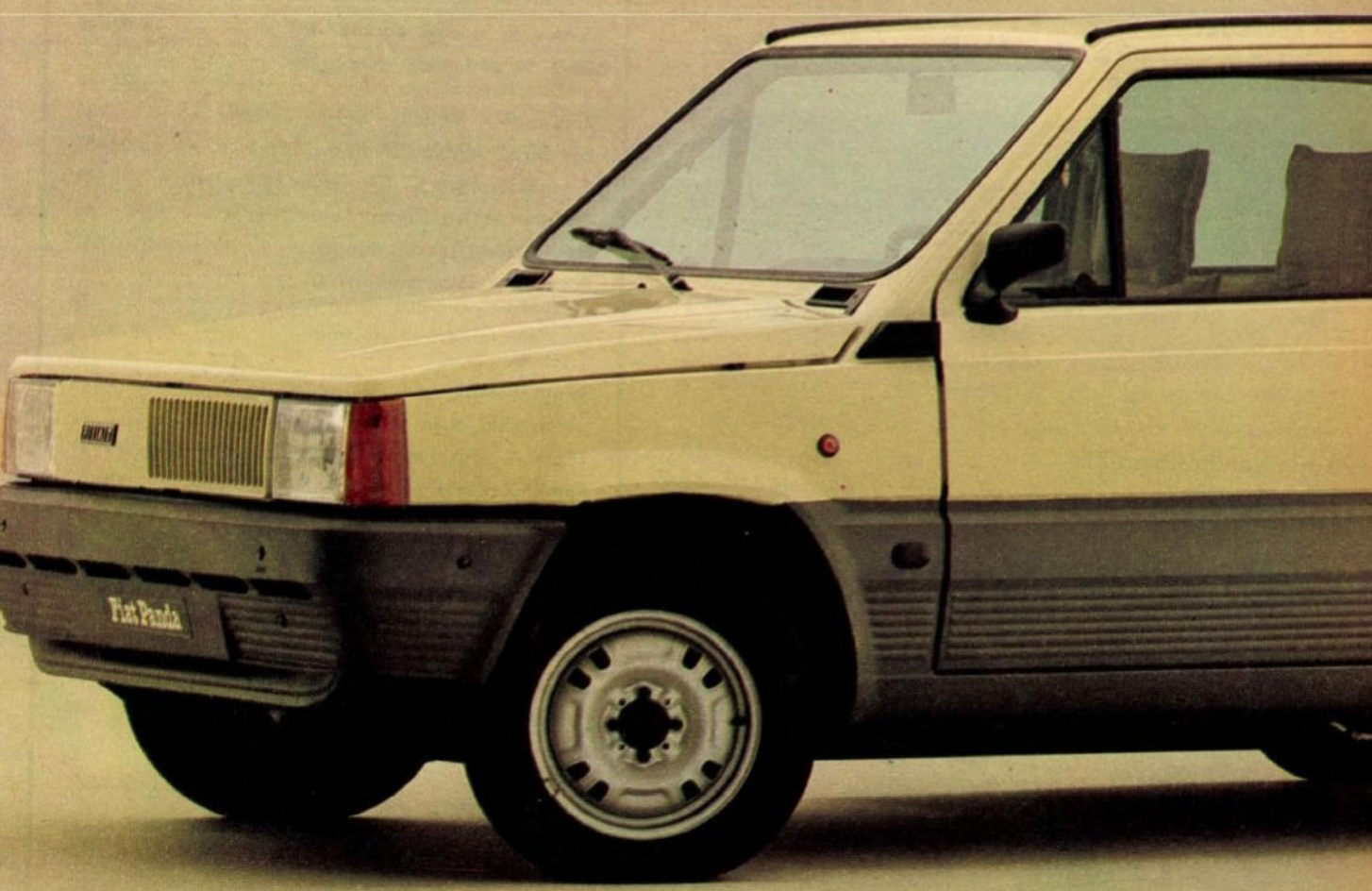
autó-motor

1980
MÁJUS
9





A GENFI AUTÓSZALONRÓL

Már készül

és május második felében ismét megjelenik az AM sok érdekességet tartalmazó, színes-képes különkiadványa, a bővített terjedelmű,

72 OLDALAS

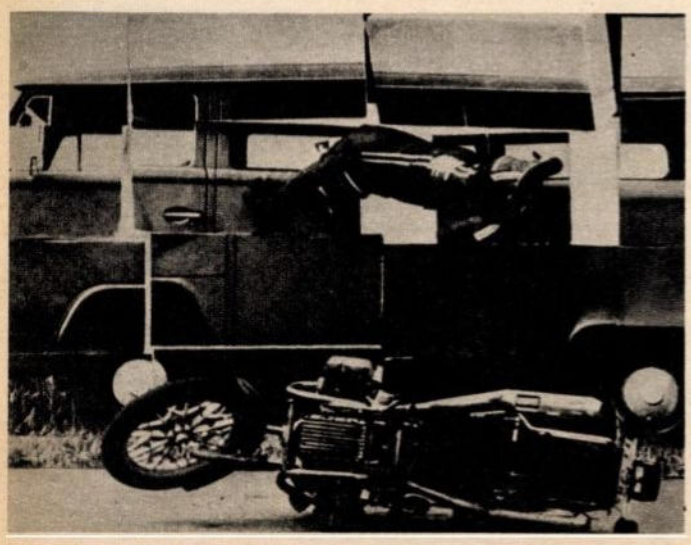
autó-motor '80 NYÁR MAGAZIN

Addig is 2 kép az AM idei nyári magazinjából, amely egyaránt szolgálja szakmai ismereteinek bővítését, sportszeretetét, ugyanakkor kellemesen is szórakoztatja.
A keresztrejtvényfejtők ismét 15 000 forint értékű vásárlási utalványban részesülnek!

NE FELEDJE:
május végén jelenik meg az AM különkiadványa: a 72 oldalas AM magazin



Lada fronthajtással???



Halálos tévedés

AM AZ AUTÓ-MOTOR 1980/9. számának TARTALMÁBÓL

Az M3-as autópálya (Szabady Béla) – – 4–5
Közlekedési képeslap – – – – – – – – 6
Új AFIT-üzem Sopronban – – – – – – 7–9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Sorszámok – – – – – – 12
Egy egyszerű riasztóberendezés (Siményi Kamilló) – – – – – – – – 13
Ismerd meg hazádat! Ság-hegy, Ostffyasszonyfa, Pápoc (Túri P. – Almássy T.) – – – – 14–15
Szárazon, vízen és a levegőben (A. T.) – – 16–17
Autós szemmel a Szovjetunióban 5. (Székely Tamás) – – – – – – – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – 20
Képes híradó – – – – – – – – – – 21
Az OKGT és az Afor sajtótájékoztatóján hallottuk (I. k.) – – – – – – – – 23
Fontos és pontos adatok! (4.) – – – – 24–25
Genf 50 esztendeje (Dipl. Ing. Karl Jérôme) – – – – – – – – – 27–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – 35
Egy bizarr kísérlet (Almássy Tibor) – – – 36–37
A jogászé a szó ... (Dr. Szűcs Ferenc) – – 39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) – – – – 40
Hej, tükröm! (Vezda János) – – – – – 41
Bűnözők a volán mögött? 2. (Földvári András) – – – – – – – – 43
A „Csúcsforgalom" postája – Jól belement? – – – – – – – – – 44
Színes kockák – – – – – – – – – 45
„Z" a zöld csikó – – – – – – – – – 46
Törpe – vagy ésszerűség? (Varga Zsolt) – 47
Porfelhőlovagok (– R –) – – – – – – 48–49
Kell-e félnie Japánnak? – – – – – – 50
Nemcsak motorosoknak – – – – – – 51
Két signorina – – – – – – – – – 53
Mi lett vele? Szántó Sándor (R) – – – 54
Kamikazék (Fekete Kálmán) – – – – – 55
Autócross-bemutatkozó (Fekete András) – 57
Új géposztály, új pálya (Dvorszky Nándor) – 58
Robert Mucha – Poloniáról (Rózsa György) – – – – – – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – 61
„Safari Rally" (G. Rossi) – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: A Genfi Szalon üdvöskéje, a kis Panda

HÁTLAPUNKON: Jody Scheckter és Ferrarija

Nyitott ablakok



— Apu, az a bácsi, ugye, vadbarom? — kérdezte ismerősöm kisfia, amikor a kocsiban utazva meglátta az elénk kerülő autót.

— Ugyan, kisfiam, hogy beszélsz? — utasította rendre a vezető, kissé feszengve, mit is gondol most róla utasa. A gyerek elhallgatott, bámulta az utca forgatagát, és talán eltűnődött a felnőttek különös világán, meg azokon a szavakon, amelyeket útközben hall, de ha kimondja, mindig megharagszanak rá.

Hallgatott az apja is. Serényen kapcsolgatta a váltót, fékezett, gyorsított, de az ablakon nem szólt ki. Csak az arcán látszott, lenne mondanivalója, csak hát az utas, meg a gyerek előtt...

Végre eljött ez is! Itt a tavasz, az útra csalogató langyos idő. Nem kell fűteni, nagykabátban vezetni. Még az ablakot is le lehet ereszteni, közvetlenebb kapcsolatba kerülni az utakon közlekedőkkel. Miért van az, hogy e közvetlen kapcsolatot csak durva szitokkal, keserves káromkodásokkal lehet elképzelni? Miért van az, hogy a közlekedő társakat olyan könnyen kívánjuk máshová — és még jó, ha csak magunkban. Miért tételezzük fel, hogy a másik biztosan nem tud vezetni, és miért akarjuk azonnal meg is mutatni, mit kéne tennie, ha olyan jól hajtaná kocsiját, mint mi?

Miért haragszik az autós a motorosra, a hivatásos a maszekra, miért olyan szigorú, akinek erősebb a motorja, mitől más a férfivezető, mint a női, miért okosabbak a taxisok, mint mások, miért ellenség mindenki, aki ugyanazt az utat használva akadályt jelent?

És miért kell minden észrevételt kiüvölteni az ablakon? Azaz mindent mégsem. Hányszor kerül a kocsink elé olyan autó, amelyiknek nem gyullad fel a féklámpája, és mégis hallgatunk. Mi már tudjuk, milyen veszélyes az előttünk hajtó, de meg tudtunk állni. És ha majd más előtt fékez le hirtelen? Nem szólunk mindig a hibás féklámpáért, a hiányos világításért, a teherautó kerekei közé szorult kő miatt, a leszakadó kipufogócsőért.

Gyakran nem is lehet szólni, a forgalom sem engedi, máskor a megszólított vág vissza gorombán, meg sem várva mondónkánkat, mert jobbra ő sem számít. Ismeri az úti hangulatot.

A zebra szélén álltunk, amikor egy fiatalasszony elunta az alkalomlesést, és a közeledő autó előtt átvágott az úton. A kocsi nagyot fékezett, a vezető valamit kiüvöltött, hozzánk szerencsére csak szófoszlányok jutottak el.

Fiam csodálkozva fordult magyarázatért: — Miért mondta a bácsi a néninek, hogy kurta?

Ő így hallotta. Mást nem is feltételez a felnőttekről.

Majd megokosodik.

F. A.

1978-ban

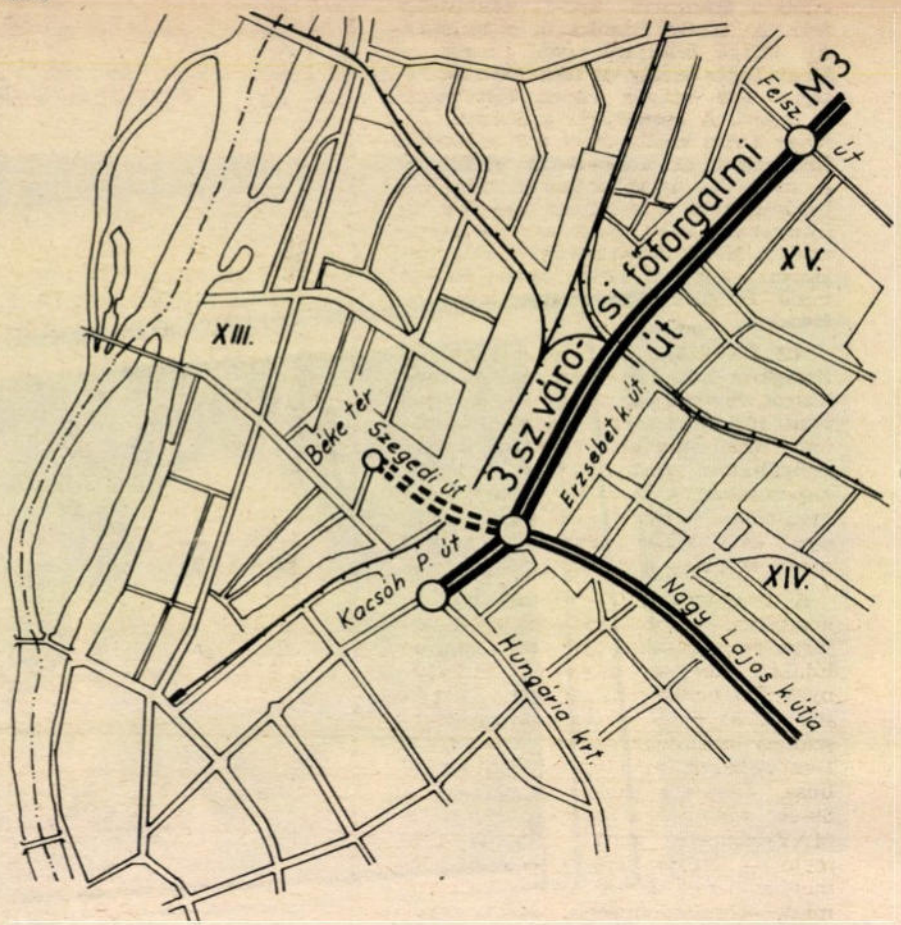
adták át a forgalomnak az M3-as autópálya Budapest—Gödöllő közötti szakaszát. Az autópálya az I. ütemben kiépült Felszabadulás úti szintbeli csomópontban csatlakozik az ún. „seprű" forgalomelosztó úthálózaton keresztül a főváros főúthálózatához. Az autópálya folytatásaként épül a XV. ker., Felszabadulás út és XIV. ker., Hungária krt. között a 3-as számú főforgalmi út (lásd 1. ábra).

A főforgalmi út 2×3 forgalmi sávos keresztmetszeti kialakítású és 6 km hosszú. Irányonként az útpálya szélessége 11,50 méter. A két pálya között 2,50 méter széles elválasztósáv húzódik. A főpálya, a csatlakozó- és szervizutak egyaránt aszfaltburkolattal épülnek. A megengedett sebesség 80 km/óra.

AZ 1983-RA megvalósuló beruházás teljes költségelőirányzata több mint 1,4 milliárd forint. Ennek a magas költségigénynek az a magyarázata, hogy a nyomvonalon több különszintű keresztezést kell létesíteni, műtárgyakat építeni, és — a legkedvezőbb vonalvezetés ellenére is — mintegy 350 lakás szanálásáról kellett gondoskodni.

Az autópálya külön szintben, egy 28 méter széles, 100 méter hosszú, 3 nyílású közúti felüljáróval fogja keresztezni a Felszabadulás utat, amelylyel a forgalmi kapcsolatot fel- és lehajtó rámpa, illetve szervizutak biztosítják.

1. ábra



AZ M3-AS AUTÓ-PÁLYA

fővárosi bevezető szakaszának építése

A centrum felé haladva, a Szerencs utca és a Széchenyi utca vonalában szintbeli jelzőlámpás csomópont épül. 1990 után ezen a két helyen különszintű keresztezést kell kialakítani egy-egy közúti felüljáróval, amely a keresztező két útvonal átemelésével a főforgalmi út zavartalanabb átvezetését biztosítja a csomópontban.

A XV. KER. Lenin úton közlekedő 65-ös villamosjárat ez év januárjában megszűnt. A várhatóan 1986-ig fenntartandó villamos üzemi kapcsolat érdekében a kereszteződés területén a vágány továbbra is a helyén marad. A főforgalmi utat villamosszerelvény csak éjszaka keresztezheti, automatikus előjelző védelme mellett. A gépjárművezetőket a keresztezés helyén sárga villogó jelzés fogja figyelmeztetni a várható áthaladásról.

A rákospalotai körvasút vágányai felett ível át a körvasútsori felüljáró, melynek egyik pályáját 1978-ban már forgalomba helyeztük.

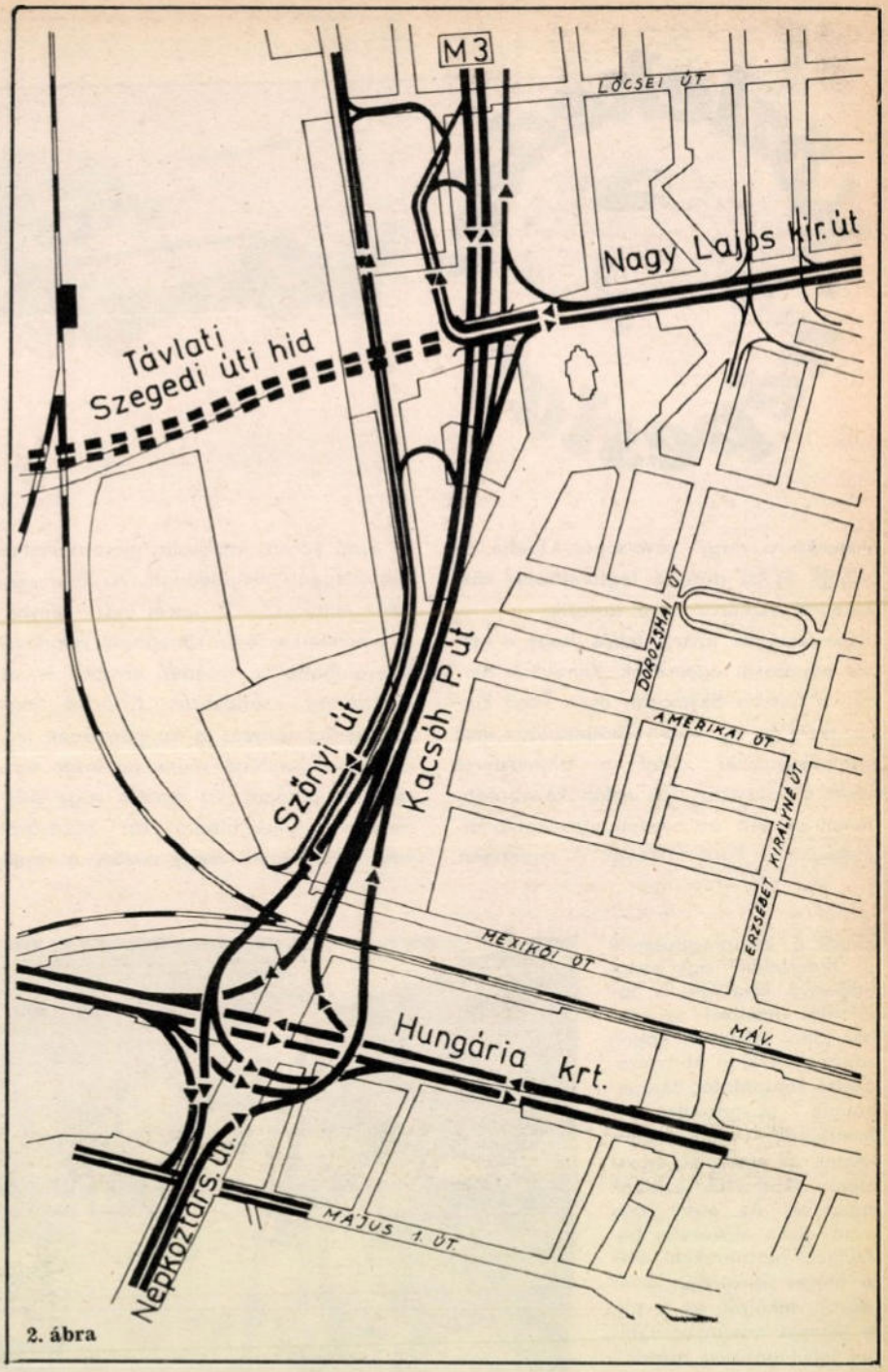
A műtárgy 13 nyílású, 28 méter széles és több mint 400 méter hosszú. (Összehasonlításul: az Erzsébet-híd hossza: 380 méter.)

A FŐPÁLYA a Rákos-patakot vasbeton híddal keresztezve halad tovább a Hungária krt.-i csomópont felé. A Teleki Blanka út vonalában új közúti felüljáró épül, mely a Nagy Lajos király út forgalmát vezeti át a 3-as számú városi főforgalmi út felett. A csomópont a Szőnyi út, Nagy Lajos király út és a 3-as számú főforgalmi út kapcsolatát biztosítja. A megoldás továbbfejlesztéseként lehetőség van a felüljáró Szegedi út irányában való meghosszabbítására, ami a MÁV Rákosrendező pu. vágányai felett a Lehel úttal teremt majd forgalmi kapcsolatot. (lásd 2. ábra.)

AZ ÚTVONAL záró csomópontja a Hungária krt. kereszteződésében szakaszos kivitelezéssel épül. A csomópont 1983-ra történő végleges kiépülése után minden irányban magas szolgáltatási szinten biztosít forgalmi kapcsolatot. A jelzőlámpás irányítás megszűnik, a különböző forgalmi irányok csak külön szinten keresztezik majd egymást. (lásd 2. ábra.)

A Hungária krt. rekonstrukciója keretében később épülő 1-es villamosjárat csomópontban tervezett megállójához szükséges helyet és létesítményeket a beruházás keretében készítjük el. Az épülő gyalogos-aluljáró átszállási lehetőséget teremt a tervezett 1-es villamos, az 1-es és 55-ös autóbusz, illetve a kis földalatti és a 69-es villamosviszonylat között, a MÁV-vágányok alatti — ma is üzemelő — aluljáró igénybevételével. A meghatározott ütemű építési munkák miatt forgalomelterelést kell végrehajtani. A forgalomelterelés ez év május elejétől a kivitelezési munkák befejezéséig tart. A terelés időszakában az 1-es autóbusz, és a 74-es trolibusz részére ideiglenes végállomás létesül az Erzsébet királyné útja Hungária krt. és Május 1. út közötti szakaszán. A 74-es trolibusz külső vonalán trolibusz-pótló autóbuszokat állítanak forgalomba.

A FORGALOMELTERELÉS ideje alatt elsősorban a személygépkocsivezetők részére a Vágány u.—Dózsa György út—Ajtósi Dürer sor terelőútvonalat javasoljuk, ugyanis a Hungária krt. egy szakaszán — a csomópontban — egyszerre csak az egyik útpályát lehet majd kétirányú forgalom részére fenntartani. Ennek a túlterhelt szakasznak a tehermentesítését szolgálja az ajánlott terelőútvonal, amelyen a jelenleg is összehangoltan működő jelzőlámpás csomópontok programjainak módosítása a forgalomelterelés időpontjára megtörténik. A jelzőlámpák új összehangolása lehetővé teszi, hogy a terelőútvonalon haladó gépjárművek részére az eddiginél hosszabb zöld idő álljon rendelkezésre. A Népköztársaság útja—Kacsóh Pongrác út irányában a meglevő felüljáró fel- vagy lehajtó rámpájának kétirányúsításával fogjuk a forgalmi kapcsolatot biztosítani az elterelés aktuális fázisának megfelelően.



2. ábra

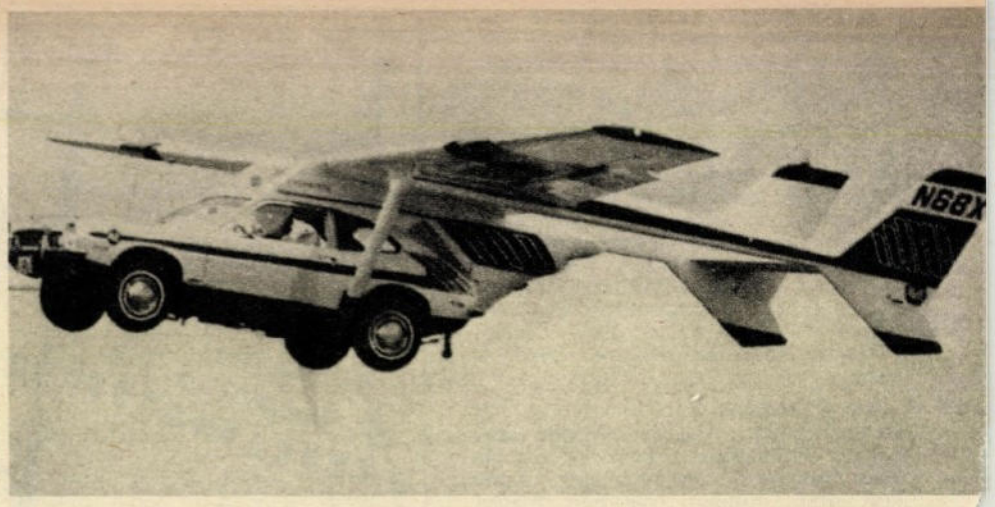
1978-BAN a körvasútsori felüljáró egyik pályáját forgalomba helyeztük. Ezzel kedvezőbb kapcsolatot létesítettünk a Tóth István utca—Rákos út—Felszabadulás úton keresztül az M3-as autópályával. Az építési munkák előrehaladtával azóta elkészült a felüljáró másik pályája is és teljes keresztmetszetben hamarosan megépül a főpálya Wesselényi utca—Rákos-patak közötti szakasza, melyet júliusban átadunk a forgalomnak. A forgalomba helyezéssel egyidőben a Tóth István utca vonalában a főforgalmi út keresztezése megszűnik, a Rákos úttal való összekötő funkcióját a Wesselényi utca veszi át, kapcsolatot teremtve a forgalomelosztó úthálózat és a főpálya új szakasza között. A Tóth István utcában közlekedő 70-es autóbusz útvonala is módosul.

A 3-AS SZÁMÚ városi főforgalmi út megépítésével az utazási idő lerövidülése eredményeképpen kedvező sugárirányú közúti kapcsolat jön létre a belső városrész, illetve az M3-as autópálya között.

A gépkocsivezetők 1983-tól vehetik igénybe az addigra teljes hosszban kiépülő főforgalmi utat.

SZABADY BÉLA
okl. építőmérnök
Budapest Főváros Tanácsa V. B.
Közlekedési Főigazgatósága

Közlekedési képeslap



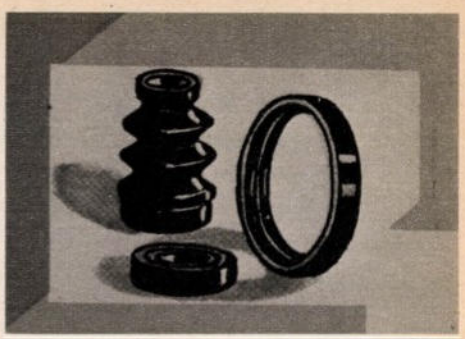
Amerika a nagy távolságok földje. A repülő és az autó a legfontosabb közlekedési eszközök közé tartozik.

Kézenfekvőnek látszik tehát, hogy e kettőt egymással egyesítsék. Kiindulási alapul a Cessna Skymaster és a Ford Pinto szolgált. A kabin hátoldalán levő nyomólégcsavar miatt a Skymasterre esett a választás. Így aztán kevés problémát okozott az eredeti utazókabin felcserélése a Ford Pintóval. A repülőgép és autó közötti kapcsolat merevítéssel és csapszeggel megoldódott. Az összeszerelés mindössze 20 percet vesz igénybe. A mechanikus összeköttetésnél valamivel bonyolultabb a vezérlés átvitele és az elektromos csatlakozás. A balra vagy jobbra kormányzás a kormánykerék forgatásával hajtható végre, pontosan úgy, mint az autónál. Az emelés vagy süllyesztés a mozgatható kar húzásával vagy nyomásával megy végbe. A repülés ellenőrzésére a normál autóműszerezés mellett, második műszerfalat helyeztek a Pintóba. Az utazósebesség a levegőben 209 km/h, a repülési úthossz 1600 km. Felszállás esetén az autó-repülőgép repülő- és autómotorral gyorsítható. Leszálláskor a szerkezetet normál autófékkel állítják meg. A MIZAR ára előreláthatólag 18 000 és 28 000 dollár között lesz.

Ennek a kempingbusznak a „fedélzetén" egy olyan adó-vevő készülék is található, amelyivel az utasok (ahol útközben éppen sátrat vernek) a környezetükkel kapcsolatot teremthetnek. „Csodálatos — mondották —, mily segítőkészek az emberek, ha az éteren keresztül szólnak hozzájuk. Az éter „tele van" olyan előzékeny beszélgető partnerekkel, akik a helyes útirányról, a vidékről, lakóiról és a táj, a környék látványosságairól felvilágosítást adnak." De a szokványos beszélgetéseknek is megvan a varázsuk, hiszen ezen a módon vélemények és nyelvdialektusok ismerhetők meg, az egész diskurzus az azonos hullámhossz baráti kötelékét nyújtó emlékekben tetőzik. Az éles szemű megfigyelők megjegyzik, hogy még azok az emberek is mindjárt nagyon bőbeszédűvé válnak, ha kezükbe egy rádiótelefont vesznek —, akiknek régen nincs már semmi mondanivalójuk.



Néha nagy gondot okoz az apró alkatrészek hiánya is...



ÚJ AFIT-ÜZEM SOPRONBAN

– A javítással tulajdonképpen már rég készen vagyunk, de képtelenek vagyunk motortartó gumibakot szerezni, ezért nem tudjuk beépíteni a blokkot – közli széttárt karokkal a szerviz embere, és az autó gazdája ilyenkor ugyancsak tehetetlenül csodálkozik.

A válasz persze utalhat más apró gumi vagy műanyag alkatrészek – apróságok! – hiányára, de az eredmény, illetve az eredménytelenség ugyanaz.

És nemcsak a szervizek, a javítóüzemek kínlódnak ilyen gondokkal, hanem a járműipar is megtorpan, megbénulhat, amikor elmaradnak a különböző tömítések, karmantyúk, gumidugattyúk és más – apróságok! – szállításai.

Nos, talán mostantól enyhülnek ezek a gondok, hiszen jó híreket kaptunk a frontról, és képekkel dokumentáljuk, miről is van szó.

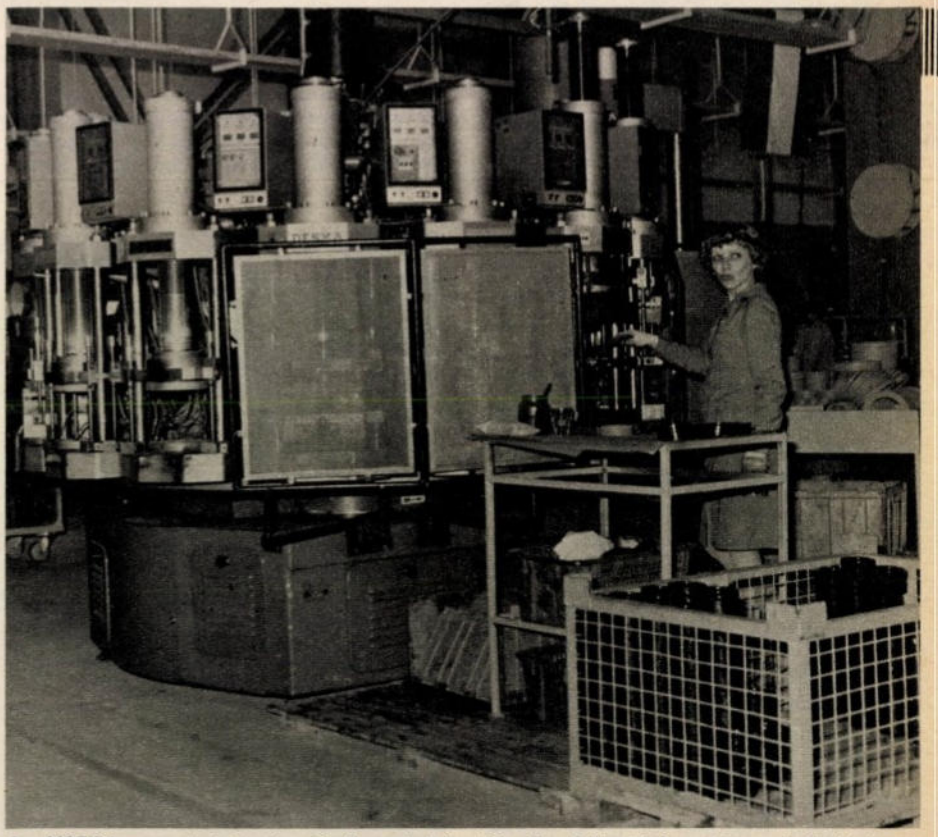
A hír, a hivatalos szöveg így hangzik:

Új üzemmel bővült Sopronban az AFIT Autófelszerelési Vállalata. Kevésnek bizonyult a vállalat régi gumiüzemének termelési területe. További termelőberendezések nélkül a hazai járműprogram és a kereskedelem igényeinek növekedését csak magasabb műszaki követelményekkel és korszerűbb, termelékenyebb gyártási eljárással lehetett kielégíteni.

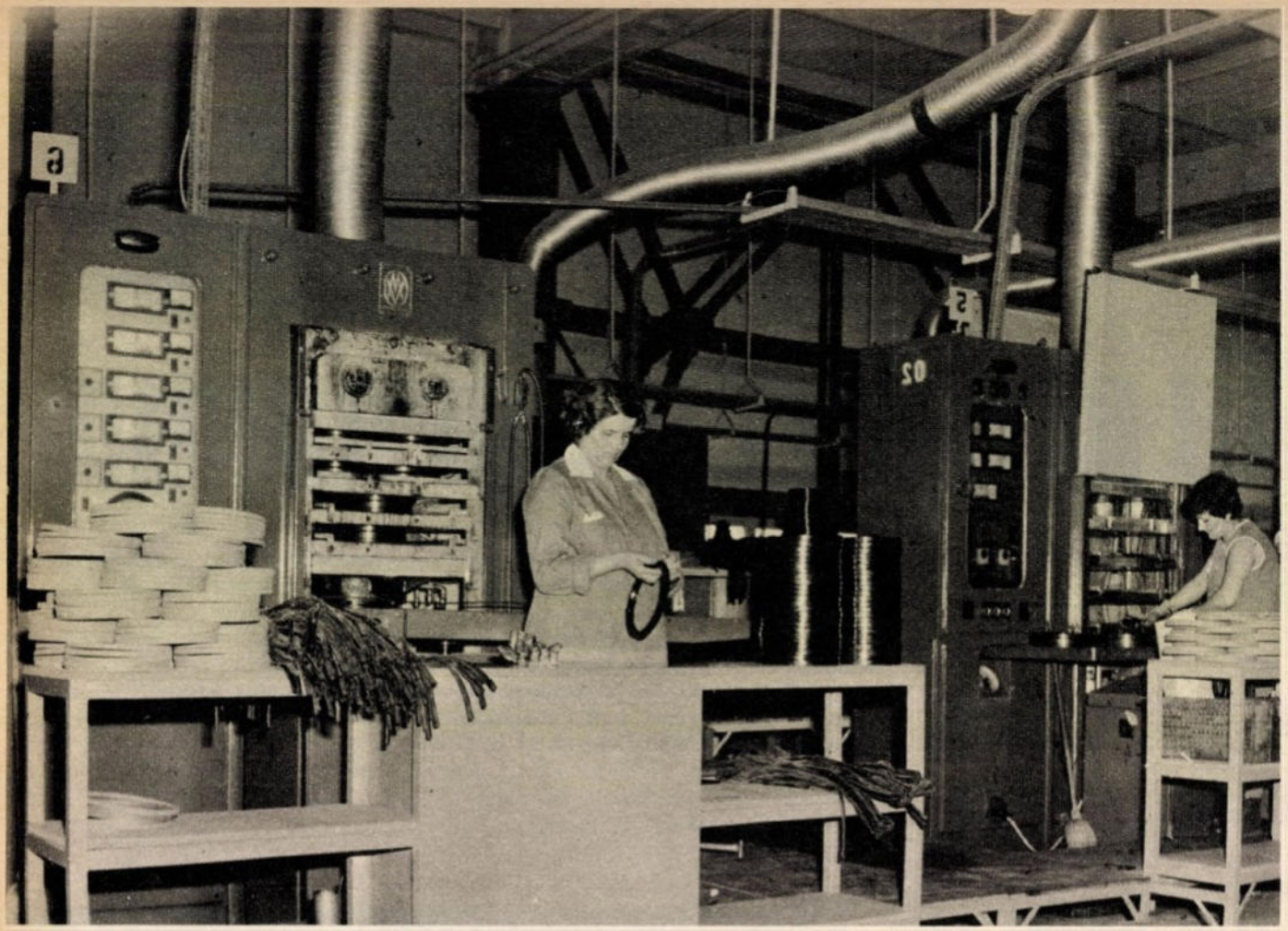
Jól előkészített és szervezett kivitelezői munka eredményeként 20 hónap leforgása alatt – a tervezett határidőre! – elkészült az 5127 m^2-es alapterületű, korszerű termelőeszközökkel rendelkező műszakigumi-gyártó üzem. A korábbiakban 850 m^2-es területen gyártott műszaki gumicikkeket a soproni AFIT.

A Magyar Nemzeti Bank exportfejlesztési hitelkeretének igénybevétele tette lehetővé, a konvertálható árualap bővítését célzó hosszú lejáratú hitelből a beruházást. A tőkés import tartós helyettesítése érdekében elkészült gumigyártó üzemben a korábbiakban alkalmazott technológia mellett korszerűbb fröccsgépek beállításával nagyobb termelékenységet ér el a vállalat.

A vállalat műszaki gárdája a beruházás időtartama alatt párhuzamosan végezte a gyártmányok felszerszámozását és a technológiák előkészítését.



Az NSZK-ban gyártott gép 14 formahelyén 30 dkg fröccstérfogatú gumicikkek (porvédő és tengelytömítő gyűrűk) készíthetők



Példás összhang alakult ki a Győri Tervező Vállalat, a Győr Megyei Építőipari Vállalat Főépítésvezetősége és az AFIT dolgozói között.

Termékeiket főleg a járműipar használja fel. Nagyobb megrendelőik közé tartozik a Magyar Vagon- és Gépgyár, az Ikarus, a Csepel Autógyár, a Szerszámipari Művek és az Autó- és Alkatrészkereskedelmi Vállalat. Az új üzem nagymértékben elősegíti az AFIT gépkocsi-karbantartó és javító hálózatának munkáját, mivel a rendelkezésre álló gumialkatrészek gyorsítják a javítások átfutási idejét. A létrehozott új termékek, járműalkatrészek minőségét a korszerű technológia és az üzem dolgozóinak lelkiismeretes munkája biztosítja.

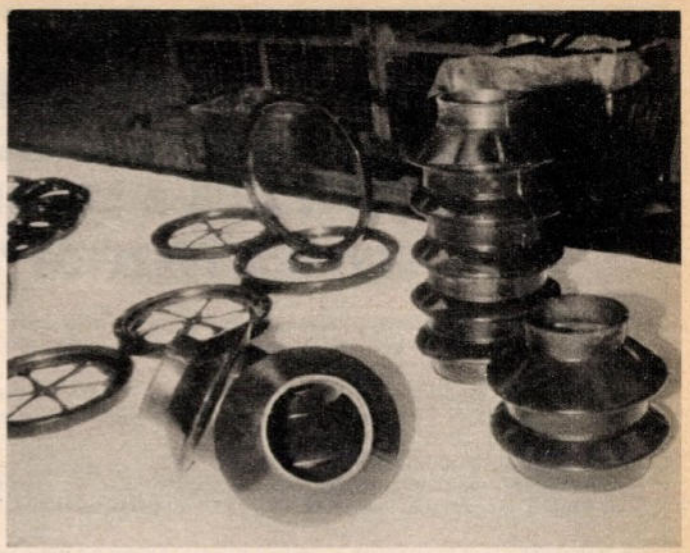
A gyártmányválasztékból a legjellemzőbbeket említjük: radiális tengelytömítő gyűrűket, motortartó gumibakokat, tengelyfelfüggesztő gumi gömbcsuklókat, gumirugókat, fékalkatrészeket, hidraulikus és pneumatikus tömítéseket.

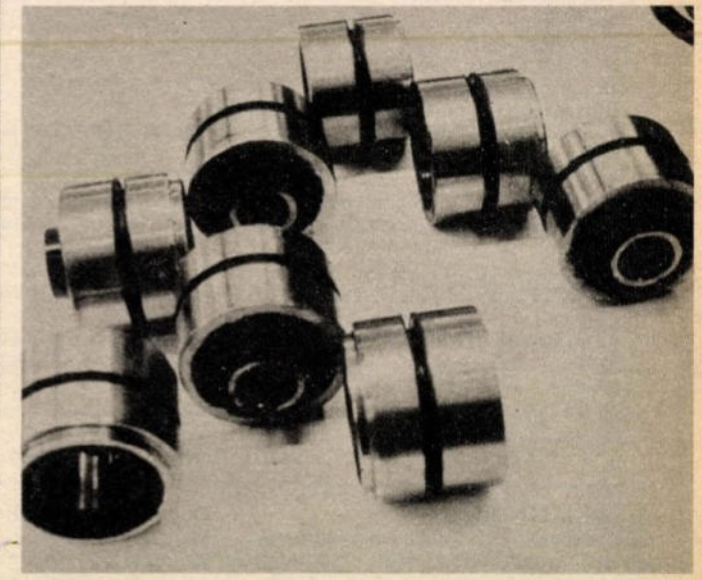
Sok sikert kívánunk az új gumiüzem dolgozóinak.

Gumivulkanizáló présgépek, amelyeken tengelytömítő gyűrűk, személyautókhoz porvédő gumiharmonikák, sárfogólapok, fékszerkezeti elemek, ablaktörlőlapátok gumibetétei, ablaktömítő szegélygumik és hasonló cikkek készülnek. Az alsó képen pedig a gyártmányok úgynevezett sorjázását látjuk



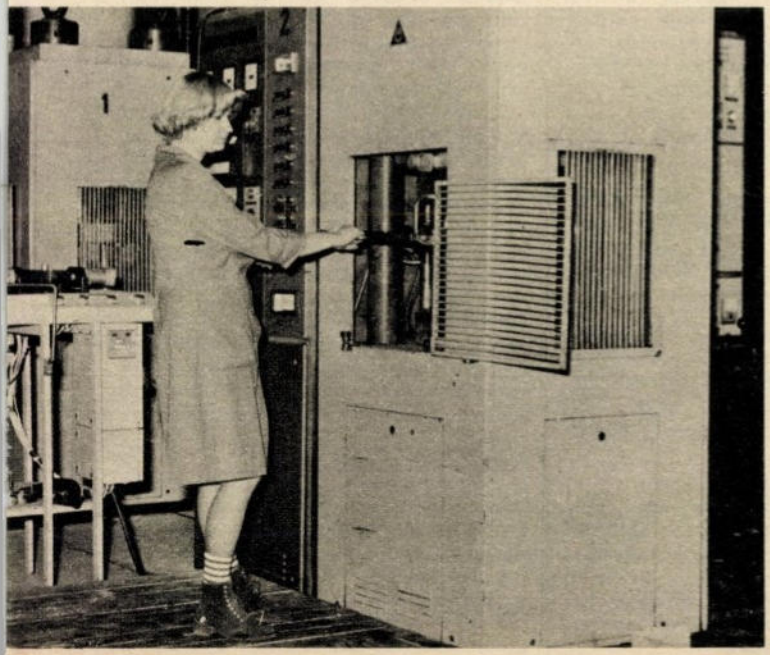


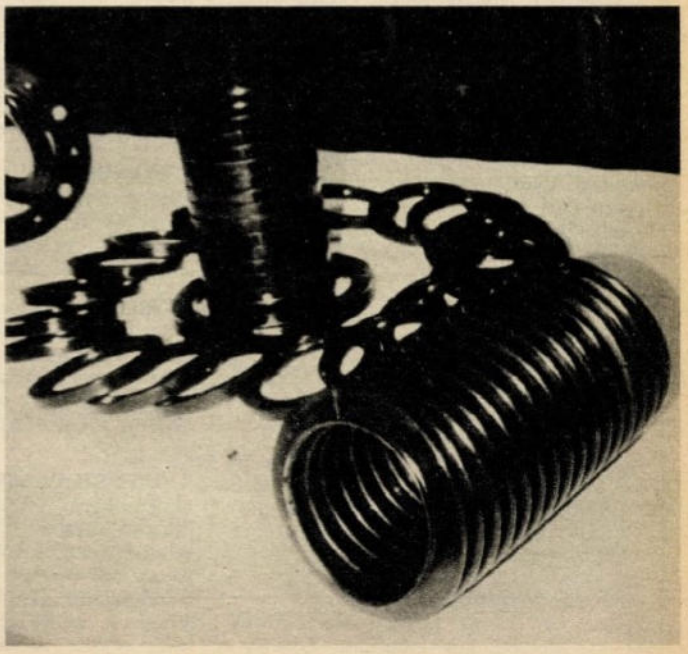




Lépjünk be a laborba, ahol éppen keverékvizsgálatot végeznek a Mooney viszkoziméterrel, és vessünk egy pillantást arra a fröccsgépre is, amelyen az Ikarus számára gömbcsuklók, a jugoszláviai Saturnus cég rendelésére pedig porvédősapkák és tömítőgyűrűk készülnek

(VARGA FERENC felvételei)





A „KERESSÜK A LEGJOBB GÉPJÁRMŰVEZETŐT"

vetélkedő megyei versenyei május hónapban megkezdődnek. A tesztkérdések közül több alkalommal is hármat-hármat nyilvánosságra hozunk, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg.
A kérdésekre adandó választ az Értékelőlapon a 18., 19. és 20. számok után a betűk „X" jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A megadott válaszlehetőségek között lehet több is helyes.
A kérdések 10–10 pontot érnek.
A vetélkedőre meghívott versenyzők az Autó–Motor 9. számát hozzák magukkal, mert csak e lapszámban közöltek alapján tudnak válaszolni.

18. **Mikor lépett hatályba Magyarországon a közúti közlekedés első átfogó szabályozását adó Kresz?**
a) 1928. január 1-én,
b) 1930. január 1-én,
c) 1932. január 1-én.

19. **Tilos az olyan gumiabroncs használata . . .**
a) amelyen a futófelület bordázatának magassága 0,75 métert meg nem haladó átmérőjű gumiabroncs esetében a 0,5 mm-t a teljes futófelületen nem éri el.
b) amelyen a futófelület bordázatának magassága 0,75 métert meg nem haladó átmérőjű gumiabroncs esetében az 1 mm-t a teljes futófelületen nem éri el.
c) amelyen a futófelület bordázatának magassága 0,75 méternél nagyobb átmérőjű gumiabroncs esetében a 3 mm-t a teljes futófelületen nem éri el.

20. **Az alábbiak közül melyek tartoznak az előzés általános előfeltételei közé?**
a) Az előzés során a megelőzendő jármű mellett megfelelő oldaltávolságot lehessen tartani.
b) Az előzés befejezése után vissza lehessen térni a megelőzött jármű elé, annak zavarása nélkül.
c) Az előzni kívánó jármű előzését más jármű ne kezdje meg.

ANNAK ELLENÉRE,
hogy számos kapitalista országban jelentős vámkorlátozásokat léptettek életbe a közelmúltban, a lengyel gépkocsiexport hagyományos kereskedelmi-együttműködési szerződései további fejlődést tesznek lehetővé. Az elmúlt évben összesen 145 ezer gépkocsit exportált Lengyelország, mintegy 2,4 milliárd devizazloty értékben, tehát 13 százalékkal többet, mint 1978-ban. Nagy népszerűségnek örvendenek a lengyel gyártmányú személygépkocsik, így a Fiat 125p, a Polonez, valamint a Fiat 126p típusok. Ez utóbbiakból a közelmúltban csak az NSZK-ba és Olaszországba 35 ezer darabot adott el Lengyelország. Szintén külföldi megvásárlásra került 40 ezer Fiat 125p és Polonez, továbbá jelentős mennyiségű tehergépkocsi, egyéb áruszállító jármű, valamint autóbusz.

A LADA GÉPKOCSIK
angliai ára március 1-től átlagosan 6,8 százalékkal emelkedett, ez az első drágulásuk több mint fél éve. A legolcsóbb típus, az 1200-as Lada új ára 2460 font sterling.

JUGOSZLÁVIÁBAN
ebben az ötéves tervben megkezdték a Karavankák–Ljubljana–Zágráb–Belgrád–Nis–Szkopje–Gevgelija közötti, 1162 kilométer hosszú autópálya építését. Az ország fő közlekedési vonalának számító sztrádából eddig összesen 181 kilométer készült el. Az idén további 264 kilométert adnak majd át rendeltetésének. Az egész ország társadalmi-gazdasági fejlődése szempontjából kulcsfontosságúnak tartott autópálya teljes hosszában – a tervek szerint – 1990-re készül el.

A FRANCIA
gumiabroncsárak március 17-től a személy- és teherautókra 7,5–9,5 százalékkal, a traktorokra 12 százalékkal emelkedtek – adták hírül Párizsból.

EGYSÉGESÍTI
a tehergépkocsik és az utánfutók forgalmi engedélyét az Európai Gazdasági Közösség. A jelző- és világítóberendezésekre vonatkozó előírásokat 1982-ig fokozatosan össze kell hangolni.

A JUGOSZLÁV UTVA
gépkocsigyár 30 darab, bitumen szállítására alkalmas tartálykocsit szállított Bulgáriának. A két ország közötti szerződés értelmében hamarosan újabb 20 tartálykocsit exportálnak. A gyár idei bulgáriai szállításainak értéke meghaladja a 800 ezer dollárt.



Három éve adták át Horton, a TIGÁZ pb-gáztöltő üzemét. Az itt dolgozók vállalták, hogy a XII. pártkongresszus és hazánk felszabadulásának 35. évfordulójának tiszteletére az idén 40 ezer tonna pb-gázt töltenek csaknem 3,5 millió darab 0,5-től 33 kg-os palackokba. Lehet, hogy az autóinkat is ez hajtja majd?
(Szabó Sándor felvétele)

A CSEHSZLOVÁKIÁBAN GYÁRTOTT
újfajta, nem szövött poliészterszálakból készült szövet nem korhad, nem penészedik, sőt a hosszú élettartam jellemzi, s azután az utak építéséhez, valamint más, földbe épített létesítményekhez szánják. A geoszövetet az útpálya egyik rétegeként fektetik le és ez nem keveredik össze az alapozásnál használt másik kétfajta alapréteggel, hanem mintegy szűrőül szolgálva, lehetővé teszi a homok–kavics keverék kiüszöbölését az útépítésnél. Az újdonságot már alkalmazzák is Csehszlovákiában. A Morvaország és Szlovákia határán húzódó, új autópálya alapja például ebből áll. A geoszövetet a Brno és Breclav közti autóút építésénél is felhasználták. Az újdonságot a mélyépítési létesítmények bratislavai tudományos kutatóintézetének szakemberei a „Mitop" textilkombinát kollektívájával közösen dolgozták ki.

A KÖZELMÚLTBAN
gyalogos-aluljárót adtak át a forgalomnak Agárdon. A 200 méter hosszú aluljáró a velencei-tavi üdülőhely strandját köti össze a nagy forgalmú vasútállomással, illetve a község bevásárlóközpontjával. Az aluljáró átadásakor megtiltották a gyalogosforgalmat a két közeli vasúti átjáróban.

Könyvekről

PETHŐ TIBOR–SZOMBATHY VIKTOR: Ausztria (Panoráma). A nyugati országok közül a magyar utazó igazán csak Ausztriában – Bécsben, Grazban – érezheti kissé „otthon" magát. De a szomszédos kis ország területén sok-sok látnivaló akad még. Bejárása még könnyebb, mióta vízum se kell hozzá.
FERNANDO DE ROJAS: Celestina (Európa). A XV–XVI. század fordulóján keletkezett, hol mulattató, hol szívszorító történet során teremti meg a reneszánsz spanyol író Celestinát, az „örök kerítőnő" jellegzetes figuráját.
FITZ JENŐ: Székesfehérvár (Panoráma). Először jelenik meg ilyen részletes, képekkel, térképekkel illusztrált ismertetés ősi koronázó városunkról, amely ezeréves történelmi emlékeivel, múzeumaival, hangulatos épületeivel és látnivalókban ugyancsak gazdag környékével sok autós utast is vonz.
KI VAGY TE? Világirodalmi alkotások a nőről (Kossuth). A Magyar Nők Országos Tanácsa „védnöksége alatt" készült összeállítás egyedülálló képet ad a nő alakjának, szerepének irodalmi ábrázolásáról az ókortól napjainkig.
ÉMILE AJAR: Előttem az élet (Európa). Első kiadása hetek alatt elfogyott, s most 80 ezer példányban került újból az üzletekbe. A Goncourt-díjas könyv meg is érdemli ezt a sikert: egy különös gyermek szemével láttatja a világot, mosolyogtatón – és ugyanakkor megrendítő hatással.

A tévénézők figyelmébe

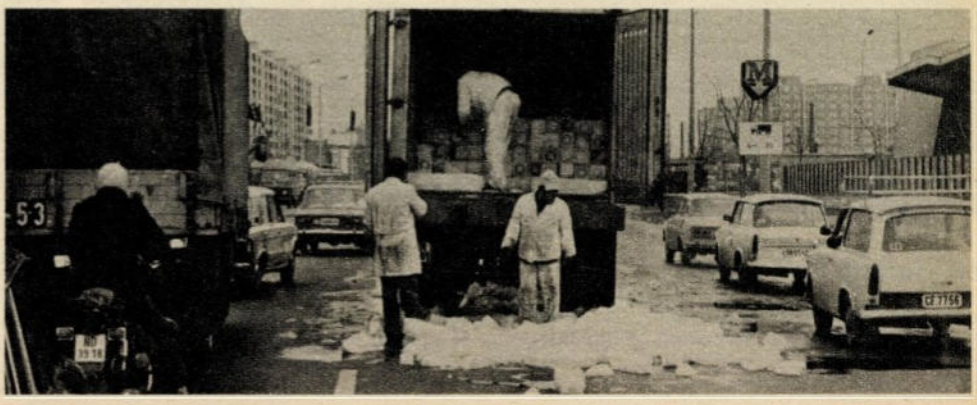
Május 7., szerda: 10.20: Stop! Közlekedj okosan! Útburkolati jelek.
Május 9., péntek: 17.25: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. műsor, 19.10.
Május 14., szerda: 10.20: Stop! Közlekedj okosan! Fékút, féktávolság.
Május 15., csütörtök: 2. műsor, 20.25: Autó-motorsport magazin.





A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Karán – amint arról lapunk már korábban hírt adott – három tanszékből megalakult a Járműgépészeti Intézet, amelynek működési területe kiterjed mindenféle jármű (közúti, vasúti, légi, vízi) gépészeti vonatkozású kérdéseire. Az intézet vezetői az Újságíró Szövetség Tudományos–műszaki és Közlekedési szakosztálya meghívott tagjai előtt ismertették munkájukat, terveiket és bemutatták az új laboratóriumokat, a tantermeket.

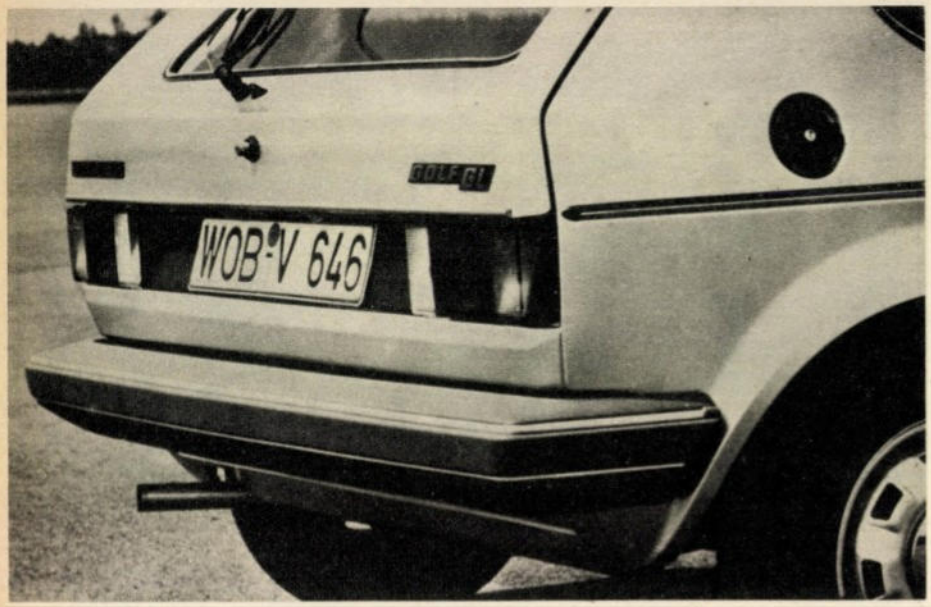
Bojár Sándor felvételei



Megérkezett a jégszállítmány. Igaz, nem éppen ide szánták. Feltehetően rosszul csukták rá az ajtót a szállítmányra, és az a metró Fehér úti végállomása mellett az úttestre csúszott

Koppány Csaba felvétele

Autósoknak



Műanyag + fém

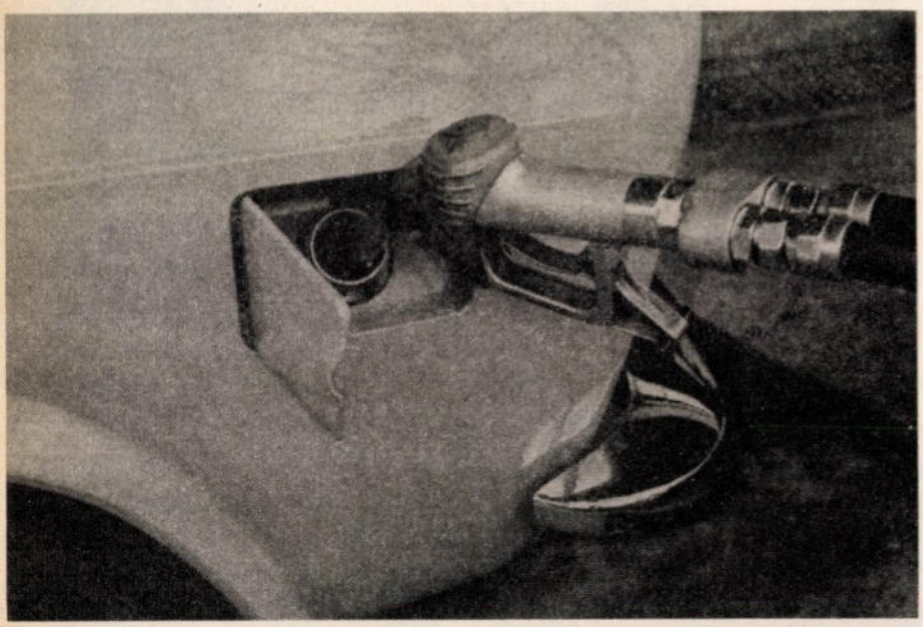
kombinációjú lökhárítót készített a VW-gyár. Az új szerkezetű lökhárító fémből készül, és erre húzzák rá a műanyag burkolatot. A merevítő bordák a koccanáskor keletkezett erőhatást az egész felületre elosztják úgy, hogy 4 kilométer/óra sebességig történő ütközéskor nem jön létre deformálódás. Az eddigi tapasztalatok alapján megállapították, hogy baleset esetén az új lökhárító a gyalogosokon lényegesen enyhébb sérüléseket okoz, mint a hagyományos, csak fémből készült.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. ÁPRILIS 18-ÁN

DACIA (Budapest)	2 093*
DACIA (Debrecen)	656*
LADA 1200 (Budapest)	109 833
LADA 1200 (Debrecen)	2 284*
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	2 659*
LADA 1300 (Debrecen)	1 910*
LADA 1500 (Budapest)	1 775*
LADA 1500 (Debrecen)	1 895*
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	9 265
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	517*
SKODA 105—S (Budapest)	630*
SKODA 105—S (Debrecen)	4 544
SKODA 105—S (Győr)	593*
SKODA 120—L (Budapest)	474*
SKODA 120—L (Debrecen)	306*
SKODA 120—L (Győr)	582*
TRABANT Lim. (Bpest)	24 795
TRABANT Lim. (Győr)	10 629
TRABANT Spec. (Bpest)	37 212
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 706
TRABANT Kombi (Győr)	1 788
TRABANT Hycomat	9 499
WARTBURG Limousine	18 847
WARTBURG Lim. (tolótetős)	4 424
WARTBURG de Luxe	27 198
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 437
WARTBURG Tourist	9 036
ZAPOROZSEC	30 570

* Új sorszám

Az Autókertől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 746, a sátras utánfutóé: 1259.



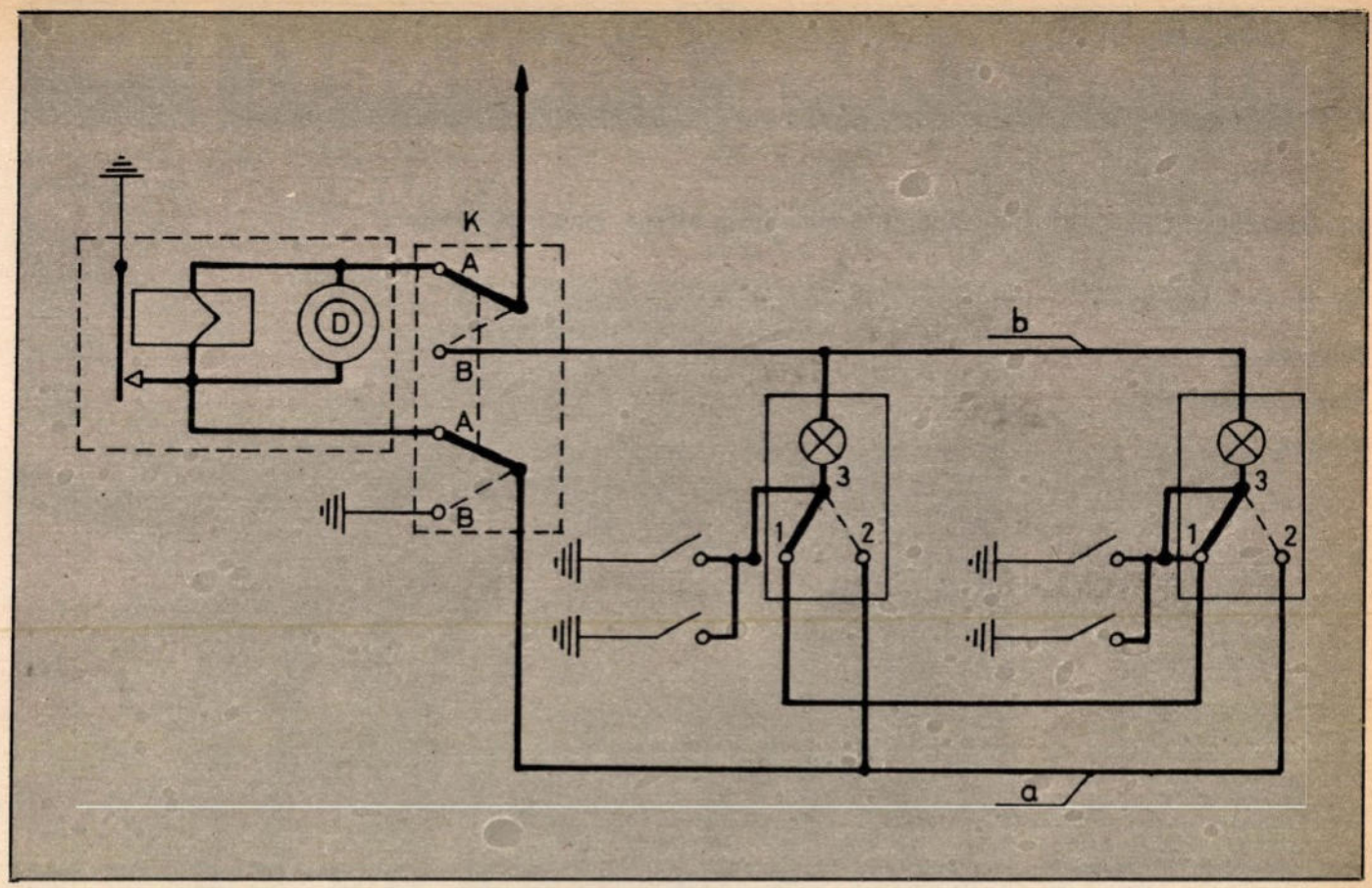
Csordultig töltse tele

— hallatszik sokszor a benzinkutaknál. Pedig ez helytelen, hiszen fennáll a veszélye annak, hogy kicsurgás keletkezik. Elég, ha lejtős úton megállunk, vagy a járdán ferdén parkolunk. De ha nagyon meleg van, akkor is csínján bánjunk a tankolással. Ilyenkor megnő a benzin térfogata, és kiutat talál magának.



Biztonságos gyermeküléstt

készített egy ausztráliai gyár a kocsiban utazó apróságoknak. Anyaga acélvázzal erősített tömör poliuretán hab. Nagy előnye az ülésnek, hogy a benne ülő gyermek remekül kilát az ablakon, ennek következtében nem unalmas számára sem az utazás. De nemcsak az autóban használható fel ülés gyanánt, hanem kempingezéskor, kiránduláskor vagy a sportpályák lelátóin is kényelmet nyújt.



Egy egyszerű riasztóberendezés

Az utóbbi időben, sajnos, megszaporodtak nálunk a gépkocsibetörések. Az utcán tárolt gépkocsiknál a kocsilopást aránylag egyszerű eszközökkel meg lehet nehezíteni, hiszen csak ritkán fordul elő, hogy a tolvaj még gépkocsiszállító járművet is igénybe vegyen. Ha az autót 1-2 percnyi kísérletezés után nem tudják beindítani, rendszerint otthagyják. Sokkal nehezebb a betörés ellen védekezni. A kereskedelemben kapható ingás riasztó, ha érzékenyre van állítva, a széltől is megszólal, de ha óvatosan nyitják ki a kocsi ajtaját, néma marad. Márpedig, ha az ajtaját már kinyitották, a gépház is nyitható, így a riasztás is kikapcsolható, feltéve, hogy a készülék közben nem szólalt meg, és emiatt nem kell idegeskedni a betörőnek.

Lapunkban már több ízben ismertettek különféle riasztóberendezéseket, de ezek elég bonyolultak voltak, beszerelni csak szakemberek tudták.

Az itt javasolt módszer nagyon egyszerű és a vázlat szerinti kivitelben a Lada gépkocsikra alkalmas. Működése abban áll, ha a kocsinak bármelyik ajtaját csak egy pillanatra is kinyitják, a beépített zajkeltő berendezés (duda, csengő stb.) megszólal, és az ajtót hiába csapják be, nem hallgat el. Nem a kocsi beépített kürtjét használja, mert annak helyét a betörő általában ismeri, és ha észreveszi, hogy megszólal, letépi róla a vezetéket. Ez a berendezés a kocsiszekrényben van ügyesen elhelyezve, s szokatlanságával hozza zavarba a betörőt.

Maga a riasztóberendezés egy egyérintkezős relé és a behúzótekercsével párhumazosan kötött D hangkeltő (csengő, berregő stb.). A relé biztosítja, hogy ne csak addig szóljon a riasztás, míg az ajtó nyitva van, hanem utána is, amíg ki nem kapcsolják. A riasztót az utasfülkelámpák ajtóba szerelt kapcsolói működtetik. A kocsiban csak annyi átkötés szükséges, hogy a lámpák kézikapcsolóinál az ábra szerinti 3 és 1 pontok rövidre zárandók, és az egyébként földelt „a" jelű vezetéket a kívülről hozzáférhető „k" kapcsoló megfelelő pontjára, a „b" jelű tápvezetéket pedig szintén a kapcsoló ábra szerinti pontjára kell kötni.

A belsőtéri világítás működése az átkötéssel nem változik. A riasztó azonban csak akkor működik, ha az utastérlámpák kézikapcsolója abban a helyzetben van, amikor csukott ajtóknál is világít a lámpa. Ha a riasztó megszólalt, akkor viszont már nem némítható el, csak a kívülről hozzáférhető kapcsolóval.

A belsőtéri lámpa mindjárt a riasztó bekapcsolását is jelzi. Ez utóbbit úgy hajtjuk végre, hogy első lépésben a belső világítást mindkét oldalon a kézikapcsolóval bekapcsoljuk, majd a kocsit lezárjuk, és mikor a kívül elhelyezett kapcsolóval a riasztást bekapcsoljuk, a belső lámpák kialszanak.

SIMÉNYI KAMILLÓ

Idegenvezető: TÜRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL:

Ság-hegy, Ostffyasszonyfa, Pápoc

A ság-hegyi turistaszálló közelében — a bányászat idején transzformátorházként ismert épületben — szépen rendezett kiállítás mutatja be a hegy kialakulását, flóráját, faunáját, kultúrtörténeti emlékeit. Külön rész idézi fel az 1910—1958 között folyt kőbányászat eszközeit, szerszámait, a kibányászott kő hasznosítását. A kiállításból természetesen nem hiányoznak a nagy hírű szőlőkultúra emlékei, hiszen a Ság-hegy lejtőin már a rómaiak idején is számottevő szőlőművelés folyt. A kiállítás külön érdekessége



Árpád-kori román stílusú temetőkápolna

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

Eötvös Loránd ság-hegyi expedíciójának bemutatása.

Amikor a hegy platója még háborítatlan volt — 1891-ben —, Eötvös Loránd és munkatársai itt is a szabadban próbálták ki a később világhírűvé vált torziós ingát. Eötvös először a Rudas fürdő kertjében mérte meg a Gellérthegy vonzó hatását, majd pestlőrinci házának udvarán végzett méréseket. Ság-hegyi expedícióját az indokolta, hogy abban az időben már rendelkezésre álltak azok a mérések, amelyek alapján a hegy tömegét és vonzerejét előre ki lehetett számítani. Így mód nyílott a torziós inga által mért eredmények pontos és megbízható — minden kétséget kizáró — ellenőrzésére. A kísérlet teljes sikerrel járt, és ezzel az Eötvös-inga tudományos értéke, megbízhatósága bebizonyosodott.

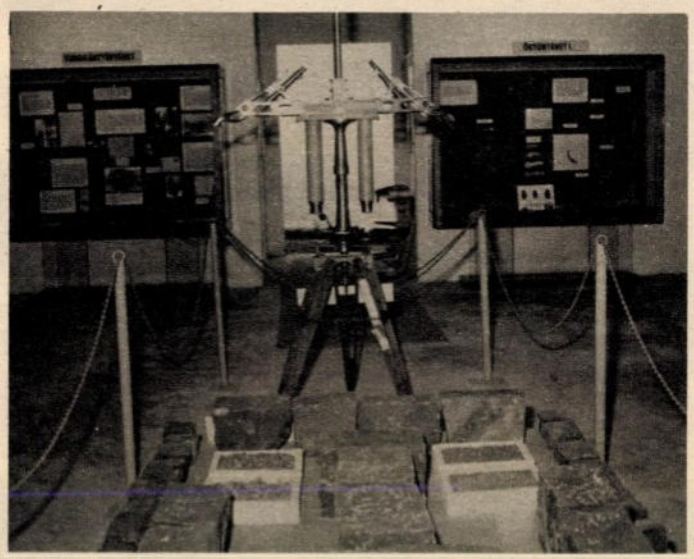
Eötvös tudományos vállalkozásának ság-hegyi emlé-



Múzeum az egykori trafóházban



A pápoci műemlék



Eötvös ingája



Petőfi emlékszoba a tanácsház épületében Ostffyasszonyfán

két a turistaszálló melletti emlékoszlop őrzi.

Celldömölkről jó út vezet Ostffyasszonyfára. Központjában érdemes megtekinteni az irodalmi kiállítást, amely — ha szerény keretek között is — Petőfi munkásságába nyújt betekintést. Nagy költőnk 1839 nyarán tartózkodott itt. A tanácsház (az egykori kastély) épületében Petőfi és Orlai Petrich Soma barátságára utaló emlékekkel is megismerkedhetünk. A terem kulcsát az épületben kérhetjük el.

Ostffyasszonyfáról a műemlékek iránt különösen érdeklődőnek feltétlenül érdemes északi irányba tovább hajtani Pápocra. Itt az 1965-ben szépen helyreállított műemlékegyüttes várja a látogatókat. Különleges alakú és méretű kápolna áll itt. A négykarélyos alaprajzú, kétszintes, román stílusú kápolnát a XIII. század első felében építették. Kettős keresztben végződő hagymakupolás tornyát fazsindellyel borították. Félkörívesajtajának oszlopai vörös márványból készültek. Földszintjét és emeleti részét keresztboltozat fedi. Az alsó szint kiképzése gazdagabb és finomabb. Falmélyedéseiben értékes freskók voltak, nyomaik ma is felfedezhetők.

Nagyon szép a félkörívesajtó kiképzése. Ám ez másodlagos beépítés lehet, mert az eredeti, ugyancsak boltíves ajtó a feltöltődött járdaszint alatt van.

Az emeleti részekre vezető szűk csigalépcső ugyancsak eredeti. A kolostor és a hozzá tartozó épületek alapjainak felkutatására — 1975-ben — itt Pápocon alkalmazták először sikerrel a geofizikai módszereket.

A temetőkápolnához csatlakozó épület is visszanyerte közel eredeti formáját, belül modern kialakítással és berendezéssel. Ifjúsági klub, könyvtár és filmvetítésre is alkalmas előadóterem szolgálja a község közművelődését.

A szemben levő plébániatemplom műemlék jellegű. Szentélyének gótikus vonásait csak a kívülről látható támpillérek és az ablaknyílások helyei idézik. A templom belsejében levő falfestmények modern megfogalmazásban, élénk színhatással készültek. Igen szép a templom melletti plébániahivatal árkádos épülete, s az előtte levő színpompás virágoskert.

És külön említést érdemel az is, hogy Zsigmond király párthívei 1403 szeptemberében Pápoc határában döntő győzelmet arattak a pápa támogatását élvező Anjou László ellenkirály körül tömörült ellenzéki csoportosulás felett.

SZÁRAZON, VÍ

LEVEGŐ



ZEN, BEN

Olvasóink közül is minden bizonnyal többen utaztak már ezen a „háromeltűn" (The Princess Anne) a kontinensről a ködös Albionba. Az óriási – SRN Super–4 típusjelzésű – Hovercraft 416 utast és 60 autót képes magával röpíteni egy-egy útján (évenként 4 millió embert és 550 000 autót) mintegy 3,5 méter magasan a mindig hullámzó víz fölött, simán, biztonságosan, s a tengeri betegség kellemetlen élményétől is megkímélve az utasokat, lebegve-előretörve Franciaország partjai és a Dover fehér sziklái melletti kikötőhely között. A különleges – szárazon, vízen és levegőben egyaránt utat találó – közlekedési eszköz forgalomba állításával ma ott tartanak, hogy e víziút kényelmét és gyorsaságát szolgáló Hovercraftok napi nyolcezer utas (és járműveik) szállítását képesek a csatornán át mindkét irányban igazán korszerű körülmények között lebonyolítani

(AT)



AUTÓS SZEMMEL A SZOVJETUNIÓBAN

5. Szovjet Közép-Ázsia

Szovjet Közép-Ázsia a Kaszpi-tengertől keletre, az Ural hegyvonulatától délre helyezkedik el. Négy köztársaságot sorolunk ide: Türkméniát, Tadzsikisztánt, Üzbegisztánt és Kirgiziát, de Kazahsztánt is itt említjük meg. Gépkocsival nehezen boldogulnánk ezen a több mint négymillió négyzetkilométeres területen. A lánctalpas gépkocsi jöhetne csak számításba — s ha nincs, a szamár, az öszvér, sőt, a teve is megteszi. Magyarország negyvenszer is elférne ezen az irdatlan kiterjedésű területen, ahol csak három és félszer annyian élnek, mint hazánkban. A Karakum és a Kizilkum sivatagok uralják a Turáni-alföldet. A szovjethatalom — 60 esztendejében — csodát művelt ezen a területen. Az egykori sivatagok ma dúsan termő művelt gyapotföldek, hatalmas terméshozammal.

A türkmén főváros, Ashabad is sivatagra épült, s az öntözőrendszerek kialakításával oázist varázsoltak az egykori homokdűnéken. A főváros környékén a hőség nyáron néha még a 45 fokot is meghaladja, s a talaj hőmérséklete ilyenkor akár 70—75 fokra is felmelegszik. Melyik autógumi bírná ezt el? A sivatagra épült főváros gépjárműforgalma csekély, a személyautózásnál nagyobb szerep jut a teherfuvarozásnak és a mezőgazdasági termények begyűjtésében részt vevő különleges járműveknek.

Dusanbe, Tadzsikisztán fővárosa hangulatában is nagyon különbözik Ashadabtól. A jó szélesre épített nyílegyenes sugárutak behálózzák az egész várost. A szubtrópusi éghajlaton az utakat szegélyező fák kincset érnek.

Buhara

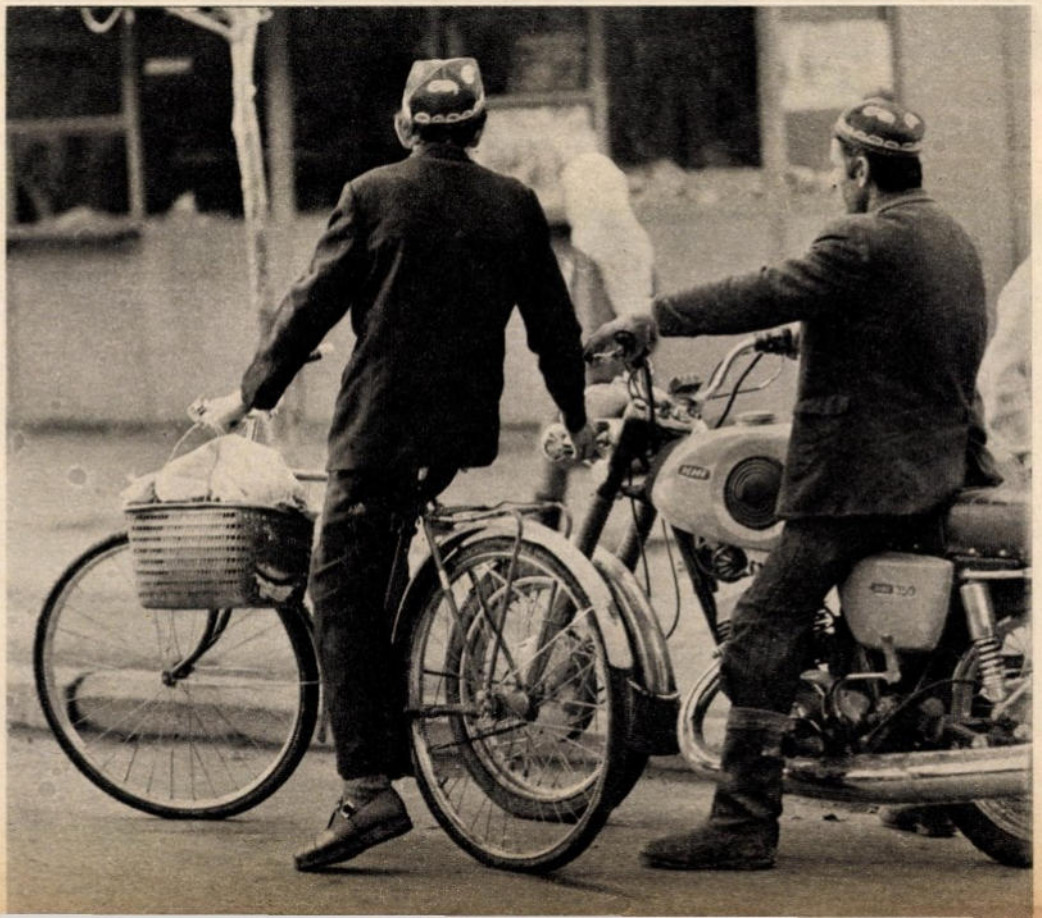
S a nekik kijáró gonddal öntözik-ápolják is azokat. A jelentős iparral rendelkező város fő ütőere a nyolc kilométer hosszú Lenin sugárút. Az ezen a tájon ritkaságszámba menő hat sor fa kilométereken át alkot zöld sávot, elválasztja a két egyirányú kocsiutat. A személyforgalmat javarészt tömegközlekedési eszközök: autóbuszok és trolibuszok bonyolítják le. A taxit is már-már megilleti a tömegközlekedési jármű elnevezés. Az általuk lebonyolított utaskilométer igen jelentős, szerepük teljességgel nélkülözhetetlen.

Taskent, az Üzbég SZSZK fővárosa, ha folytatja jelenlegi iramú és színvonalú építkezéseit, fél évszázadon belül minden bizonnyal kiérdemli majd a világ egyik legszebb városa megtisztelő címet. Az 1966-os katasztrófális erejű földrengés romba döntötte csaknem az egész óvárost. Az epicentrum épp a főváros központjában volt. A romhalmaz eltakarítása után — tizennégy szovjet köztársaság hathatós támogatásával — megindult az a figyelemre méltó építkezés, amelyet átgondolt városrendezési terv elkészítése előzött meg. Az üzbég főváros közúthálózata korszerű és még a jövő században is annak tartják majd. Valamennyi közép-ázsiai köztársaság fővárosa közül itt a legnagyobb a forgalom, melyet a város ipari, kereskedelmi, kulturális és tudományos szerepe magyaráz.

Üzbegisztán egyik területi központja Szamarkand. Annyi ott a látnivaló, a műemlék, hogy még a legfontosabbak megtekintéséhez is napokra van szükség. Az óváros főterén emelkedik a messzeföldön híres Regisztán mohamedán szentély épületegyüttese, körülötte nyüzsgő nagyvárosi forgalom.

Buhara a legrégibb műemlékekkel rendelkező szovjet közép-ázsiai város. A korábban évszázadokon át szent városnak számító település jelentős idegenforgalmi központ. Taskentből és Szamarkandból távolsági autóbusszal is megközelíthető. A csaknem 300, illetve a 600 kilométeres út homoksivatagon vezet keresztül.

A Kínával határos Kirgizia fővárosa, a Tiensan hegység egyik völgyében levő Frunze. A félmilliós főváros 750 méterrel a tengerszint







Dusanbe: városközpont

Ashabad: buszra várva

fölött helyezkedik el, télen jobbára csak repülőgéppel közelíthető meg.

Oroszországot követően a Szovjetunió tagállamai közül a második legnagyobb területű a Kazah Szovjet Szocialista Köztársaság. Területe csaknem ötszöröse Franciaországának, s közel harmincszorosa hazánkénak. Az ország 80 városa közül 63 az októberi forradalmat követően létesült. A főváros neve: Alma-Ata, amely annyit jelent, az almák atyja. A hegyekkel övezett főváros újabb nevezetessége, hogy a hangsebességnél gyorsabban szálló TU—144-es repülőgépek Moszkvából ide érkeztek először menetrendszerűen.

*

A Szovjet Szocialista Köztársaságok Szövetsége 15 köztársaságának többségét bebarangoltuk, hogy átfogó képet kapjunk távoli tájak forgalmáról, közlekedési viszonyairól.

Kép és szöveg:
SZÉKELY TAMÁS

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein április első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Lada 1200	1974	BM	40
Lada 1200	1977	BM	69
Lada 1200	1977	SA	54
Lada 1200	1978	SM	92
Lada 1300	1979	SM	113
Lada 1500	1976	SM	94
Moszkvics 2140	1979	SM	89
P. Fiat 126	1977	SM	41
P. Fiat 126	1979	SM	66
P. Fiat 1500	1977	SA	42
P. Fiat 1500	1977	SA	63
Wartburg 353	1978	SM	87
Wartburg 353 dL	1979	BM	96
Zaporozsec 968	1972	BM	16
Zaporozsec 968	1978	SM	36
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Lada 1200	1973	BM	41
Lada 1200	1976	SM	67
Lada 1200	1978	SA	43
Lada 1300	1977	SM	92
Lada 1500	1976	BM	83
Moszkvics 412	1972	SM	26
P. Fiat 1500	1975	SA	53
P. Fiat 1500	1976	SA	58
Skoda 105 S	1977	SM	67
Volga M—24	1975	BA	33
Zaporozsec 968	1974	SM	19
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200	1977	SA	52
Lada 1200	1979	SM	98
Lada 1200 K	1978	SM	105
Lada 1300	1979	SM	83
Lada 1300	1979	SM	94
Lada 1500	1976	SA	53
Lada 1500	1978	SM	109
P. Fiat 1300	1970	SM	22
P. Fiat 1500	1976	SA	35
P. Fiat 1500	1977	SA	53
Skoda S—100	1971	SM	16
Skoda S—100	1975	BM	31
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1200	1973	SM	45
Lada 1200 K	1977	SA	59
Moszkvics 2137 K	1977	SA	19
P. Fiat 126	1977	SM	46
P. Fiat 1500	1974	SA	8
Skoda 105 S	1977	SM	63
Skoda 105 S	1978	SM	80
Trabant 601	1978	SM	53
Wartburg 353	1979	BM	97
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1200	1973	SM	52
Lada 1200	1978	BM	96
Lada 1200	1979	SM	102
Lada 1200 K	1976	SM	72
Lada 1300	1978	SM	93
Lada 1500	1977	BM	103
Moszkvics 2137	1978	SM	61
P. Fiat 1500	1975	SA	37
P. Fiat 1500	1977	SA	54
Skoda 105 S	1977	SM	65
Skoda 105 S	1978	SM	73
Skoda 105 S	1979	SM	84
Skoda 120	1978	BM	75
Wartburg 353	1976	SM	58
Volga M—24	1978	BA	102
MISKOLC (Lorántffy Zs. u. 49.)			
Lada 1300	1976	SM	81
Lada 1300	1977	SM	91
Lada 1500	1975	SM	82
Lada 1500	1976	SM	70
Lada 1500	1976	BM	83
Lada 1600	1979	SM	137
Lada 1600	1978	SM	136
Moszkvics 412	1972	SM	26
P. Fiat 1500	1974	SA	19
P. Fiat 1500	1972	SM	43
P. Fiat 1500	1975	SM	52
Skoda 105 S	1978	SA	37
Skoda 105 S	1977	SA	36
Skoda 120 K	1979	SM	86
Trabant 601	1979	SM	59
Trabant 601	1965	SM	10
Trabant 601 K	1978	SM	61
PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
Lada 1200	1975	SM	60
Lada 1200 K	1976	SM	88
Lada 1300	1977	BM	94
Lada 1600	1979	SM	128
P. Fiat 126	1978	BM	59
P. Fiat 1500	1975	SA	54
P. Fiat 1500	1976	SA	60
Skoda S—100	1973	SM	25
Skoda S—100	1975	SM	32
Skoda 105 S	1977	SM	69
Skoda 120	1978	SM	75
Trabant 601 S	1978	BM	54
Wartburg 353 W	1977	SM	65
Zaporozsec 968	1976	SM	28
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Dacia 1300	1978	BM	85
Dacia 1300	1974	BM	42
Lada 1500	1978	SM	94
Lada 1300	1977	SM	96
Lada 1300	1977	SM	94
Lada 1300	1978	BM	93
Lada 1600	1979	BM	132
P. Fiat 1500	1977	SA	47
P. Fiat 1500	1976	BM	64
P. Fiat 1500	1973	BM	15
P. Fiat 1500	1977	BM	71
P. Fiat 126	1978	BM	61
Skoda 105 S	1978	BM	73
Skoda 105 S	1977	SM	52
Skoda 120	1978	SM	78
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Barkas B 1000	1974	SA	38
Lada 1200	1972	SM	39
Lada 1200	1973	SM	57
Lada 1500	1976	BM	93
Moszkvics 2140	1978	BM	49
P. Fiat 1500	1977	SA	52
Skoda 105 S	1978	BM	70
Volga M—24	1967	SM	10
Wartburg 353 dL	1974	SM	43
Zoporozsec 968	1976	SM	27

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. Akármilyen későn is jött meg a tavasz, az autópiacon április első felében olyan telt ház volt, mintha már májust mutatott volna a naptár. A börzét környező területen sem volt egyetlen szabad hely. Sok kocsi indult próbajáratra, a megüresedő helyet azonnal elfoglalták. Üzletkötést többet is láttunk, elsősorban a Ladának és a Trabantnak volt nagy keletje. Az alku előtti jellemző árak: Lada 1200 (IK) 42 ezer forint, Lada 1200 (UB—UK) 55—70, Lada 1300 (ZC—ZL) 73—90, Lada 1500 (ZH) 100, Skoda S—100 (UJ—UB) 35—55, Trabant 601 (IB—IO) 20—35, Trabant 601 (ZG) 46, Wartburg 353 (ID) 42 ezer forint.

MISKOLC. Itt több mint 300 kocsi volt az előadótéren, ami a helyi viszonyok szerint zsúfolt háznak számít. Rengeteg érdeklődő hullámzott le-fel, de a venni szándékozók között elég sok volt a várakozó állásponton levő: aki a nagy kínálat láttára még válogat. Jellemző árak: Lada 1200 (IM—IR) 46 ezer forint, Lada 1200 (UH) 55, Lada 1200 (ZM) 85, Lada 1300 (ZE—ZJ) 80—88, Lada 1500 (ZJ) 92, Moszkvics 412 (ID) 28, Moszkvics 412 (UF) 45, P. Fiat 1500 (IB) 22. P. Fiat 1500 (UF) 46, Skoda S—100 (UH—UV) 33—50, Skoda 110 R (UF) 80, Trabant 601 (IC) 23, Trabant 601 (UM—ZH) 42—48, Wartburg 353 (IB) 38, Wartburg 353 (UH) 50, Wartburg 353 dL (ZK) 85 ezer forint.

PÉCS. Nagy kínálat, kevés fizetőképes érdeklődő. Jellemző árak: Moszkvics 412 (IJ) 33 ezer forint, Lada 1200 (IK) 45, Lada 1200 (UB) 52, Lada 1500 (ZC) 88, Skoda 110 S (UO) 49, Trabant 601 (UH—ZC) 39—45, Wartburg 353 (CX—IC) 28—42 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

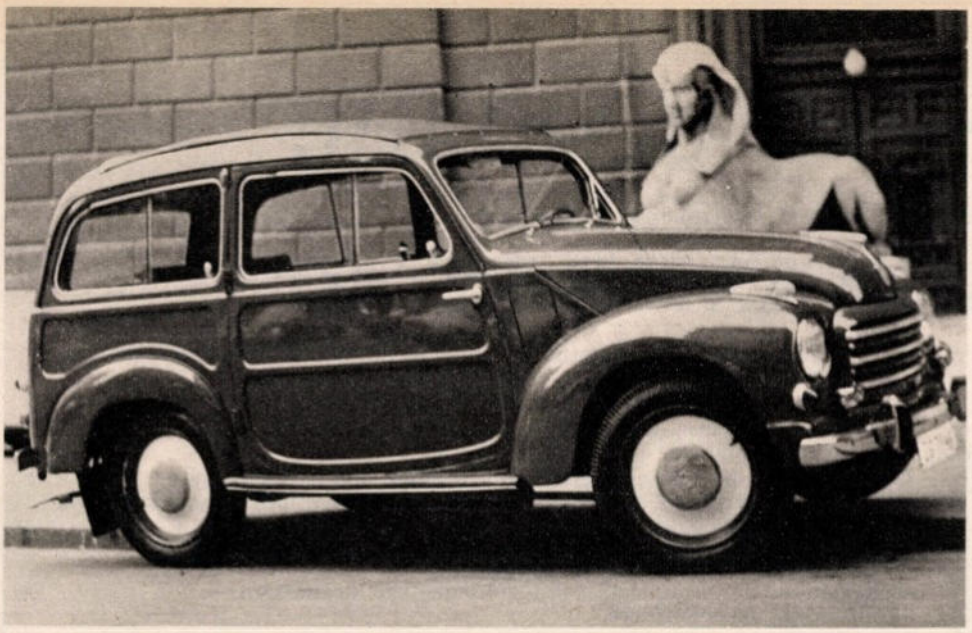
MÁJUS 2.
Lenti

MÁJUS 3.
Keszthely

MÁJUS 4.
Balassagyarmat
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Jászberény
Kaposvár
Kiskunfélegyháza
Körmend
Miskolc
Nyíregyháza
Oroszlány
Szeged
Szentes
Székesfehérvár
Tiszakécske
Törökszentmiklós

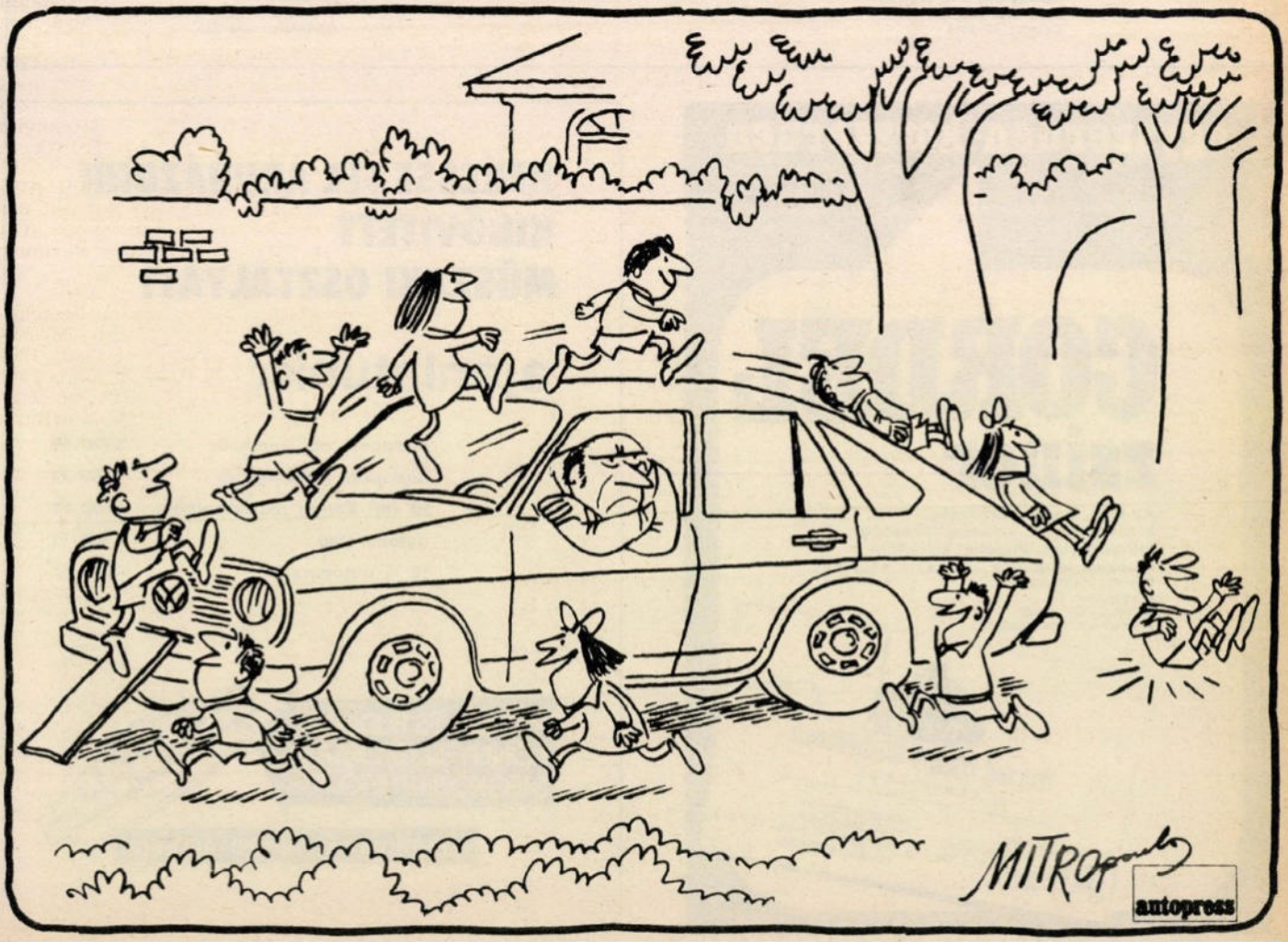
MÁJUS 10.
Szentlőrinc

MÁJUS 11.
Abony
Baja
Békéscsaba
Dabas
Debrecen
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg



Képes híradó

Lapunk egyik olvasója – aki csak F. P. szignóval küldte sorait és a fotót – az AM 1980/3. számára utalva fényképezte le a Fiat Topolino egyik 1951 után gyártott példányát a pesti Operaház oldalfala előtt. Mi ugyanis ez év elején csupán modellről idéztük fel a népszerű, 569 cm^3-es, 16,5 lóerős típust, amelynek itt most kombi kivitelét láthatjuk. És mindjárt egy karikatúrát csatlakoztatunk ehhez a képhez, amely napjaink divatos vonalvezetését szemlélteti, vagyis a modern kombi-kupé előnyét a gyerekek szemszögéből nézve tünteti fel a VW Passat rajzán.



AUTÓSOK, FIGYELEM!

Megjelent az új kézi elektromos festékszóró pisztoly,

A „MAGNASPRAY 40"



A formatervezett, szép kivitelű és könnyen kezelhető készülék különféle tartozékaival együtt alkalmas:

— **autó fényezésére, kisebb-nagyobb hibák javítására;**
— **motorok mosására, zsíros alkatrészek zsírtalanítására;**
— **festékek, zománcok szórására;**

Családi és hétvégi házaknál előforduló ezerféle munka elvégzésére:

— **faházak, fakerítések, garázskapuk pácolására, impregnálására, lakkozására, politúrok szórására;**
— **ajtók, ablakok újrafestésére;**
— **bútorok, falak festésének felújítására;**
— **kárpitozott bútorok, matracok fertőtlenítésére, tisztítására;**
— **növények permetezésére.**

A MAGNASPRAY 40 kézi elektromos festékszóró pisztoly kapható a Vas és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalatok, az AUTÓKER, az EZERMESTER- és UTTÖRÖBOLT szaküzleteiben az egész ország területén.

Gyártja a MECHANIKAI MŰVEK

Budapest, Pf. 64. 1502
Telefon: 669-400
Telex: 22-5842

VEVŐSZOLGÁLAT:

MECHANIKAI MŰVEK
Budapest IV.,
Komját Aladár u. 18. 1041

SZERVIZ:

RAMOVILL SZOLGÁLTATÓ SZÖVETKEZET
[illegible]gos Szervizhálózat
Központ:
Budapest IX., Ráday utca 26.
Telefon: 174-722

egyszerűen-korszerűen

CORDEL zsinór

Az ipar, a mezőgazdaság, a csomagolás, valamint lakossági felhasználás területén különféle kötözési feladatok ellátására alkalmas.

- hosszu élettartam
- vegyszerálló
- puha, lágy fogás
- nagy szakítószilárdság

TVK
Tiszai Vegyi Kombinát
LENINVAROS

Szaktanácsadás:
TVK Kereskedelmi Iroda
1052 Budapest, Pilvax köz 2-4.
tel.: 174-444

Beszerezhető:
TVK Mintabolt
Budapest, V. Pilvax köz 2-4.
Háztartási Boltok

KERESSE FEL ÁRUHÁZUNK KIBŐVÍTETT MŰSZAKI OSZTÁLYÁT!

ajánlatunk:

Budapest női kerékpár	1720 Ft
Budapest férfikerékpár	1780 Ft
50 cm^3 Komar motorkerékpár	5100 Ft
autóborotva	440 Ft
12 V autóporszivó	720 Ft

PESTRŐL ÉS BUDÁRÓL KÖNNYEN, GYORSAN MEGKÖZELÍTHETŐ A

KÁLVIN TÉRI ÁRUHÁZ

CENTRUM KÁLVIN TÉRI ÁRUHÁZ

Az OKGT és az ÁFOR tájékoztatóján hangzott el

A közelmúltban közös sajtótájékoztatót tartott az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt és az ÁFOR. Szerkesztőségünk kérdéseire Ternyák Benő, az ÁFOR vezérigazgatója válaszolt.



A fogyasztásról

— Hogyan alakult tavaly a kőolajtermékek fogyasztása?

— Meglepően hangzik, ha azt mondom: 1979-ben csaknem félmillió tonnával kevesebb kőolajtermék fogyott el a tervezetthez képest.

— Ezen belül a benzineladás?

— Az elhasznált 1 380 000 tonna különféle benzinből 76 százaléknyit a normálbenzin tett ki. Szuperbenzinből 10, extrából 18 százalékkal fogyott kevesebb, mint 1978-ban. Takarékossági szokásainkat is jól példázza a lakossági fogyasztás alakulása. A múlt évben **mintegy 15** százalékos lakossági fogyasztásnövekedéssel számoltunk, ezzel szemben csupán 2 százalékos volt. A csekély mértékű növekedésnek nemcsak a megnövekedett üzemanyagár volt az oka, inkább az, hogy sokan megfogadták a takarékosságra szóló felhívást.

— Minek tulajdonítható a normálbenzin forgalmának az emelkedése?

— Sajnos, sokan úgy próbálnak spórolni, hogy szuper helyett normált tankolnak. Pedig az eddigi vizsgálatok is bizonyítják, hogy az alacsonyabb oktánszámú üzemanyag egyrészt fogyasztásnövekedést, másrészt motorkárosodást okoz. A budapesti benzineladás adatai hű képet adnak arról, hogy a takarékosság, és sajnos az észszerűtlen takarékosság is milyen fokon állt a múlt évben. A fővárosban ugyanis mintegy 10 millió literrel kevesebb benzin fogyott tavaly, mint 1978-ban, de a 79-es összforgalomból a normálbenzin-eladás 68 (!) százaléknyit tett ki. Gondolom, ebből az adatból is kitűnik, hogy mily sokan használnak szuper helyett normált — sajnos eléggé meggondolatlanul.

A takarékosságról

— Hogyan járul hozzá az ÁFOR az energiatakarékossághoz?

— Műszaki tanácsadással, szervezett vevőszolgálati és propagandamunkával... Szakembereink segítik a közületi és magánfogyasztókat, hogy berendezéseikben még gazdaságosabban hasznosítsák a kőolajtermékeket, hogy elkerüljék a pazarló üzemelési módot. Igyekszünk a sajtó és egyéb szakmai kiadványok keretén belül felhívni a fogyasztók figyelmét azokra a területekre, ahol nyilvánvaló pazarlás folyik.

A fejlesztésről

— Mondana valamit az ÁFOR távlati terveiről, az elképzelésekről?

— Vállalatunk az idén és a következő években igyekszik a töltőállomások átbocsátóképességét növelni. Ezt az önkiszolgáló kutak számának növelésével kívánjuk elérni. Jelenleg 45 ilyen benzinkútnál tankolhatnak az autósok. A vevők mind jobban kedvelik ezeket az eladóhelyeket, amit az is bizonyít, hogy benzinforgalmunk 18 százalékát önkiszolgáló kutak bonyolítják le. Az idén további 20 kutat alakítunk át önkiszolgálóvá, a hagyományosoknál pedig forgalomszervezési, technikai újításokkal igyekszünk a kiszolgálást gyorsítani.

A fáradtolajról

— Sokáig stagnálás volt tapasztalható a fáradtolaj begyűjtésében. Mire számíthatunk vajon a jövőben?

— Tavaly a tervezettnél ezer tonnával több használt kenőolaj gyűlt össze a vállalat telephelyein, összesen több mint tizenhat ezer tonna. Az elhasznált olaj összegyűjtésével 3 millió dollár értékű importot takarítottunk meg. A fontos népgazdasági érdekhez hozzájárult az ÁFOR KISZ-fiataljainak mozgalma is, amit a KISZ KB akcióprogramja támogatott. Ez évben 40 fillér helyett 2,20 forintot adunk egy liter fáradtolajért. Reméljük, hogy a tervezett 18 ezer tonnán kívül jóval többet sikerül majd begyűjteni.

A környezetvédelemért

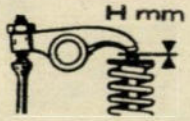
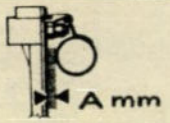
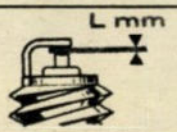
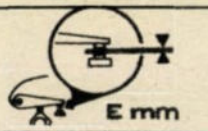
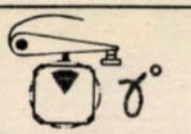
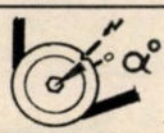
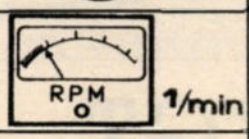
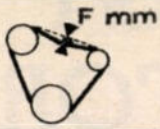
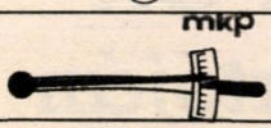
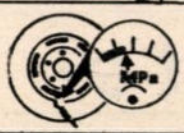
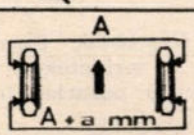
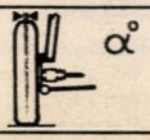
— Még egy kérdés: mit tesz, mit tehet az ÁFOR a környezetvédelemért?

— A nagyobb élővizeink melletti benzinkútjainkat igyekszünk gyors olajcserélő berendezésekkel felszerelni. Elsőnek a Balaton-parti töltőállomásokat szereljük fel olajszippantó készülékkel. Ám, hiábavaló lesz ilyesfajta igyekvésünk akkor, ha az autósok változatlanul az árkokba, vizek melletti helyeken, sőt, olykor egyenesen a Dunába eresztik le a fáradtolajat.

Reméljük, az ilyen szolgáltatást is nyújtó kutaknál a gyors olajcsere hatásos propagandának bizonyul, és az autós szívesen tér vissza hozzánk nemcsak benzinvásárlásért, hanem olajcserére is.

(I. k.)

FONTOS ÉS PONTOS ADATOK (4)

	 TRABANT 601	 WARTBURG 353, 353 W	 ZAPOROZSEC 968
SZELEPHÉZAG mm Szívószelep Kipufogószelep 	—	—	Hidegen Melegen 0,08 0,1 0,08 0,1
BENZINSZINT Úszó távolsága a fedéltől tömítéssel mm 	13,5±2,5 Rugós tűszelep 11—12	12,5±0,3	Osztósíktól 20±2 39
GYÚJTÓGYERTYA Elektródahézag mm BAKONY típus 	0,6 BN5	0,6 BN3	0,6—0,75 BN5
MEGSZAKÍTÓHÉZAG mm 	0,35—0,45	0,35—0,45	0,35—0,45
ZÁRÁSSZÖG ° 	700/perc és 4500/perc 132°±5° 127°±5°	900/perc 132°±5° 127°±5°	40°—45° 44%—50%
ALAPELŐGYÚJTÁS ° 	24°30'±1°15' 4±0,4	22°±30' 3,58±0,31	5°±15'
ALAPJÁRATI FORDULATSZÁM ford/min 	650+50	900	650±50
ÉKSZÍJ-FESZESSÉG mm (Behajlás) 	10—15	10—15	12—15
MEGHÚZÁSI NYOMATÉK Hengerfej Himbatengely mkp 	4,2	4,8±0,4	4—4,5
GUMIABRONCS LEVEGŐNYOMÁS MPa Elöl Hátul 	0,137 (1,4 bar) 0,137 (1,4 bar)	0,157 (1,6 bar) 0,147 (1,5 bar)	0,147 (1,5 bar) 0,166 (1,7 bar)
KERÉKÖSSZETARTÁS mm 	5—7 üresen	Diagonál —1...+2 Radiál —3...—2	2±1
KERÉKDŐLÉS ° 	2°30'±30'	2°+20' —50'	0°40'±20'

Bizonyára örömmel fogadják a Trabant, a Wartburg és a Zaporozsec kocsik tulajdonosai az itt felsorolt adatokat. A következő számban pedig a Zastava, a Volga és a Fiat 850-es beállítási értékeit közöljük



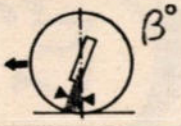
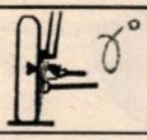
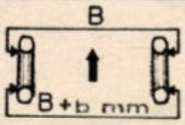
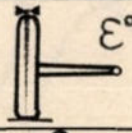
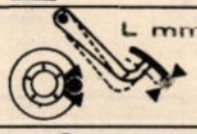
TRABANT 601



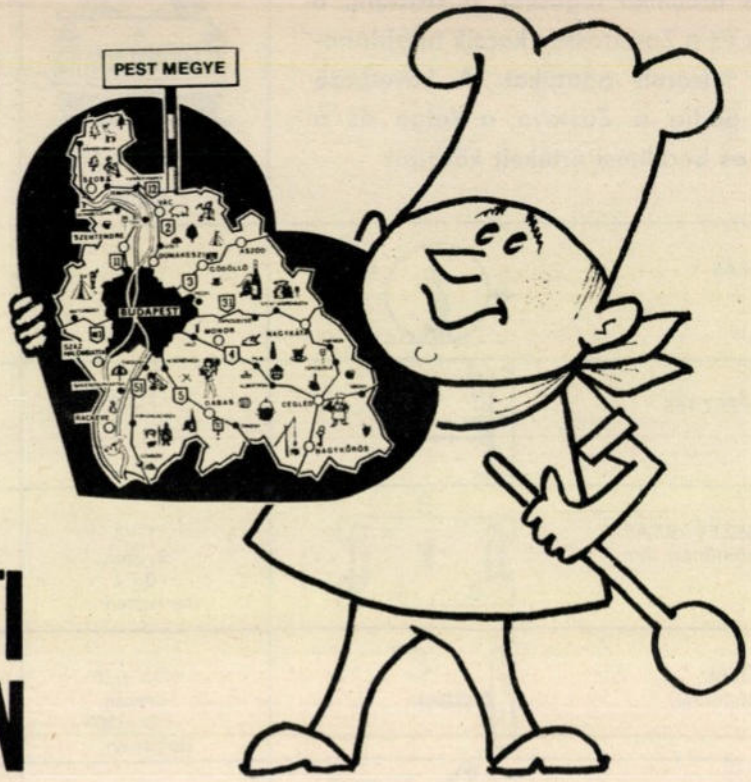
WARTBURG 353, 353 W



ZAPOROZSEC 968

UTÁNFUTÁS ° 	—	0°+60' —50'	—
CSAPTERPESZTÉS ° 	7°30'	9°+55' —20'	—
KERÉKÖSSZETARTÁS (Hátsó futóműnél) mm 	1±3 üresen 0±2 terhelten	—1,5±2	2±1
KERÉKDŐLÉS (Hátsó futóműnél) ° 	4°30'±30' üresen −2°±30' terhelten	—	—
FÉKPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	4—5	4—5	3—6
TENGELYKAPCSOLÓPEDÁL-HOLTJÁTÉK mm 	20—25	10—20	34—36
MOTOROLAJ	Arol 2T	Arol 2T	Multiszuperolaj M—SE 15W—50
SEBESSÉGVÁLTÓMŰ ÉS KIEGYENLÍTŐMŰ	Hykomol—K 80 W	Télen: Hykomol 1—K80W Nyáron: Hykomol 1—K85—90W	Hykomol—K 85W—90
KORMÁNYMŰ	LZS—1	Csuklók LZS—1	Hykomol—K 85W—90
GYÚJTÁSELOSZTÓ	Hykomol 1—K 80W	—	Motorolaj, ill. LZS—1
KARDÁNTENGELY	—	—	—
KERÉKCSAPÁGYAK	LZS—2	LZS—2	LZS—2
EGYÉB CSAPOK, CSUKLÓK és ÁLLÍTÓSZERKEZETEK	Hykomol—K 80W, illetve LZS—1	Hykomol—K 80W, illetve LZS—1	Motorolaj, illetve LZS—1
KÜLSŐ MEGHAJTÓ CSUKLÓ BELSŐ MEGHAJTÓ CSUKLÓ	LZS—1 LZS—2	—	—
GÖMBCSAPSZEG GÖMBCSUKLÓ	LZS—1	LZS—1	—
FÉLTENGELY-KARDÁNCSUKLÓK	LZS—1	LZS—1	LZS—1

SZÍVESEN LÁTJUK A SZÖVETKEZETI VENDÉGLŐBEN



autó– mechanika

autójavítóműhelyek és benzinkutak felszerelését, valamint autóalkatrészeket és -tartozékokat bemutató nemzetközi szakvásár

Frankfurt

1980. szeptember 18. és 23. között

A szakma nemzetközi találkozóhelye

A gépjárműipar egyik legnagyobb nemzetközi szakvására. Valamennyi részterületre kiterjedő és áttekinthetően tagolt kínálat: műhelyfelszerelések, szerszámok, irodaszervezés, szervizberendezések, autóalkatrészek és -tartozékok, információs anyagok és külön bemutatók.

Látogassa meg az Autómechanikai kiállítást.
A legújabb technikai eredményeket láthatja Frankfurtban, a Német Szövetségi Köztársaságban.
A helyszínen részletesebb információk is rendelkezésére állnak.

FOGYASSZON MÉHPEMPŐS MÉZET!

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

FIZIKAI ÉS SZELLEMI FELFRISSÜLÉST EREDMÉNYEZ, JÓ KÖZÉRZETET TEREMT

Fogyasztása tavasszal kiváltképpen ajánlatos.

Kapható az élelmiszerboltokban.

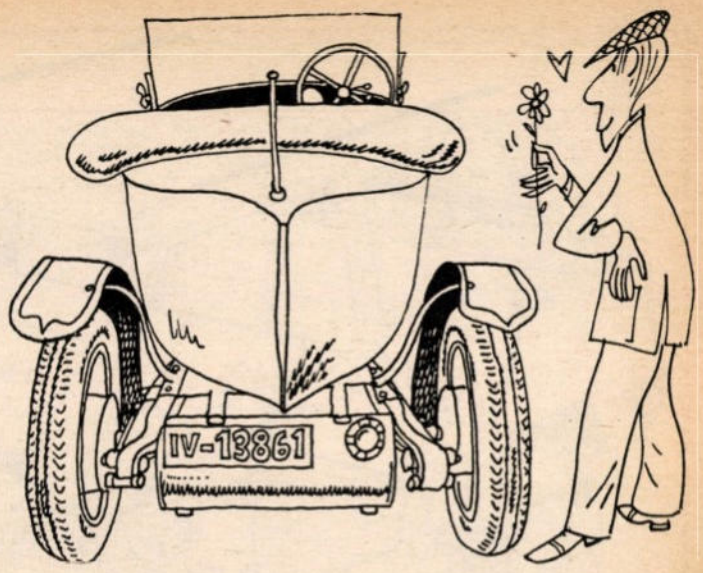
Forgalomba hozza a

HUNGARONEKTÁR

Budapest.

Dipl. Ing. KARL JÉRÔME:

Genf 50 esztendeje



A genfi autószalon Európában az egyetlen, amely megmaradt az évi ritmus mellett. Ennek fő oka talán éppen az, hogy Genf sohasem volt „vásár" jellegű.

Olyan országban rendezik, amelynek nincsen saját autóipara, tehát elmarad a belföldi autógyárak másutt erősen domináló szerepe. Ugyanakkor Svájc mindig is teljesen szabad, tőkeerős, egyben mentalitásánál fogva józan és mértéktartó piac volt, amely nagyobb súlyt fektet a minőségre, tartósságra, gazdaságosságra, mint a divatos, pazarló hobbira.

Genf ezáltal fél évszázada az autószakma igazi találkozója, az európai autós társadalom központi eseménye volt, talán azért is, mert a dátum szerint ugyan korábbi, brüsszeli kiállítás mellett változatlanul évadnyitó szerepet tölt be.

Az idei 50. jubileumi szalontól sem várhatta ugyan senki, hogy szenzációkkal, alapvető újdonságokkal fog szolgálni, hiszen az autógyárak 1980. évi modelljeiket már tavaly ősszel bemutatták, illetve jelezték.

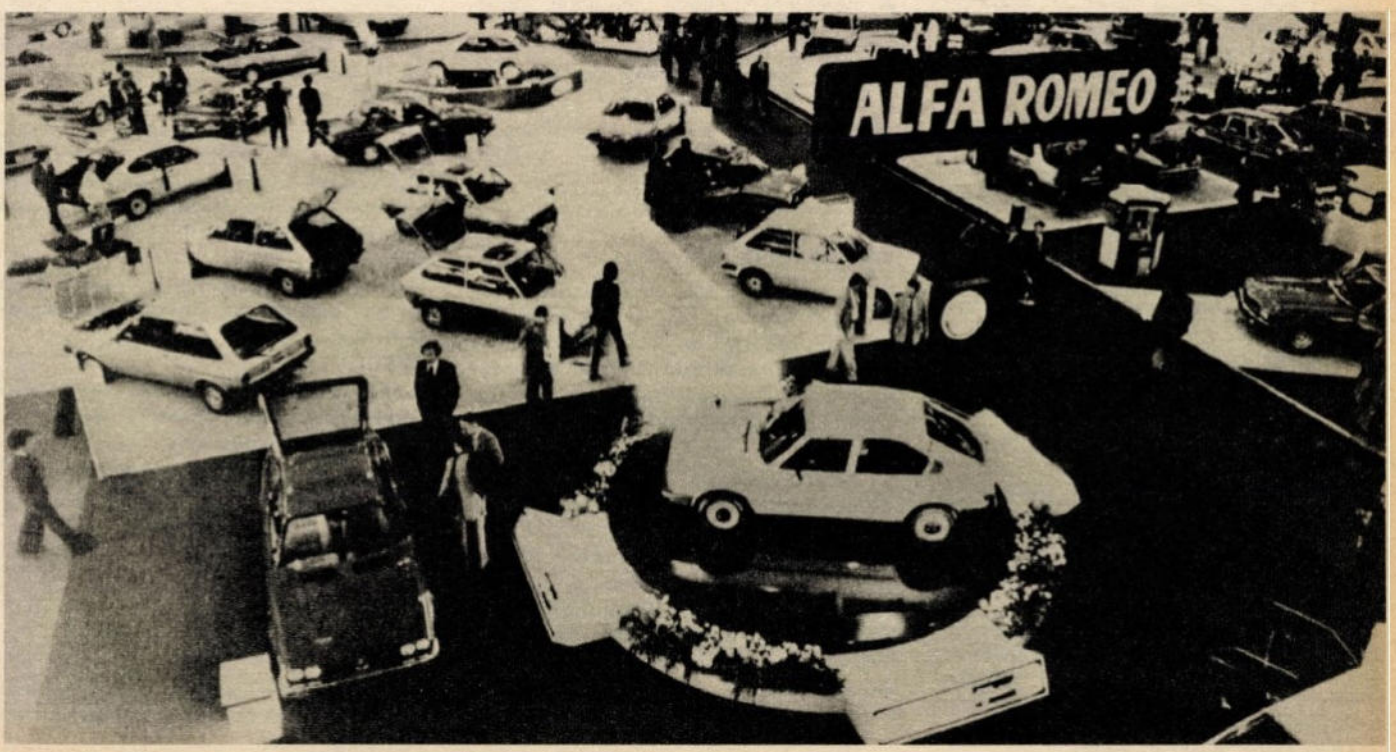
A jubileumi szalon szerepe ismét az volt, hogy áttekintést adjon, összefoglaló képet nyújtson, most azonban nem csupán egy, hanem 50 év távlatában. Az elmúlt ötven esztendő mérlege autós szemmel rendkívül pozitív. Bebizonyosodott, hogy a nemzetközi autóipar – eddig legalábbis – minden problémát meg tudott oldani, úrrá tudott lenni váratlan, előre alig látható nehézségeken is.

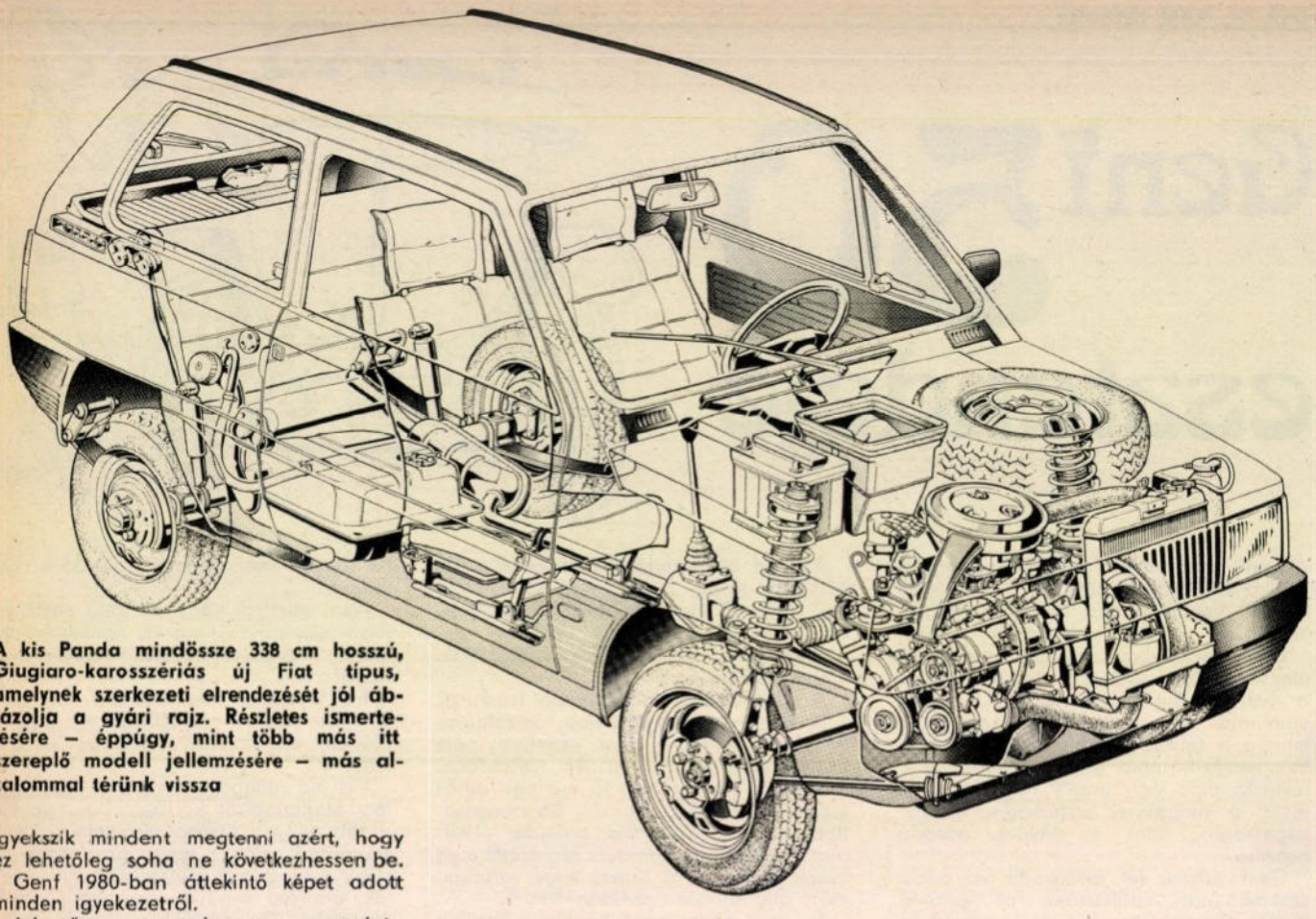
Én úgy vélem, hogy ennek a ténynek legdöntőbb magyarázata nem csupán a technika fejlettsége, hanem az is, hogy az emberek milliói szinte rajongó szeretettel foglalkoznak az autóval, és kísérik figyelemmel jövendő sorsának alakulását.

Nem véletlen, hogy az autó egyik legfőbb jellemzője – ma is, amikor hivatalosan kilowattról kellene beszélni – a lóerő!

Évszázadokig, évezredeken át a ló volt az emberek mobilitásának jelképe. Néhány évtizede ezt a szerepet az autó vette át.

Ha ma rádöbbenünk arra, hogy a világ olajtartalékai korlátozottak, az legalább annyira riasztó perspektíva, mintha őseink rájöttek volna arra, hogy néhány évtized múlva kiszáradnak a legelők, elsorvad majd a növényzet, a lovak tápláléka. Az energiaproblémák felvetésekor talán nem is az a gondolat bánt bennünket, hogy esetleg majd fázunk, hanem az, hogy nem autózhatunk kedvünk szerint. Szerencsére az autóipar





A kis Panda mindössze 338 cm hosszú, Giugiaro-karosszériás új Fiat típus, amelynek szerkezeti elrendezését jól ábrázolja a gyári rajz. Részletes ismertetésére – éppúgy, mint több más itt szereplő modell jellemzésére – más alkalommal térünk vissza

igyekszik mindent megtenni azért, hogy ez lehetőleg soha ne következhessen be.

Genf 1980-ban áttekintő képet adott minden igyekezetről.

Jelentős szerepet kapott a nosztalgia is. Minden eddiginél nagyobb oldtimer-kiállítás illusztrálta az automobil és a genfi szalon párhuzamos fejlődését 50 éven keresztül.

Plakátgyűjtemény dokumentálta az egyes genfi szalonok optikai „mottóit".

A legjelentősebb autógyárak azonban nem csupán a múltat idézték, a jelent prezentálták, hanem rámutattak a jövőbeni fejlődés irányaira.

Hadd ragadjunk ki néhány különösen érdekes példát:

Az **Audi-Quattro** tulajdonképpen csúnya autó, de számos műszaki csemegét tartalmaz:

Összkerékhajtás 3 mini differenciállal.
Turbófeltöltős motor.
Ütközési energiát emésztő karosszéria
Mindez egyesítve egy sportszerű kupéban.

Fiat-Panda

Rendkívül tetszetős kiskocsi, amely meglepően sok helyet nyújt és takarékossága mellett mégis igazi autó és nem zsugorított törpe.

Mercedes-Benz

380 SL és SLC
500 SL és SLC

az új, abszolút tökéletesnek mondható „S" sorozat Coupé- és Roadster-modelljei.

Ezek a nemes és értékes kocsik szinte provokálóan igyekeznek bizonyítani, hogy az autózás a jövőben is élvezet, öröm és nem csupán szükségesség lesz.

Hasonló filozófia terméke az új
Lotus Esprit Turbo és Essex,
Lancia Beta Montecarlo,
Renault „Fuego",
Reliant Scimitar GTC,
Ferrari Mondial 8.

A „terepjáró hullám" legújabb képviselői ugyanakkor a
Daihatsu Taft-Michelotti,
Range Rover Luxury-Monteverdi,
Sbarro Wind Hawk.

NSZK

VOLKSWAGEN

A már Frankfurtban bemutatkozott VW JETTA itt is nagy sikerrel szerepelt. Ötfokozatú sebességváltóval szerelik fel a benzinbefecskendezésű Golf- és Scirocco-modelleket. Egyébként változatlan a világszerte rendkívül kedvelt program.

AUDI

Az összkerékhajtású Quattro Coupé világpremierje. Rendkívül érdekes konstrukciójú hobbiautó, amelynek különleges tulajdonságai a havas, hegyes Svájcban bizonyára jobban érvényesülnek majd, mint „szülőhazájában" az NSZK-ban. A Frankfurtban bemutatott 1980-as program egyébként változatlan.

MERCEDES-BENZ

A felújított SL és SLC sorozat világpremierje.

BMW

Csupán kisebb változtatásokkal szerepelt a 6-os és 7-es család.

PORSCHE

928 S csúcsmodell 300 lóerős motorral. Csupán kisebb módosítások a 924, 911 és Turbo típusoknál.

BITTER

Opel-Monza Luxus-Coupé

B+B

Volkswagen Golf új vonalú és rendszerű elektronikus műszerfallal, a B+B néven jelentkező új kis cég ajánlati terve.

OPEL

Nem változott a Kadett-, Ascona-, Rekord-, Commodore-, Senator- és Monza-sorozat.

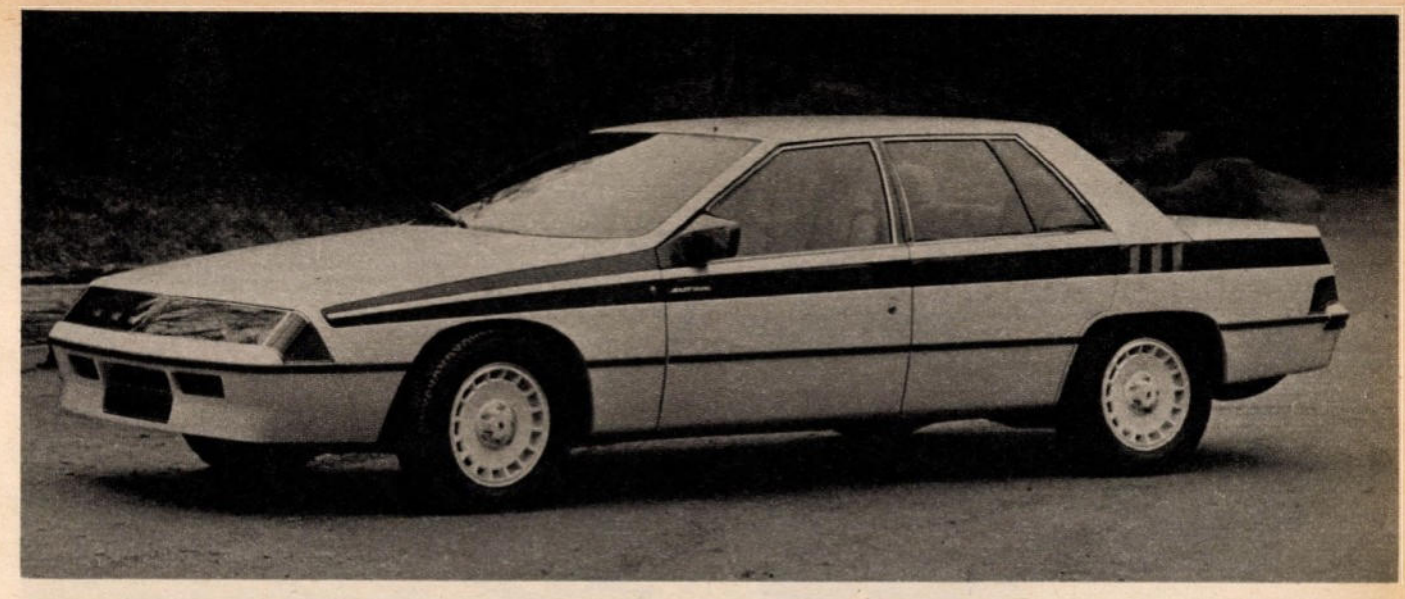
FORD

Kisebb módosítások a Fiesta-, Escort-, Capri- és Granada-modelleknél. Alaposabban átdolgozták a Taunus-sorozatot, valamint a holnap ígéreteinek tekinthető kísérleti példányokat.

FRANCIAORSZÁG

PEUGEOT

A 305 Break (kombi) világpremierje, egyébként csak kisebb javítások a bevált programnál.





Két Ford és az új Triumph TR 7 Cabriolet. A felső képen látható Granada Altair a formatervező olasz Ghia szavai szerint szuper-aerodinamikus autó, amely azonban közel áll a sériagyártás lehetőségeihez. A másik Ford, a „Probe II" az amerikai laboratórium ugyancsak érdekes, fronthajtású mintakocsija, de évtizedünk közepére ebből is lehet sorozat. A négyhengeres, 1997 cm^3-es, 77,96 kW (106 LE) teljesítményű nyitott Triumph pedig máris forgalomba került

CITROËN

GSA ötfokozatú váltóval, Reflex és Athena típusok mint a 2000 CX utódai.

TALBOT (azelőtt Chrysler-Simca)

A már ismert kocsik, a közelmúltban a névváltozással egybeeső módosításokkal.

RENAULT

A Fuego Coupé világpremierje, egyébként változatlan a nagy sikerű program.

OLASZORSZÁG

FIAT

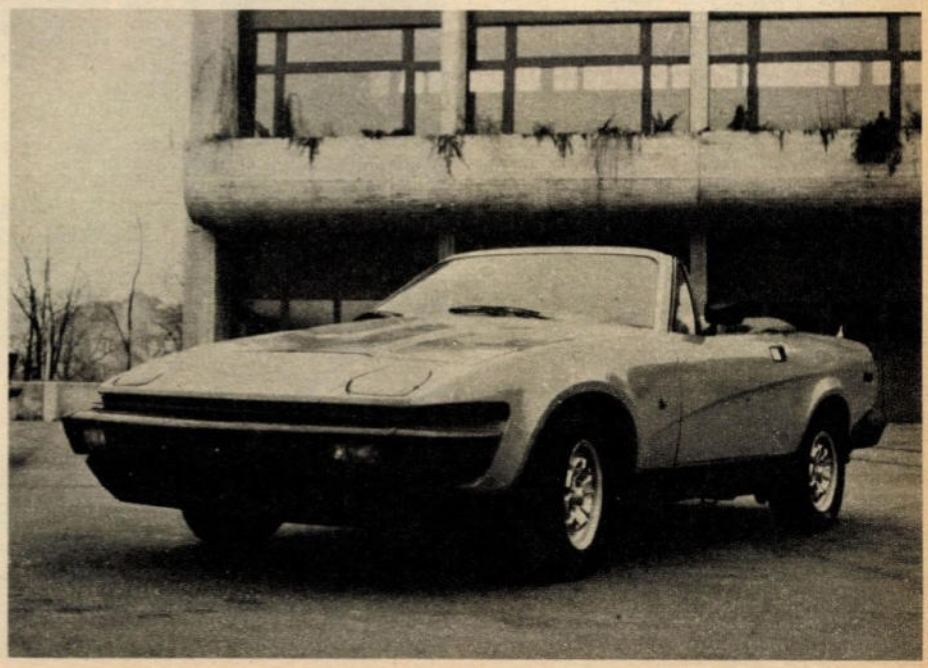
A Panda, a Ritmo-Diesel és az ötajtós 127-es világpremierje.

LANCIA

Felújították a Montecarlo Coupét. A Delta svájci bemutatkozása.

FERRARI

A Mondial 8-as típus világpremierje.





ALFA-ROMEO
Kisebb módosítások a programban.

INNOCENTI
Változatlan formában sikeres típusa az olaszosított Mini.

MASERATI
Semmi változás.

DE TOMASO
Az ismert modellek.

LAMBORGHINI
Csupán kisebb változtatások.

BERTONE, CORIASCO, GHIA, PININFARINA, ZAGATO és társaik Frankfurt óta nem hoztak ki újdonságot.

ANGLIA

FORD
„Európa" címszó alatt szinte azonos a német és angol Ford-program.

VAUXHALL
Újdonság nem szerepelt.

BRITISH LEYLAND
Mini, Morris, Austin, Jaguar-Daimler lényegében változatlan, a Triumph TR7 most mint Cabriolet mutatkozott be, és újnak nevezhető a Rover 3500 S Luxus és a Range Rover néhány speciális kivitele.

ROLLS ROYCE
Csupán csekély módosítások a klasszikus jellegű Corniche-modellnél.

RELIANT
Scimitar GTC világpremier.

Genfben mutatták be a Saab 900 Turbo típust is az eddigi ívelt vonalút felváltó, lépcsős hátú karosszériával, de a svédek igazi újdonsága a jövő autótechnikai ígéreteit hirdető „Concept Car" volt, vagyis egy Volvo kísérleti kocsi (PETER KIŠŠIK felvételei)







Ugyancsak először láthatta a genfi közönség a japánok Subaru típusát, amely négyhengeres, 63 kW (86 LE) teljesítményű boxermotorral és fronthajtással hirdette magát. És fronthajtással jelentkezett az amerikai GM Oldsmobile Omega 1980-as változata is!

ASTON MARTIN
Változtatások nélkül.

TVR
Genfben először szerepelt a rendkívül jól mutató kis Tasmin sportkocsi V6 motorjával, de ez már a brüsszeli anyagban is szerepelt.

LOTUS
Új modell az Esprit-Essex turbófeltöltős motorral.

JAPÁN

NISSAN
Az új Bluebird európai premierje, valamint a 280 C Coupé bemutatkozása.

MAZDA
A sikeres modellsorozat változások nélkül.

HONDA
Frankfurt óta semmi változás.

MITSUBISHI
A tavaly ősszel bemutatott Lancer, Colt-Automat Svájcban is már ismert és kedvelt.

SUBARU
Új karosszériát kapott a négykerék-meghajtású Limousine.

DAIHATSU
A Taft 1600 terepjáró világpremierje Michelotti-karosszériával.

TOYOTA
Tavaly ősz óta nem változott a sokrétű program.

USA

CHEVROLET
Citation, Camaro, Malibu, Caprice, Montecarlo, kisebb, takarékosabb motorokkal.

BUICK
Skylark mellsőkerékhajtással, kisebb változások a többi modellnél.

OLDSMOBILE
Új, az Omega fronthajtású típus.

CADILLAC
Seville fronthajtású kivitelben.

PONTIAC
Phoenix mellsőkerékhajtással, Firebird Formula Trans Am turbófeltöltős motorral.

FORD
Új Thunderbird és kisebb motorok.

MERCURY
Zephir és Marquis kisebb motorral.

LINCOLN
Kisebb motorok, egyébként kevés változás.

CHRYSLER
Le Baron és New Yorker kisebb módosításokkal.

DODGE
A mellsőkerékhajtású Omni-modell 024 típusszámmal, De Tomaso finomításokkal a svájci piac számára.

PLYMOUTH
Csak kisebb módosítások.

AMC
Jeep-modellek most kisebb motorokkal.

INTERNATIONAL
Terepjárók és Scout „SS" Roadster.

SVÉDORSZÁG

VOLVO
Ismert program. Érdekes tanulmány a „Concept Car", vagyis egy dobozautó sok elektronikával és más újdonsággal.

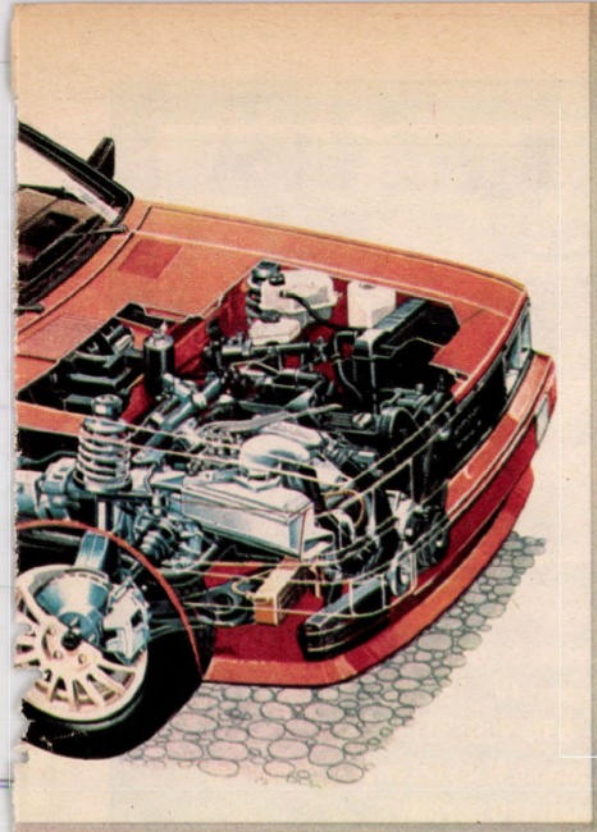
SAAB
Kisebb formai módosítások, így például úgynevezett lépcsős hátvonal a 900-as karosszériánál.

SZOVJETUNIÓ

LADA-NIVA
A svájci piacon is sikeres modellek, kisebb módosításokkal.

Az öthengeres, turbótöltős, 200 lóerős Audi Quattro, az összkerékhajtású sportkupé és a Renault Fuego ugyancsak szerepel még lapunkban az év folyamán, hiszen mindkettő érdekes, részletesebb ismertetésre méltó konstrukció





Genf 50 esztendeje

KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

Akár van gépkocsijuk, akár nincs, nyilván Önöknek is megoldandó feladat, hogy 8. osztályos gyermekük továbbtanulása, pályaválasztása sikerüljön.

Ehhez mi is szeretnénk egy tanáccsal hozzájárulni: a CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR jó lehetőséget kínál a szakmatanuláshoz. Fiúk jelentkezését gyógyszergyártó (vegyész), lakatos, hegesztő, villanyszerelő, esztergályos, csőszerelő szakmunkástanulónak várjuk.

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban, gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban sportfelszerelésről is gondoskodunk.



Címünk: CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR
Oktatási osztály
Budapest IV., Tó utca 1–5.
Tel.: 690-900/531,
és Chinoin Nagytétényi Gyáregység
Személyzeti osztály
Budapest (Nagytétény) Bányalég u. 2.
Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.

Gépkocsik karbantartása

Gépkocsik rendszeres karbantartásához három aerosolos kiszerelésű anyagot ajánl a BUDALAKK Festék- és Műgyantagyár.

NICRO 80 szerelőzsír

A NICRO 80 szerelőzsír könnyű össze- és szétszerelhetőséget biztosít azáltal, hogy a súrlódó felületek között lecsökkenti a súrlódási együtthatót. Meggátolja a korrózió és véd a berágódás ellen. Széles hőfokhatárok (—180 C-fok és 1200 C-fok) között alkalmazható. Vízállósága kitűnő. E kedvező tulajdonságok miatt általában csavarok, csavaranyák, csapszegek, csapok, hengerfejtömítések, gyujtógyertyák, hűtőcsavarok, kötőelemek, akkumulátorpólusok stb. zsírzására, korrózió elleni védelmére használható. Hatásosan véd az olajkoksz lerakódása ellen, így dugattyúfenék és gyűrű, előkamra, be- és kiömlőcsatorna és szelepek kenésére is alkalmazható. Javításkor léghengerek, rugóleszorító és kerékcsavarok, motoralkatrészek, kipufogócsavarok stb. kenésére is használható.

A NICRO 80 használata nemcsak jelentős élőmunkamegtakarítást tesz lehetővé, hanem gazdaságos üzemelést is biztosít. Az alkatrészek élettartama megnő, azok szükség szerint ismét felhasználhatók. Igen nagy előnye, hogy a szerelési munkák balesetveszélyét jelentős mértékben csökkenti.

AKRILÁN színtelen lakk

Az AKRILÁN színtelen lakk nikkelezett, krómozott felületek, színes- és könnyűfémek korrózió elleni védelmére alkalmas. Használatával a krómozott felületek karcolódás ellen is védhetők. Tartósan fényálló bevonatot képez. Két-három egyenletes, vékony rétegben kell felhordani, kb. kétórai száradási idő betartásával.

Az aerosolos kiszerelésben is forgalomba kerülő AKRILÁN lakk biztosítja a könnyű, praktikus felhasználást.

MOTORTISZTÍTÓ spray

Gépkocsik motorblokkjának, sebességváltó-házának, alvázrészeinek és egyéb gépzsíros, olajos, poros alkatrészeinek tisztítására szolgál. A tisztítandó felületre permetezett MOTORTISZTÍTÓ hatóanyaga fellazítja, feloldja a zsíros, olajos pépet, valamint az utakról felverődő kátrány- és aszfaltszennyeződést.

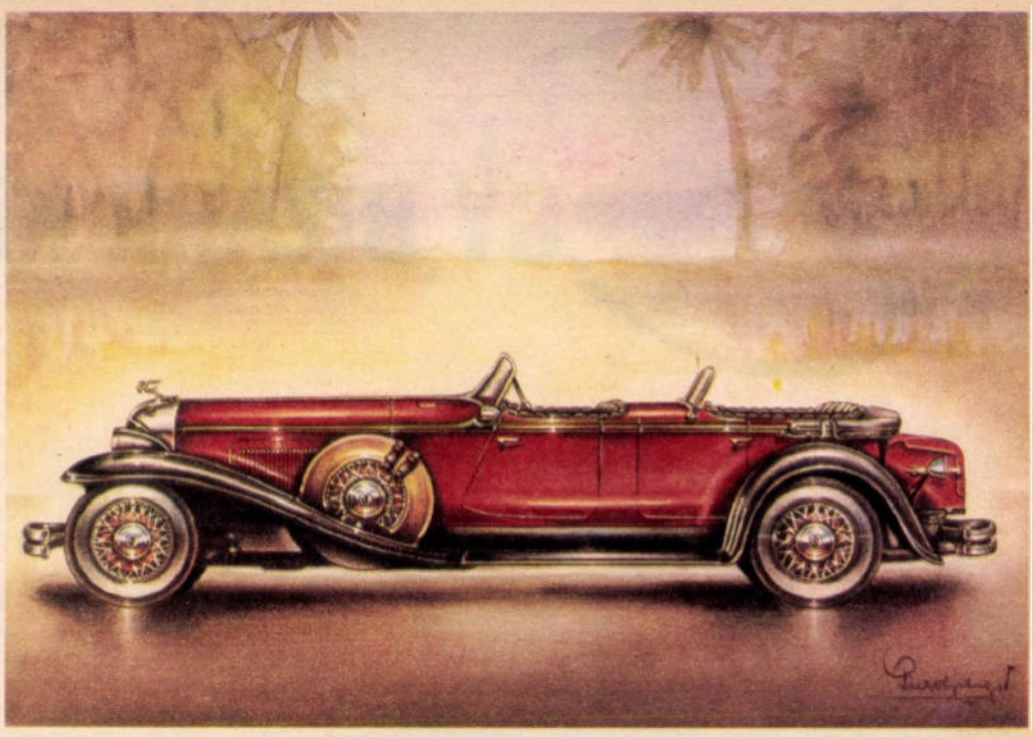
Igen vastag, régi lerakódások esetén ecsettel vagy kefével lehet megdörzsölni a felületet a tisztító hatás elősegítésére. Rendszeres használatával a felületek tisztán tartása könnyűvé válik.

Fenti anyagaink használatára vonatkozó további részletes felvilágosítást nyújt a

BUDALAKK Festék- és Műgyantagyár
műszaki vevőszolgálata
1055 Budapest, Balassi Bálint u. 7.
Telefon: 110-657, 314-579
Telex: 22-5667

BUDALAKK

RÉGI AUTÓ



– amelynek márkatestvérét, azonos évben forgalomba hozott Plymouth gyártmányú, szerényebb kivitelű kisöccsét legutóbb láthattuk ebben a sorozatban. Az a kocsi 3180 cm^3-es négyhengeres, 56 lóerős motorral készült, míg a mostani rajzon látható 1931-es évjáratú, elegáns formájú

CHRYSLER

soros elrendezésű, 6324 cm^3-es, 125 lóerős motorral került ki az amerikai gyárból. A maga idejében tipikus, nyitott, négyszemélyes túrakocsi a 140 km/h sebesség élményét is tudta nyújtani utasainak.



MODELL

Angol Forma–1 kocsiról készült, Angliában gyártott, 1:43 léptékű Auto Replicas márkájú modell fényképét látjuk. A mintá amiről a másolatot készítették, az 1961-es versenyszezon egyik különlegessége volt. Akkor ugyanis már szinte valamennyi nevesebb vetélytársa a vezető mögött elhelyezett motorral, úgynevezett középmotorral futott ki a pályákra, míg az ilyen Ferguson kocsi a klasszikus építési elv szerinti orrmotoros konstrukció volt. A 26-os rajtszámú géppel különben a híres Stirling Moss próbálkozott, de különböző műszaki hibák miatt nem járt szerencsével

BÉLYEG ÉS KERÉK

Már bélyegarchívum anyagát képezi a rovatunkban bemutatott kínai postabélyeg (Yvert 601. sz. alatt), mivel még az 1949-ben megalakult Kínai Népköztársaság előtti Kína bélyegkiadásában, 1947-ben jelent meg. A bélyegkép akkor használt kínai postaautóbuszt ábrázol.

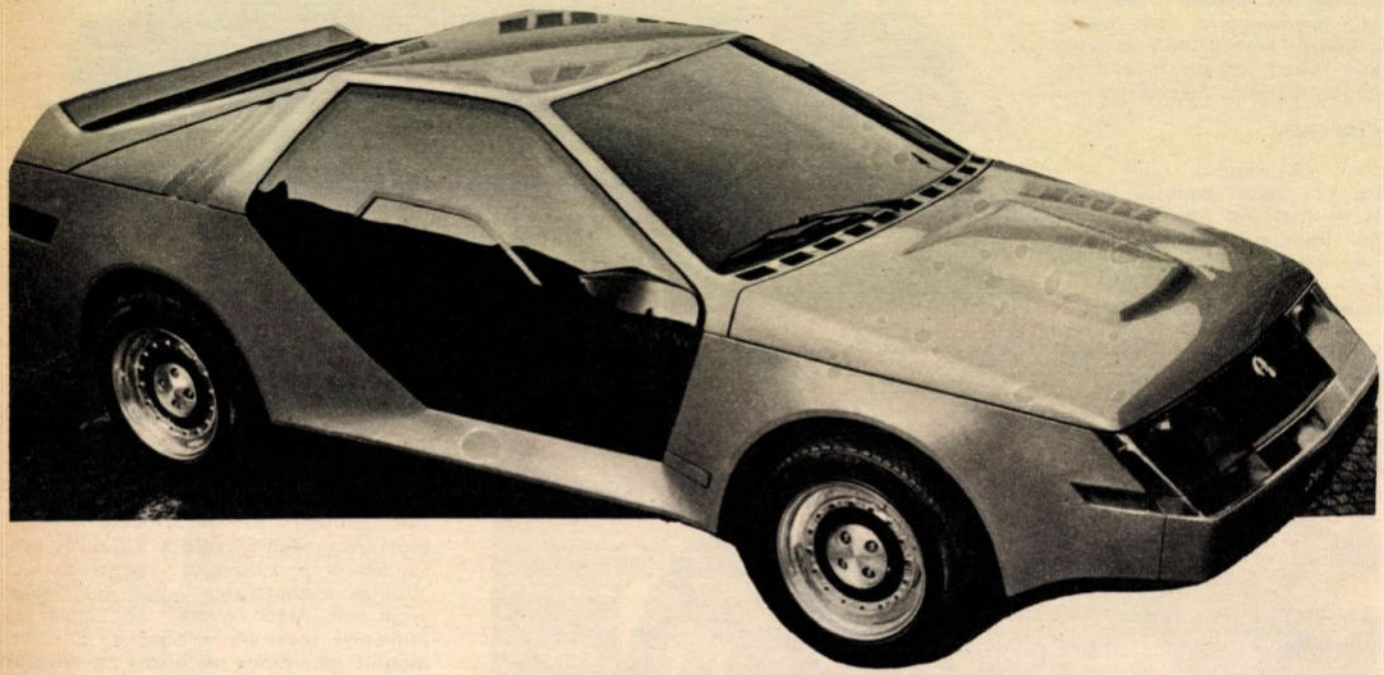
Japánban 1975–80 között óriási méreteket öltött az út- és hídépítés. A meglevő, az építés alatt levő és a tervezett nemzeti gyorsforgalmi utak összhosszúsága eléri a 7513 km-t. (Japán Közúti Egyesület 1975. évi közlése.) A gyorsforgalmi utak – hidak közbeépítésével – mindhárom nagy szigetet összekötik. A bemutatott 20 yen címletű bélyeg rajzán a Honsu és a Kyusu szigetek közötti Kanmon hidat láthatjuk, amely a 9 km hosszú „Kanmon" gyorsforgalmi út részét képezi. Az 1973. november 14-én megnyitott híd nyílásszélessége 712 méter.

A török útépítés eredményét szemléltető bélyeget és svájci közlekedésbiztonsági postabélyeget mutatunk még be. Az utóbbi „Gyermek a közúti forgalomban" megnevezéssel jelent meg.

Dr. Jasinszky István



EGY BIZARR KÍSÉRLET



Áramlástani iskolapéldának, ugyanakkor remekbe szabott műalkotásnak is méltán tekinthető ez az igazán különleges autómodell. A Ford Mustang alapvető szerkezeti elemeinek finomításával továbbfejlesztett RSX (Rallye Sport Experimental) a Ford torinói nemzetközi formatervező laboratóriumának újszülöttje. A Ghia Stúdió stílusjegyeit reprezentáló kétüléses kísérleti sportkocsi mindenesetre rövidebb, alacsonyabb, keskenyebb és könnyebb, mint a sériagyártású – jóllehet azért így is sportos és dinamikus megjelenésű – Mustang.

– Lehet, hogy első rátekintésre valóban szokatlan és megdöbbentő. Nem szabad megfeledkeznünk azonban arról, hogy tervezésekor nem öncélúan esztétikai szempontokat, hanem az üzemanyag tökéletes hasznosítását, s nem utolsósorban a két utas kényelmét és biztonságát tartottuk szem előtt – mondotta róla első hivatalos bemutatásakor Filippo Sapino (a képen a kocsi előtt), a Ghia Formatervező Stúdió vezető igazgatója.



A Mustang RSX változatának 2,3 literes, négyhengeres motorja, teljesen szinkronizált váltója, gyakorlatilag erőkifejtés nélkül működtethető fékberendezése és kormányműve, továbbá légkondicionált utastere van.

A minden díszítő sallangtól mentes, sima és teljes mértékben áramvonalas karosszéria legapróbb részletének a kidolgozását is a tervezőasztalon és a szélcsatornában folytatott gondos kísérletező munka előzte meg. Így nyerte el jelenlegi formáját, s így itt már minden hajlat, domborulat és mélyedés a légellenállás, a stabilitás és az üzemanyagfogyasztás szempontjait, azok legjobb hatásfokát szolgálja.

Így többek között a hátsó részét – a karosszériával és az ablakkal teljes egységben – lezáró „kacsafarok" spoiler nemcsak stabilizáló szárny, hanem egyúttal része, és nélkülözhetetlen alkotóeleme is egyben az utastér kedvező klímáját szolgáltató légkondicionáló berendezésnek. Az ajtók, illetve az ajtó-





ablakok körüli párkányszerű hajlatok és kiszögellések sem a formajátéknak alárendelt öncélú díszek. Ezek a karosszériaelemek is éppen azért alakultak így és ilyennek, mert ezáltal számottevően csökken a nyugtalan levegőmozgás (turbolencia) a száguldó autó körül.

A kocsi elején kiképzett kéttorkú beömlőrésen jut a levegő a motor hűtőjéhez és az ütközési energiát elnyelő robusztus első lökhárító légkamráihoz. A légáramlásnak utat adó (a venturi hatást érvényesítő!) csatornákon az autó haladási sebességének függvényében – de attól lényegében függetlenítve – mindig annyi levegő jut a hűtőhöz, amennyi a motor gazdaságos működéséhez, illetve a legkedvezőbb üzemi hőfokának fenntartásához szükséges.

A kocsi esztétikus és felettébb sportos megjelenését kétségtelenül kiemelik az olyan járulékos külső „kellékek" is, mint például a feketére árnyalt plexi üvegablak, az oldalütés elleni védelmet is szolgáló acélelemekkel teljesen egybeépített ajtók, energiaelnyelő lökhárítók, plexivel burkolt halogén fényszórók, a hátsó részt szinte átkaroló jelzőfényegyüttes, belülről állítható, áramvonalas visszapillantó tükrök és egészében véve a sajátosan aerodinamikus kocsiszekrény. És legalább ilyen extra a finom bőrökkel, textíliákkal burkolt, védett és kárpitozott szerelvényfal, s a roppant sok poggyász elhelyezésére lehetőséget kínáló (csak kétszemélyes a kocsi) utastér. A mélyen fekvő kagylóülésekből jó rálátás nyílik a környezetre és megfelelő biztonsággal uralni lehet az autót. Minthogy az utastér mindig legkedvezőbb hőmérsékletéről és szellőzéséről klímaberendezés gondoskodik, az oldalablakok lehúzhatatlanul egybe vannak építve az ajtókkal. Csupán a „törésvonal" mentén – és mintegy az oldalablak közepén – képeztek ki belülről nyitható-reteszelhető fiókablakokat. Így a vezető és utasa – akár biztonsági megfontolásból – anélkül is tud érintkezni a külvilággal (például úthasználati vagy parkolási díjak fizetésekor), hogy az ajtót egyáltalán kinyitná. Érdekes az is, hogy a hatalmas szélvédő tisztán tartásáról mindössze egyetlen, de roppant gondosan (ugyancsak aerodinamikai szempontok mérlegelésével) tervezett és megépített törlőszerkezet gondoskodik.

ALMÁSSY TIBOR

HUNGARO SZERVIZ

KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

– elektronikus fogyasztásmérés

– elektronikus motortesztelés és beállítás

– CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003



A MŰSZAKI KÖNYVKIADÓ és az ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT a tisztelt olvasók figyelmébe ajánlja az alábbi szakkönyveket. A Műszaki Könyvkiadó e műveket – az olvasói igények szerint – folyamatosan megjelenteti.

Bárczy Barnabás: Differenciálszámítás. Példatár. 1980. Fűzve: 27,– Ft
Bárczy Barnabás: Integrálszámítás. Példatár. 1979. Fűzve: 26,– Ft
Bodonyi Ferenc: Kémiai összefoglaló 1979. Fűzve: 20,– Ft
I. N. Bronstein–K. A. Szemengyajev: Matematikai zsebkönyv 1974. Kötve: 69,– Ft
Kovács Ervin: Az esztergályos 1978. Kötve: 31,– Ft
Kovács László: Műszakiak zsebkönyve 1978. Kötve: 74,– Ft
Milley Vilmos–Völgyes István: Központi fűtés I–II. 1978. Kötve: 62,– Ft
Obádovics J. Gyula: Matematika 1979. Kötve: 62,– Ft
Rábel György: Gépipari technológusok zsebkönyve 1979. Kötve: 91,– Ft
Dr. Szabó Zoltán–Nyilasi János: A szervetlen kémia alapjai 1979. Kötve: 55,– Ft
Dr. Szalay Béla: Fizika 1979. Kötve: 90,– Ft
Dr. Ternai Zoltán: Autós műszaki tankönyv 1978. Kötve: 75,– Ft
Dr. Zsombory László: KRESZ-tankönyv 1976. Fűzve: 30,– Ft

A könyvek megvásárolhatók, illetve megrendelhetők: a Műszaki Könyváruházban (Bp. 1061 VI., Liszt Ferenc tér 9.), a Technika Könyvesboltban (Bp. 1114 XI., Bartók Béla út 15.), valamint a Műszaki Könyvkiadónál (Bp. 1051 V., Bajcsy-Zs. út 22.).

Levelekre — néhány sorban

Az utóbbi néhány hónapban megnőtt a jogi tanácsot kérő levelek száma. Ez elősegíti, hogy időben észleljük az autósok—motorosok több milliós táborát érintő jogi problémák jelentkezését, és tájékoztassuk olvasóink százezreit is.

Olvasóink leveleiből ahhoz is segítséget kaptunk, hol kellene — a motorizáció fejlődése folytán is változó körülményekre tekintettel — egyes jogszabályokat megváltoztatni, az eddiginél célszerűbben alkalmazni, esetleg újat alkotni. A levelekből leszűrt tapasztalatokat természetesen továbbítjuk a jogalkotó, jogalkalmazó szervekhez, ily módon is segítve a gépjárművel közlekedők és azokat üzemben tartók érdekeinek gyakorlati megvalósulását.

A levelekre adandó válaszok néhánya lapunk egy teljes oldalát betöltő tájékoztatást tenne szükségessé. Akad azonban a levelekben igen sok olyan — közérdeklődésre számot tartó — kérdésfelvetés, amelyekre elegendő néhány soros válasz, ám mégis indokolt ezeknek széles körű ismertetése.

1.

H. G. a kelenföldi lakótelep egyik játszótere szomszédságában levő ház bejárata előtt állt meg. Annak elősegítéséért, hogy a ház előtti parkolóhelyről távozó és az oda érkező kocsik közlekedni tudjanak, autója jobb oldali kerekeivel a kicsit magasított útszegélyre és az amellett levő havas, jeges területre hajtott fel. Mint írja, ezt a területet ismeri és tudja, hogy az egy füvesített részhez tartozik. Igaz, nyáron is csak néhány szál fű nő rajta, mert a kocsik rendszeresen odaállnak és a kutyatulajdonosok is előszeretettel sétáltatják arra kutyáikat.

Amikor dolga végeztével, jó óra múltán autójához visszatért, egy ott sétáló férfi megszólította és figyelmeztette arra, hogy máskor ne álljon fel a füves területre, mert az szabálysértés. Kérdése: miért lenne ez szabálysértés, hiszen semmiféle tábla nem tiltja ott a várakozást, különben is ügyelt arra, hogy ne zavarja a többi gépjármű vagy a gyalogosok forgalmát.

Ezért ismertetjük az egyes szabálysértésekről szóló 19/1979. (V. 11.) MT számú rendeletet, valamint a más jogszabályokkal módosított 17/1968. (IV. 14.) Korm. számú rendelet 40. §-ában foglalt, a parkrongálásról szóló rendelkezést.

E szerint aki a közhasználatra szolgáló parkban, ligetben, sétányon, játszótéren, vagy egyéb fásított, illetőleg parkosított zöldterületen a növényzetet elpusztítja, megcsonkítja, a padokat, illetőleg egyéb felszerelési tárgyakat megrongálja — a parkot, ligetet, sétányt, játszóteret meg nem engedett módon, vagy célra használja, háromezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható.

A szabálysértés miatt a rendőrség, valamint a tanácsi szakigazgatási szerv részéről eljáró és erre felhatalmazott személy helyszíni bírságot szabhat ki.

Olvasónk mindebből láthatja, hogy még akkor is fennáll a szabálysértés, ha növényzet megrongálása nem is mutatható ki, mert például a füvet hó fedi. De a parknak meg nem engedett célú használata már önmagában is szabálysértés. Ha viszont tényleges rongálás is bekövetkezett, a parkot fenntartó intézmény — a szabálysértési bíráson túl — kártérítési igényt is érvényesíthet az elpusztult növényzet ellenértéke, újjátelepítési, ültetési költségei erejéig.

2.

B. Z. szintén egy figyelmeztetésre panaszkodik és azzal kapcsolatban kéri tanácsunkat. Levelében leírja, hogy dunántúli kirándulása alkalmával egy erdőszélen sátorban kívánta eltölteni az éjszakát. Körülnézett és sehol nem látott „táborozni tilos" táblát. Főzni, szalonnát sütni is akart. Gondosan megnézte, hogy nincs-e tűzrakási tilalom, de ilyet sem látott. Felállította a sátrát, nekikészült a tűzrakásnak, amikor megjelent egy nő, aki az illetékes tanács dolgozója volt, és utasította, hogy sürgősen szedje a sátorfáját, fizessen 200 forint helyszíni bírságot. Olvasónk ez elől elzárkózott. Rövid idő múlva a tanácsi dolgozó rendőr kíséretében jelent meg, aki igazoltatás után ismételten távozásra szólította fel. Néhány hét múlva a községi tanácstól idézést kapott szabálysértési ügyben, és bírságot szabtak ki ellene. Kérdése, hogy jogos volt-e a bírság kiszabása?

Olvasónkat levélben részletesen tájékoztattuk azzal, hogy kérdésére csak akkor tudunk pontos, érdemi választ adni, ha az elkövetés idejét ismerjük, mert a tiltott helyen táborozásra vonatkozó szabályozás 1979. július 1. napjától megváltozott. Ezen időponttól kezdve — az előbb már említett rendelet 142/A §-a szerint „aki nem az arra kijelölt helyen táborozik, háromezer forintig terjedő pénzbírsággal sújtható". Nemcsak akkor állapítható meg a szabálysértés, ha olyan helyen táborozik valaki, ahol ez tiltott; elég a szabálysértés megállapításához, ha olyan táborhelyet választ, amely nincs táborozás céljára kijelölve.

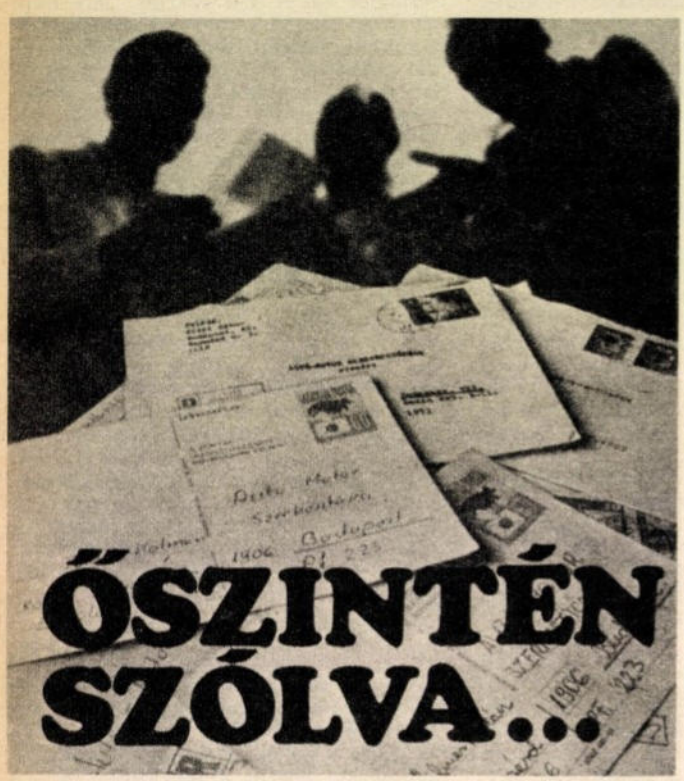
Helyes volt az eljárás is, mert a rendőrség, valamint a tanács erre felhatalmazott dolgozója helyszíni bírság kiszabására jogosult. A bírság összege sem volt túlzott, hiszen a szabálysértési törvény szerint a helyszíni bírság összege ötventől kétszáz, közúti közlekedési szabálysértés esetén háromszáz forintig terjedhet. Ha az elkövető a helyszíni bírság kiszabását nem veszi tudomásul, a szabálysértési eljárást az egyébként irányadó rendelkezések szerint — adott esetben a tanácsnál — kell lefolytatni és ekkor már magasabb összegű, tehát 3000 forintig terjedő pénzbírság is kiszabható.

3.

B. Z. és még több olvasónk kérdése: mi a teendő akkor, ha a rendőri intézkedés helyességét elismerik, nem vitatják a helyszíni bírság jogosságát, tudomásul veszik a helyszínen eljáró rendőr által közölt bírság összegét is — de nem tudják kifizetni, mert nincs náluk elég pénz. Például a rendőr 150 forintra bírságol — van is annyi pénze az autósnak, de látja, hogy kocsijának üzemanyagtartálya üres tankot jelez, és a nála levő pénz benzinre kell. Így a bírságot kifizetni nem tudja.

A szabálysértési törvény 84. § (1) bekezdése szerint „ha az elkövető a helyszíni bírság kiszabását — a jogkövetkezményekről szóló tájékoztatás után — tudomásul veszi, a bírságolás ellen jogorvoslatnak helye nincs. Ugyanezen § (2) bekezdése arról intézkedik, hogy a tudomásul vett helyszíni bírság összegét az elkövetőtől a helyszínen át kell venni, ha nincs elegendő pénze, akkor postai befizetési lapot kell részére átadni és figyelmét felhívni, hogy a helyszíni bírságot 15 napon belül fizesse be. Be nem fizetés esetén a bírság behajtható.

DR. SZŰCS FERENC



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

A Kresz szerint...

Ezúttal két korábbi — úgy tűnik, sokakat érdeklő, sőt érintő — témánkhoz kapcsolódó véleménynek adunk helyet. Mindkét téma közös gondolata a Kresz következetesebb betartása. Már csak ezért is érdemes rájuk figyelni.

Szellner Péter (Budapest, Zrínyi utca 27.) levele bevezetőjében egy sajnálatos, de szerencsés kimenetelű baleseteről tudósít bennünket, amely 1980. február 25-én este történt az Üllői út és a Páva utca kereszteződésében. A baleset szenvedő alanya édesapja, illetőleg annak 1200-as Ladája volt. Szellner Péter szerint az édesapja vezette Lada álló helyzetből, a zöld jelzésre kezdett balra nagyívben kanyarodni, amikor a feleződvonalnál bekövetkezett a baleset. A 25—30 km-rel haladó Lada vezetője, és utasa — édesanyja — későn észlelte a megkülönböztetett jelzéseit használó mentőautót.

A levélíró ezt követően megemlíti, hogy a mentősofőr az Üllői úton végig tilos jelzésen haladt és a baleset színhelyére kb. 50 km-es sebességgel érkezett. Ennél a pontnál olvasónk általánosítani szeretne.

Ezt írja:

„A Kresz-könyvben ugyanis a következők olvashatók: Sokszor adódik olyan forgalmi helyzet, amikor a forgalomban részt vevők legjobb szándéka mellett sem lenne képes a mentő, tűzoltó vagy rendőrségi gépjármű továbbhaladni, mert azt forgalmi szabály, jelzőtábla vagy jelzőlámpa tiltja. E tilalmakat a jogszabály feloldja: megfelelő biztosítékok megléte esetén a megkülönböztető fény- és hangjelzést együttesen használó gépjármű vezetőjét felhatalmazza arra, hogy a közúti jelzéseket és a forgalmi szabályokat figyelmen kívül hagyja. E biztosítékok, feltételek két csoportba sorolhatók: feltétel az, hogy a szabály vagy jelzés figyelmen kívül hagyásával a közlekedés biztonságát ne veszélyeztesse. A biztonságot itt a legszélesebben kell értelmezni. Mindazok a fő elvek, amelyekről a közlekedésben részt vevők általános magatartásával kapcsolatban szóltunk, a megkülönböztetett jelzéseit jogszerűen használó gépjármű vezetőjére, ill. vezetésére is vonatkoznak. A másik feltétel ezzel szorosan összefügg, veszélyeztetés nélkül nyilvánvalóan csak akkor haladhat az ilyen gépjármű, ha részére a többi jármű vezetői (adott esetben a gyalogosok) az akadálymentes továbbhaladást lehetővé tették."

Olvasónk ezután arról ír, hogy a megkülönböztetett jelzéseit használó gépjármű a tilos jelzést nem közelítheti meg úgy, hogy az élet- és vagyonbiztonságot veszélyeztesse, hiszen adott esetben egy tempózöldnél — objektív okok miatt — az utolsó pillanatokig késhet a jelzés észlelése, és ha a megkülönböztetett jelzéseit használó gépjármű is nagyobb sebességgel közelít, a baleset szinte elkerülhetetlen.

Levele befejező részében szól még egy tapasztalatáról. Arról, hogy nagyon sok ilyesféle baleset elkerülhető lenne egy kicsivel több körültekintéssel.

Valamennyien jól tudjuk — a levélíró is aláhúzza —, hogy a megkülönböztetett gépjárművek vezetőinek a legnagyobb „ellensége" az idő. De a másodpercek olykor nagyon drágák lehetnek.

Hajmási Béla (Budapest, Jász utca 90.) ugyancsak lapunkban (3/37. oldal) megjelent írással, a „Sötétbe borult járdaszigetek"-kel kapcsolatban fejti ki véleményét. Levele bevezetőjében elmondja: nem hiszi, hogy a járdaszigeteknél levő terelőoszlopok elhanyagoltságának, vagy hiányának az energiatakarékosság lenne az oka. Maga is hiszi, sőt tudja, hogy ezekkel a hasznos közúti létesítményekkel nemcsak az üzemeltetők bánnak mostohán, de a gépkocsivezetők is. Hajmási Bélát a terelőoszlopokkal kapcsolatban más gondolatok foglalkoztatják, mint cikkünk szerzőjét. Levele lényegi részében ugyanis ez áll:

„Ha jól emlékszem, egy évvel ezelőtt hasonló írás jelent meg az AM-ben. A szerző akkor arról írt, hogy milyen nehézségek árán sikerült kikerülnie a Váci út sötét terelőoszlopait.

Mivel ezek az úttest közepén elhelyezett villamossínek melletti járdaszigeteken vannak kiépítve, engem az foglalkoztat, hogy vajon mit kerestek ott az autósok. Miért nem tartották be vajon azt a bizonyos jobbra tartási kötelezettséget. A Kresz szerint, ott, ahol a forgalmi sávok nincsenek felfestve, még személygépkocsival sem szabad tartósan haladni a belső sávban. Felfestett forgalmi sávok esetében is csak bizonyos feltételekkel, ott viszont nem hiszem, hogy az útburkolati jelek a járdaszigeteknek vezetik a gyanútlan autósokat. Sajnos, mióta jogszabály írja elő a jobbra tartási kötelezettséget, azóta a legtöbb gépkocsivezető a feleződvonalnál közlekedik. Jó példa erre a cikk mellett közölt kép. (4. szám 37. oldal.) Tessék csak megnézni, hogy vonzza a járdasziget a gépkocsikat, ugyanakkor milyen üres az út jobb oldala. Vajon a képen látható terelőoszlopot a gyalogosok döntötték ki? Nem hiszem...

Félreértés ne essék, nem a veszélyre való felhívás ellen kívánok szólni, mert nagyon is jogos az észrevétel. De nem tudom elfogadni azt ami megírásra késztette a szerzőket. Mert nem a szabályokkal mit sem törődő gépkocsivezetők, hanem a járdaszigeten várakozó védtelen gyalogosok érdekében kellene szót emelni."

Hajmási Béla kedvesen ironizáló szellemességgel úgy véli, hogy az említett cikk szerzőjének receptje: szerezzen be a Közterület-fenntartó Vállalat néhány vödör meszet, s festesse be a járdaszigetek kidöntött, megkopott terelőoszlopait, nem fog beválni. Nem, mert nem győznék mésszel a gépkocsivezetők hiányos — feledékenység? — ismereteik miatt kidöntött terelőoszlopok pótlását és festegetését.

Még a mésznél is olcsóbb lenne közlekedési ismereteink felfrissítése és a Kreszben rögzítettek maradéktalan betartása. Úgy, ahogyan azt annak idején elméletben oly szépen tudtuk a jogosítvány megszerzését megelőző vizsgáinkon.

ZENTAI FERENC

HEJ, TÜKRÖM, TÜKRÖM!

Mit lehet csinálni egy külső visszapillantó tükörrel? Például remekül felhasználhatjuk fésülködésre. Ez igaz, ám fő funkciója mégiscsak az lenne, hogy meggyőződjünk „belőle" a mellettünk és mögöttünk haladó forgalomról. Előzéskor, forgalmi sávváltoztatáskor különös jelentősége van mindennek, főként akkor, ha a tükörnek nem csupán a tartója éktelenkedik kocsinkon.

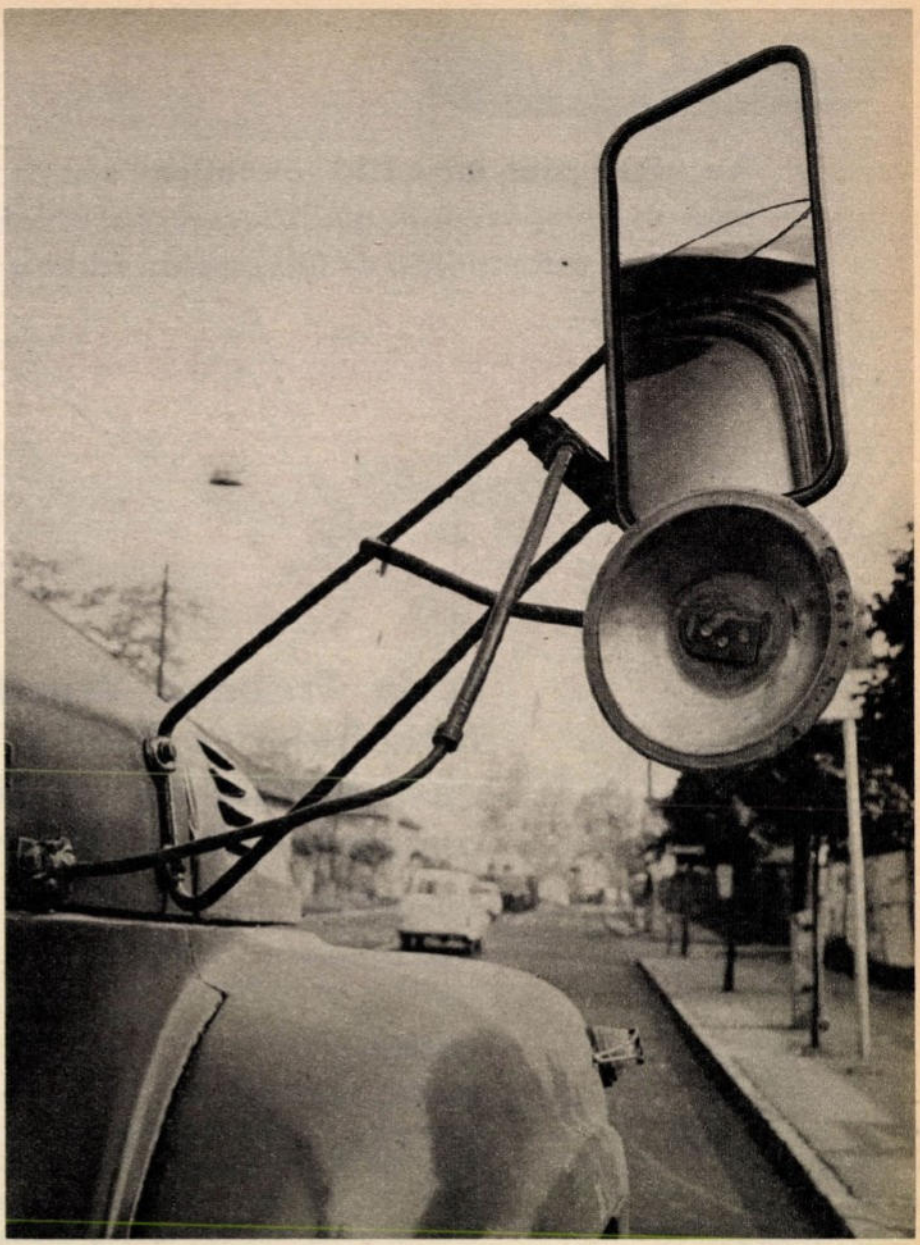
Ennek a ZIL-nek a vezetője minden bizonnyal úgy vélte, hogy elegendő, ha a teherautó jobb oldalán csak a felső tükör használható, abból úgyis majd mindent lát. Tévedésére aztán csattanós választ kapott, amikor a XV., Rákos út 10. számú ház előtt sávot akart változtatni. Helyesebben szólva, ő semmi csattanást nem hallott, csak arra lett figyelmes, hogy egy némileg ideges férfi bekiabál neki: hé, ember, álljon már meg!

A férfinak minden oka megvolt a kiabálásra, ugyanis az ő tulajdonát képezte a gyönyörű piros 1500-as Lada, amely ekkor már összetört karosszériával állt a járdához passzírozva.

A Ziles nem mentegetőzött, csupán arra hivatkozott, hogy nem volt meg mindkét jobb oldali külső visszapillantó tükre. A Ladást, úgy tűnik, ez a magyarázat nem elégítette ki. Idézte a Kreszt is, amely szerint sávváltoztatásra nem a gyalogátkelőhely a legildomosabb hely. Sőt, még azt sem méltányolta, hogy a ZIL-ről hiányzott a már említett tartozék.

Mindehhez, a tükörtől teljesen függetlenül, csak azt fűznénk hozzá, hogy — tisztelet a kivételnek — bizonyos tonnasúlyon felül, egyes gépkocsivezetők úgy érzik, az erősebb jogán nekik többet szabad. Vagyis: vigyázzon a kisebb. Amint felvételeink tanúsítják, ez a felfogás nem is egészen veszélytelen.

Vezda János
(CSATTOS PÁL felvételei)





ÁFOR
BENZIN-OLAJ

Az ÁFOR több mint 100 töltőállomásánál olaj- és levegőszűrők, gyújtógyertyák, izzók, ékszíjak, autóápolási és felszerelési cikkek is kaphatók.

Lada, Trabant, Wartburg, Moszkvics és Skoda akkumulátorok az alábbi benzinkutaknál kaphatók:

BUDAPESTEN:

Keleti pályaudvar ÁFOR-AGIP,
Vágány u. ÁFOR-BP.

VIDÉKEN:

Budaörs, Autósbolt M1, M7 autópálya, Hegyeshalom, Tatabánya, Nagykanizsa ÁFOR-BP, Pécs ÁFOR-BP, Kecskemét ÁFOR-BP, Szeged ÁFOR-BP, Veszprém Budapesti út, Szombathely Csiti tó, Sásd, Mezőtúr, Karcag Gyarmati út, Balatonvilágos Autósbolt M7-es autópálya, Keszthely Festetics út, Velence M7-es autópálya, Ózd Tanácsköztársaság út.



Bűnözők a volán mögött? (2.)

Előző számunkban közöltük annak a beszélgetésnek az első részét, amelyben dr. Perczel Tamást, az Autóközlekedési Pályaalkalmasság-vizsgáló Intézet igazgatóját kérdeztük közlekedési morálunkról. Véleménye szerint nincs sok dicsekednivalónk, közlekedésünk jellemzője az állandó és kölcsönös kioktatás, a rendreutasító nevelés.

— Ha ilyen a közlekedésünk, akkor alkalmasak-e az autóvezetésre a vezetők? Alkalmasak-e azok, akiket a pályaalkalmassági vizsgálaton annak találnak?

— Mi azt állapítjuk meg, hogy valaki nem alkalmatlan a vezetésre. De sokszor sejtjük, hogy bajt okozhat még, hiszen neveltetése, a környezetétől tanultak sok hibás vagy veszélyes magatartásformát alakítottak ki. Ezeknek az embereknek közlekedésre nevelése nagyon fontos lenne, azonban Magyarországon nincs olyan intézmény, amely ezt a szerepet vállalná.

— És az oktatás, az autóvezető-képzés?

— Ezt a feladatot az sem tudja megoldani. Nagyon kevés az az idő, amennyi egy emberre jut az elméleti órákon, ez alatt a rögződött magatartási formákat, reagálási beidegzettséget nem lehet megváltoztatni, de még felismerni sem.

Végeztünk egy vizsgálatot, arra voltunk kíváncsiak, mit tanul meg a tanulóvezető a gyakorlati oktatótól, mit tanul meg abból, amit nem tananyagként, hanem viselkedésként az oktató magatartásából ismer meg.

Harminc órára összezárva egy autóban, méghozzá olyan körülmények között, amikor a tanuló a tudás hordozóját látja az oktatóban, hosszú idő a tanulásra. Az oktatónak ebben a kapcsolatban központi jelentősége van, minden gesztusa bevésődik a tanuló emlékezetébe, hiszen nem rendelkezik azokkal az ismeretekkel, amelyek segítenek megszűrni a látottakat: mi az, amit el kell sajátítani és mi az, amit jobb azonnal elfelejteni.

— Milyen eredményt hozott a vizsgálat?

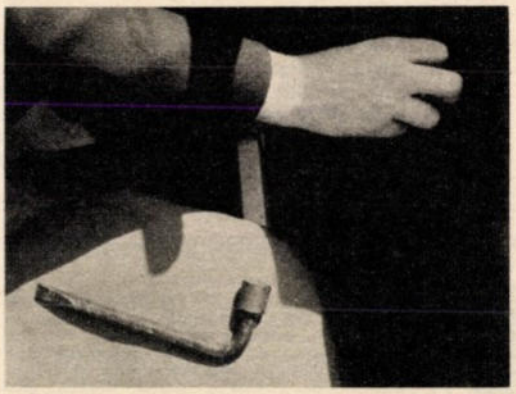
— Nagyon sok rosszat. Az oktatók gyakran kommentálják az úti eseményeket, nem kétlem, segítő szándékkal, de olyan hangnemben, olyan látásmódot sugározva, amely a vezetőben is rögzíti a kioktató-büntető magatartást, a jogérvényesítés fontosságát. Nem ritka, hogy az oktató a vezető előtt átnyúlva dudál vagy villogtat, akaratlanul is erre tanítva a vezetéssel ismerkedőt.

— Ha ilyen fontos az oktató személyisége, bizonyára alaposan megismerik, mielőtt alkalmasnak minősítik erre a pályára.

— Nem. Különös, de az oktatóknak nem kell pályaalkalmassági vizsgát tenniük. Illetve csak akkor, amikor hivatásos jogosítványt szereznek. De aki alkalmas a vezetésre, nem feltétlenül alkalmas a vezetés oktatására is.

De nemcsak az oktatók rontják el a kezdőket. Sokszor mondják, menynyivel jobb lesz majd, ha azok ülnek a kormány mögé, akik most az autóval, az autóban nőnek fel.

Bizonyos, hogy nagy teher a közlekedés első generációja, az, hogy 18-



tól 70 éves korig tanulnak vezetni. A mai gyerekek hamarabb jutnak majd jogosítványhoz, fiatalon könnyebb megtanulni a vezetést. Csakhogy ők is a mai közlekedési légkörben nőnek fel, ezt ismerik, ezt tanulják meg. Elborzaszt, ha arra gondolok, mit lát az autóból a következő generáció, amelytől minden bajunk megszűnését várjuk. Bennük is rögzülnek azok a vonások, amelyek balesetveszélyessé tehetik majdani közlekedésüket.

— Ezt tanulja minden gyerek?

— Természetesen, nem. Mint ahogy nem minden autós vezet eszerint ma sem. De hogy ki vezet jól, közlekedő társainak is segítségére, nagyon nehéz megítélni. Egy osztrák vizsgálat számunkra is hasznos következtetésekre, alkalmas eredményre jutott.

Egy lakott területen kívüli kereszteződést figyeltek meg. Egy főútvonal és egy alárendelt út találkozását, amelyen minden irányból mindenfelé jól lehetett látni. Megfigyelték, hogy az alárendelt úton érkezők közül azok, akik erősen fékeztek az üres kereszteződés előtt, vagy megálltak, hogy így győződjenek meg az áthaladás veszélytelenségéről, 3-4-szer több balesetet szenvedtek, mint azok, akik messziről felmérve a főút forgalmát lassítás nélkül átszáguldottak rajta. Akik megálltak, nem vezettek szabálytalanul, még azt is érezhették, hogy óvatosak, deffenzív vezetők. Jog szerint sem ők a hibásak, amiért tulról az autójukba szaladtak.

— Az óvatosság sem erény?

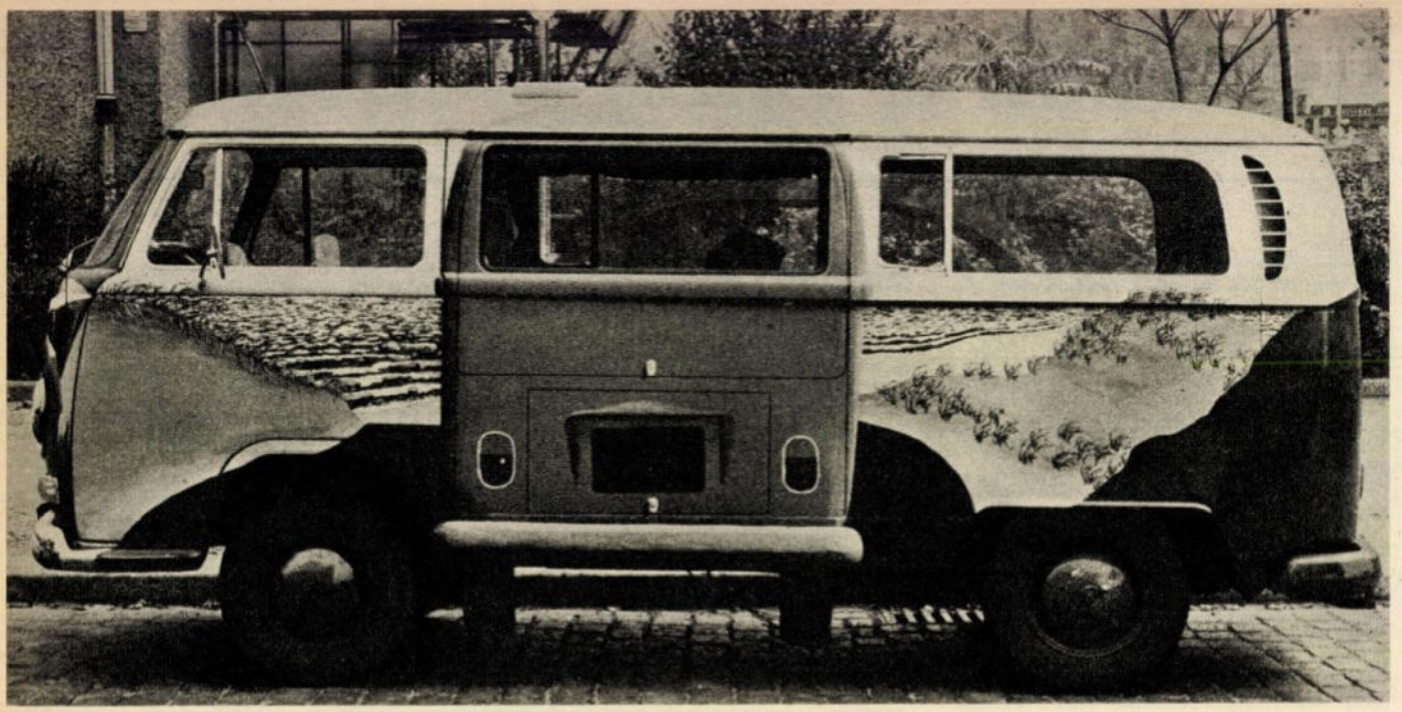
— Ez nem óvatosság. Szaknyelven úgy mondják, hogy ezek a vezetők nem tudják előrevételezni a partnerük magatartását. Vagyis képtelenek arra, hogy a közlekedőtársak viselkedéséből levonjanak következtetéseket. A megszokottól eltérő viselkedésük a fontos, és így közömbös, hogy túlzott óvatosságban vagy valami másban nyilvánul meg, mindenképpen veszélyes.

A többszörösen balesetet szenvedettek között ugyanúgy találhatnánk közlekedésre alkalmatlant, mint a többszörös okozók között.

— Megint feltételes módban.

— Igen, megint az adatbank, a világos nyilvántartás hiányzik. Amíg nem valósul meg, többet nem tehetünk. De hangsúlyozom, hogy a balesetveszélyesen vezetők nem feltétlenül „esetek", személyiségüknek nincs semmi baja, csak lehet, hogy valamit rosszul vagy egyáltalán nem tanultak meg. De e hibás ismeretek kiigazítására nincs intézményünk. És amíg nem lesz, ha szerencsések, soha, ha nincs szerencséjük, csak a balesetkor derül majd ki, mit kellett volna másképpen tudniuk.

FÖLDVÁRI ANDRÁS



JÓL BELEMENT?

A 26 éves Fiete Noack Nyugat-Berlin útjain nagy feltűnést kelt ezzel a VW-szállító kocsival. A képzőművészeti főiskolán tanuló fiatalembernek nem kis munkájába került, amíg szállító autójának oldalára ráfestette ugyanennek a VW-kocsinak a hátsó felét. A megtévesztésig hasonló rajzon eredetileg a rendszámtábla – és az autónak a valódi rendszáma is – látható volt. A rendőrség közbelépésére azonban a rendszámokat Noacknak át kellett festenie és a „rendszámtábla-hamisítás" címén szabálysértési bírságot kellett fizetnie.

A „Csúcsforgalom" postája

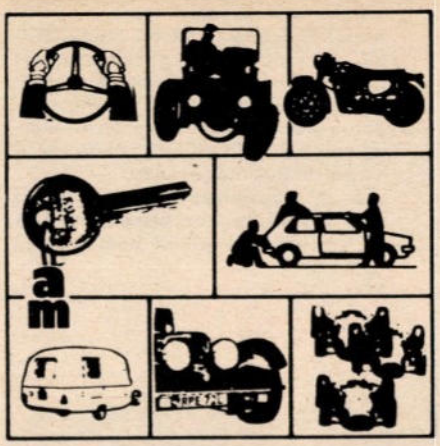
SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL:Opel Rekord 1500-ast alkatrészként is Rapcsák Illés (6430 Bácsalmás, Pf. 1.) — **Fiat 125-ös** speciált, felújított karosszériával és felújított motorral, Mózer István (7191 Hőgyész, Gárdonyi G. u. 30.). — **Yamaha 250-es** áramvonalidomot, valamint 300×18-as és 325×18-as Yokohama gyorsasági gumiköpenyt Szűcs Zoltán (6725 Szeged, Kisfaludy u. 15.) — **MZ ES 125** köbcentiméteres motorkerékpárt, vagy elcserélné Balkán motorkerékpárra Ficzere István (8801 Nagykanizsa, Pf. 153.) — **CJ-s Fiat Topolino** 1938-as kiadású veteránautót sok alkatrésszel Pintér István (9027 Győr, Külső Árpád u. 31.). — **Simson S50 B** motorkerékpárt Anfort Olga (1203 Bp. Ősz Szabó János u. 77.). — **Az Autó-Motor újság** 1977., 1978., 1979. évi számait, valamint MZ ES 125-ös motorkerékpárt alkatrészként is Tóth Petrovszky Éva (2943 Bábolna, Zrínyi u. 56.). — **Simson S50 B** és Sport CZ 175 köbcentiméteres alkatrészeket, Antal Zoltán (3350 Kál, Jókai u. 34.). — **Sport CZ 175** köbcentiméteres motorkerékpárt, vagy elcserélné Simson S50 B-ért Veres Gábor (5600 Békéscsaba, Kulich-lktp. 29/a.). — **MZ TS 250/1-es** motorkerékpárt, AGV bukósisakot, motoros bőrruhát és motoros bakancsot Rakita László (2220 Vecsés, Halmi-lktp. 12.). — **Renault R—4-es** lengéscsillapítót és bronzkefét Kovács Kristóf (8000 Székesfehérvár, Velenszky L. u. 14.) — **1940-es kiadású** Victoria 350-es motorkerékpárt Gulyás János (6300 Kalocsa, Széchenyi-lktp. 2/c.). — **Renault R—4-es** lengéscsillapítót Fridrich Ferenc (7831 Pellérd, Dózsa Gy. u. 10.). — **1959-es Opel Rekord** vízpumpát, műszerfalat, fűtőtestet és egyéb alkatrészeket Cseri Flórián (9700 Szombathely, Hadnagy u. 62.). — **Az Autó-Motor** 1978. és 79. évi számait Szabó Attila (8360 Keszthely, Ságvári köz 7/2.). — **Simson 250-es** motorkerékpárt alkatrészként Antal József (6090 Kunszentmiklós, Nógrádi S. u. 5.) — **Wartburg 312-höz** sárvédő-garnitúrát és motorházfedelet Haraszti László (1088 Bp. Szentkirályi u. 6.) — **Wartburg** háromkarburátoros versenymotort, bukócsövet, kipufogódobot és rali kerékpártárcsákat Nagy Ferenc (6723 Szeged, Budapesti körút 6/B.). — **BMW 1502—2002-ig** alkatrészeket és BMW R—69-es motorkerékpárt oldalkocsival Maczkó Csaba (8800 Nagykanizsa, Oswald út 1.). — **Fiat 600-ast** és Simson Star motorkerékpárt Nagy Árpád (8300 Tapolca, Juhász Gy. u. 41/d.). — **Skoda 1000 MB-t** rendszám nélkül Hovásits István (1116 Bp. Karcag u. 70.).

KERES: Renault R4-eshez 6 V-os önindítót Majercsik László (2700 Cegléd, Újváros-szél 45.). — **MZ TS 250-hez** bakelit láncvédőt, vezérmű-fogaskereket, valamint egyéb alkatrészt Nagy Károly (3510 Miskolc, Pf. 609.). — **Skoda Octáviához** kormányösszekötőket és műszaki leírást Sinkó István (6000 Kecskemét, Halasi út 11.). — **Honda 100** vagy 125 köbcentiméteres motorkerékpárt Mózes Árpád (3950 Sárospatak, Szalkai u. 12.). — **„Így gondozd a Polski Fiatodat"** című könyvet dr. Hammer István (3780 Edelény, Tüdőkórház) — **Fiat 850-hez** műszerfalat, ülést, szélvédőt, kárpitot, bal oldali és hátsó ablakot Papp József (3433 Nyékládháza, Rákóczi u. 25.). — **Pannónia 21-hez** gyújtáskapcsolót Molnár Ferenc (1172 Bp. Adorján u. 11.). — **MZ 150-es** motorkerékpárhoz 300×18-as gumiköpenyt Kristó Pál (6800 Hódmezővásárhely, Szlahomov u. 9.) — **Honda 50 köbcentiméteres** motorkerékpárt Papp László (9600 Sárvár, Alkotmány u. 1.). — **Az Autó-Motor** 1978. évi 1. és az 1979. év 7. számát Bohák Zsolt (3360 Heves, Fő u. 9.). — **Fiat 850-es** Limousine karosszériát Kovács Antal (6724 Szeged, Gogol u. 22.). — **Pannónia 20-hoz** lámpafejet, MZ ETS-hez üzemanyagtartályt Bodnár Gábor (4220 Hajdúböszörmény, Budai N. A. u. 27.). — **MZ 250/1-hez** sportülést Nagy József (6123 Kiskunmajsa, Szélmalom-sor 5.). — **Moszkvics 412-eshez** felújított motort Elek László (5200 Törökszentmiklós, Barta II/29.). — **MZ ES 250/2** kezelési-karbantartási utasítást és M2 oldalkocsit Mihályi Béla (5100 Jászberény, Klapka u. 28.). — **MZ ETS 250-hez** első villát, gumirugót, vázat Bíró László (4600 Kisvárda, Mikszáth u. 2.). — **Pannónia 21** motorkerékpárt és nyolc és feles motoroskesztyűt Kovács Sándor (3700 Kazincbarcika, Balázs-völgy 6.). — **CZ Jawa 175** köbcentiméteres motorkerékpárhoz kezelési-karbantartási utasítást Forró János (1221 Bp. Vihar u. 5.). — **Jawa CZ 350-es** motorkerékpárhoz áramvonalidomot Kun Sándor (5052 Újszász, Szeles u. 8.) — **Polski-Fiat 1300-hoz** első sárvédőt Czene Gábor (3123 Cered, Vörösmarty u. 1.). — **Skoda S—100-hoz** hengerfejet Juhász Imre (6435 Kunbaja, Széchenyi u. 7.). — **1968 vagy 1972-es** Skoda Octávia hüvelygarnitúrát Jánics Mátyásné (7693 Hird, Kültelek 15. Alvári-tanya).

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

Színes kockák



PRÉDIKÁCIÓ...

A New York-i Long Island-szigeten gyorshajtás miatt pénzbüntetésre ítélték Andrew Barrett metodista lelkészt. A bíróság azonban azzal a feltétellel elengedte a büntetését, ha egy hónapon át minden prédikációjában a gyorshajtás veszélyeiről beszél. Barrett becsületesen ledolgozta büntetését.

LANDOLÁS A TETŐN

Nem várt módon végződött Párizsban egy rendőrautó és egy személygépkocsi közti hajtóvadászat. A személygépkocsi zsákutcába került, és ki akarván jutni onnan, visszafelé menetben áttört egy falat, s valamivel mélyebben egy elővárosi pályaudvar tetején kötött ki. A kocsiban ülő két személy közül a könnyű sésülések miatt ottmaradni kényszerültet a rendőrség letartóztatta, társának sikerült elmenekülnie.

PFENNIGES BOSSZÚ

Egy közlekedési szabálysértő, akit a freiburgi (NSZK) rendőrség 40 márkára bírságolt, elhatározta, hogy bosszút áll. Némi fáradsággal összegyűjtött 4000 darab egypfennigest, belerakta egy nagy lekvárosbödönbe, és elment, hogy befizesse a bírságot. A bosszú nem sikerült, ugyanis a négyezer darab egypfenniges átvételét megtagadták, és a bíróság arra kötelezte a szabálysértőt, hogy a szokásos módon fizesse be a bírság összegét.

SZENVEDÉLY

Egy 32 éves kanadai a világon mindennél jobban szerette krómozott „Harley Davidson" motorkerékpárját. Amikor meghalt — egyébként kompóttól fulladt meg ebéd közben —, Torontóban kedvencével együtt temették el.

KULCSKÉRDÉS

A belga Leuvenben segítőkész volt két rendőr, amikor egy autós nem tudott beszállni kocsijába, mivel benne felejtette a kulcsot. Amikor a rendőrök visszatértek járművükhöz, megállapították, hogy velük is ugyanaz a kellemetlenség történt. Ők is kulcs nélkül álltak a bezárt ajtók előtt.

VÉLETLEN

Egy kétévi börtönbüntetésre ítélt fiatalember megszökött arról a strasbourgi építkezésről, ahová munkára kirendelték. Már 60 km-re járt Strasbourgtól, amikor lestoppolt egy autót. Mindkét fél részéről nagy volt a meglepetés: az autóban ugyanis cellájának őrzője ült, aki véletlenül éppen szabadnapos volt. A fiatalembernek nem volt módja megismételni a szökést.

A SORS SZESZÉLYE

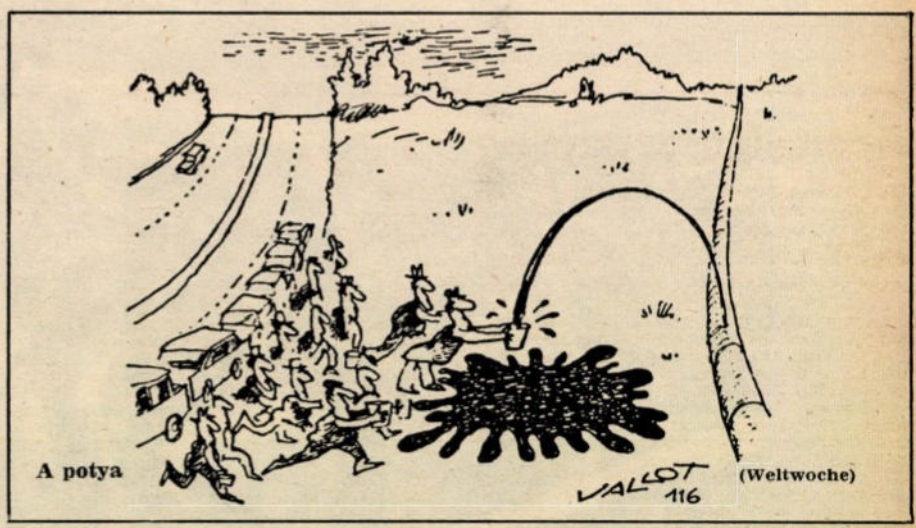
Ideges lett egy párizsi hölgy, amikor észrevette, hogy autóját hosszabb ideje rendőrautó követi. Miután elhagyott egy bonyolult kereszteződést, a rendőrök megállították kocsiját. A hölgy rosszat sejtve tekerte le az ablakot. A rend őrei egy szál rózsát nyújtottak át neki, amiért különlegesen körültekintő módon vezetett. Két utcával arrébb egy másik járőr tartóztatta fel. Ezúttal azonban rendőrségi idézés lett a vége: nem volt nála a jogosítványa.

ALVILÁGI ÜZLET

A szó szoros értelmében az alvilágból szállt be néhány rámenős amerikai a szűkössé vált benzinüzletbe. Egy gyümölcsárusbódéból kiindulva alagutat fúrtak a hat méter távolságban húzódó olajvezetékhez és rendszeresen megcsapolták azt. Amikor a tolvajok észrevették, hogy nyomukra bukkantak, gyorsan „olajra léptek".

KETTŐS BÜNTETÉS

A vendrelli (Spanyolország) szafari park egyik látogatója kenyérdarabokkal kínálta — autója ablakán keresztül — az egyik elefántot. Amikor az etetést befejezve föltekerte az ablakot, az elefánt feldühödött és egy jól irányzott rúgással behorpasztotta az autó ajtaját. Kiderült, hogy a feltekert ablak becsípte az ormánya végét. Az első ijedtségen túlesett autós néhány korty konyakkal „nyugtatta meg" magát. Pechére, mert a parkból hazafelé tartva rendőrjárőr igazoltatta, s a szonda elszíneződése nyomán alaposan megbírságolták.



A potya (Weltwoche)

ELADÓ AUTÓSZTRÁDA

A Párizs és Metz közötti 315 km hosszú autósztráda építésénél arra számítottak, hogy a sztrádán naponta körülbelül 20 000 autó halad keresztül. A 40 frank úthasználati illeték így jelentős nyereséget hozott volna. A számítások azonban nem váltak be. Az autósok többsége nem veszi igénybe az autósztrádát, amelyen így naponta csak átlagosan 3000 gépkocsi halad végig. Ezért egy évi üzemeltetés után az autósztrádát „elárverezik".

— ai

„Z” a zöld csikó

Zöld mezőben zöld motor – várakozik! Ez lenne talán az evőpálcikától az atomerőműig sok mindent gyártó japán ipari mammutnak, a Kawasakinak a címere? Aligha, ámbár a Kawa sport- és versenymotorjai valóban zöld színűek, akárcsak a Kawa-pilóták bőrjelmeze.

A „Z” típusjelzésnek persze semmi köze a zöld színhez, hiszen az első „Z,” az évekkel ezelőtt bemutatkozó négyhengeres, ezres Kawa talpig feketében csillogott. Azóta 12 tagúra növekedett a „Z” család, amelynek egyik tagját, a „Z” 250-est látja itt a nagyrabecsült Olvasó. Íme néhány adat a kis Kawa személyi igazolványából: 2 henger, 250 cm^3, OHC vezérlés, 10 000 ford./perc, 20 kW (27 LE). 6 fokozat, 168 kg, végsebesség 140 km/h, 0–100 km/h 10,9 mp.



TÖRPE
-vagy ésszerűség?

„A repülés története" című tv-filmben megkérdezték az egyik híres, repülőgépgigantokat tervező konstruktőrt: mit tervezne legszívesebben? — Egy tizenhat lóerős kis repülőt, amivel eljuthatnék a telkemre — volt a válasz.

Az ember először kis apró szerkezetekkel egyénileg kezdett repülni, majd eljutott a 7 G-ig. Ma viszont, mint ahogy a természet már annyiszor megismételte, más szinten önmagát, a sárkányrepülés éli reneszánszát. Az első Daimlertől eljutottunk a komputeres országúti masztodonokig, viszont a telítettség rákényszerített a mofa megbecsüléséhez. Nemcsak az energiaválság, hanem az ésszerűség is azt kívánja, hogy válasszuk is el a városi közlekedést az országútitól. Az emberi pazarlás — gondoljunk csak egy dugóba szorult gépkocsioszlop felhasznált energiájára —, igen jelentős méreteket öltött. Hihetetlen, mennyi felesleges tömeget cipeltetünk autóinkban nem kis energiáért — holott egy 90 kg-os járműnek elégnek kellene lennie 2 személy szállítására a városban. A gondok eredményeként egyre többet kísérleteznek a mofa még korszerűbb fejlesztésével, zárt járművé alakításával. Létjogosultságukat eddig visszafogta, hogy autóként, illetve azzal azonos áligények alapján vették kritika alá. Mivel a balesetbiztonság növelésében a „tank"-mániától visszajutottunk az ésszerű, energiatakarékos konstrukciókig, és sebességkorlátozásokkal fokoztuk a biztonságot, megvan a feltétele a felesleges luxust nélkülöző, minimális méretű járművek újraértékelésének az ergonómia fokozott felhasználásával. Az egyéni mobilitásban akár arra is kínálkozik technikai lehetőség, hogy bárkinek lehessen kofferrá összecsukható, 3 kerekű fedett járműve, amellyel felszállhat a metróra, vagy beteheti egy személyautó csomagtartójába, és akár egy előszobaszekrényben is tárolhatja. (Szívesen terveznék ilyet is.)

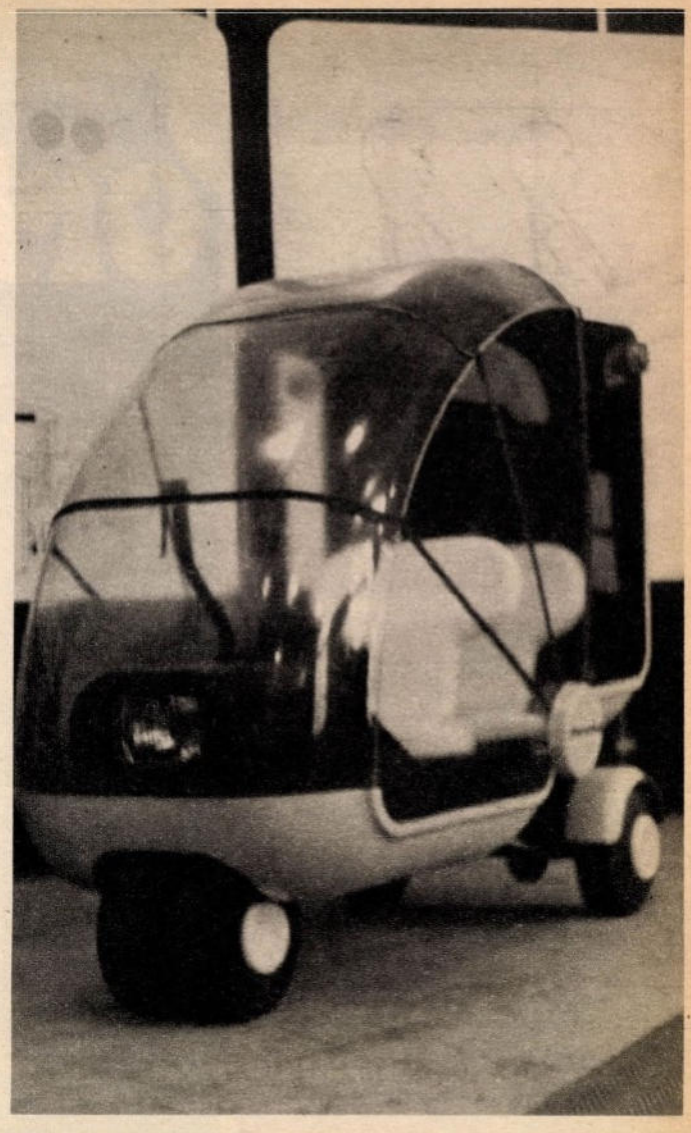
1973-ban, diplomamunkámban is evvel a problémával foglalkoztam. A minimál járműkategóriát egyéb közhasznú felhasználtságra is kiterjesztettem egy sok célú járműcsaláddá fejlesztésével. Természetesen ma sok mindent másképpen terveznék, de a téma időszerűsége is közeledett az igényekhez. (Most egy 2 személyes go-box elképzelése foglalkoztat.)

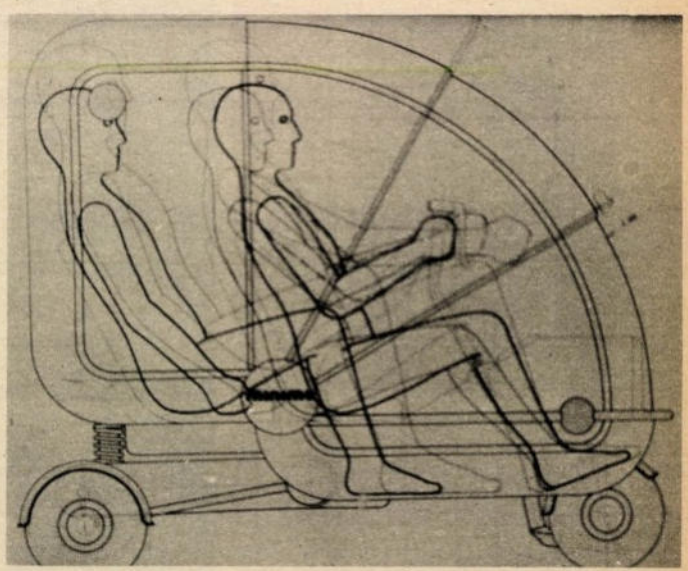
Az AM-ben már megjelentek különböző törpék, most itt van még néhány kiegészítésnek.

Varga Zsolt
formatervező művész

Belgiumban az ilyen törpe iránt mérsékelt kereslet mutatkozik. Oka: a viszonylag magas ára







A kocsiba lépés előtt a három homlokkörcikk a hátsó kabinrészben található, ilyenkor — nyitottan is — használható a kocsi. Parkoláskor az egész hátsórész lehajtva dobozzá összecsukható (felállítva is tárolható); az üzemanyag, természetesen ilyenkor sem folyhat ki

Porfelhőlovag

Mint a középkori páncélozott vitézek, olyasfélék korunk motorosított porfelhölovagjai, a crossversenyzők, akik éppen a napokban ismét nyeregbe kaptak, hogy kezdetét vegye a korszerű lovagi torna, azaz az országos crossbajnokság.

A felszabadulás után meghonosodott versenyágnak — a minisek nélkül — mintegy három tucatnyian hódolnak versenyszerűen, de sokkal többen vannak azok, akik valahol a falu határában, a legelődomb oldalában, a kaszáló szélén, a saját motorjukon, a maguk gyönyörűségére „maszekul" crossoznak . . . (mert a közelben nincs sportklub, illetve ilyen szakosztály, vagy ha lenne is egyesület, éppen annak vezetősége zárkózik el a motorosok befogadásától, félve a többletköltségtől).

Mit hoz az 1980-as crossidény? Lesz-e csillaghullás, avagy születik-e új csillag? Reméljük, hogy szép, érdekes crossversenyeket kapnak a sportág lelkes tömegei. Megérdemelnék!

— R —

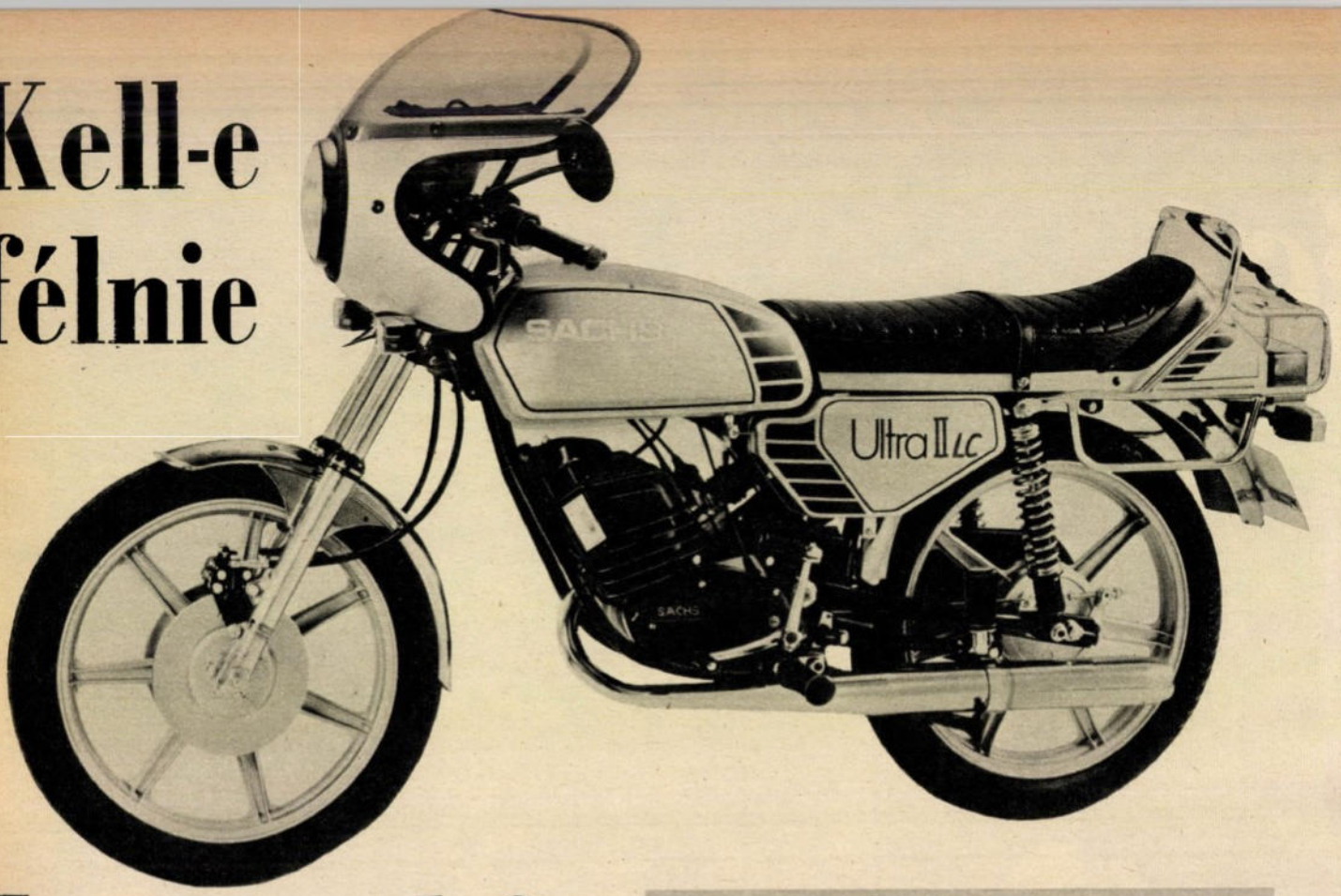
(A MAMSZ kiírása szerint április 13-tól, október 5-ig tíz versenyt rendeznek vidéken, és egyet Budapesten.)



Fotó: SURANYI PÉTER


9
14
22

Kell-e félnie Japánnak?



Hadd nyugtassuk meg mind a kedves Olvasót, mind a japán motorkerékpár-ipart; nem kell félnie! Ennyit bevezetőül. Európa legnagyobb kétütemű-kismotorgyára, az ismert schweinfurti Fichtel & Sachs AG (amely egyben világmárka kerékpáragyak gyártásában, továbbá számtalan autófelszerelési cikket állít elő, ezenkívül a Sachs-csoporthoz tartozik a Hercules motorkerékpárgyár is), bizonyára üzleti megfontolásból most már a saját nevén is gyárt kismotorkerékpárokat, amelyekből itt adunk ízelítőt. A Sachs-csoport sajtófőnöke mondta: „... ezekkel a kismotorokkal akarunk konkurrenciát csinálni a távol-keleti motorkerékpárgyáraknak".

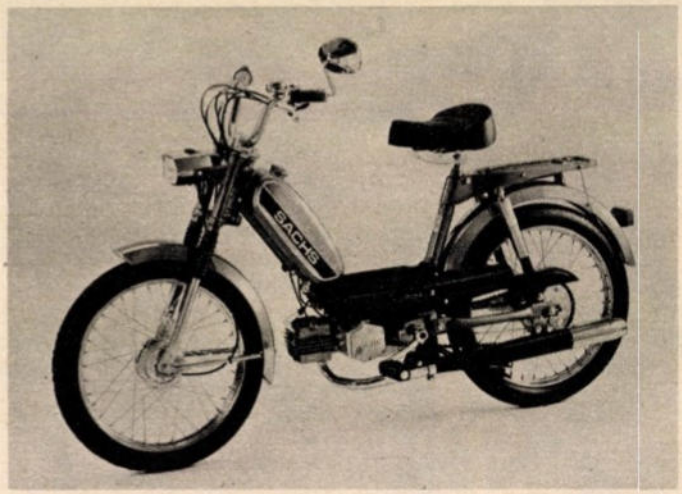
(Noha csak nagyon ritkán foglalkozunk jövendőmondással, most mégis, majdnem teljes biztonsággal meg merjük jósolni, miszerint a távol-keleti [japán] motorkerékpár-ipar lendületét aligha fogja lelassítani az új Sachs.)

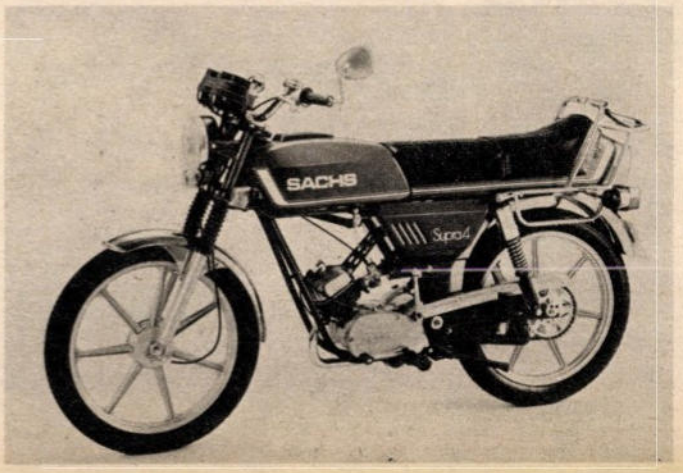
Az NSZK-ban népszerű Hercules-Supra sorozat 1976-ban indult el, hogy most a Sachsban is folytatódjék.

1. Az Ultra II LC az új Sachs-sorozat „zászlóshajója", folyadékhűtéses, 50 köbcentiméteres motorja 4,6 kW (6,25 LE) teljesítményű, váltója ötfokozatú, elöl dupla tárcsafékkel.

2. Ez pedig a legkisebb Sachs-Sachs, az Optima 3. Mindkét kereke rugózott, váltója kétfokozatú, súlya 54 kiló, végsebessége 40 km/h.

3. A már a Hercules által bevezetett „Supra" típus Sachs-kiadása, egyben a Hercules hű mása. A négyfokozatú blokk motorja 2,1 kW (2,9 LE, irányjelzőkkel, sebességmérő, fordulatszámmérő órával, és csomagtartóval).





(Gyári felvételek)

Nemcsak motorosoknak



Persze, elsősorban a motorosoknak szántuk e sorokat, de találnak benne hasznosíthatót a négy keréken járók is. Ha igaz az a mondás, hogy a tengervíz egy cseppjében benne van maga a tenger, akkor az is igaz: mindegy, hogy milyen gyártmányú, méretű, vagy erejű a motorkerékpár, valamennyiért egyaránt felelős a nyergében ülő motoros.

Mind többen veszik elő a téli álmából feléledt, vagy éppen most vásárolt motorkerékpárjukat, hogy bekapcsolódjanak azzal a közutak hullámzó, olykor nem is veszélytelen forgalmába, hogy utazzanak, közlekedjenek. Így függetlenítve magukat a menetrend szerint járó tömegközlekedési eszközöktől. Bizony ez nagyszerű dolog. Csakhogy ezzel magukra vállalták azt a felelősséget, amely minden közlekedési eszköz vezetésével együtt jár.

Kérjük, vizsgálja meg járműve fékjeinek hatásosságát, a gumik futófelületének, mintázatának állapotát, a lámpákat (talán esedékes már az izzócsere), az irányjelzőket. Jól teszi, ha két visszapillantó tükörrel – meg szélvédővel – ajándékozza meg önmagát, hasznos lehet (ne legyen rá szükség) a bukócső.

És amivel kezdeni kellett volna: nappal is kapcsolja be a tompított fényt...

AUTÓSOK!



ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

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

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

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4–5. Tel.: 420-183

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet
1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

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

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

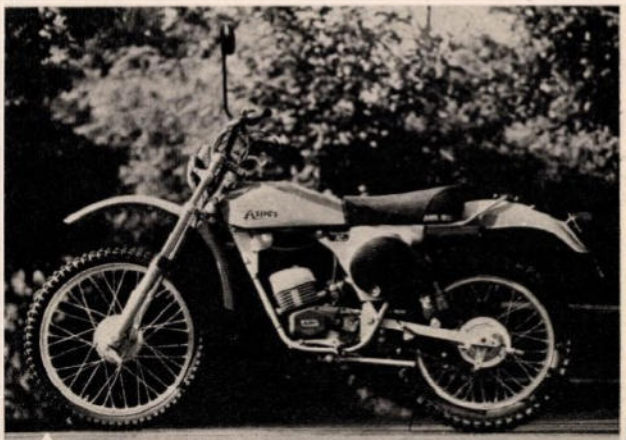
AUTÓKER

Két signorina

A magyar motorosok nem sokat tudnak az olasz gyártmányú Aspes, és az ugyancsak itáliai, de angolosan hangzó A11 Cars nevű motorkerékpárokról. Az Aspes részben saját konstrukciójú kétütemüeket épít a korszerű csővázszerkezeteibe 50, és 125 cm³-es méretekben. A nagyobb motorok is kifejezetten sportcélokat szolgálnak. Cross-modelljének súlya 92 kg, a GS jelű terepmotor 100 kg, váltója hatfokozatú. Készül még „Juma 15" típusjelű versenymotor is 140 km/h végsebességgel, amelynek teljesítménye 16,2 kW (22 LE).

Az itt látható „Navaho 50 RC" keménykrómozott-furatú könnyűfém hengeres, 50 cm³-es motorja Minarelli gyártmányú, teljesítménye terepkivitelben 6,6 kW (9 LE), egyszerű utcai használatra pedig 1,4 kW (2 LE). Tüzelőanyaga 1:20 arányú szuperbenzin keverék, váltója hatfokozatú, gyújtása Dansi-electronic. Az Aspes-Competizione mellső-teleszkópjának rugóútja 180 mm, Corte & Cosso gáztöltésű lengéscsillapítója 5 állású, gumimérete 2,50×21 coll, illetve hátul 3,50×18 coll, üzemanyagtartálya 6 liter, súlya 78 kg, színe: a váz ezüstmetál, a többi narancs.

Alig hihető, hogy a „vastaglábú", Victor típusnevű A11 Cars két kilóval könnyebb, mint a „vékonycsontú" Aspes. A cantilever-rugózású, sajtoltlemez és csővázban egy 50 cm³-es Morini motorocska dohog (1,01 kW, 1,5 LE), váltója négyfokozatú, elöl-hátul 4,00×10 coll gumikkal, Bosch lendkerékmágnessel. Két személlyel a jól párnázott és elég bőségesen méretezett ülésén 30 km/h a legnagyobb iramа, de ennyi sok is lenne a csúcsidőben, mondjuk a Margit-hídon. (Tervezői ugyanis városi forgalomra szánták.)



(Berthold Produkte felv.)

Így vált „nagykorúvá" a tegnap segédmotoros-kerékpárja, az olasz Aspes „Navaho 50 RC"

Elöl dundi, hátul dundi, és ez is a kis „ágról szakadt" rokonból nőtte ki magát



Mi lett vele?

Szántó Sándor



„Sinyó", ahogy az egykori Vörös Meteorban nevezték a srácok, már 12 éves korában motorozott — titokban. A világháborús években születésnapjára egy használt kis Mátrát kapott apjától. És, mert a sors útja kiszámíthatatlan, Sinyónak az volt megírva a jövendőjében, hogy motorversenyző lesz.

Abban a házban, ahol Szántó Sanyika tartotta rémületben a korabeli srácokat, lakott egy nála két évvel idősebb fiú, egy bizonyos *Cserkuti Laci*, akinek pedig egy régi 125-ös Puchja volt, de persze jogsija nem lehetett. Mondjam-e, hogy ennek ellenére mindketten motoroztak a városban, de csak este.

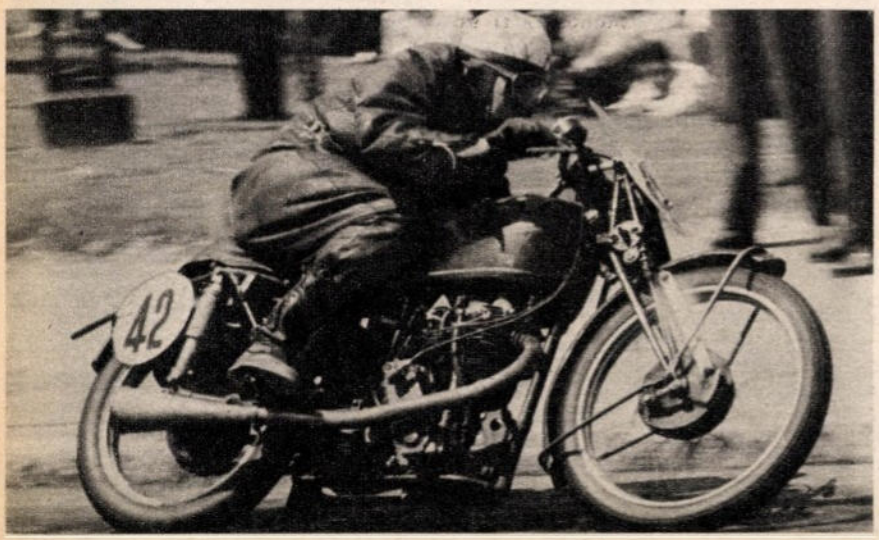
— A gimnáziumi érettségi után leszerződtem Gódi Lászlóhoz (aki később oldalkocsis bajnok lett), *nála kitanultam a motorszerelést, és az estin elvégeztem az akkori Autótechnikumot. De persze ilyen környezetben, és ilyen „múlttal" jelentkeztem a Mogürt SC motorszakosztályánál a felspécizett Mátrával. Amikor röviddel ezt követően megszűnt a klub, átkerültem a Szabadságharcosokhoz, majd onnan 1948-ban a Vörös Meteorba, ahol egyesületi Jawákon versenyeztem. Amikor „kinőttem" a 250-es, illetve a 350-es kategóriát, mint első osztályú versenyző, kaptam egy 500-as Norton Dominátort. Mit szépítsem, ezzel a motorral nem sokra mentem a Norton-Manx-okkal szemben. Ennek ellenére az országos bajnokság 2—4. helye táján zártam az ideményeket.*

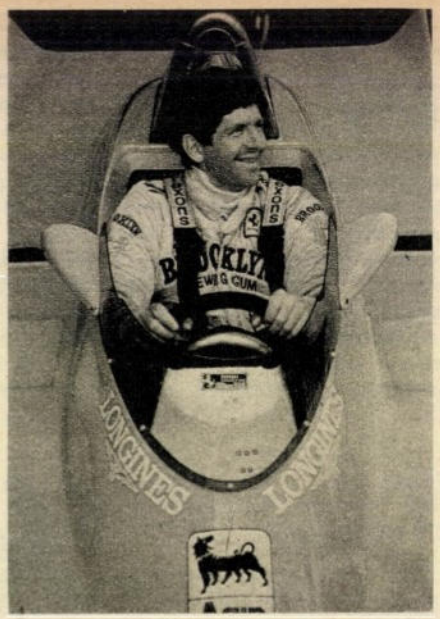
Amikor 1955-ben megszüntették a szakszervezeti klubok motorszakosztályait, a Meteor beleolvadt a Zalkába, de ekkor már kezdett kopni a magyar motorsport fénye. Hogy ki volt a legnagyobb ellenfelem? A felejthetetlen Cserkuti Laci, a „Kocka", aki talán inkább példaképem volt. Nem felejtem el, az 1950-es TAMS-on (több napos verseny volt ez három országon át), *ő is 125-ös Csepelen indult, és mindketten aranyra végeztünk.*

Aztán 3 év múlva, a Szlovák GP-n, Pöstyénben, a gyári Jawán induló csehszlovák Čada motorja megragadt, én pedig szinte a hátsó kerekéhez ragasztottam a Velocettem első kerekét. Buktam az előttem lefekvő Jawán, de a baj nem is ez volt, hanem az, hogy a mögöttem érkezők, pontosan hatan, belém szaladtak. Egy hónapig feküdtem a kórházban — eszméletlenül. Kész orvosi csoda, hogy életben maradtam. Igaz, 80 százalékos rokkant lettem.

Mozgásképességem visszaszerzése után versenybíróként dolgoztam tovább a sportban, és a kis műhelyemben tevékenykedek. Szeretném megragadni az alkalmat arra, hogy megpróbáljam összetrombitálni a régi Vörös Meteor motorversenyzőit, szurkolóit, mert jó lenne időnként összejönni, mint az AM veterántalálkozón, de annál gyakrabban. Várom a Meteorosok jelentkezését levelezőlapon, címem: Bp. 1088, Szentkirályi u. 3., vagy telefonon, este. 330-800. Előre is köszönöm.

R





Ágaskodik-e a FERRARI-PARIPA?

A kérdésre határozott nemmel kell válaszolni, hiszen a leghivatottabb, a világbajnok *Jody Scheckter*, akit az AM hátsó borítóján lát a nagyrabecsült Olvasó, úgy nyilatkozott, hogy ehhez hasonló „megalázó" helyzetben még nem volt a méltán jeles Ferrari istálló. A dél-afrikai GP-ig bezárólag egyik kocsijuk sem lőtt át a célvonalon, tehát a kiesési kvótájuk százszázalékos.

— Tavaly szinte megbízhatósági rekordot állítottam fel kocsimmal. Amióta a Ferrarinál vagyok, először Kyalamiban fordult elő, hogy a futam ideje alatt, műszaki hiba miatt álltam a depóba, persze a kerékcseréket nem szabad műszaki hibának tekinteni, mert akkor sokkal gyakrabban kellett megszakítanom a versenyzésemet... A műszaki hibánál hagytam el... Szóval, a mi versenyszerelőink művészei a munkájuknak, és nyugodt lélekkel állítom, hogy mindent megtettek a győzelemért, mégis érthetetlen hibasorozatok áldozatai vagyunk. Már nem merek a Commandatore színe elé kerülni...

KAMIKAZÉK

Mottó: Itt úgy kapni kéz-lábtörést, mint máshol náthát . . .

A közönség nevezte el őket így, mert sokszor valóban a józan ész határán autóznak. Tény, hogy a hazai ralik legizgalmasabb műsorszáma a széria Ladák futama. Olyan kategória, ahol egyenlőek a feltételek.

— *Igen, itt nem lehet „taktikázni", lendületautó a széria Zsiga* — vallja *Dudás Gyula*, a Bp. Volán és a Gr. 1-es kategória tavalyi ralibajnoka. — *Bizony, keményen kell fogni a kormányát. Örülök, hogy sikerült legyőzni a Szepiéket* (Mahlerék), *ez régi álmunk volt. Igaz, sorban érte őket a balszerencse. Hogyan kezdtem? Hamar megfertőztek: együtt katonáskodtam Ferjáncz Attilával . . . Talán furcsán hangzik, de mi az autósport rabszolgái lettünk. No persze, ez amolyan kellemes rabszolgaság. A ralit a látványosság miatt, a nézőkért és a versenyzőkért csinálják, akik mind szerves részei a játéknak. Team-munka, amelyben versenyző és szerelő, rendező és bíró egyaránt felelős a sikerért, amihez kocsinként legalább hat ember kemény munkája kell.*

1974-ben a Mecsek Rallye-n mint navigátor kezdtem. 76-ban a Volánon már vezetőként, állami autóval indultunk, majd a Nyírségen Simonék mögött a 2. helyen végeztünk Németi Csaba navigálásával, aki öreg róka, tapasztalt versenyző volt. Aztán 77-ben jött egy 2. hely Hidegék mögött, de 78-ban sajnos, műszaki hibák vágták el utunkat. 1979-ben végre teljesült vágyunk, 42 ponttal megnyertük a bajnokságot.

— Állandó téma a Gr. 1-es motorok „rejtélye" . . .

— *Akinek ez rejtély, az szétszedheti a motorunkat. Csupán kihasználjuk a szabályzat adta lehetőségeket, no és precízen, gondosan rakjuk össze a motort; a gyári pontatlanságok kijavítása is egy-két lóerőt jelent. Egy raliautó sosincs kész. A versenyeken 60—70 kilométerenként át kell vizsgálni, hogy célba érjen. Itt meg kell tanulni kétszer kuplungolva, gázfröccsel váltani, lendületből csúsztatni és még ezer ilyen dolgot. Ebben sokat tanultam Ferjáncztól, aki példaképem is. A siker részese még Doma Gábor navigátorom, akivel korábbi barátság köt össze. Sokat köszönhetünk a Volánnak, ezen belül Zsemberi Jenőnek, és Mester Istvánnak. Az időmérésről? Jó, hogy nem látom, miként csinálják, mert elmenne a kedvem . . . Mahlerékkel igazi barátság köt össze, s hogy 79-ben úgy alakult: ők hegyen, mi raliban — ez így igazságos.*

Szepi, alias *Mahler József* nincs rokonságban a hasonló nevű zeneszerzővel, ám legalább olyan mestere a széria Ladának. Komlói műhelyében javítja a karambolos kocsikat, néha a saját versenyautójukat is. Kategóriájáról így szól:

— *A Gruppe egyben nem kunszt árokba esni, aki elkezdi, számoljon ezzel . . . Hegyin a vezetéstechnika dönt, nemcsak az autó. Edzéseken még a legesélytelenebb versenyzőt is megnézem, hogyan fordul, ebből látom, hol és mennyit kell újítanom. Aki nem tud improvizálni, az nem fejlődhet. 79 tavaszán verseny edzésén a cél előtti kanyarban felfordultam . . . Éjjel összeraktuk az autót, és másnap a versenyen már a „kitapasztalt" íven, még gyorsabban vettem a fordulót. Sőt, legközelebb még egy lapáttal ráteszek, mert ha én nem, akkor megteszi más. Nálunk kevés hegyi verseny van, és aki csak ezeken indul, még rutint sem szerezhet. Szembeötlő az elméleti és technikai képzés hiánya: akik évek óta ugyanúgy tépik, rángatják a kormányt, keresik az utat, azokból nem lesz jó versenyző. Különben is, a hazai pályákat — hiszen csak kettő van — illik „kívülről tudni . . ."*

1973-ban kezdtük Haui Lacival, aki azóta is hűséges navigátorom és a csapat tréfamestere. A kudarcért soha nem hibáztatom. 75-ben egy sikertelen skodás év után a Bálint-féle híres széria Ladába ülve szerettem meg ezt a kategóriát. A hegyi bajnokságot a ralizásnak köszönhetem. Hogy mi a véleményem a „simlikről"? Nos, nekem még a kereten belül sem engedték meg ezt, mondván: ne pont mi adjunk okot az óvásra. Ebben a Pécsi Volán jó irányítását érzem. Csupán egyet fájlalok: nem támogatják komolyan a széria autó felkészítését. Téves nézet az, hogy a széria autó mindent kibír. A nézők szemében már tisztes helyen állunk, jó volna, ha a vezetőségnél is így „feküdnénk" . . . A „nagyobb" váltónkról pedig csak annyit: tévednek a rossz nyelvek, utánaszámoltam, az 1600-as váltójával nem javítanék, hanem sokat rontanék az autón.



A Tornyai-kanyarban, Farkasgyepün . . .

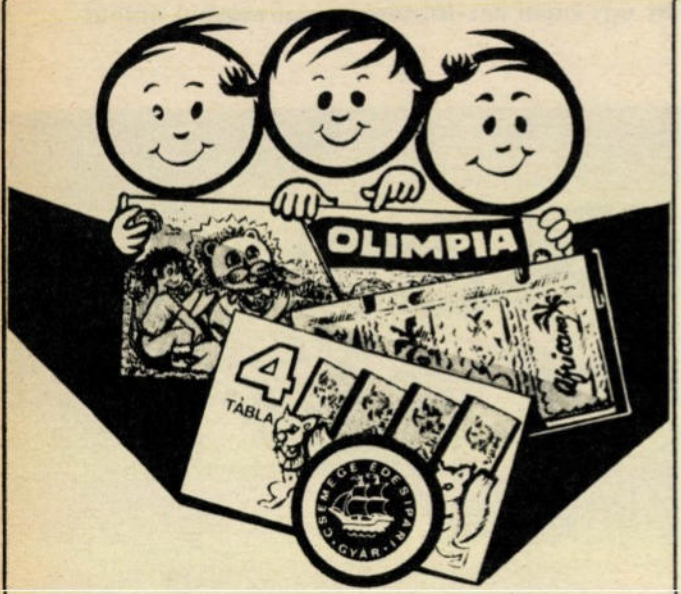
Dudásékkal jól kijövünk, a versenyeken nem „kormozunk" — egymásnak hamis időt adni —, nem hazudozunk, győzzön az, aki jobb.

(A fenti beszélgetés tavaly, az évad végén történt. Azóta megszűnt az 1200-as széria Lada kategória, helyébe lépett a Gr. 1/B, ebben indulnak Mahlerék egy széria 1300-as Ladával. Dudásék egy kategóriával feljebb próbálnak szerencsét, egy izmos, Gr. 2-es 1300-assal.)

Év végén dől csak el, hogy ki vállasztott jól.

FEKETE KÁLMÁN

Jó szórakozást és jó étvágyat
a Csemege Édesipari Gyár olimpiai játékához



Minden tájékoztatást megtalál az Olimpia,
a vegyes táblás csokoládé
és a mogyorós tejcsokoládé dobozaiban

LADA
1200, 1300
1500, 1600

P-FIAT
125, 126

ÓBUDA SZERVIZ

Karambolos gk. javítása, fényezése

AB kárrendezés

Vizsgára felkészítés, vizsgáztatás

Lobakon korrózióvédelem

OTP hitelakció

BUDAPEST III. BOJTÁR u. 36.
6-22 óráig.
TEL: 889-989

óbuda

MINDEN SZAKMÁBAN
MINDEN
SZAKEMBERNEK
KORSZERŰ
ISMERETEKET

ajánl a

MŰSZAKI
KÖNYVÁRUHÁZ

..... pld. Diószegi György:
GÉPSZERKEZETEK MÉRETEZÉSI ZSEBKÖNYVE 1979. 991 oldal, kötve ..... 92,—

..... pld. Fáy Csaba—Troskolanski Ádám—Tadeus—Varga József:
SZIVATTYÚÜZEMI KÉZIKÖNYV
1978. 399 oldal, kötve ..... 88,—

..... pld Horváth Pál—Dr. Sors László:
KÉMIAI ÁRAMFORRÁSOK ÉS ALKALMAZÁSAIK. Akkumulátorok, tüzelőanyag-elemek, szárazelemek
1978. 419 oldal, kötve ..... 74,—

..... pld. JÁRMŰVILLAMOSSÁG
Szerkesztette: Bakos István
1979. 497 oldal, kötve ..... 106,—

..... pld. Dr. Knoll Imre:
SZÍJ-, LÁNC-, KÖTÉL- ÉS DÖRZSHAJTÁSOK
1977. 252 oldal, kötve ..... 52,—

..... pld. Kovács László:
GÉPIPARI ANYAGTÁBLÁZATOK
1979. 576 oldal, kötve ..... 91,—

..... pld. Kozlov, Sz. Ju.:
AUTÓK TISZTÍTÁSA JAVÍTÁSKOR
1979. 174 oldal, fűzve ..... 15,—

..... pld. MŰANYAG-ZSEBKÖNYV
Szerkesztette: Dr. Kovács Lajos
1979. 1012 oldal, kötve ..... 140,—

..... pld. Orgován László:
FELÜLETVÉDELMI ZSEBKÖNYV
1979. 494 oldal, kötve ..... 52,—

..... pld. Sárközi Zoltán:
MŰSZAKI TÁBLÁZATOK ÉS KÉPLETEK
1977. 1113 oldal, kötve ..... 80,—

..... pld. Tömöry Tamás:
LAKÁSUNK
A könyv 280 rajzos illusztráció példáin keresztül segít eligazodni, hogyan rendezzük be lakásunkat praktikusan, korszerűen, esztétikusan. ..... 76,—

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvéttel szállítunk, magánszemélyeknek 200 Ft felett portómentesen. Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

CÍMÜNK: ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT MŰSZAKI KÖNYV-ÁRUHÁZA
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 9.

Telefon: 420-353.

A megrendelő neve: .....

Pontos címe: .....

.....

aláírás:



Sár-sorozatvetők a rajtnál

AUTÓCROSS-BEMUTATKOZÓ

Szó ami szó, ennél egy kicsit méltóbb hazai premiert is megérdemelt volna vadonatúj sportágunk, az autócross, bár ezúttal kizárólag az „időjárás-felelőst" lehetne hibáztatni, az előkészületeken igazán nem múlott a siker.

Amint a minden bizonnyal fényes jövő elé tekintő sportág alapkiírását a MAMSZ jóváhagyta, országszerte lázas crossautó-építés kezdődött, a Szentendrei Petőfi SK fanatikusan lelkes aktivistái *Soltész Zoltán* vezetésével pedig szabad idejük minden percét az izbégi pálya kialakításának szentelték. Még a verseny előtti hétvégen megtartott nem hivatalos edzésen is úgy látszott, hogy minden rendben lesz. De aztán a tavasz első napjain lehullott hatalmas mennyiségű hó szinte használhatatlanná áztatta a pályát.

Igaz, egy vérbeli crossautónak és pilótájának nem szabad az izbégihez hasonló sártömegtől megijedni (hát nem is rezeltek be a legények, olyan elszántan gyűrték a sarat, mintha az életük forgott volna kockán!), mindenesetre szerencsésebb lett volna, ha legalább a kezdet kezdetén nem kell nyomban a sűrűjébe vágni az elkeserítően cuppogó, tocsogó, ragacsos sártengernek, hiszen sem a fiúk, sem az autók még nem készültek fel...

A teljesen irreális körülmények miatt crossversenynek aligha nevezhető sárbirkózó előfutamokat közel 3000 szurkoló előtt a helybéli *Botár*, a dömsödi *Kovács* és a szegedi szupersztár, *Darázs* nyerték. Az elvérzettek reményfutamának helyezettjeivel kiegészített két középdöntőben ismét a Fiat motoros, óriás bálnához hasonlító bárkán csónakázó Botár, illetve az autócross alapmércéjének tekintendő Darázs diadalmaskodtak, míg a 10 legügyesebb sárdagasztót tömörítő döntő futam is a szegedi „crosskirály" zsákmánya lett.

A kétségkívül kitűnő kabarét, kacagtató szórakozást, de még kevés vérbeli autócrosst nyújtó bemutatkozás tapasztalatait *Sándor István*, a MAMSZ műszaki bizottságának tagja, ralisportunk nagy „öregje" (már ami a sportban eltöltött éveinek számát illeti) imigyen sommázta:

— *Mindenekelőtt nagyon örvendetes, hogy a sportág legalizálásának néhány hónapja alatt ilyen sok és használható gép született. A műszaki bizottság ez idáig 24 autót tekintett meg, és 21-nek nyomban ki is adta a gépkönyvet. Kellemesen csalódtunk a konstruktőrök fantáziájában, hiszen jó néhányan úgy állították talpra első crossautójukat, hogy korábban csak egy-két homályos fényképet láttak. A Trabant motortól a Wartburg, Lada, Fiat és Audi masinákon át a hathengeres Porsche erőművekig mindenféle motor feltűnt, volt aki előre, volt aki középre, és volt aki a hátsó tengely mögé helyezte el a legkülönbözőbb módon kialakított vázban. A kavalkádból persze toronymagasan kilógott Darázs Antal csodaszép autója, hiába, ő lassan már három éve járja a külföldi versenyeket, gyűjti a tapasztalatokat és az ismerősöket északi szomszédainknál. Ez a mostani, kifejezett műszaki intelligenciát sugárzó járműve még a csehszlovák tanítómesterek alkotásain is túltesz.*

Az első verseny problémái egyébként főleg a speciális gumik hiányából fakadtak, ilyen mély, ragacsos sárban a hagyományos hógumik fabatkát sem érnek. Darázs viszont már rendelkezett a különleges, kézzel vágott, nagy bütykös gumikkal, és úgy mozgott az öntisztuló abroncsokkal a vendégmaraszta ló sárban, mint mások a száraz betonon.

A másik két nagy problémakör a hűtés és az elektromos szerkezetek tökéletlen szigetelése. A többnyire rosszul elhelyezett és alulméretezett hűtők a sárban hamar eltömődtek és a motorok pillanatok alatt „megfőttek", de a csekély menetszél miatt az állandóan pörgő ventillátorral sem szabad spórolni.

Reméljük, hogy a biztató kezdet után most már ízig-vérig komoly autócross-versenyeket láthat a közönség, mégpedig április 27-én Kiskunlacházán a motocross OB-futam alkalmából, valamint május 25-én ismét a szentendrei pályán az Autócross MAMSZ Kupa második fordulóján!.

FEKETE ANDRÁS

Gazdag István és Szabó Károly vitája

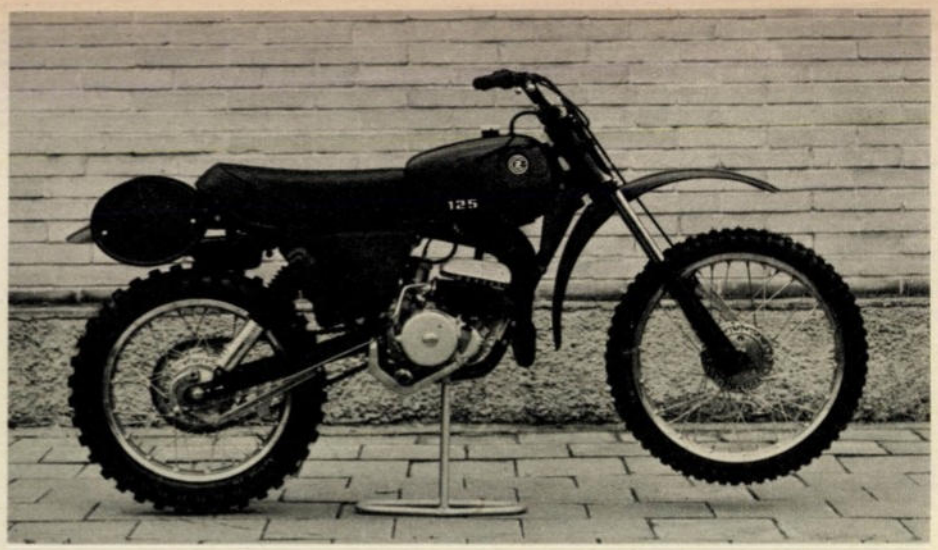
(A szerző felv.)

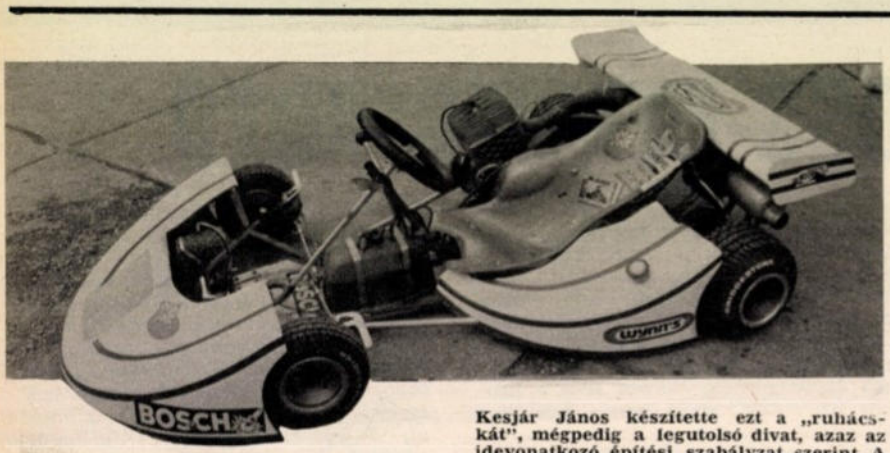


Eredmény: 1. Darázs A. (Wartburg) DÉLÉP — 2. Kovács L., (Wartburg) DOVIT — 3. Virág B., (Lada) — 4. Gazdag I., (Fiat 125) — 5. Gubala P., (Wartburg) mind Főtaxi — 6. Darázs F., (Lada) DÉLÉP.

PROFI SZÖCSKE

Miután a motocross Béke és Barátság Kupa műsorszámai közé felvették a 125 cm^3-es kategóriát is, úgy gondoltuk, jó, ha felvillantjuk ennek a csoportnak a számunkra is könnyen elérhető sporteszközét, a CZ-ék profi szöcskéjét, a 125MX-et. A 123,5 cm^3-es motor 10 400 f/percen 18 kW-ot (24,4 LE-t) ad le, míg a legnagyobb nyomaték: 1,76 mkp, 9000-es fordulaton érkezik. Gyújtása Motoplat tirisztoros szikraképző. A rugóút elöl 210, hátul 175 mm. A kerekekre elöl-hátul 125 mm átmérőjű kúpos fékek felügyelnek. A gép súlya 82 kg.





Kesjár János készítette ezt a „ruhács-kát", mégpedig a legutolsó divat, azaz az idevonatkozó építési szabályzat szerint. A megrendelő pedig a Volánbusz kart-szakosztálya volt

ÚJ GÉPOSZTÁLY, ÚJ PÁLYA

Az autósport legfiatalabb sportága, a kartozás, és már sok tizenévesből lett később kiváló autóversenyző. Az első lépés az 50 cm^3-es széria, de később egyre magasabb osztályba lépve akár a „Béke-Barátság" versenyekig vagy az EB-ig is el lehet jutni. Ahogy születnek a pályák, úgy oldódnak a gondok. Lesz elég alkalom az edzésre, lesz elég idő a versenyek zavartalan lebonyolítására is. Szombat délelőtt szabad edzés, délután időmérés, széria és speciál 50-es, széria 125-ös kategóriák versenye, vasárnap a 250-es és a mindenki mindenki elleni, sokfutamos nemzeti, illetve nemzetközi osztály versenyeire kerül sor.

A pályakérdés ugyan még nem oldódott meg teljesen, de a győri tanpálya és a nyári hónapokban nyitó kecskeméti gokartpálya sokat javít a még így is ínséges pályahelyzeten. Az utóbbit kizárólag gokartversenyek lebonyolítására tervezték, és a legkényesebb igényeket is kielégíti. A pályák vonzási körzete a Dunántúl északi részére, illetve a Duna—Tisza közére terjed ki, az ország többi területe a sportág szempontjából egyelőre fehér foltnak számít.

Különösen nagy várakozás előzi meg az új géposztály, a 250 cm^3-esek bemutatkozását. Bár a gokartbizottság egyelőre csakis a széria MZ motorok beépítését engedélyezte, de hozzájárult a vázak „felöltöztetéséhez". Ezek a felszerelt áramvonalidomok és a hátsó légterelő szárny jóvoltából, miniatűr versenykocsiknak tűnnek. Ez a nemzetközi gokartsportban divó legújabb irányzat egyelőre csak Angliában népszerű, ám néhány más nyugat-európai ország versenypályáin is feltűnnek majd az idén a „ruhás" kartok.

Jóslásokba nem kívánunk bocsátkozni, de egy biztos, az 1980-as év fordulópontot jelent a sportág történetében. Az egyes géposztályok bajnokságainak küzdelmeit épített pályán fogják megrendezni, így mindenki biztonságos körülmények között versenyezhet.

Dvorszky Nándor

Ritka Simson

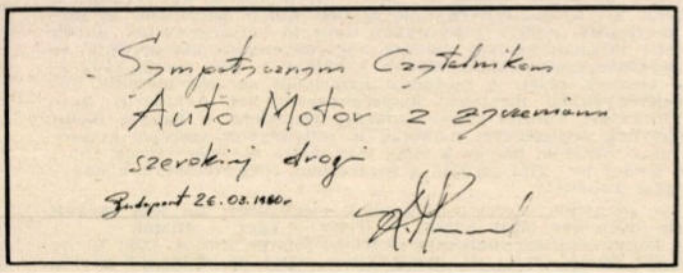
A Simsonék nem hoznak nyilvánosságra adatokat erről a 90 cm^3-re „bővített" változatról. Az S50-es sorozatból, a túraverseny céljaira kifejlesztett motorokon az NDK és Lengyelország túracsapata pályázik Európa-bajnoki babérokra. A látható módosításokon, az emelt vázon, a megerősített első villán és a spéci hengeren és hengerfejen kívül, egy felezős váltó duplázza négyről nyolcra a bekapcsolható sebességek számát. Hogy a poros utakon milyen fontos szerep hárul a levegőszűrőre, arról a testes oldaldobozban megbúvó légszűrőbetét árulkodik.



Robert Mucha POLONIÁRÓL



(Favics Péter felvétele)



Sok víz folyt le azóta az öreg Dunán, amióta itt járt nálunk a sokszoros lengyel ralibajnok, a mindig mosolygós *Robert Mucha*. (Emlékeztetőül: kategóriagyőztese volt az amerikai Michigan államban rendezett „Press on Regard"-nak, amelyről az USA egyik tv-állomása adott közvetítést. Az adás alkalmából megszólaltatták *Kurt Waldheimet* is, aki úgy aposztrofálta a versenyzőket, mint országuk követeit.) R. M.-ről még annyit, hogy mindig csak lengyel gyártmányú autóval versenyzett, pedig, ahogy mondta, „csalogatták" külföldi márkákhoz is...

— Évekkel ezelőtt a Külügyminisztériumba kerültem — pörgeti vissza az emlékezés színes filmjét —, *és bosztásom miatt, legnagyobb fájdalmamra, a sportvolántól el kellett válnom; persze az autótól nem. Most úgy alakultak a dolgok, hogy az idén az FSO autógyár színeiben ismét beülhetek egy kétszáz lóerős Polonezbe, de ez még nem lesz az igazi, ám egy lépéssel közelebb kerültem a kedvenc sportomhoz, amelyet nagyon szerényen egy 350-es Jawával kezdtem, de őszintén szólva, nem volt valami átütő sikerem. Első győzelmemet az FSO Polskival éppen Magyarországon, egy raliversenyen értem el. Mikor is? Ha jól számolom, akkor ez egy tucat évvel ezelőtt volt, huszonkét éves koromban. Azt persze nem felejtettem el, hogy az abszolút értékelésben harmadik lettem. Ez bizony szép emlék.*

Akkor ismerkedtem meg Ferjáncz Attilával, Balatoni Mihállyal és Sándor Istvánnal, akikkel aztán később gyakran találkoztam, például a München—Wien—Budapest versenyen, amelyen háromszor vittem sikerre a Polski Fiatot.

Nem tudom, mennyire ismerik az AM olvasói a mi autógyárunkat, az FSO-t, amely most, több gyár összevonásával kombinát lett, és 24 ezer dolgozónak ad kenyeret. Az FSO csúcsigazgatója, Jerzy Bieleczki székfoglalójában arról is beszélt, hogy az autósport jó propagandája az iparvállalatnak és ezzel Lengyelország érdemeit gazdagítják. Éppen ezért támogatja az autósportot azzal, hogy lengyel gyártmányú autókkal indulnak Európa-, illetve világbajnoki versenyeken, mert ismeretes, hogy a versenysport sok hasznos műszaki tanácsot tud adni az iparnak, aminek — végső fokon — az autótulajdonos látja hasznát.

Azt kérdezi, van-e jövője a lengyel autósportnak? Nos, az imént elmondottak erre engednek következtetni, és a gépjárműipari miniszterünk, Alexander Kopeć bejelentette, hogy biztosan továbbfejlesztik az iparágat, de az előterveknek már meg is vannak a látható eredményei, nevezetesen az új, háromajtós Polonez-kupé, amely a Lengyel Egyesült Munkáspárt VIII. kongresszusára készült el. Az ötajtós Polonezt tavaly óta sorozatban gyártják, párhuzamosan a Polski Fiat 125-tel, amelynek valószínűleg jövőre lesz a kifutása. A szép vonalú Polonez szerte a világon keresett autó, legnépszerűbb Nagy-Britanniában, Franciaországban és Hollandiában. Tudom, most azt szeretné kérdezni, hogy mikor árusítják majd Magyarországon is ezt a valóban sikeres autót. Nézze, én nem vagyok a gyár megbízottja, de gondolom, hamarosan ezt is megérem.

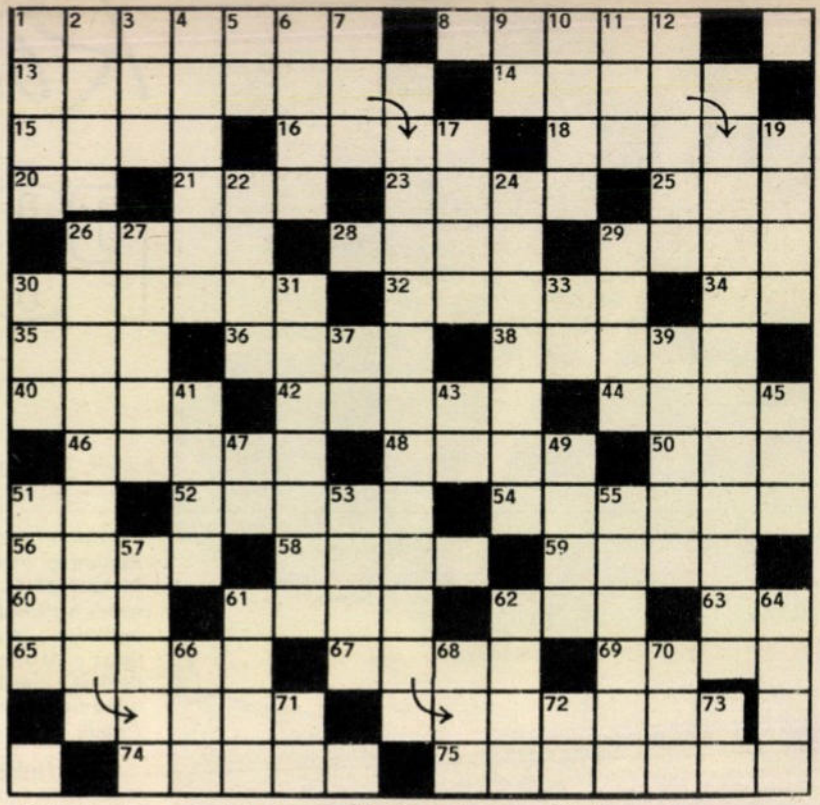
Örömmel mondhatom el magyar sportbarátaimnak, hogy Poznanban elkészült a Forma—1 versenyre alkalmas pálya, amelynek megnyitó versenyén magam is indultam, természetesen nem Forma-autóval, és második lettem. A FICA (a volt FIA, az autósport főhatósága) *műszaki bizottsága megtekintette az új versenypályát, és azon jelentéktelen korrekciót kértek. Ha minden jól megy, akkor jövőre mi is feliratkozunk a Forma—1 világbajnoki futam rendezésére, gondolom, sok magyar sportember jön majd el Poznanba, megtekinteni a Lengyel Grand Prix-t. És, ha már ennyi sporthírt közöltem, hadd említsem meg, hogy idén Zasadával közösen fogunk versenyezni.*

Hivatali elfoglaltságom mellett most készülök a közgazdasági doktori disszertációmra, mert hát az ember nem maradhat el a felesége mögött. Ugyanis a nejem elektromérnök, aki számítástechnikával foglalkozik.

Sok szeretettel üdvözlöm az Autó-Motor kedves olvasóit, amit szívesen adok írásban is.

RÓZSA GYÖRGY

Keresztrejtvény



VÍZSZINTES: 1. Etiópia része. **8. Festői szépségű, üdülőhely az Adriai-tenger partján, ahová a Budapest Tourist idén nem kevesebb, mint tizenegy nyári turnust indít személygépkocsival utazóknak. Zárt betű: P. 13. A BMW legújabb csúcsmodellje a 635 CSi típusú sportkocsi. Motorjának néhány jellemzője. Zárt betűk: E, H. 14. A BMW 635 CSi ennyi idő alatt gyorsul 0-ról 100 km/h sebességre. Zárt betű: G.** 15. Férfinév. 16. Könnyű lábbeli. 18. Egy Pál utcai fiú. 20. Lantán. 21. Fém. 23. Zuhanni. 25. Csapadék. 26. Korai gyümölcs. 28. Izmus híve. 29. Országos Széchényi Könyvtár röv. 30. Gyakori országúti manőver. 32. Fütyül. 34. Szólít. 35. Római 1450-es. 36. London szórakozónegyede. 38. Várpalota része. 40. Thüringiai város az NDK-ban. 42. Takarít. 44. Hortobágyi település. 46. Idősebb leánytestvér. 48. Óír írás. 50. Azonos betűk. 51. Tüzel. 52. Kortárs grafikus (Arnold). 54. Pro . . . ; a hazáért. 56. Jegyezni. 58. Újcsillag. 59. Kérdés személyre (két szó). 60. Szovjetunió röv. 61. Piroska becézve. 62. Október röv. 63. Betű fon. 65. Telerakja. 67. Szakszervezetek Megyei Tanácsa. 69. Hálával emlegető. 74. Létrehoz. **75. Az idei nyári olimpia városa, amelynek nevezetességeit a nagy versenyek hetein kívül számos Budapest Tourist által szervezett társasutazás résztvevői tekinthetik meg.**

FÜGGŐLEGES: 1. Itt ni. 2. Régi vadászgép. 3. Nálunk. 4. Francia kommunista vezető volt (Maurice). 5. Rag. -ra párja. 6. Egyesült Nemzetek Szervezete. 7. Régi török cím. 9. Sóhaj. 10. Koros. 11. Község Komárom megyében. 12. A földművelés római istennője. 17. . . . nad Labem; cseh iparváros. 19. Szúrja. 22. Fejlődés. 24. Például a Magyar Hírlap. **26. A BMW 635 CSi műszerfalának része, amelynek feladata, hogy menet közben azonnal jelezze, ha valami nincs rendben. Zárt betű: B.** 27. Sodró. 29. Nehéz fém. 30. Elektromiográfia. 31. Kékfrankos jelzője. 33. Ezüstfehér puha fém. 37. Sípálya talaja. **39. Hegység a szomszédban, ahová „Egy hét az egészségért" jelszóval autósoknak is szervez üdülést a Budapest Tourist, egész évben folyamatosan.** 41. Görög kommunista lap. 43. . . . -mög; dörmög. 45. Alma-. . .; a kazah főváros. 47. Kis víz. 49. Filmrendező (Károly). 51. Jelentős német polgári közgazdász (Friedrich, 1789—1846). 53. Életút. 55. Tiszántúli Áramszolgáltató Vállalat. 57. Zérus. 61. Szín a francia kártyában. 62. Férfi keresztnév. 64. Az Aranykoporsó írója (Ferenc). 66. Taszít. 68. Munkaügyi Minisztérium. 70. Albán pénz. 71. Knock out. 72. Továbbá. 73. Kén és vanádium.

BAJAI ISTVÁN

Beküldendő: a vízszintes 8., 13., 14., 75., valamint a függőleges 26., 39. számú sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó—Motor közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: május 10. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahova a Budapest Tourist társasutazásokat szervez negyedévenként összegyűjtik és az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1980. június 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980 második negyedévében a rejtvényekben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájára is. Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!"

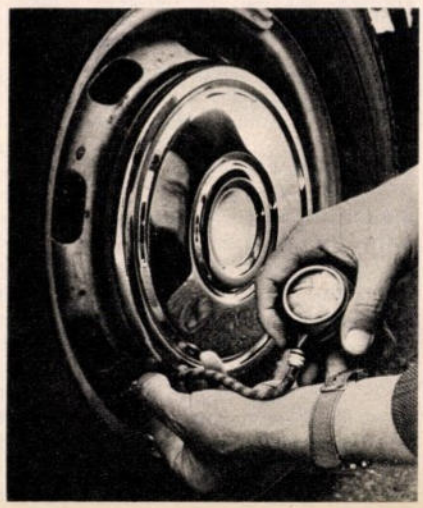
A 7. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Én sem vagyok kezdő, hiszen már ötven éve járok gyalog. — Trier — Eger — Miami.

Ötvenötforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rhorer Miklós, 1126; Bezeg Péter, 1204; Litóczki József, 1111; ifj. Denk Tibor, 1116; dr. Bakonyi István, 1115; Lehoczky Henrik, 1035; Végh Lajos, 1032; Keiser Olga, 1035; Rónaszéki Tamás, Paks; dr. Hodács László, Szombathely; Németh Józsefné, Lovasberény; Raczkó Pálné, Csorvás; Ristyák András, Nagycserkesz; Csőke Edit, Jászapáti; Zsámor Sándor, Kisbabot.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

. . . milyen mértékegységgel mérjük a gumik levegőnyomását. Ám a nyeréshez azt is meg kell írni, hogy egy . . . hány atmoszféra volt? A megfejtéseket kérjük május 10-ig nyílt levelezőlapon szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223) beküldeni, hogy részt vehessenek a hat jutalomkönyv sorsolásán.



Hovatovább szokásunkká válik, hogy a helyes megfejtések közül a legjobbat közöljük. Most a hat jutalomkönyv egyik nyertesének, Köpeczki Bóza Alexnek a megfejtését (9026 Győr, Kilián Gy. u. 10.) idézzük: „P20 a motor típusa. A motor különlegessége, hogy háromhengeres. A főtengely 120 fokos. (. . .) A motor körülbelül 34—36 LE. Még csak annyit, hogy a motort Szilvási György és öccse Zoltán konstruálta." A további öt jutalomkönyvet Forgó József (2400 Dunaújváros, Sallai út 10. II. (3.), Molnár István (3078 Kisterenye, Szőllő u. 2.), Nagy Edit (2643 Diósjenő, József Attila u. 1.), Pleva Pál (2683 Acsa, Kossuth L. u. 138.) és Vajda József Tibor (8552 Vanyola, Dobó I. u. 24.) címére viszi ki a postás.

HUMOR

G. DRUMEV:

Arapapagáj

Nirev elvtársnak mindene megvolt. Csak papagája nem. Pedig úgy szeretett volna otthonába valami egzotikusat, olyasmit, amiről mesélni lehetne mindenkinek, s látni a vendégek szemében az elragadtatott irigység csillogását.

Amikor Nirev elvtárs behunyta a szemét, mindig egy és ugyanazt a képet látta: a fontos ülésektől és tanácskozásoktól kimerülten hazatér, letelepszik a kedvenc öblös karosszékébe és a papagáját nézi. Az pedig, a maga tarkabarka importszíneivel csillogva, tisztelettudóan bámul gazdájára és valami idegen szóval köszönti: „carramba" vagy — mondjuk — „mamba".

Amikor pedig vendégek jönnek, a papagáj fennhangon elismétli gazdájának gondolatait és mindenki tapsol a gondolatok szerzőjének, no meg a papagájnak.

És amikor Nirev elvtárs úgy érezte, már elfogyott a türelme, sofőrjét elküldte az állatkereskedésbe azzal az utasítással, hogy vegye meg a legszebb papagájt. Egy óra múlva a sofőr visszatért. A kalitkában pompás madár üldögélt, csillogó tollai kékes színben játszottak. A madár némán nézett Nirev elvtársra, Nirev elvtárs pedig a madárra.

— Ez jó papagáj? — kérdezte szigorúan Nirev elvtárs a gépkocsivezetőtől.

— A legeslegjobb! — válaszolt tisztelettudóan a sofőr. — Az utasításban ez áll: vidám természetű és élénk képzelőerejű.

— Élénk képzelőerejű? — felelt kérdéssel Nirev elvtárs, és megint a papagájára pillantott.

— Igen, kérem.

— No ha így van, akkor jó.

Eltelt néhány nap, de a papagáj csak nem szólalt meg. Az elkeseredett Nirev elvtárs kihívott egy szakembert az állatkereskedésből.

Az ornitológus hosszasan megvizsgálta a madarat, kinyitotta a csőrét, ráfújt a tollára, és azután az étrendről érdeklődött.

— Hát ezt egyáltalán nem értem — vont vállat a madarak jeles szaktekintélye. — Miért hívatott? Ez a madár teljesen rendben van.

— Teljesen rendben? — csattant fel mérgesen Nirev elvtárs. — Hiszen nem dolgozik!

— Hogyhogy nem dolgozik? Talán azt akarja, hogy kitakarítsa a szobát és elmosogassa az edényt? — kérdezte maró gúnnyal az ornitológus.

— Kérem, ne szellemeskedjék — komorodott el Nirev elvtárs. — Hál' istennek, nálam van ember arra, hogy elvégezze a takarítást és a mosogatást. Ez a madár hallgat. Én pedig arra számítottam, hogy a gondolataimat fogja ismételgetni.

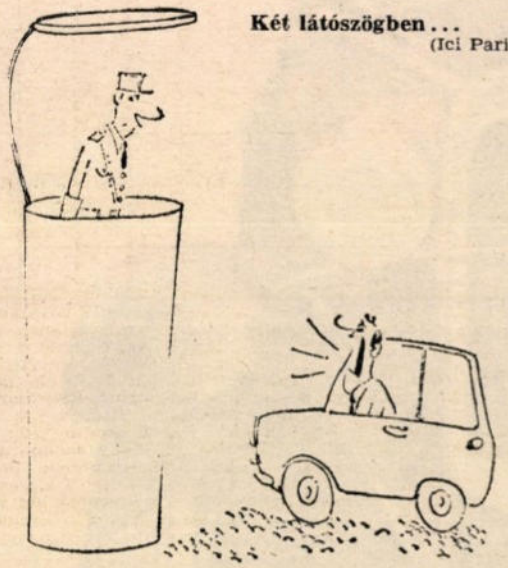
— Már megbocsásson, ez valami félreértés: az arapapagáj — drága és szemet gyönyörködtető díszmadár. De nem beszél...

— Nem beszél?! — csapott az asztalra Nirev elvtárs. — Ezt nem tűröm! Egyetlen beosztottam sem merte megtagadni a kívánságomat.

— Attól félek, ez a papagáj mégsem fogja ismételgetni az ön gondolatait. Már csak azért sem, mert nem az ön állománybeli dolgozója. Ami pedig a gondolatait illeti — úgy vélem, hivatalában éppen elég ember akad, aki szíves-örömest ismételgeti.

(A Krokogyil nyomán)

Két látószögben...
(Ici Paris)





Kortól függetlenül, érdemes ápolni



AUTÓÁPOLÁSI ÉS FELSZERELÉSI CIKKEK A MERKUR SZAKÜZLETEIBEN

Budapest,
V., Martinelli tér 8.
XXI., Csepel, Áfor út

Debrecen,
Monostorpályi út 39.

Pécs,
Fürst Sándor u. 6.

Szombathely,
Bajcsy-Zsilinszky u. 12.

Zalaegerszeg,
Kossuth Lajos utca 7.

autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer
Főszerkesztő:
Kókai Imre
Főszerkesztő-helyettes:
Liener György
Szerkesztőség:
Budapest VII.,
Lenin krt. 9–11. 1073
Telefon: 223-625, 222-408
Sportrovat: 427-749
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Felelős kiadó:
Siklósi Norbert
Kiadja:
a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 221-285
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Terjeszti a Magyar Posta
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. – 1900)
közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámlára. Előfizetési díj
negyedévre 90 Ft,
fél évre 180 Ft,
egész évre 360 Ft.
Előfizetés külföldről:
a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.
Kishirdetések felvétele:
a Lapkiadó Vállalat
hirdetési üzletében
Bp. VII., Dohány u. 54.
Telefon: 230-430. 1077
Kéziratokat, képeket
és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk vissza.
INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.0881
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

THE WORLD'S GREATEST RALLY

Marlboro 1980 SAFARI RALLY

Szinte az utolsó pillanatban mentette meg a Safari Rallye-t a Marlboróék 200 000 dollárja, amely némi felfordulását okozta a hírhedt versenynek. Így például a Mercedesek csapatvezetője kijelentette, hogy az ő kocsijaik nem fogják a dohányipart reklámozni, csakis a saját (háromágú) csillaguknak csinálnak propagandát. A vihart a pohár vízben azzal csillapították le, hogy a rajt előtti éjszaka újabb rajttáblákat nyomtak, amelyeken a pénzt adó márkaneve kisebb betűkkel díszelgett (mint a fenti címben látható). Továbbá: mint ismeretes, az USA-ban, és Nagy-Britanniában tilos a nikotin hirdetése, és ezért a Safariról tudósító két tv-társaság is gondba esett.

Ettől függetlenül kevés (68) indulója volt az idei Safarinak, a Ford, a Fiat, a Peugeot és a Porsche nem képviseltette magát — hivatalosan —, de ez mit sem von le a két német (Mercedes és Opel), valamint egy japán (Datsun) autógyár heves „összecsapásának" értékéből.

A vérengző *Idi Amin* volt államelnök elöl 1972-ben elmenekült hindu *Shektar Mehta* (34), a hírhedt kelet-afrikai Safari Rallye kétszeres győztese, úgy nyilatkozott a rajt előtt, hogy *„... csak akkor lesz esélyünk, ha a mozdony méretű Mercedesekkel komoly baj lesz ...!"*. Pedig erre nem volt kilátás, hiszen a gyári MB-kocsikat német alapossággal készítették fel erre az 5000 kilométeres kalandra. Mehta: *„Ez a rajtom lesz e versenyen a 13., de mi hinduk szerencsésnek tartjuk ezt a számot, nem úgy, mint az európaiak, pedig, miként az itteni fogadásokból kiderül, a svéd Waldegaard* (MB) *és a finn Mikkola* (MB) *a favorit."*

Mindehhez tudni kell, hogy Mehta, a finn *Aaltonen*, és a svéd *Kallström* alkotják a Datsun gyári csapatot, amely már az indulásnál — elméletben — verve érezhette magát, ugyanis a Mercedes 300 lóerejével szemben a japán motor „csak" 195 lóerővel rendelkezett. De mit számít a nyers erő, ha hátat fordít a Fortuna. Az első csapás akkor érte a háromágú csillagosokat, amikor az egyik kocsijuk pilótájának, *Arbe Hertznek* — önhibáján kívül — két ujja szétzúzódott, és azonnal kórházba is szállították (ahol másnap maláriás lett).

„Nem is tudom miért, de éreztem, hogy ezt a versenyt megnyerem" — így Mehta, pedig az első 1770 lefutott kilométer után Waldegaard (MB) került az élre, és ugyanakkor már 64 perc előnye is volt. Aztán beleszólt Afrika „térképe", és az élen haladó Mercedes elsüllyedt egy váratlan mocsárban. Kerek 45 percet dolgoztak le Waldegaardék mire ismét talajt fogtak. A másik MB-kocsival, az angol *Cowan* a 3. helyen száguldott (és ezt tessék szó szerint venni, mármint a száguldást, úgy 200 km-es tempóban, ami pedig ez itt sokkal nagyobb veszélyt jelent, mint Európában, ahol még a porfelhő is más, mert Afrikában — néha — elefántok bukkannak elő a porgomolyagból). Aztán jött az újabb csapás, Cowan Mercedesének hátsó tengelye tört el, majd egyik kerekét is elvesztette. Hasonló sorsra jutott Waldegaard is. De hadd essen még szó a Datsun kontra Mercedes párviadalról. A Mehtáék által, immár harmadszor győzelemre vezetett japán kocsik úgy viszonylanak a Mercedesekhez, mint Dávid Góliáthoz. Hogy csak egy apróságot említsek, a japánok nem módosítottak a „160 J" kocsijaikon, se a motoron, amelyek sorozatgyártmányú kétszelepesek voltak. Az egyszerű és könnyű Datsunok 7200 fordulaton adták le a 139,8 kW teljesítményüket (az MB 220,8 kW), és amire a szabályok lehetőséget adtak, a napi célba futás után, természetesen a versenyző mért ideje alatt, szabad volt a hátsó hidat cserélni, amihez a Datsunnál 10—14 percre (!) volt szükségük a japán szerelőknek. Az MB embereinek 100—120 perc kellett ehhez a munkához.

G. ROSSI

EREDMÉNY: 1. Mehta/Doughty (EAK), 207 — 2. Aaltonen/Drews (SF/EAK), (Datsun) 242 — 3. Preston/Lyall (EAK), Mercedes 450 SLC, 300 — 4. Kirkland/Haworth (EAK), Datsun 345 — 5. Nicolas/Liddon (F/GB), Opel Ascona 400, 401 — 6. Cowan/Kaiser (EAK/D), Mercedes 423 — 7. Iwashita/Nakamara (J), Datsun Silvia, 437 — 8. Heflier/Bates (EAK), Datsun 160 J, 440 — 9. Kleint/Wanger (D), Opel Ascona 400, 442 — 10. Waldegaard/Thorszelius (S), Mercedes 450 — Indult 68, célba ért 25.



am
1980 • 9
Ára: 15 Ft