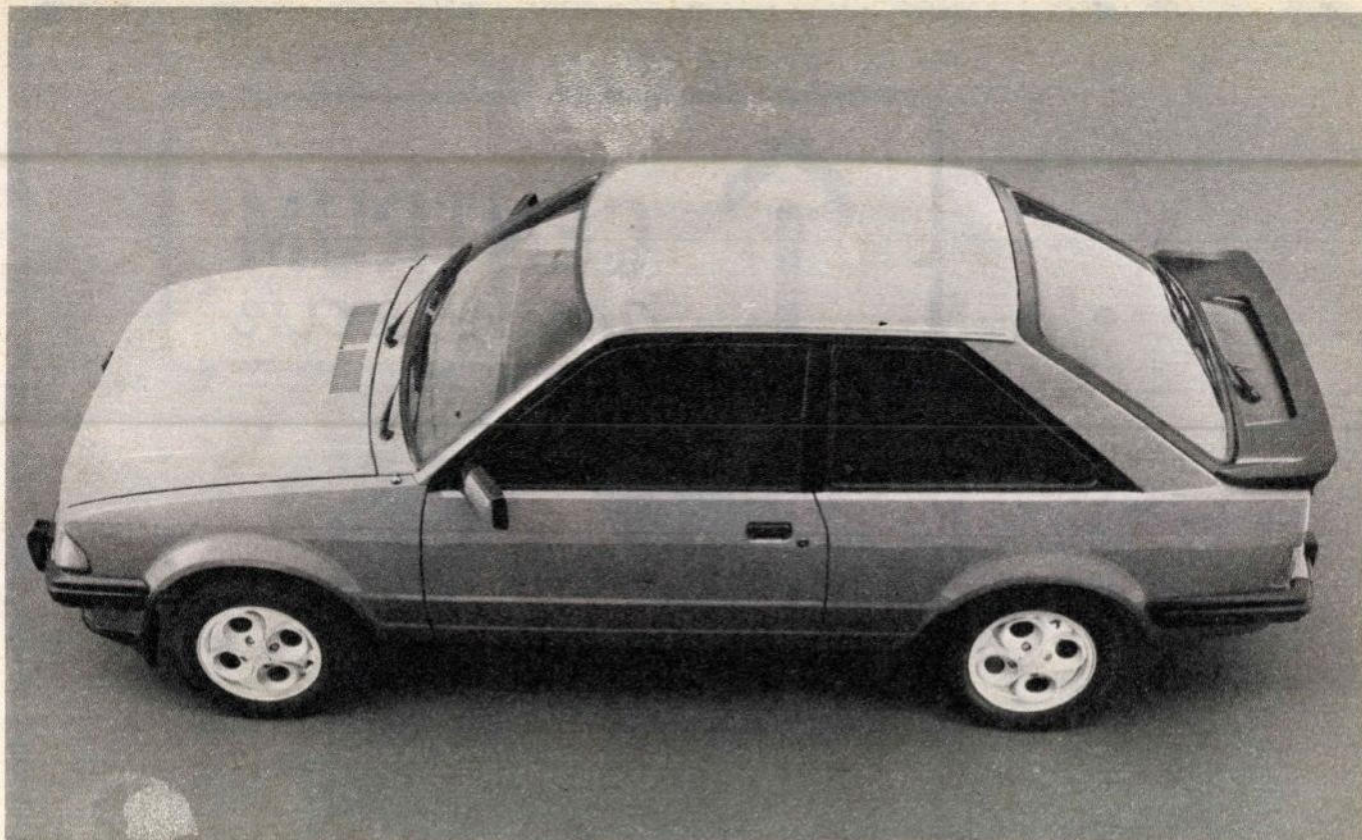
Ezek a formák, az ilyen normák kezdenek elavulni az amerikai kontinensen is, ahol mind nagyobb a népszerűsége az európai stílusú kisebb autóknak, és bár az elmúlt két évtized során ott is 16 literre csökkent a 100 km-re számított átlagfogyasztás, a jövőben szeretnék elérni a 8,5–9 liter közötti normát.

Mind az autótervezők, mind az autósok világszerte kezdik komolyan venni, hogy a motorteljesítmény 10 százalékos csökkenése – minden új találmány alkalmazása nélkül – már 4 százalékos fogyasztáscsökkenést hozhat. Egy-egy kocsi súlyának ugyanilyen arányú lefaragása további 2,5, míg a légellenállás szintén 10 százalékos redukálása külön is 3,5 százalékkal kevesebb benzint, gázolajat, vagy más üzemanyag fogyasztását eredményezheti.

Ezekről a tényekről és elvekről ne feledkezzünk meg, amikor új autóformákkal ismerkedünk. És gondoljunk arra is, hogy az új formák többnyire új normákat takarnak. Ma például már nemigen jelzik az autók prospektusai, hogy hány fokos, hány százalékos emelkedőn képes feljutni a szóban forgó kocsi, pedig nemrég ez fontos adatként szerepelt a leírásokban.



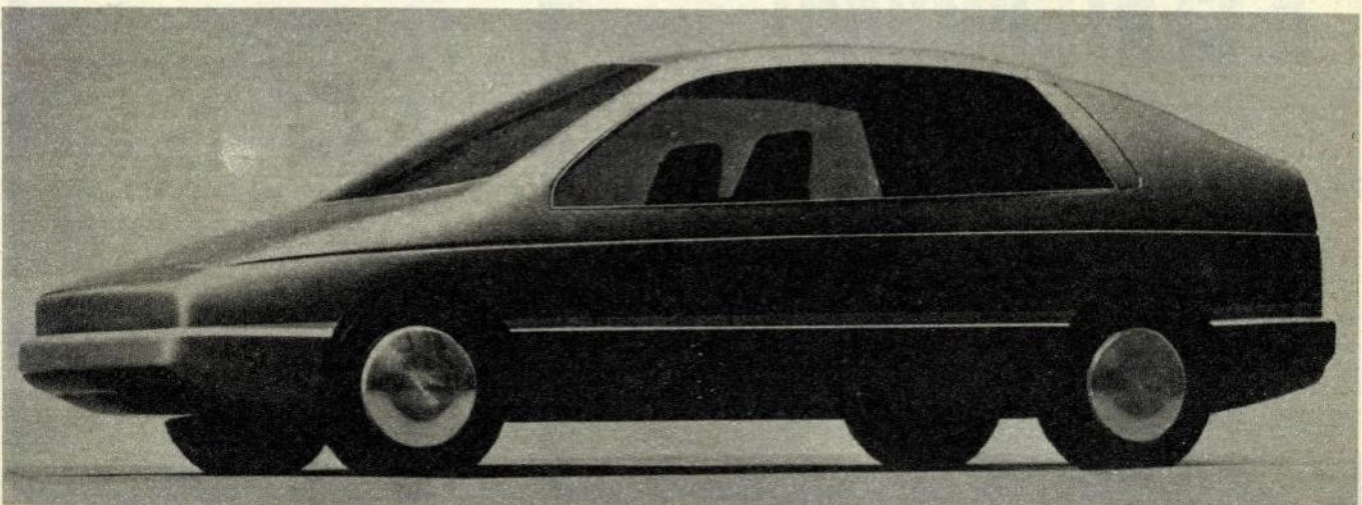
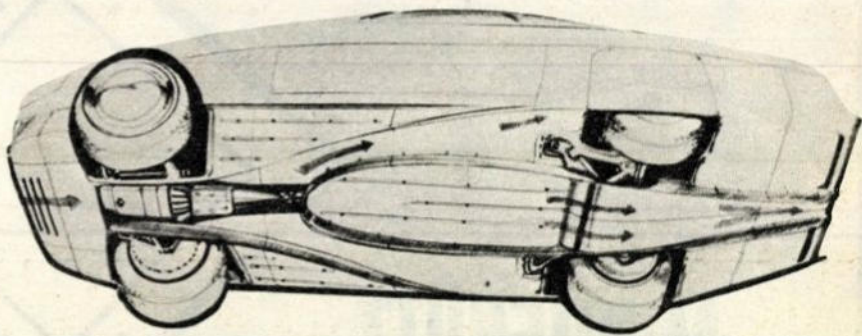
Itt egyaránt láthatunk ismert formákat, az R-5, R-14 célszerűen kialakított karosszériákat, és azt is, hogyan születtek a modell, a minta, Renault-ék egyik tervezőirodájában. De jóval újabb vonalvezetést is mutatnak az itteni képek, hiszen az új Ford Escort XR-3 például 1981-re dátumozott modell, a különleges hátsó légterelővel. Igaz, itt a gyári szöveg mindjárt meg is említi a 0,375 értékű légellenállási együtthatót, amely valóban jó érték a mai 0,450 átlaghoz képest. De figyelmet érdemel a Ford-tervezők rajza is, amely egy eddig elhanyagolt zónában, a kocsik alján próbálja kedvezően irányítani a levegő áramlását. És végül egy Volkswagen formaterv, de csak az 1990-es évet említve, egy könnyű súlyú kocsi, a mai Golf típus utasterét idéző, 0,3 légellenállási jelzéssel.

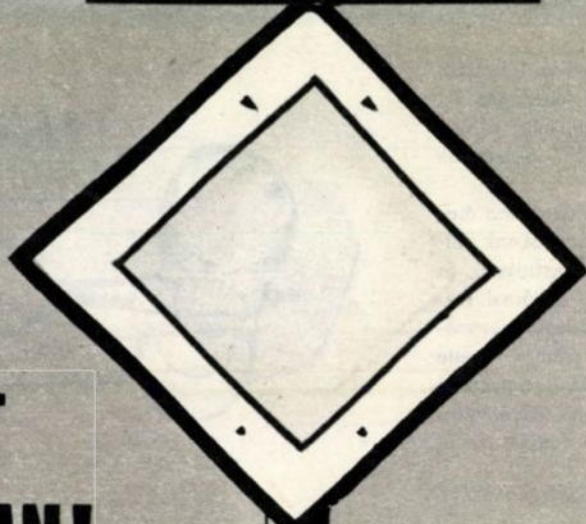


Arra, hogy nem két kerékre, hanem négyre hat a fék, ma már felesleges ki-
térni a műszaki leírásokban, mint ahogy
elavulhat az „elől tárcsafék” bejegyzés
is.

Az viszont továbbra is fontos norma ma-
rad, hogy a biztonsági előírásoknak mi-
ként felel meg egy-egy új konstrukció, és
talán a fogyasztást említő, a városi for-
galmat, a különböző haladási sebessé-
get feltüntető részletező számok mellé
kerül majd a légellenállási tényezőre
utaló adat is. E kettő ugyanis törvénysze-
rűen összefügg, és ezt jól tudják az új
formák tervezői!

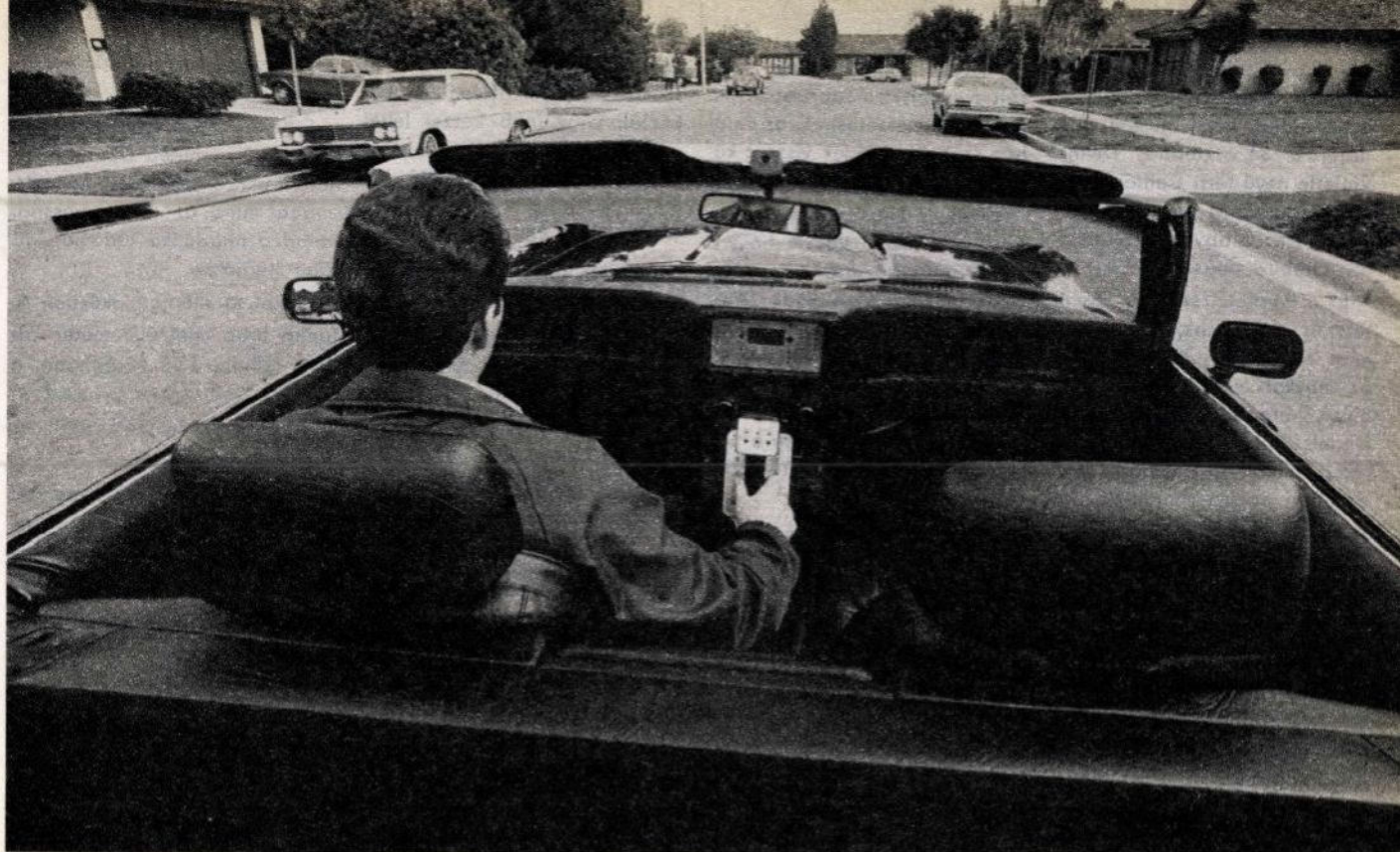
LIENER GYÖRGY





**...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!**





KORMÁNYZÁS VOLÁN NÉLKÜL

Mielőtt a kormánykerék, vagyis a volán forgatásához hozzá szokott kedves olvasó kételkedne a tollforgató szövegének hitelességében, pillantson a felső képre, majd az alatta levő fotóra. Nem trükkfelvételtől van szó, hanem a Camera Press, illetve az MTI külföldi képszolgálat dokumentumairól, és bizony ebben az eredetileg Pontiac Firebird típusú kocsiban nem látjuk a megszokott volánt. Helyette ott a botkormányhoz hasonló vezérlőrúd, féltucat nyomógommbal, kapcsolóval. A további magyarázatért érdemes egyet lapozni...



— Szóval az előző oldalon látható volán nélküli autóról azt is tudjuk, hogy mostani gazdája, a 34 esztendőes Dennis Violette nevű férfi California állam Tustin nevű városában koscsikázik az alapvetően átalakított Firebird típusal.

Ez a Pontiac 1969-ben számított új modellnek, tehát több mint tíz évvel ezelőtt. Közben az egykor elegáns sportkupé olyan állapotba került, hogy Dennis Violette poton 400 dollárért jutott roncsaihoz. Neki azonban éppen megfelelt, hiszen ügyis sok mindent meg akart változtatni rajta. Többek között az ülés mögötti területet alkalmassá tenni áruk szállítására, hiszen egy kimustrált teherautó helyett vette ezt a roncskocsit. A normál javítások során viszont fiatalkori álmának megvalósítását is lehetségesnek tartotta.

Ez az álmodozás valami

olyanfajta autókormányt képzelt el, amelyet a sportrepülők, a pilóták természetesnek, az autókhoz szokott emberek viszont különösnek tartanak.

Végül is Dennis Violette ma úgy vezeti ezt a kocsit, hogy a motor indítása után ha előre akar menni, akkor csak egyenesen előre tolja a rudat, ha jobbra vagy balra kíván fordulni, annak megfelelően húzza-tolja megfelelő irányba a botkormányt. Természetesen a hátramenethez is elég a rúd hátrahúszása.

És mielőtt továbbmegyünk a magyarázattal, el kell ismernünk, hogy a különböző országok közlekedési rendjétől függő bal- vagy jobbkormányos autók kérdését is megoldotta, hiszen itt kétségtelenül a kocsit központonál emelkedik ki a volánt irányító rúd.

Nem akarunk viccelődni, de azt is mondhatnánk, hogy tet-

szés szerint, avagy a kialakult szokásoknak megfelelően, bal kézzel, vagy jobb kézzel lehet vezetni a sok digitális műszerrel, automatikával teletűzdelt konstrukciót, ahol a fékezéshez sem a lábat kell használni.

Nincsen tehát sem gázpedál, sem fékpedál — a tengelykapcsolás, másnéven kuplungozás, különben is automatikus ennél a típusnál —, hanem ezek pótlására csupán a rúd, meg hát a finom érintésre, vagy akár hirtelen meghúzásra egyaránt reagáló, érzékeny, hatékony karcskák szolgálnak.

Nem feladatunk részletesen ismertetni az autó vezetésére vonatkozó fogásokat, de ha az invalidus-járművek máig kialakult mechanizmusait vesszük figyelembe, nem tekinthetjük csupán egyéni hobbinak ezt a botkormányos, pusztán a gondolat, no meg az emberi kéz

segítségével irányítható, vezethető Pontiacot.

Érdekes ember lehet a már itt többször is említett Dennis Violette, aki egyéni úton képezte magát mind az elektromosság, mind a hidraulika tudományai-ban mérnökké.

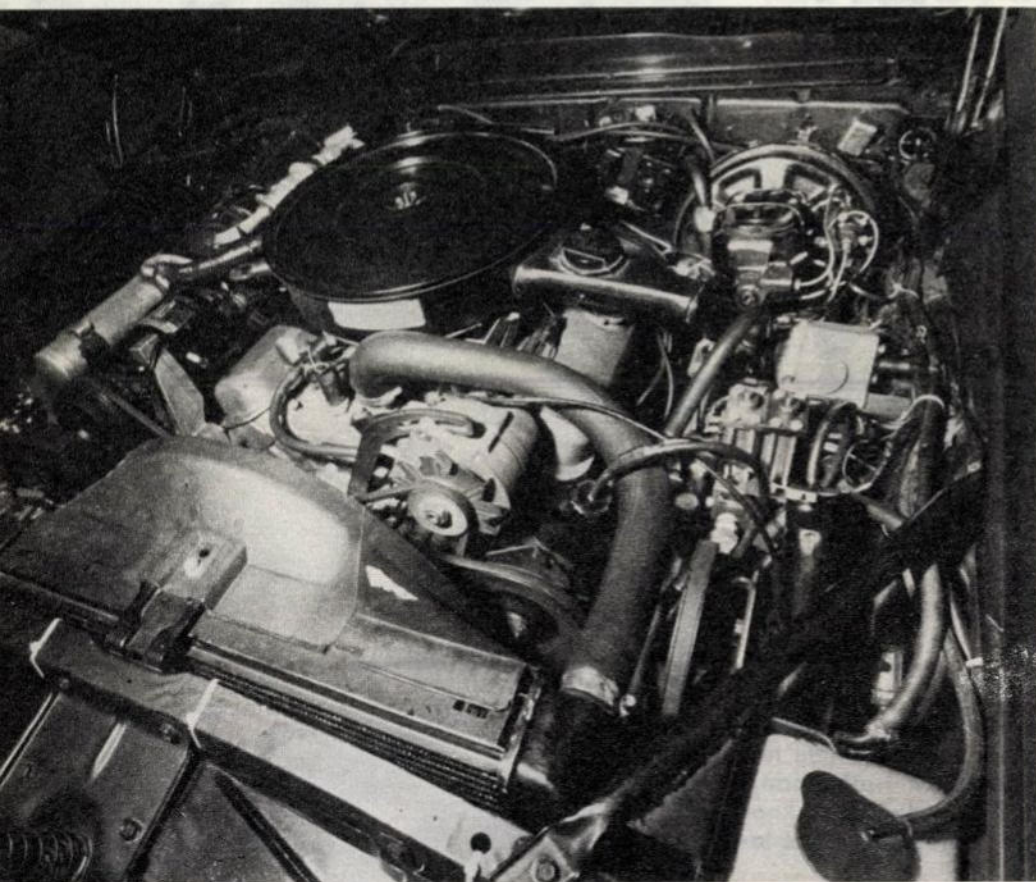
Sokat tanulhatott aközben is, amíg több mint 300 méter kábelt felhasználva, átépítette a kocsit hagyományos kormányzási rendszerét, fékszerkezetét és még sok más elemét.

Vagyis számos új ismeretet szerezhetett, miközben az agyonnyúzott, törött autót, a 400 dollárért vásárolt roncsot, olyan különlegességgé alakította át, amelyet most 75 ezer dollárra értékelnek!

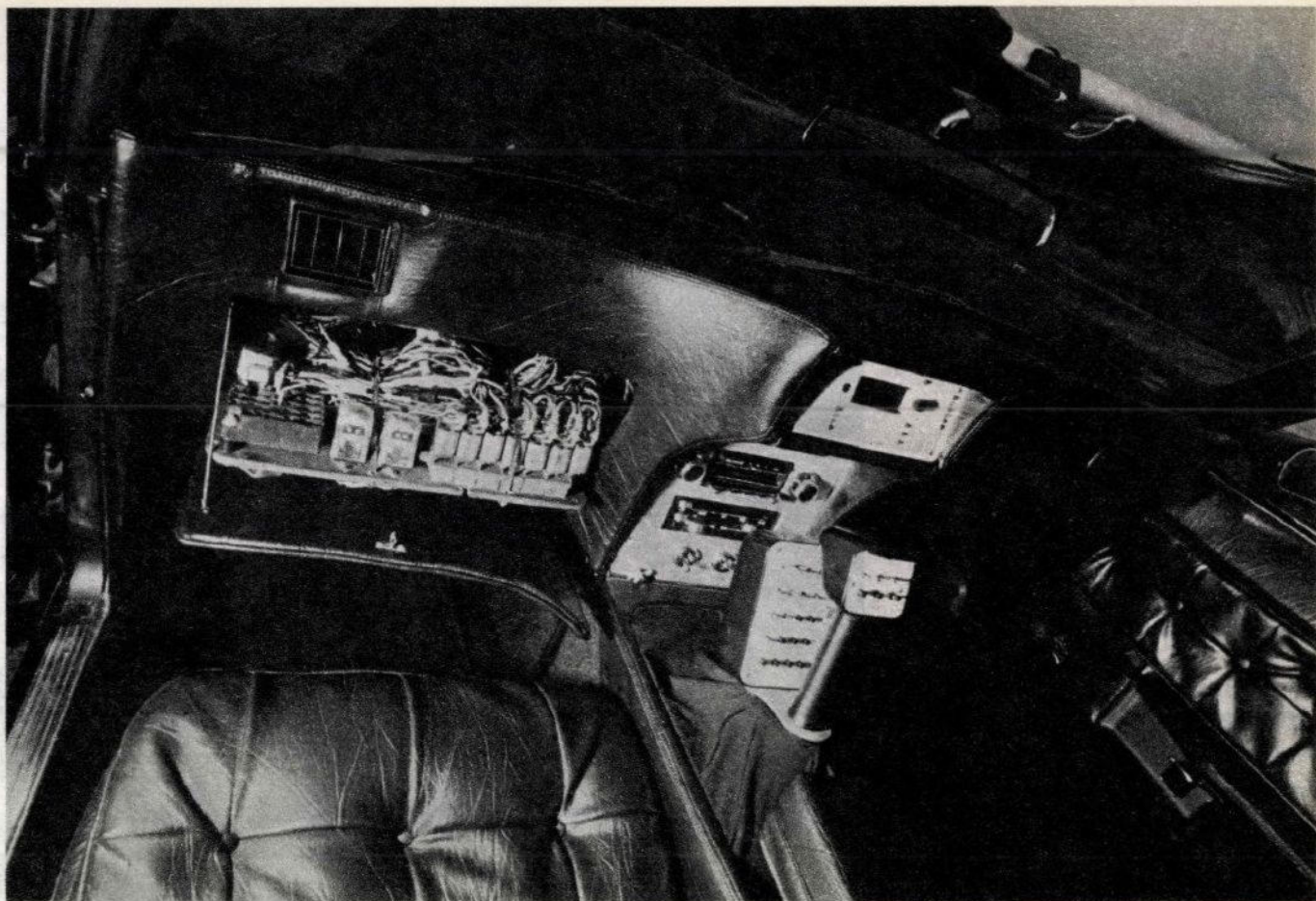
De ne tessék odarohanni, a kocsit ugyanis nem eladó, és azt sem tudjuk, mi lesz a további sorsa.

L. GY.

KORMÁNYZÁS VOLÁN NÉLKÜL



Nem az 5,7 literes, V8-as motorn múlik, hanem a vezető ügyességén, hogy akár 160 km/h sebességgel haladjon a botkormányos autóval. Azt már említettük, hogy több mint 300 méter vezeték, elektromos kábel pótol itt jó néhány hagyományos szerkezetet, de arról még nem volt szó, hogy a kocsiára joggal büszke tulajdonos több mint 3000 munkaórát is ráfordított arra, hogy az ócskavasból arany, vagyis a roncsautóból autókülönlegesség legyen. Természetesen a kocsit teteje gombnyomásra nyitható-zárható, de érdekesebb arra figyelni, hogy ahová most a kábelvégek egy része csatlakozik, eredetileg ott volt a baleseti szempontból oly gyakran támaszkodott kormányrúd, a veszélyes kormányoszlop



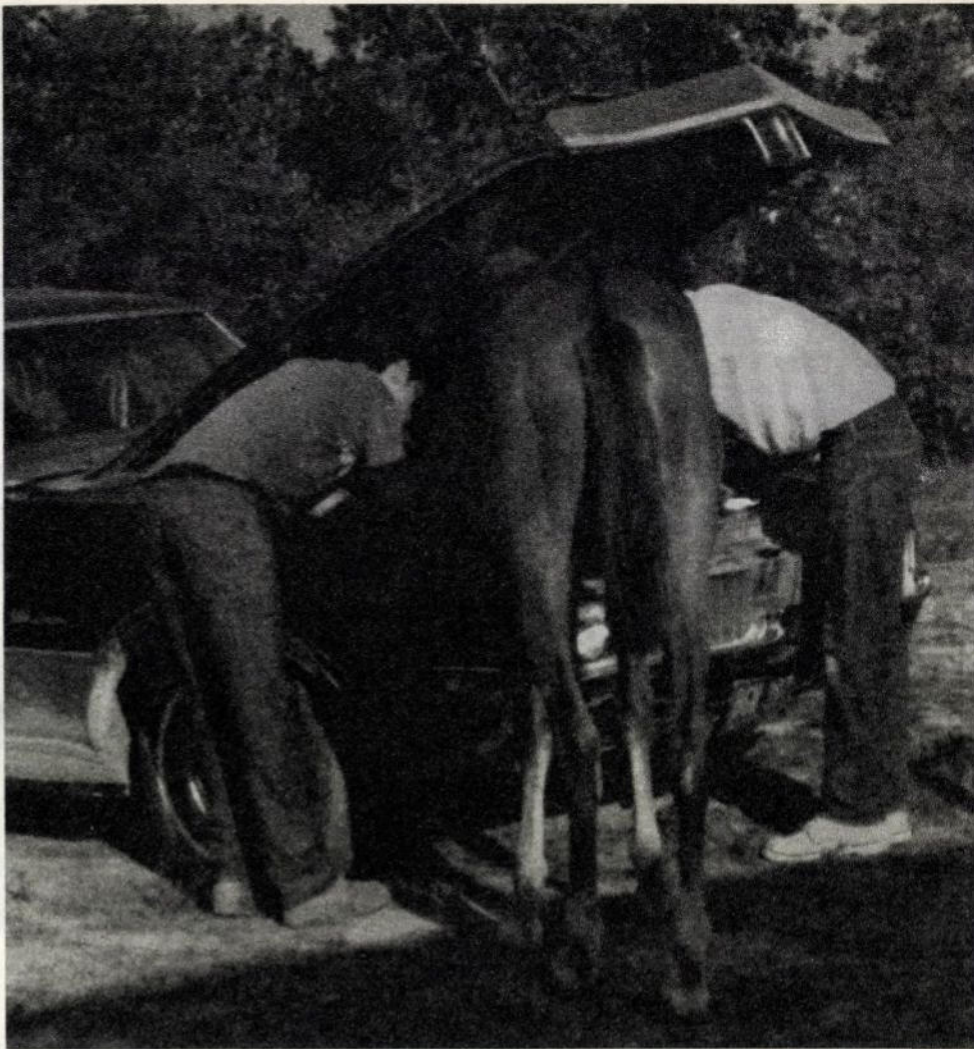
A kibicnek semmi sem drága

Amikor az első Ladák, pardon, akkor még Zsigulik, nálunk megjelentek, bizony még a szakszervizek dolgozói is értetlenül álltak egy-egy jelenség látán. Hangsúlyozom, ha egy-két ezer azonos típusú autó fut a hazai utakon, még nem jelenti azt, hogy ezek javítása már „felsőfokon” történik. Amíg ehhez a szaktudáshoz eljut a műszaki gárda, addig sok víz folyik le a Dunán, és sok kibic tanácsa zárja meg a műhelyek dolgozóit.

Kibiclogika

Hogy a kibicnek semmi sem drága — egy régen történt, de igen jellemző történet közreadásával bizonyítom.

Az első revízió alkalmával a Ladán motorolaj- és szűrőcserét, valamint más egyéb, az előírásoknak megfelelő munkálatokat végeztek. A tulajnak nem lehetett oka a panaszra, mert a műhelynek valóban a szívügye volt mind a gazda, mind annak autója. Ám a szervizt követő nap reggelén furcsa hangokat hallott a kocsitulajdonosa. A motor kopogott, mégpedig rögtön a beindulást követően, igaz, alig néhány másodpercig. Érthető, ha autósunk megjedte ettől — noha autója garanciaidőn belül volt még — hiszen ezt a jelenséget eddig ő nem észlelte. Irány a szerviz, ahol több órás tanakodás után megállapították: a vélt hiba nem észlelhető, felesleges hát a tulaj idegeskedése. A műhely álláspontja szakszerű volt. A kopogás valóban nem volt észlelhető — meglepő motor esetében... De ladásunk csak nem nyugodott, bántotta a fülét a nap mint nap jelentkező rendellenes hang. Tanácsot kért majd minden autós ismerőstől. Szeretném sür-



gősen leszögezni: távol áll tőlem a szakma azon tekintélyeinek megsértése, a bajt, legjobb szándékuk szerint igyekeznek orvosolni, még akkor is, ha olykor maguk is a sötétben kénytelenek tapogatozni.

Kibicdiagnosztika

De nézzük sorjában: milyen diagnosztikai megállapításokra jutottak a szakértők és nem szakértők egyaránt. Mondani sem kell, hogy a motorkopogást illetően a Lada gazdája sok tapasztalt öreg rókát kérdezett meg, és igen eltérő véleményeket gyűjtött csokorba. Eltekintek itt most a tételes hibafelsorolásoktól, hiszen ez esetünkben nem oszt, nem szoroz. A lényeg, amire legtöbbször voksoltak: ki kell szerelni a motort, és csapágyakat kell cserélni. Érthető volt a tulajdonos megrökönyödése a diagnózis hallatán. Egy új autó motorját szétszedni, ez aztán több a soknál! Új cseremotor pedig nincs, hangzott a még elkeserítőbb válasz az illetékesek részéről. Fájdó szívvel vitte hát egy másik tanácsadó által javasolt műhelybe Ladáját, remélve, hogy a motor a javítás után nem lesz rosszabb, mint annak előtte. Tévedett! A szétszedéskor az éagda világon semmi hibás alkatrészt nem találtak.

Sőt, még az eredeti panaszra utaló jelet sem észlelték. A kibicek értetlenül álltak a szétszedett motor tengeri alkatrésze felett, saját „szakértelmükön” tűnődve. A látszat kedvéért, hogy a gazda kedélyét helyrebillentsék, egy-két alkatrészt — gyakorlati haszon nélkül — azért kicseréltek. A motort összeszerelték, majd helyére tették. Ám az változatlanul kopogott... Nem ismertetem részletesen azokat a lelkifrócskokat, amelyeket a tulaj agyába betápláltak. A lényeg az, hogy nyugodtan járhat autójával, ha valami súlyosabb dolog mégis történne, az egészet kicserélik. A gazda, az ígéret hallatán megnyugodva autózott tovább. Majd elkövetkezett a második kötelező átvizsgálás ideje. Nemcsak a megrendült bizalom, hanem idő hiányában sem megszokott szervizébe ment. A sors úgy hozta, hogy egy alföldi városkába kellett utaznia. Míg hivatalos dolgát intézte, kocsiját a helybeli, derék mesteremberekre bízta. Munkája végeztével elment a szervizbe, ahol a főszakember közölte vele, hogy sajnos az import olajszűrőbetétjük elfogyott, s csak honival tudták azt kicserélni. Seba, gondolta a tulaj, ennek a motornak már úgyis mindegy. A kocsi kifogástalanul

viselkedett, és ez megnyugtatta vezetőjét.

Másnap aztán elámult a meglepetéstől. A motor hidegen, indításkor nem kopogott. Sem aznap, sem másnap, sőt azóta sem.

Hogy mi volt a hiba? Nem más, mint a kitűnőnek tartott import olajszűrő, amelyik leállítás után visszaengedte az olajat, és az indítás pillanatában nem volt meg a kellő kenőanyag-mennyiség. Az alkatrészek kis ideig szárazon futottak. Ez okozta a kopogó hangot...

Kibictanácsok

De hogy miért is mondtam el ezt a történetet, azt a következőkben megtudhatják. Kibic ugyanis mindenütt akad, jöllehet tanácsa nem is rosszindulaton alapszik. A benzinkútnál kocsimba szuperbenzint tankolok, mikor halkan mormolja mellettem egy másik autós: jó ebbe a normál is... Vagy ha a guminyomást ellenőriztem, a kibic a gyári előírásnál is jobban tudja, hogy mennyi levegő kell bele. És még sorolhatnánk napestig a kért-kérletlen tanácsokat. Sok-sok laikus autósnek ez már nem is jelent újdonságot, ha a szakember a fülébe súgja: „Uram, csalahatatlan beállítási módszerem van, figyelje meg, hogy fog menni tőle az autója.” Talán még úgy sem, mint annak előtte. De mindegy, amíg balekok vannak, addig kibicék is lesznek. Hangjuknak olykor mind nagyobb súlyt adva.

A szakmai publikációhoz nélkülözhetetlen a hozzáértés. Természetesen nem fontos feltétlenül „felsőfokon”, de ajánlatos, hogy némely autós „szakíró” ne keverje össze a főtengety a féltengellyel. Ma, sajnos akad ilyen. Számos újság közöl manapság autós cikkeket, autós tanácsokat. Ez nem baj, sőt nagyon is hasznos, a veszély csak abban rejlik, hogy az írások tartalmából olykor a kibic hangja kicsendül. Mert hiába ragaszkodom például a gyári karbantartási utasítások betartásához, azok lapomban való ismertetéséhez, ha másutt a jobban tudó „szakértő” ezeket saját ízlése szerint ajánlja. És a gyanútlan autós veszi a lapot, hiszen a „tanácsadó” csak jobban tudja. Gasztronómiai hasonlaltal élve, amíg almásrétes helyett a túrósat ajánljuk, addig nincs komoly baj. Rétes, rétes... A dolog ott fordul komolyra, ha pont az ellenkezőjét állítjuk, nemcsak az ajánlottnak, hanem az előírottnak! A példánál maradva: rétes helyett — főzeléket. Az elmondottakat összegezve megállapítható, hogy jócskán akadnak még az autósakmában kibicék — igaz, másutt is —, akik csalahatatlan kontrázásukkal megingatják a logikusan gondolkodót. Végére is nekik semmi sem drága, másnak viszont nagyon is az. Hej, de sokszor fizettük-fizetjük meg miattuk értelmetlenül tandíjunkt.

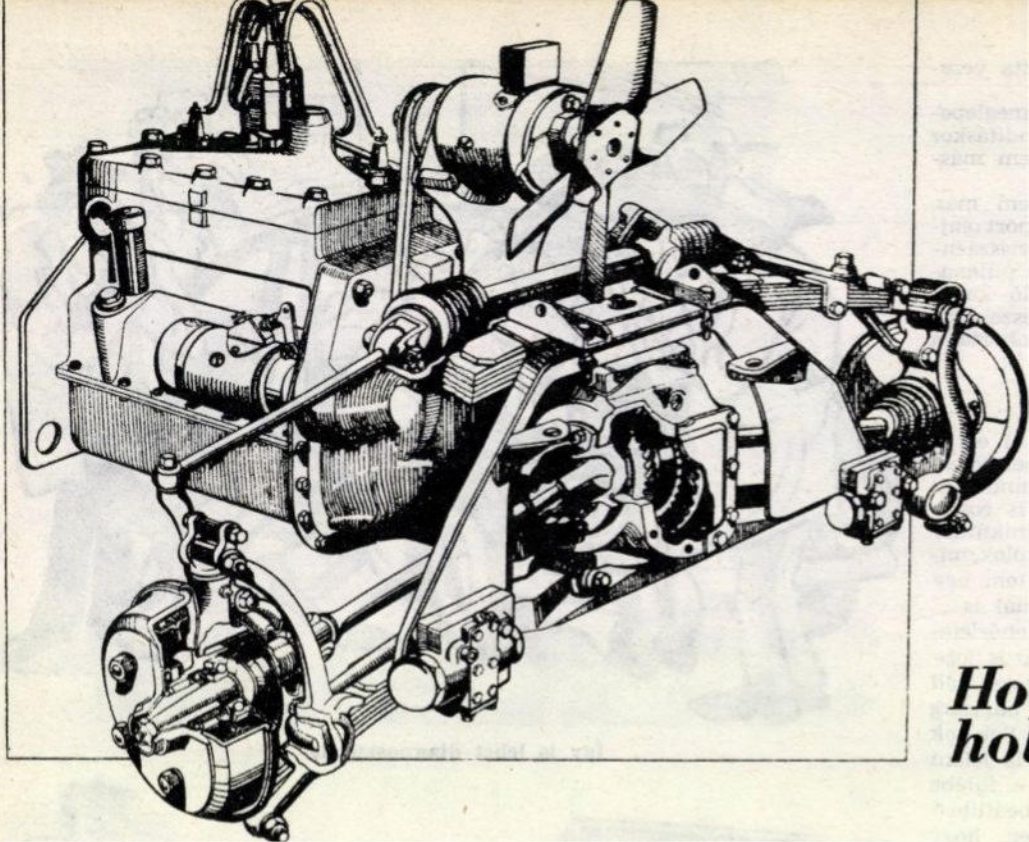
(lovász)



Igy is lehet diagnosztizálni...

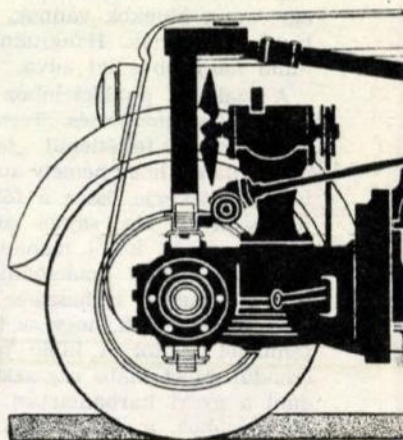


...és lehet ekképpen is. Hogy melyik a korszerű, nem nehéz eldönteni



*Hol volt,
hol nem volt...*

FRONTHAJTÁS + TORZIÓS RUGÓ



Hol volt, illetve mikor is volt, amikor még ritka különlegességnek minősítették a fronthajtású autót? Európában például 1931-ben merészkedett elő egy kétütemű, kéthengeres, 490 köbcentiméteres DKW ezzel az újítással, majd alig néhány hónappal később az Adler-jelvény mögül is felbukkant a kormányzott, és egyben meghajtott két első kerék. Vagyis, bemutatták a fronthajtású Trumpf típusú. Ez már négyütemű, négyhengeres, 1,5 literes, 30 lovas motorjával komoly autónak számított.

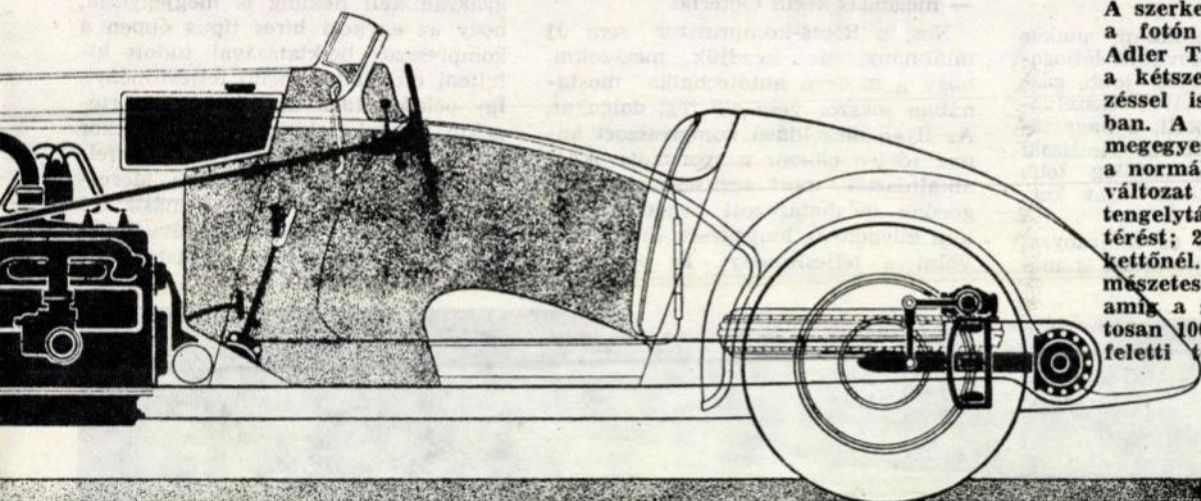
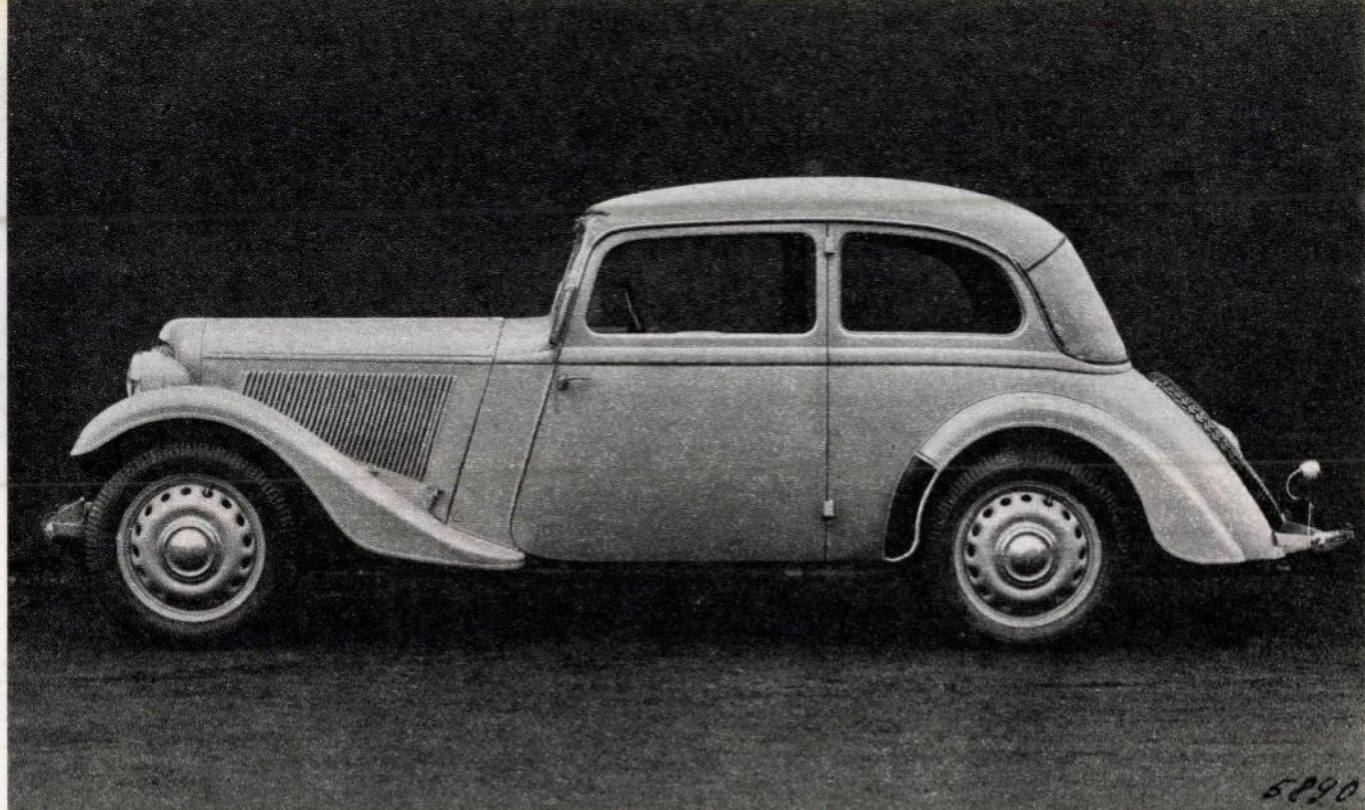
Természetesen a fronthajtásnak ugyancsak voltak jóval korábbi úttörői, de tudjuk, hogy nincsen új a Nap alatt. Itt van viszont előttünk egy egészen frissnek, tehát újnak mondható (1980. júliusi) angol statisztika,

amely az Alfa Romeótól a Volvóig 780 személyautót sorol fel az autógyárak választékából. Nos, a konzervatívnak tartott szigetország ideai autóválasztékát nézegetve is szembetűnő, hogy ezek közül 478 típus a klasszikus elrendezésű, más szóval hátsókerék-hajtású, és már nem kevesebb, mint 294 az újabb irányzatot, a front-hajtást képviseli. (Nyolc típus hiányzik a végösszezből, de azok összekerek-hajtású terepjárók.)

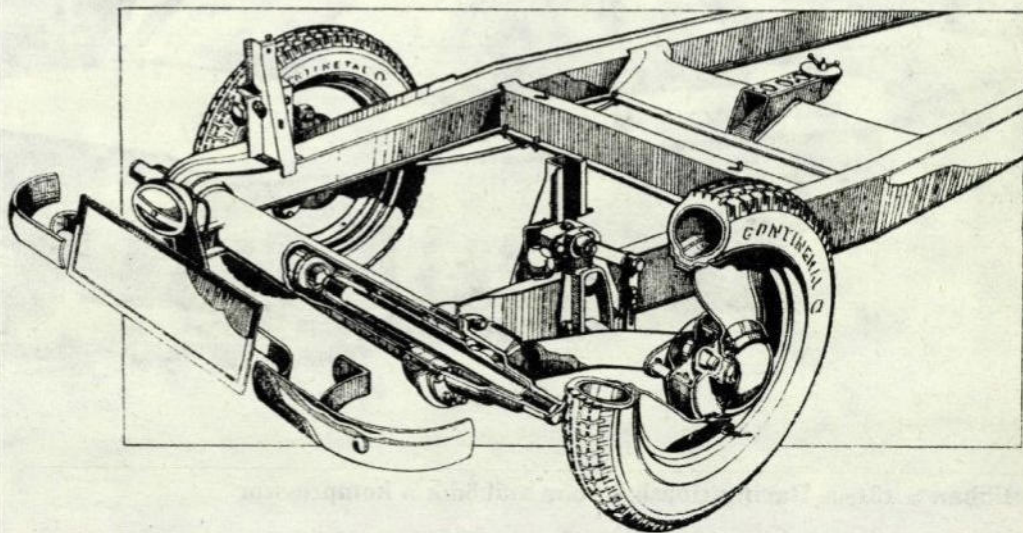
Kétségtelenül érdekes arány, érdekes változás ez, de nemcsak a harmincas évektől, amikor, ugye, még ritka különlegességnek számított az ilyen megoldás. Ne feledjük, hogy az 1969–70-es gyártási ciklusban is, amikor 956 alapmodellrel jelzett a világ autó-

ipara, azok közül még csak 112 képviselte a fronthajtást.

Térjünk azonban még vissza néhány szó erejéig a régi Adler-kocsikhoz. Például az 1935. március 25–31. között tizenhárom nemzetközi kategóriarekordot beállító Trumpf-Junior-Sport nevű típushoz, amelynek eredeti prospektusát máig megőriztük, és annak rajzait látjuk itt. Úgy véljük, sok kommentárt nem kívánnak az ábrák. Mai szemmel nézve is modern szerkezet, a motorral közös blokkot alkotó erőátviteli egység. Igaz, elől a keresztirányú laprugó ma nem korszerű, de a hátsó két kerékhez, ennél a régi autónál is lengőkarokat és torziós rugót találunk. És a holnap technikusai talán ismét felfedezik majd a kevés helyen elférő, egyszerű torziós rudak előnyeit is...



A szerkezetek azonosak mind a fotón látható négyüléses Adler Trumpf Junior, mind a kétszemélyes „Sport” jelzéssel is kiegészített kocsi-ban. A hengerűrtartalom is megegyező: 995 cm³. Igaz, a normál kivitel 25, a sportváltozat pedig 28 lóerős. A tengelytáv sem mutatott eltérést; 2630 mm volt mindkettőnél. A végsebesség természetesen különbözött, mert amíg a szolidabb típus pontosan 100, a másik 110 km/h feletti tempót ért el.



Hátul, az alváz keresztartójában, szinte rejtve helyezkedett el a torziós rúd, vagyis a rugó, amelyhez lengőkarokkal csatlakoztak a 4,5–17 méretjelzésű kerekek. És nem hiányzott közülük a hidraulikus lengéscsillapító sem, igaz, még nem teleszkópos, hanem fekvődugattyús szerkezet volt

TÁMADÁS KOMPRESSZORRAL

Itt, most az olasz Fiat új kísérleteiről, új motorjairól szólva visszatérünk egy névhez, amely gyakran szerepel az autós irodalomban. Nemrég az AM szeptemberben megjelent 17. számában is említettük *Aurelio Lampredi*. Ő az, aki 1947-től 1955-ig a gyors Ferrar-kocsikat építő cég főkonstruktor-re volt és jó néhány híres Forma 1-es gép ugyancsak neki köszönhet a kiemelkedő sikereit. Legutóbb pedig a Fiat Ritmo Diesel típus motorjának ismertetésekor nyomtattuk ki a Lampredi nevet, hiszen a dizelfronton is eredményesen tevékenykedik a most 63 esztendő mérnök.

Érthető, hogy napjainkban, amikor a klasszikus motorok további létjogosultságát az üzemanyagok jobb, gazdaságosabb hasznosításával összefüggésben is bizonyítani kell, a nagy tapasztalatokkal rendelkező műszaki koponyák szinte egyidejűleg több irányban is próbálkoznak újat, korszerűbbet alkotni.

Ebben az esetben az egyik irányzat a dízelüzem továbbfejlesztése, a má-

sik a hagyományos működésű benzin-motor teljesítményének fokozása, bizonyos kiegészítő berendezésekkel.

Ez a kiegészítő, amelyet az autós szakmában hol légsűrítőnek, hol fűvónak, fűvósfeltöltőnek, hol egyszerűen csak feltöltőnek neveznek, a legnépszerűbb, a legelterjedtebb kifejezés szerint a: **KOMPRESSZOR**.

A Fiat kísérleti motorjai mellett egy úgynevezett Roots-kompresszor, mégpedig a kétszárnyas, rotoros — más néven forgólapátos, forgódugattyús — megoldás kerül előtérbe.

Nos, a Roots-kompresszor sem új találmány, de kezdjük megszokni, hogy a modern autótechnika mostanában sokszor vesz elő régi dolgokat. Az ilyen megoldású kompresszort annak idején először a sportmotoroknál alkalmazták, mert segítségével a szigorúan meghatározott hengerűrtartalom ellenére is lényegesen tudták növelni a teljesítményt. És a feltöl-

tóktól ma ugyancsak ezt a hatást várják, legyenek azok kipufogógázzal pörgetett turbósizisztémák, vagy mechanikus úton hajtott rotoros szerkezetek, amilyen például a Roots-kompresszor.

A Fiat cég, illetve Lampredi, most a mechanikus kompresszorral támad az eddig számos sikert mutató turbótöltőkkel szemben, de ez a kísérlet a régi szerkezet feltámadását is jelentheti.

A régi idők autóiról szólva elég gyakran kell nekünk is megjegyezni, hogy az egykori híres típus éppen a kompresszor beiktatásával tudott kifejteni csodálatra méltó teljesítményt. Így például 1922. április 2-án is történelmi napnak tekinthető, mert akkor a szicíliai Targa Florio-versenyen feltűnt már két kompresszoros Mercedes kocsi. Az egyik 1,5, a másik 4,5 literes motorral futott. Egy évvel később pedig Indianapolis rajtlistáján is



Ebben a 131-es Racing típusban már működik a kompresszor

olvasható volt a kompresszoros Mer-ci — mégpedig a 2 literesek mezőnyében. És attól kezdve, ahogy mondani szokták, gomba módra szaporodtak a különböző kompresszoros kocsik. A Mercedes autói kívül híressé vált többek között az angol Blower-Bentley, az MG, az olasz Alfa Romeo, és az ugyancsak 1923-ban bemutatott 805-ös Fiat versenygép, amely Monzában futott akkor.

De a Bugatti, a Delage, az Auto Union, a Maserati, az amerikai Auburn sem hagyta ki a kompresszor sokat ígérő hatékonyságát.

cing, valamint a 131 Supermirafiori jelzésű, szintén két vezérműtengelyes, 1300-as motorokkal folynak. Lampredi irányításával, no meg egy Ghidella nevű specialista bevonásával. Ebben a fejlesztési programban az ismert Abarth-gárdának is sok gyakorlati feladatot kell megoldania, de az ottani technikusok ugyancsak bőséges tapasztalatot szereztek már a különböző Fiat-motorok teljesítményének növelése során.

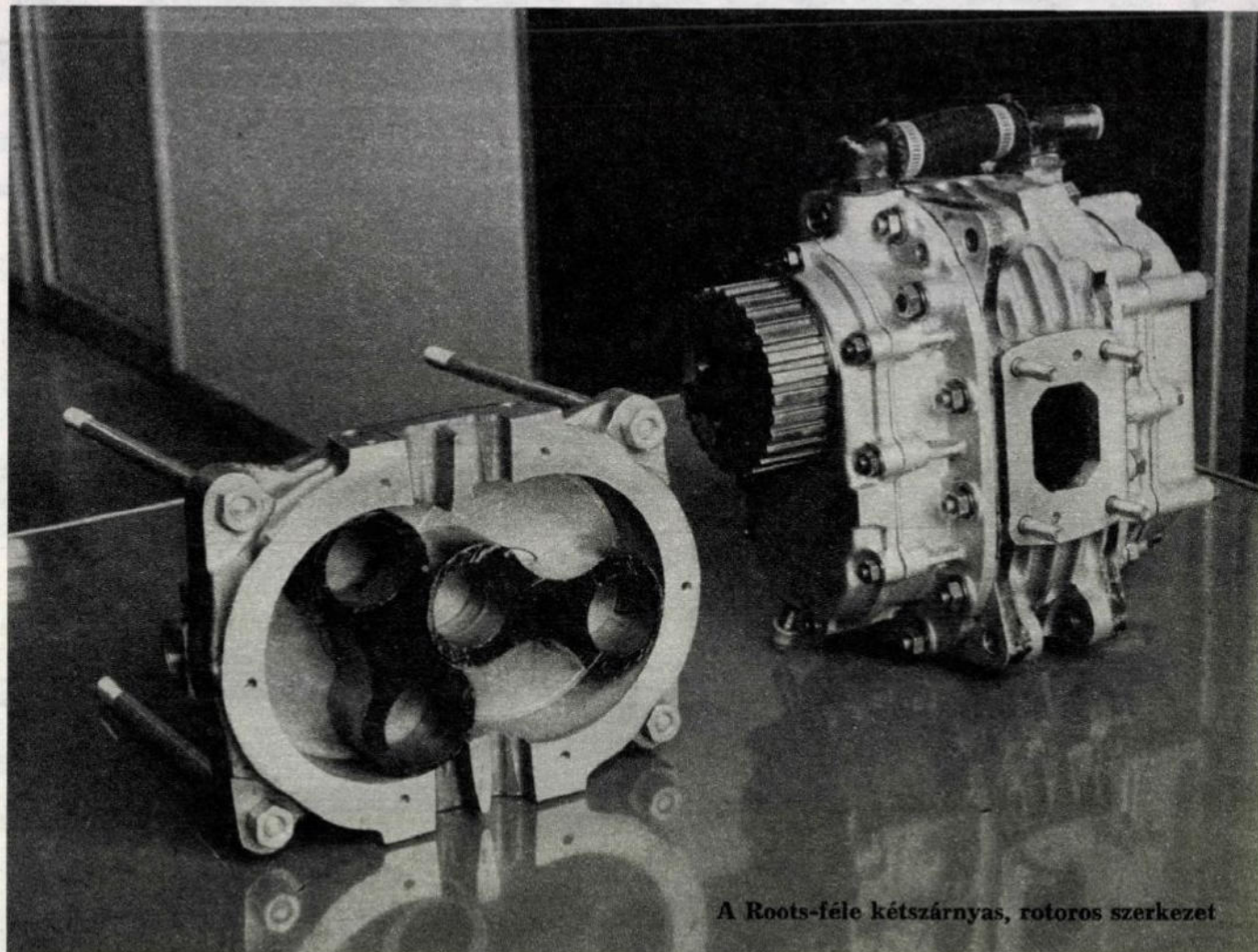
Végül tisztázzuk hát, hogy mit kell most jól megoldani. Tömören fogalmazva: *a hengereket a kompresszor*

javuljon, de a motor rugalmassága, a forgatónyomaték görbéje ugyancsak kedvezően alakuljon.

Az eddigi mérések szerint, az új kompresszoros Fiat-motorok — természetesen a kísérleti motorok — teljesítménye 27 százalékkal, forgatónyomatéka pedig 39 százalékkal nőtt meg.

Napjainkban persze mindez nem túl csábító eredmény, ha ismeretlen a hozzá tartozó benzinfogyasztás értéke, mértéke.

Nos, erre is találunk bizonyos utalást Fiaték kísérleti jelentésében, bár



A Roots-féle kétszárnyas, rotoros szerkezet

Igaz, ez a népszerűség a húszas évek elejétől a harmincas évek derekáig tartott, de az amerikai General Motors például 1952-ben vette elő a Roots-féle kompresszort. A jövő egyik hirdetőjeként reklámozott, a kor ízlése szerint valóban nagyon szép és érdekes „Le Sabre” típus V8-as, 3,5 literes, 300 lóerős motorjának henger-sorai között kapott helyet a fogaske-rék-áttétel útján meghajtott feltöltő.

A mai — pontosabban az 1980 májusában nyilvánosságra hozott — Fiat-kísérletek a kétliteres, 131 Ra-

segítségével úgy és annyi többletlevél-gövel kell a szívóúttemben ellátni, hogy bármilyen fordulatszámnál egyenletesen és arányosan növekedjék a motor teljesítménye. Tehát — szemben a kipufogógázós turbinákkal — már kis fordulát esetén, az úgynevezett alacsony fordulatszámnál is tekintélyesen emelkedjék a forgatónyomaték, a felső teljesítményhatár pedig mintegy 20—30 százalékkal legyen nagyobb, mint az ugyanolyan karakterű, de kompresszor nélküli motoré.

Ezzel összefüggésben természetesen a kocsii gyorsulása, végsebessége is

közleményük elég szűkszavú. Csupán annyit publikáltak, hogy a 27 százalékos teljesítménynövelés a 180 km/h sebesség eléréséig nem igényel több üzemanyagot, mint amennyi a szériagyártású, kisebb lóerőszámú, kompresszor nélküli 131-es motorok fogyasztása.

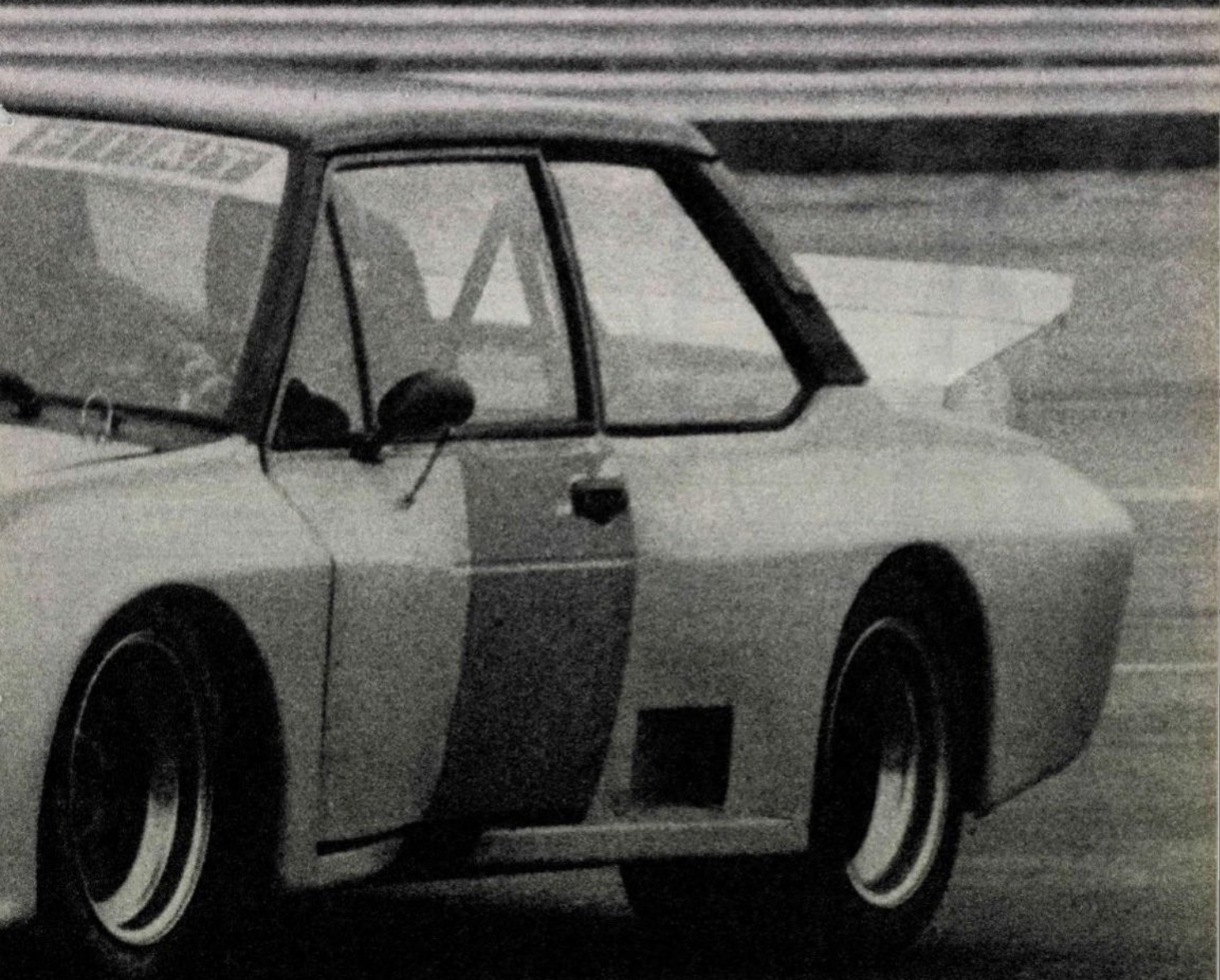
Ezt az eredményt viszont már ele-gendőnek tartják ahhoz, hogy a kompresszor meghonosodjék a Fiat sorozatban készülő sportkocsijainál és a családi autónak nevezhető Supermirafiori típusoknál is.

(Liener)

TÁMADÁS KOMPRE

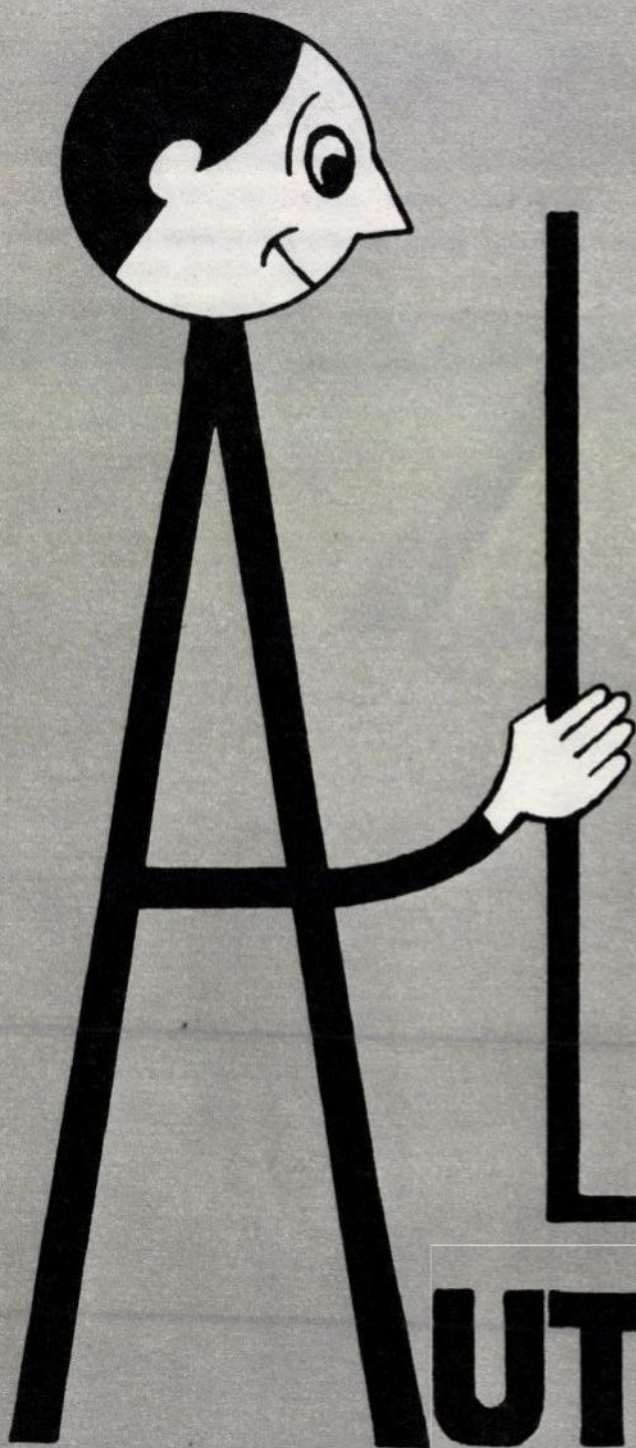


SSZORRAL



Fiat-Abarth feliratos Supermirafiori, ugyancsak kompresszorral

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!



ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK, CSAPÁGY és SZIMERING szaküzlet

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

AUTOVILLAMOSSÁGI ÉS ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete

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

ÖNKISZOLGÁLÓ ÁRUHAZ

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

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

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

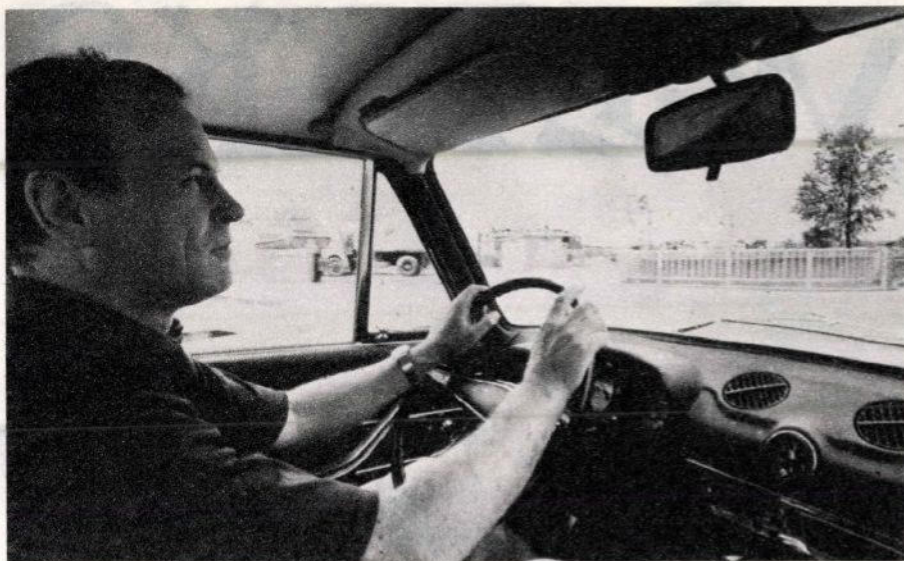
SZERSZÁM ÉS GARÁZSSZERVIZ BERENDEZÉSEK szaküzlete

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

AUTOS HOBBI BOLT

1061 Budapest
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312-737

AUTÓKER



Műszerfal... és műszerfal

(Fotó: Bojár Sándor)



Találós kérdéssel kezdem... Elképzelhetőnek tartja-e a kedves Olvasó, hogy egy Lada 1500-as tulajdonosa óránként 900 kilométeres sebességgel vezesse járművét?

Ne, ne feleljen elhamarkodott nemmel, gondolja át még egyszer a kérdést. A válasz ugyanis — igen. Feltéve, ha az 1500-as Lada tulajdonosa pilóta. S Ladája mellett van egy másféle járműve is. Például egy TU-154-es. A 147 utast szállító repülőgép.

Dr. Fülöp András, a MALEV főpilótájával beszélgetünk.

— 1928-ban, Kiskanisán születtem. Édesapám az ottani kisemberek ügyvédje volt, minden vágya az volt, hogy én is kövessém őt az ügyvédi pályán. Nem volt könnyű ez a számomra, mert ösztönösen vonzódtam a természethez, imádtam az erdőt, a vadakat, szerettem a gazdálkodást. Negyvenhatban érettségiztem, majd Pestre kerültem, jogot tanultam...

— A repülés?

— 48-ban egy barátom vitt a vitorlázórepülőkhöz, de én inkább vadászgattam, mint repültem. És hogy

el ne felejtsem: egyetemi tanulmányaim közben segéd munkása voltam az akkori Opel-szerviznek, ahol belém itatódott az autózás és a műszaki ismeret szeretete. Még 48-ban szereztem meg jogosítványomat, hivatásos gépkocsivezetőim van ma is. De hogy a repüléshez visszatérjek elmondom, hogy a vitorlázóiskolát motoros gépek követték, majd a Kilián Hajóztisztiskola, ahol 1951-ben alhadnagysággal repülőgép-vezető lettem. 1957-ben leszereltem, s a MALEV-hez kerültem mint repülőgép-vezető. A MALEV gépállományának összes típusát vezettem.

— Első külföldi útja?

— Bulgária, Szófia. Kislibákat vittem, egy Li-2-esen.

— Mire könnyebb válaszolnia, hol járt, vagy hol nem járt még?

— A hol nemre. Nem jártam még Grönlandon, Dél-Amerikában, Ausztráliában és Kanadában.

— Hányszor látjuk fejünk felett, ott fenn a magasban?

— Havonta úgy tízszer-tizenöt-ször...

— Autózzunk ismét. Milyen kocsi-jai voltak?

FÖLDÖN, ÉGEN...

Egy sokarcú ember

— Első saját kocsim egy kiskerekű Wartburg 1000-es volt. Ezt 1962-ben vásároltam. Őt három R-16-os követte, majd egy 128-as Fiat, s ez a második 1500-as Ladám.

— Balesete?

— Nekem soha, de kétszer is belém jöttek már...

— Hol nehezebb az élet? Fenn vagy lenn?

— Nehéz ezt összehasonlítani. A gépkocsivezetés is feszült figyelmet követel. Mindkét járműhöz igen jó reflexek kellenek. A repülőgép-vezetők-nél, könnyebb a rossz tulajdonságú emberek — agresszivitás és egyebek — kiszűrése. Autósoknál is elkelne az ilyesmi. S az is, ha valaki reggel „bal lábbal” kel fel, ne üljön volán mögé. A pilóták sem ülnek a vezetőfülkébe, ha nem érzik teljesen rendben magukat. De, hogy a kérdésre konkrét választ adjak: gépemmel előbb eljutok mondjuk Münchenbe, mint kisebb járművemmel — olyan igazi pesti csúcsban — átvergődök fővárosunkon.

(—tai)

Hogy mik VOLTAK?



Pontosán fél évszázaddal ezelőtt — a gépkocsik hazai útjainkon való megjelenését követően —, 1930-ban országos pályázatot írt ki a Magyar Jogászegylet és a Kir. Magyar Automobilclub. A pályázat célja az volt, hogy „a személyi és áruszállítás győzelmes eszközévé vált gépjárműveknek a jogéletre gyakorolt messzemenő kihatása és a gépjármű jogi jelentősége” milyen új kérdéseket vet fel, és milyen új jogi szabályozásra, illetve a fennálló jogszabályoknak milyen módosítására van szükség.

A bírálóbizottsághoz több tucat pályamű érkezett, amelyek közül a két nagydíjjal jutalmazott munkát meg is jelentették.

Dr. Vészi Mátyás Autójog, és dr. Barát Sándor A gépjárműbaleseti felelősség magán- és büntetőjoga című, díjnyertes munkái ötven év távlatából nemcsak azért példamutatóak ma is, mert újabbak nem követték, hanem azért is mivel elgondolásuk, ja-

vaslatuk azóta valósult meg, és jó néhány gondolatuk ma is megszívlelnivaló lenne.

Az autó jogának történelmi fejlődését bemutató részekben több olyan — külföldi és hazai — törvényi előírás, bírói ítélet leírására bukkanunk, amelyek mosolyra vagy elgondolkodásra készítetnek: hogy mik voltak!

Állati dolgok

A gépjárművek közlekedési rendjét elsőként Anglia és az USA egyes államai állapították meg. Az Egyesült Államok Utah államában, az 1904-ből való szabályozás a gépkocsivezető kötelezettségei között előírta, hogy tartozik a gépkocsi sebességét csökkenteni, sőt a gépkocsit megállítani, ha az úton madár (házi szárnyas vagy vadmadár) tartózkodik. A megállás elmulasztása nem csupán kártérítési kötelezettséggel járt, hanem jelentős bírság kiszabására is sor kerülhetett.

A múlt idő használata itt nem teljesen helyénvaló, hiszen ez a jogszabály — amelyet a gyakorlatban soha nem alkalmaztak — formailag még mindig hatályban van. (Egyes vadászársaságok nálunk is szívesen hivatkoznak egy ilyen jogszabályra!)

Az „állati dolgok” jelentkeztek az első német autótörvény tervezetének 1906-ban történt tárgyalása során is. A javaslat szerint, a gépjárműbaleseti felelősség az állattartó analógiájára lett volna szabályozandó. Joggal mutattak már rá akkor e felfogás bizarrságára, amely — mivel a gépjármű okozta kár ugyanúgy bírálandó el, mint például egy kutya által okozott kár — a komikumtól sem mentes.

Amíg a magyar jogfejlődéssel mindenben azonosan, egész korán kialakult elv szerint, fokozott gondossággal kell viseltetni a gépkocsivezetőnek a testi fogyatkozásokban szenvedő gyalogosokkal szemben, addig egy

múlt század végi angol döntés ki-mondja, hogy egy süket vagy nem jól látó ember elütése esetén nincs helye büntetőjogi felelősségre vonás-nak, vagy anyagi kártérítésnek, mert a vezető nem sejtheti, hogy a leadott jelzését nem hallják meg, vagy a kö-zeledő járművet nem látják. Hangsú-lyozza azonban a fokozott gondossá-gi követelményt, ha a vezető tudott a testi hibáról. Azért, hogy valaki nem tud kellő gondossággal őrködni saját biztonsága felett, megérdemli azt a büntetést, hogy ne igényelhes-sen kártérítést — mondja igen jel-lemzően, ez a döntés. (Mintha né-hány autósunknál ma is visszhangra találna ez a már évtizedekkel ezelőtt is korszerűtlen felfogás.)

Más országokban viszont az autós-
ra rótt gondosság követelménye volt
súlyos. Marseille, München, Braun-
schweig városok század eleji szabály-
rendeletei egyaránt hangsúlyozzák,
hogy a kocsit nem monopóliuma a
kocsiknak, azt a kevésbé tökéletes
emberék is használhatják. A vezető-
nek gyalogos láttán sípall vagy kürt-
tel jelzést kell adnia, de mindig szá-
molni kell azzal, hogy jelzése ve-
szélyt is okozhat, a gyalogos meg-
ijesztésével. Két gépjármű között
olyan követési távolságot kellett tar-
tani, hogy köztük a gyalogos átme-
hessen, illetve a gyalogos átmenési
szándéka esetén a gépjárművet meg-
kellett állítani.

Tyúkoknál, asszonyoknál sose lehet tudni...

Svájcban a vezető még a nőkre is
különös tekintettel „tartozott lenni”.
A zürichi bíróság ezen az alapon
ítélte el egy gépkocsivezetőt 1925-ben
azzal az indoklással, hogy a vezető-
nek számítani kell arra, hogy „tyú-

koknál, marháknál, asszonyoknál so-
se lehet tudni, milyen irányban szán-
dékznak elindulni”. Felsőbb fokon
azonban megváltoztatták az ítélet in-
doklását oly módon, hogy az asszo-
nyok ballépéséért nem lehet az autóst
felelőssé tenni.

A magyar jogfejlődés és ítélkezési
gyakorlat jó alapot adott a további
jogfejlődéshez, sőt sokszor megelőzte
korát. Új büntetőtörvénykönyvünk
megalkotásánál például komoly viták
voltak arról, hogy el lehet-e valakit
tiltani véglegesen a gépjárművezetés-
től. A Curia 1925-ben hozott ítélete
már túljutott ezen a vitán, és végleg
eltiltotta az autóvezetéstől azt a vád-
lottat, aki olyan autót, amelyen síp
vagy másféle jelzőkészülék felszerelve
nem volt. Budapesten, a szűk, várbeli
utcaon 30 km (!!!) sebességgel veze-
tett kanyarodónál is, amivel szemben
a járókelőknek minden óvatossága
hiábavaló. (Vigyázat! Ez nem relatív
gyorshajítás! Lakott területen 20 km
volt az engedélyezett legnagyobb
óránkénti sebesség!)

Volt ennél jóval kisebb megenge-
dett maximális sebesség is. Erre mu-
tat a Curia 1929-ben kelt ítélete,
amely szerint a vádlott hirtelen „csa-
varodással” a megengedett 8 km-es
sebesség helyett sokkal nagyobb, kb.
30 km-es sebességgel kanyarodott a
vasúti hídra. Ennek következtében,
amikor a tömlőrepedés beállott, nem
volt ura a gépnek, s így annak a
gyors haladásban kifejlődött mozgási
erejével szemben az autónak a vas-
úti hídhöz ütdését és lezuhanását
megakadályozni nem tudta. Ezért —
a tömlőszakadás ellenére — felelős
egy ember halálában, négynek pedig
súlyos megsérülésében.

A közúti közlekedésben természet-
esen a mainál jelentősen nagyobb

számban vettek részt a lóvonatású
járművek, ezért 1911-ben, majd meg-
ismételten 1925-ben a kúriai ítéletek
hangsúlyozottan figyelmeztettek arra,
hogy a gépkocsi zaja és száguldása
a vele egy irányban haladó, vagy ve-
le szembejövő lovakra vadító hatást
gyakorol, ezért nem szabad a lovak
mellett nyugtalanító sebességgel ha-
ladni. Egyik esetben egy hivatásos
gépkocsivezető járművét a község bel-
területén a megengedett 20 km-nyi
sebességnél gyorsabban vezette. Az
előtte haladó kocsit lovai megbokro-
sodtak, a kocsit elragadták, de a ve-
zető ezt látva motorját nem állította
le, s ez végül a kocsit felborulását és
a kocsit hajtójának halálát okozta.
Ezért gondatlan emberölés vétségét
állapították meg, két év szabadság-
vesztéssel.

Lovas rendőr — autós nyomozók

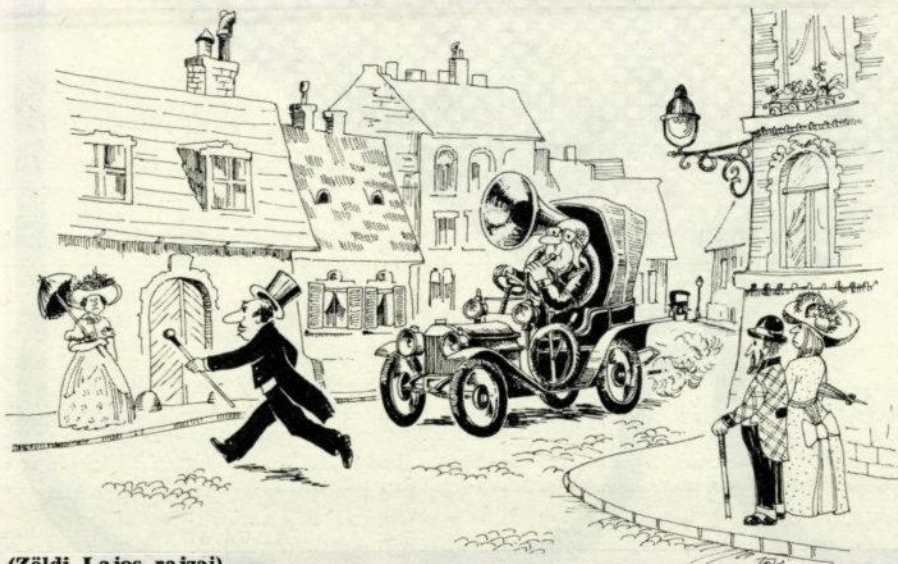
Lóval kapcsolatos az a kártérítési
ügy is, amely nagy érdeklődést vál-
tott ki a húszas évek közepén. Az
egyik ismert bankár autóját a kör-
úton két keménykalapos, szigorú te-
kintetű férfi megállította, s ellent-
mondást nem tűrő hangon arra kér-
te, azonnal engedje át részükre a gép-
kocsit, minthogy ők a királyi magyar
államrendőrség nyomozói, akik egy
betörőt üldöznek. A kocsi tulajdonosa
a felszólításnak készséggel eleget is
tett, majd elindult abba az irányba,
amely felé autóját távozni látta.

Két utcával odébb egy földön fekvő
ló mellett látta viszont kocsiját, meg-
rongált állapotban. A gépkocsi egy
kincstári lóval ütközött, amelyen egy
lovas rendőr üldözte ugyanazt a —
most már egérutat nyert — betörőt.

A kincstár az elütrött lóért kártéri-
tést kért a gépkocsi tulajdonosától.

Végső fokon ebben az ügyben is a
Kúriának kellett döntenie. Az ítélet
szerint a gépkocsi tulajdonosa a ló ér-
tékét tartozott megfizetni, mert mint
az autó tulajdonosának és forgalom-
ban tartójának ebből eredő felelőssé-
gét mit sem változtat az, hogy a bal-
eset olyankor történt, amikor a kocsit
a felperes közbiztonsági közegei hasz-
nálták, akiknek — bár közérdekből
— ingyenesen, szívességből engedte át.
Aki valamely gépkocsi használatát
egyes fuvarozási alkalomra akár díja-
zásért, akár ingyen megszerzi, még
nem tekinthető az illető gépkocsi
üzembentartójának — a felelősség a
gépkocsi üzembentartóját terheli,
még akkor is, ha a kocsit a kérdéses
alkalommal a felperes kincstár dol-
gozói használták.

Hasonló perre ma biztosan nem ke-
rülhetne sor, hiszen hol vannak már
a lovas rendőrök a bűnűldözésben?

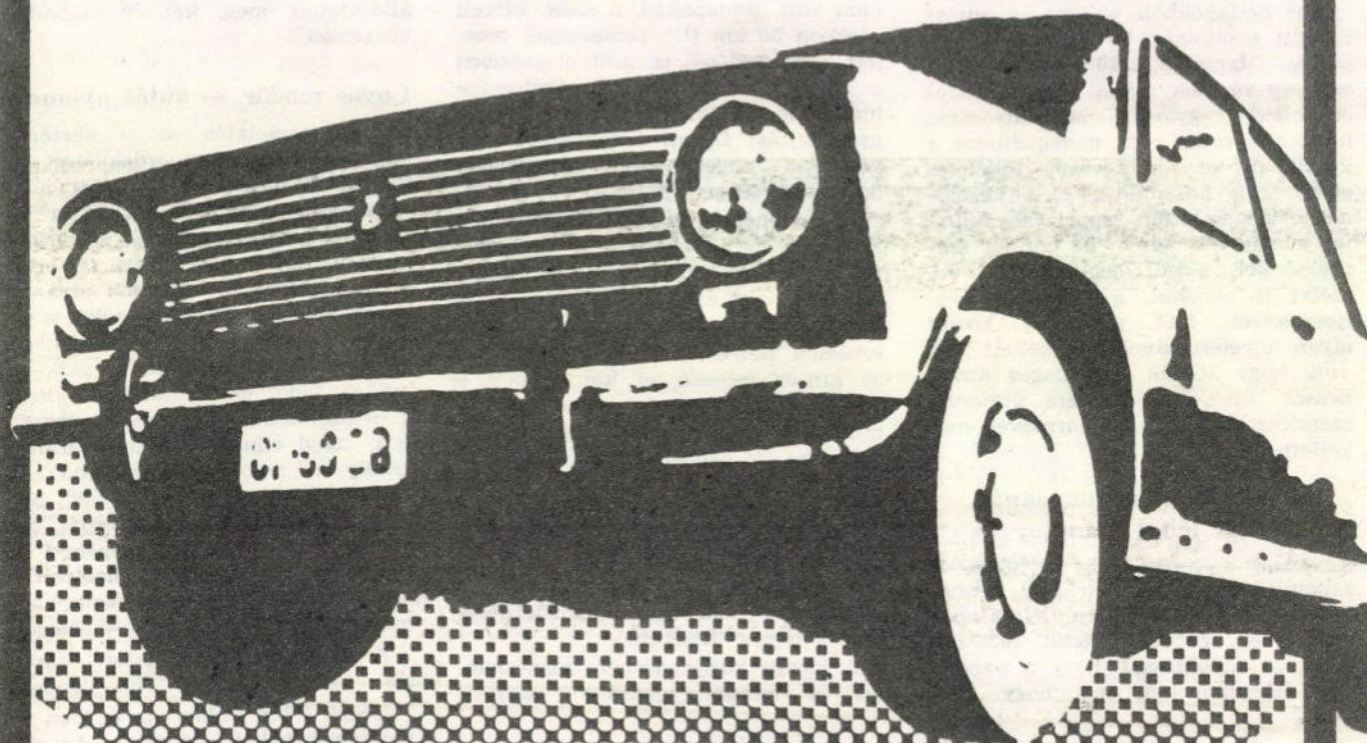


(Zöldi Lajos rajzai)

A KORRÓZIÓ ELLENI VÉDELEM: ÉRTÉKMEGÓVÁS!



NÖVELI GÉPKOCSIJÁNAK ÉLETTARTAMÁT
A KELLŐ IDŐBEN VÉGZETT ALVÁZ- ÉS
ÜREGVÉDELEM!

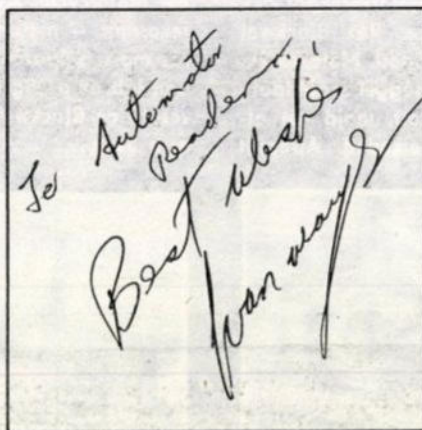


Jövőre újra, ugyanitt



A magyar sportdiplomáciáé az érdem, hogy minden idők legnagyobb salakversenyzőjét hazai pályára hozta. A most következő beszélgetést a Miskolci Salak GP előtt és után rögzítettük.

A 40 éves, Angliában élő új-zélandi Ivan Mauger tizenegyszer nyert világ bajnokságot, hatszor egyéniben, háromszor hosszú pályán és egyszer-egyszer csapatban és párosban. Eredményeivel egyedül áll a világon.



Élete első délelőtti versenyén

(A szerző felvétele)

ül, és a megszokott kormányt, sárvédőt látja maga előtt. A Jawa eredeti kerekei ütnek, a könnyűfém abroncsaik ezért **kellenek**.

— De látom, itt egy másik, szatyorban hozott blokk is várakozik a beszerelésre. Van abban valami csalfintaság?

— Úgysem hiszi, de semmi. Az új blokkot nem a versenyen járattuk be, ez a másik már futott néhány versenyt, ennyi az egész.

(A verseny előtti percekben Mauger a depójában a puszta földön fekszik, feje alatt a sportszatyra, arcát műsorfüzettel takarja el.)

— Mindig ilyen szertartásosan koncentrálsz?

— Á, dehogy! Csak rendkívül szokatlan a délelőtti versenyzés. Több mint 20 éve versenyzek, az ördög tudja már, hány versenyen álltam rajthoz, de délelőtt még soha. Valóban hülyén érzem magam.

— Hány versenyen indul egy évben?

— Száznegyvenen-százötvenen, átlagosan.

— Ön jelenleg az angol elsőligás Hull csapatának zászlóshajója. Mi az oka, hogy a tavalyi világ bajnok csapata nincs az angol lista első három helyén, sőt a tizedik.

— Engem betegségem hátráltatott, és sok volt a sérültünk.

— Ne sértődjön meg, egyébként is biztos már sokan kérdezték, meddig marad még a ringben?

— A kérdés nem sértő, csak csacska. Ezer dologtól függ, következésképpen én sem tudom. Lehet, hogy egy évig, lehet, hogy tízig.

— Néhány szóban világítsa meg az angol bajnokság lényegét!

— Talán a focit és a teniszt követően a mi sportunk áll a népszerűségi lista következő fokán. Hetente három bajnoki forduló zajlik, hétköznap délutánként. 17 csapat fér az első ligába.

(A verseny után.)

— Mi a véleménye a versenyről, a rendezésről, a pályáról?

— Jó verseny volt, a magyarok végtelenül kedves, szolgálatkész emberek. A pályáról nem sokat mondhatok. Egy évben 70 különböző pályán állok rajthoz, semmilyen tulajdonságával sem lóg ki a többitől.

— Megmondom őszintén: ilyen furcsa vonalon még senki nem ment ezen a pályán.

— Kerestem a legjobb helyet. Próbálkoztam kívül-belül, végül a közepé feküdt a legjobban.

— Sokat beszélnek arról, hogy az angol salak sport az amerikai invázió áldozata.

— Ugyan. Valóban sok most az amerikai nálunk, de ennek csak az az oka, hogy minden nemzet salak sportjára jótékony hatással van, ha egy-egy képviselője Angliában versenyez. Most talán az amerikaiak vannak túlsúlyban.

— Elképzelhető, hogy a magyarok is betörnek?

— Ez önökön múlik. Tavaly szerződést ajánlottam Sziráczkinak, nem miattam nem jött ki. Idén, nálam senki nem jöhetett szóba, mert rendkívül kiegyensúlyozott a csapatunk. Talán jövőre...

— Jövőre ismét eljön?

— Nem a formalitás kedvéért mondom: szeretnék. Ha nem ütközik valamelyik másik nagy versennyel, feltétlenül.

SURÁNYI PÉTER

— Végül is két nagy gyár, a Jawa és a Weslake vetélkedik az ovál pályák porondjain. Ön több mint 10 éve a Jawaékhoz szerződött. Ez azt jelenti, hogy jobb a Jawa?

— A motorválasztás elsősorban megállapodás kérdése. Én remekül kijövök a gyárral. Rendkívül lényegesnek tartom, hogy az ember összenőjön a motorjával. Nem is annyira a típus, az összeszerelés a lényeg. Szerintem a Weslake és a Jawa egyforma.

— A Jawa-gyárból már az ön érkezése előtt Miskolcra irányították a „még meleg”, vadonatúj, hosszúlökétű négyszepes motort. Ön megérkezett a szerelőjével, Norman Alannal és miszlikre szedték a motort. Miért? (A szerelő, a 27 éves skót, N. A. válaszol.)

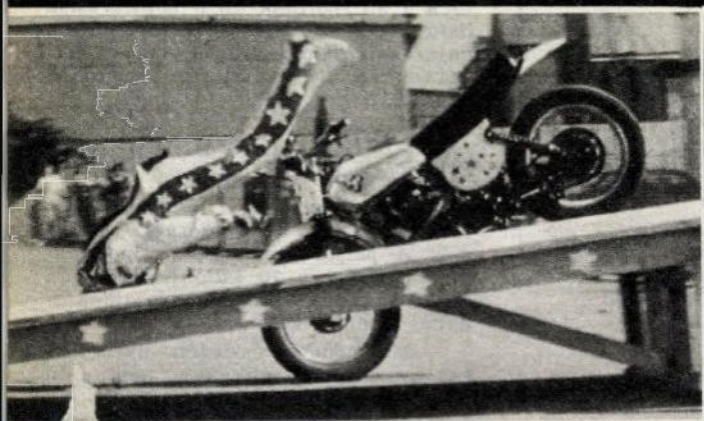
— Maugernek tájékozódási pontjai vannak a motoron. Csak akkor érzí jól magát rajta, ha saját nyergében

És akkor a mester orra esett

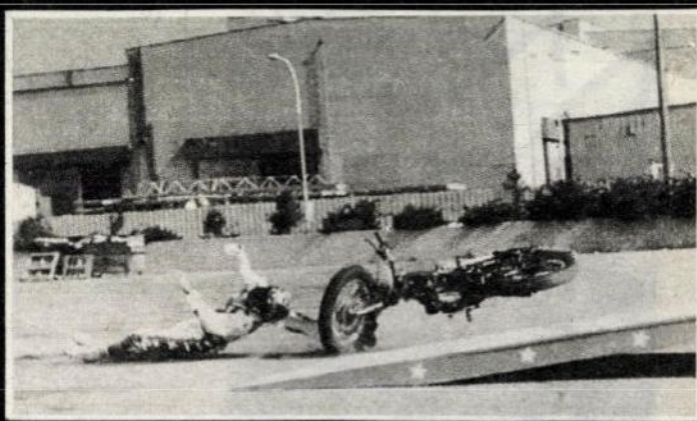


Az MGM filmprodukciónak kamerái már surrogáltak, amikor az amerikai motorkerékpár-akrobatika elismert mestere, Rex Blackwell nyaktörő ugráshoz készülődött. Motorkerékpárján 100 km/óra sebességgel száguldott, egy ráfutó rámpára hajtott, majd azt elhagyva, a levegőbe emelkedett. Átrepült

egy öt méter magas deszkafalon, és innen 30 méter távolságra ért földet. A motor első kereke azonban a leszállórámpáról lecsúszott. A motorkerékpár feldől, aztán többször is bukfcet vetett. Rex Blackwell 10 métert repült tehetetlenül, majd ezt követően a földre zuhant. Szerencséje volt, sértetlen maradt. A bukást tulajdonképpen egy teherautó okozta, amely – akarva, akaratlanul – röviddel Blackwell startja előtt a leszállórámpát kissé elmozdította. Olyan baleset történt tehát, amely az USA legjobb motoros akrobatái közötti könyörtelen versengésben gyakorta előfordul. Csak aki mindent kockáztat, annak van esélye arra, hogy mutatványával egy jól fizetett tévésorozatban felléphessen. (A 60 méteres ugrások – két keréken – a filmtársaságok számára mindennaposak.) Rex Blackwell ebben az üzletben már öreg róka: hat, egymást követő évben ő állította fel az amerikai Motorcycle Association távolba ugrási rekordját – motorkerékpáron. A próbaugrás most is igazán jól sikerült. Ekkor azonban jött ez a „figyelmetlen” tehergépkocsi-vezető és Blackwellel is megtörtént a baj: orra esett...



A leszállórámpáról az első kerék lecsúszik



A motorkerékpár és vezetője bukfcet vet

A láberő - az autó alternatívája?

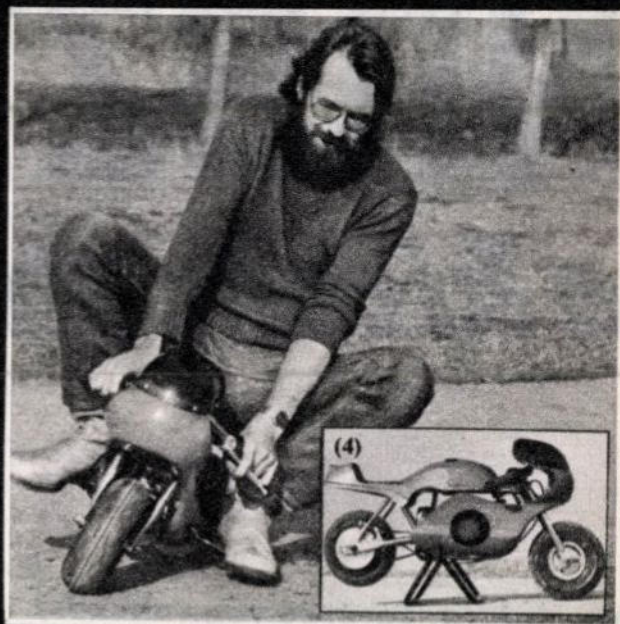
Két braunschweigi formatervező elképzelése szerint a belvárosi forgalomban nemsokára a triciklik jönnek divatba. A prototípus elkészültéig három év telt el, s a tervezők a fejlesztésre 20 000 márkát költöttek. Jarműüket a feltalálók (Helmut Simon és Nikolaus Merkel) 1980 tavaszán szabadalmaztatták. S íme a modellek: az együléses (Levelibéka) és a tandem (Szikakötő névre keresztelt) konstrukciójuk. A felépítésükön az újdonságot a speciális keret és differenciálmű jelenti, amely a járműveket a kanyarokban a felborulástól is megóvjaa.



Megkezdzi 60 méteres ugrását



Ezzel szerencséje volt...



Csattogó tréfacsináló

Két keréken tökéletességet nyújt a Jaxson mini-motorkerékpár, amelyet az NSZK-ban elemekből összeállíthatóan kínálnak (4.). Ez a mini-motorkerékpár a különlegességet kedvelők részére a szabad idő kellemes eltöltését, a lelkes utánpótlásnak pedig versenygépet jelent.

A japán szabadidő-parkokban ilyen motorokkal már versenyeket is rendeznek – a hat évnél „idősebb” korosztályúak számára!

Az alkatrészcsomagokhoz német nyelvű kezelési utasítást is mellékelnek, így nem kell feltétlenül szakember ahhoz, hogy valaki a gépet – körülbelül – három óra alatt összeszerelje. Az üzemanyagtankja és a motorocska oldalára felszerelendő burkolat már előre be van lakkozva (piros, fehér, sárga, vagy zöld színűre), a kerékvilla és a motorváz krómozott.

A minigépnek természetesen tárcsafékei, golyóscsapágyazású tengelye és alumínium kerékabroncsai vannak. 88 cm hosszú, 52 cm magas, súlya (üzemanyag nélkül) 12,5 kg. Egyhengeres, kétütemű, 30,5 köbcenti lökettérfogatú erőforrása 1,18 kW (1,6 lóerő) teljesítményt ad ki magából. Az NSZK-ban a jáatkészletekben és a motorkerékpár-alkatrészboltokban árulják.

NOSZTALGIA

a kicsik után

Nosztalgia: Sóvárgó vágy(akozás).

(Magyar Értelmező Kéziszótár, 1007. old.)

Európa sok országában létesülnek mini-autó-klubok. Legutóbb Itáliából kaptunk hírt arról, hogy a Fiat Topolinósok alakították meg klubjukat. Az olvasóban jogosan vetődik fel a kérdés: vajon nosztalgiáról van-e szó, avagy valamiféle visszatérésről a gazdaságos, de nem éppen kényelmes kisautókhoz.

A CIRKÁLÓTÓL A BOLHAIG

USA-t és Kanadát kivéve, még nem jutottunk el az automobilizmus ama fokára, hogy hatalmas luxus limuzinok uralják az országutakat. Ez nem is baj, hiszen nemcsak Európa, hanem a többi földrész úthálózata és egyéb infrastruktúrája sem tette ezt lehetővé. Ma már világosan látszik – nem is kell hozzá különös jóstehetség –, hogy az országúti cirkálók kora letűnőben van. Nemcsak a tetemes üzemanyag-fogyasztásuk az oka, hanem az utakon, parkolóhelyeken is egyre több hátrányt jelentenek tulajdonosuknak. A helyszűke ugyanis egyre több problémát okoz autósoknak, nem autósoknak egyaránt. A közlekedési csőd már olyan helyeken is előreveti árnyékát, ahová az ezredfordulóra várták a mai tömeget.

A városi forgalom zavartalanná tételéért már régebben születtek határozatok. A legkézenfekvőbb megoldásnak olyan autó készítése látszott, amely, nagyságánál, súlyánál és fogyasztásánál fogva, az összes igényeket kielégíti. Az átváltás azonban sokáig várat magára, az autógyárak – néhányuk kivételével – nemigen hajlottak a mérsékeltbb fogyasztású kis-kocsik tömeges előállítására. Pedig az



Spatz



Lloyd Alexander



Messerschmitt



BMW Isetta

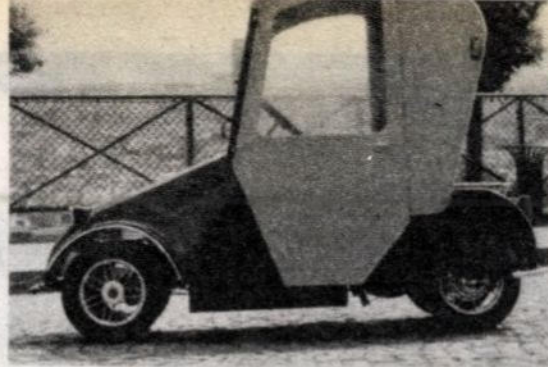


Champion

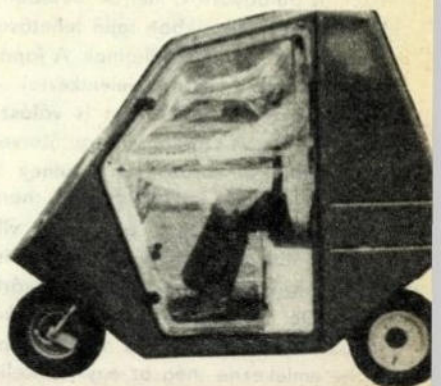
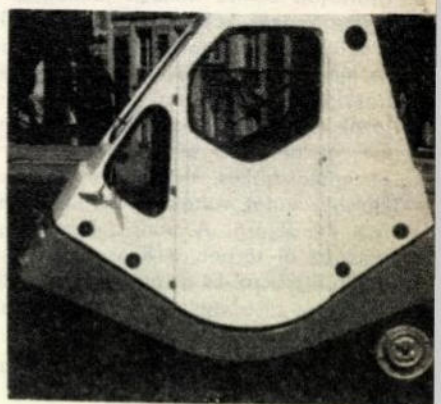


Kleinschnittger

Az ötvenes évek kedvencei



Variációk
– minden mennyiségben



Az utóbbi évek termése látható a képeken. Ahány típus, annyi megoldás található a járműveken. Hogy közülük melyik válik be, az még a jövő titka. Vagy ők, vagy a hozzájuk hasonlóak futhatnak útjainkon. Nehéz kérdés, nem könnyű válaszolni most





Ilyen járműre gondol a Ford-gyár 2000-re. Ha nem is ez, de hasonló születése várható a tervezők rajzasztalain

igény mind jobban nőtt az ilyesfajta járművek iránt.

Az olajválság, a hét energiaszűk esztendő jobb belátásra készítette az autógyártókat. Szinte minden járműgyár jelentkezik ezer köbcenti alatti járművel. Még olyanok is, igaz nem verik nagydobra, amelyek most közép- vagy nagykategóriájú autót gyártanak. Az idejű autósza-lonok sztárjai, a nagy teljesítményű benzin- és pénzfaló új típusok mellett, az energiatakarékos, kicsi, de minden igényt kielégítő autók voltak. Gondoljunk csak a Fiat Pandájára. A francia Renault például az új törpét, a Renault-2-t összel dobja a piacra. Ez az autó még a Citroën LN-nél is rövidebb, és az előzetes hírek szerint a gyár tervezéskor ugyancsak nem fukarkodott a műanyagok felhasználásával.

AZ ÉSSZERŰSÉGRE TÖREKEDVÉN

Azok az autógyártók, melyek idejében felismerték a kiskocsikban rejlő lehetőségeket, ma sem panaszkodhatnak. A japánok például eddig még nem jelentkeztek nagy luxus limuzinokkal, és nem is valószínű, hogy fognak. A szigetország autótervezőinek asztalairól sorozatban kerülnek le a könnyű, gyors, és fogyasztásban is mérsékeltebb típusok. Igaz, a második világháborút követően Európa autógyárai is le-tették névjegyüket a kisautók gyártása terén. De az is igaz, hogy ez egy kényszer-szülte helyzetnek volt tulajdonítható. Ki ne emlékezne még az egykori Reliant,

Messerschmidt, vagy BMW Isetta nevű járműre? Igen, járműre, mert csak a legnagyobb jóindulattal lehetett volna ezeket autónak nevezni. Ma egy ilyen három- vagy négykerekű komoly muzeális értéket képvisel. Hogy csak a legismertebb gyártókat említsük, azokat, melyek valóban jó, strapabíró kisautókat készítettek, mint például a VW, a Renault, a Citroën és még sorolhatnánk tovább, nem tértek el a hagyományoktól. A bogárhátú VW évtizedekig keresett kiskocsi volt. A Citroën kis kacsa, a CV-2, pedig igénytelen külseje ellenére is az egyik legstrapabíróbb, legmegbízhatóbb autó.

A hatvanas évek energiabősége azonban visszavetette a kiskategóriájú kocsik gyártását. A több profitot ugyanis a nagy-kocsik készítése hozta. Világos, hogy a tömeget az ilyen irányú ízlésre kényszerítették, félreértve azokat a tényeket, hogy a kisember csak nagy lemondások árán képes nagykocsikat vásárolni. Hamis volt az a nézet, hogy például a VW bogár csak a kereskedők és az ügynökök autója. Akkor is, most is, a méret, a kis fogyasztás, no meg az alacsonyabb ár a döntő sok család költségvetésében.

KICSI KOCSIT, DE ERŐSET!

Ma már a vevők vásárláskor nem utolsó sorban a kocsi fogyasztását is nézik. Ez magával hozza az autógyártók ama törekvését, hogy minél kisebb üzemanyag-mennyiséggel lehessen megtenni száz

kilométert. A Fiat-cég tervezőit is az energiatakarékosság vezérli: az utóbbi néhány év során megközelítőleg negyven prototípust fejlesztettek ki a torinói mérnökök. Céljuk, hogy 1985-ig átlagosan tíz százalékkal csökkenjen az általuk tervezett, majd gyártott járművek fogyasztása. És ami a leglényegesebb: öt éven belül el kell készülnie egy olyan prototípusnak, amelynek hengerűrtartalma ezer köbcentiméter alatt van, fogyasztása pedig csupán négy liter körül lehet. Am a napfényes Itáliában és Európa több országában mind többen látnak fantáziát kiskocsikban. A kérdés most már csupán az: ki tudja a kis méret, a kis fogyasztás mellett a nagyobb kényelmet nyújtani.

A visszaemlékezés tehát többnyire kellemes dolog, kiváltképp az, ha örömet is szerez.

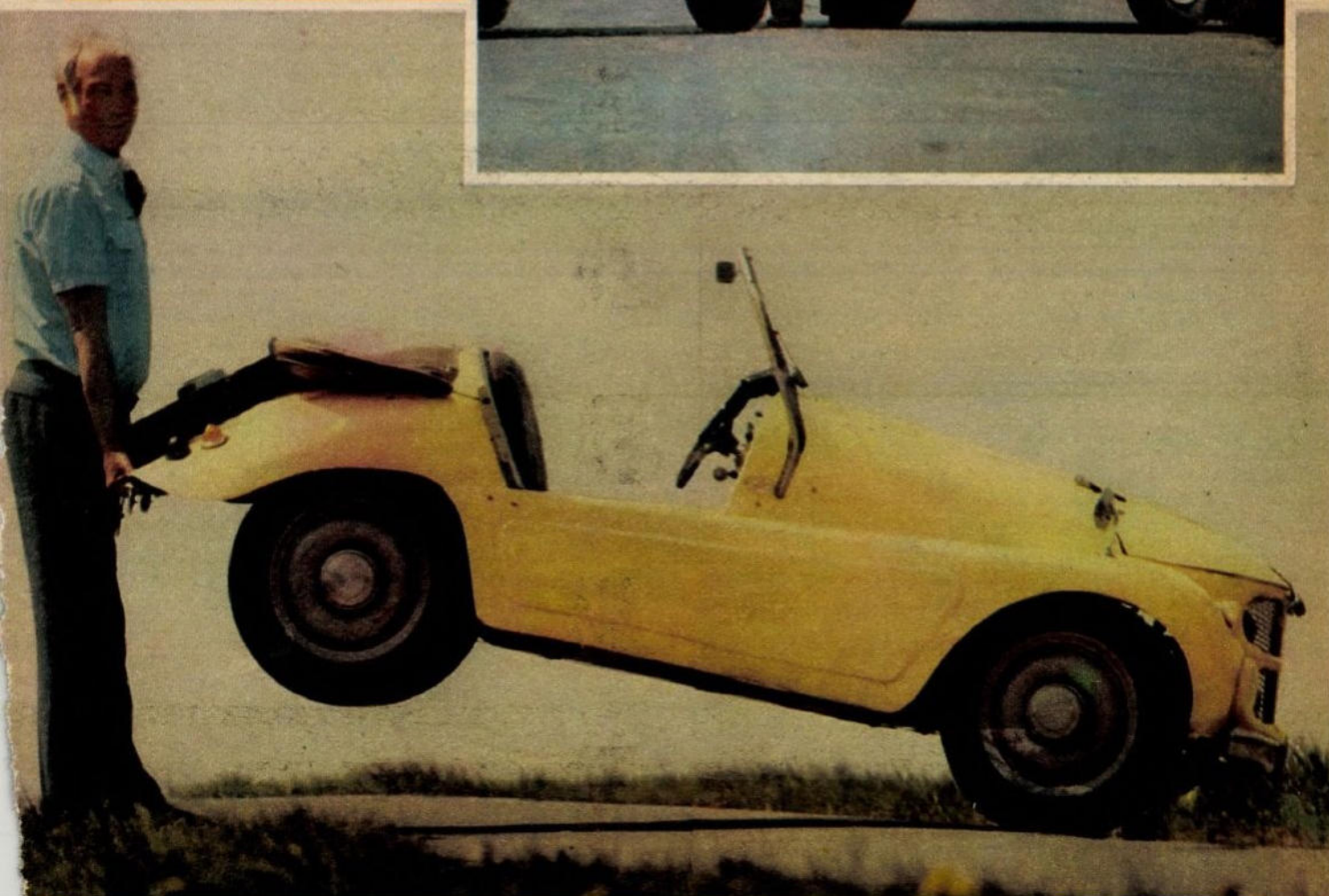
Nosztaigiával gondolni hát a két-három évtizeddel ezelőtti járművekre, amelyekkel apáink, nagypapáink közlekedtek? Ők is, mi is másképpen gondolunk a hajdani kiskocsikra. Ami nekik akkor jó volt, nekünk már aligha felelne meg. Nöttek az igények, nőttek a kocsik méretei. És nőttek a gyerekek! Egy Isettába egy tizen-nyolc éves ifjanc ma már cipőkanál segítségével sem férne be.

Nosztaigia, avagy gazdaságos kiskocsik iránti kereslet? Is, is... Van, aki az ifjúságát látja viszont benne, van aki a jövőt. És bennünket, a mai korban élőket ez utóbbi érdek.

LOVÁSZ KÁROLY

Nostalgia a kicsi után, avagy –
a tavatúnt ifjúságunk emlékezte-
tője

Kicsi is, kocsi is, könnyű is



ritka szépek

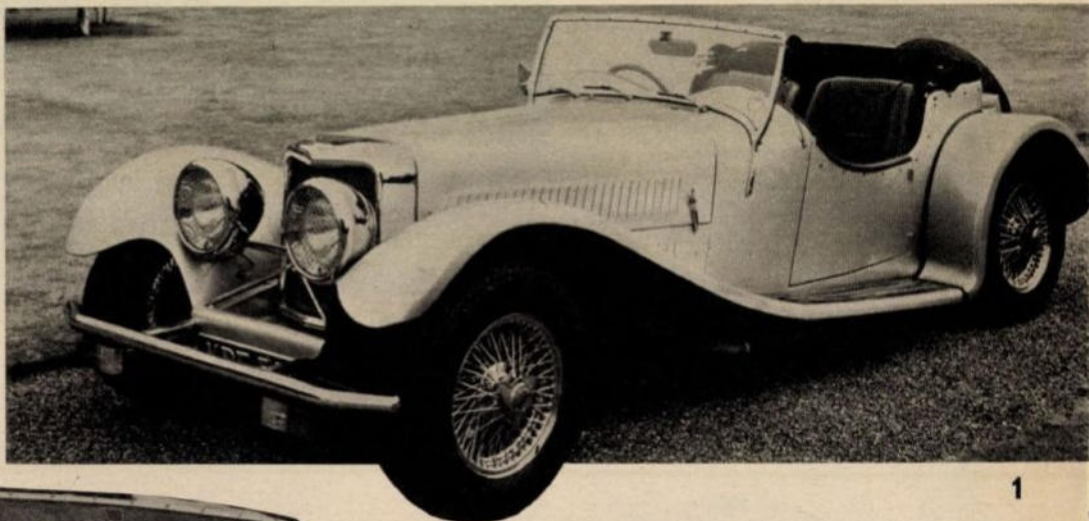
A laikus szemlélőnek, az utca emberének a karosszéria formája és az autó egyet jelent. Ha egy autó „érkezik” valahova, a sikere elsősorban (többnyire, mindenesetre) a külső megjelenésétől függ. A belső adottságok, mint például a megbízhatóság, a kényelem, a kezelhetőség, az első benyomást általában nem befolyásolja. Pedig ez utóbbiak a tartós eredmény, az autóhasználó számára a külsőségeknél sokkal többet jelentenek. Csak hogy ezek a tulajdonságok a hatásukat később, a mindennapi használat során fejtik ki. Mindenesetre jó, ha egy mindennapi használatra épített autóban is az igazán jót és a meghökkentően szépet együtt találjuk. Nem szabad megfeledkeznünk azonban arról, hogy az „álomautók” más kategóriába tartozó erőgépek. A tervezőik — dús, gazdag vevőkört tudván maguk mögött — a költségekre, az eladási árra tekintet nélkül, szabadjára engedhetik fantáziájukat. Mindent beleépítenek az olykor felettébb klasszikus formákat is életre hívó autókba, ami csak szép — és drága. No persze, a

mindennapi használatra sorozatban gyártott kocsik és az álomautók pazar pompája azért — két külön világ...

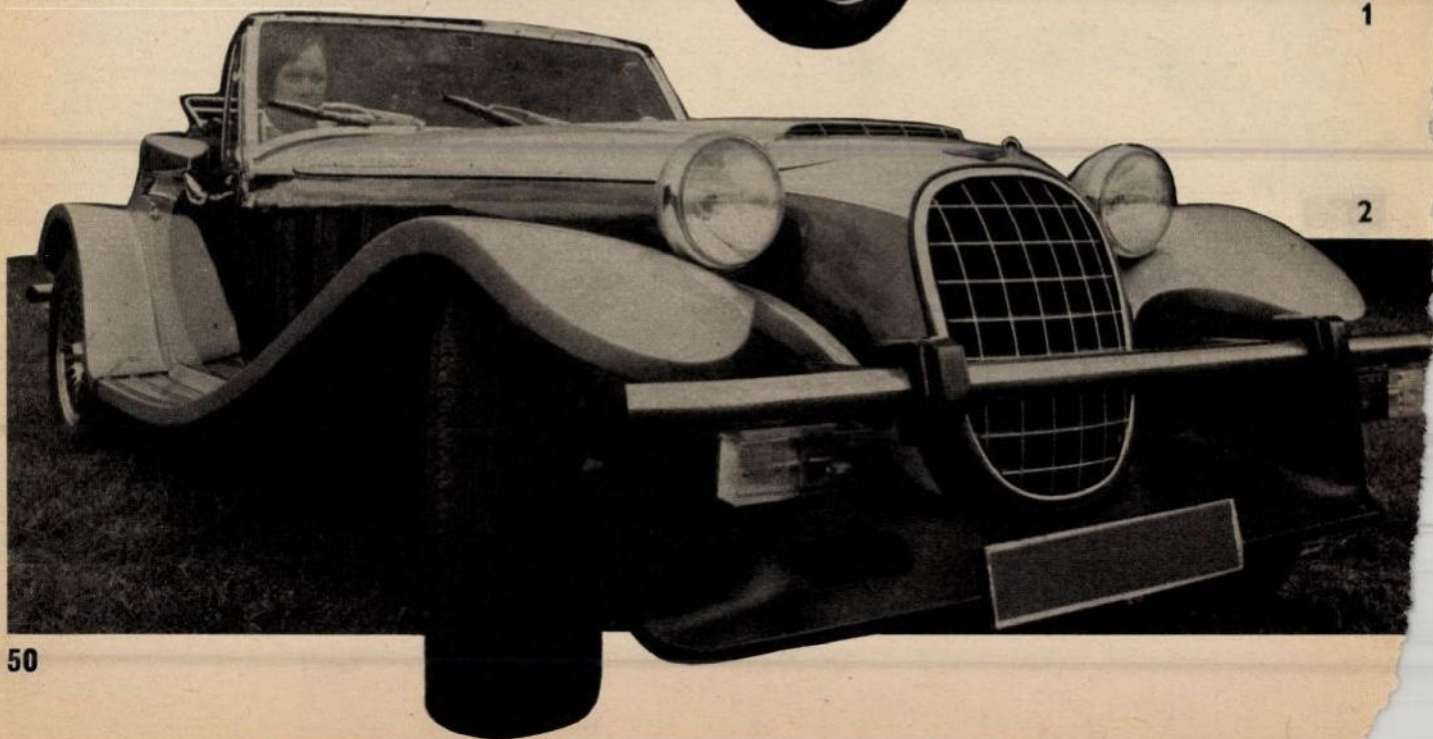
1—2. A sportautók kékvérű reprezentánsai, a híres-neveztes Panther (a bicikliküllös) és a Panther Lima legújabb változata látható a képeken. Az előbbit az ugyancsak roppant népszerű Jaguar SS 100 típus (a második világháború utáni évek egyik autóságere) alapvető

szerkezeti elemeinek fenn tartásával és továbbfejlesztésével építették. Erőforrása a robusztus, igazi „erőműnek” is beillő 3,8 literes Jaguar XK motor. A kétülékes sportkocsi kivételes dinamizmusára utal, hogy álló helyzetből mindössze 6,4 másodperc alatt gyorsul fel a 96 km/h tempóra, s eléri a 183 km/h sebességet. A Panther Lima (a vezető is látható a kormány mögött) a maga 2279 kcm-es, négyhengeres, turbófeltöltős erőfor-

rásával pedig 6 másodperc alatt gyorsul fel 96,5 km/h tempóra és túl is szárnyalja a 200 km/h sebességet. Mindkét sportkocsit a mai technika utazási kényelmet és biztonságot szolgáló szinte valamennyi újdonságával is felszerelték. Igazán jóleső érzés az ilyen klasszikus vonalvezetésű autókat csupán szemlélni is. És minthogy sok kézi munka, nagy műgond áll mögöttük, méltán tekinthetjük őket valódi műalkotásoknak is.



1



2



3. Éppen most gördült le a kikötői rámpáról megrendelőjéhez a Fibreglass Techniques Greenfield-i cég legújabb „Kit-Car”-ja, vagyis a házilag összerakható autókuriózum, a: „Midas”. A világviszonylatban is feltűbb népszerű mini-autó főbb szerkezeti elemeire (fronthajtás, hidrolasztik rugózás, keresztben fekvő orrmotor stb.) ráépíthető üvegszál-erősítésű műanyag karosszéria valóban vonzó külsőt kölcsönöz a „kosárból összerakható” autónak. Tágas belső terében kiképzett kagylóülések négy személynak nyújtanak biztonságot és utazási kényelmet. Az alkotóelemek sokoldalúan bőválasztékával és (a biztonság határain belüli) cserélgetésével az autós igényeknek a kocsit további „díszítgetésére” is lehetőségük nyílik.

4. Miután a szélcsatornában több hónapon át a legapróbb részletekre is kiterjedően vizsgálták, finomították, végül is, mint érett konstrukciót bocsátotta útjára „Tasmin”-t a TVR Engineering Blackpool-i cég. A viszonylag takarékos (8,5–9 lit/100 km) és tiszta üzemű, kétüléses sportautó erőforrása 2 literes, benzinbefecskendezős motor. A klasszikus vonalvezetésű karosszériához finoman illő — diszkrét fényűzéssel gazdag — műszerfalon minden szükséges, sőt, az aktív és passzív vezetésbiztonságot szolgáló szinte valamennyi járulékos szerelvény és beépítés is megtalálható.

(A)





Ladájához olajsűrőt,
levegőszűrőt,
gyárt:
az ARMAFILT
Ipari Szövetkezet
Budapest XIII.,
Reitter F. u. 37.



KERAVILL  **KERAVILL**

AUTÓS BOLTOK

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

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

Polski-Fiat-bolt
Bp. XIII., Tahi u. 74.
408-544

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

Zsiguli-bolt
Bp. XX., Mészárosi út 1.
Csepeli átjárónál

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



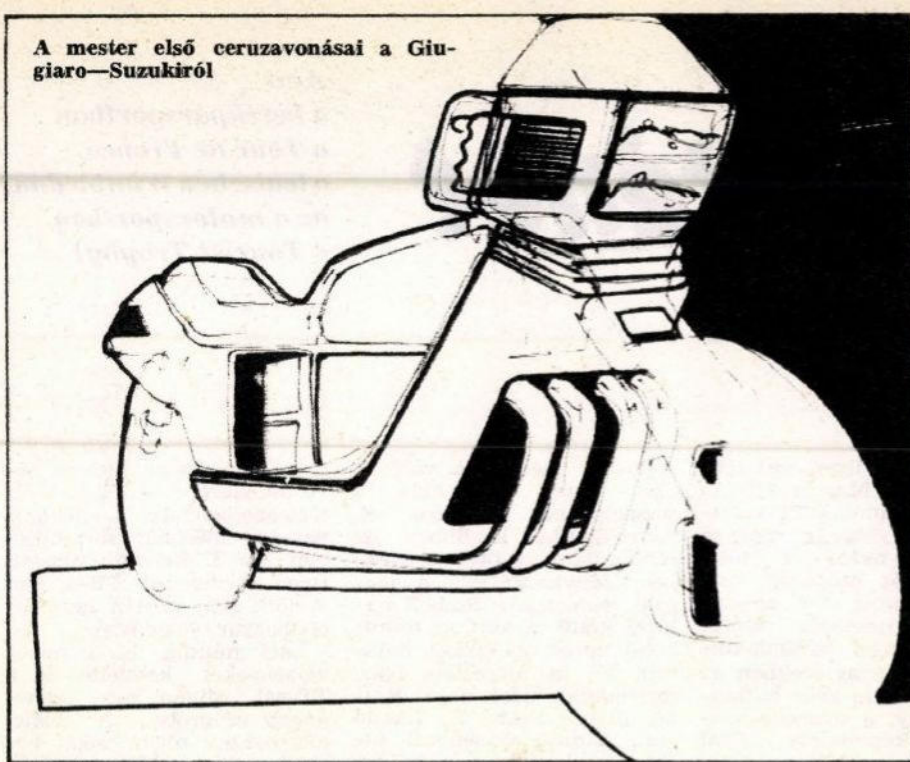
Használjon a MERKUR-nál vásárolt
gépkocsijához hazai olajokat!
10 000 km-es motorolaj-csereidő?
= M-SE 15W-50
100 000 km-es hajtóműolaj-csereidő?
= Hykomol K 80W-90

(garanciális csere után
rendszeres szintellenőrzés
és szükség szerű utántöltés mellett)

Forgalmazza: „AFOR”
Ásványolajforgalmi Vállalat

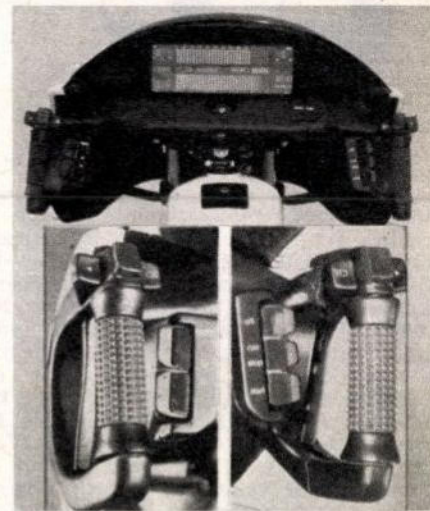
ORSZÁGOS KŐOLAJ-
ÉS GÁZIPARI TRÜSZT
1117 Budapest, Schönherz Zoltán u. 18.
Telefon: 664-000 Telex: 022-4762 OKGT

A mester első ceruzavonásai a Giugiaro—Suzukiról



A folyékonykristályos visszajelző lap. A végsebességet és a legnagyobb fordulatszámot jelző vonalsor éppen egymás alá esik

A különleges kormányvégek a nagyfelületű visszajelzős kapcsolókkal. Az irányjelző-kapcsolók értelemszerűen a bal, illetve jobb oldalra kerültek



A DIVATDIKTÁTOR MOTORJA

Az alkalmazott művészetek képviselői közül napjainkban az építészek és az autókaroosszéria-tervezők vannak abban a kellemes helyzetben, hogy művészetükkel a leglátványosabb módon hintsék be világunkat. De túl azon, hogy műveikkel lépten-nyomon, akarva-akaratlanul találkozunk, nagy a felelősségük: a közízlést befolyásolják, sőt alakítják egy-egy számottevő mennyiségben sokszorosított alkotásukkal. Az utóbbi idők egyik legnagyobb autós ízlésformálója Giugiaro.

A 42 éves művész, aki az iparművészet Mekkájában, Torinóban végezte el az Albertina Akadémiát, festett már portrét a Fiat igazgatóiról, rajzolt autókát Nuccio Bertone ismert műtermében, mígnem önállósította magát, és megrajzolta, esetenként megalkotta azt a sok bolondos, de működő csodát, amelyekkel a képzőművészettel szinte megegyezően csodálni valóvá tette az iparművészetet.

Persze, szívesen tett eleget az „alantasabb”, sokszorosított autóművészet csalogatásainak, és a csábítás eredményeképpen az autódívat diktátora lett. Tervei alapján faragták ki a Golf, a Passat, a Scirocco, a Mitsubishi Colt, vagy például a Lotus Esprit presmatricáit.

A formák közti kalandozása közepette az olasz képzőművész a motor-kerékpár-ipar területére is eljutott. A Ducati 860GT és a Suzuki RE5, valamint az olasz könnyedséget árasztó MV Agusta 350 Sport még a ha-



Az átlőtörtetett motor — a váz, a motor és a futómű változatlan maradt

gyományos formai elemekből épül fel. Legutolsó vállalkozásával, a Suzuki GS 850-essel viszont merőben szokatlanat alkotott. A változatosság kedvéért, csak ruhát szabott a motorra, a futómű, a váz és a motor érintetlen maradt. A megszületett mű hangsúlyozza a túramotor rendeltetését. A hosszú útra optimális ülőhelyet ad, a tankra és hátsó lámpára boruló nyereg, az áramvonalidom 140 km/h-ig még egyenesen ülő testtartásban is eltereli a tépdősen menetszelet. A mellbevágóan szokatlan, állítható feszítvű „expanderfogantyús” kormány, a ráintegrált kapcsolókkal annyira mehökkentő, hogy

gyakorlati hasznát nehéz így, ránézésre eldönteni, még akkor is, ha a kapcsolók és a kuplung-, illetve fékkar csakugyan kézreosónak tetszik. A műszerfalon folyékonykristályos (LCD) kijelzők, szalagok adnak hírt a sebességről és fordulatszámról, mint ahogy az olajnyomást, töltést és a sok más egyéb mérnivalót is az LCD-s képernyő vetíti ki.

Amikor a Motorrad című, tekintélyes NSZK-beli lap szerkesztői feltették a kérdést Giugiarónak, hogy vajon van-e igény a csodamotorra, ő azt válaszolta: „Kérdezzék meg a legjobb olvasóiktól, vagyis a fiataloktól.”

—ip—

TT

-történet

**Ami
a kerékpársportban
a Tour de France,
a teniszben Wimbledon,
az a motorsportban
a Tourist Trophy!**

Háromnegyed évszázaddal ezelőtt írták ki először a Nagy-Britannia melletti kis „Zöld szigeten”, az Isle of Man-en, az azóta nevezetes Tourist Trophy-t (amely eddig a legtöbb áldozatotszedte — az idei TT-n halt meg a 170. versenyző), így tehát nemcsak a leghíresebb, hanem a leghírhedtebb versenypálya is ez a 60 km hosszú, olykor valamivel rövidebb vagy hosszabb, falvakat összekötő országúti „körpálya”. Talán éppen ez adja meg a rangját a rettegett TT-nek.

Mindezt azért kellett elmondani, hogy a tizenévesek is tudják, hogy milyen nagy a sportértéke ennek a versenynek. (Volt idő, amikor egyes országokban rendeztek

nemzeti TT-t, ilyen volt többek között a Magyar TT is.) A nagy-britanniai TT-k történetében ritkaság magyar versenyző neve; a több száz indulót számláló verseny egy hétig tart, amelyre a kontinensről motorosok tízezrei zárandokolnak el. A húszas években az angol Velocette gyár hajlandó volt egy, a magyarországi vezérválasztó által kijelölt versenyzőt indítani. Az akkori „Motoros” című lap olvasóinak szavazata alapján Sabrnák Oszkár utazott a Man-szigetre, de végül is a célt nem érte el. Mintegy negyedszázaddal később, az akkori magyar bajnokot, Kurucz Györgyöt benevezték a TT-re, ám elutazására nem került sor. (?)

Lassan legendává válik a „kis Szabó”, aki, hála a sorsnak, még közöttünk él, ha rokkantan is. Ebben az időszakban, az ötvenes években fénykorát élte a magyar motorsport. Szabó Lászlóból kettő is volt, és mindkettő nevét az ország határain túl is jegyezték. Igaz, történetünk hőse a kis Szabó, illetve Szabó II. László lesz, akinek versenyzői útját végigkísérte a krónikás, és most, a jeles jubileum alkalmából visszaidézi annak a nyárnak (1972-es) napjait, amelyeken a mi kis Szabónk a világgrangsor legjobbjával állt a TT rajtjához, a nem is új Yamahájával. és a száznál több induló között a díjazott 8. helyet foglalta el. Ő volt — eddig — az

egyetlen magyar, akinek neve ott szerepel a TT 75 éves történetében, aki a világbajnokság abszolút sorrendjében az 5. helyen végzett. Ilyen eredményt VB-n sem azelőtt, sem azután nem ért el magyar versenyző.

Laci mindig is a nehéz versenyeket kedvelte, és a TT-nél aligha van keményebb erőpróba. A svájci Marsovszky olyan sokat beszélt neki a Man-szigetről, hogy elszánta magát a nagy vállalkozásra. Ebben az időben „önellátóként” versenyzett Laci, azaz maga „termelte” ki a szükséges keményvalutát, ezért a TT előtt indult még egy-egy versenyen Itáliában és Frankfurtban, de nem a győzelemre hajtott. Kímélte a Yamahát és a 125-ös MZ-t. Klubjának (Zalka) Barkasában volt kipánnyázva a két motor, és a kisbuszhoz csatolható sátorban aludt szerelőjével, Bordás Antallal (akinek el látásáról és minden egyéb költségéről Laci gondoskodott).

Ezernyi — kellemetlen — kalandot követően és szerencsés közjáték után, Liverpoolból áthajózott a sziget fővárosába, Douglasba (ahol még lóvasút andalítja az itt lakókat).

A történethez tartozik, hogy napok óta esett az eső, amit a hideg szél tett még kellemetlenebbé. Érkezése napján barátja kocsijában végigment egyszer a pályán (de hol az az ember, aki egy ilyen hosszú útvonalat, mint mondjuk Budapest—Hatvan, emlékezetébe tud vésni?). A cudar időjárás miatt szerényit sem aludtak — mert beázott a sátor. A roppant szigorú műszaki átvétel után, a megállapodás szerint, úgy trenírozott, hogy a TT-n már sokszor indult Marsovszky után iramodott, aki ily módon „előadta” a pályát. A kis Szabó nemcsak a 125-ös MZ-jét figyelte, amely akkor már elfelejtett sláger volt, hanem szorgal-

Emelgeti az elejét a hűséges Yamaha





AUTO-CYCLE UNION
1972 T.T. RACES
JUNIOR RACE
8th L.SZABO
90 52 M.P.H.



Governor's Bridge támfalánál kunkorodik az MZ. (A pálya e szakaszán nem esett az eső, ám nadrágja combbrészének alján jól látható, hogy meddig ázott át)

masan rögzítette emlékezetének filmjére a legnehezebb kanyarok íveit is. Mire befejezte az első kört, elszakadt az MZ váza. Marsovszky, aki beszélt angolul, levitte Citroën-jén a póruljárt magyar barátját — Douglas egyik híres vázművészehez, aki nemcsak nagyszerű munkát végzett, de egy pennyt sem fogadott el a Hungarian Championtól.

— Másnap, szakadó esőben, tizedikként rajtoltam — emlékezik. — A kiállott testi, na meg némileg a lelki megpróbáltatások nyomai lassan oldódtak, a verseny hangulata újabb erőt adott, de sajnos csak nekem, nem így sokat próbált kismotoromnak. Ismertem gyengéit, így ehhez mérten bántam vele. Az égi áldást szinte ajándékként vettem, igaz, magam is tiszteltem az út síkosságát, merthogy ne felejtsek a kedves olvasók, a TT-pálya közönséges országút, amely a sziget településeit köti össze. Ugyancsak a pálya leírásához tartozik, hogy a mintegy hatvankilométeres körben is különféle időjárási tényezők uralkodnak. Volt már úgy, hallottam az öreg TT-rókáktól, hogy a hegyek között hullott a hó, és lenn Douglasban süttött a nap. Szóval, kezdtem megszokni az esőmosta szakaszokon a csúszkálás veszélyét, amelynek határáig döntöttem az MZ-t. Már hét hapsit leelőztem, úgy éreztem, hogy Berci vagyok, ezért kevesebbet kockáztattam, nem akartam az akkor már harmadik helyemet elveszíteni.

És ekkor következett ama bizonyos nyújtott S-kanyar, amelyet az előző körökben mintaszerűen vettem. A be-

tont összekötő bitumenen „elment” az MZ első kereke és mindketten csúsztunk, csúsztunk és csúsztunk. A felcserek vettek ápolás alá, amire szükségem is volt, és miközben „nyalogattam sebeimet”, elmondták, hogy ugyanezen a helyen csúszott ki a kis olasz Parlotti, de ő szegény meg is halt. Pedig ő lett volna a kategória győztese.

Amikor felvirradt a 350-esek rajtja, a magyar bajnok összesen háromszor kóstolta meg a pályát. (A depómunkát begyakoroltuk Antival, valahogy így: kapom a tartalék szemüveget, közben nyitom a benzintartályt, Anti tankol, közben cserélem a szemüveget, majd megolom a motort, folytatom a versenyt.) Félpercenként kettesével, a rajtszámok sorrendjében indították a több mint száz versenyzőt. A sors kegyes volt, csak a hideg gyötörte a népet. A kis Szabónak alig jutott ideje a fagyoskodásra, a harc hevében ugyancsak kimelegedett. Annyit tudott, hogy az ő 23-as rajtszámánál alacsonyabb számot viselőket utol kell érni, majd elhagyni. És Laci nagyon is észnél volt, tévedni nem szabad, mert oda a becsület. Mire negyedszerre is átsuhant a rajtcél vonalon, olyan fáradt — enyhe a szó —, mondjuk ki, olyan kimerült volt, hogy még eredménye után sem érdeklődött. Kábán ledőlt sátrában, ahova nem sokkal később befutott Anti, aki a boldogságtól könnyezve közölte vele eredményét. Az esti díjkiosztón az első kilenecnek adták az ezüst replikát, azaz a TT-serleg másolatát.

RÓZSA GYÖRGY



Váltson fel ötszáz forintot!

A taxi hirtelen lefékezett a színház kapuja előtt. Pénztárcám-ból egy ötszázás bankjegyet húztam elő, és odanyújtottam a sofőrnek.

— Hetvenöt forinttal tartozik, uram — mondta a taxis —, de sajnos, nem tudok visszaadni.

— Rendben van, mit csináljak — feleltem. — Félretettem a jegyet a pénztárban, mindjárt átveszem, és ott majd felváltják.

A taxis gyanakvó ember lévén, utánam szegődött.

— Kérem a Kiss névre szóló jegyet — mondtam.

— Tessék. — A pénztárosnő átnyújtotta a jegyet, és rámeredt a bankjegyre. — Csakhogy nem tudok visszaadni.

— Kár, mindjárt kezdődik az előadás...

— Tudja mit, uram: itt van melietünk egy újságosbódé, az ilyenkor mindig nyitva szokott lenni. Jöjjön, elkísérem...

Most már ketten követtek: a taxis és a pénztárosnő. Az újságárosok nem szeretik, ha valaki csak váltani akar, ezért teletömtem a zsebeimet mindenféle folyóirattal és átnyújtottam a balszerencsés ötszázast.

— Sajnos — mondta az újságáros — nincs ennyi apróm. Menjünk át abba a szemközti bisztróba, ott majd felváltják.

Néhány perc múlva már a söntés-pult előtt álltam. Az ajtóból figyelemmel kísért a taxis, a pénztárosnő, és az újságáros. Amikor elkövetkezett a fizetés pillanata, a tükörből láttam, hogy valamennyien visszafojtják lélegzetüket. De itt sem jártam eredménnyel. A bisztróból a pincér kíséretében távoztam, és elindultam to-



ronyiránt. Nyomon követett hitelezőim tömege, akik élénk beszélgetésbe elegyedtek. Hirtelen észrevettem egy trafikot. Hát ez az én megmentőm. Beugrottam, utánam pedig — egész népes kíséretem.

— Nem tudok visszaadni, uram — mondta a trafikos, amikor átnyújtottam a pénzt.

Tíz perc múlva még mindig az utcán ballagtam. Valóságos menet követett: pénztáros, taxisofőr, trafikos, újságáros. Tisztes távolságban egy pincér haladt mögöttünk.

Ekkor két motorkerékpáros rendőr kanyarodott át az úttesten. Száz forintra bírságolom.

Örömben kis híján bukfcenet vetettem.

— Van aprója? — kérdeztem, és átnyújtottam az ötszázast.

Aprójuk nem volt, és ők is a nyomomba szegődtek.

A járőkelők meg-megálltak, ránk néztek. Az utcasarkon egy lottóárust vettem észre. Megint mindenki visszafojtotta lélegzetét. Ennek végvalahára volt aprója. Nekiláttam az elszámolásnak, és — ó, szörnyűség! — kiderült, hogy kis híján már ezer forinttal tartozom...

— i —

Zöldi Lajos rajzai

JÓ TANÁCS REJTVÉNYBEN!

Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és az Autó-Motor Szerkesztőség a következő jó tanáccsal szolgál a járművezetők számára:

Az őszi-téli időben fokozott óvatossággal ügyeljen, hogy ... (a többi megtudja a rejtvény vízszintes 1-es, 43-as és függőleges 28-as soraiból).

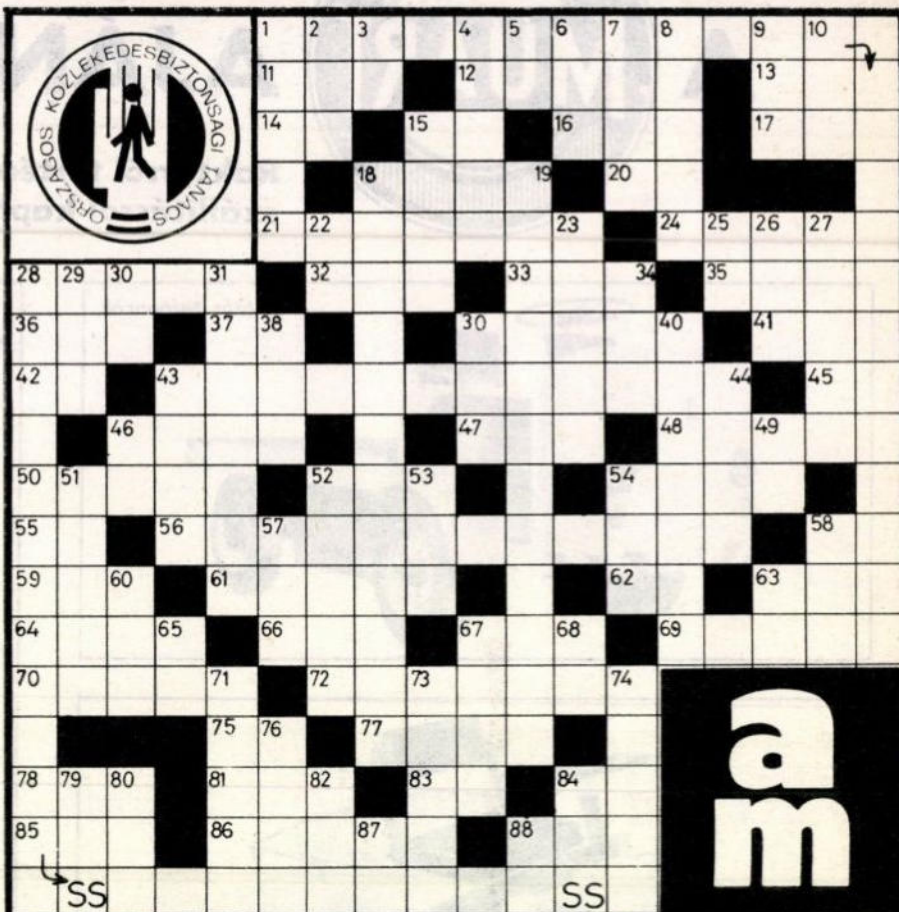
VÍZSZINTES:

1. A megfejtés első része (zárt betűk: Y, V, A, T, T). 11. Termék. 12. Labdával a kerítésen túlra lő. 13. Csont... 14. Sír. 15. Sári egynemű betűi. 16. RLY. 17. Szülő becézve (főlös ékezetel). 18. Félig szoktató! 20. Opel egynemű betűi (főlös ékezetel). 21. Folyó névelővel. 24. Operáló szerszám. 28. Operaénekes (György). 32. Tartó. 33. Több mint kellene. 35. Íz. 36. Számjegy. 37. Kettőzve cukorka. 39. A túloldalra tekint. 41. Menyasszony. 42. Kettős mássalhangzó. 43. A megfejtés második része (zárt betűk: Z, N). 45. Kötőszó. 46. Kis Miklós! 47. Becézet! lánynev. 48. Útlegele. 50. Durván elszerez valamit. 52. Lánynev. 54. ... szék (Tolna megyei község). 55. Alá. 56. Színes csónakvász (két szó). 58. Kiejtett mássalhangzó. 59. Egzotikus futómadár. 61. Japán város. 62. Fed. 63. Vágóeszköz. 64. Balti nép. 66. Motor közepe (főlös ékezetel). 67. Zavar. 69. Törpe jelzője. 70. Kis vad. 72. Sínthéthyező. 75. Élen egynemű betűi. 77. Lábrész. 78. Mezőgazdasági eszköz. 81. Rágószerv. 83. Japán játék. 84. Tagadószó. 85. Majdnem öböl! 86. Valahová jegyez. 88. Szúrós állat.

FÜGGŐLEGES:

1. Húros hangszer. 2. Rendező irodánk. 3. Guba fele. 4. Iga. 5. Névmás. 6. Azonos mássalhangzók. 7. Végefelé járó. 8. Sok mindenhez ért. 9. Lánynev. 10. ... szer. 15. Tudományág. 18. Két tűz közé vett. 19. Ízelítőt juttat (két szó). 22. Suta egynemű betűi. 23. Sódar. 25. Mássalhangzó kiejtve. 26. ... regénye (Gárdonyi). 27. Ráma. 28. A megfejtés harmadik része (zárt betűk: F, S, E, G, Z). 29. Mint a 36. szám. 30. Kettős mássalhangzó. 31. Parázshulladékok. 34. Sulfur. 38. Iskola diáknyelven. 39. ÁYI. 40. Sokat evők. 43. Félig viaskodó! 44. Pest megyei község. 46. Azonos mássalhangzók. 49. Kettőzve Zola-mű. 51. Fémleap. 52. Női név (végén főlös ékezetel). 53. Korcsma. 54. Jaj de hideg van! 57. Spanyol folyó. 58. Számnév. 60. Táskák jelzője. 63. Korona rövidítés. 65. Tóth Kálmán. 67. Csukó. 68. Kereskedelmi forma. 71. Bűnözöt kap el. 73. Már rég itt az ideje! 74. Régi muzsika (két szó). 76. Igen, ámde! 79. Köt felszólító módban. 80. Nem mög. 82. Félig joggal! 84. Kérelem a naphoz. 87. Hajlat. 88. Tagadószó.

Wagner Miklós



Rejtvenypályázat: 15 000 Ft nyeremény

Beküldendő: a vízszintes 1., 43., valamint a függőleges 28. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapra az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére: Budapest, Pf.: 1. 1400. Telefon: 225-917. A levelezőlapra kérjük felragasztani az oldal sarkában található rejtvenyszelvényt is.

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 1981. január 15.

A megfejtők között sorsolásra kerülnek az Országos Közlekedésbiztonsági

Tanács és a szerkesztőségünk által felajánlott alábbi díjak:

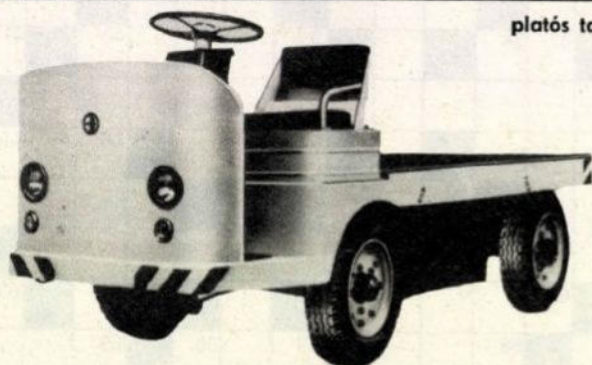
- 3 db 2000 forintos vásárlási utalvány.
- 8 db 500 forintos vásárlási utalvány.
- 20 db 200 forintos vásárlási utalvány.
- 10 db 100 forintos vásárlási utalvány.

a Magazin
m rejtvény



A MÚART AJÁNLATA!

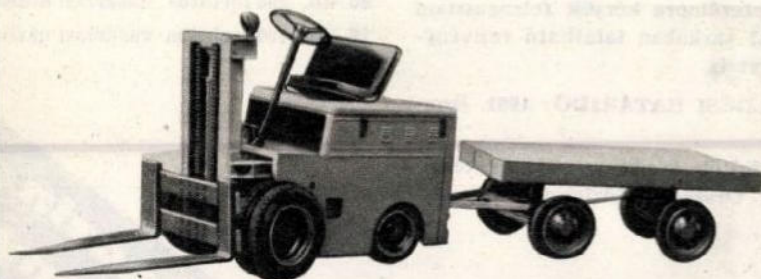
Raktárról történő azonnali
szállítással kaphatók:



platós targoncák



vontató targoncák



1-2-3 t. teherbírású
GUPO utánfutók



elektromos
targoncák



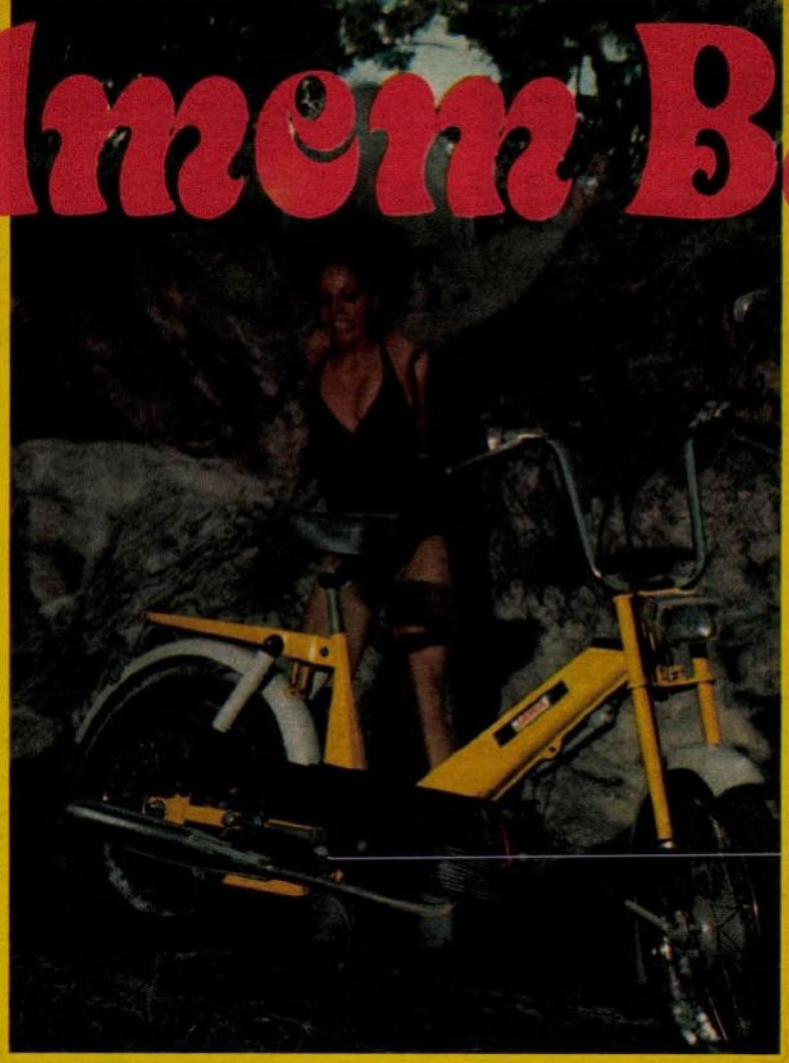
különböző
teljesítményű
akkumulátortöltők



Szerelmem Babetta



Favics Páter felvételei



Hadd mutassam be a kedvest: Prüntyi a becsületes neve, pontosabban Prüntyi I, mert Béla (ő a férjem) magának is vásárolt egy ugyanolyan Prüntyt, ő tehát a Prüntyi II. Igen, nagyon szeretem a kis sárga purrogót, pedig már többször is megviccelt. Nem akart indulni.

Ne gondolják, hogy amolyan zöldfülű kezdő vagyok, hiszen már második éve a legkedvesebb pajtásom ez a kanáriszínű Babetta. Tavaly még féltem a forgalomban, de most már magabiztosan mozgunk a főváros utcáin, ámbár a tanulóvezető-nőktől most is tartok, hiszen centikre húznak el Prüntyi kormányja mellett. Ne tartson gyávának – nem a volánnál ülő nőtársaimra gondolok – amikor nem előzöm meg Prüntyikém zümmögő rokonait, amelyeknek főleg himnemű vezetői erre provokálnak. Sőt, még az álló kocsisor elé sem tolakszom

a piros lámpánál. Amikor Bétával és Éva barátnőmmel – aki szintén Babetta-birtokos – hármasban kirándulunk, megbeszéljük az úticélt, és hagyom őket „száguldani”, én kocogok utánuk, mert szeretek lassan hajtani.

Mit tanácsolnék azoknak, akik – nagyon okosan – kismotort akarnak vásárolni? Először, másodszer és végül harmadszor is: iszonyúan tanulják meg a Kreszt, nem is annyira a vizsga miatt, sokkal inkább saját biztonságukért. Aztán a vezetést se a város forgalmas utcáin gyakorolják, én például Nagymaroson szoktattam magamhoz a Prüntyt.

Indulás előtt átgondolom az útvonalát, egészen utam céljáig, és olykor a hosszabb utat választom, hogy kikerüljem a forgalom „zúgóit”, de ha nem lehet, akkor az „érzékeny” pontokon fokozottabban vigyázok. Hűvös időben nem enyelgek Prüntyivel, ott a busz, a metró, vagy a villamos, ugyanígy vigyáznom kell az ízületeimre... Bukósíak? Majd ha indokoltnak érzem, akkor biztosan vá-

sárolok egy csinos durkalapot, de addig nem...

Igen, már feszítettem a Prüntyi láncát, pucoltam, illetve cseréltem gyertyáját, szereltem visszapillantó tükrét, de ez, tudom, kevés ahhoz, hogy biztonságosan érjek úticélimhoz. Éppen ezért mindig korábban indulok dolgomra, mert fontosnak tartom a pontosságot (és külön megköszönném annak a szakembernek jelentkezését, aki kelő díjazás fejében elvállalná – adott esetben – a három ifjú Prüntyi szakszerű karbantartását).

Ia, még annyit: nem akarok autót vezetni!

(Mindezt elmondta a Dominó pantomim együttes tagja, Ipolyi-Keller Katalin (173 cm, 53 kg).)

abetta



KEBELBARÁTOK



A téma még akkor sem közgazdasági, ha kijelentjük, hogy az autóverseny üzlet, amelyen (majdnem) mindenki keres. Ez a megállapítás hatványozottan érvényes az USA-ra, ahol, mint tudjuk, ugyan Forma-1-versenyt is futnak, de ez sem tartozik az igazi, az úgynevezett amerikai autóversenyek közé. A százezres tömegeket vonzó Indianapolis-katlan jelenti a Big Businessst, ahol nemcsak sportot, hanem zenés-látványos show-t is kap a nagyérdemű.

Több autósportszövetség is létezik a tengerentúlon, és ezek békésen megférnek egymás mellett, noha egymást tullicitálva rendezik a nagy pénzdíjakkal felértékeltezt izgalmas autóversenyeket.

Már megint eltértünk a (képen látható) témától, azaz Linda Vaughn-tól. Vagy talán mégsem?

A szöke Linda ugyanis annyira hozzátartozik az USA nagy autóversenyeihez, mint mondjuk a Good-Year reklám, éspedig azért, mert a hosszú combú Linda leszerződött 30 versenyre (egyenként ezer dollárért), amiért nem kell mást csinálnia, mint 132 cm mellbőségét végigéltatnia a

tribünök előtt, meg a depóban mosolyogva, villogtatni Porsche-fehér fogorát, ringatni a valószínűtlenül vékony derekát és formás csipőjét a nézők, és a depó népe igaz gyönyörűségére.

Hogy mi köze mindenne férfiörömet keltő látványnak az autósporthoz? Semmi, de mint már mondtuk, a verseny, illetve az autóverseny rendezése üzlet, profitot hoz, és ezt segítik a termonukleáris szuper-cicik.

— Hadd cáfoljak egy hamis hírt — mondta a mindenki által Lindának nevezett látvány. — Semmi csinált nincs rajtam. Saját, és valódi, tehát természetes. Zavar-e, hogy megbámulnak a férfiak? Egyáltalában nem, sőt... arról nem is szólva, hogy ezért meg is fizetnek. Meg aztán ezeknek a versenyeknek megvan a maguk atmoszférája. Jólesik, ha a depókból utánam szólnak. Szívesen beszélgetek a szerelőkkel, a versenyzőkkel. Olyan ez, mint egy nagy család, szinte már alig tudnék nélkülük élni.

Szívesen szólt arról is, hogy eddig is egy elég népes családban élt 12 leánytestvérével.

— Nagyon szegények voltunk, ami-re persze nem szívesen emlékszem, annál inkább az első sikeremre, amikor az iskolában megválasztottak szépségkirálynőnek. Első állásomat a Pontiac autógyárban kaptam, de ez nem tartott sokáig. Amikor egyszer belenéztem a „Playboy” című férfiújságba, rájöttem, hogy jó pénzt fizetnének, ha a fényképeimet megmutat-hatnák a lap kebelbarátainak.

Aztán a népszerűség szárnyára kaptott, az egyik autófelszerelési gyár le-szerződöttem, hogy a márkafeliratú trikójukban sétáljak a verseny pályákon. Hát így kezdődött...

Most már nem is annyira a pénz miatt teszem, sokkal inkább a versenyek izgalmaért. Férjem megértő, együtt szurkol velem. Jó barátaim közé tartozott a megboldogult Jim Clark, no és Niki Lauda, s közel van a szívemhez a nagyszerű Foyt. Szerelmes voltam Lorenzo Bandinibe. A két Scheckter közül a Ian van rám hatással, olyan szeris. És kedves fiú ez a Mario is, az Andretti. (Aki különben csak 38 centiméterrel magasabb, mint Linda mellbősége).

G. ROSSI

ÖRÖME



AMÍG A MENTŐ MEGÉRKEZIK

Már elnézést kérünk a sajátosság mottóért, de mindazok, akik szenvedő alanyai voltak már balesetnek, vagy első érkezőként segíteni siettek a helyszínre, bizonyíthatják kijelentésünk igazát. Az ember habzsolja az ismeretanyagokat, sok mindent megtanul élete során, de ki tudja, miért, akárhány elsősegélynyújtó tanfolyamon is vett részt — hacsak nem hozzáértő — a baleset színhelyén elbizonytalanodva, inkább csak együttérzést, mintsem segítséget képes adni. Pedig a minden állampolgárra vonatkozó segélynyújtási kötelezettség értelmében a balesetet észlelő személy köteles a tőle elvárható segítséget nyújtani bajba jutott embertársainak. A szándékkal (reméljük) általában nincs is baj, csupán a segélynyújtási ismereteket kell megszerezni, illetve (ugyancsak reméljük) felfrissíteni. A közös frissítéshez (mert mi is rászorulunk) munkatársunk, *Gremesberger Nándor* piktogramokat rajzolt. Forrásmunkául *dr. Wilhelm Ervinnek*, a mentők főorvosának szerkesztésében megje-

lent „Amíg a mentők megérkeznek” című rendkívül fontos könyvecskéjét használta. A kiadvány sajnálatos és érthetetlen módon terjesztési nehézségek miatt immár egy éve lappang.

1. Mindenekelőtt hívja a mentőket. Kimentés a kocsiból. Hátulról a balesetes hóna alá nyúlva mindkét kezünkkel megragadjuk az egyik (az ép) alkarját. Közben a hátát térdünkre fektetjük.

2. A sérült, sérülése miatt, esetleg sokkos. A bőr fakó, nyirkos, az ajkak és körmök szederjeseek, az érverés szapora.

3. Hallatszik a légzés: stabil oldalfektetés, hogy az eszméletlen ember hátraeső nyelve ne zárhasa el a légutakat. (Szállítás csak mentőkkel!)

4. Légzés nincs. Négy perc van az újraélesztés megkezdésére. Felszorítjuk az állát, és a fejét telje-

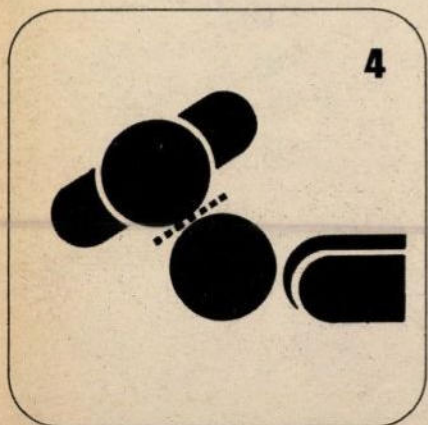
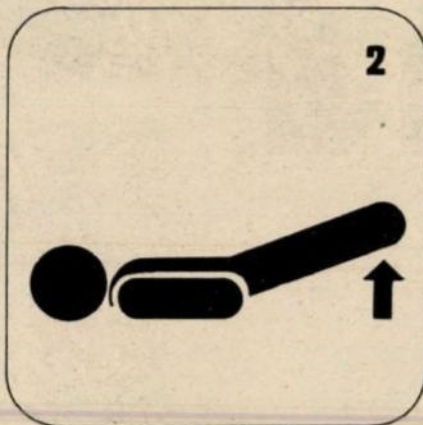
sen hátrahajthatjuk. Az arcra tiszta zsebkendőt borítunk, az orrán keresztül percenként 16-szor befúvunk. A mellkas emelkedik, illetve süllyed

5. Vérzések, sebek ellátása. Seb-környék tisztítása, jódozása. Steril kötszer a sebre. (Nem vatta.) Ütőeres, vagy visszeres vérzésnél (spriccel, vagy erősen folyik a vér) a felhelyezett kötszerre még egy felcsavart pólyát helyezünk a seb fölé — szorosan rögzítjük. Ez a nyomókötés. (Rajzunk az ütőeres vérzés csillapítási nyomáspontjait mutatja.)

Ha csak törés van, rögzítés után szállítható a beteg. Gerinctörésre van gyanú: ha hátfájásra panaszkodik, bénának érzi végtagjait, vagy ha az a karambol súlyosságából feltételezhető. Ilyenkor végzetes lehet a sérült szakszerűtlen szállítása.

Amíg a mentők megérkeznek, elte-lik bizonyos idő. A segítség életet ment: kezdjük el az elsősegélynyújtást!

(S)



Mottó: Az életet a haláltól elválasztó vonal két oldalán tehetetlen emberek állnak.

DICSŐ *ősök*

Barátom tizenéves fia kész motorkerékpár-szakember; nemcsak azt tudja, hogy a háromszoros világbajnoknak, Robertsnek a négyhengeres, félliteres Yamahája 130 lóerős, hanem azt is, hogy a Kreidler gyár új modellt hozott forgalomba, és azt is, hogy Japánban csak gyártani szabad nagy motorokat, de ott nem engedik forgalomba helyezni. Satöbbi, satöbbi... Szóval, majd' minden műszaki pletykát, adatot tud, amit nemcsak a hazai, hanem a külföldi szakújságokból, magazinokból kiolvas, kiollóz...

Amikor megkérdeztem, mit tud a Megoláról, kínosan mosolygott, és jópofásan visz-

szakérdezett: Gyuri bácsi, mit tud a Megoláról...?

Úgy igaz, fiataljaink legtöbbje mit sem tud a motorbicikli őskoráról, hőskoráról. Azt hiszik, hogy a kis Csepel, vagy a Danuvia volt a kezdet. Igaz, ezek a kis kétüteműek egy elmúlt korszakot alkottak — nálunk —, de nem ezzel kezdődött.

A közelmúltban az NDK-ban jártam, és ismét elandáldtam a híres drezdai Közlekedési Múzeum motorkerékpár-termében, amikor eszembe jutott barátomnak benzinnel „beoltott” fia, aki számára ezeket a fényképeket készítettem...

Kép és szöveg:
RÓZSA GYÖRGY



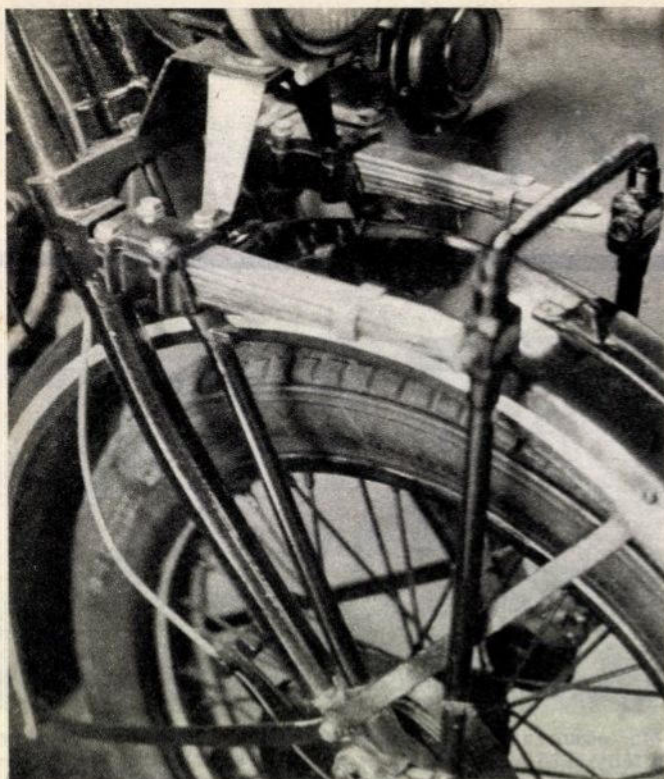
Már akkor, a századfordulón is fontos volt a láttatás, mivel ez a fényszóró, vagy inkább — mondjuk ki az igazat — olajmécses, csak arra volt jó, hogy a szembeforgalomban észrevegyék a közeledő motorbiciklistát, noha a fránya gép puffogása amúgy is elárulta közeledtét. Az előtte futkározó járókelőket pedig érces hangú csengő figyelmeztette a száguldó veszedelemre



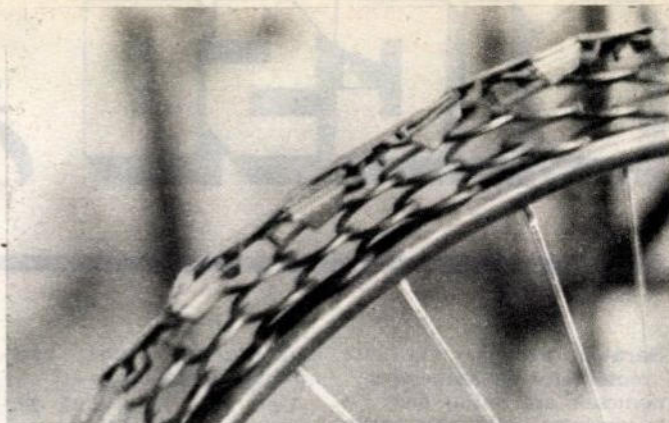
Ez a Brennabor nem sokkal fiatalabb szerkezet, noha ez már modern gép volt, hiszen a motorbiciklista akkor nyomta a motorba az olajat ezzel a pompás pumpával, amikor arra a legnagyobb szükség volt, mondjuk hegyemenetben, és a háttárolófogazattal rendelkező karral szabályozta a gyújtást, a másikkal meg a gázt

Elöl vőlegény, hátul menyasszony?

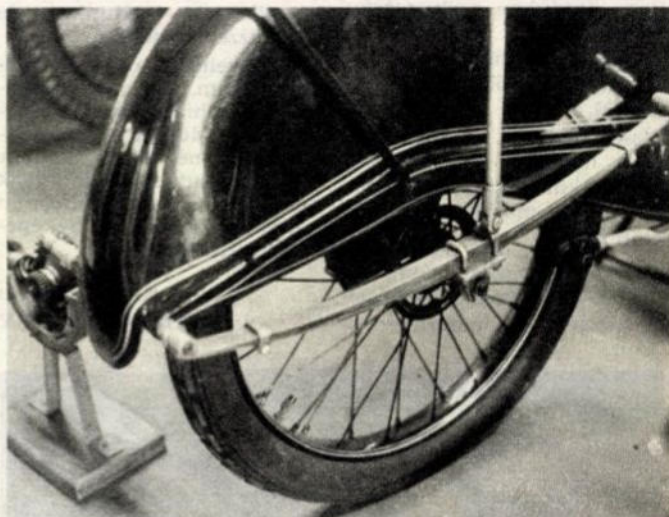




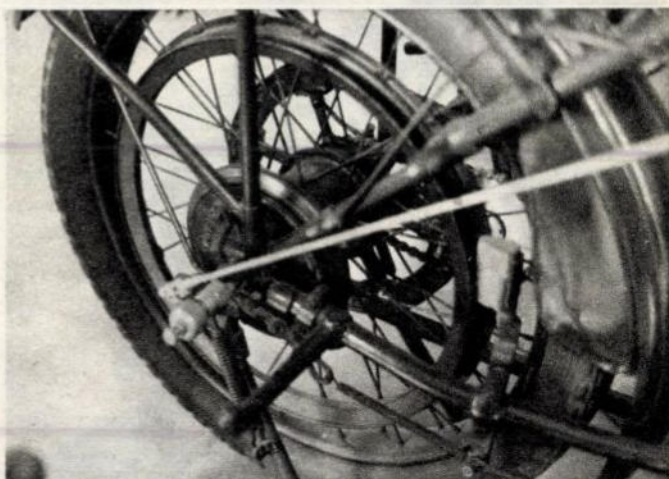
1927-től 1933-ig gyártották a jeles Windhoff motorkerékpárt, amely sok tekintetben megelőzte korát. Ez a két rövid, fél-elliptikus rugóköteg enyhítette az akkori gyenge utak okozta rázást



Az első világháború szülte ezt a gumpótlékot, az egymásba-font acélrugókat



Ez pedig az elsőkerékmeghajtású Megola rugózása, úgy a húszas évek elejéről. A laprugók (zsírzőfejjel) legfeljebb 50–60 mm mozgást engedélyeztek a hátsó keréknek, de ez akkor a kényelem teteje volt

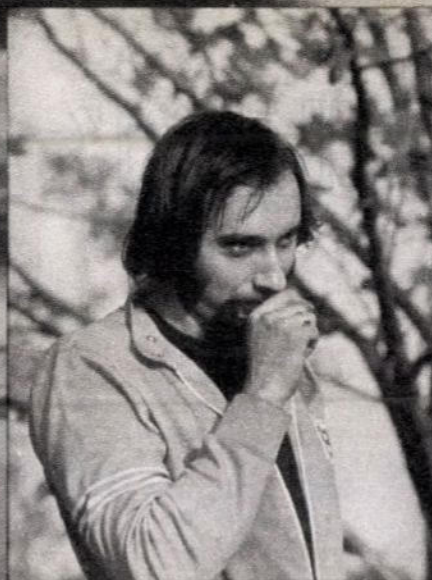


Tessék csak jobban megnézni ezt a hátsó kereket! A túlfelén jól látható a meghajtó ékszíj és a küllőkre rögzített tárcsája, amögött a lánc, amely pedálok közvetítésével a jármű, illetve a motor elindítását végezte, és ezen a felén az ékféket csodálhatjuk, amely arról volt nevezetes, hogy esőben csak azután lassított, amiután a súrlódásból adódó hő elpárologtatta a vizet

Elöl menyasszony, hátul vőlegény!



...az élboly túlerőben van!



Valamikor régen, egy beszélgetésünk során Cserkúti Öcsit Hans Stuckkal, a hegyek királyával rokonítottuk. A névkapcsolás alapja az volt, hogy Stuck, a saját maga „karosszérialta” és a korabeli sajtó, illetve versenyzőtársak által lebecsült pléhmadarának bemutatásakor valahogy így szólt: „En vagyok Hans Stuck, a hegyek királya.” Az már viszont történelmi tény, hogy az lett.

Cserkúti József sosem mondta, hogy ő a hegyek királya, de a sajátkarosszéris NSU-jával (amit feledhetetlen emlékü, nagyszerű sportember bátyjával, a néhai Cserkúti Lászlóval készített) többször is magyar bajnokságot nyert. Aztán a Shell-Interag, illetve a Külker SK jó szemű szakosztályvezetője, Kosztka Gyula felfigyelt képességeire, és egy BMW 320-szal ajándékozta meg. Az atomjaiban behozott autót Öcsi tengernyi munkával összevarrta, és a fércelés nehézségei után, az EB-futamokon állt rajthoz vele. Az első éves bemutatkozón, az EB 5. helyén tette le névjegyet.

— Sokan azt mondják, szerencsésen választottál. A te divíziódban könnyebben érhetél el jó eredményt.

— A besorolásom valóban jó, és az eredményeimet ennek is köszönhetem. Csak hogy ez nem afféle ügyeskedés volt. Ezt az autót ajánlották fel és én természetesen elfogadtam.

— A hegyi EB kategorizálása ágas-bogas: az eredményeken a „műfajban” kevésbé jártas alig igazodik el.

— A lényeg, hogy külön EB-t futnak a Gruppe 1–4-be, illetve az 5–6-ba sorolt gépek. Csupán a Gruppében szerzett helyezéseket értékelik. Végünk egy példát. A spanyol Montsenyben kategóriát nyertem, a Gruppében (osztályomban) 4. lettem. Mivel a kategória nem számít csak a negyedik helyért járó pontokat viszem tovább. Év végén még a Gruppe 6-os eredményeket is hozzácsapják és így alakul ki a 15 futam után a végső sorrend.

— A két osztályban általában hányan vannak?

— Van; hogy hatan, van, hogy több mint húszan.

— Ki a legnagyobb ellenfeled?

— Ellenfeleim nincsenek, csak biztos nyerek, osztályomban Almeras és Jeanaret. Almeras egy 450 lóerős fellelti Porsche 935-össel, Jeanaret pedig egy 320-as, 2500 köbcentiméteres, 370 lóerős Heidegger BMW-vel indul. Aztán itt vannak a Gruppe 6-os örökösök. A kategóriámban az osztályrások Schimpf a Jägermeister pénzen futtatott GS motoros BMW-ben. Minimum 20 lóerővel jobb nálam.

— Mennyivel ver meg?

— Hol másfél, hol harminc másodperccel.

— Mitől függ ez?

— A pályától. Vannak pályák, amik

fekszenek, és fordítva. A hosszú, tempós pályákat szeretem, noha a svájci Les Rangier ilyen, de mégsem fekszik. Sokat jelent a gumi is. Én egy régebbi típusú Goodyear keveréket a G 50-est használom. A többiek Michelinnel, vagy G 64-essel futnak. Ezek a gumik egyenesben két-három, kanyarban pedig másfél másodpercet spórolnak meg.

— Azt már tudjuk, mit lehet nyerni a jobb gumival; de miből?

— A BMW négy, négy és fél másodperc alatt százon van. Ez egyébként az egyes vége. Tizennégy és fél alatt pedig már kétszázon. A végsebesség a végáttételtől függően 160–180 km/h. A leghosszabbal, amit nem használunk 210 km/h.

— Milyen hosszúak a pályák, mennyit kell kapcsolgatni?

— Öt kilométeres a legrövidebb, szemben a 17,8 km-es leghosszabb trentoi pályával. A szintkülönbség 1200–1300 méter. Itt például a János-hegyi kanyarokhoz hasonló hajtókben negyvenkilencszer kell egyest dugni, és az odaváló áttétellel annak hetvenes tempó a vége. A 13 perces versenyidő alatt öt-hatszázszor kapcsolok.

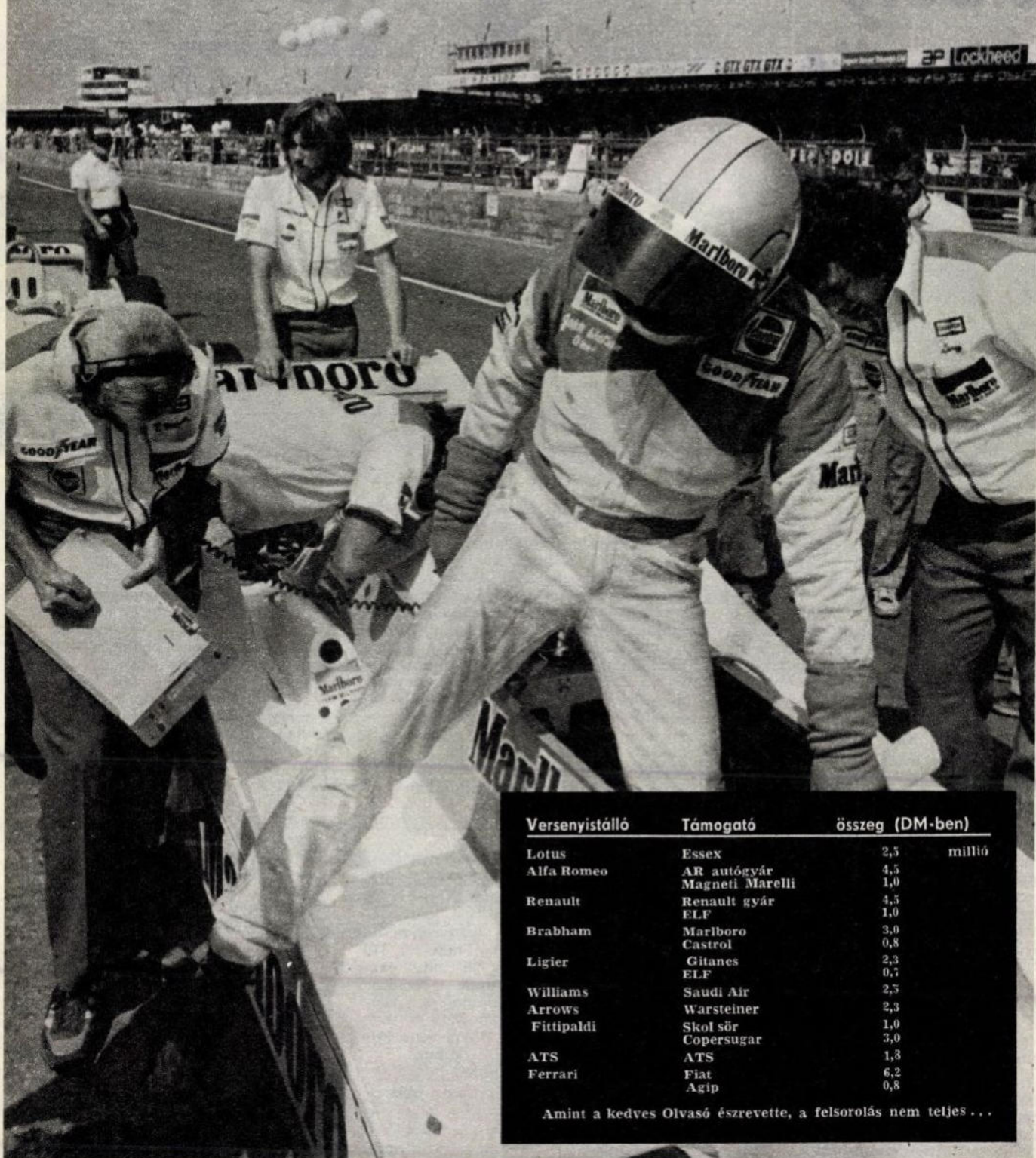
— Hányadik lesz az EB-n az idén?

— Remélem, ötödik.

— Van esélyed a továbbiakban jobb helyezésre?

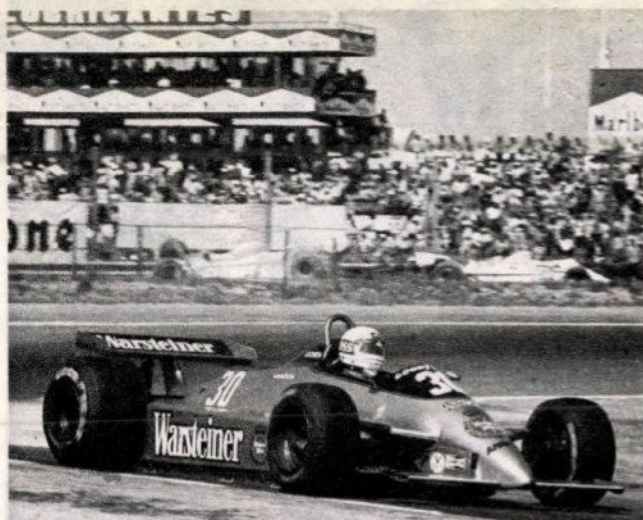
— Nincs, az élboly túlerőben van.

GURULÓ MILLIÓK A F-1-BEN



Versenyzistálló	Támogató	összeg (DM-ben)	
Lotus	Essex	2,5	millió
Alfa Romeo	AR autógyár	4,5	
	Magneti Marelli	1,0	
Renault	Renault gyár	4,5	
	ELF	1,0	
Brabham	Marlboro	3,0	
	Castrol	0,8	
Ligier	Gitanes	2,3	
	ELF	0,7	
Williams	Saudi Air	2,5	
Arrows	Warsteiner	2,3	
Fittipaldi	Skol sör	1,0	
	Copersugar	3,0	
ATS	ATS	1,3	
Ferrari	Fiat	6,2	
	Agip	0,8	

Amint a kedves Olvasó észrevette, a felsorolás nem teljes...



Színház, show, pénz, szerencsejáték, népi mulatság — dicsőség?

Nem a kérdések sorrendje fontos, inkább a tárgyilagos válasz lenne érdekes. Am ez meg attól függ, hogy milyen szempontból figyeljük a Forma-1 olykor idegkuszáló eseményeit. A kulisszák mögött, a nézőtérrel, a távirati irodák tudósításaiból, a tv képernyőjéről, avagy a mindentől és mindenkitől független szemlélőként — háttérből. Mert nemcsak az a döntő — amit a Néző lát —, hogy a futam végén ki kapja a babérokoszorút, az ágyúlövedéknyi pezsgőspalackot, amelyből a habzó nemes ital fröccsenő szökőkútját látja a nagyra becsült néző, hanem inkább „az”, ami e mögött láthatatlanul történik. Igen, amit nem lát a publikum a Forma-1 versenyágban, az, az érdekelt multinacionális ipari és kereskedelmi konszernnek busás haszna, azaz a verseny előtt, illetve a futam alatt és végül a világbajnokság eredményei alapján befolyásolt potenciális vásárló réteg mozgósítása.

Az ily módon reklámba fektetett milliárdok vissza kell folyniuk a mamutvállalatok páncélkasszáiba, és

mindezt — igaz lelkünkre — tárgyilagosan állapítjuk meg, annál is inkább, mert e „sporttámogatók” nélkül nem tartana itt a Forma-1 (avagy talán már nem is létezne).

Az AM olvasói nagyon is jól tudják, hogy például az olasz Ferraricég az olasz autógigász Fiat vállalatai közül csak az egyik, méghozzá a kisebbek közül való. Ezenkívül pénzt ad még a svájci Longines-órágyár, az olasz benzín- és olajmonopólium, az Agip.

Hosszú a sora az „adományozók” érdekes összetételű seregének. A brit — amerikai nikotin-birodalom, a Philip Morris nemcsak az autó- és motorkerékpár-sportot „segíti”, hanem sok milliót adnak, többek között a tenisz- és a lovassportnak is. Az ELF, a francia benzincsászárság főleg a francia versenyzőkkel, illetve francia F-1 istállókkal szerződik. A brazil cukortermelő és -gyártó hatalom, a Copersugar csakis a Fittipaldi istállóra áldoz. Az NSZK sörkirályai, a Cramer fivérek, azaz a „Warsteiner” is megnyitotta „csappjait”, akárcsak Günther Smied, az ATS abroncsgyáros, aki szintén segíti az F-1-eseket.

Ebben az üzletágban kiemelt jelentősége van a Good Year (USA) gumi-konzernnek, valamint a francia Michelin gumigyárnak, amelyeknek nemcsak Dáriusz kincsével felérő népszerűséget jelent az F-1, de ezenkívül még jó pénzt is hoz ez az üzlet.

A kulisszák mögött kegyetlen konkurrenciaharc dúl, amelyben valójában nem is az autósport a döntő szempont, hanem az üzlet. Egyre több élvezeti cikket előállító konszern szerepel a VB-futamok védnökeként, amelyek üzleti céljaik érdekében befolyásolják egyes versenystállók vezetőit. Igaz, amióta a brit Bernie Ecclestone irányítja az F-1 konstruktőrök egyesülését (FOCA), azóta javult a helyzet.

Az csak természetes, hogy ezek a rendkívül nagy tőkebefektetések rendkívüli függőséget is hoztak magukkal; súlyos balesetkor nem szakítják meg a versenyt, hiszen a tv közvetíti a futamot, és ez — tudott dolog — világméretű reklámot jelent az érdekelt tőkének.

És ez a fontos. Még pontosabban, csak ez a fontos!

R. Gy.



Bukósisakos „testvérek” tisztelete az Ideálnak

T

alán becenevei fel-
lelősek Patrick
Pons haláláért.
„Áttörőnek”,
„Örült vezető-
nek”, „Akrobatá-
nak”, sőt „Halál-
tévésztnék” is
nevezték. Ahányszor beindította
versenymotorját, tízezernyi fiatal
rajongójára gondolt, akik ére-
telték motorjaikat, vagy
csak egyszerű kis segédmotorjai-
kat.

A motorosok világának meg-
vannak a maga szabályai, szer-
tartásai és legendái; ő volt az
ideál. Ezért Patrick egyre gyor-
sabbban, egyre kockázatosabban
hajtott. Vállalta a veszélyt, csak-
hogy megmaradjon az, aki volt,
a hős, az első francia, aki meg-
nyerte a varázslatos és hírhedt
daytonai „kétszáz mérföldes”
versenyt, amelyen legyőzte az
amerikai bajnokokat, akik osz-
tozkodás nélkül uralkodtak ezen
a pályán. Nagy napja volt, ami-
kor Rijekában elnyerte a 750-es
kategória világbajnokának címét.

Patrick Pons a silverstone-i
GP-n olyan súlyosan megsérült,

hogy már többé nem nyerte visz-
sza eszméletét. A baleset után ezt
írta egy szakértő: „A versenyzők
elérték az örület határát.” Csodá-
latos gépeik lehetővé teszik a két-
száznolcvan kilométer sebessé-
get, és a gyorsulásuk jobb, mint
a jelenlegi Forma-1-es autóké.

Patrick kiismerte gépe hallat-
lan képességeit, tovább és tovább
gyorsított, mintha találhatna még
valami eddig fel nem fedezett
erőt benne. Silverstone-ban min-
denáron győztes akart lenni. Ez
a dühödt győzniakarás nyugtala-
nította Rougerie-t, a barátját és
versenyzőtársát, aki néhány mé-
ternyre követte őt. „Nagyon
gyorsan hajtott. Túl gyorsan. Há-
rom kör alatt tízszer esett el —
majdnem.” Természetesen vizs-
gálatot folytatnak: az angolok
tudni akarják, miért és hogyan
halt meg Patrick. Mintha ezt meg
lehetne tudni... Patrick motorja
gondosan elő volt készítve, és ő
sem követett el vezetői hibát, ha-
csak azt nem, hogy a végsőkig
feszítette azt, ami két keréken le-
hetséges. Annyira bedöntött a ka-
nyarba, hogy valószínűleg egy
milliméterrel túllépte a biztonság

határát. Óvatlanság? Nem, vak-
merőség!

Párizs XVI. kerületének gyer-
mekeként, a motor szeretete
miatt szombat esténként ott volt
a Bastille-nál. Barátja, Renaud de
Labordeire mesélte el, hogyan
vette meg Patrick az első motor-
ját: „Dobogó szívvel, és kiszáradt
szájával lépett be a Grande-Armée
úti üzletbe. Megmutatta a kivá-
lasztott motort — egy 350-es Hon-
dát —, és egy nagy iskolatáská-
ból 100-as és 5-ös bankjegyekben
leszámolt 5450 frankot.” Ez volt
egy megvalósult álom ára. Majd
más gépek következtek, és győ-
zelmek és veszteségek, koponya-
sérülések és csonttörések balese-
tek. Begipszelve, bekötözve eskü-
dözött: „Folytatni fogom, amíg
nem érzem nyűgnek, amíg örö-
met találok benne.”

Az öröm csúcán lelte halálát.

A virágszirmokból egy 303-ast
képeztek ki — ez volt az utolsó
rajtszáma. Koporsójánál legalább
kétezeren voltak fekete vagy szí-
nes öltözkűkben a Poses-i teme-
tőben. A hónap alatt pedig a lo-
vasságtól örökölt mozdulattal tar-
tották bukósisakjaikat.

AUTÓ-MOTOR MAGAZIN

1980. évi 2. szám

CÍMLAPUNKON:

Az olasz Ghia-Studio Ford
„Action” prototípusa
(Illusztrációk a Formák és normák
címmű szöveghez)

HATLAPUNKON:

Szerelmem, Babetta

Főszerkesztő: KÓKAI IMRE

Főszerkesztő-helyettes: LIENER GYÖRGY

Szerkesztőség: 1073 Budapest VII., Lenin körút 9–11.

Telefon: 223-625, 222-408.

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó: SIKLÓSI NORBERT

Kiadja a LAPKIADÓ VÁLLALAT, VII., Lenin krt. 9–11. Telefon: 221-285. Levél cím: 1906

Pf. 223. Terjeszti a Magyar Posta.



86.3065 ATHENAEUM NYOMDA Kozma utcai üzeme, Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető: SOPRONI BELA vezérigazgató

HU ISSN 0133-9222

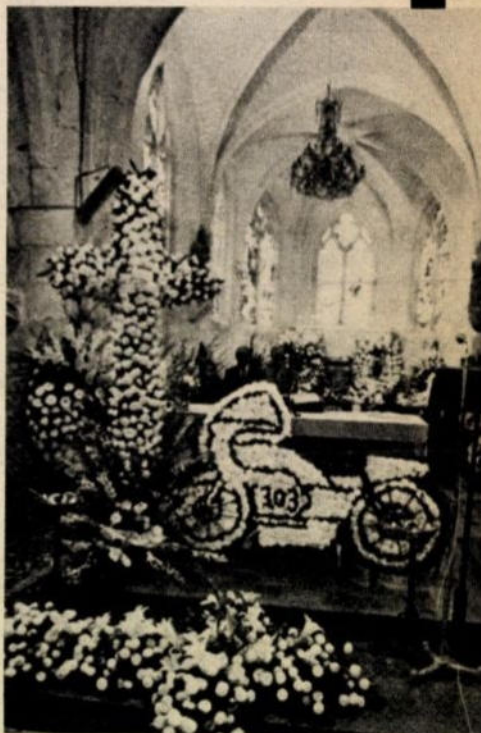
VÁLLALTA A VESZÉLYT

BÜCSÚ PATRICK PONS – VILÁGBAJNOKTÓL

Jean Pierre Jabouille is elbúcsúztatta



Egy versenymotort ábrázoló csokor



Ár: 25 Ft

autó-motor MAGAZIN

'80 ŐSZ

