# autó-motor

1980
JANUÁR
2



# Mi újság a Merkurnál?

*Múlt év november 30-ig kellett nyilatkozniuk azoknak, akiknek előjegyzésük volt a Merkurnál. Az érdekelteknek választani lehetett, hogy a rendelést lemondják-e, esetleg más típust kérnek, vagy a már eredetileg kiszemelt járműért kiegészítik 50 százalékra az előleget.*

*Mi történt azóta, hogyan alakultak a dolgok, mire is számíthatnak azok, akik változatlanul új kocsit kívánnak vásárolni? Minderre dr. Oroszi János, a Merkur kereskedelmi igazgatója válaszol.*

*— Végleges számadatok még nincsenek, de mintegy 173 ezer körüli azoknak a száma, akik az új kocsi vásárlásáról lemondtak. Jelenleg 320 ezren egészítették ki 50 százalékra az előleget. Sokan éltek a típusmódosítással is, havonta mintegy 3-4 ezren.*

*A vásárlási szándék lemondásával jelenleg átlagosan 3 évre csökkent a várakozási idő, de a Trabantra, P. Fiat 126-osra és a Skoda 1200-asra ugyanannyit kell várni, mint eddig. Zaporozsec, P. Fiat 1500-as és Moszkvics viszont rövid idő alatt vásárolható, aminek a magyarázata az, hogy ezekből sikerült terven felül importálni.*

*Természetesen a megmaradtakat leginkább az érdekli most, hogyan megy végbe az új besorolás. Nos, erről annyi tudok mondani, hogy számítógép végzi ezt a munkát. Tehát eleve kizárt az, hogy valakit is hátrányok érhetnek. A gép pontosan végzi az átsorolást, és az új sorszámokat, vagyis a besorolást február 28-ig küldjük meg az előfizetőknek.*

*Jelenleg naponta mintegy 40-50 százalékos a lemondás, vagyis a befizetők későbbre halasztják az új autó átvételét. Ez bonyodalmat okoz, hiszen ezeket a kocsikat előbb-utóbb át kell adni. Fennáll majd az az eset, hogy a sorszámok huzamos ideig megállnak. Ez azért lesz így, mert a beérkező kocsikat azoknak kell elsősorban átadni, akik halasztást kértek. Hogy ez milyen torlódást okoz, arról jobb nem beszélni.*

*Természetesen a várakozási idő függ az üzletkötésektől is. Ha sikerül egy-egy típusból terven felül importálni, akkor hamarabb tudjuk vásárlóink igényeit kielégíteni. De előfordulhat az ellenkezője is. Reméljük, nem jönnek közbe váratlan akadályok és az elképzeléseinket valóra válthatjuk.*

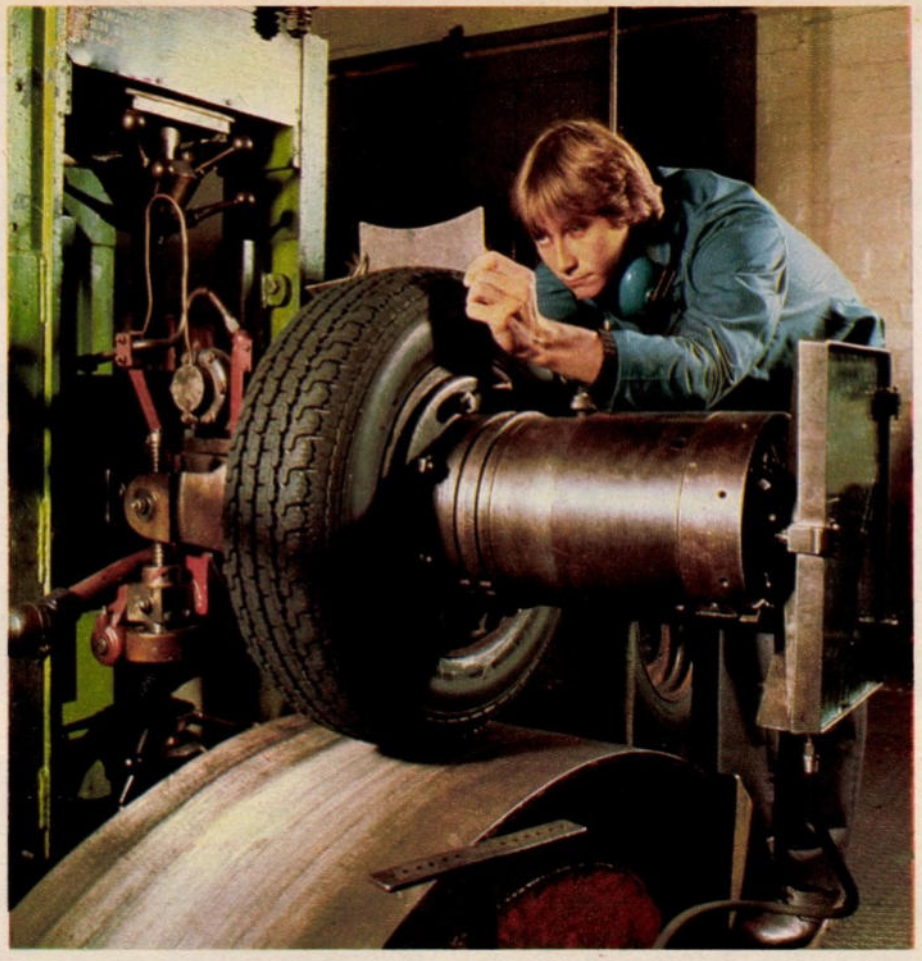
*Szólnom kell arról a törekvéseinkről is, hogy szeretnénk még kifogástalanabb körülmények között kiszolgálni ügyfeleinket. Szeretnénk úgy végezni munkánkat, hogy az autós, aki új kocsiját bármelyik telephelyünkön átveszi, jó érzéssel hagyja el az átadás színhelyét. Legyen megelégedve a kulturált kiszolgálással, vállalatunk munkájával, mert számunkra is ez lenne a legtermészetesebb.*

## AZ AUTÓ-MOTOR 1980/2. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:


Takarékos gumiabroncs (A. T.) – – – – 3
Ilyen lesz a Marx tér (Földvári András) – 4–5
Vizsgabiztosok az iskolapadban (almássy) 6–7
A sebességkorlátozás bevezetése után... (Takács Lajos) – – – – – – – – – 8
Nem volt bekapcsolva... (Rózsa Tamás) – 9
Mozaik – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – – – – – – – – – – 12
Autójavító kisiparosok Borsodban (Szántó István) – – – – – – – – – 13
Ismerd meg hazádat! Tüskevár–Jánosháza (Túri P.–Almássy T.) – – – – – – 14–15
Összerakható és szétrobbantható (Almássy Tibor) – – – – – – – – 16–17
Kávéország 2. (Székely Tamás) – – – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – 20
Képes híradó – – – – – – – – – – 21
FSO Polonez (Fekete András) – – – – 23–25
Gömbcsuklótörés (L. K.) – – – – – – 27–28
Egy valódi új Kadett (Liener György) – – 29–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – 35
Télen is örködnek a sárga angyalok (Mészáros Ferenc) – – – – – – – – 36–37
A tárgyalóteremből (Dr. Imre Iván) – – – 39
Szuper cockpit, vagyis pilótafülke az autóban 40
Az AM postája – – – – – – – – – 41
Közlekedési képeslap – – – – – – 43
Reflektor (Reményi-Gyenes István) – A „Csúcsforgalom" postája (Juhász Andor) – – – – – – – – – 44
Inyencfalat – – – – – – – – – – 45
Tegnap – ma: Yamaha – – – – – – – 46–47
Dicséret a Simsonnak – – – – – – – 48–49
Az Ibér félsziget motorjai – – – – – 50
Óránként 610 darab – – – – – – – 51
Erő és gazdaságosság – – – – – – 53
A volánnál: Tamás György (R) A mi kis múzeumunk – – – – – – 54
Négyszer Mercedes a Bandama Rallye-n (G. R.) „Világsorozat" – – – – – – 55
Az autócross-bajnokság alapkiírása – – – 57
A nagy család – – – – – – – – – 58–59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – 61
Élen a „vízenjárók" – – – – – – – – 62–63


CÍMLAPUNKON: Megindult a Forma–1 gépezete

HÁTLAPUNKON: Útban a cél felé...



# Takarékos gumiabroncs...

Sokkal nagyobb a gumiabroncsok jelentősége az autó biztonságos, kényelmes és takarékos üzemeltetésében, mint sokan gondolnák. Közvetítik a vezetőnek a gáz- vagy a fékpedál lenyomásával, a kormány elfordításával kifejezett akaratát. Összekötik az autót az úttal, de el is választják tőle, amikor a káros hatásokat, ütéseket és rázásokat rugózzák és csillapítják. Hiába „húz" jól a motor, ha a gumiabroncs „kipörög", hiába jó a kormány és a fék, ha az abroncs csúszik vagy „úszik", hiába jó a rugózás és a lengéscsillapító, ha nincsen összehangolva az abroncccsal.

**KÖZISMERT,** hogy a hagyományos — úgynevezett diagonál — és a szöges gumiabroncs csaknem minden előnyös tulajdonságával rendelkeznek a mai, korszerű radiálabroncsok. Alapvetően biztonságosabb autózást tesznek lehetővé többek között azzal, hogy gördülés közben nagyobb felületük fekszik fel az útra, jobban tapadnak, rugalmasabb oldalfalaik révén kedvező kanyarstabilitást nyújtanak, jobban fékezhetők, csúszós útviszonyok között viszonylag **jó iránytartók**, és sokkal kevésbé érzékenyek a vízensiklás (aquaplaning) jelenségre, mint a diagonál abroncsok.

**ÚGY TŰNIK,** hogy a ma legkorszerűbbnek elismert radiálabroncsot is lehet tovább javítani: még biztonságosabbá varázsolni, sőt takarékosabb üzemanyag-felhasználást eredményező tulajdonsággal felruházni. Ezt látszik bizonyítani az Avon Tyres híres abroncsgyár legújabb terméke, a Turbosteel Mk—2 típusú acélradiál abroncs. Mielőtt sorozatgyártását elkezdték volna — kísérleti kocsikra szerelve és próbapadon —, több százat **vetettek alá tüzetes** vizsgálatoknak.

**A FUTÓMINTÁZAT** (5 helyett 4 körbenfutó horony) és a vázszerkezet módosításával elérték, hogy még jobb az iránytartásuk, jobban érvényesítik az oldalvezető erőket, rugalmasabbak (ezáltal kényelmesebb az utazás és könnyebb a szűk helyen való manőverezés) és végeredményben takarékosabb üzemanyag-felhasználást (átlagos autósnak évente mintegy 90 litert) tesznek lehetővé. A Rolls-Royce, valamint a BLMC legújabb modelljeit már kivétel nélkül az Avon Turbosteel abroncsokkal szerelik.



**A. T.**

# ILYEN LESZ A

Ha nincs hely, hát nincs hely. A város közepén hiába bontanak le egy-egy házat, a helyhiány alig csökken. És ha kevés a parkolóhely, nem szabad még oda is csalogatni az autósokat.

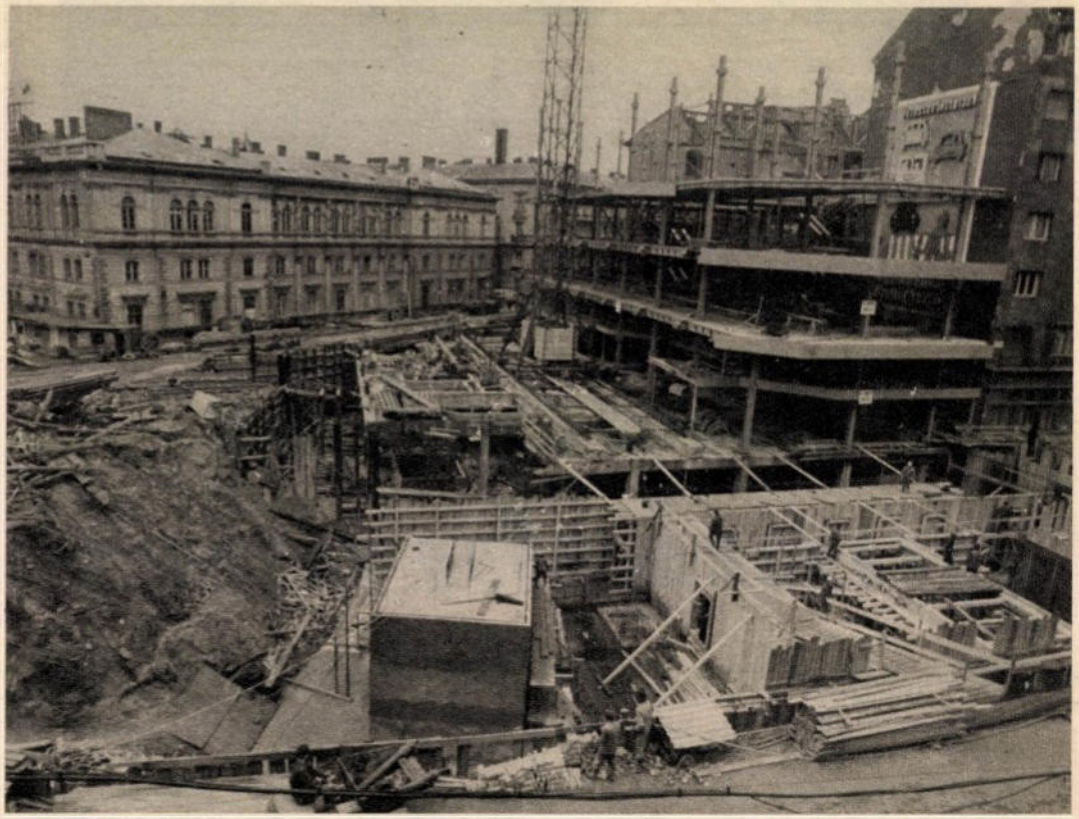
Van itt fontos csomópont, van posta, mindenféle üzlet, egy nagy pályaudvar, más sem hiányzik már, csak éppen ez az áruház. Pedig építtetője tudhatná, milyen hasznos az autósok kényelmére is gondolni: a budai Skála hatalmas parkolója sok vásárlót vonz az áruházba.

Meg lehet majd állni a Váci út járdáján, a híd alatt is, a Nyugati pályaudvar két oldalán pedig körülbelül 130 szerencsés autósnak jut hely. Mégis kevés, nagyon kevés lesz.

Közlekedni viszont jól lehet majd a Marx téren, ami az építkezést megelőző helyzetre gondolva sem jelentéktelen dolog; 1981-re ígérik az építkezés befejeztét.



**A hídpillérek és a gyalogos-aluljáró sötétlő betondoboza sejteti a még hátralevő munkákat is**

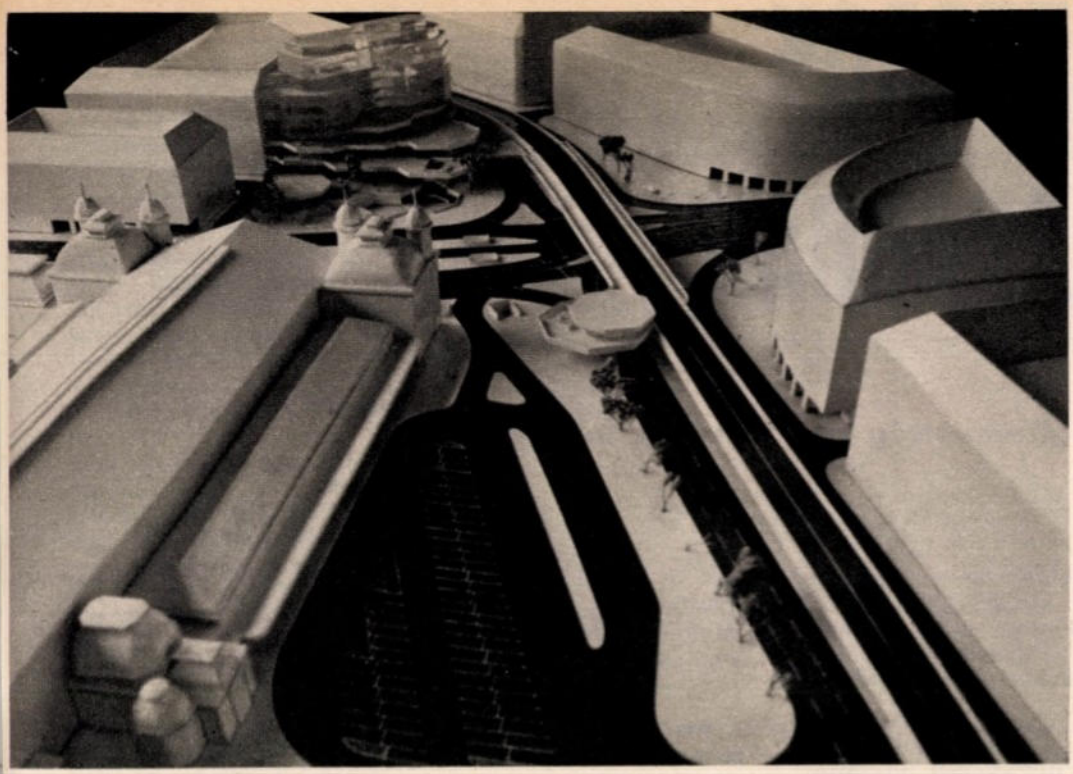


**Már magasodik a Skála különös formájú épülete. A tűzfalon elbújó reklám autóinak jut biztos parkolóhely**

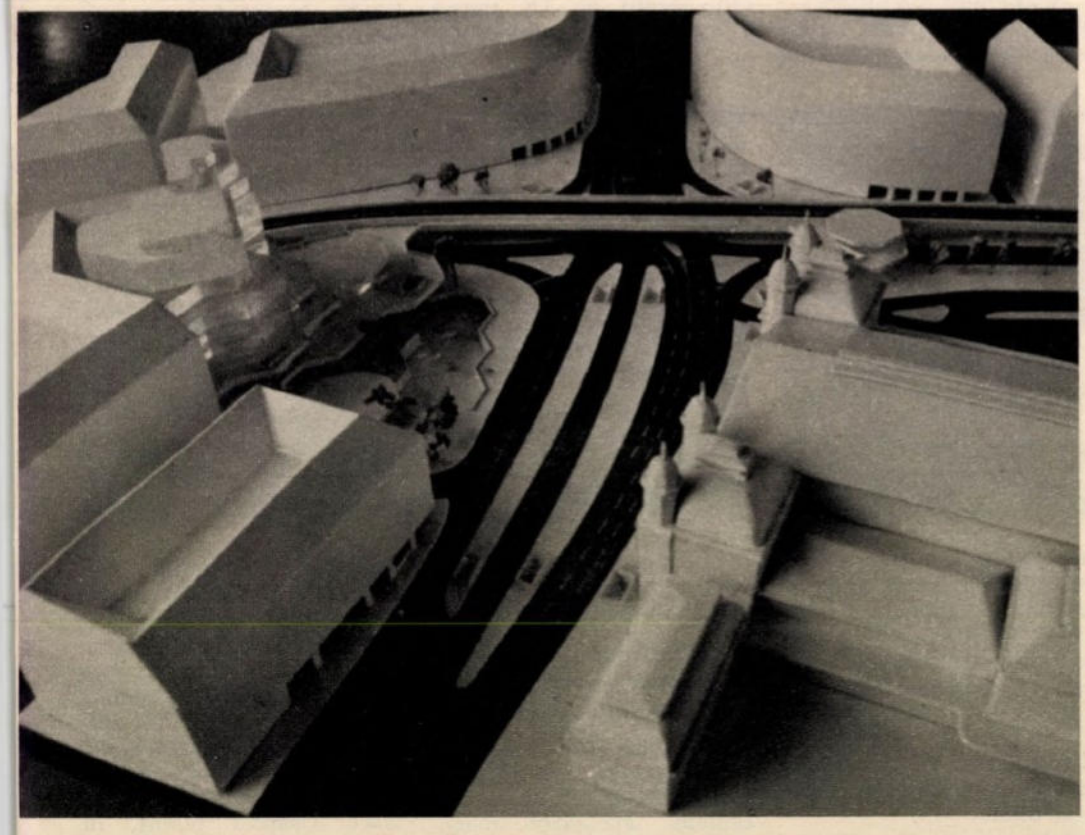
A szakemberek úgy számítják, hogy egy egynyomú felüljáró három jelzőlámpás sávval ér fel, legalábbis ugyanannyi jármű képes áthaladni rajta. Ha a Bajcsy-Zsilinszky utat a Váci úttal összekötő hidat mégsem számítjuk irányonkénti három sávval, csak a valóságos egyeggyel, így is 18 autó érkezhet egyszerre a térre.

A Nagykörút 5—5 sávra szélesedve torkollik a térbe. A főirányok 2—2 nyoma egyenesen visz tovább a Margit-híd, illetve a November 7. tér felé a táblával védett főúton. Így lassanként újjáalakul ez a körpálya: a Mártírok útja, a Margit-híd, a Petőfi-híd környéke, az Alkotás utca — egy-egy szakasza a korszerűsödő körút újjászületésének. Kell is ez a gyűrű, hiszen még mindig, egyre jobban hiányoznak a központtól távolabb eső körpályák.

A Kiskörút, amelyről nehéz eldönteni, hogy mennyire körút és mennyire sugárút, ezen a téren csatlakozik a város egyetlen valóságos körútjához. Sokan tartanak innen Budára, és sokan mennek a Váci úton át Újpest



BOJÁR SÁNDOR FELVETELEI



# A MARX TÉR

felé, vagy az ország északi részébe. Az utóbbiak útja kényelmes hídon vezet majd át, a balkanyarhoz pedig két sáv áll rendelkezésre.

Kiszélesedik a Váci út és a Bajcsy-Zsilinszky út, az eltűnő villamossínek helyén is autók járhatnak majd. A villamosok megszűnését a buszok megcsappanása követi, a Margit-hídra vezető járatok Marx téri végállomásán kívül busz nem jut a környékre. Még a nagykörúti buszok megszüntetését is tervezik, az utasok szállítását a kettős csuklós villamosokra, illetve a metróra bízzák. A körúti villamosok Visegrádi utcai megállója megszűnik, a kényszerű hosszabb gyaloglás bizonyára nem vált ki majd nagy tetszést az utasokból. A tervekre pillantva az autósoknak is lesz bajuk a gyalogosokkal. Könnyen lehet, hogy megismétlődik majd a Margit-hídi aluljárót

**A Váci út felől jövet (pontosabban repülve) ilyennek látjuk majd a teret**

**A Nagykörút átvezetése a téren. Ami nem látszik a maketton: a metróállomás, meg a nagy gyalogos-aluljáró, amelyben még élelmiszerbolt is lesz. Ami csak a maketton látszik: aluljáró a Nagykörút alatt a villamosmegálló közelebb eső végén**

kikerülő futóverseny az úton, a korlátugrással együtt, gyanunk szerint ezúttal a Nyugati pályaudvar előtti villamosmegállónak a Marx tértől távolabb eső végénél. Ha már a maketten még jelzett, időközben azonban a tervekből már törölt aluljáró nem épül meg a megállóknak ezen a csücskén, érdemes lenne a tér átadása előtt meggondolni egy jelzőlámpával védett zebra kijelölését. Azt már csak beletörődött sóhajjal írjuk le, hogy gyerekkocsikkal, tolókocsikkal csak három rámpán juthatnak le a gyalogosaluljáróba, a többi lejárat, sajnos, a szokásos lépcső lesz.

Milyen is lesz hát a Marx tér? A tervek alapján bizonyos, hogy szép, sokkal szebb, mint volt, a gyalogosoknak barátságos, az autósoknak kellemes és gyors csomópont. Ezt az újjászülető teret is hamar megszokjuk majd, és sejthető hiányosságai is még ismerősebbé fogják tenni fővárosunknak ezt a merész ötletességgel átalakuló terét.

**FÖLDVÁRI ANDRÁS**

# VIZSGABIZTOSOK AZ ISKOLAPADBAN

## Napirenden: a vezetői rátermettség értékelésének finomítása

Még az elmúlt év őszén a Gépjárművezetői Vizsgabizottság vezetősége levélben tájékoztatta a hazánkban tevékenykedő valamennyi vizsgabiztost arról, hogy a Minisztertanács határozata alapján a Kresz egyes rendelkezéseinek hivatalos értelmezésére állásfoglalást adtak ki, amelyet az egységes oktatás és vizsgáztatás előmozdítása érdekében valamennyi autós szakoktatónak és vizsgabiztosnak eljuttattak.

A KPM és a BM szóban forgó együttes állásfoglalásának közreadása azonban csupán egy láncszeme volt annak az akcióprogramnak, amelyet a Gépjárművezetői Vizsgabizottság vezetése éppen a vizsgáztatás egységesebb és törvényesebb lebonyolítására nemrég meghirdetett.

Remélik, hogy a vizsgázók és a ma még csupán vezetőjelöltek nagy egyetértéssel fogadják azt a döntést, hogy január 1-től a közlekedési ismeretek, valamint a szerkezettani és üzemeltetési ismeretek elméleti vizsgái alkalmával

**legfeljebb negyvenes létszámú csoportok lehetnek**

együtt, és a vizsga után betekintésre — tehát ott a helyszínen — a jelöltek rövid időre visszakapják a tesztlapot. Ezzel a gesztussal lehetőség nyílik arra, hogy a vizsgázók mérlegeljék esetleges hibás bejegyzéseiket, és kérésükre a helyszínen jelenlevő vizsgabiztos vagy vizsgafelügyelő részletesen elemzi is őket.

Felvetődik a kérdés, vajon nem élnek-e majd vissza sokan ezzel a lehetőséggel oly módon, hogy sebtében kijegyzetelik a kérdéseket, azokhoz kidolgozzák a helyes válaszokat, és a kész „kulcsot" másoknak — a vizsgára később jelentkezőknek — átadják, esetleg ellenszolgáltatásért értékesítik?

Nos, akik a szóban forgó könnyítésre lehetőséget adtak, gondoltak erre az eshetőségre is. De éppen a megelőző intézkedéseiknek tulajdonítható, hogy





biznak benne, nem kerül sor visszaélésekre.

Abból indultak ki, hogy

**mindenekelőtt biznak a vizsgázók becsületességében.**

A vizsga tisztaságát és hatékonyságát emelő gesztusért hasonlóképpen becsületes vizsgázói magatartást várnak viszonzásul. Aki azonban netán mégis megfeledkeznék magáról, figyelmen kívül hagyná ezeket a szempontokat, és a csupán betekintésre átadott tesztlapról netán feljegyzést készít, lefényképezi, vagy bármilyen módon visszaél vele, szigorú következményekkel kell szembenéznie. A tesztlap ugyanis szolgálati titok, és aki ezt a titkot megsérti, azt azonnal felfüggesztik a vizsgán, és bűnvádi eljárást is indítanak ellene.

A vizsgabizottság vezetői bíznak abban, hogy ilyen visszaélésre nem kerül sor. Már csak azért sem lenne értelme a kézre adott vizsgalapokról úgynevezett kódot készíteni, mivel azok újabban igen kis szériában és több variációs kidolgozásban készülnek. Így tehát szinte semmilyen esély sincs arra, hogy a pótvizsgán — amire legközelebb is csak két hét múlva kerülhet sor — „ismerős" tesztlappal találkozzék a vizsgázó. Addigra ugyanis az országban forgalomban levő összes tesztlapot újabb változatúakra cserélik ki. És nem csupán az esetleges visszaélések kizárása miatt, hanem azért is, hogy ezáltal a tartalmasabb, a mélyrehatóbb, a finomabb részletekben is jobban eligazodni tudó szakmai ismeretek elsajátítását szorgalmazzák. Így minden bizonnyal csapást jelent majd ez a mindig kis szériájú és sok variációs tesztlaprendszer az úgynevezett tesztcentrikus oktatásra. Csapást jelent, de részben ez is volt a cél.

A Gépjárművezetői Vizsgabizottság vezetése reméli — szögezte le a velük folytatott legutóbbi beszélgetésünk alkalmával Boda Tibor, Jánosi István

és Réthy Attila —, hogy a számukra sok többletmunkát és még nagyobb felelősséget igénylő újabb intézkedést mindenki helyeslően és fegyelmezett vizsgázói magatartással fogadja. Már csak azért is, mert

**a vizsgáztatás szakmai rangját igyekeztek helyreállítani,**

hogy még nagyobb rendben és egyetértésben kerülhessen sor a gépjárművezetői vizsgára.

Az évente egymillió (!) vizsgaesemény 75—80 százalékát a Gépjárművezetői Vizsgabizottság közvetlen irányítása alatt álló testület főállású vizsgabiztosai bonyolítják le. Nem vitás, hogy hivatásuk mindjobban motorizálódó korszakunkban roppant nagy felelősséggel is párosul. Munkájuk „minősége" ugyanis szoros összefüggésben van a közlekedésbiztonság általános alakulásával is. Éppen ezért

**továbbképzésükre most mind nagyobb gondot fordítanak.**

Szombathelyen, az ATI és a VIB új székházában, már eredményesen működik az autóközlekedési oktatási és továbbképző központ, ahol évente rendszeresen — 40—45 hallgatós csoportokban — a főállású autós vizsgabiztosok is mindig visszatérő vendégek. Szakmódszertani, pedagógiai, közlekedésbiztonsági és vezetésmódszertani ismereteken kívül, az úgynevezett videoprogram bekapcsolásával újabban speciálisan a vizsgabiztosi minősítői tevékenység témaköréből is továbbképzésben részesülnek.

Mi is meghívást kaptunk Szombathelyre az egyik legutóbbi vizsgabiztosi továbbképző tanfolyam konzultációjára. Az elsötétített teremben mindenki a videoprogram közvetítésével a televízión látható gépjárművezetői vizsga eseményeit figyelte. A tanfolyamhallgató vizsgabiztosok előtt ott volt az általuk mindennaposan használt gépjárművezetői minősítőlap. Az volt a feladatuk, hogy — mintha éppen ők vizsgáztatnák a filmen szereplő jelöltet — pontozzák, értékeljék a jórossz, rutin- és forgalmi elemeket, manővereket egyaránt tartalmazó vizsgaeseményt.

Külön élmény volt a vizsgabiztosi minősítő lapok pontszámait, értékeléseit (az indoklásokat is) a végén egymással összevetni.

Az összegezés ugyanis azt bizonyította, hogy a tanfolyam végén az ország különböző részeiből behívott vizsgabiztosok mindössze néhány pontszám (de nem határpontszám!) eltéréssel hasonlóképpen ítélték jónak vagy rossznak egy-egy feladat végrehajtását. Abban pedig teljes egyetértés mutatkozott, hogy az összkép alapján (természetesen így is a részfeladatokat külön-külön pontozva) a videoprogramban szereplő melyik vizsgázó teljesítményét fogadják el, és kit marasztalnak el ismétlővizsgára.

Már több, különböző vizsgaeseményt magában foglaló videoprogramot készítettek az ATI munkatársai a vizsgabiztosi továbbképzés céljára.

Igazán hasznos kezdeményezés. Kitűnő segítség ahhoz, hogy az ilyen konzultációkon minden vitatott részletkérdésben egyetértés születhessen, és végeredményben ezzel is törvényes szempontok szerint közmegelégedésre országosan egységes legyen a gépjárművezetői vizsga minden mozzanata.

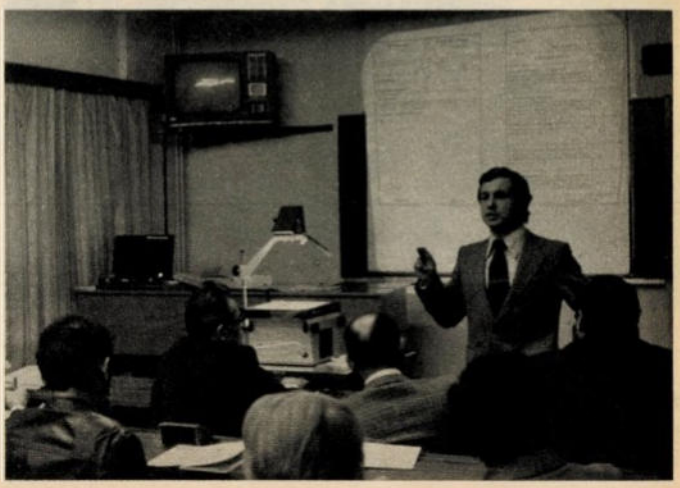
**(almássy)**





**Jóllehet a gépjárművezetői vizsgáztatás alapvető módszertanával, hazai gyakorlatával mindenki egyetértett, a részletkérdések megvitatására és további finomítására is lehetőséget nyújtott a vizsgabiztosi továbbképzés és konzultáció. A hozzászólók balról jobbra: Gergely Tibor zalaegerszegi és Kapy Béla budapesti vizsgabiztos, valamint Jánosi István és Réthy Attila, a Gépjárművezetői Bizottság vezetői**

**(BOJÁR SÁNDOR felvételei)**



**Bata Pál, a VIB csoportvezetője a videoprogram vizsgabiztosi értékeléseit elemzi a konzultáción**

# A sebességkorlátozás bevezetése után...

Magyarországon 1979. augusztus 12-i hatállyal módosították a személygépkocsik megengedett sebességének felső határát. Ezek szerint autópályán 100 km/h, lakott területen kívül eső egyéb utakon pedig 80 km/h a felső határ. A korlátozó rendelet két okot tartott szem előtt: a közlekedés biztonságának növelését és a közlekedés gazdaságosabbá tételét.

Az autókhoz mellékelt kezelési vagy javítási utasítások legtöbbjében található egy olyan diagram, amely a motor fordulatszáma és a terhelt motor fajlagos tüzelőanyag-fogyasztása közötti összefüggést ábrázolja. E diagramból látható, hogy a fajlagos fogyasztás a motor alacsonyabb fordulatszám-tartományában viszonylag nagy, utána a fordulatszám növekedésével csökken, majd egy mélypont után ismét — de már meredekebben — emelkedik. Ha a sebességváltó IV. fokozatának, a differenciálmű áttételének és a kerékátmérőnek a segítségével kiszámítjuk a fajlagos fogyasztási mélypontnál leolvasható fordulatszámhoz tartozó haladási sebességet, azt tapasztaljuk, hogy a nálunk leggyakrabban használatos személyautóknál ez 70...90 km/h értékre jön ki. Ugyancsak ezt az értéket olvashatjuk le azoknak az autóknak a sebességmérőjéről is, amelyeknek motorját IV. fokozatba kapcsolva, a minimális fajlagos fogyasztáshoz tartozó fordulatszámon járatjuk. Fontos hangsúlyozni a IV. fokozatot, ugyanis a nálunk használatos autók többségén a 80 km/h körüli tempót a III. fokozatban is el lehet érni. Ilyenkor azonban a motort nagy fordulatszámon kell járatni, az ehhez tartozó fajlagos fogyasztás pedig már meglehetősen magas. Sok kezelési könyvből hiányzik a fajlagos fogyasztás diagramja, csak a maximális forgatónyomatékhoz tartozó fordulatszámot adják meg. Nem tévedünk nagyot, ha ezt a fordulatszámot vesszük alapul a minimális fajlagos fogyasztáshoz tartozó fordulatszámértéknek, ugyanis e fordulatszám közelében van a minimális fajlagos fogyasztáshoz tartozó fordulatszám.

A fentiekből látható, hogy a sebességkorlátozó intézkedéssel valóban tüzelőanyag-takarékosságot lehetne elérni, ha a lakott területeken kívül eső utakon a 80 km/h sebesség folyamatosan valóban tartható volna. Alább gyakorlati tapasztalatok alapján közlök néhány észrevételt és javaslatot, amelyeknek figyelembevételével tartani lehetne a fenti sebességet, és a sebességkorlátozás miatti utazási időtöbblet is csökkenne.

Egy út átbocsátóképessége a rajta haladó járművek sebességétől, a jármű és az út szélességétől függ. Lakott területen kívüli útjaink (nem sorolom ide az autópályákat) nagy része nemcsak párhuzamos közlekedésre nem alkalmas, hanem még a biztonságos előzés feltételei sincsenek meg mindenütt. Sok gépkocsivezető a terelővonal felfestésétől teszi függővé, hogy megvalósítsa a párhuzamos közlekedést. Pedig ez nem a terelővonal felfestésétől, hanem az úttest szélességétől függ. Ebből adódik az első javaslat: **alakítsuk ki bátrabban a párhuzamos közlekedést ott, ahol ezt az úttest szélessége megengedi.** Sok gépjárművezetőnek rossz szokása, hogy — bár a Kresz előírja a jobbra tartást — az úttest felezővonala közelében szereti tudni gépkocsijának bal oldali kerekeit még akkor is, ha gépkocsijának haladási sebessége nem közelíti meg a megengedett felső sebességhatárt, és azzal zavarja az őt előzni, illetve a szemben jövő előzni szándékozókat. **Tartsuk meg az előzés elősegítésére és a jobbra tartásra vonatkozó szabályokat!**

A Kresz előírja a tehergépkocsik követési távolságát. Ennek is az a célja, hogy megkönnyítse a személyautókkal való előzést és előzés után a visszatérést. **A tehergépkocsi-vezetők még szigorúbban tartsák meg a Kresz vonatkozó előírásait.**

Van olyan eset is, amikor a gépjárművezetők jobbra tartanának, de az úttest állapota miatt ez lehetetlen. Sok az olyan úttest, amelynek burkolata nem azonos minőségű teljes szélességben. **Az útépítők is elősegíthetik a gépjárművezetőket a gazdaságos haladási sebesség tartásában azzal, hogy az utakat gyorsan és jó minőségben javítják ki, illetve olyan utakat építenek, amelyeknek széle nem süllyed le, nem válik gödrössé idő előtt.**

Az útépítők még egy módon segíthetik a gazdaságos közlekedést: az

# Nem volt



A XIV. kerületben, az Amerikai út és a Révai József utca kereszteződésében történt a baleset. Az egyenrangú útkereszteződésbe jobbról érkezett a Moszkvics, amikor összeütközött a Polski Fiat 126-ossal, amely a kerítéshez perdült. A baleset körülményeinek tisztázása, a felelősség megállapítása a bíróságra vár, de a helyszínen is egy nagyon lényeges és tanulságos körülményt meg lehetett állapítani. A kis Polski vezetője — 35 év körüli fiatalember — a karambol következtében kirepült az autóból a jobb oldali ajtón és súlyos, életveszélyes fejsérüléssel szállították el a mentők. A Polski Fiat 126-os utastere szinte alig deformálódott el **(1. számú kép).** Nagyon valószínű, hogy ha vezetője nem esik ki a járműből, kevésbé lesz súlyos a sérülése. De a gépkocsi vezetője nem használta a biztonsági övet. Az öv ott hevert a baleset után az ülésen **(2. számú kép).** Ha közelebbről megnézzük a fényképet, láthatjuk, hogy ez a biztonsági öv hibás, kapcsolószerkezete rossz, a biztonságot nyújtó borítólemez hiányzik róla. És nem a baleset során sérült meg...

A Moszkvics első ülésén ülő utas horzsolásos, könnyű sérülést szenvedett, míg a vezető sértetlen maradt. Ők

útjavításoknál kitett sebességkorlátozó táblát a munka szüneteltetésének idejére, tehát éjszakára, szombatra-vasárnapra is ne hagyják kint, mert a legtöbb sebességkorlátozást nem a javítás alatti úttest állapota, mint inkább az úttesten dolgozók védelme, az útjavító gépek mozgása teszi szükségessé. Legtöbbször csak a sebességkorlátozó táblát teszik ki, de nem jelölik meg a sebességkorlátozás alá eső útszakasz végét. Ilyenkor kétféle helyzet keletkezik: vagy szabályosan közlekednek, és szükségtelenül hosszú útszakaszon lassan haladva, gazdaságtalanul teszik meg az utat a sebességkorlátozást feloldó első útkereszteződésig, vagy szabálytalanul haladva egy bizonyos útszakasz megtétele után — gondolva, hogy már lehet gyorsabban haladni — gyorsítani kezdenek. Ilyenkor tapasztalhatók a türelmetlen túlkölések, goromba integetések, hármas előzések, amit éppenséggel nem lehet elegáns, kulturált vezetésnek nevezni. **A Kresz sebességkorlátozást feloldó tábláit is ki kell tenni.** Hogy a sebességkorlátozó táblát távolságot meghatározó kiegészítő táblával látják el, helytelen. Ezeket a távolságokat ugyanis csak becsülni lehet, és az emberek távolságbecslő érzéke különböző és szubjektív. **Ezek helyett is a sebességkorlátozás végét jelző táblákat javasolom.** Véleményem szerint a sebességkorlátozó tábla becsülete is megnövekednék ezzel. Néhány rossz műszaki állapotú autó csak lassan képes haladni, és így hátráltatja a folyamatos közlekedést. Azokról van szó, amelyek már az utazás megkezdésekor sem voltak megfelelő állapotban. **Az ilyen gépkocsik vezetőjében legyen annyi jóérzés, hogy ne közlekedjék forgalmas helyen vagy csúcsidőben lakott területen kívül,** mert nemcsak hogy egy egész gépkocsisort kényszerítenek magasabb tüzelőanyag-fogyasztásra. hanem önmaga is csak többletfogyasztás árán közlekedhet.

Budapesten, de nagyon sok vidéki város vagy község lakott területén belül is vannak olyan útszakaszok, amelyeken a 60 km/h sebességet növelni lehetne. Javaslom, hogy **az illetékesek vizsgálják felül ezeket az útszakaszokat, és engedélyezzék rajtuk a 70 vagy 80 km/h maximális sebességet.**

A korlátozott sebességű, gazdaságos közlekedés elérésére ezeket tartom a legszükségesebbnek. Nagy részüket a Kresz is előírja, tehát a közlekedés minden résztvevője számára kötelezők. Mégis szükségesnek találtam feleleveníteni őket azzal, hogy az utazási időnek nem fontos a sebességkorlátozással arányos módon megnövekednie, és az így megtakarított tüzelőanyag értékével csökkenteni lehet a gépkocsitartás kevésnek nem mondható kiadásait.

**Takács Lajos**




**Így ne! — Az egyik legveszélyesebb közlekedési manőver — az előzés — hajmeresztően durva végrehajtását örökíthette meg egy ködös téli napon az M 3-as úton Lengyel Gábor (Lapkiadó Fotó). Az ilyen autóvezetői mentalitás minden bizonnyal nagy (és jogos) felháborodást vált ki a közlekedés valamennyi résztvevőjéből. Bízunk benne, hogy az ilyen hajmeresztő vezetéstechnika „jól megérdemelt jutalma" nem marad el**

# bekapcsolva...

használták a biztonsági övet...

Talán sokan időszerűtlennek vélik, hogy a biztonsági öv használatáról oly sokszor szólunk. Pedig nem alaptalanul tesszük. Még akkor sem, ha ma már a járművezetők többsége beidegződött mozdulattal kapcsolja be a biztonsági övet, mielőtt elfordítaná az indítókulcsot. 1978-ban hazánkban 4838-an sérültek, illetve haltak meg közúti baleset következtében a személygépkocsik vezetői és első ülésen utazó utasai közül, és csupán 83 százalékban, szám szerint 4013-an használták a biztonsági övet. A 321 halálos áldozat közül 87-en nem kapcsolták be az övet, amely talán megóvta volna az életüket.

A szomorú baleseti statisztikában a fővárosi adatok bizonyítják, hogy lakott területen belül is milyen nagymértékben érvényesül a biztonsági öv életvédő szerepe. Budapesten a múlt évben 31 személyautó vezetője, illetve a mellette ülő utas halt meg, és csak tizenhatukon volt bekapcsolva a biztonsági öv...

Ezért kell napirenden tartani a biztonsági öv helyes használatát, műszaki állapotát. Érdemes is, szükséges is, hogy kevesebb legyen a tragédia közútjainkon.

**Rózsa Tamás**


(AGI LAJOS felvételei)

### FIGYELEM! HA A RENDSZÁMA: PM!

Az AM és a PM közös játékára beérkezett szelvények sorsolásának eredménye a következő:
Az IBUSZ ajándékát, a kétszemélyes, szocialista országba szóló társasutazást nyerte: Lovasi Géza, Tarján.

A CENTRUM DIVATCSARNOK ajándékát, az 500 forintos vásárlási utalványt nyerte: Mészáros Tibor, 1026; Józsa Károly, 1102; Kálmán Jenő, 1016; Csüri Ferenc, 1108; Sallai István, Balatonfüred; Tóth Ferenc, Mór; Polák Magdolna, Öskü; Estók János, Nyíregyháza; Szakács József, Veszprém; Fábián István, Pápa.

Az AM és a PM egy-egy éves előfizetését nyerte: Székely Éva, 1153; Molnár Sándorné, 1115; Péteri Józsefné, 1036; Szántai Tamásné, 1113; Smaraglay László, 1053; Becze István, Nagybátony; Bősze Sándor, Miskolc; Katona Ferencné, Sárospatak; Szentirmai Péter, Szolnok; Falvay Mártonné, Székesfehérvár.

A PM-00-01 rendszámú gépkocsi tulajdonosa, Sztanik Ferenc pécsi olvasónk nyerte az AM és a PM különajándékát.
Gratulálunk a szerencsés nyerteseknek, nyereményeiket postán juttatjuk el.

---

### A BOLGÁR NEMZETGYŰLÉS

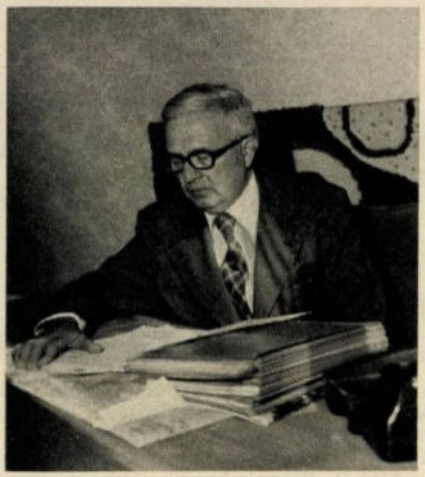
nemrég – az üzemanyag-takarékossági intézkedésekhez kapcsolódva – módosította a büntető törvénykönyvet. A törvénymódosítás értelmében, ha a bűncselekmény folyékony üzemanyag lopása, a fő büntetésen kívül az elkövetőre mellékbüntetésként jelentős összegű pénzbüntetést szabnak ki, és elrendelhetik gépjárművének az elkobzását is.

### A VILÁGBAN MEGFIGYELHETŐ

irányzatnak megfelelően, Lengyelországban is egyre gyakrabban alkalmazzák a műanyagból készült autóalkatrészeket. A Fiat 125p műanyagból készült elemei már elérik az 50 kg-ot, míg a Polonezben 70 kilónyi van belőlük. Ez a vegyipar és a gépjárműipar jó együttműködését dicséri. A számítások szerint az elmúlt években a vegyipar közel 2000 terméket adott át a gépjárműiparnak. Jelenleg újabb alkatrészek kimunkálásán fáradoznak.

### AUTÓPÁLYA-GYŰRŰ

veszi körül az NDK fővárosát, Berlint. A nemrégiben elkészült közúti gyűrű hossza 210 kilométer, s lehetővé teszi, hogy a járművek bármely irányból érkezzenek is, kikerüljék a főváros forgalmát, illetve azt, hogy a vezetők a számukra legkedvezőbb útvonalon hajtsanak Berlinbe.

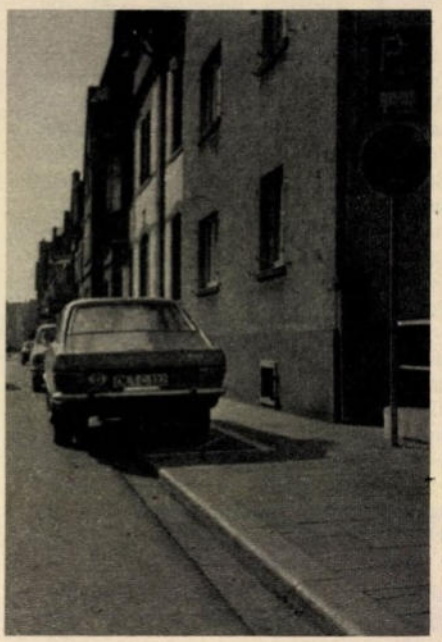


**Moharos Kálmán**



**Réthy Attila**

Az Autóközlekedési Tanintézet legutóbbi országos vezetői tanácskozásán dr. Tőzsér István, a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetője meleg szavakkal méltatta a nyugalomba vonuló Moharos Kálmán munkásságát, és hivatalosan beiktatta tisztségébe Réthy Attilát, aki a Gépjárművezetői Vizsgabizottság elnökhelyettesi tisztjéből került most az ATI élére. Moharos Kálmán az elmúlt több mint egy évtized alatt sokat tett azért, hogy az autók volánja mögé mind kulturáltabb és képzettebb vezetők ülhessenek. Közvetlen munkatársaival, az ATI és a vizsgabizottság dolgozóival együttműködve elévülhetetlen érdemeket szerzett a hazai gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás reformjának előkészítésében, végrehajtásában. És abban is, hogy a legkiválóbb autós-szakembereket sikerült sorompóba állítania és megnyernie ennek az ügynek. Az Autó-Motor olvasói nevében is erőt és egészséget kívánunk Moharos Kálmánnak, Réthy Attilának pedig külön azért is, hogy ez segítse őt a gépjárművezető-képzés és vizsgáztatás hazai reformja további céljainak következetes megvalósításához.



A járda a gyalogosoké, – de már nem annyira. A zsúfolt városokban feltartóztathatatlanul hódítják el az autók ezt a területet is, a folyamatot semmilyen szabállyal sem lehet megállítani. Inkább terelni kell, úgy, hogy az autók is parkolhassanak, és a gyalogosok is elférjenek, még babakocsival is. Jó külföldi példa a szabályozásra a két Kresz-tábla és a járdára festett jel, amely egyértelműen meghúzza a határt az autók és gyalogosok felségterülete között.

**Bojár Sándor felvétele**

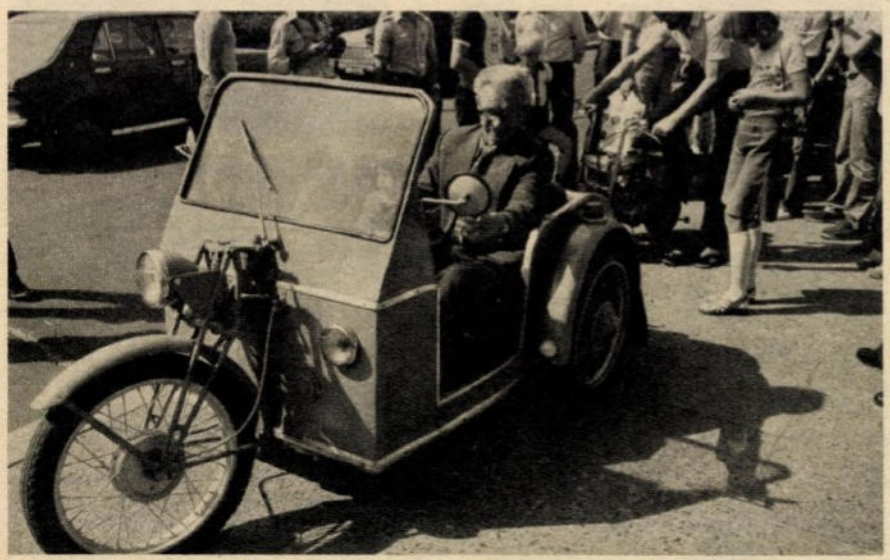
---



**Megfelelő tábla a megfelelő helyen?**

**Kristóf László felvétele**





A saját készítésű járművek lengyelországi bemutatóján keltett feltűnést **Wladyslaw Bialkowski** Ursus traktora, amely 3 tonnát képes vontatni. A járműben mindössze 7 alkatrész gyári termék. A háromkerekű motortricikli **Jan Drybczewsky** műve, készítője 58 ezer kilométert tett meg vele.

**(Interpress)**

**AZ AUTÓKÖZLEKEDÉSRE**

fontos szerep hárul a Szovjetunió közlekedési rendszerében. Minden 100 tonna áruból 80 tonnát gépjárművek szállítanak, az utasszállításból a közúti forgalomra kétharmad rész jut. Csak az Orosz SZSZK-ban az autók naponta 60 millió utast és 10 millió tonna árut szállítanak.

**EURÓPÁBAN**

175 millió gumiabroncsot használnak el az autósok. Az abroncsok legnagyobb szállítója a Dunlop cég, amely naponta 44 ezret bocsát ki.

**AZ AUTÓ FELTALÁLÁSA ÓTA**

napjainkig több mint 20 millió ember vesztette életét autóbaleset következtében. A gépkocsi csaknem úgy pusztít, mint a középkori pestisjárványok. A világon évenként negyedmillió ember halálát okozzák a közlekedési balesetek. Földünkön 320 millió gépkocsi közlekedik, ebből mintegy 260 millió személyautó. Az évente gyártott új kocsik száma közel 38 millió. Arról nincs hír, hogy például a mentők vagy a tűzoltók hány életet mentettek meg.

## A tévénézők figyelmébe

Január 22., kedd, 20.50.: A **Repülés története** filmsorozat **A levegő országútjain** című része.

Január 23., szerda, 10.20.: **Stop! Közlekedj okosan!** rajzfilmsorozat **Felszállás villamosra járdasziget nélküli úttestről** című része.

Január 29., kedd, 20.50.: **A repülés története** sorozat **Ismét a hadjelekkel** című része.

Január 30., szerda, 10.20.: **Stop! Közlekedj okosan!** sorozat **Helyes és helytelen, szabályos és szabálytalan utasmagatartás** című része.

Február 1., péntek, 17.40.: **Mindenki közlekedik.**

Február 1., péntek (2.) 19.10.: A **Mindenki közlekedik** ismétlése.

## KÖNYVEKRŐL

**PAUSZTOVSZKIJ: Esős hajnal** (Európa). Három kisregény és 25 elbeszélés mutatja be új és új oldaláról a klaszszikus orosz-szovjet író mély humanizmusát. Szeretni való emberek varázsolódnak elénk megkapó szépségű természeti tájakon.

**RANDÉ JENŐ: A gépek forradalma** (Móra). A „Képes történelem" sorozat új kötete az angol ipari forradalom történetét eleveníti fel — a mai ember számára is tanulságos illusztrációkkal.

# Autósoknak

## TÖBBEN ÉRDEKLŐDTEK:

hogyan kell beállítani a gyújtást a PF 126-oson. A választ Sarvajcz József, a Fiat-szerviz üzemvezetője ismerteti.

– A típus javítási könyvében az utasítások nem a motor gyújtásdiagramját tartalmazzák, hanem a centrifugál előgyújtás-szabályozó jelleggörbéjét. A rajz tehát azt jelenti, hogy a centrifugál szabályozó 1400 f/perc értékig nyugalomban van, nem képes legyőzni a visszahúzó rugók ellenállását, a centrifugális erő hatására kimozdulni igyekvő röpsúlypárt. Így eddig a fordulatig a nyugalmi vagy üresjárati fordulaton beállított 10° alapelőgyújtáshoz többletelőgyújtás nem járul.

Ahogy a fordulatszám tovább növekszik, a röpsúlyok folyamatosan legyőzik a rugóerőt, és 3000 f/p-nél maximum 18° többletelőgyújtást adnak az alapelőgyújtáshoz. Ez az érték a jelleggörbéből is láthatóan nem növekszik tovább, ami a motorra vonatkoztatva azt jelenti, hogy a 10°-os alapelőgyújtáshoz +18° többletelőgyújtás járult, tehát a felső holtpont előtt 28°-kal képződik a szikra.

A statikus (álló motoron beállított) alapelőgyújtás nagyon közel jár az ideális értékhez. Hátránya, hogy a járó motor üzeméből adódó finomabb eltéréseket, az esetleges egyenetlen bütyökkopást, a tengely kismértékű ütését nem veszi figyelembe. Ezenkívül semmiféle tájékoztatást nem ad arra nézve, hogy működik-e a centrifugál szabályozó, és ha igen, a jelleggörbének megfelelő módon működik-e. Ez csak stroboszkóplámpával és fordulatszámmérő beiktatásával állapítható meg egyértelműen. (Ennek is két módja lehetséges: vagy a vezérműfedélre fokolótárcsát kell felhelyezni, és azon leolvasni az előgyújtás-értékeket, vagy elhangolható stroboszkóplámpát kell alkalmazni.)

**KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR**
**1980. január 11-én**

| | |
|---|---|
| DACIA | 15 321 |
| LADA 1200 (Budapest) | 106 982 |
| LADA 1200 (Debrecen) | 59 141 |
| LADA 1200 Kombi | 16 404 |
| LADA 1300 (Budapest) | 18 282 |
| LADA 1300 (Debrecen) | 10 421 |
| LADA 1500 | 29 888 |
| LADA 1600 (Budapest) | 5 876 |
| LADA 1600 (Debrecen) | 2 220 |
| MOSZKVICS 2140 | 8 769 |
| POLSKI FIAT 126p | 26 345 |
| POLSKI FIAT 1500 | 16 313 |
| SKODA 105-S (Budapest) | 7 268 |
| SKODA 105-S (Debrecen) | 3 610 |
| SKODA 105-S (Győr) | 4 893 |
| SKODA 120-L (Budapest) | 6 011 |
| SKODA 120-L (Debrecen) | 2 938 |
| SKODA 120-L (Győr) | 3 863 |
| TRABANT Lim. (Bpest) | 23 000 |
| TRABAN Lim. (Győr) | 9 935 |
| TRABANT Spec. (Bpest) | 35 432 |
| TRABANT Spec. (Győr) | 20 143 |
| TRABANT Kombi (Bpest) | 5 130 |
| TRABANT Kombi (Győr) | 1 638 |
| TRABANT Hycomat | 9 067 |
| WARTBURG Limousine | 16 667 |
| WARTBURG Lim. (tolótet.) | 3 439 |
| WARTBURG de Luxe | 22 196 |
| WARTBURG de Luxe (tolótetős) | 6 257 |
| WARTBURG Tourist | 7 106 |
| ZAPOROZSEC | 30 507 |



### UTÁNFUTÓ-PARÁDÉ AZ AUTÓKERNÉL

A Népköztársaság úti bemutatóteremben nagy érdeklődés kísérte a kiállított utánfutókat. Igaz, csak előjegyzés formájában lehetett igényt tartani a modellekre. Remélhetőleg a nagy kereslet után a kellő mennyiségű utánfutó gyártásáról is gondoskodnak majd.



***Menjek, vagy maradjak?***



### A CRC AUTOMOTIVE ZINC

egykomponensű, galvanikus cinkbázisú korróziógátló anyag. A flexibilis, ellenálló, fémesen vezető réteg elektrokémiai kapcsolatot hoz létre az alapfémmel, és galvanikus védelmet nyújt. A bevonat 95 % tiszta cinket tartalmaz epoxi-észter kötőanyaggal. Az Automative Zinc tulajdonságai kitűnőek. Meggátolja a rozsdásodást, galvanikus védelmet nyújt, jó festékalap, jól tapad a tűzihorgany réteghez és a hegesztőfémekhez, hőálló, és nem pereg le. Felhasználható: hegesztési varratoknál, sérült felületek javításánál, és új karosszériaelemek rögzítési pontjainál. Alapozó festékként hatásosabban alkalmazható, mint a hagyományos anyagok.

# Hogyan dolgoznak az autójavító kisiparosok Borsodban?



... az öreg autók mesterei a maszek autójavítók

Fotó: KOLOZS ANDRÁS

Nem divat dicsérni a szolgáltatást — ez a megállapítás az autójavító iparra különösen érvényes, az autójavító kisiparosokról pedig csak akkor írunk, ha kifogást találunk a munkájukban. Gyakran foglalkozunk az állami autójavító szervizek tevékenységével, miközben megfeledkezünk arról, hogy a hatévesnél idősebb gépjárművek több mint 80 százalékát a kisiparosok műhelyében újítják fel. Ez volt a véleménye Nyitrai Istvánnak, a KIOSZ Borsod megyei Autószerelő Szakosztálya elnökének, aki büszkén újságolta: területükön mintegy hetven autójavító kisiparos működik, zömében a járási székhelyeken.

**— Kik részesítik előnyben a kisipart az AFIT-szervizekkel szemben?**

— Elsősorban az idősebb gépkocsik gazdái. Az állami szervizekben ugyanis kapacitás- és időhiányra való hivatkozással nem szívesen vállalják az öreg autók műszaki vizsgára való felkészítését. A kisiparosokhoz fordulnak azok is, akik a javítás idején szeretnek a kocsijuk körül téblábolni, és akik a személyes kapcsolatokat a szolgáltatás egyik bizalmi tényezőjének tartják. S végül, de nem utolsósorban sok ember számára az is döntő, hogy a kisipari egységárak lényegesen olcsóbbak, mint az állami és szövetkezeti szervizeké.

**— Milyen panaszok fordultak elő a kisiparosok munkájával kapcsolatban az utóbbi időkben?**

— Nem lehet általánosítani. Egy azonban bizonyos, hogy az általuk elvégzett munka nagyságához képest a panaszok száma elenyésző. A legtöbb gondot a kisiparosok alkalmazottainak gyakori munkaerő-vándorlása okozza.

## TÚLSZÁMLÁZÁS

Az újonnan jött segédek gyakorlatlansága a leggyakoribb ok a panaszra. Az új iparosokra legtöbbször túlszámlázás miatt panaszkodnak. Ezért a kezdő iparosok számára átképző tanfolyamokat szervezünk, és segítjük őket számláik kiállításában. Minden bejelentést egy teljesen pártatlan, kiváló munkát végző kisiparosokból álló szakmai bizottság vizsgál ki. Szerencsére ennek a fórumnak mostanában nincs munkája.

Nem volnánk tárgyilagosak, ha nem hallgatnánk meg az autójavító kisiparosokat is. Képviseletükben Szalai Zoltán miskolci iparos, a KIOSZ tagja, a Borsod megyei Szolgáltatásfejlesztési Bizottság vezetője számol be mindennapos gondjaikról.

— A mi problémánk országos jellegű: autóalkatrész-hiány. Munkaidőmnek csaknem 80 százalékában alkatrészek után szaladgálok. Sokszor elgondolkodom: miképpen lehetne legalább enyhíteni ezt a gondot. Szerintem ki kell alakítani az iparosok közös anyagbeszerző hálózatát. A mai energiatakarékos időkben ez feltétlenül indokolt lenne!

## KISIPARI MINIMUMRENDSZER

— Köztudott, hogy a mai korszerű gépjárműveket csak modern, sok mindent tudó műszerekkel lehet beszabályozni a javítás során. A motor, a futómű és a fényszóró beállítását — a közlekedés biztonságának veszélyeztetése nélkül — csak precíz diagnosztikai műszerekre bízhatjuk. Hamarosan összeállítják azt a minimumrendszert, amelyben meghatározzák a kisipari autójavító műhelyek legfontosabb, nélkülözhetetlen műszerparkját. Sajnos, e minimumrendszerről mi csak annyit tudunk, hogy nemsokára bevezetik. És minthogy egy futóműbeállító készülék ára eléri a 200 ezer forintot, a teljes műszerpark értéke pedig csaknem 350 ezer forint, jó lenne mielőbb többet tudni erről a rendelkezésről — mondotta Szalai Zoltán. — Társadalmi megbízatásaimból eredően iparostársaim munkájáért is felelősnek érzem magam. Ezért nevükben is felhívom az illetékesek figyelmét: mielőbb ismertessék a minimumrendszert. Különben a nagy értékű és nehezen megvásárolható műszerek megszerzéséhez a kisiparosok többsége türelmi időt fog kérni.

**Szántó István**

*Az autójavító kisiparosok továbbképző tanfolyamán Tőzsér István, a KPM autóközlekedési főosztályvezetője kijelentette: az autójavító kisiparosokra szükség van a jelenben, és a jövőben még inkább. Minden lehetőséget meg kell adni, hogy olyan helységben nyíljanak meg műhelyek, ahol az állami és a szövetkezeti ipar távol esik. Szükség van az autójavító kisiparosokra, hogy mind több terhet vegyenek le a nagyok válláról. Ehhez pedig minden támogatást megadunk.*

# Ismerd meg hazádat!

234

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

## A 8-as útról: Tüskevár, „Dabrókai betyárcsárda", Jánosháza

*A 8-as főút mentén — a felüljárót követően — érkezünk Tüskevárra. Furcsa nevű település. Már csak azért is, mert teljesen sík vidéken fekszik, és várnak nyoma sincs. Ide érkezve érdemes (balra fordulva) a helység központjába hajtani. A gazdagon berendezett, szép barokk templom közelében kis helytörténeti gyűjtemény várja a vendégeket, és szinte nyitott könyvként tárja elénk e kis település múltját, néprajzát. Az épület, amelyben a kiállítás megtekinthető, ugyancsak jellegzetes, népi építészeti emlék.*



**Tüskevári utcakép**

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

**A helytörténeti kiállítás gazdag anyagából**



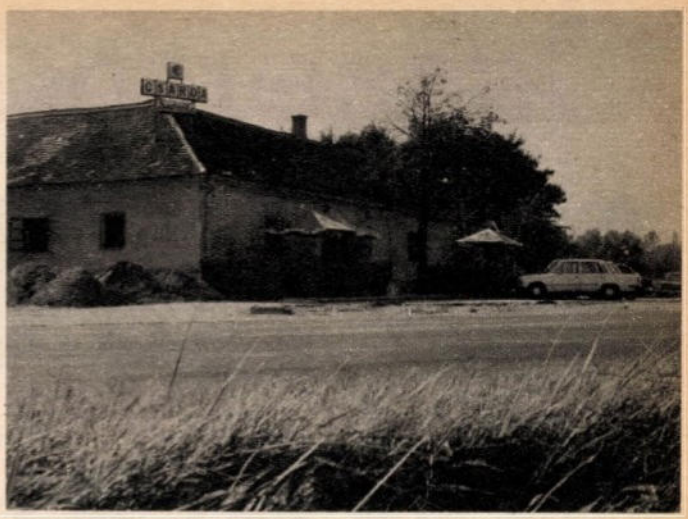
*Az udvaron római kori szarkofágok sorakoznak, mintegy bizonyságául annak, hogy már a rómaiak idején is település volt itt. Napjainkban is — alapozási munkák alkalmával, szántás közben — gyakran kerülnek elő kisebb-nagyobb római kori emlékek: fibulák, aranyleletek, cserépedények, érmék...*

*A középkorban pálos kolostort és templomot építettek itt. Emlékei — oszlopfők, faragott kövek és sok minden más régi érték — a kiállításon láthatók.*

*A leírásokkal ellentétben azonban a templom és a kolostor romjai ma nem tekinthetők meg, mert teljesen elpusztultak, építőköveit pedik széthurcolták. A kiállításon a földművelés eszközein kívül a kismesterségek szerszámai (bognár, kovács, fazekas stb.) is tanulmányozhatók. Valóban érdemes megtekinteni őket, mert maradandó élmény.*



**Római kori szarkofágok Tüskeváron**



**A 102-es kilométerkőnél**



**A jánosházi tűzoltóegyesületet méltató részlet**



**A volt Erdődy-kastély**

*A település nevének eredetét kétféleképpen magyarázzák. Az egyik vélemény szerint csúfnév volt, mert a pálos kolostort és templomot tüskés bokrokkal, tüskés sövénnyel vették körül, hogy a legelésző jószág ne tudja megzavarni a jámbor szerzetesek életét, elmélkedését. A másik vélemény szerint a török időkben a sem folyó, sem hegyek által nem védett település magva köré nagy kiterjedésű tüskerengeteget vontak. A „tüskeerődben" csak keskeny csapások voltak, s a török portyázók elől a környező lakosság ezeken a védett folyosókon menekült a templomba és a kolostorba. Ezekkel a tüskés „várfalakkal" — védték meg magukat az ellenségtől.*

*A 8-as út mentén — két megye, Veszprém és Vas határán — a műút bal oldalán, a 102-es kilométerkő magasságában találjuk az egykori Dabrókai betyárcsárdát.*

*A régi bakonyi betyárvilág egyik jellegzetes emléke ez a magányos épület. A híres csárdát — amely régente igen gyakran szerepelt a szegénylegények ellen indított perekben is — most kibővítették és felújították. Annak idején e csárda falára is sokszor kifüggesztették a körözvényeket. A csárda falán ma látható képek a kuruc—labanc háború eseményeit, Sobri Jóskát és természetesen a csárdában lefolyt mulatozásokat idézik.*

*A hírneves fogadó elengedhetetlen tartozéka a csaposnak és a csaplárnénak szükség esetén menedéket nyújtó szükre szabott kármentő. A megközelítőleg korhű berendezés és az új fogadó jó ízléssel kialakított magyaros berendezése, a régmúltat is idéző felszerelése igazán sajátos hangulatot áraszt. A tájjellegű ételek illata, zamata, a nagy választékú tüzes borok és üdítő italok, esténként hangulatos zene és nem utolsósorban a stílszerűen bő gatyában sürgölődő pincérek, a felszolgálás módja is némi ízelítőt ad az elmúlt idők romantikájából. A csárda 7—23 óra között tart nyitva.*

*Néhány autós lépés, s máris Vas megye földjén rójuk a kilométereket. Az első nagyobb település a műúttól jobbra eső Jánosháza. Érdemes ide is ellátogatni és kissé körültekinteni. A település központját szépen rendezték, korszerűsítették. Kis tábla jelzi a helytörténeti kiállításhoz vezető utat.*

*Az Erdődy-várkastélyt — ahol a helytörténeti kiállítás is megtekinthető — a község északi peremén emelkedő dombra építették a XVI. század elején. Fallal és árokkal vették körül, amikor Jánosháza még Somló várához tartozott. A kis erődítményt 1570 körül átépítették, megerősítették. Ekkor kapta emeleti részét, és ebben az időben építették fel külső sarokbástyáit is. A török veszély közeledtére a várkastélyt még tovább erősítették. Később, 1750 körül barokk stílusú részletekkel gazdagították, majd 1935-ben építették át utoljára a második emeleti manzárdtetővel és a torony — ma is oly jellegzetes — hagymasisakjával.*

*Az épületbe a vizesárkot átívelő hídon, majd a tágas udvaron áthaladva jutunk be. A helytörténeti kiállításon gazdag régészeti leletek, fegyverek, érmék láthatók. A jelentős néprajzi anyag — a földművelés eszközei, a kézi szövés emlékei stb. — mellett igen szépen rendezték meg a tűzoltóegyesület történetét bemutató részt. A kiállításon látható dokumentumok emlékeztetnek arra, hogy az első felelős magyar kormány elnökét — Batthyány Lajos grófot — Jánosházán tartották fogva Windischgrätz emberei. A község népe 1849. április 28-án kísérelte meg kiszabadítását.*

# Összerakható és szét

Az angliai Daventry városában levő Southbrook középiskola diákjai nemrég elhatározták, hogy egy minden eddiginél meghökkentőbb és ugyanakkor sokoldalúbban használható autót építenek. Lelkes tanáraik segítségével hozzá is fogtak a munkához, és így született meg ez a furcsa kis modell, amely a mindössze néhány mozdulatot igénylő átalakítás után egyszemélyben lehet belső városi használatra alkalmas miniatűr kocsi, nagy család távolsági autója, vagy éppen áruszállító, és végül, akár lakókocsi vontatására is alkalmas „erőgép".

A diákok kitűnő ötletét — amellyel az építőkocka elvet ilyen




**eredeti módon ültették át**

az autóépítés gyakorlatába — a British Petroleum cég értékes díjakkal jutalmazta.

A valóban nem mindennapi járműkuriózum alapját a British Leyland által gyártott 998 köbcentiméteres erőforrásokkal rendelkező modell legszerényebb változata szolgáltatja, az itt látható különleges rendeltetések szerint természetesen számos járulékos kellékkel, biztonsági szerelvénnyel kiegészítve.

És jóllehet a jobb oldali kép első rátekintésre a rombolás, a pusztítás pillanatait mutatja — mint nélkülözhetetlen laboratóriumi kísérlet — mégiscsak az alkotást, a teremtést szolgálja. Napjainkban talán már közismert, hogy éppen az ilyen drasztikus laboratóriumi igénybevételek alkalmával derül fény a sériagyártásra kiszemelt, vagy még az éppenhogy megálmodott új modell gyenge pontjaira. És többek között arra is, hogy a vevők kényelme és biztonsága érdekében mit lehet, vagy feltétlenül kell még tovább javítani.

Baj tehát csak abból keletkezhet, ha a valóságban — és élő bennülőkkel — fordulnak elő ilyen ütközések. Nos,



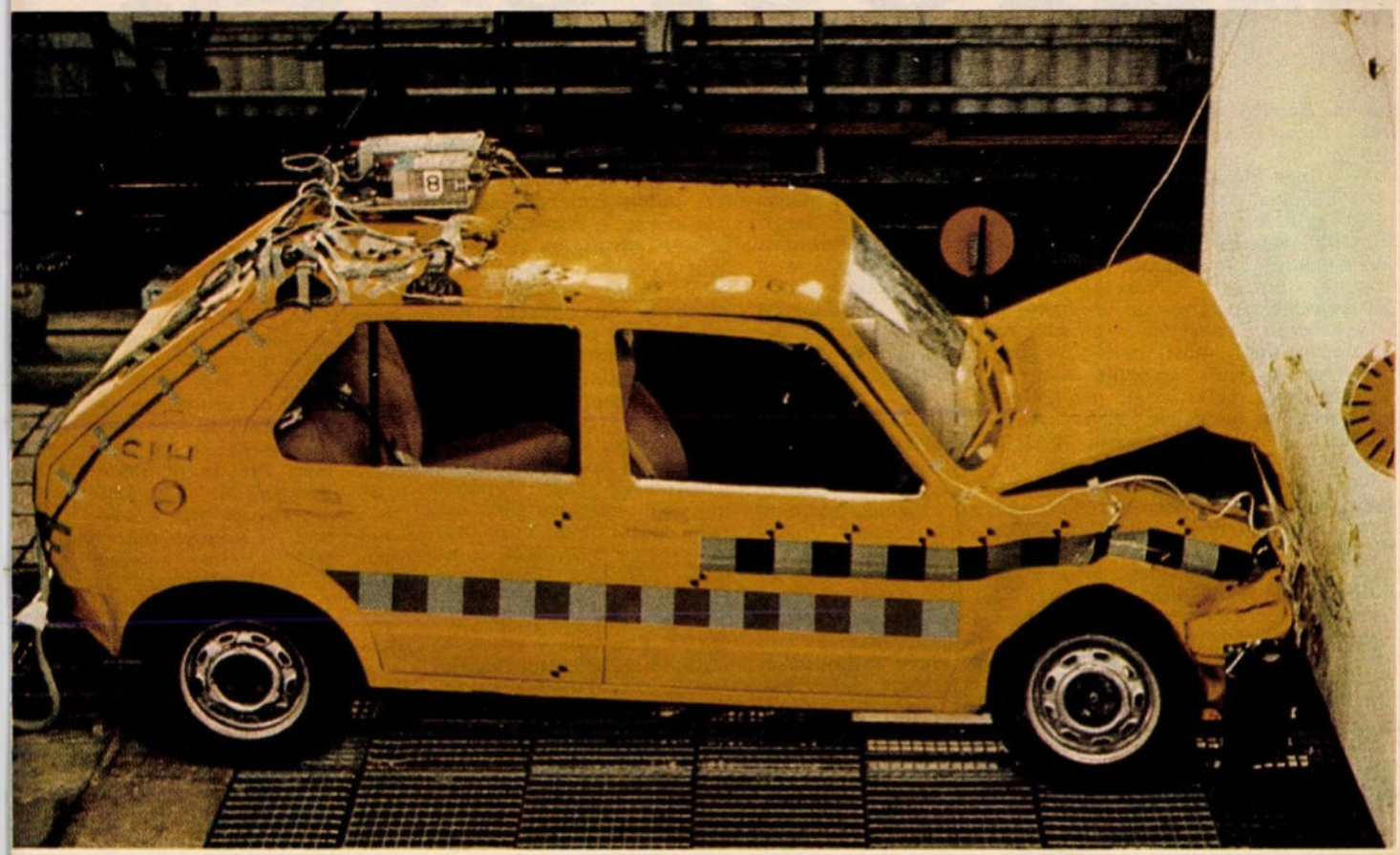

**ennek a „bizarr" fotónak a kapcsán**

szeretnénk utalni Gér Balázs okl. gépészmérnök budapesti olvasónk számításai-



# robbantható

## (autó is van ilyen)



ra, amelyeket nagyon szemléletesen éppen a frontális ütközésekkel kapcsolatban az energiamegmaradás törvényéből vezet le.

Gyakran előforduló pontatlanságra szeretné felhívni a figyelmet — írja. Többször is szerepelt már az ütközésekkel kapcsolatos leírásokban — ha nem is pontosan ezekkel a számokkal — a következő mondat: ha egy 40 km/h sebességgel haladó jármű ütközik egy vele szemben hasonló tempóban haladóval, ez olyan hatású, mintha 80 km/h sebességgel a falnak ütközne. Ez azonban tévedés — mutat rá Gér Balázs olvasónk —, mert ilyet állítva nem vesszük figyelembe az energiamegmaradás törvényét.

A valóságban ugyanis a helyzet másképpen alakul. A járművek ütközését rugalmatlan ütközésnek tekintve, két különböző esetet vizsgálhatunk: 1. azonos sebességgel haladó, azonos tömegű járművek frontális ütközése; 2. azonos sebességgel haladó különböző tömegű járművek ütközése.

Az első esetből kiindulva azt írhatjuk, hogy mivel a tömegek és a sebességek is megegyeznek, és rugalmatlan az ütközés, az ütközés után a rendszer közös sebessége 0 lesz, és a járművek teljes mozgási energiája deformációs munkává alakul. Ez az összes energia:

$$E_m = 2 \cdot \frac{m \cdot V^2}{2} =$$

$$= W \text{ deformációs munka}$$

Az összenergia eloszlását tekintve, két szélsőséges esetről lehet szó: *a)* a két jármű egyforma mértékben képes deformalódni. Ekkor természetesen egy-egy járműre az összenergia fele, azaz a saját mozgási energiája jut mint deformálási munka. Ez hatásában ugyanaz tehát, mintha külön-külön az eredeti sebességükkel (és nem annak kétszeresével!) falnak ütköztek volna. Ha bevezetünk egy $V$ falnak ütközési sebességet — feltételezve, hogy ezzel a $V$ sebességgel falnak ütköző jármű ugyanolyan deformációt szenved, mintha $V$ sebességgel másik járművel ütközne, akkor írhatjuk:

$$\frac{W_{def}}{2} = m \cdot \frac{V_{F2}}{2} = m \cdot \frac{V^2}{2}$$

Tehát: $V_F = V$

Az összenergia eloszlása szempontjából a másik, vagyis a *b)* eset ez, ha a két jármű közül az egyik teljesen merev, az összes energiát a másik emészti fel.

Az azonos sebességgel haladó, különböző tömegű járművek ütközésekor az ütközés után a két járműből álló rendszer tovább mozog. Tegyük fel, hogy csak a kisebb tömegű jármű deformálódik. Ekkor a falnak ütközési sebesség a következőképpen számítható:

$$m \cdot \frac{V_{F2}}{2} = W_{def} = 2V^2 \frac{M \cdot m}{M + m}$$

$$V_{F2} = 4V^2 \cdot \frac{M}{M \cdot m} =$$

$$\boxed{V_F = 2 \cdot V \sqrt{\frac{M}{M+m}}}$$

Ebből a kifejezésből is látható — támasztja alá következtetéseit olvasónk —, hogy a falnak ütközési sebesség csak akkor tekinthető a haladási sebesség kétszeresének, ha $M$ végtelen nagy az $m$-hez képest, azaz ha $V$ sebességgel szembejövő fallal ütközik a jármű. Nos, alig vitatható, hogy a gyakorlatban ez nem fordul elő.

Az építés és a rombolás bizarr színjátékát szemléltetik ezek a felvételek. A maga nemében mindegyik különkülön is figyelemre érdemes — és nem utolsósorban Gér Balázs olvasónk következtetései révén — tanulságos is lehet.

**ALMÁSSY TIBOR**

# Kávéország

## 2. Rio de Janeiro

Rio de Janeiro a világ legszebb városa. Legalábbis ezt állítják róla. Nos, az ízlések különböznek, de az az állítás mindenképpen igaz, hogy a világ egyik legszebb városa! Mi adja szépségét? Elsősorban a fekvése. A százmilliós Brazília második városa Dél-Amerika keleti részén, az Atlanti-óceán partján, a Guanabara-öböl harminckilométeres partján települt. A települések felkúsznak a dombokra, a hegyekre. Ellentétben a világon másutt megszokottal, hogy a szegények a síkságon laknak, a gazdagok pedig a hegyoldalakon, itt a nyomornegyedek települtek a hegyekre. Oda, ahol nincs se út, se víz, se csatornázás, se villany. A pampákról és az őserdőkből a városba húzódó nincstelenek (szakképzetlenségük miatt gyakran munkanélküliek is) száz- és százezreinek nyomorúsága és favela-telepei is mutatják azt az égbekiáltó igazságtalanságot, amely lépten-nyomon felfedezhető. A Copacabana és az Ipanema luxusszállói és szuperluxus villái farkasszemet néznek a kilátástalan nyomorral.

Rio de Janeiro rendkívül erősen tagolt nagyváros, mégis meglehetősen jól áttekinthető: az óceán öbléből emelkedik ki a 385 m magas cukorsüveg alakú hegy, amely fontos tájékozódási pont. Tetejére nem vezet közút, viszont drótkötélpálya igen. Egyszeri átszállással biztonságosan a csúcsra érhetünk. S némi érdekesség, hogy a drótkötélpálya lefelé díjtalan...

**A HÉTMILLIÓS NAGYVÁROS** közlekedésének képét a Volkswagen határozza meg. A végehosszatlan gépkocsizuhatagnak csaknem minden egyes cseppje Volkswagen. Öregebb és ifjabb évjáratúak, bogárhátúak és orrmotorosak. Csak egyetlen egyben egyeznek meg: a VW embléma díszíti őket. És van még egy közös tulajdonságuk: a „kedvező árfekvés". Magyarán: a folyamatos munkával rendelkező riói polgár képes részletre is megvásárolni az olcsóbb vagy kevésbé olcsó típust. Persze olcsó árukat nemcsak annak köszönhetik, hogy óriási szériában gyártják őket, hanem a brazil autógyárakban uralkodó jó munkaszervezésnek, a magas műszaki-technológiai színvonalnak, s nem utolsósorban annak, hogy a munkaerő olcsó. Az autógyárakban dolgozó munkások — társaikhoz képest — ugyancsak jól keresnek, és nagy szerencse, ha valaki stabil munkahelyre lel valamely autógyárban vagy összeszerelő üzemben.

A legolcsóbb VW 1300-as 65 000 cruseiróba kerül. S minden potenciális autóvásárló riói a Brazíliában előállított kocsikra kacsint, ugyanis az Európából, Észak-Amerikából vagy Japánból importált autókra 300%-os a vám. Hasonlítsuk csak össze az 1300-as VW árát a nálunk nemigen ismert, de Brazíliában gyakori Ford Galaxie-val! Ez utóbbi ára: 165 000 cruseiro.

Rio de Janeiro (portugálul: Január-folyó) neve sokak tudatában azonosul a Copacabanával. A hat kilométer hosszú és mesterséges, homokkal dúsan feltöltött strand sok meglepetést tartogat. Nekünk elég nehéz elképzelni, hogyan lehetséges, hogy a 10—20 emeletes luxusszállók és lakóházak lakói egyetlen szál fürdőnadrágban, bikiniben vagy egyéb — ruhának még nagy jóindulattal sem nevezhető — alkalmatosságban sürögnek-forognak az autók között, az úttesten, az autóban, a buszban, a motoron...

**HAJNALBAN MEGÉLÉNKÜL** a Copacabana: százával kocognak az óceánparton. Zuhany, könnyű reggeli, s aztán bevágják magukat a kocsijukba, hogy az esetleg száz kilométerre levő munkahelyükre hajtsanak. A „carioca", azaz a riói lakos — bár sokat ül autójában — minden bizonnyal a világ legegészségesebben élő embere. Mert Rióban nem szégyen a kocogás! Nagypapa és unoka együtt rója a kilométereket — minden nap. S nem ritka látvány: a kocogást követően berugják a Hondát, a Suzukit vagy az ezer köbcentinél is jzmosabb Kawasakit és tovasuhannak.

Ám Rió nemcsak a tengerpartból áll! A városközpont — ha minden jól megy — fél óra alatt megközelíthető. Egymást érik a buszok. Akad, hogy egyetlen buszmegállóba hat-nyolc is beáll, de csak másodpercekre. Éppen csak amíg az utasok le- és felugrálnak, aztán tűz tovább! Nem is lehetséges az indokolatlan kényelem, mert a következő másodpercekben már ugyancsak további hatnyolc busz áll be ugyanabba a megállóba. A buszok magántársaságok birtokában vannak, és több osztályba sorolják őket. A legolcsóbbak a legzsúfoltabbak. Ezeken ülőkalauz szedi a pénzt az előtte menet közben számláló forgóajtón áthaladó utasoktól. A városi luxusbuszok garantálják az ülőhelyet — és természetesen légkondícionáltak. Ez a negyvenfokos hőségben valóban fontos.

**RIO KÖZLEKEDÉSÉT** forradalmian megváltoztatja majd a most épülő metró. Az építkezés miatt rettenetes dugók keletkeznek. Aztán ha valamely csoda folytán szabaddá válik az út, úgy nekiiramodnak a kocsik, hogy nincs hatalom, amely megállíthatná a dühödt autófolya-



**Csodás drótkötélpálya vezet a 395 méter magas Cukorsüveg-hegyre**






mot. Ilyenkor akár negyedóráig is várni kell, amíg a gyalogos átkelhet a túloldalra — persze csak futásban. Ha drága az élete. A riói autós ugyanis a szó rosszalló értelmében individualista, fékezhetetlenül önző, ami nagyon nagy veszély forrása.

**EGY MÁS VESZÉLYFORRÁS** viszont a minden pillanatban a gyalog járó emberre leselkedő zsebtolvaj és rabló. Sokan csak azért ülnek kocsiba, hogy így védekezzenek ellenük. Ám a rablók épp az iszonyú gépkocsiforgalmat használják fel menedékül. Miután az utcán gyalogosan közlekedő nő retiküljét egy teljesen váratlan durva mozdulattal kirántják a hóna alól, a következő másodpercekben a tolvaj — a robogó autók útját vakmerően keresztezve — a másik oldalon köt ki, és eltűnik a sűrű forgalomban. Rendőr legyen a talpán, aki utánamegy . . .

**Kép és szöveg:**
**SZÉKELY TAMÁS**

# Autók és árak

**Részlet a Merkur használtautó-telepein január elején 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.) | | | |
| Dacia 1300 | 1973 | BM | 59 |
| Lada 1200 | 1975 | SA | 37 |
| Lada 1200 | 1976 | SA | 42 |
| Lada 1200 | 1977 | SA | 49 |
| Lada 1200 | 1977 | BM | 88 |
| Lada 1200 | 1979 | SM | 96 |
| Lada 1300 | 1976 | BM | 92 |
| Lada 1300 | 1978 | SM | 105 |
| Lada 1300 | 1979 | BM | 112 |
| Lada 1500 | 1977 | SM | 92 |
| Lada 1500 | 1978 | SM | 105 |
| Lada 1500 | 1979 | BM | 123 |
| Moszkvics 2140 | 1978 | SA | 47 |
| P. Fiat 126 | 1977 | SM | 54 |
| P. Fiat 125 | 1974 | SA | 22 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 53 |
| **BÉKÉSCSABA** (Szarvasi út) | | | |
| Lada 1200 | 1974 | SM | 37 |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 64 |
| Lada 1200 | 1976 | BM | 78 |
| Lada 1300 | 1976 | SM | 97 |
| Lada 1300 | 1978 | BM | 88 |
| Lada 1600 | 1978 | SM | 125 |
| Moszkvics 408 | 1968 | SM | 6 |
| Moszkvics 412 | 1971 | SM | 28 |
| Moszkvics 2140 | 1978 | SA | 46 |
| P. Fiat 126 | 1977 | SM | 48 |
| P. Fiat 125 | 1975 | SA | 32 |
| P. Fiat 125 | 1976 | SA | 52 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 62 |
| P. Fiat 125 | 1978 | SA | 72 |
| **DEBRECEN** (Monostorpályi út) | | | |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 63 |
| Lada 1200 | 1977 | SA | 50 |
| Lada 1200 K | 1974 | SA | 31 |
| Lada 1200 K | 1975 | SA | 46 |
| Lada 1200 K | 1978 | SM | 105 |
| Lada 1300 | 1976 | BM | 84 |
| Lada 1500 | 1975 | SM | 63 |
| Lada 1500 | 1978 | SM | 116 |
| P. Fiat 126 | 1978 | SM | 57 |
| P. Fiat 126 | 1979 | BM | 68 |
| P. Fiat 125 | 1970 | SM | 22 |
| P. Fiat 125 | 1975 | BM | 53 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 61 |
| Skoda S—100 | 1977 | SA | 21 |
| **GYŐR** (Rét u. 27.) | | | |
| Lada 1200 | 1973 | SM | 50 |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 68 |
| Lada 1200 | 1978 | BM | 95 |
| Lada 1200 | 1979 | BM | 102 |
| Lada 1300 | 1979 | SM | 112 |
| Lada 1500 | 1979 | SM | 113 |
| Lada 1600 | 1978 | SM | 126 |
| P. Fiat 125 | 1975 | SA | 14 |
| P. Fiat 125 | 1976 | SA | 47 |
| P. Fiat 125 | 1977 | BM | 90 |
| Skoda S—100 | 1972 | SM | 22 |
| Skoda S—100 | 1976 | SA | 26 |
| Skoda S—100 | 1977 | SA | 25 |
| Skoda 105 S | 1977 | BM | 74 |
| Skoda 105 S | 1978 | SA | 45 |
| Skoda 105 S | 1978 | SA | 47 |
| Skoda S 120 L | 1979 | SM | 66 |
| Volga M—24 | 1974 | BA | 22 |
| Zaporozsec 968 | 1973 | SM | 21 |
| **KECSKEMÉT** (Szolnokhegyi út 7.) | | | |
| Dacia 1300 | 1976 | SM | 72 |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 62 |
| Lada 1200 | 1977 | BM | 81 |
| Lada 1200 | 1978 | SM | 93 |
| Lada 1200 | 1979 | SM | 100 |
| Lada 1300 | 1977 | BM | 94 |
| Lada 1300 | 1979 | BM | 105 |
| Lada 1500 | 1977 | BM | 94 |
| Lada 1500 | 1977 | SM | 90 |
| Lada 1500 | 1978 | SM | 117 |
| Moszkvics 2137 | 1978 | BM | 69 |
| P. Fiat 126 | 1976 | SM | 46 |
| P. Fiat 126 | 1977 | BM | 49 |
| P. Fiat 125 | 1974 | SA | 22 |
| P. Fiat 125 | 1976 | SA | 39 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 51 |
| **MISKOLC** (Lorántffy Zs. u. 49.) | | | |
| Dacia 1300 | 1975 | SM | 50 |
| Fiat 128 | 1972 | BM | 51 |
| Fiat 131 S | 1976 | BM | 114 |
| Lada 1200 | 1971 | SM | 33 |
| Lada 1200 | 1973 | SM | 49 |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 62 |
| Lada 1200 | 1976 | SA | 44 |
| Lada 1200 | 1978 | SM | 96 |
| Lada 1300 | 1979 | BM | 107 |
| Lada 1500 | 1977 | BM | 101 |
| Mercedes 220/D | 1969 | BA | 48 |
| Moszkvics 2140 | 1978 | BA | 50 |
| P. Fiat 126 | 1977 | SM | 56 |
| P. Fiat 1500 | 1974 | BA | 20 |
| P. Fiat 1500 | 1976 | SA | 39 |
| Skoda 1000 MB | 1967 | SM | 7 |
| Skoda S—100 | 1971 | BM | 17 |
| Skoda 105 S | 1979 | BM | 86 |
| Volga M—24 | 1974 | BA | 14 |
| **PÉCS** (Fürst Sándor u. 6.) | | | |
| Lada 1200 | 1972 | BM | 45 |
| Lada 1200 | 1973 | BM | 50 |
| Lada 1200 | 1978 | BM | 98 |
| Lada 1200 K | 1975 | SA | 35 |
| Lada 1300 | 1978 | SM | 98 |
| Lada 1500 | 1977 | BM | 92 |
| Lada 1500 | 1978 | BM | 114 |
| P. Fiat 126 | 1978 | BM | 59 |
| P. Fiat 126 | 1979 | BM | 68 |
| P. Fiat 125 | 1974 | SM | 48 |
| P. Fiat 125 | 1975 | SA | 31 |
| P. Fiat 125 | 1976 | SA | 52 |
| Skoda S—100 | 1976 | BM | 63 |
| Skoda 105 S | 1979 | SM | 86 |
| Skoda 120 L | 1979 | BM | 89 |
| Trabant 601 S | 1977 | SM | 50 |
| **SZEGED** (Vásárhelyi Pál u. 4.) | | | |
| Lada 1200 | 1978 | BM | 100 |
| Lada 1300 | 1978 | BM | 103 |
| Lada 1500 | 1977 | BM | 101 |
| Lada 1500 | 1978 | BM | 115 |
| P. Fiat 126 | 1978 | SM | 57 |
| P. Fiat 125 | 1974 | SA | 27 |
| P. Fiat 125 | 1975 | BM | 48 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 49 |
| Skoda S—100 | 1974 | BM | 23 |
| Skoda 105 S | 1977 | BM | 67 |
| Skoda 105 S | 1978 | BM | 76 |
| Volga M—24 | 1972 | BA | 22 |
| Volga M—24 | 1973 | BA | 33 |
| Zaporozsec 968 | 1973 | BM | 25 |
| **SZÉKESFEHÉRVÁR** (Csíkvári u. 14.) | | | |
| Dacia 1300 | 1974 | SM | 53 |
| Dacia 1300 | 1979 | BM | 100 |
| Lada 1200 | 1971 | BM | 44 |
| Lada 1200 | 1973 | SM | 50 |
| Lada 1200 | 1975 | SM | 75 |
| Lada 1200 | 1977 | SM | 89 |
| Lada 1300 | 1977 | BM | 98 |
| Moszkvics 412 | 1973 | SA | 12 |
| Moszkvics 2137 | 1977 | SA | 39 |
| P. Fiat 126 | 1977 | BM | 45 |
| P. Fiat 126 | 1978 | BM | 58 |
| P. Fiat 125 | 1974 | SA | 23 |
| P. Fiat 125 | 1975 | SA | 39 |
| P. Fiat 125 | 1977 | SA | 45 |
| Skoda S—100 | 1970 | SM | 21 |
| **SZOMBATHELY** (Zanati u. 2.) | | | |
| Dacia 1300 | 1977 | SA | 48 |
| Lada 1200 | 1973 | SM | 42 |
| Lada 1200 | 1978 | BM | 88 |
| Lada 1200 K | 1977 | SA | 60 |
| Lada 1300 | 1978 | SM | 91 |
| Lada 1500 | 1977 | SM | 77 |
| Lada 1500 | 1978 | BM | 118 |

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

### A SZABADPIACOKRÓL

Az ünnepeket követő szabadpiaci napokon bizony nem sokan keresték fel a börzét. S ennek nem csupán az éveleji havas napok voltak az okai, hanem a kereslet a téli mélypontra zuhant. Számottevő érdeklődés csupán Miskolcon volt, de ott is mindössze 15 kocsit állítottak ki az eladótérre. Elkelt egy Wartburg 353 (IE) 32 ezer forintért. A többi kocsit a következő áron kínálták: Lada 1200 (IM) 46 ezer, Lada 1300 (ZG—ZF) 87—92, Trabant 601 (UF) 42, Skoda S—100 (UF) 45, Moszkvics 412 (UO) 41 ezer forint. Árultak egy 1974-es évjáratú Opel Mantát is 128 ezer forintért.

### AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

**Január 27.**

Debrecen
Csorna
Eger
Hatvan
Kalocsa
Kecskemét
Kisújszállás
Komárom
Miskolc
Nagyatád
Siklós
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

**Február 3.**

Albertirsa
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Jászberény
Kaposvár
Kiskunhalas
Miskolc
Nyiregyháza
Oroszlány
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár
Tiszakécske
Törökszentmiklós

ARCHIV

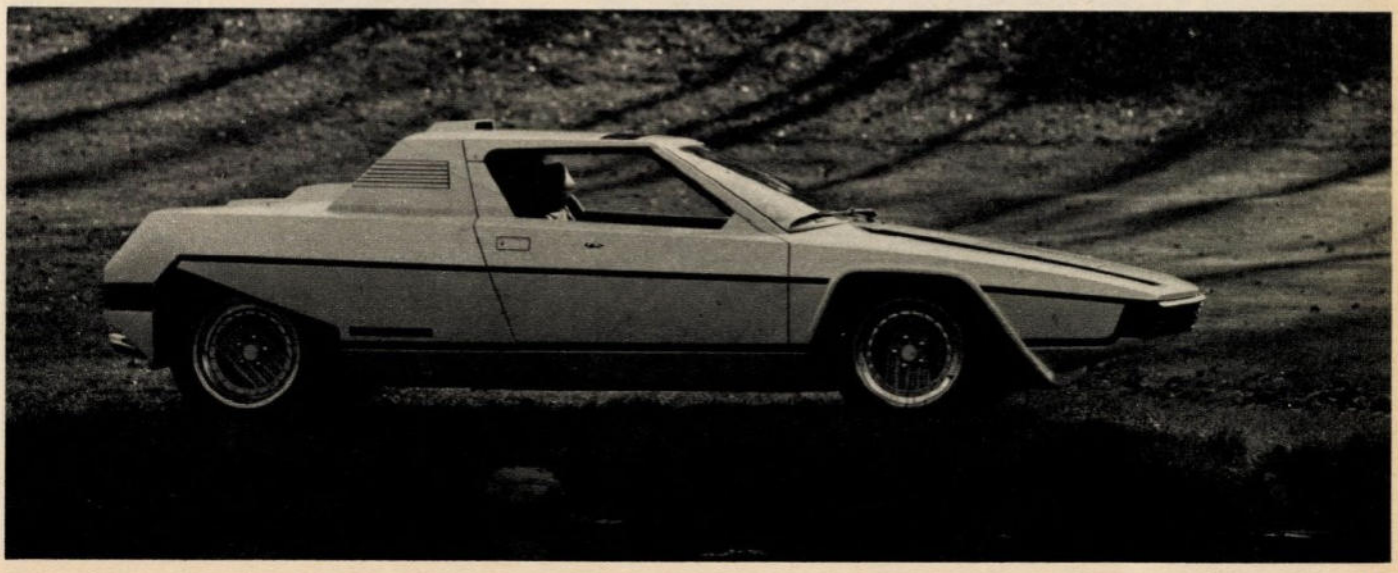
A kis Mini születésének 20 éves jubileumára néhány különleges kivitelű példányt készített az Austin Morris, 1100 Special típusjelzéssel, a megszokottól eltérő kétféle, úgynevezett metall-festéssel. Ezek a 45 lóerős kocsik szélesebb gumikat is kaptak, ennek megfelelően a sárvédők peremeit külön rugalmas betétekkel látták el. Az 1100 Special típus megjelenésével egyidejűleg az említett két gyár sajtóosztálya postázta azt a felvételt is, amely ugyan még 1971-ben készült, amikor Sir Alec Issigonis az általa tervezett különböző sikeres konstrukciók között az első Mini mellett látható



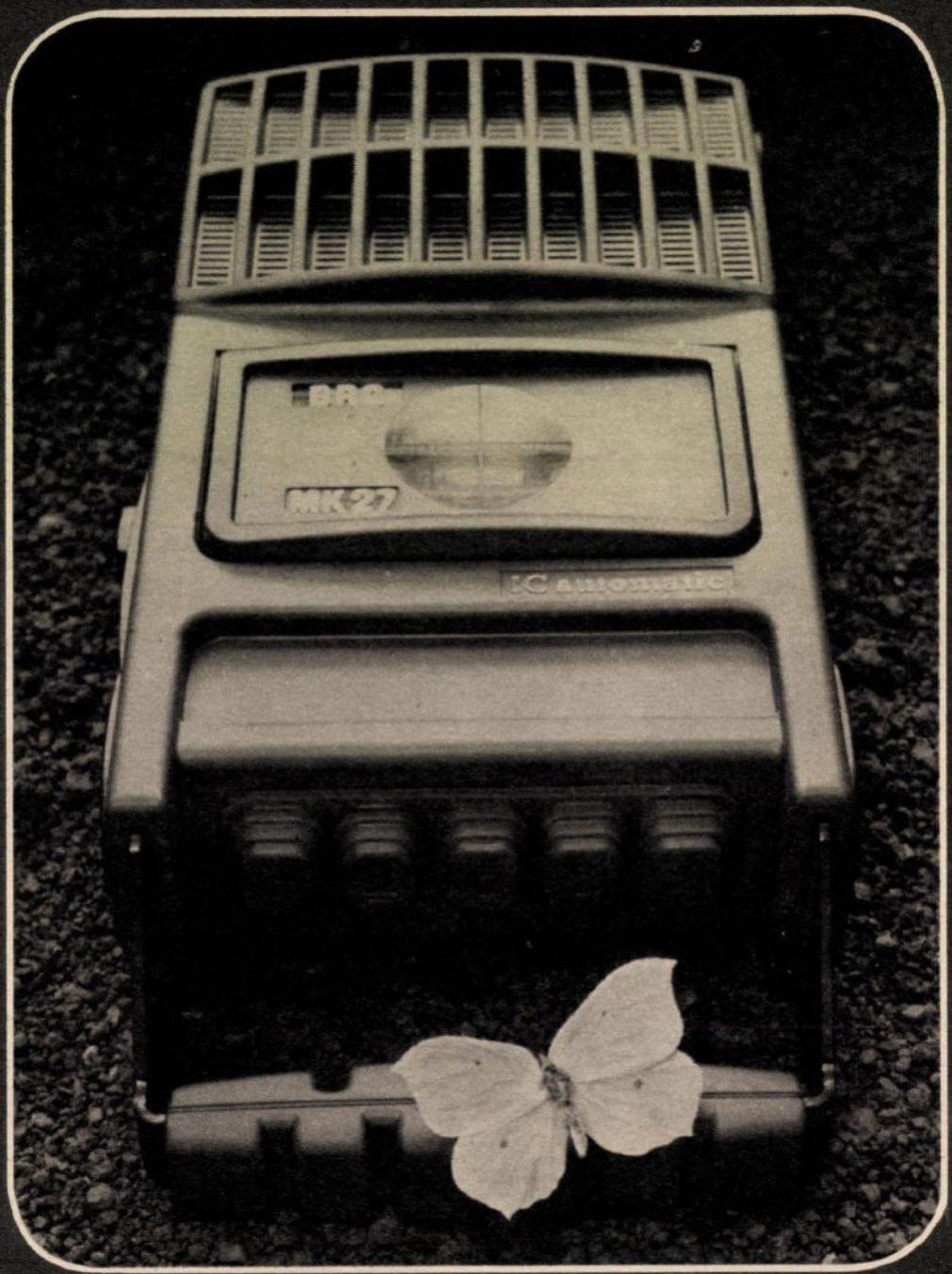

# Képes híradó




**Furcsa dolog, hogy „Karácsonyi sztár" jelzővel dicsérjenek egy autót, de a világhírű Marshall Field áruház ünnepi katalógusában most így hirdették a Ferrari 308 GT „Rainbow" típust, amely ezzel a Bertone-karosszériával öltöztetve 200 ezer dolláros árért – 18 hónapos várakozás után – meg is vásárolható . . .**



# A kocsiban
# a magnónak is helye van!




**Gyártja:**
**Budapesti Rádiótechnikai Gyár**
**1033 Budapest, Polgár u. 8–10.**
**Telefon: 682-080**



# FSO POLONEZ

(szöveg és még 3 kép a következő oldalon)



Két meghökkentő újdonság és két szép sportsiker a varsói Polski Fiat gyárból:

A fantáziadús tervezők a közelmúltban bemutatták a nem kevesebb, mint 7 (!) ajtós Polonézt, amelyet főleg reprezentációs célokra alakítottak ki a hagyományos karosszéria egyszerű meghosszabbításával. A maxi-Polonez érdekessége, hogy a középső ajtókon keresztül két teljes értékű, kényelmes üléshez nyílik mód a beszállásra, ellentétben a hasonló „Pulmann" kivitelű autók felcsapható üléseivel.

A 22-es rajtszámú Polonez versenyautón már első pillantásra is jó néhány furcsaságot fedezhet fel a figyelmes szemlélő. A legfeltűnőbb a „befalazott" hátsó ajtó egy rejtélyes célt szolgáló „kopoltyúval", de a hatalmasnak tűnő könnyűfém keréktárcsák is szemet szúrnak, mert ezt a kivitelt eddig kizárólag Lancia Stratos versenygépeken lehetett látni. Végül a masszív hátsó lökhárító alól kikandikáló két kipufogócső is újabb különlegesség.

A rejtélyt megfejthetjük, ha bekukkantunk a hátsó ablakot helyettesítő, ugyancsak nem szériakivitelű fényvédő rács mögé: ott nem pótkereket vagy üzemanyagtartályt találunk, hanem – egy motort, méghozzá nem is akármilyent. Ebbe a „Polonez Protyp" elnevezésű különlegességbe ugyanis egy 2500 $cm^3$-es, V 6-os, 250 LE-s Lancia Stratos masinát építettek be a vezetőülés mögé, ugyanolyan középmotoros elrendezésben, ugyanazzal a komplett hátsó felfüggesztéssel, ahogyan az eredeti Lancia Stratosban volt. Az öszvéresítés elsősorban kísérleti célokat szolgál, aerodinamikai és szilárdsági méréseket végeznek vele, de természetesen több körgyorsasági versenyen is feltűnt minden időknek ez a legerősebb Polski Fiat gyártmánya...

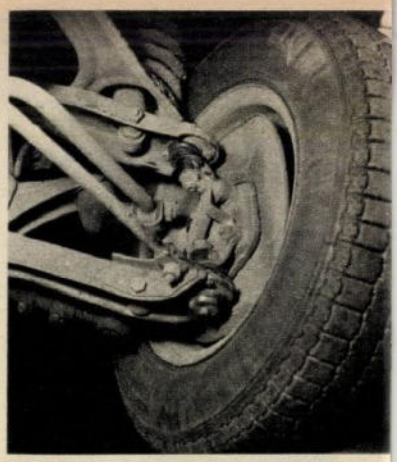
A „Polonez 2000" raliváltozata már a múlt évben sokat ígérő eredménnyel mutatkozott be a nemzetközi porondon, de azután már csak szűnni nem akaró kudarcsorozat volt a gyári csapat osztályrésze. Már-már úgy látszott, hogy a Polonez sehogyan sem váltja be a hozzá fűzött reményeket, de az év végére mégis sikerült megfékezni a technika gonosz ördögét a koromfeketére fényezett paripában, és Macej Stawowiak abszolút győztesként végzett a 2-es szorzójú EB-futamnak számító Warszawa Rallye-n, néhány héttel később pedig a roppant nehéz feltételű NDK-beli Wartburg Rallye-t nyerte meg. **FEKETE ANDRÁS**




22
POLMO
FSO
UNITRA
Castrol
GTX


WAS 533B
FSO

# gömbcsukló-törés



Egy alkalommal az egyik műhelyben az üzem vezetője gömbcsuklókat tett elénk. Elrettentő példaként mutatta őket, hogy vonjuk le a tanulságokat. Ami a dolog lényege: ezek az alkatrészek alaposan tönkrementek.

## Amikor még csak gondolatban létezett

Még két évtizeddel ezelőtt is nálunk alig ismertek olyan tengelycsonkot, amelyet gömbcsuklókkal rögzítettek volna. Az autó megszületése óta a mai napig forradalmi változáson ment keresztül az első futómű. Régebben merev tengelyeket alkalmaztak, de ma már különböző lengőtengelyek vannak a személyautókon. Az idők folyamán, ahogy a tengelycsonk típusa változott, úgy tartott lépést vele a felfüggesztési mód is. A fejlődés megkövetelte a változtatásokat, és az autók sebességének növekedésével váltak egyre korszerűtlenebbé az egyes konstrukciók. Annak idején többféle megoldás volt divatban. A csapszeges függesztés bronzperselybetétekkel hamar tönkrement, kiváltképp, ha megfeledkeztek a perselyek kenéséről. Amikor a berágódás elkezdődött, egyre szorosabbá vált a kormányzás. (Elképzelhető, milyen hátrány ez egy gyors autónál.) A bronzperselyek és a csapszegek sem bírtak el sok kilométert, és gyakori volt a csere.

A gömbcsuklók megjelenése egy csapásra megoldott sok mindent. Nemcsak biztonságossá vált az első futómű, hanem a hibalehetőség is minimális lett.

## A karbantartás hiánya

Visszatérve a műhely asztalán látott gömbcsuklókhoz, meglátásunk egyértelmű volt: elhanyagolták a karbantartást. Kezdetben a gömbcsuklókat zsírzófejjel látták el, amelyet meghatározott időközönként kenni kellett. Hanyagságáért már akkor is nagy árat fizetett az, aki rendszertelenül kente az alkatrészeket. Csak egyszer tömítette el a sár a kenőzsír útját, és szét kellett szerelni az egészet. Akkor még. Ma már sem kenni, sem szétszedni nem lehet, de a fejlődésnek ezt a fokát keményen meg kell fizetni. Akkor még cserélni lehetett például a csapszeget és a perselyeket, a javítás minimális összegbe került, de ma már más a helyzet.

## Amíg az autó garanciális

Miként tud annyira elkopni egy gömbcsukló, hogy balesetet okozzon? Az utóbbi időben ezeket az alkatrészeket módosított formában gyártják, amivel élettartamuk megkétszereződött. De ebből még nem következik, hogy ne igényelnének gondoskodást. Az autó karbantartásában van egy időszak, amikor a kocsin minden elromolhat, ha a gazdája nem törődik vele. Amíg az autó a garancián (idő, kilométer) belül van, minden apró hibával szalad a tulajdonos a műhelybe. De mihelyt lejárt a garancia, már semmi sem érdekli őt. Van egy időszak, és ez nagyon hosszú — az első műszaki felülvizsgálatig tart —, amikor az autót nem látja szakember. Durván számolva: a jármű két évig nélkülözi a szakszerű karbantartást. Nos, ennyi idő után nem csoda, ha egyes alkatrészek az enyészet áldozatává válnak. És ez az idő még lerövidülhet, ha állandóan rossz úton közlekedünk. Sajnos, még hosszabb periódus következik az első vizsgáztatás után. Három év! Tehát hatéves koráig az autót a garancia alatt és az első vizsgáztatás előtt vizsgálják át tüzetesen. Ezek után érthető, hogyan tud egy gömbcsukló tönkremenni és esetleg balesetet okozni.

## Hogyan vizsgáljuk meg?

Hogy miért tulajdonítunk most nagy jelentőséget a

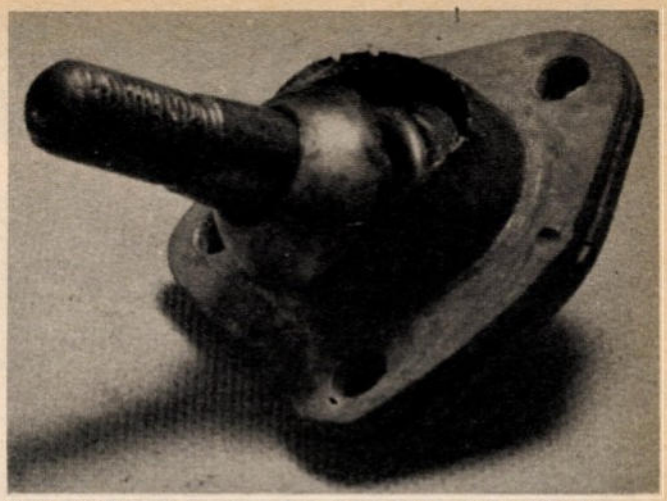


gömbcsuklóknak, annak oka van. Egy idő óta gyakrabban látni az utak mentén kifordult kerekű autókat. Majd minden esetben gömbcsuklószakadás a hiba oka. Ilyenkor a kívülállók arra gondolnak, vajon ki a felelős azért, hogy ilyesmi előfordulhatott.

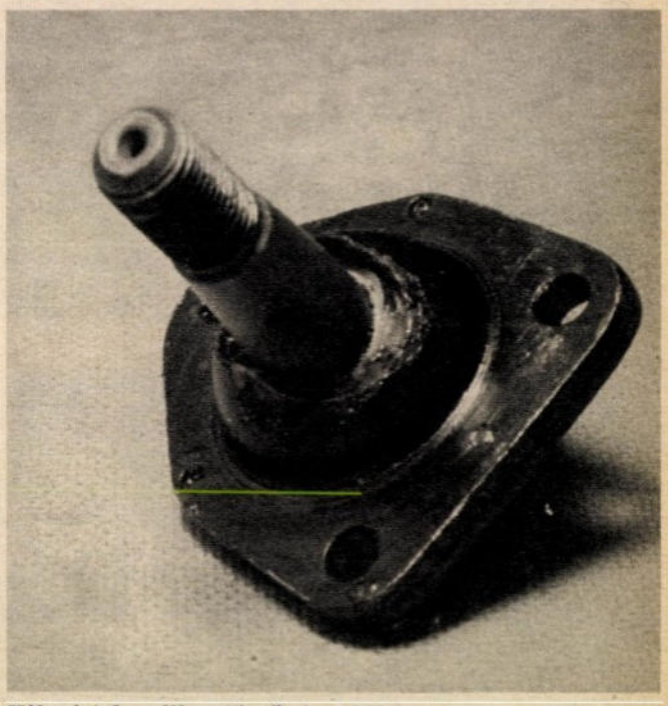
Csakis az autó tulajdonosát

terheli a felelősség! A gömbcsukló fokozatos kopásának jelei vannak. Ha egy kátyu után kopogó hangot ad a futómű, arra már figyelnie kellene a vezetőnek, hogy valami nincs rendjén. De a megváltozott kerékdőlés is figyelmezteti azt, aki gyakorta figyeli az autóját.

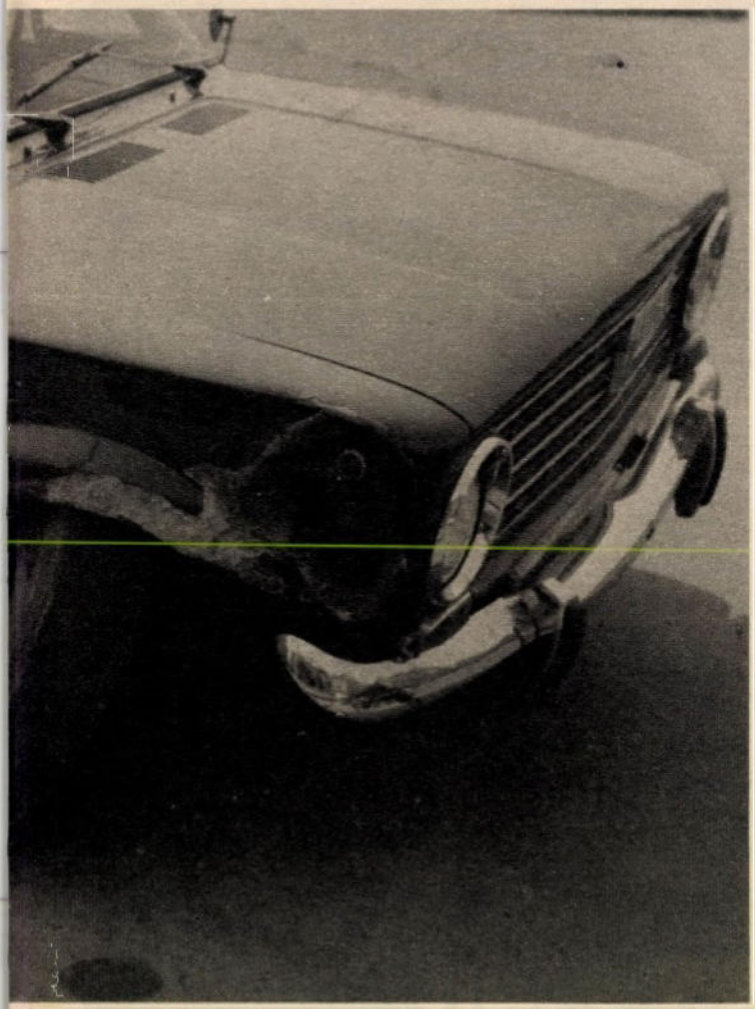
A hiba megállapításának legjobb módja a következő: Emeljük fel a kocsi elejét, majd tegyünk a trapéz aljára fatuskót. Engedjük le az emelőt, hogy a kerék ne érintkezzék a talajjal. Amikor a lengőtengelyt tehermentesítettük, kérjünk meg valakit, hogy nyomja be a féket. Ez azért szükséges, mert a kerékagy-csapágyoknak is van parányi lógásuk, ami megtéveszthet bennünket. Amikor a fékhatás a fékdobot (tárcsát) megfeszítette, fogjuk meg a kerék alsó és felső részét, és mozgassuk meg. Ha a megengedettnél nagyobb lógást észlelünk, a csapszegek közül valamelyik rossz. A lógás mértéke csak a legminimálisabb lehet, az attól eltérőt rögtön észrevehetjük. Amennyiben rossznak találjuk, ki kell cseréltetni.



**Ez a gömbcsukló már-már a kiszakadás határán van**



**Kifogástalan állapotú gömbcsukló**



**Nem karambol következtében fordult ki e Lada kereke. Amilyen elhanyagolt és balesetveszélyes a gumija, olyan lehet a futómű többi része is**

## Az ellenőrzés elengedhetetlen művelet

A csapszegek cseréje nem ördöngős művelet. De a futómű megbontása, majd összeszerelése után megváltozik az eredeti beállítás értéke. Ezért válik újra szükségessé a futómű geometriai bemérése. A lecke adott, csak meg kell oldani, különben a gumik sínylik meg szakszerűtlen tevékenységünket. A fotónkon látható autónak is csapszegszakadás lett a végzete. Romlása nem pillanatok alatt ment végbe, és nem rövid idő alatt. Tulajdonosa nyilván nem figyelt oda... Sajnos, nem vagyunk egyformák...

Nem akartunk írásunkkal pánikot kelteni, de jó, ha tudjuk, mire kell különösen ügyelni. Sokan intézik el kézlegyintéssel az olyan jelenségeket, amelyek később a bajok forrásává válhatnak. Figyeljünk mindenre és cselekedjünk idejében.

**LOVÁSZ KÁROLY**




# MOSZKVICS 2140

**ára: 94 000 Ft**

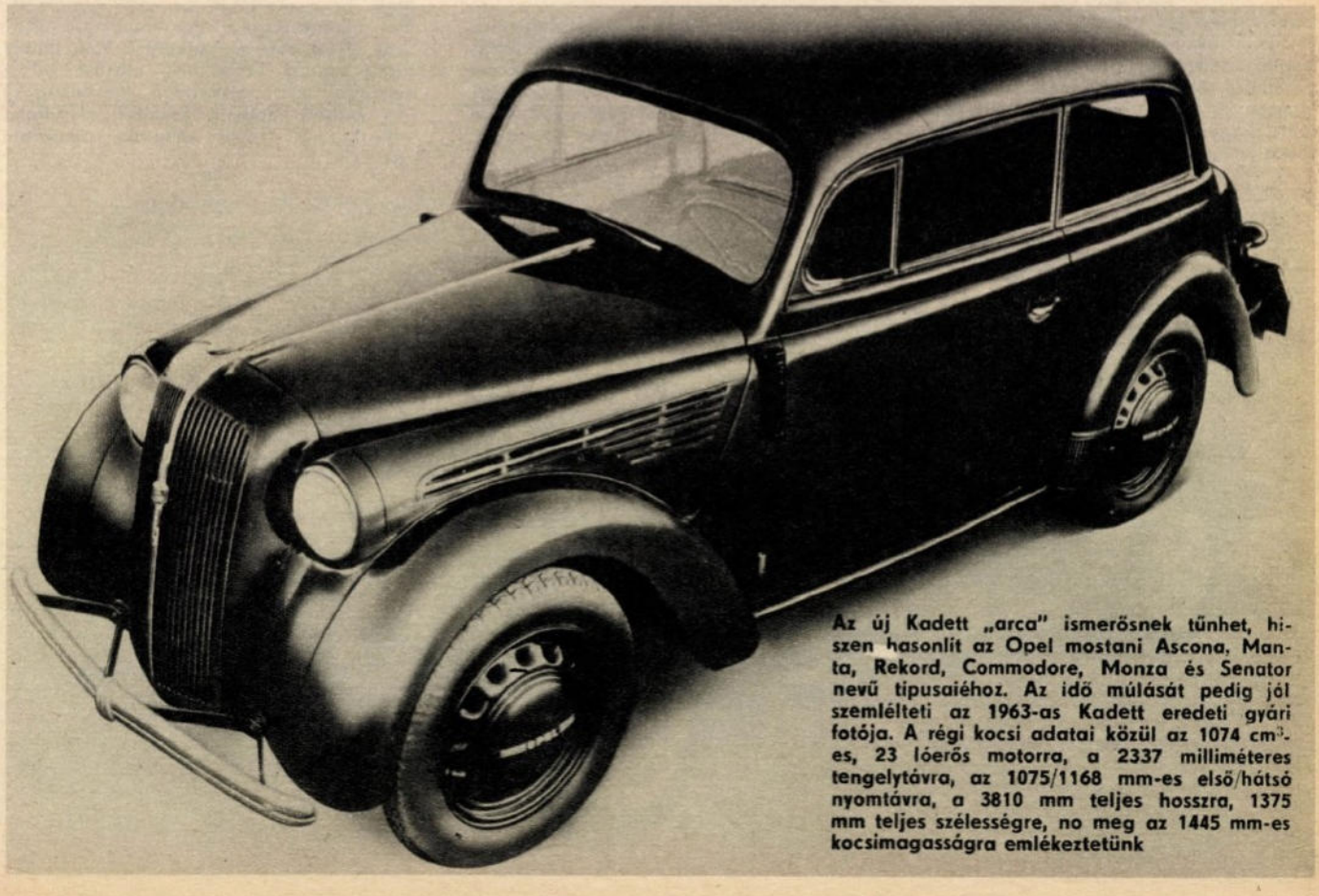
**Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat**
**1063 Budapest VI., Szív u. 60.**

# Egy valóban új KADETT

Erről a típusról, amelyet több vonatkozásban is jogosan lehet valóban újnak nevezni, először a múlt év októberében írtunk, miután a Budapesti Nemzetközi Vásáron már láthattuk. Azután az AM 79-es őszi Magazinjában is szerepeltettük, de most, amikor ezeket a sorokat a nyomdába juttattuk, már több száz kilométeres próbautat tettünk meg az új Kadett 1300-as változatával.

A megtett utak egy részét arra fordítottuk, hogy közben a korábbi Opel típusok néhány szerelőjét, gazdáját is felkeressük, no meg régi dokumentumokat szerezzünk az új modell elődeiről. A mostani ugyanis már az ötödik generációnak nevezhető, de sokan emlékeznek még nálunk is az első Kadett kocsikra, amelyek gyártása 1936-ban kezdődött és kisebb módosításokkal 1940-ig tartott. Sikerült felkutatnunk olyan magyar nyelvű prospektust is, amely ezeknek a ko-



**Az új Kadett „arca" ismerősnek tűnhet, hiszen hasonlít az Opel mostani Ascona, Manta, Rekord, Commodore, Monza és Senator nevű típusaihoz. Az idő múlását pedig jól szemlélteti az 1963-as Kadett eredeti gyári fotója. A régi kocsi adatai közül az 1074 cm³-es, 23 lóerős motorra, a 2337 milliméteres tengelytávra, az 1075/1168 mm-es első/hátsó nyomtávra, a 3810 mm teljes hosszra, 1375 mm teljes szélességre, no meg az 1445 mm-es kocsimagasságra emlékeztetünk**



**Opelék fejlesztési osztályának több mint 3400 munkatársa dolgozott a legfiatalabb Kadett-konstrukciókon, és közülük a formatervezők sikeresen oldották meg a légellenállás jelentős csökkentését is. Végül létrejött a 0,39 $c_w$ értékű, fronthajtású, jelenleg három különböző teljesítményű motorral piacra kerülő újdonság, amelynek tengelytávja egységesen 2514 mm, nyomtávja 1400/1406 mm. A Kadett hossza most 3998, szélessége 1636, magassága pedig 1380 mm, vagyis amíg az első szériát a keskeny és magas építés jellemezte, itt alapvetően más az arány**

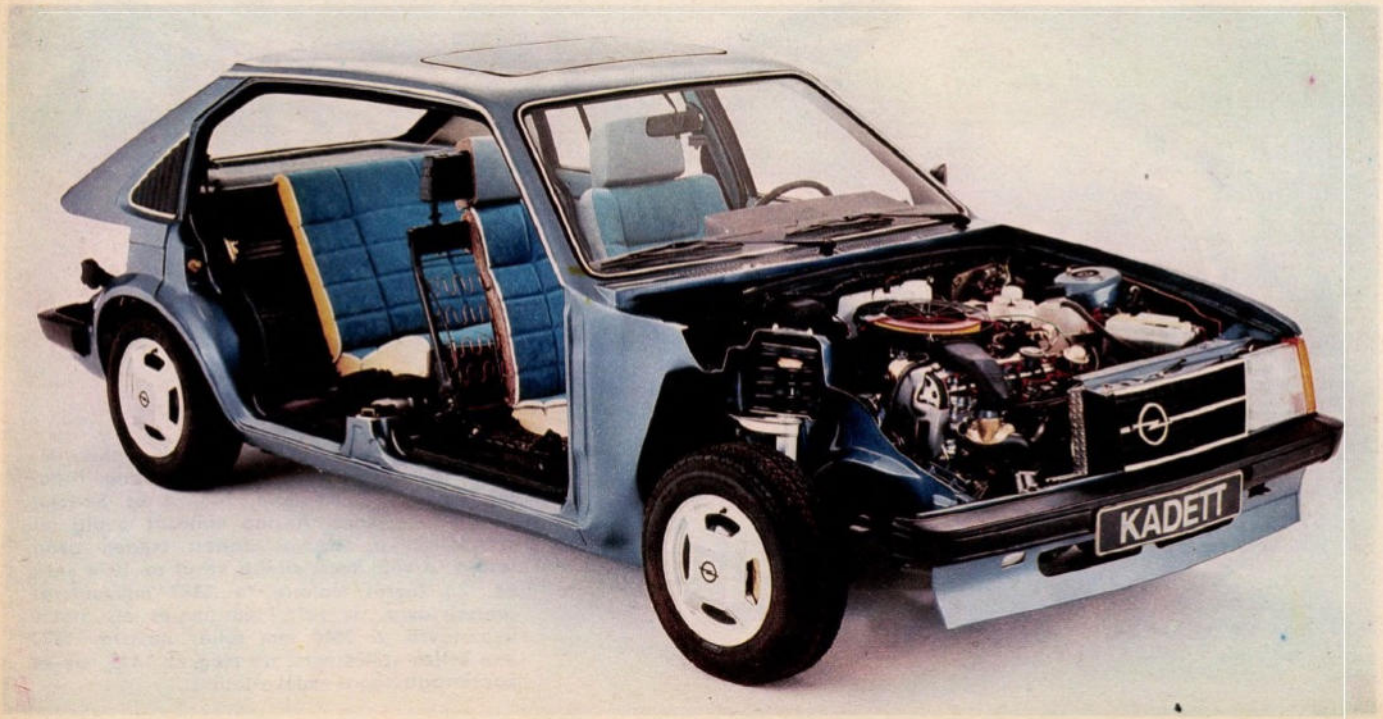
csiknak műszaki jellemzését tartalmazza, és szervizállomásként a Révész utca 4. alatti műhelyt – vagyis az AFIT egyik mai javítóüzemét – tünteti fel.

Úgy véljük, érdemes ebből a leírásból idézni, hogy később könnyebben tudjuk értékelni, mi változott, illetve mi maradt meg a korábbi építési elvek közül. Nos, így kezdődik a mintegy négy és fél évtizede kiadott – nem éppen szerényen fogalmazott – reklámszöveg: **„A General Motors a Kadett típusú Opel kocsikat, műszaki megoldásaikat tekintve, oly tökéletességben nyújtja, amelyhez hasonlóval eddig csak a legdrágább automobiloknál találkoztunk. A Kadettet jellemző szerkezeti megoldások igen nagy jelentőségűek az autó üzemének megbízhatósága, gazdaságossága és az autózás kényelme szempontjából, de egyben jelentékenyen drágább megoldások is. Alkalmazásuk azonban mégsem vonta maga után a kocsik árának megdrágulását, mert:**

**1. A General Motors, a világ vezető autóipari vállalata, a világszerte elismert elsőrendű autógyártmányainál leszűrt tapasztalatait és teljes műszaki felkészültségét rendelkezésre bocsátotta az Opel gépkocsik építésénél, tehát elestek a jelentékeny költségeket okozó külön kísérletek.**

**2. A General Motors Opel autói oly nagy számmal készülnek, hogy a nagyarányú termelés a gyártási költségek alakulására igen kedvező hatással van."**

És itt mi most megszakítjuk ezt az idézgetést, hogy egy ugyancsak korabeli, vagyis 1936 decemberében megjelent gyári tájékoztató néhány szavára utaljunk. Ez a méltatás az első Kadett típus bemutatásakor így hangzott: **„Célunk olyan autó megalkotása volt, amely olcsó vételár, kényelmes utazási tulajdonságok és nagymértékű gazdaságosság mellett modern kocsitól elvárható teljesítményt képes nyújtani vásárlóinak . . ."**






Ma már közismert, hogy az első Kadett típusok is meghozták a várt sikert, hiszen a gyártás leállításáig 107 ezer darabot adtak el belőlük 1940-ig.

A második generációs Kadett kocsik már nem Rüsselsheimből, hanem egészen új gyárból, az Opel Bochumban épített csarnokaiból 1962-ben kerültek ki, és ezekből mintegy 650 ezer készült. Ezt követően 1965 őszén volt ismét modellváltás, vagyis bemutatták a harmadik generációt jelentő új példányokat, amelyek szintén sokféle változatban végül is a 2 millió 650 ezres gyártási számig jutottak el.

Az autóipar számára nem éppen kedvező időben, az olajválság kezdetekor született meg a negyedik Kadett-sorozat, az 1973-as modell, amelyből 1979 nyaráig 1,7 millió gördült le a futószalagról. És egy-két hét átállási szünet után a múlt év őszén, szeptember 13-án, Frankfurtban már nyilvánosság elé került az ötödik generációs Kadett, amelyről nyugodtan mondhatjuk, hogy valóban új, valóban újdonság. Főként azért, mert tervezői szakítottak a több évtizedes hagyományos építési móddal, és rátértek a fronthajtásra, a keresztirányban elhelyezett motorra! És egy olyan karosszériaformára, amely minden jel szerint jól igazodik az új évtized általános autósigényeihez.

Végül ismét egy idézet, de ez már a gyár legfrissebb, tehát 1980-as prospektusából:

**„Mérnökeink az új Kadett-tel olyan gépkocsit szerkesztettek, amely minden igénynek megfelel, amit a gépkocsivezető és a közlekedés a korszerű autótól megkövetel. A technika itt nem öncél, hanem alkalmazkodik az autóvezetés igényeihez.**

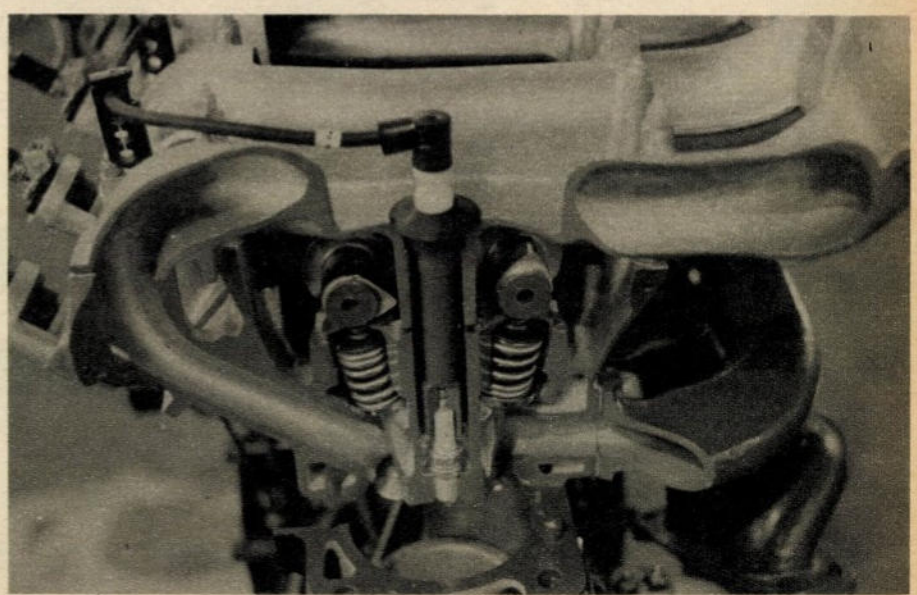
**A kocsi biztonsági elemeit is oly lelkiismeretesen szerkesztették, hogy azok megbízhatósága nemcsak szó, hanem valódi jellemvonás. A Kadett így hát teljesen harmonikus gépkocsi, amelynek valamennyi alkatrészét a legkedvezőbben hangolták össze. A modern formaadás tökéletesen párosul a korszerű technikával, a nagyfokú kényelemmel, a kocsi hasznos terének ideális arányával. További előnyei, amelyeket ebben a kategóriában más típusoknál sokszor hasztalan keresünk, a magas fokú gazdaságosság és a modellek sokfélesége."**

Végül pedig a következő két mondattal fejeződik be ez a mai, szerénynek ugyancsak nem mondható reklámszöveg: **„Legújabb modellünknek is meghagytuk az előbbiek nevét, amelyben megtestesítődik minden olyan tulajdonság, ami az Opel Kadettra mindig is jellemző volt: a megbízhatóság, a gazdaságosság és a hosszú élettartam. Büszkék vagyunk legújabb modellünkre, az új Opel Kadettra."**

Arra, hogy a mi tapasztalataink, eddigi próbaútjaink mennyiben igazolják a gyár által ígért előnyöket, jótulajdonságokat, lapunk legközelebbi számában térünk vissza.

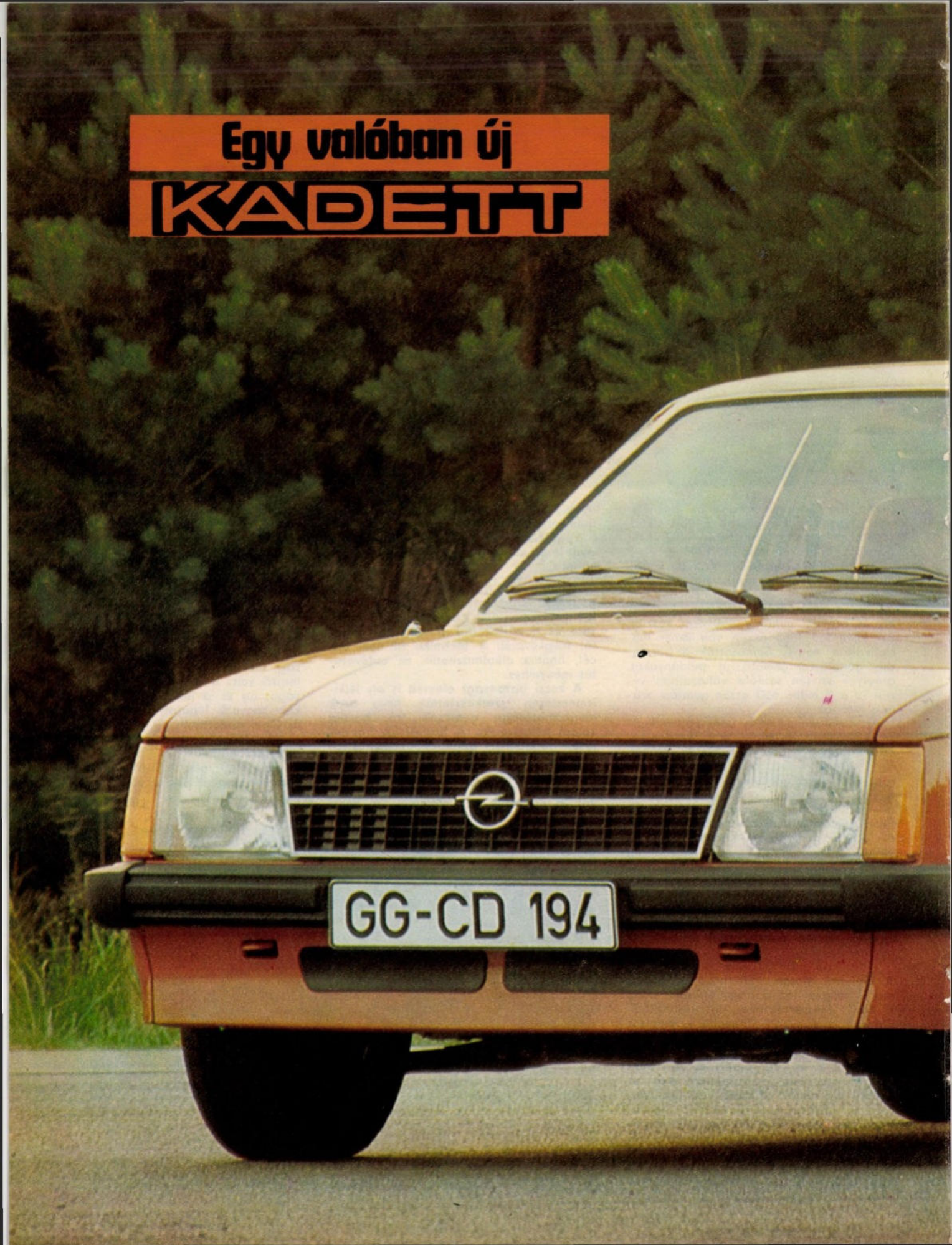
**LIENER GYÖRGY**

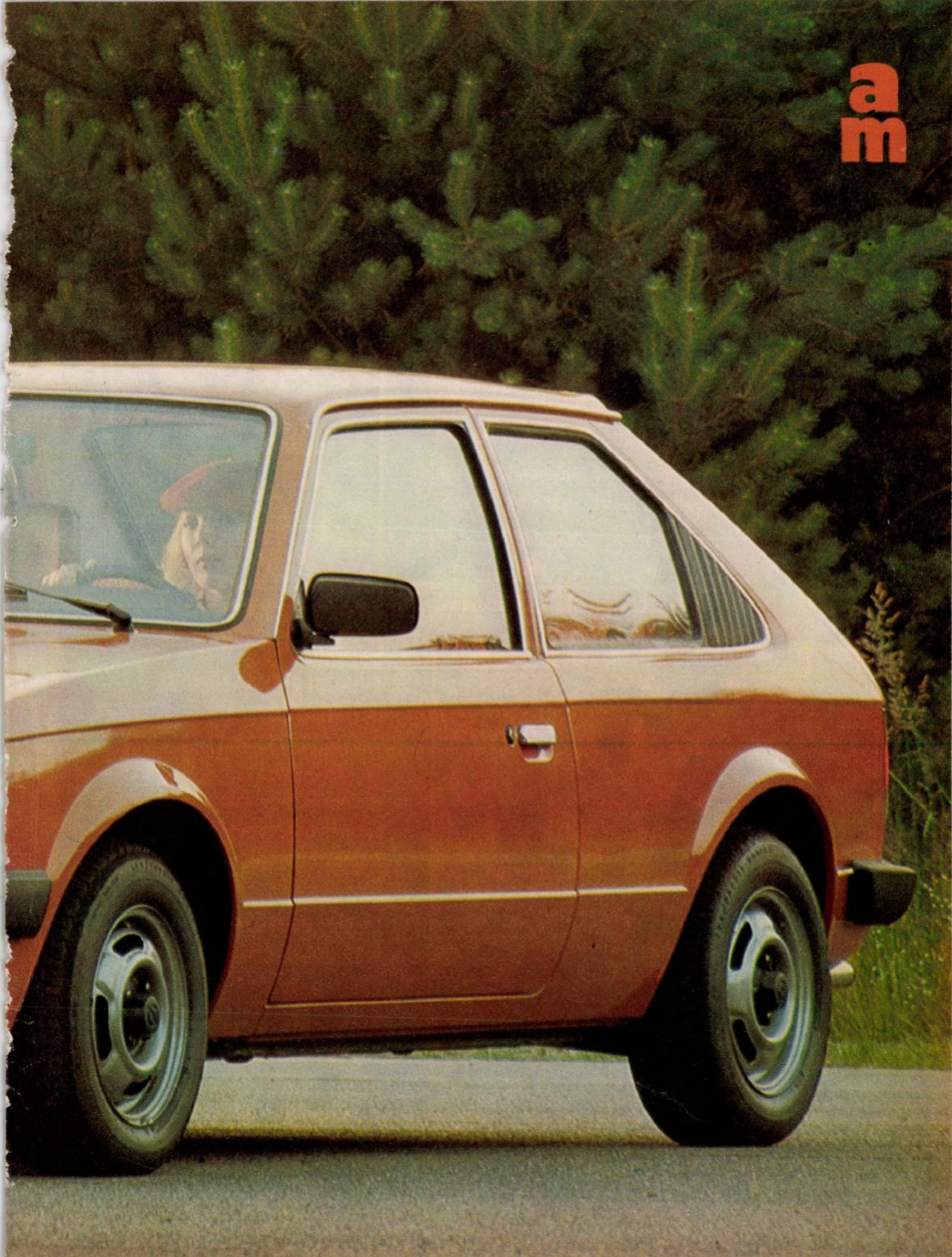
**A General Motors különböző gyárainak ma is megvan az a nagy előnyük, hogy a közös tapasztalatokat hasznosíthatják. Például a Vauxhall Chevette – amelyet mi 1975 őszén kaptunk próbára – formailag már sejteti az új Kadett külsejét is. De itt ez a kép, amely az AM múlt évi 9. számában is megjelent már az alábbi szöveggel: „Opelék új, OHC-vezérlésű, 1300-as Ascona motorja hidraulikus szelepemelőkkel. És ami még érdekesebb: ugyanilyen motor kerül az ősszel megjelenő fronthajtású Opel kocsikba!" Nos, azóta beigazolódott, hogy a hír igaz . . .**



# Egy valóban új

# KADETT




am

# 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)
Bányaléq u. 2.

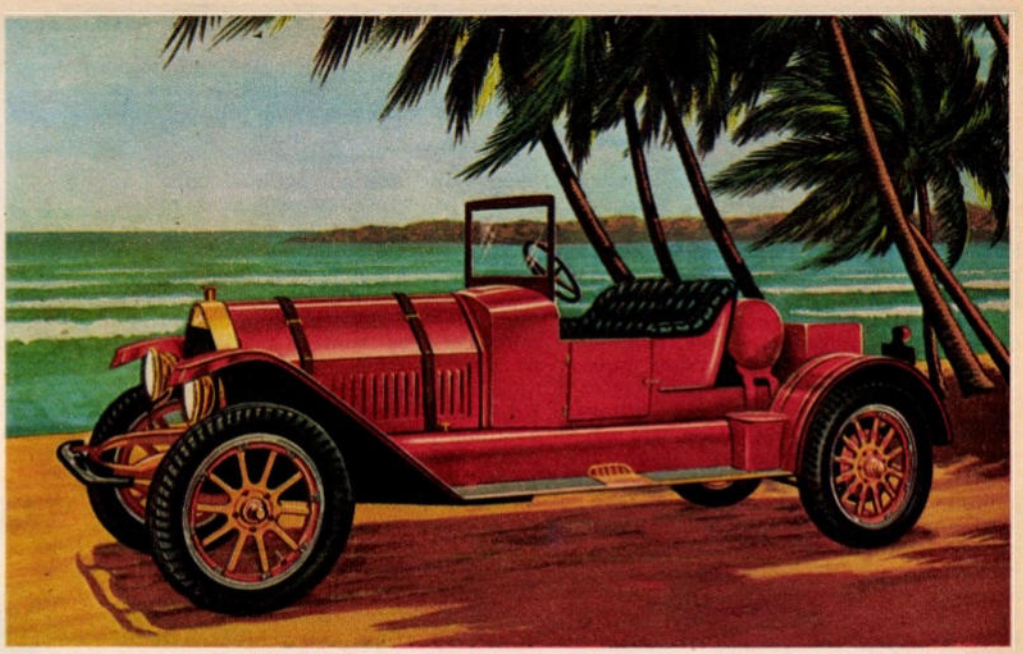
Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.

# RÉGI AUTÓ

– egy olyan amerikai gyárból, amely inkább csak autóépítő üzemnek számított. Egykori készítményei azonban nyomot hagytak az automobilizmus történetében, ugyanis az 1902-ben alapított, de 1913-ban már megszűnt E. R. Thomas Motor Company néven jegyzett cég egyik modellje sikeresen tette meg a New York–Párizs közötti utat is. Az említett vállalkozásra 1908-ban került sor, míg képünkön egy 1912-es

**THOMAS FLYER**

típus, a hathengeres, soros, vízhűtéses motorral hajtott, kétüléses nyitott kocsi látható az utasfülke mögötti benzintartállyal.






# MODELL

A gyártmány Fiat, alaptípusszámozása 131-es, a tuningolás pedig az ugyancsak olasz Abarth nevéhez fűződik. Az 1:43-as léptékű francia Solido-modell a kétliteres, 200 lóerős rali-változat mintájára készült, és az 1976-ban elért jó eredményekre emlékeztet. Ugyanilyen külsővel, ötös rajtszámmal keltett akkor nagy feltűnést például a marokkói versenyen a ma is sikeres Fiat 131-es típus.

# BÉLYEG ÉS KERÉK

**„Csehszlovák autók az egész világon..."** – ez a felirata a Csehszlovák Posta 1955-ben kibocsátott, a hazai ipart népszerűsítő bélyegsorozata 45 h értékű címletének (Z. 818. sz.). Rajzán a Skoda 1200-as típus látható.

**Prágában** 1973. február 24-én adták át a forgalomnak a Nusle-völgy fölött megépített 2×3 sávos „Klement Gottwald"-hidat, amelynek betoncső szerkezetében fut az első prágai metróvonal. A szerkezet tetején átívelő autópálya a Prága–Brünn közötti autópálya része. Több szakasza még építés alatt áll. – A Gottwald-híd rajzát láthatjuk a Modern prágai építkezések elnevezésű 1978-ban kibocsátott bélyegsorozat 60 h névértékű bélyegén (Z. 2341. sz. alatt).

**A nagy-britanniai** Guernsey legújabb autó–motor motívumú bélyegeit mutatjuk be. Az 1979-es év karácsonyára – a sziget önálló postaigazgatóságának 10. évfordulójára – kibocsátott négycímletű sorozat 8 és 13 penny névértékű bélyegein a postaigazgatóság szolgálatában álló járművek láthatók.

**Dr. Jasinszky István**



A Magyar Autóklub Segélyszolgálata téli menetrendje alatt — november 1-től március 31-ig — elsősorban azoknak az útvonalaknak a felügyeletét látja el, amelyeken a téli időszak alatt is élénk a forgalom. Természetesen az egyszámjegyű útvonalakat — forgalomsűrűségük miatt — a téli időszakban is szinte a főszezonhoz hasonló mértékben tartják szemmel.

A téli út- és időjárási viszonyok a megváltozott körülményeknek megfelelően módosítják a segélyszolgálati gépkocsik felkészítését és felszerelésük választékát. Hogy a felkészülés mennyire hathatós, azt bizonyítja az 1979 decemberében nyújtott mintegy 3000 segítség, amelyek alkalmával a legkülönbözőbb szerkezeti alkatrészek hibáit hárítottuk el. A szolgálat részéről rendszeresen tapasztalt jellegzetes hibák — gyakoriságukat tekintve — sorrendben a következők:

A legnagyobb gond az autók úgynevezett hidegindítása, illetve annak sikertelensége volt. A hibák elemzése




azt mutatja, hogy első helyen a kezelés helytelen volta, második helyen az akkumulátor kimerültsége, a továbbiakban a megszakító üllő-kalapács, a gyújtógyertyák, és végül az üzemanyag-ellátó berendezések hibái szerepelnek. E hibákat igen csekély karbantartással sokszor a vezető is elháríthatná. Az akkumulátor kivezető pólusainak megtisztítására, a gyújtógyertyák kicserélésére gondolunk elsősorban. A hidegindító berendezések kezelésében a gépjárművek vezetői gyakran nem veszik figyelembe a külső hőmérsékletet, és vagy úgynevezett túlszívatást, vagy pedig üzemanyag-ellátási elégtelenséget idéznek elő. Az eredmény mindkét esetben az, hogy mire megfelelő keverék képződik, addigra az indítási fordulatszám az akkumulátor kimerülése miatt már nem lesz megfelelő. Országúti körülmények között a hűtőrendszer üzemzavarából, továbbá az üzemanyag-ellátási rendszer problémáiból adódnak a hibák, gyakran mindkét esetben a szükséges karbantartások elmulasztása az ok (vízköves hűtő, laza, elszakadt ékszíj, nagymértékű szennyeződés az üzemanyagtartályban, az üzemanyag-tápszivattyúban, és magában a porlasztóban stb.).

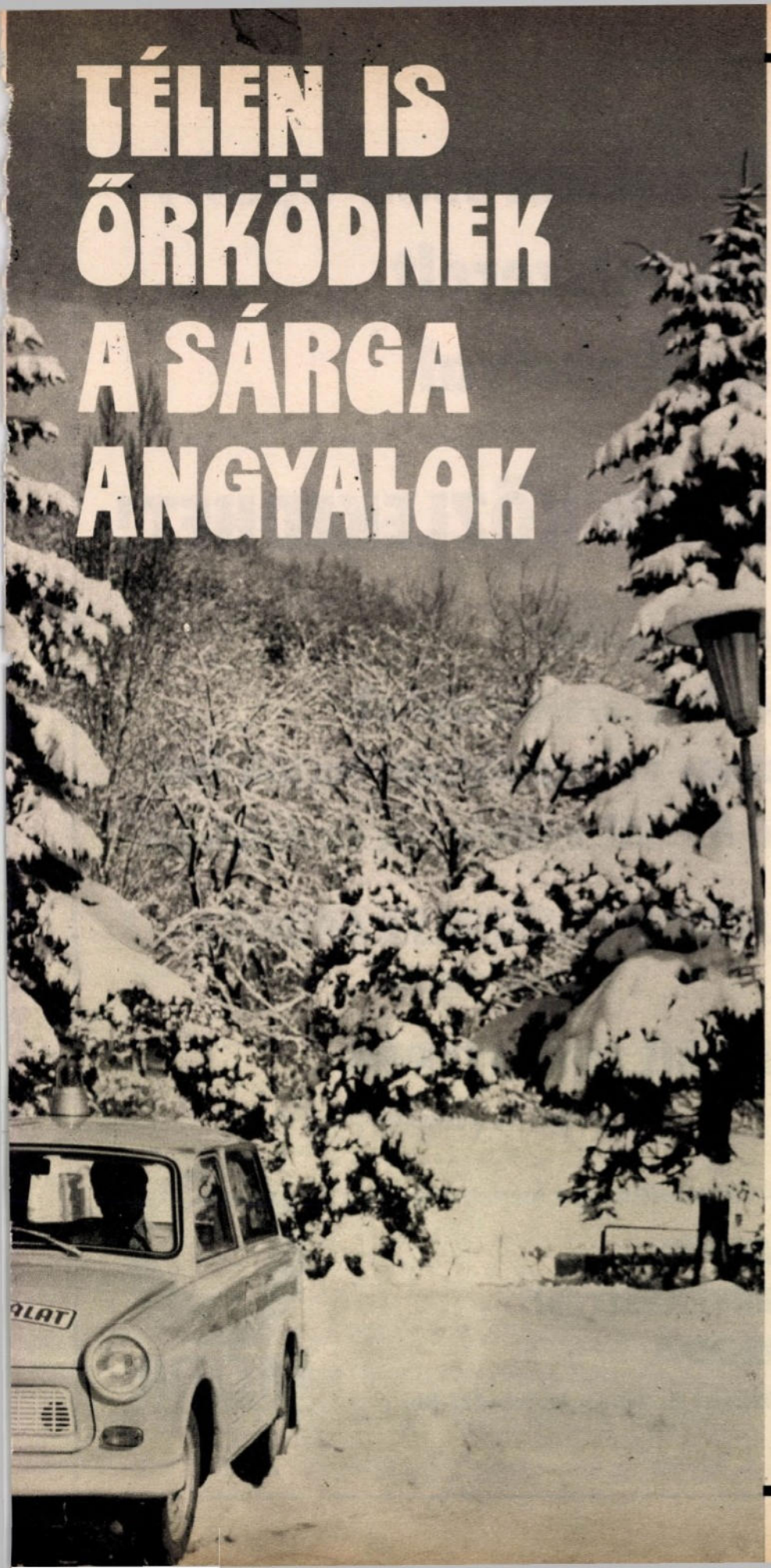
A segélyszolgálati kocsik jól el vannak látva azokkal az általános alkatrészekkel, amelyek a hibák kijavításához szükségesek, de a hazánkban található igen sokféle márka speciális alkatrészeinek tárolására a segélyszolgálati gépkocsikban nincs hely. Ezt azért hangsúlyozzuk, mert szolgálatunk dolgozói ilyen alkatrészek hiányában gyakran nem tudnak segítséget nyújtani. Minthogy előbb-utóbb ezeket az alkatrészeket úgyis be kell szerezni, az egyetlen helyes módszer az, ha a vezető állandóan kocsijában tart ilyen alkatrészeket (megszakító, üllő-kalapács, ékszíj).

Segélyszolgálatunk minden esetben megkísérli kijavítani a hibát a helyszínen, akár ideiglenesen is. Természetesen sok esetben például országúton nincs mindig kedvező lehetőség a biztonságos és megnyugtató beavatkozásra. Ilyenek a közlekedés biztonságát elsődlegesen befolyásoló szerkezetek (mint például a kormányszerkezet és a fékberendezés hibái). Ilyen meghibásodások alkalmával a szolgálat dolgozója nem avatkozik be a helyszínen, de gondoskodik a gépkocsi szakműhelybe szállításáról. Vannak olyan hibák, amelyeket csak speciális műszerekkel lehet elhárítani. Ilyenek például a töltéssel kapcsolatos különböző problémák is. A biztonságra törekvés ebben az esetben is szakműhely igénybevételét követeli.

A segélyszolgálati gépkocsikat Budapesten a 260-668-as számon lehet hívni, illetve december 1-től március 15-ig a 290-608-as telefonon a XIII., XIV., XV. és a IV. kerületi klubtagok hibabejelentéseit fogadják 7.00—12.00 óráig. Országúton a korábbi években



# TÉLEN IS ŐRKÖDNEK A SÁRGA ANGYALOK



bevezetett *„Segélykérő lap"*-pal lehet a segélyszolgálatot gyorsan igénybe venni. A térképen feltüntettük azokat a téli szolgálati helyeket, ahol a segélyszolgálati gépkocsijaink találhatók. (A klubirodákban, valamint a segélyszolgálati gépkocsiknál átvehető segélykérő lapokon is fel vannak tüntetve ezek a szolgálati helyek.)

Ezúton is kérjük autóstársainkat, hogy ha feltehetően műszaki hiba miatt álló gépkocsival találkoznak, illetve észreveszik, hogy a vezető segélykérő lapot mutat fel, szakítsák meg egy percre útjukat, álljanak meg, vegyék át bajba jutott autóstársuktól a segélykérő lapot, és továbbítsák az útba eső legközelebbi segélyszolgálati támaszpontra. Amennyiben a szerelőt nem találják a helyszínen, a segélykérő lapot tegyék a gyűjtőládába.

Téli, országúti körülmények között még nagyobb szükség van szolidaritásra, amely lehetővé teszi szolgálatunknak a bajba jutott autósok gyorsabb megsegítését.

Országúti segélyszolgálatunk min-

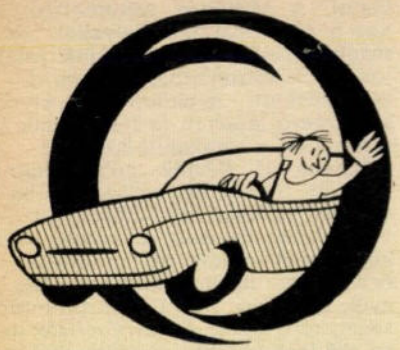


den gépjármű-tulajdonos rendelkezésére áll. Klubtagjaink részére a szolgáltatás díjmentes (csak a felhasznált alkatrészek árát kell megtéríteni). Klubon kívülieknek költséghozzájárulást kell fizetniük.

Segélyszolgálatunkhoz szervesen kapcsolódik az úgynevezett *szállítószolgálat*. A szállítógépkocsik igénybevétele klubtagjaink részére kedvezményes szolgáltatás, tehát olcsóbb, mint az egyéb, szállítást végző intézményeké. Szállító gépkocsit a segélykérő lapon feltüntetett szervezeteinknél, illetve Budapesten a 260-668-as telefonon lehet kérni.

A Magyar Autóklub Segélyszolgálata arra törekszik, hogy a bejelentett igényeket a lehető leggyorsabban kielégítse. Vannak azonban olyan csúcsidők, amikor az igénybe vevők szíves megértését kérjük.

**MÉSZÁROS FERENC**
a Magyar Autóklub
segélyszolgálatának vezetője



# Rendszeresen ápolt, jól felszerelt gépkocsival

# NYUGODTAN KÖZLEKEDHET!

**Autóápolási**
**és felszerelési cikkek**
**nagy választékával várják Önt**
**a MOBIL vállalatok szaküzletei!**

## JÁRMŰALKATRÉSZ ÁRUHÁZ

**Budapest VI., Jókai u. 26.**

## MOBIL MINTATEREM

**Budapest VI., Bajcsy-Zsilinszky út 59.**

**A kiskereskedelmi boltok megrendeléseit várja a**

## MOBIL ÉRTÉKESÍTÉSI IRODA

**Budapest VI., Jókai u. 21. Tel.: 329-540**

MOBIL
JÁRMŰ ÉS ALKATRÉSZ KERESKEDELMI VÁLLALAT

# A tárgyaló-teremből

Másfél évtizede több fajta járműre vizsgázott és hét éve autóbuszon dolgozó gépkocsivezető állandó járatán szolgált, amikor arról értesült, hogy forgalomelterelés folytán járatának útvonala meg fog változni. Így került a baleset helyére, ahol korábban csak gyalogosként, illetve utasként járt, helyismerete tehát mint autóbuszvezetőnek nem volt.

Három forgalmi sávval rendelkező, egyirányú úttesten haladt utasokkal teli autóbuszán, azzal az elhatározással, hogy a kereszteződésnél jobbra kanyarodik. A kereszteződés előtt a jobb szélső sávban járművek álltak, így a folyamatos haladás két sávra korlátozódott, s a vádlott a bal szélső sávban haladt. A kereszteződésben forgalomirányító lámpák működtek akként, hogy a vádlottnak, valamint a keresztező úttest gyalogosforgalmának megközelítően egyszerre adtak szabad jelzést.

A vádlott a bal szélső sávban tilos jelzésre érkezett a kereszteződéshez, s ott második járműként megállásra kényszerült. Tudta, hogy ebből a sávból a jobbra kanyarodás tilos, mégis, a rendkívüli forgalomra, az autóbusz fordulékonyságára, az úttest méreteire, valamint a használni kívánt úttest különös kiépítésére is tekintettel úgy ítélte meg, hogy csak a bal sávból kiindulva tud jobbra kanyarodni.

Még álló helyzetből kellő rálátása volt a kijelölt gyalogátkelőhelyre, valamint a saját útszakasza melletti járdaszigetre is, s így észlelnie kellett, hogy a járdasziget szegélyén, a gyalogátkelőhely vonalában, neki háttal, gyalogoscsoport tartózkodik, azzal a szándékkal, hogy szabad jelzésre átkeljen az úttesten. Látta a vádlott azt a forgalomirányító lámpát is, amely a gyalogosok átkelését szabályozta.

A vádlott azonban a gyalogosok várható mozgását, s a forgalomirányító jelzést nem vette figyelembe, a szabad jelzésre elindult, s miután a vele párhuzamosan közlekedő járművek is segítették mozgását, állandó gyorsulás mellett behaladt a kereszteződésbe, majd kb. 20—30 km-es sebességgel megkezdte a jobbra kanyarodást.

A 8—10 főből álló gyalogoscsoport a szabad jelzésre elindult. Köztük haladt, csaknem elsőnek egy asszony 6 éves gyermekével kézenfogva, olyan tempóban, amely a gyermek sietős lépteinek felelt meg.

A vádlott akkor kezdte meg a tényleges kanyarodást, amikor a gyalogoscsoport elindult. Minthogy kanyarodás közben a szemközt tilos jelzésen álló gépkocsikra, illetve a mellettük történő biztonságos elhaladásra, tehát balra összpontosította figyelmét, a gyalogosok elindulásáról és közeledtéről nem szerzett tudomást.

De nem szerzett tudomást a veszélyről a gyermekét vezető anya sem, aki kizárólag előre figyelve, haladt; 2,6 méternyi utat tett meg, amikor észrevette a váratlanul, viszonylag jelentős sebességgel eléje kanyarodó autóbuszt. Az anyának reflexszerű mozdulattal sikerült eltaszítania magát az eléje haladó autóbusz jobb oldalától, gyermekét azonban már nem tudta visszahúzni, a kisfiút az autóbusz elütötte, s kórházba szállítás közben elhunyt. Az anya csak könnyű sérülést szenvedett.

A sofőr a balesetről nem szerzett tudomást azonnal, a kanyarodás befejeztével folytatta útját, majd utasainak felhívására megállt és visszatért a helyszínre.

A tárgyaláson nem vitatta a tényeket, a baleseti veszély kialakulása tekintetében azonban kényszerhelyzetére, s a gyalogosok figyelmetlen haladására utalt.

A műszaki szakértő véleménye alapján nem vitás, hogy az adott helyzetben a vádlott, jobbra kanyarodása alkalmával az autóbusszal a kanyarodási ív megválasztásakor kényszerhelyzetben volt, s hogy a kanyarodás tényleges megkezdését követően — egyrészt a figyelem szükségszerű megosztása, másrészt a vezetőülésből jobbra nyíló kilátás korlátai miatt — már nem vehette észre feltétlenül az anyát és gyermekét.

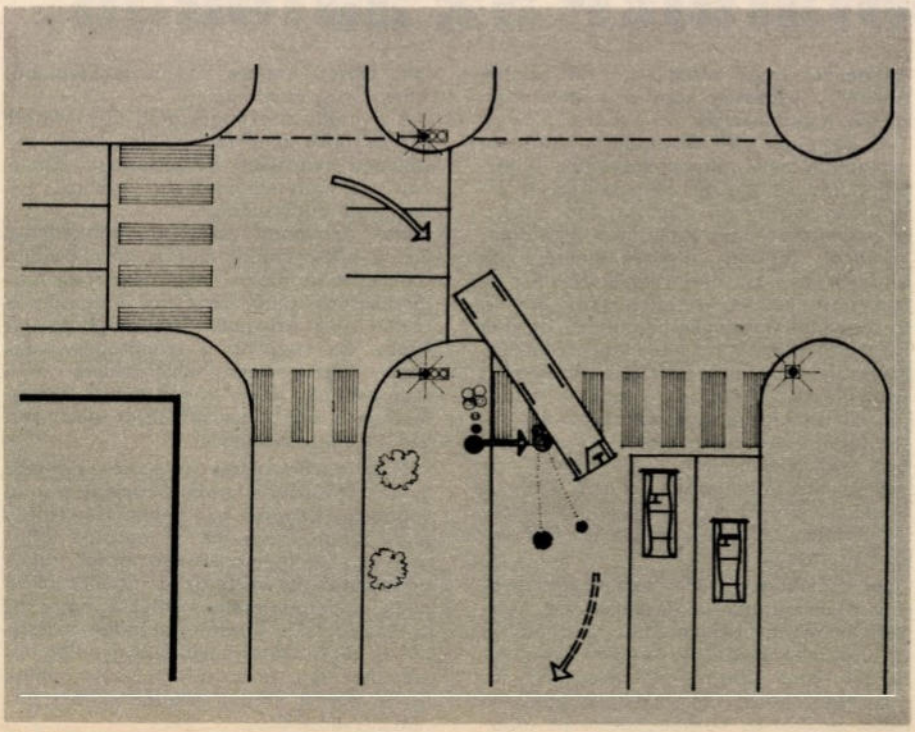
A vádlott kötelezettségeit azonban a bíróság szerint nemcsak a forgalmi helyzet kanyarodás közben észlelhető összetevői, hanem ezekkel együtt azok a tényezők alapozzák meg, amelyekről korábban, álló helyzetben, illetve egyenes irányú haladása során tudomást kellett volna szereznie. Előtte más jármű nem mozgott, a gyalogosokra vonatkozó szabad jelzést neki is látnia kellett, a gyalogoscsoportról is tudomása volt. A Kresz 31. § (4) bekezdésében foglaltak szerint: ha a jármű méretei vagy egyéb ok miatt a bekanyarodás rendelkezéseit betartani nem lehet, a kanyarodást fokozott óvatossággal kell végrehajtani. E kötelezettség szem előtt tartásával az autóbusz mozgását lépéslassúságra korlátozhatta volna, hogy a gyalogosok zavartalanul átmehessenek. Ez annál is inkább kötelessége lett volna, hiszen a Kresz az adott helyen kétszeresen is előírja a gyalogosok elsőbbségét.

A műszaki szakértő véleménye szerint az autóbusz elejének a gyalogosok előtti megjelenése és az elütés között mindössze 0,2—0,5 másodpercnyi idő telt el. Ennyi idő nem elegendő a baleset eredményes elhárításához, az áldozatok tehát mulasztással nem voltak előidézői balesetüknek.

A bíróság a vádlottat 1 évi és 2 hónapi —3 évi próbaidőre felfüggesztett — fogházbüntetésre ítélte, és 1 évre eltiltotta az *autóbuszvezetéstől* (csak ettől).

A négygyermekes, eddig büntetlen előéletű vádlottal szemben ez a büntetés is szolgálja a büntetés céljait, hiszen a baleset bekövetkezéséhez objektív körülmények — az úttest szélessége, az autóbusz hossza és műszaki adottsága, a forgalomelterelés, a kellő helyismeret hiánya, a figyelem megosztottsága — is közrehatottak.

**DR. IMRE IVÁN**






# SZUPER COCKPIT

## vagyis pilótafülke az autóban

A mindössze néhány éve még utópiának tekinthető bizarr szerelvényfal és belső térkiképzés a frankfurti „Autó–Veredelungs–Firma Buckmann" („b+b") márkajelzés alatt immár valósággá érett.

Ez a különleges vállalat, amely azt tűzte maga elé, hogy főképpen széria Porsche sportkocsikat fésül át még exkluzívabb különlegességekké, legutóbb olyan digitális vezetőfülkét (cockpitet) mutatott be, amely minden adatot nagy és jól olvasható számokkal vetít ki vezetőjének. Ezenkívül automatikusan ellenőrzi a gépjármű biztonságos és zavartalan üzemeltetéséhez nélkülözhetetlen főbb alkatrészeket, szerelvényeket is.

A fedélzeti komputer ellenőrzéseit három fő feladatcsoport (A–B–C) munkamegosztása alapján látja el.

Az „A" csoport szolgáltatja a hivatalosan előírt adatokat a sebességről, a villogók működéséről, valamint az autó által megtett út hosszáról. A sebességet és a fordulatszámot nem csupán pontos számokban adja meg a komputer, hanem ezek az adatok egyúttal világító diódákból felépített fénylő láncként (LED) is megjelennek a vezető szeme előtt. Így a vezető egy pillantással mindenkor össze tudja vetni az adatok értékét a sebesség vagy a fordulatszám méréstartományával.

A komputer „B" része olyan adatokat szolgáltat, amelyekre a vezetőnek a jármű haladása közben nem szükséges állandóan ügyelnie, pontosabban ezeket a műszereket nem szükséges állandóan szemmel tartania. Ilyenek például az olajnyomás, az olaj hőmérséklete, az üzemanyagkészlet, az időóra stb. Ám, ha az ebbe a fogalomkörbe tartozó adatok bármelyike eltér a megengedett tűréshatártól, akkor a számítógép azonnal figyelmeztető jelzést ad, s egyben mindjárt ki is mutatja a zavar okát és súlyosságát. De ugyanebben a rendszerben egy elektronikus „őrzőangyal" is szorgalmasan dolgozik, és nem késik a figyelmeztetéssel, ha a külső hőmérséklet hirtelen csökken, és útjegesedés veszélye fenyeget.

A számítógép „C" része gombnyomással közvetített kérdéseinkre ad helyzetjelentést az akkumulátor állapotáról, az utolsó tankolás óta megtett útra vetítve a kocsi átlagos sebességéről, fogyasztásáról, sőt még arról is, hogy az adott ponttól (a helymeghatározás alapján) milyen messze van a legközelebbi szerviz vagy benzinkút.

A digitális cockpitnek még úgynevezett ALI és LISA rendszere is van, nem beszélve a kvadrofon berendezéssel összekapcsolt magnetofonról és rádióról, valamint az autótelefonról.

Nos, az immár valósággá vált álmokhoz a hírek szerint már a közeljövőben újabb, napjainkban még ugyancsak fantasztikusnak tűnő kiegészítő újdonság is társul: ez a komputer (állítólag) arra is képes lesz, hogyha a számítógép valamely figyelmeztető fényjelzésére nem reagálnának, nem vennék észre, a legfontosabb információkat saját anyanyelvén közölje a vezetővel.

Nos, igazán nincs okunk kételkedni az immár valóságos csoda cockpit csoda voltában. Csupán az a különös ebben a dologban, hogy ma az autósok többségének (a legmodernebb autók tulajdonosainak is) még az is gondot okoz, hogy a bennfelejtett kézifékre nincs figyelmeztető kis jelzőfény minden márkánál a kocsi szerelvényfalára gyárilag felszerelve. Nem is beszélve a hátsó ablak így télidőben szinte nélkülözhetetlen páramentesítőjéről . . .

# Az am postája



## Köszönet a segítségért

Amikor ez a kismotor még nem volt, nagyon sok helyet bejártunk, hogy fényképet vagy esetleg műszaki leírást szerezzünk hasonló rokkantszállító járműről. Sajnos, nem sikerült, de szerencsére mégis elkészült, és ez a képen látható helyi brigádnak köszönhető. Ők hozták össze — társadalmi munkában.

**Özv. Kovács Sándor**
Nyírbátor

Levélírónk — talán a meghatódottságtól — elfelejtette közölni, milyen vállalat, melyik brigádja volt segítségére. Mégis közzétettük levelét és a fényképet az ismeretlen brigádról, abban a reményben, hogy más, segítőkész embereknek, brigádoknak is ösztönzést adunk, és abban bízva, hogy jelentkezik olyan intézmény, amely hajlandó közzétenni a motoros jármű dokumentációját.

## Hányszor dől ki?

Az Autó-Motor 19. számában „Torkolatok, kereszteződések" címmel megjelent levelemben írtam, hogy nagyon sokan kis ívben kanyarodnának a Lenin körútra, ha a széles járdából indokolatlanul szűkre szabott kanyarodósáv nem nehezítené meg a dolgukat. Különösen a rakodóhelyükre igyekvő teherautók kénytelenek sokat manőverezni a *„Főútvonal vége"* és az *„Elsőbbségadás kötelező"* tábla közelében. Javasoltam, hogy az állandó zsúfoltság enyhítésére vágják le a kanyart, enyhébb ívet engedélyezve a körútra tartóknak.



Az írás megjelenésével szinte egyidejűleg — amit a fénykép is bizonyít — a táblák a földre kerültek. Helyükre újakat állítottak, az oszlopot pedig visszarakták eredeti helyére. Úgy érzem, hogy az autósoknak és a népgazdaságnak is jobb lett volna, ha javaslatomat most megvalósítják, és nem várják meg a következő tábladöntést.

**Király István**
Budapest

## Egyedi elbírálás

1979. évi 8. számunk Reflektor rovatában olvastam az országos vitáról, hogy egy gépkocsivezető 3—4 hónapi tanulás után szakmunkásnak nevezhető, azaz — nem nevezhető. Mert más szakmában ehhez több éves tanfolyam szükséges.

Ezért indult *„Gépjárművezető és karbantartó"* tanfolyam, hogy a gépkocsivezetők egy év alatt elsajátíthassák a mesterfogásokat. Tehát ha valaki megszerzi a vezetői jogosítványt, és elvégzi az egyéves tanfolyamot, már egyenértékű azzal a gépkocsivezetővel, aki öt évet tengelyen töltött. Nem írnak elő kereken töltött időt a tanfolyam megkezdése előtt.

Én 1950-ben vizsgáztam, a vezetői engedélybe csak kétévi vezetési gyakorlat után, ezt igazolva vezették be, hogy a foglalkozásom gépkocsivezető. (Szakmásítási lappal kiegészítve.)

Több évet kellett kereken töltenem gépkocsivezetőként, ezt a tényt a munkáltatóval igazoltatni, hogy középfokú tanfolyamra jelentkezhessem. És ennek a bizonyítványnak a birtokában jelenthezhettem felsőfokúra. Ezért a vezetői engedélyek is különböző színűek voltak.

A felsőfokú tanfolyamot 1969. július 6-án Veszprémben, a középfokút pedig még 1953-ban Budapesten végeztem el. Így engem is érint az 1969. július 1-i említett határnap. Tehát nem 3—4 hónapi tanulás vagy gyakorlat után lettem-lettünk szakmunkások.

A cikk úgy fejeződött be: „Ki lehetne adni olyan állásfoglalást, amely lehetővé tenné, hogy egyedi elbírálást alkalmazhassanak."

**Markos József** gkv.
Márkó, Vasút u. 6.

*

A levélhez csupán egyetlen — de igencsak lényegbe vágó — megjegyzést kell tennünk. A levélíró értesülésétől eltérően a *„Gépjárművezető és karbantartó"* tanfolyamra jelentkezés előtt igenis előírnak „kereken töltött időt": legalább hároméves hivatásos gépkocsivezetői gyakorlatot kell igazolni! A levélíró közlései azonban ettől függetlenül elgondolkoztatók. Ezért külön is fel fogjuk hívni az eredeti közös rendeletet kiadó két minisztérium (a Munkaügyi, valamint a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium) figyelmét arra, hogy állásfoglalással vagy nyilatkozattal tegyék végre lehetővé hivatalosan is az egyedi elbírálást. Talán az látszik a legegyszerűbb megoldásnak, ha a munkások és alkalmazottak bérbesorolásával kapcsolatos általános érvényű rendelkezéshez hasonlóan itt is engedélyeznék, hogy a felsőfokú végzettség figyelembevételének módozatait a vállalati kollektív szerződésekben határozhassák meg. A gépjárművezetőkre vonatkozó rendeletben említett határidőtől függetlenül.

# KÁR A BENZINÉRT...



Az autó a városban
jóval többet
fogyaszt, mint országúton.
Ám ha idejében vált sebességet,
ezt a többletet megtakaríthatja:
egy 20 km-es városi úton 1 perc
ellenében 1 liter benzint nyerhet.

ENERGIAFELÜGYELET

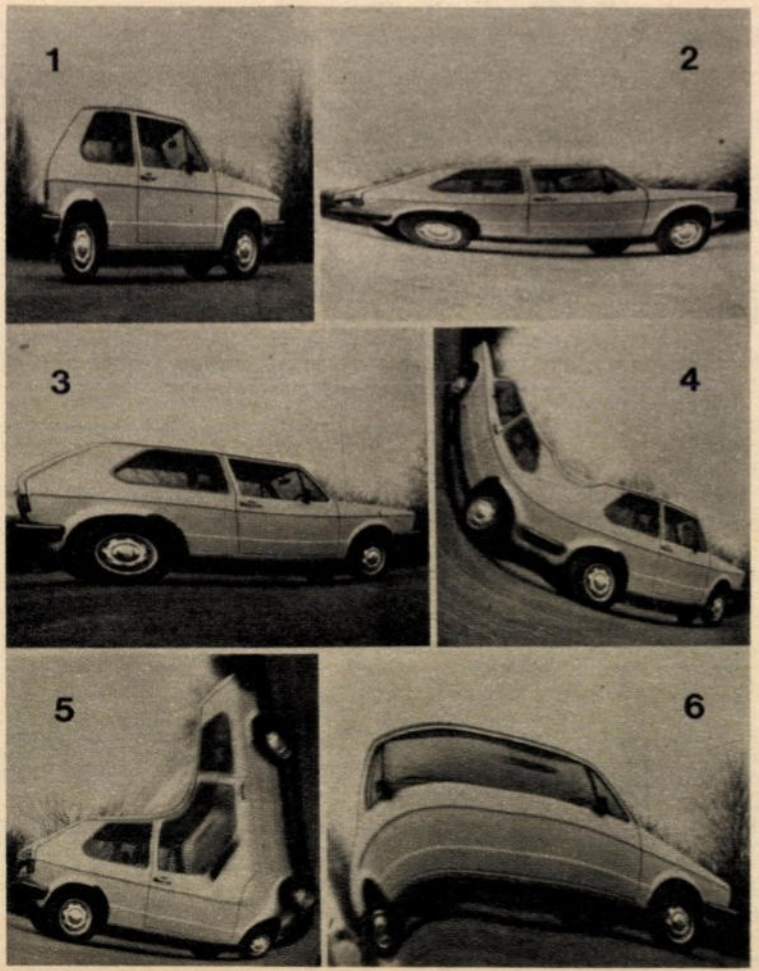
zsebre megy

# Közlekedési képeslap



Az autósok körében eléggé elterjedt rossz szokás, hogy sűrű ködben valósággal rátapadnak az előttük haladóra, s annak menetirányát – mintegy nyomkeresőként – szolgai módon követik. A baj nagyon sokszor abból adódik, hogy ilyenkor még az elengedhetetlenül szükséges követési távolságot sem tartják meg. Ezért már nem jut idejük a cselekvésre, ha az előttük haladó valamilyen felbukkanó akadály miatt (amit ők még kevésbé láthatnak előre) hirtelen fékez

Ime, egyetlen autómodell: 1. belső városi mini; 2. országúti cirkáló; 3–6, annak „Janus-arcú" és hegymászó változata – **Manfred Bauer** fotói alapján. Nos, igaz, kissé eltorzítva . . .







Az európai szervizállomások és garázsok környékén egyre nagyobb számban találhatók érmebedobásos porszívóberendezések. A személy- és teherautók portalanítására egyaránt alkalmas porszívó automatát (az NSZK-beli Vacus–Apparatebau gyártja) elektronika vezérli és 2–10 percen belüli üzemidőre programozható.
A szívóberendezés két 1000 W-os turbinájának szívási teljesítményét – a hytrel jóvoltából – tömlőhiba nem csökkentheti. Mi tagadás, a kitűnő ötletet – valamilyen hazai megoldás révén – nálunk is lehetne hasznosítani

# Reflektor

A következő levelet kaptuk:

*Az AM szerkesztőségének korábbi levelünkre érkezett válaszát megmutattuk vállalatunk bérosztályának; válaszul azt kaptuk, hogy ez nekik nem jó, ez a valóságban nem így van. Ezek után vállalatunk munkaügyi döntőbizottságához fordultunk, hivatkozva az Önök által közölt rendeletekre. Ügyünket a döntőbizottság érdemben elbírálta, így visszamenőleg megkapjuk a bérkiegészítést.*

*Ezúton mondunk köszönetet a segítségért!*

**Békés megyei Vegyesipari Vállalat gépkocsivezetői**

Érdemes felidézni az előzményeket. Az öt aláírással ellátott eredeti levél így szólt:

*1978 májusáig átlagkeresettel fizettek ki bennünket, ha szabadságon voltunk, vagy ünnep volt. Azóta pedig alapórabérrel fizetnek — hivatkozva arra, hogy mi havibéresek vagyunk, és a havibéreseket nem illeti meg az átlagkereset. Igaz, havibéresek vagyunk, mert van egy alapfizetésünk, ami 191 órára jár. Ezen felül 248 óráig a vállalat kötelezhet dolgozni alapórabér fizetése mellett, és ezt meg is teszi. Például: egyikünk havibére 191 órára 2300 Ft, az engedélyezett 30 %=57 órát ledolgozza 684 Ft, plusz a rakodási pótlék 400 Ft, összesen 3384 Ft. Ha szabadságra megy, csak a 2300 Ft-ot kapja és a 400 Ft-ot, ha fél hónapnál kevesebb ideig van szabadságon, ha több ideig, akkor a 400 Ft-ból is levonnak. Mi úgy érezzük, hogy nem havibéresek vagyunk, mivel nem az alap van megszabva keresetnek, hanem a mindenkor ledolgozott idő után kapjuk a fizetést.*

*Kérdésünk: hogyan kell a gépkocsivezetőknek a szabadságot elszámolni, alappal, vagy átlaggal? Ha átlaggal, abba mit kell beleveni?*

Erre mi a következő választ írtuk:

*Nagyon csodálkozunk a vállalat eljárásán. A levélben említett 1978. május óta semmit sem változott a Munka Törvénykönyvének érvényessége, amelynek 42. § (4) bekezdése előírja: „A szabadság tartama alatt a dolgozónak átlagkereset jár." Hogy pedig mi az átlagkereset, azt a 7/1967. (X. 8.) MüM sz. rendelet 7. §-ának (1) bekezdése így határozza meg: „Az átlagkereset kiszámításánál a dolgozó részére a bérköltség, valamint a részesedési alap terhére pénzbeli részesedésként kifizetett minden díjazást alapul kell venni." Mivel pedig a túlórát is a bérköltség terhére folyósítják, annak az átlagát is hozzá kell számítani az átlagkeresethez.*

*Egyébként a „havibéres" kategóriába azokat a dolgozókat lehet besorolni, akiknek az alapbéren felül semmi más járandóságuk nincs. Márpedig a gépkocsivezetőknek van más járandóságuk is (túlóra, rakodási pótlék stb.)!*

*Örülnénk, ha közléseink alapján a vállalat helyesbítené eljárását.*

... És ennek a levelünknek a bemutatása után mondták a vállalat bérosztályán, hogy „ez nekik nem jó".

Azért kell erről írnunk, mert nem egyedi eset. Egyik levélírónk például arról értesített, hogy a munkaügyisük azt mondta: *„Engem nem érdekel, mi ír az Autó—Motor, az nekem nem hivatalos lap!"* És igaza is van. Mármint abban, hogy az AM nem hivatalos lap. De az AM ilyen jellegű tanácsaiban mindenkor igyekszik, hogy véleményét hivatalos lapból vett idézetekkel támassza alá. Rendeletekkel, határozatokkal — közölve azok számát, lelőhelyét. Olyan rendelkezésekkel, amelyek mindenkire kötelezőek. De aki munkaügyekkel foglalkozik — ez a hivatása, ezért fizetik! —, köteles ismerni a rendeleteket, illetve köteles tudni, hogy a rendeleteket hol találja meg, és köteles utánanézni, hogy az adott esetre milyen rendelkezés érvényes. E kötelezettsége teljesítéséhez igyekszik az AM tanácsadása segítséget adni.

**REMÉNYI-GYENES ISTVÁN**

# A „Csúcsforgalom" postája

**SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR**

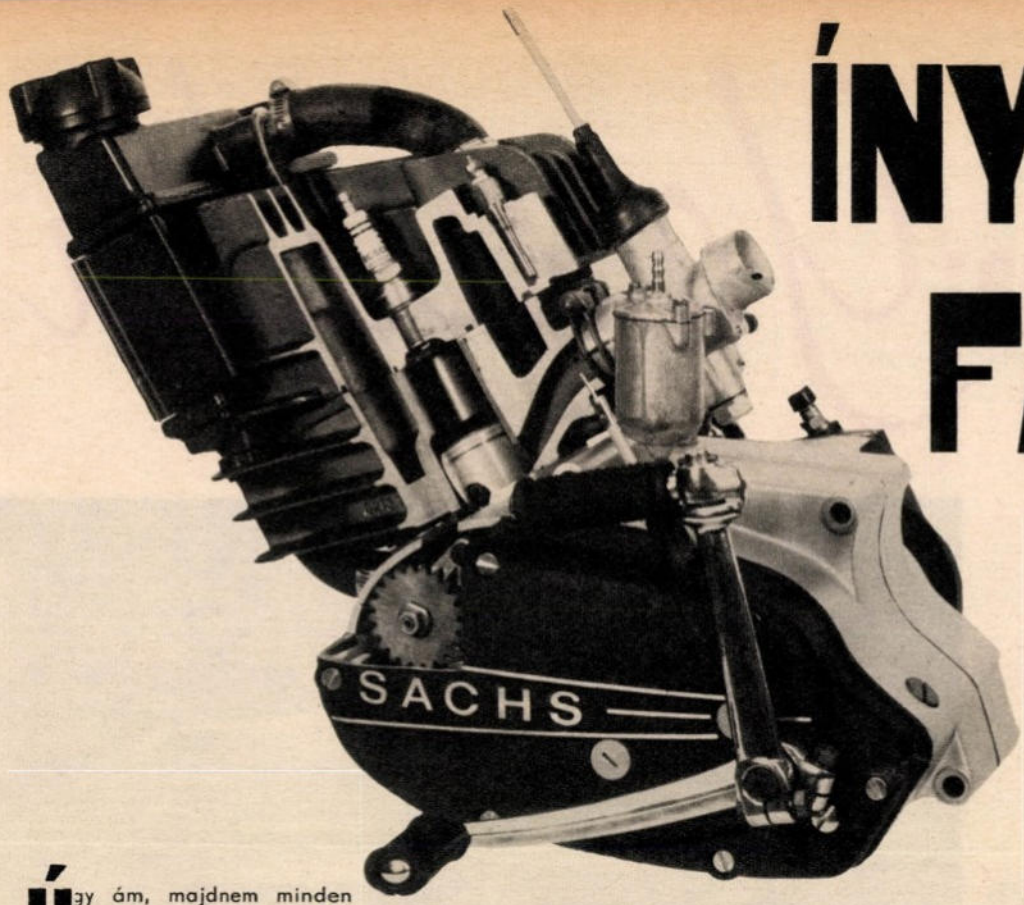
**KÍNÁL: Victoria 142 SR 12** radiál gumiabroncsot Uhrin Lajos (5555 Hunya, Vörösmarty u. 31.) — **Citroen DS 19** személygépkocsit bontva, alkatrészenként is György Balázs (1112 Bp. Prielle Kornélia u. 45.) — **Riga motorkerékpárt** Jawa blokkal Füzessy Tibor (2151 Fót, Tompa Mihály u. 4.) — **Az Autó—Motor újság 1967—1979-ig** terjedő számait Palla Gábor (1188 Bp. István u. 51.) — **MZ TROPHY 150** és **MZ ES 250/2** motorkerékpárt Gulyás Ernő (3109 Salgóbánya, Derencsényi út 2.) — **Torinói Fiat 125-ösi** alkatrészként Bagulya Gábor (5540 Szarvas, Hunyadi János út 29.) — **Lada 1500** hátsólámpát dr. Kun Istvánné (3529 Miskolc, Középszer u. 28.) — **Skoda 1000 MB-t** bontásra is Tatár Attila (5000 Szolnok, Klauber u. 14.) — **Gokartot** Gombár István (5540 Szarvas, Maskovitz út 8.) — **Fiat 850** alkatrészeket Takács Sándor (8360 Keszthely, Pethe Ferenc u. 7.) — **Zastava 750** és **Fiat 500** gépkocsit Mészáros József (2132 Gödfelső, Árpád út 80.) — **Renault R10** motorblokkot tartozékkal Köbli János (4150 Püspökladány, Hősök tere 6.) — **BMW B40-es** típusú 1940-es kiadású autót Német András (2400 Dunaújváros Szórád út 42.) — **Stomil 560—13** gumiköpenyt Juhász Pál (2649 Dejtár, Hunyadi u. 5.) — **Pannonia** utánfutót, **Simson S50B** motorkerékpárt Hohner Károly (7200 Dombóvár, Allende u. 15.) — **Fiat 850** alkatrészeket Győző Csaba (2500 Esztergom, Sánc u. 24.) — **Motorkuli** utánfutót Vaczkó Zoltán (5746 Kunágota, Árpád u. 51.) — **Skoda S 100** rali bukócsövet, sport kipufogódobot Lakfalvi József (4032 Debrecen, Lehel u. 10.) — **Renault R 10** alkatrészeket Cser Gyula (8157 Füle, Széchenyi u. 69.) — **Lancia Apriliát,** 1939-es kiadását Matastik Pál (1121 Bp. Konkoly Thege út 52.) — **Wartburg 353** jobb oldali hátsó sárvédőt Lajkó Zoltán (8600 Siófok, Jedlik Ányos u. 2.) — **Trabant 601** tuningolási utasítást Tóth Péter (7400 Kaposvár, Vöröshadsereg út 14.) — **Semperit 165 SR 13** gumiabroncsot Simon Péter (1112 Bp. Zólyomi út 34.) — **Wartburg 900-as** személygépkocsit Acs Zoltán (1084 Bp. Bacsó Béla u. 25.) — **Méray Jap 350 cm³-es** 1926-os kiadású sportmotorkerékpárt Cserkuti József (9024 Győr, Zalka Máté u. 10.) — **Indián 1000-es és 350-es** motorkerékpárblokkot, **Simson 250** sportmotort Sarkadi István (5200 Törökszentmiklós, Petőfi u. 47.)

**KERES: Keresem UI-28-62** frsz. Zsiguli kombi üzembentartóját a gépkocsi rendőrségi átírása végett: Barna László Bp. XIX., Huba u. 2. — **Tuningolási és rali** szakirodalmat Simon János (4235 Biri, Kossuth Lajos út 46.) — **NSU 250-es** motorkerékpárhoz műszaki leírást és márkatársakat Számel Attila (4026 Debrecen, Cserepes út 21.) — **Az Autó—Motor újság 1949—1960-ig** terjedő példányait Füzessy Tibor (2151 Fót, Tompa Mihály u. 4.) — **Jawa 250, MZ 150-es** motorkerékpárt Toldi Gábor (1045 Bp. Nyár u. 87.) — **MZ TS 250/1** motorkerékpárhoz szerszámtartófedelet Szurovecz János (3200 Gyöngyös, Szövetkezeti út 1.) — **Veterán** — 1940. év előtti — motorkerékpárt Bernát Sándor (1075. Bp. Wesselényi u. 4.) — **Trabanthoz** 1 db 5.20×13 tömlő nélküli diagonál gumiköpenyt Kelemen József (3100 Salgótarján, Vörös Hadsereg út 100.) — **Crossmotorkerékpárt 250—500 cm³-ig** Rédi László (8181 Berhida, Jókai Mór út 19.)

**Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió „Csúcsforgalom" 1800 Bp., Bródy Sándor u. 5—7. Telefonszámunk a műsor ideje alatt: 343-732.**



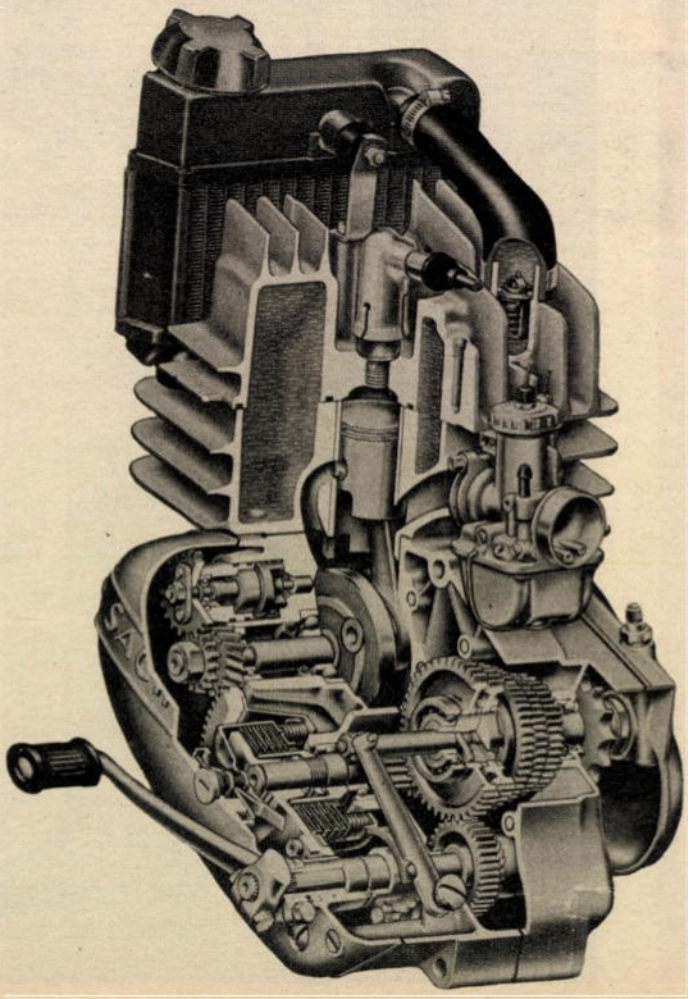
# ÍNYENC-FALAT




Úgy ám, majdnem minden műszaki finomság fellelhető a „vizes" Sachs motorokon. Ez elsősorban a legkisebbre, az 50 SW-re vonatkozik, amelynek e kategória léghűtésesei a legnagyobb konkurrensei. (Nem is szólva az egyéb gyártmányú vizesekről, mint amilyen pl. a Zündapp, Puch, Solo.)

A Sachs SW érdekessége, hogy a hűtőtömb és a hengerfej integrált egység. Ennek a hűtési rendszernek legbecsesebb tulajdonsága a csendesebb üzemi zajszint és a hosszabb élettartam. Ismeretes az a fizikai törvény, amely szerint a felmelegedett folyadék felfelé igyekszik az edényben; ámde az SW konstruktőrei nem ezt a megoldást választották, hanem a biztonságot jelentő szivattyút, a főtengelyről meghajtva. A hűtővíz keringése a termosztátszelep nyitása után indul el, amikor a hűtőfolyadék hőmérséklete eléri az üzemi hőfokot.

Az 504/505 sorozatszámtól már külön olajszivattyú nyomja az olajat a porlasztó szívócsövébe; a kenőanyag mennyisége a fojtószelep állásának a függvénye. (Ezeken a képeken még nem szerepel az „Oil-injection" megoldása.) Ez nemcsak azt jelenti, hogy az olajfogyasztás a terhelésnek megfelelő (ami 1:35–1:70 arányú keverékaránnyal egyenlő, ez pedig nagyon kedvező), hanem azt is, hogy elmarad a hagyományos kétüteműekre jellemző kék színű füstzászló (vagyis ritkábban kell gondoskodni a hengerfej, a dugattyútető és -gyűrűk, valamint a kipufogórendszer koromtalanításáról).



És mert a kismotor-tulajdonosok is igényt tarthatnak a közúton a biztonságot jelentő irányjelzőre, féklámpára, ezért a dinamó töltőfeszültségét 20 wattra növelték.

E modellek (501/4 CFK, és 50/4 EKF) üzembiztonságát a megszakító nélküli gyújtás (Motoplat gyártmány) növeli. (Ennél a gyújtásrendszernél nem égnek be a megszakító érintkezői, ezért nem állítódik el a gyújtásidőpont, a keverék égése tökéletesebb lesz, és maga a szerkezet kevésbé érzékeny a nedvességre.)

Valóságos műszaki ínyencfalat ez a kis vízhűtéses motor.

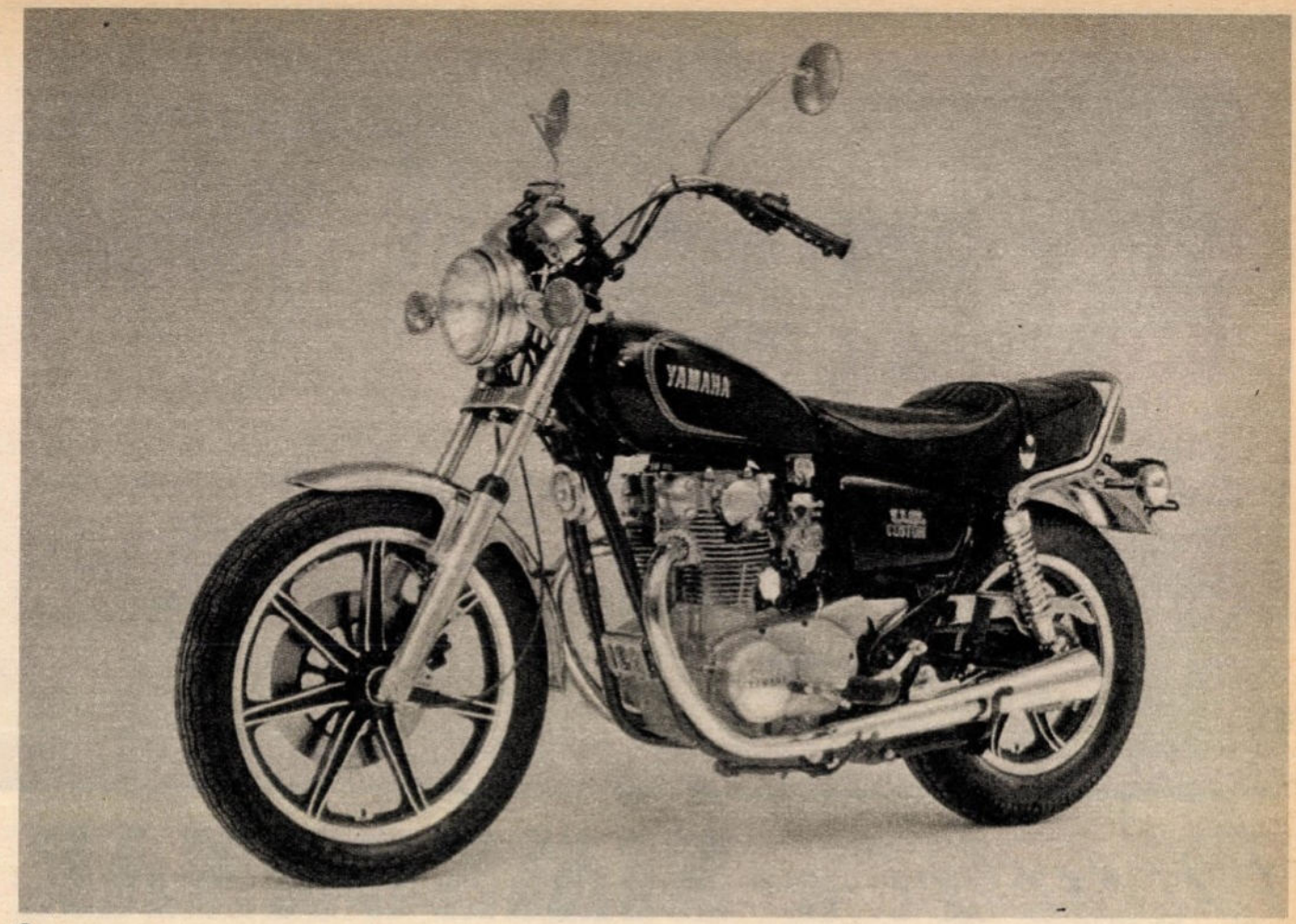
# Tegnap - ma: Yamaha

A nagy nosztalgiahullám a motorkerékpár-ipart sem kerülte el. Mert mivel magyarázható, ha nem ezzel, hogy a multihengeres világdivat közepette a Yamaha-gyár a múlt év elején az egyhengeres 500-as ohc-vel sokkolta vásárlóközönségét. Az angol iskolát visszatükröző, konzervatívan elegáns XS 500-as furat/löket viszonya 87/84 mm. A vezérművet lánc hajtja meg. A vezérműtengely két hatalmas szelepet pumpál; a szívószelep átmérője 45 mm, a kipufogóé 39 mm. A 499 $cm^3$-es motor sűrítési viszonya 1:8, teljesítménye 27 LE (20 kW), 6500-as percenkénti fordulaton. A legnagyobb, 3,61 mkp-os nyomaték 4250-es fordulatszámon érkezik. Egy darab 34 mm-es Mikuni porlasztó állítja elő az éghető keveréket, megszakító nélküli gyújtás lobbantja lángra, miközben egy olajszivattyú préseli a kenendő helyekre az olajat, egy másik pedig az olajtartályba „húzza" vissza. (Száraz karter.)

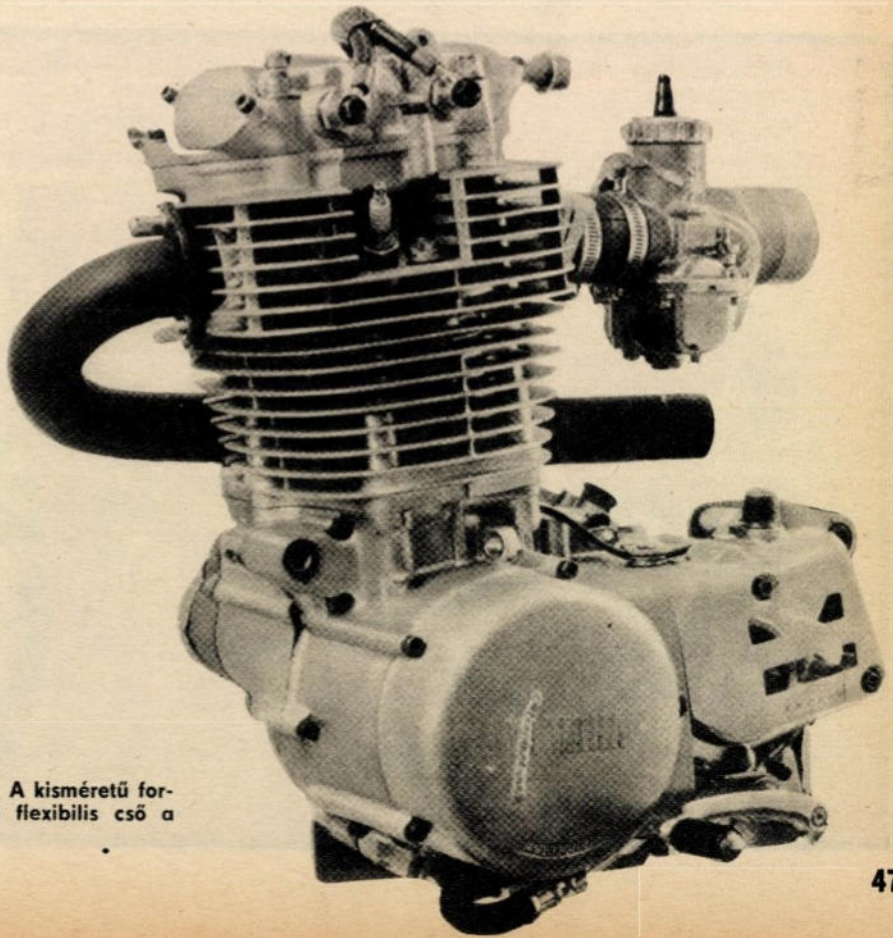
A motort olyan sikeresnek tartják, hogy két enduro tipus, az XT 500-as és a HL 500-as is ezt az erőforrást kapta.

Igazi sikerüket az 500-as egyhengeresek, mint az várható volt, az USA-ban vívták ki. Ott a salakpálya-versenyekhez hasonlatos dirt track-küzdelmeken állnak rajthoz a felpiszkált és esetenként felfúrt egyhengeresekkel.





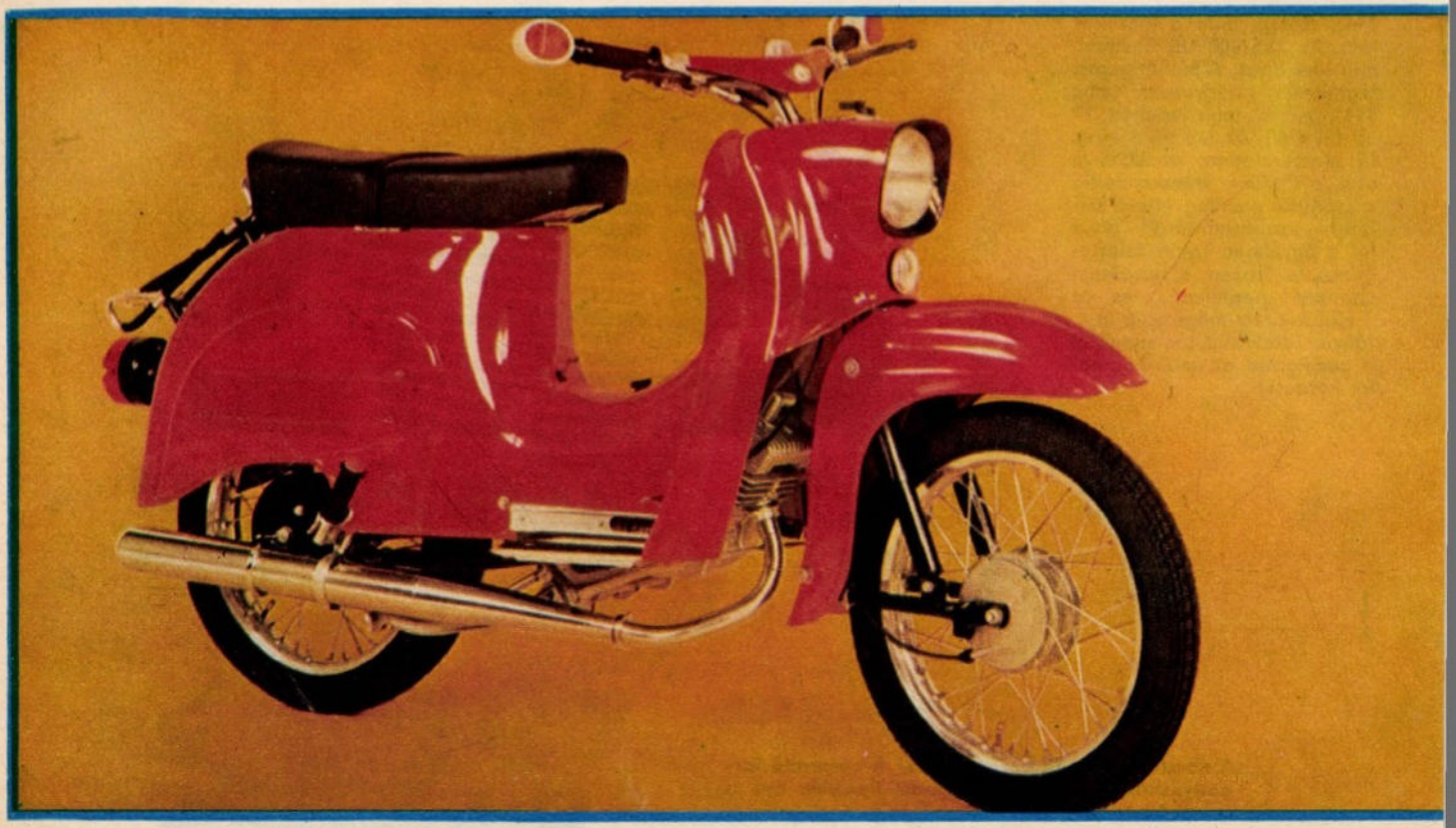

Még meleg, mint a friss kalács. Az „XS 400 US Custom" már idei típus. A kéthengeres, léghűtéses, négyütemű ohc 391 $cm^3$-es teljesítménye 27 LE (20 kW). Az US típusjelzés fő piacterületére, az USA-ra utal, a Custom szócska pedig a szériától némileg eltérő kisipari „szabásmintára" hívja fel a figyelmet. Talán feleslegesen is, hiszen a majdnem chopper megjelenés, és az elöl-a-király-mögötte-a-királynő üléskialakítás magától is bevillantja az amerikai motor képzetét



A nosztalgikus álló egyhengeres. A kisméretű forgattyúsház és az alákanyarodó flexibilis cső a száraz karterről mesél




# Dicséret a SIMSONNAK



Kell a Simsont dicsérni? Csak annyira, mint (tiszta) vizet hordani a Dunába. Mi pedig ezt tesszük, de kérjük a derék olvasót, engesztelődjék, és ne kérdezze meg tőlünk, hogy hol, merre vásárolhatja meg az új Simsont. (A Harley—Davidsont vagy a vízhűtéses verseny Yamahát sem árusítják a Keravill boltokban, mégis írunk ezekről a masinákról, azért, hogy az AM olvasója lépést tartson a technika fejlődésével.)

Így, most pedig lássuk a medvét, azaz a Simson mokickot, az S 51-et és a törpe robogót, a KR 51/2-t. Az utóbbin a legérdekesebb újdonság, hogy motorjáról elhagyták a turbóhűtést, ennek munkáját rábízták az „alagútban" uralkodó „cúg"-ra.

Lényeges újdonságot nem hoztak az új modellek, ami arra utal, hogy szinte tökéletes volt az eredeti konstrukciójuk. Üzemben gazdaságosak, ami részben a jó hőelvezetéssel magyarázható. A háromsebességes mellett készítenek négyfokozatú váltós kivitelben is, ennek dinamóteljesítménye 35 watt. A sebességváltóház oldalán leolvasható a fokozat száma.

A hosszú löketű (38×44 mm) motor, 9,5:1 sűrítésnél, 5500 fordulaton 3,7 LE (2,72 kW) teljesítményt ad, ami elegendő az óránkénti 60 km-es végsebesség tartásához. Az 1:50 arányú keverékből az S 51 fogyasztása 1,9 liter, míg a robogóé 2,3 liter 100 km-re. A 4 fokozatú (M 541) megszakító nélküli, elektronikus gyújtású. (Ezek a motorok a próbafutásnál 25 000 km-t hagytak maguk mögött egy gyújtógyertyával.)



1


2


3

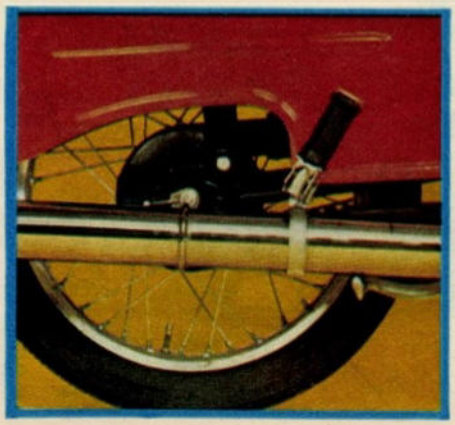
1. Nagy teljesítményű fényszóró- és irányjelzők, jól leolvasható műszerek, kézbe fekvő szerelvények

2. Nagybordás henger és fej, kedvező motortulajdonság, gumiba ágyazott motorfelfüggesztés

3. Tokozott lánc, egymás között cserélhető kerekek


4


5


6

4. Kitűnő világítás és jelzőberendezések, áttekinthető műszerek, kézre eső karok

5. Megbízható, erőteljes, menetszéllel hűtött motor

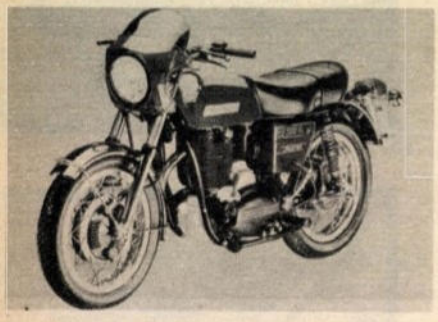
6. A hátsó dobféket rudazat működteti

# AZ IBÉR FÉLSZIGET MOTORJAI

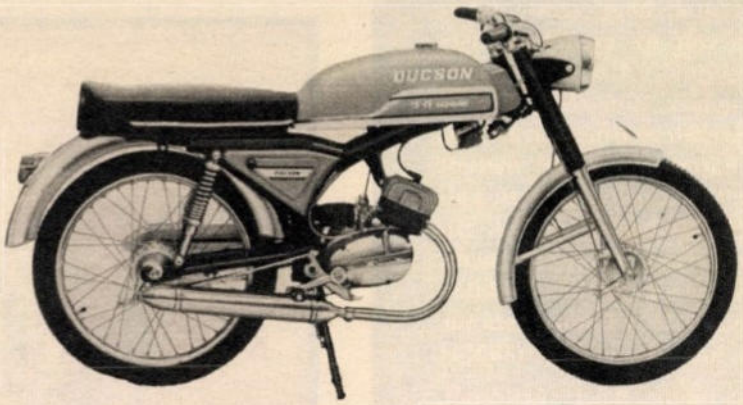
Spanyolország is szorosan felzárkózott a motorkerékpárokat gyártó országok élvonalához. Az Ibériai-félszigetről származó Bultaco, Montesa, Derby és Ossa kétüteműin kívül létezik még a nálunk alig ismert Ducson, Mecatecno, valamint a szelepes Sanglas és a Mototrans.

A táblázat jó áttekintést ad a legismertebb spanyol motorkerékpárok fontosabb műszaki adatairól.

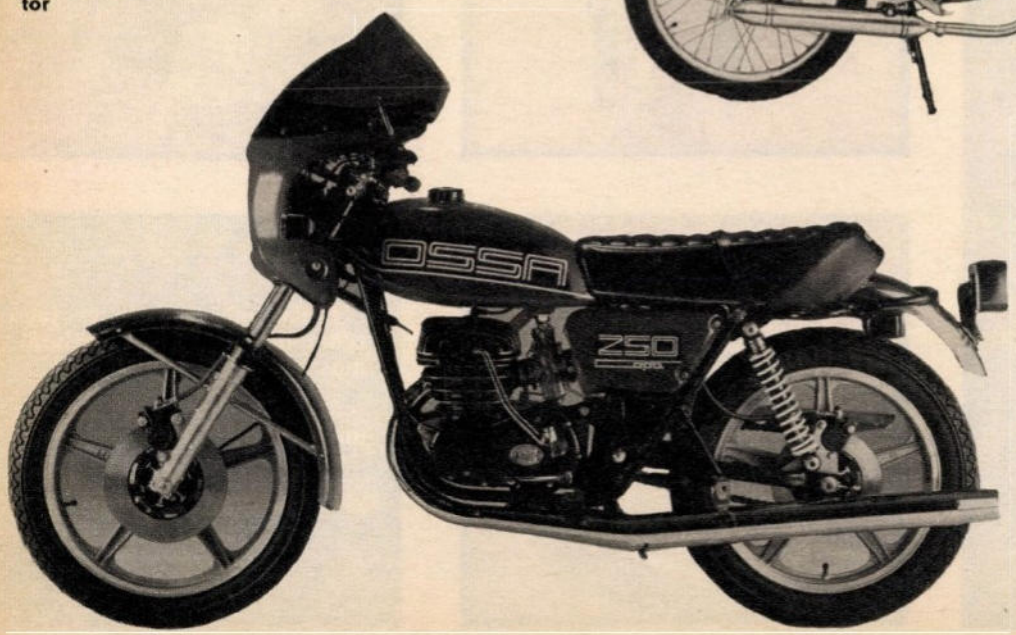
| Gyártmány | Modell | Heng. szám | Munka mód. | Seb. fok. | $cm^3$ | LE/kW | Kg | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bultaco | Frontera 74 | 1 | 2 | 6 | 74 | 8,8/6,5 | 87 | terep |
| | Streaker 125 | 1 | 2 | 6 | 119 | 13,3/9,8 | 85 | közúti |
| | Sherpa T 350 | 1 | 2 | 6 | 326 | 21/15,5 | 90 | triál |
| Derby | 77 TT | 1 | 2 | 6 | 74 | 8,5/6,3 | 84 | terep |
| Ducson | S 15 | 1 | 2 | 4 | 49 | 3,5/2,6 | 55 | közúti |
| | S 20 | 1 | 2 | 4 | 49 | 5,0/3,7 | 58 | terep |
| Mecatecno | Hobby 50 | 1 | 2 | 4 | 49 | 4,5/3,3 | 68 | terep |
| Montesa | Cota 123 C | 1 | 2 | 5 | 123 | 12/8,8 | 85 | triál |
| | Enduro 250 H6 | 1 | 2 | 6 | 246 | 16/11,8 | 115 | terep |
| | Crono 350 | 1 | 2 | 6 | 348 | 22/16,2 | 128 | közúti |
| Mototrans | YAK 410 | 1 | 4 | 6 | 406 | 39/29 | 130 | terep |
| Ossa | 250 Copa | 1 | 2 | 5 | 244 | 20/14,7 | 112 | közúti |
| | 250 Desert | 1 | 2 | 5 | 244 | 21/15,5 | 95 | terep |
| | BLT Plonker | 1 | 2 | 5 | 310 | 20/14,7 | 89 | terep |
| Sanglas | 400 Y | 2 | 4 | 5 | 391 | 37/27 | 177 | utcai |
| | 500 S | 1 | 4 | 4 | 497 | 35/26 | 185 | utcai |



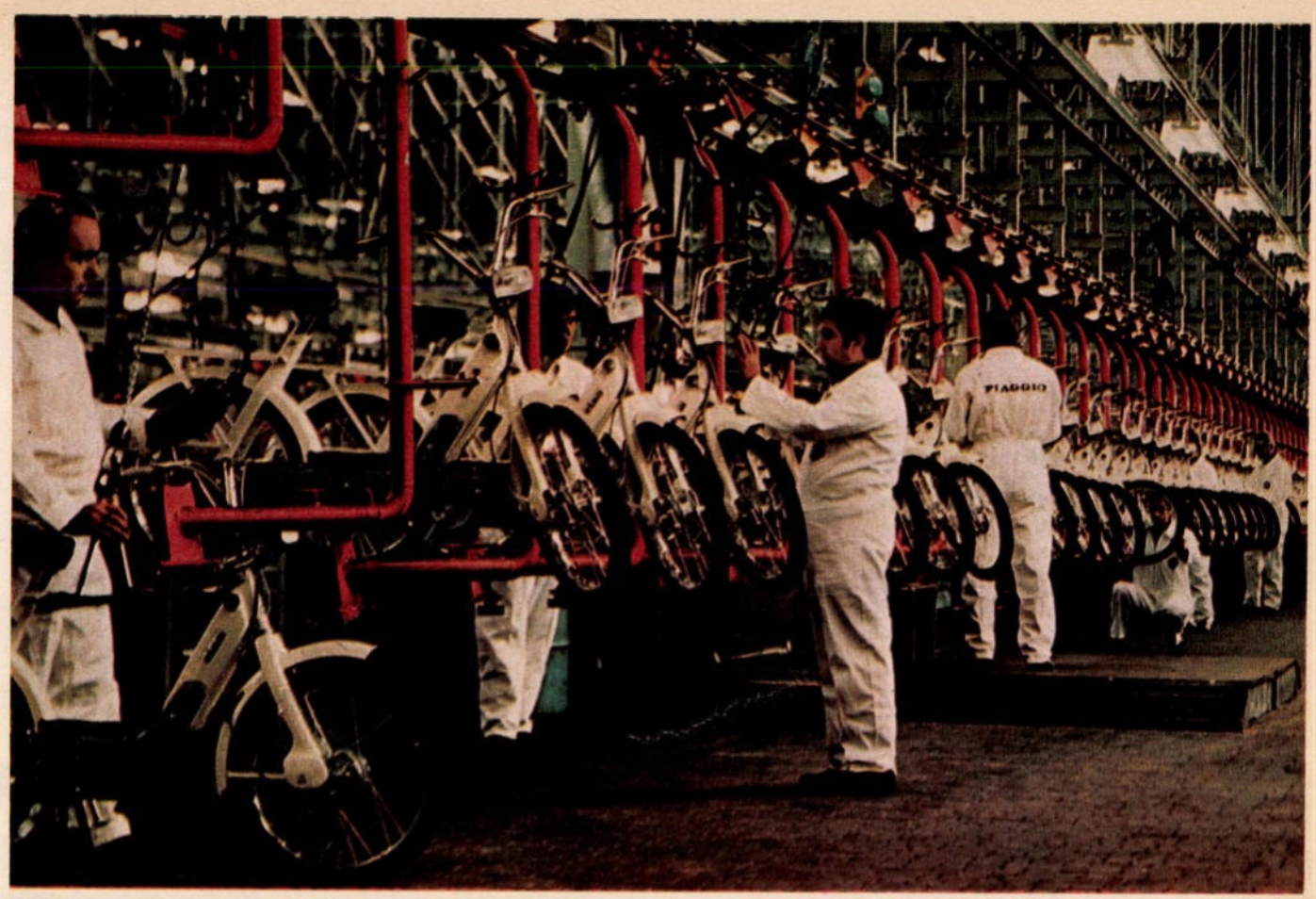
**A „toronyhengerű" Sanglas dugattyúlökete 79 mm (furata 89,5 mm), fordulatszáma ennek ellenére 4950/perc; indítását megkönnyíti az elektromotor**




**Központi vázas Ducson „S 15 Special" mokick kivitelben, a benzintartály 9 literes**




**Sportos küllemű a közlekedési célra tervezett Ossa „250 Copa"**



# ÓRÁNKÉNT 610





**A világ legtermékenyebb, és egyben legrégibb robogógyára az olasz Piaggio—Vespa, amely csak úgy mellékesen jelentős mennyiségben gyárt segédmotoros kerékpárokat is futószalagjain. A csaknem teljesen önműködő gépsorok óránként 610 darab Vespa mopedot készítenek, és valamennyire akad vevő.**

**— A termést még talpon eladjuk — mondja a gyár sajtófőnöke. És ez a büszke kijelentés hihető is, mert az 50 köbcentis motorocskák 1,4 lóerejét fokozat nélküli automata műanyag ékszíj (tokozva) viszi a rugózatlan hátsó kerékhez. A párnázott nyereg rejtett tekercsrugón nyugszik. Ezekből a könnyű „szitakötőkből", azonos motorral négy különböző típus készül, főleg a tizenévesek számára.**



CONDER-
garázsok,
könnyűszerkezetes
ipari szerelőcsarnokok,
raktárak, hangárok,
sportcsarnokok
és mezőgazdasági rendeltetésű
épületek építését
rövid határidőre vállalja a

**31. sz. ÁLLAMI ÉPÍTŐIPARI VÁLLALAT**

1364 Budapest
V., Petőfi Sándor u. 7.
Postafiók: 83.

Telefon: 180-511. Telex: 4928

Felvilágosítás, ajánlat, szaktanácsadás: Matheidesz Gyula vállalkozási főmérnök.
Telefon: 184-858

PÉRT ALAPÍTVA 1949

**AUTÓS ÚTINAPTÁR**

*Minden autós hasznos segítőtársa:*

— *a Magyar Autóklub információi, jogi és műszaki tanácsok*
— *tájékoztatás az országúti segélyszolgálatról*
— *hibaelhárítási tanácsok*
— *gépkocsik nemzetközi jelzései*
— *rajzos tanácsok elsősegélynyújtáshoz*
— *szervizlap*

*A kiadvány értékét emeli a régi autókról készült színes grafikai sorozat, a telefonregiszter, a határidőnapló és a jegyzettömb.*

KÉPZŐMŰVÉSZETI ALAP · KIADÓVÁLLALATA

*Kapható: a papír- és írószerboltokban, áruházakban*

*Forgalomba hozza: a PÉRT Kereskedelmi V.*

AUTÓSZOLG

**Budapesti Autójavító Isz. 10. sz. üzemének (Bp. II., Pasaréti út 2—4. sz.) a LADA összes változatával kapcsolatos szolgáltatásai:**

— **Garanciaszolgáltatás és kötelező átvizsgálások csekkszelvényre.**
— **Szerkezeti és elektromos egységek javítása.**
— **Garanciaidőn túli átvizsgálások.**
— **Műszeres vizsgálatok árengedménnyel.**
— **Zárttechnológiás rendszerű időszakos műszaki vizsgáztatás.**
— **Szervizmunkák típustól függetlenül.**
— **Személygépkocsik gépi felsőmosása vasárnap is!**

**Rövid határidő**
**Javítások OTP hitellevélre is.**

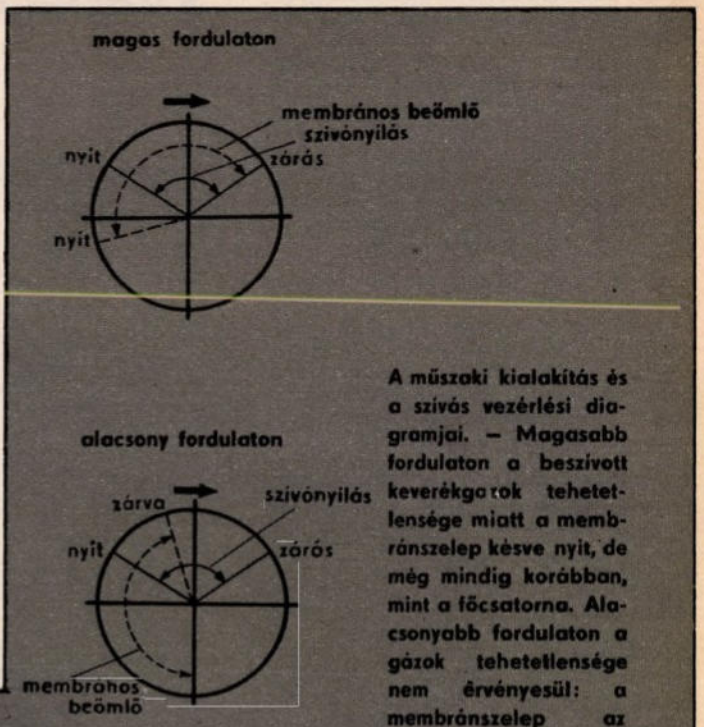
**Üzemidő: hétköznap: 6—22 óráig,**
**szombaton: 6—14 óráig.**

**Előjegyzés, érdeklődés: 162-019,**
**359-166 telefonon.**

# ERŐ ÉS GAZDASÁGOSSÁG



Egy a membránvezérlésűek közül: a TS 250. Sűrítési aránya mindössze 5,7:1, de teljesítménye 16,5 LE (12,2 kW)




A műszaki kialakítás és a szívás vezérlési diagramjai. – Magasabb fordulaton a beszivott keverékgázok tehetetlensége miatt a membránszelep késve nyit, de még mindig korábban, mint a főcsatorna. Alacsonyabb fordulaton a gázok tehetetlensége nem érvényesül: a membránszelep az alsó holtponton nyit, és már a felső előtt zár

A teljesítmény növelése és a gazdaságosság javítása, ha soha máskor, akkor ma igazán azok közé a csáberők közé tartozik, amelyek meredekké teszik az egyes gyárak eladási görbéjét.

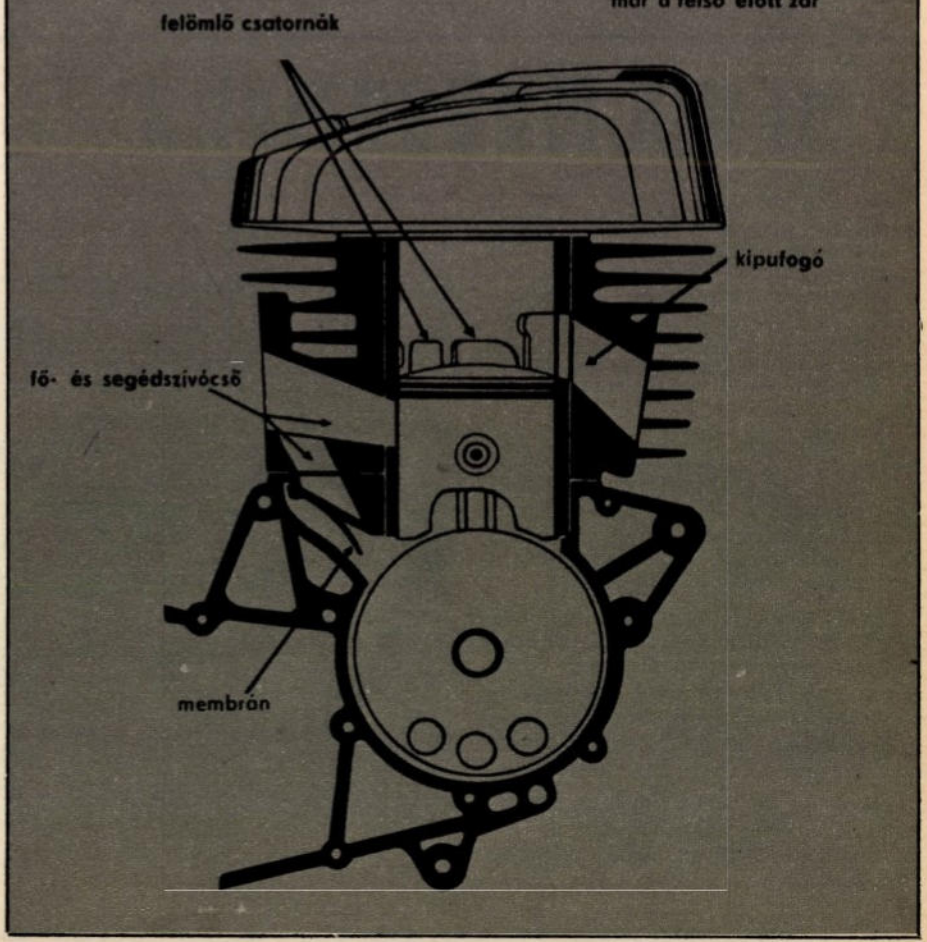
A Suzuki gyár kétüteműinek varázsereje a motorba épített „erő rezgőszelepben" rejlik. Persze, a motorba épített mütyürke önmagában nem váltana ki olyan nagy visszhangot, ha néhány nagyobb, főleg a cross-sportban elért eredmény – nevezetesen világbajnoki cím – nem hangosítaná fel a propagandakampányt.

A különböző kétütemű típusokba (RM 125, 250, 400, X 7, TS 125, 250 ER) épített szelep az elágaztatott szívójáratnak a forgattyúsházba torkolló részében van. Nyilvánvaló előnye, hogy meghosszabbítja a szívási ütemet, és ezt teszi magasabb fordulatszámon is, amikor a dugattyú nagyobb sebessége miatt a töltésre jutó időkeresztmetszet csökken.

Amint a dugattyú elindul az alsó holtpontból, az alatta keletkező vákuum hatására kinyílik a membránszelep, és a keverék beáramlik a forgattyúsházba. A dugattyú továbbhaladtával a főág is kinyílik, vagyis „hagyományos" a szívónyílás, és ekkor a már előzőleg felgyorsított keverékoszlop tódul be.

Az elmondottakból következően a motor töltése javul. A másik járulékos gazdaságossági előny, hogy az átlagosnál magasabban fekvő szívónyílást a dugattyú korábban zárja el, tehát nem nyom vissza friss keveréket a szívócsőbe.

A Power Reed-rendszerrel szerelt Suzuki motorok már bebizonyították életképességüket, hiszen a legkisebb motocross kategóriában nem kevesebbszer, mint négyszer nyerték el a világbajnoki címet.



# A VOLÁNNÁL

## Tamás György

Motorkerékpárral alig hároméves korban soha vagy legalábbis ritkán kerül kapcsolatba az ifjú ember. Beszélgetőtársunk *Tamás György*, a Tv-híradó osztályvezetője, aprócska gyermek volt, amikor a Dormán cég udvarában rádőlt egy motorkerékpár. (Valószínűleg a nyergébe akart kapaszkodni, de erről hallgat *T. Gy.*) Ez volt a bemutatkozás. Aztán tízéves lehetett, amikor az Aradi utcai garázsban (itt laktak a szülei) a helyükre állította, tolatta — a gyakorta részeg garázsmester helyett — az autókat. És soha nem reccsent a karosszéria. Ez volt *T. Gy.* Nagy Iskolája.

A 30 éve újságíróskodó Tamás György tanult mestersége az autóvillamosság volt, közben 1943-ban megszerezte a jogosítványt (a teherautót kivéve) valamennyi járműfajtára. Természetesen ő is motorkerékpáron kezdte (ami Dormánéknál történt, azt már elfelejtette), vett egy kis Jawát, aztán egy Sachs—Adlert. A felszabadulás után Puchja volt, amelyet egy éltesebb DKW követett. A Wartburg újonnan került T. Gy-hez, aztán két Skodát nyűtt el, majd a Ladák következtek.

Az újságírást az AM-nél is gyakorolta néhány évig, ahol nagyon szoros kapcsolatba került a gépjárművekkel. Az évek folyamán számtalan autóskönyve jelent meg. És csak úgy mellékesen hangzott el a Rádió népszerű „Csúcsforgalom" adásában a 300. műsorbetéte, és akinek még ez sem elég, annak hadd mondjuk el, hogy Tamás kolléga az ország legismertebb autómodell-gyűjtője. Még a tengerentúlról is kap anyagot. Mintegy 3000 (!) kisebb-nagyobb modellből áll a Tamás-galéria.



A portré kiegészítéséül: az USA-tól Libanonig autózott.

— *Külföldi útjaimból legyen szabad néhány követendő példát említenem: a közlekedési dugó kihúzásába operatívan avatkozik be a párizsi rendőr, akinek tekintélye van a forgalomban. Ennek magyarázata — talán — a jelentős összegű helyszínbírságolás. Véleményem szerint itthon még jobban ki kellene domborítani a tömegközlekedési eszközök előjogát. Aztán itt van a sebességkorlátozás. Ez nemcsak a benzintakarékosságnak használ, de csökkenti az előzéssel járó veszélyt is, merthogy a közlekedés legsarkalatosabb pontja éppen a sok szabálytalan előzés. Vagy itt vannak például a fegyelmezetlen gyalogjárók, akik — mert nincs autójuk — irigységből bosszantják az autósokat. Az USA-ban jobb a járda és az úttest között a kapcsolat, persze átvitt értelemben, mert a kétféle úttesten gyakran váltják egymást: aki most gyalog jár, az talán tíz perc múlva a volán mögött ül. Az USA-beli autós türelmes a csúcsforgalomban. És végül, a tilosban parkoló kocsit ott is elszállítja a rendőrség, még akkor is, ha történetesen akár egy szenátoré. A „Parkolni tilos!" táblának is tekintélye van. Viszont: a közelben kell lennie parkolóhelynek...*

**(R)**

# A MI KIS MÚZEUMUNK

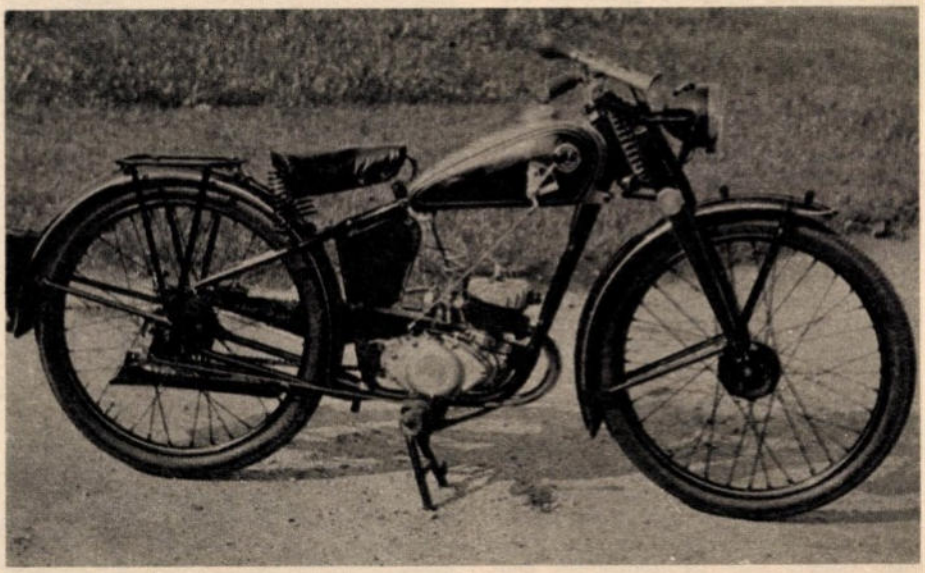
## „CZ 100"

Amolyan „kisdobos" szerepe lehetne a mi múzeumunkban ennek a cseh Cetkának, hiszen csak 42 évvel ezelőtt született. Az akkori Magyarországon nem, vagy csak alig ismerték a „CZ 100"-at (annál inkább, a felszabadulás utáni CZ-ket, amelyek tulajdonképpen ebből a típusból nőttek ki).

A strakonicei fegyvergyárban készült „100" típusjelű motorkerékpár, jobban mondva segédmotoros kerékpár, 1938-ban látta meg a napvilágot. Az itt bemutatott százas exportra készült, ezért ennek külön berugókarja és rögzített lábtartói voltak.

Egyhengeres, kétütemű, léghűtéses, 98 $cm^3$-es motorja már tekintélyes 2,5 lóerővel rendelkezett, és ehhez a főtengely percenkénti 3800 fordulata is elegendőnek bizonyult. Végsebessége a 3. fokozatban 60 km/h volt, a gyári adat szerint.

Ebből az 54 kilós járművecskéből alakították ki a háború után a 125-ös, majd később az ennél nagyobb Cetkákat is.



# Négyszer Mercedes a Bandama Rallye-n

Elefántcsontpart fővárosából, Abidjánból indult el a 62 kocsi a rali-VB utolsó futamára, amelyen a VB-cím sorsának is el kellett dőlnie a svéd *Waldegaard* (Mercedes) és a finn *Mikkola* (Mercedes) között. A 2279 km-es első nonstop szakasz befutójánál, Jammoussohro városánál a finn vezetett a VB-cím esélyese előtt. A háromágú csillag további két kocsija, *Preston* és *Covan* révén foglalta el a 3., illetve a 4. helyet, majd csak ezután ért a „fordító-célba" a francia *Therier* (Toyota), majd a finn *Makinen* (Peugeot).

Mikkola egyre növelte előnyét, bár tudott dolog volt, hogy Waldegaardnak elég lesz egy 2. hely is, hogy övé legyen a világbajnoki cím. És hiába űzte, hajszolta Mercedesét a minden hájjal megkent finn volánművész és bár 3988 km után már 36 perc „tartalékja" volt, Waldegaard biztosan tartotta a sikert jelentő 2. helyét. És amire a szakma nem számított, a négy Mercedes nemcsak állta az útvonal okozta szörnyű megpróbáltatást, de változatlanul uralták az első négy helyet.

Az 500 km-es táv utolsó, hatodik napján, már csak 11 kocsi maradt a „szorítóban". Az ötliteres, SCL/450 majdnem széria Mercedes kocsik ilyen sikerére nem számított a szakma, hiszen a sokszorosan „hétpróbás" Peugeot, Toyota, Datsun, Citroen csapat volt az újdondász MB ellenfele.

G. R.

**EREDMÉNY: 1. Mikkola (SF) Hertz (S), Mercedes, 2380 perc — 2. Waldegaard (S), Thorszelius (S), Mercedes, 2415 — 3. Cowan (GB) Kaiser (D), Mercedes, 2427 — 4. Preston (GB) Doughty (Kenya), Mercedes, 2434 — 5. Anderson (S) Liddon (GB), Toyota, 3608 — 6. Ambrosius (I) Bureau (I) Peugeot, 4858 perc.**

**A világbajnokságot Björn Waldegaard nyerte Hannu Mikkola előtt.**

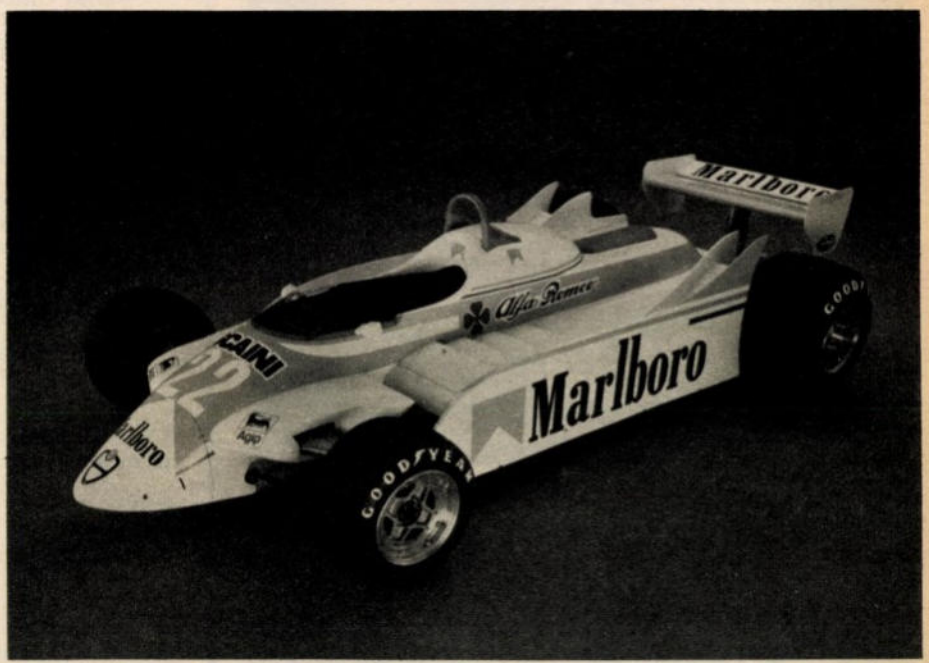


**Ilyen sztrádákon száguldott a Bandama Rallye mezőnye. Itt az elindult 62 kocsiból megmaradt tíz egyike, az 5700 km-es táv legeredményesebbje, a győztes finn—svéd páros, a Mikkola/Hertz és az ő győztes nagy Mercedesük**

## „Világsorozat"

Ilyen név alatt szervezte meg a GP-versenyzők „szakszervezete" azt a versenysorozatot, amely a FIM világbajnoki futamaitól függetlenül kerülne lebonyolításra, éspedig nyolc fordulóban. A szakszervezet alapítója, a világbajnok **Kenny Roberts** beszervezte a világ legjobb 40 motorkerékpár-versenyzőjét, és ennek alapján elkészítették a Világsorozat műsorát: Imola (I), április 13 – Donington (GB), május 18 – Laguna Seca (USA), augusztus 3 – Le Mans (F), augusztus 31 – Monza (I), szeptember 7 – Zandvoort (NL), szeptember 14 – Salzburg (A) szeptember 28 – Zolder (B), még nincs időpont.

A Világsorozatban csak 250 és 500 $cm^3$-es géposztály lesz, és futamonként a legjobb húsz versenyző között 200 000 dollárt osztanak szét.




**Az Alfa Romeo Forma—1-es csapatának egyik anyagi támogatója a Marlboro lesz. Patrick Depailler, Bruno Giacomelli és a „tartalékos" Vittorio Brambilla tehát a Marlboro Alfa Romeo színeiben áll rajthoz. Az új Marlboro Alfa Romeo fehér-vörös „egyenruhát" kapott**

Minden otthonba




MÉDEA család!


## TÉLI ESTÉK KELLEMES IDŐTÖLTÉSÉHEZ AJÁNLJUK!

| | | |
|---|---|---|
| ...pld. | Benedek István: EMBER ÉS GYEREK. 3 kisregény | 31,— Ft |
| ...pld. | EMBER SZÜLETIK. Novellák — | 32,— Ft |
| ...pld. | Kosztolányi Dezső: KULCS. Novellák — — — — — — | 38,— Ft |
| ...pld. | Krúdy Gyula: RÉGI ÉS ÚJ EMBEREK. Regények és elbeszélések — — | 28,— Ft |
| ...pld. | Móra Ferenc A DARU UTCÁTÓL A MÓRA FERENC UTCÁIG. Önéletrajz — — — — — — | 46.— Ft |
| ...pld. | Sőtér István: FELLEGJÁRÁS. Regény — — — — — — | 26,50 Ft |
| ...pld. | Kosztasz Aszimakopulosz: RABOK NEMZEDÉKE. Regény — | 21,50 Ft |
| ...pld. | Friedrich Dürrenmatt: AZ ÍGÉRET. 3 kisregény — — | 14,— Ft |
| ...pld. | ÉG ÉS FÖLD KÖZÖTT. Szovjet írók új elbeszélései — — | 16,— Ft |
| ...pld. | Makszim Gorkij: HUSZONHAT FÉRFI — EGY LEÁNY. Válogatott elbeszélések 1897—1926 | 30,— Ft |
| ...pld. | Ilf—Petrov: ARANYBORJÚ — — | 26,— Ft |
| ...pld. | Thomas Mann: DOKTOR FAUSTUS. Regény — — — — — — | 44,— Ft |
| ...pld. | Henrik Sienkiewicz: QUO VADIS. Regény — — — — — — | 95,— Ft |
| ...pld. | Viktor B. Sklovszkij: EIZENSTEIN | 43,— Ft |
| ...pld. | Pjotr P. Versigora: TISZTA LELKIISMERETŰ EMBEREK. Regény — — — — — — — | 35,— Ft |
| ...pld. | Emile Zola: GERMINÁL. Regény | 29,50 Ft |
| ...pld. | TEVAN AMATŐR KÖNYVEK 1—12. kötet — — — — — — | 450,— Ft |

Csokonai Vitéz Mihály: A CSÓKOK. Fazekas Mihály: LÚDAS MATYI. Fáy András: A KÜLÖNÖS VÉGRENDELET. Gvadányi József: EGY FALUSI NÓTÁRIUSNAK BUDAI UTAZASA. Heltai Gáspár: A BÖLCS AESOPUSNAK ÉS MASOKNAK FABULÁI. Kármán József: FANNI HAGYOMÁNYAI. Kisfaludy Károly: TOLLAGI JÓNÁS VISZONTAGSÁGAI. Kisfaludy Sándor: REGÉK A MAGYAR ELŐ-IDŐKBŐL Kosztolányi Dezső: A SZEGÉNY KISGYERMEK PANASZAI. Krúdy Gyula: ARANYKÉZ UTCAI SZÉP NAPOK. Petőfi Sándor: AZ APOSTOL. Vörösmarty Mihály: A KÉT SZOMSZÉDVÁR.

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvéttel szállítunk, magánszemélyeknek 200 Ft felett portómentesen. 400 Ft felett kérésére 4 havi, 600 Ft felett 6 havi részletfizetési kedvezményt adunk, a 3%-os kezelési költséget és a portót felszámítjuk. Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

Címünk: ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT
JÓZSEF ATTILA KÖNYVESBOLTJA
1098 Budapest, Dési Huber u. 7.
Telefon: 477-138

A megrendelő neve: .....

Pontos címe: .....

Részletfizetésnél:

Anyja neve: .....

Születési helye, ideje: .....

Személyi igazolvány száma: .....

.....
aláírás

# Az autócross-bajnokság alapkiírása

**1. Résztvevők:** Az autócross-bajnokságban érvényes „B" kategóriájú gépjárművezetői engedéllyel, versenyzői vagy versenyvezetői igazolvánnyal, vércsoportvizsgálati könyvvel és érvényes gépkönyvvel ellátott, házilag épített crossautóval rendelkezők, valamint sportegyesület vagy szakosztály igazolt versenyzői vehetnek részt.

**2. Gépkocsiosztályok:** 1. géposztály 1300 $cm^3$-ig — 2. géposztály 1300 $cm^3$ felett.

**3. Nevezési díjak:** hazai bajnoki verseny 100,— Ft; nemzetközi verseny 200,— Ft.

**4. Gépátvétel, üzemanyag, műszaki előírások:** a) A versenyek előtt műszaki gépátvételt kell tartani, amelyen a következő iratok és felszerelések bemutatása kötelező: „B" kategóriájú gépjárművezetői engedély — versenyzői vagy versenyvezetői igazolvány — vércsoportvizsgálati könyv — érvényes gépkönyv — SE tagsági könyv, érvényes sportorvosi igazolással — felelősségbiztosítási igazolás — bukósisak, törésmentes szemüveg, bőrből készült kesztyű és cipő (lyukacsos nem lehet) — legalább 1 kg-os tűzoltókészülék az autóban erősen rögzítve — legalább négypontos biztonsági öv — tűzálló ruha és kesztyű viselése ajánlott. A műszaki bizottság csak műszakilag kifogástalan és az előírásoknak megfelelő versenygépet vesz át. — *b)* Csak a kereskedelmi forgalomban kapható üzemanyag használható. — *c)* A versenyeken csak hátsó kerék meghajtású crossautók indulhatnak. A motor elhelyezése — orrmotor kivételével — bárhol. A motor tetszés szerinti, de csak gyári eredetű lehet, a változtatások mértéke nem haladhatja meg a FIA I. függelék Gr. 1—4 csoportra engedélyezett változtatást. Több motor összeépítéséhez a MAMSZ technikai bizottságának előzetes engedélye kell. A dinamó vagy generátor eltávolítható, de olyan akkumulátor kell, amely a rajtnál indítani képes a motort (kizárás terhe mellett)! — A házi építésű kocsiszekrény anyaga hidegen húzott varratmentes acélcső MSZ 99, anyagminőség A 45 vagy A 55 MSZ szerint, átmérője 700 kg-ig min. 38 mm, 700 kg felett min. 42 mm. — A kocsiszekrény szélessége a vezetőülésnél min. 60 cm. — A vezetőtér padozata zárt, és a vezetőfülke elé átlátszó védőberendezés (drótháló) kötelező.

— A bukócsőnek a kocsi hossztengelyére szimmetrikusnak kell lennie, és meg kell felelnie a ralibajnokságban induló 1200 kg feletti, 1—4. csoportba tartozó csukott kocsik védőcsövének kialakításával. Az anyag minősége mint fentebb, továbbá 700 kg felett A 46, falvastagság 2,5 mm. A főtartó magassága a bukósisaktól mérve min. 10 cm.



A sárvédőnek fixen kell rögzítenie és borítania kell a kerék kerületének 1/3-át, illetve teljes szélességét. (A kocsiszekrényből is kialakítható az előző szempontok figyelembevételével.) — Áramvonalidom használata nincs megengedve! — A keréktengelyeket rugókkal kell ellátni. — A váltó, a futómű és a kormányberendezés tetszés szerinti lehet. Difizár használata tilos! — Gyári eredetűnek kell lennie a féknek (de kötelezően kétkörös). — Rögzítőfék használata ajánlott! — Féklámpa kötelező! — A gázkar fennakadásakor a vezetőülésből kezelhető olyan berendezés kell, amely a gázkart alaphelyzetbe hozza.

Az akkumulátor és annak dugói biztonságosan rögzítendők. — Áramtalanító felszerelése és jól látható megjelölése kötelező! — Az üzemanyagtartály nem lehet a vezetőtérben, de legalább 40 cm-re kell lennie a hengerfejtől és a kipufogócsőtől, továbbá a vezetőtértől tűzálló fallal kell elválasztani, betöltőnyílása nem lóghat ki a karosszériából. Az üzemanyag, a hűtővíz és az olaj tárolóedényét és vezetékeit úgy kell kialakítani és védeni, hogy ezekből folyadék ne juthasson a vezetőtérbe.

— A keréktárcsának acélból kell lennie! — A gumi mérete tetszés szerinti, de max,. 18", és olyan mezőgazdasági célú abroncs, amelyre sebességkorlátozás van előírva, nem lehet! Szögesgumi, hólánc használata tilos! — A biztonsági öv vállszalagjait külön-külön kell rögzíteni. — Ha az ülés sínen mozog, vagy a háttámla szabályozható, azokat a beállított helyzetben reteszelni kell. — A kocsin elöl és hátul vontatófül kötelező, és nem nyúlhat ki a karosszériából.



# A NAGY CSALÁD

Az elmúlt évi 15 futamos Forma—1 világbajnokságot Jody Scheckter nyerte meg, noha a 15 futamból csupán hármon győzött, és csak egyszer rajtolt az első sorból, mert edzésidejei sem voltak valami tündöklőek. Következésképpen az általános vélemény szerint a Ferrari-csapat számára az állhatatossága meg a következetessége hozta meg az 1979. évi világbajnoki címet. Itt a következetesség főleg megbízhatóságot jelent, de mindenekelőtt szervezést, azt, amit bizalmas berkekben Ferrari-szervezetnek mondanak.

Míg mások egyszerűen csak a végigfutásért küzdenek, a két piros „golyóbis" folyamatosan rója a köröket. A Ferrari-bokszokban soha sincs zűrzavar, minden szupergyorsan megy, és így van ez még az edzéseken is. A Ferrari-szervezet olajozottan működik. A depóban felállított Ferrari-asztalon mindig van bor, spagetti és milánói... Versenyző és szerelő együtt „duhajkodik". Harci körülmények közt is úgy élnek, mint máskor, de a szívük mindig a versenyzésért dobog.

A Ferrarinak Fioranóban kezdődött a VB. Itt tanult meg járni első ground-effect (leszívó szárnyas) autójuk, a T—4-es. A Ferrari-csapat erőssége nem a fioranói pálya külsőségeiben — a két autós bokszban, az időmérő szerkezetekben, a televíziós hálózatban stb. — rejlik, hanem abban, ahogyan élnek velük. Melyik másik csapat mondaná két egyenrangú versenyzőjének, addig hajtsatok, amíg új pályarekordot nem szültök? De melyik más csapat volna képes rá, hogy két egyenrangú No. 1-est futtasson? Vagy melyik más csapat tűrné el azt a bukkanót, amely a pályájukon van a lefelé rohanó jobbos beszűkülő kanyar előtt? Pedig hány GP-t nyert meg már nekik a fioranói bukkanó. Egy év során körök ezrein keresztül pofozza a kerekeket ez a púp, és ha a tengely eltörik, a Ferrari-emberek örülnek: ismét egy lépéssel előbbre jutottak a féltengely tökéletesítésében.

Ám a Forma—1 valós hajtóereje nem a motor, hanem a pénz. Míg bizonyos angol csapatoknak és talán a Renault-nak a költségvetése meghaladja a 2 millió angol fontot, a Ferrari még ennél is hasasabb pénzeszsákból költekezik. A szervezet 160 embert foglalkoztat, és ebből 40 csak a karosszériára felügyel. A tőke 50%-a a Fiattól jön, bár az ágaskodó ló birodalmában az anyagi támogatást csak együttműködésnek nevezik.

Büszkék magukra, és joggal. Aligha létezik náluk kapósabb csapat. Mint mondják, a Marlboro szőröstül-bőröstül szívesen átvenné őket.

A birodalom uralkodója, a 81 éves Enzo Ferrari, nem látogatja a versenyeket, mégis mindent lát és mindent hall. Még 1977—78 telén felkérte Marco Piccininit, hogy legyen az ő szeme és füle (mint csapatvezető). A 25 éves bankigazgató azóta naponta legalább egyszer felhívja a főnököt, és beszámol a napi „politika" eseményeiről. A műszaki képet Mauro Forghieri, a piros lovak főkonstruktőre festi. De az „öreg" egyébként még csodálnivaló aktív. Órákig vizsgálja a motorok teljesítménygörbéit, mielőtt döntene, hogy melyik erőművet építsék be.




**A világbajnok csapat: Villeneuve, Scheckter és Forghieri**

Forghieri hivatalosan a műszaki igazgató címet viseli. Két csapat emberért felel. Tíz mérnök a gyárban. Maranellóban, szolgál, nyolc pedig Fioranóban. Az első csapat a napi fejlesztés feladatait látja el, a másik a közép-hosszú távút végzi. Az istálló 11 motort tart állandóan versenykész állapotban. Öt rendszerint elfogy a „műsoros hétvégeken". Az egyetlen vastartalékot — amely ugyanolyan gyors, mint a versenyre szánt — csak a verseny reggelére meghirdetett szükségállapot csalhatja elő.

A motorok nincsenek a versenyzőkhöz igazítva, mint más csapatoknál, jóllehet apróbb részletekben különböznek. Az 505 lóerős motorok, Scheckter és Villeneuve mögött, 12 500-as fordulaton muzsikálnak, de ha éppen egy jó körre van szükség: kikapcsolhatják a fordulatszám-korlátozót. Villeneuve, ha erős a konkurrencia, gázelvétel nélkül kapcsol — ez szerinte az erőműszak — és ilyenkor bizony a fordulatszámmérő mutatója a 14 ezres számot súrolja.

Mi az érdekessége még a csodálatos Ferrari teljesítménymű nek? Nos, a kora decemberi, csípős hidegben a legerősebbek. Több mint 10 lóerővel izmosabbak ilyenkor, mint például az augusztusi, párás hockenheimi pályán.

A Ferrari-csapat minden bizonnyal a legszervezettebb. Antonio Tomaini, a versenyautók és a muletto (tartalék) gazdája, már jó előre raktárba teszi a versenykész állapotban összeszerelt különböző tartalék egységeket. Mielőtt elvonulna a GP-re, a stáb felveszi a motorokat és sebváltókat is, amelyek már névre cédulázva, útra készen állnak. Jodynak például más váltója van a tesztekre és más a versenyekre. Tudják azt is, hogy ki eszi a kuplungot, és ki takarékos a fékbetéttel.

Mindkét autónak megvan a főszerelője. Antonio Bellentani, Scheckter négylábúján, Paolo Scaramelli Villeneuve-én dolgozik. A két főnök az egész versenyévad alatt műszakban van, míg a két nyolcas szerelőcsoport félévenként váltja egymást. *„Akárhányszor felnézek, más arc bámul rám"*, jegyezte meg Scheckter Zolderban — és igaza volt. A Ferrari örökké kutat az új tehetségek után. A két főszereplő idősebb a Forma—1-ben megszokottnál. Ragaszkodnak az elért pozícióhoz, mert Ferrari-szerelőnek lenni rangot jelent Olaszországban. A friss vér egyébként a gyártósorokról jön, vagy az Enzo Ferrari támogatta Dino Ferrari Műszaki Kollégiumból.

Bellentani nyugodt szívvel töltheti a




**A múlt évi utolsó futam Watkins Glenben. A heves eső miatt sok csapat nem is edzett — nem így a Ferrari: mindkét autójuk végigfutotta a próbát**



**A depó híres és irigyelt asztala — nincsen még egy csapat, ahol versenyző és szerelő egy asztalhoz ülne**

téli pihenőt (felkészülést?): Scheckter egyetlen műszaki hiba nélkül jutott túl a szezonon, és következetesen nyerte meg a VB-t. Csupán az argentinai első kanyarban elszenvedett összeütközés hátráltatta. Másként a 11-es rajtszámú Ferrari mindent és mindenkit felülmúlt, még a 12-es Ferrarit is. Mert Villeneuve-nek a kormányműve tört el Argentínában (anyaghiba), elfogyott a benzinje Zolderban (a benzinóra hibája), Spanyolországban a második sebességét „vesztette el" (állítási hiba), Monacóban ismét a kormánymű adta fel (nem tudni, miért). Benzinnyomási zűrök hátráltatták Silverstone-ban, és a hátsó szárny önállósította magát Hockenheimban.

Egyébiránt Villeneuve mindig gyorsabb volt, mint Scheckter (vezetett Dijonban, Ausztriában, Zandvoortban) és egészen a Holland Nagydíjig a világbajnokságért futott. Később már kiábrándítóan keményen vezetett, ami a bajnokságába került. Valahogy úgy van vele, hogy minden áron vezetni akar. Életveszélyes mutatványaiban egyesek azt látják, amiért érdemes kimenni a versenyekre, mások csak a veszélyes, megbízhatatlan jelzővel címkézik.

A sok bírálatra reagálnia is kellett. Lássuk múlt évi szezon végi nyilatkozatát! *„Watson argentínai balesete megmutatta, hogy a kívülálló nem ítélheti meg a versenyzőt. Nem mérheti fel, hogyan gondolkodik az a kegyetlen pillanatban. Watson Argentínában nem gondolt arra, hogy balesetet okoz, mint ahogy sem az Arnoux-én, sem az én agyamon nem villant át ez Dijonban. Csak egyszerűen a második helyért verekedtünk, és az utolsó körben jártunk. Senki nem volt a környékünkön, csak az a nyomorult hat pont számított. Vagy Zandvoortban nem láttam, hogy defektes a hátsó kerekem. Amikor filmen végignéztem az esetet, valóban csúnyán mutatott, és elismerem, nagyon veszélyes volt. De én a kocsiban nem láttam a kereket, noha éreztem, hogy valami nincsen rendben. Sokak szerint egy zsák pénzt dobtam ki az ablakon, mert nem álltam ki. De nálunk, a Ferrarinál senki sem mondta ezt. Senki sincs a Ferrarinál, aki így gondolkoznék."*

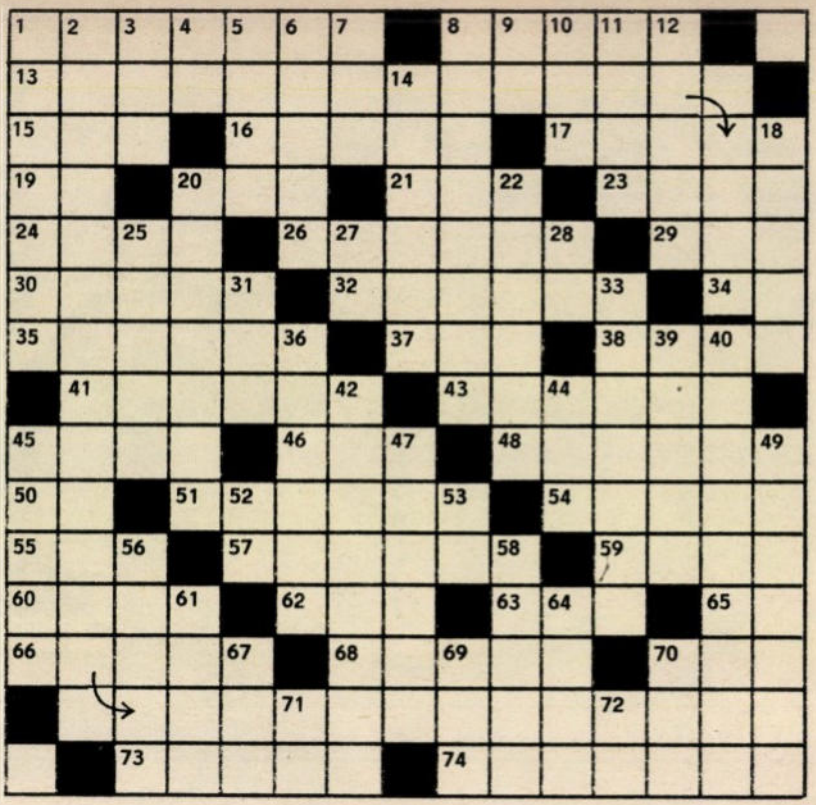
A Holland Nagydíj után Scheckter már világbajnok volt. Nem kiemelkedő győzelmeivel, hanem következetességével nyerte meg a VB-t, ami a Ferrari szervezetén belül vezető technológiát, szervezettséget, és olasz fogalmazással élve ipari hatékonyságot jelent.

# Keresztrejtvény

**Vízszintes:** 1. Csonthéjas gyümölcs. 8. Az egyik Körös. 13. **Duncen Mac-Donald, a híres amerikai futó egyszer egy kérdőívet kitöltve, „Mi a hobbija" című rovatban ezt írta be. (Zárt betű: E.)** 15. Részesül. 16. „A" szóváltás. 17. Szikvíz. 19. Ruténium vegyjele. 20. Női név. 21. Össze-vissza kap! 23. Meg tud fogni. 24. Ennivaló. 26. Könnyű galopp. 29. Ostrom fele! 30. ... berény. 32. Elektromosság névelővel. 34. Európium. 35. Zsinórozott férfikabát. 37. ... poetica; költői hitvallás. 38. Korai gyümölcs. 41. Kelet-kínai iparváros. 43. Orral érzékel. 45. Európa második leghosszabb folyója. 46. Komárom megyei község. 48. Megfigyelő. 50. Medencében van! 51. Páncélszekrény. 54. A Bánk bán egyik alakja. 55. Némán lejutó! 57. Mély hangot ad a galamb. 59. Nagyobb díszkert. 60. Holland fizikus, Einstein munkatársa volt. 62. Az NSZEP német rövidítése. 63. Csigafajta. 65. Vigyázó ford. 66. Török sziget az Égei-tengerben. 68. Lószerszám része. 70. Erdei állat. 73. Vívócsörte. 74. Történő.

**Függőleges:** 1. Tengeri hal. 2. **A kérdőív „Kívánság" rovatába MacDonald a következő választ írta. (Zárt betű: U.)** 3. Égitest, amely körül a Föld forog. 4. Délután röv. 5. Helyet kérek! 6. Paripák. 7. Amely dolog. 8. Munkahelyi megszólítás. 9. Rövid és hosszú magánhangzópár. 10. Beütés egyneműi. 11. Rákóczi brigadérosa volt (Tamás). 12. Ilyen motorkerékpár is van. 14. A reneszánsz költészetének kedvelt strófaformája. 18. Férfinév. 20. Álomba ringat. 22. Természetesen. 25. Város a Genfi-tó partján. 27. Előadó röv. 28. -re párja. 31. Kén és lutécium vegyjele. 33. Váratlan örömet okoz neki. 36. Görög hős, legyőzhetetlen volt mindaddig, amíg anyjával, a Földdel érintkezett. 39. ... doctus, tudós költő. 40. Gyorsan tovalopakodó. 42. Kis tűzhely sütő nélkül. 44. Lap betűi. 45. Új ... ; indiai főváros. 47. Fejér megyei község. 49. Vigyáz. 52. Róka egyneműi 53. Görög betű. 56. A sertés lapockája fölötti zsíros hús. 58. Megdermedt kolloidoldatok. 61. Életút. 64. A göngyöleg súlya. 67. Százas fele, de nem ötvenes! 69. BZA! 70. Vanádium, kálium és nitrogén vegyjele. 71. Rőtvad. 72. Osztrák és román autók jele.

**Bajai István**



**Beküldendő a vízszintes 13., a függőleges 2. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó—Motor Közönségszolgálatának címére: Budapest, Pf. 100. 1428. Telefon: 341-925. Beküldési határidő: február 2.**

A helyes megfejtések beküldői között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

A 24. számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: **Az óvatosság lánya, a mértékletesség nővére és a boldogság anyja.**

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Selmeci Imre, 1148; Emődi Miklós, 1011; Bitter János, 1041; Baksa Sándor, 1184; Jamnik Istvánné, 1183; Kardos Gyula, 1082; Nagy Sándor, 1016; Zsoldos Árpád, 1117; Nagy Károly, Kalocsa; Androsovits Zoltán, Pécs; Debreczeny József, Eger; Lévai Imre, Szeged; Dezsőfi Alajos, Kecskemét; Benkucs László, Szolnok és Farkas Sándor, Békés.

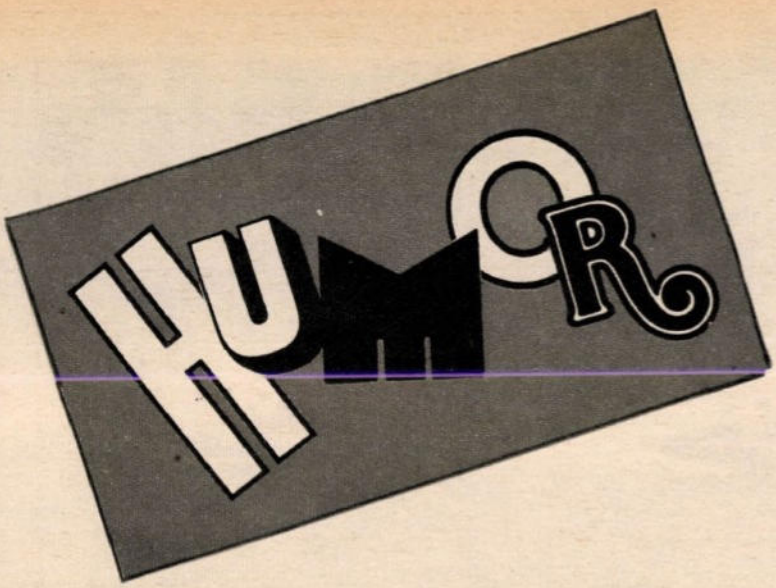
A nyereményeket postán küldjük meg.

# Találja ki...

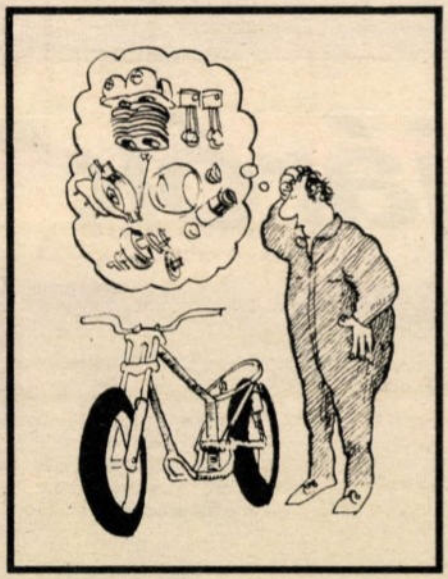
**... szabályosan közeledik-e a motoros rendőr az autópályán, a leállósávon — szemben a forgalommal. A helyes válaszokat beküldők között ezúttal hat könyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket tartalmazó nyílt levelezőlapokat február 2-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) elküldeni.**



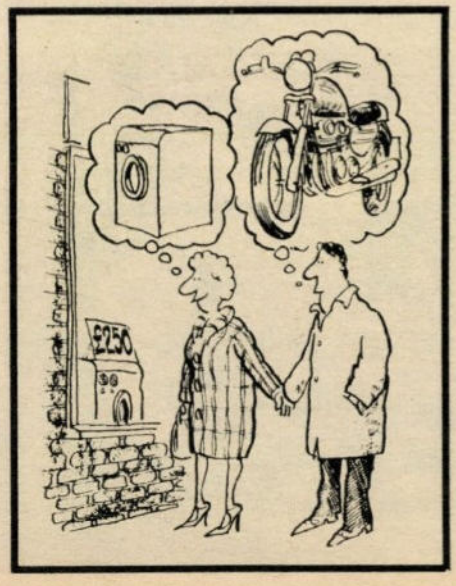
A múlt év utolsó számának rejtvényében alkatrészek nevei után érdeklődtünk. Tányérkerék, kúpkerék, sebességváltó-fogaskerék, bordástengely, nyelestengely szerepelt a képen, illetve a vitrinben. Könyvet nyert: **Németh István** (1123 Budapest, Alkotás u. 5.), **Mód Lajos** (1116 Budapest, Takaros u. 3.), **Prajeczky Béla** (2840 Oroszlány, Népek barátsága 67.), **Tóth Mihály** (6722 Szeged, Kossuth Lajos sgt. 16.), **Nyakas Pálné** (8000 Székesfehérvár, Palotai u. 126/a.) és **Lőrik Györgyné** (6721 Szeged, Pustaszeri u. 24.).

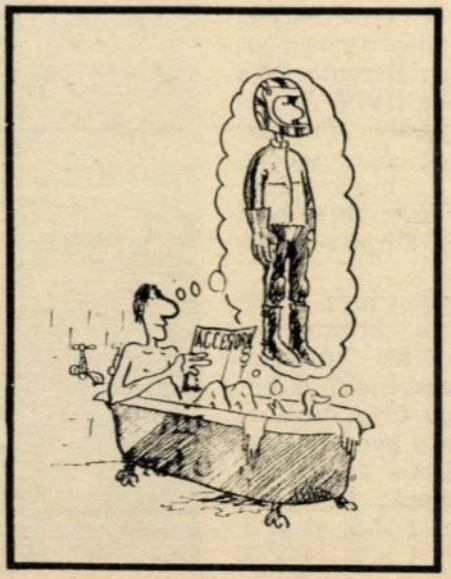



# MOTOROS GONDOLATOK






**Adja el az autóját, és gazdag gyalogos lesz. (Stockholmi használtautó-kereskedés hirdetése)**

•

Két eszkimó autót vett és világ körüli utazásra indult. Megérkeztek a Szaharába.

— Ember, itt jég van! — kiáltott föl az egyik.

— Honnan tudod?

— De hát ez természetes! Különben miért szórták volna be ilyen vastagon homokkal?

•

**— Nem én vagyok a hibás — védekezik az autóvezető a baleset után. — Már 30 éve vagyok sofőr . . .**

**— Talán azt akarja mondani, hogy én vagyok a hibás? — kérdezi felindultan a másik fél. — Én már 60 éve vagyok gyalogos!**

•

A múlt héten tudtam volna venni 20 000-ért egy teljesen új Fiatot . . .

— És akkor miért nem vette meg?

— Mert az az ember nem akarta ilyen olcsón adni.

•

**Az asszony így szól a gépkocsi kormánya mellett ülő barátnőjéhez:**

**— Óvatosabban vezess! Nem látod a „Veszélyes kanyar" táblát?**

**— Hiszen éppen ezért akarok egyenesen átvágni!**

•

— Hogy megy a vezetés? — kérdezik a kezdő autóvezetőt.

— Olyan mint a sakk . . .

— Hogyhogy?

— Egyszer a gyalogost ütöm le, egyszer a lovat . . .

•

**A rendőr megállítja a gépkocsit, és kéri a vezetőtől a jogosítványát. A vezető idegeskedik:**

**— Mit gondolnak, hány jogosítványom van nekem? Egyet éppen tegnap vettek el!**

•

A városi hölgy kis faluban halad a kocsijával, és hirtelen észreveszi, hogy két szerelő mászik buzgón felfelé az út menti telefonpóznákon.

— Micsoda hülyék! — fintorog a hölgy megvetően, majd így szól barátnőjéhez: — Ezek az alakok biztosan azt gondolták, hogy életemben először vezetek autót!

•

**— Tudod, ki az abszolút rendes ember?**

**— ???**

**— Az az ember, akinek ez az első kérdése, amikor elüti őt egy autó, és a gázoló sofőr beviszi a kórházba: — Mivel tartozom a fuvarért?**

•

Két ismerős találkozik:

— Mit csinálsz mostanában, barátom?

— Semmit.

— Hogyhogy? Nincs állásod?

— De igen, csakhogy egy autóalkatrész-raktárban dolgozom . . .

•

**Brown elmegy a biztosítótársaság irodájába.**

**— Életbiztosítást szeretnék kötni.**

**— Nagyszerű. Szíves engedelmével néhány kérdést teszek fel. Milyen autón jár? Hány év óta vezet gépkocsit?**

**— Bocsánat, én nem járok autón.**

**— Hogyhogy? Talán motorkerékpáron jár?**

**— Nem.**

**— Kerékpáron?**

**— Nem.**

**— Attól félek, nem köthetünk biztosítást önnel. A gyalogjáró élete túlságosan veszélyes.**




# Élen a „vízenjárók"

Azt kérdezi a kedves olvasó, hogy széles e hazában kik a legeredményesebbek a technikai sportágak között?

Hát a motorcsónak-versenyzők!

Ez derül ki egy füzetből (könyvecskéből?) többek között. Az elmúlt két évtized alatt (ennyi idős az új Magyar Motorcsónak Szövetség) három versenyzőjük is eredményes, azaz 6. lett a világbajnokságokon, név szerint: Berentz Béla (1975), Illy Zoltán (1979) és Lukács Lóránt (1967). Európa-bajnokságon még sikeresebben „spricceltek" a hullámokon: Illy és Vasvári révén 1979-ben, illetve 1966-ban Európa-bajnokot avathattak.

„Evés közben jön meg az étvágy", tartja a közmondás, ugyanis ez a kis túlzással „Arany Könyvecskének" is nevezhető egyszerű füzet további rangos nemzetközi győzelmeken kívül számon tartja az EB-helyezettjeik névsorát is. Íme: Surányi Endre 1 × 2, 1 × 3, Gulyás Andor 1 × 3, 1 × 5,



Berentz 1 × 5, 1 × 6, Pávai Péter 1 × 5, 1 × 6, Remenár István 1 × 3, Kertes János 1 × 3, Fekete Péter 1 × 3, Lukács 1 × 4, Remenár József 1 × 5, Berényi Sándor 1 × 5, dr. Kovács Béla 1 × 5, Sebes Emil 1 × 6. hely.

Igaz, a vízen csak 3—4 futamon dől el, egy vagy két nap alatt az Európa-bajnokság, vagy a világbajnokság sorsa, ezzel a viszonylagos „könnyítéssel" együtt is több mint dicséretes motorcsónak-versenyzőink teljesítménye, különösen ha tudjuk, hogy a sporteszközök tekintetében (beleértve a motoralkatrészeket, csigákat), enyhén szólva keserves az ellátás, és ezek a körülmények is nehezítik sportolóink versenyzési lehetőségeit.

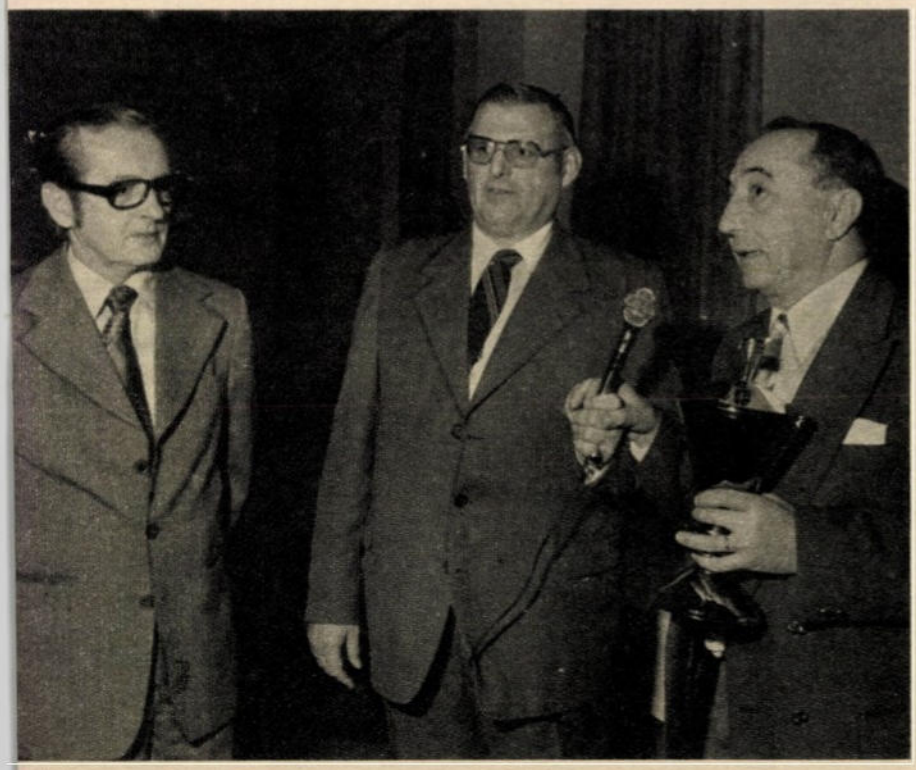
Az elmúlt esztendő különösen kedvezett a vizeseknek, és ez nemcsak nemzetközi versenyeredményekben mutatkozott meg, hanem a sportág művelőinek gyarapodásában is. Az 1979-es idény folyamán 19 (!) sportegyesület adta a több száz versenyzőt számláló mezőnyt. Az is bizonyítja a Magyar Motorcsónak Szövetség jó munkáját, hogy az OTSH éppen negyedszáz társadalmi aktívának adott különféle kitüntetéseket az elmúlt évek folyamán.

Az MMSZ elnöksége kidolgozta 1980-ra a versenynaptárt, amely három edzést foglal magában, ebből kettőt Almásfüzítőn, egyet pedig Budapesten tartanak. A sikló- és sporthajókategóriában két gyorsasági bajnoki verseny lesz (június 7—8-án Budapesten, és augusztus 19—20-án Szegeden), amelyek egyben nemzetközi státust is kapnak. A sporthajók megbízhatósági bajnokságának 15 (!) futamát az öt terület rendezi, és a legjobbak Szegeden mérkőznek majd a szeptember 7-i döntőn. Lesz ezenkívül vízi parádé, vízi ünnepség és október 5-én csúcskísérlet az erzsébeti Dunaágban.

Sporteredményekben gazdag esztendőt kívánunk a vízen járó versenyzőknek!

**A sporthajó osztályban a legeredményesebb sportegyesület a Lapkiadó SE volt, ugyancsak az „újságírók" bizonyultak a legjobb pontgyűjtőknek a Megbízhatósági bajnokságban is, ezért kapta a Lapkiadó SE az Autó-Motor serlegét. Az MMSZ jól sikerült bajnoki díjkiosztó ünnepségén adta át rovatvezetőnk, Rózsa György a serleget Huszka Gyulának, az LSE vezetőségi tagjának. Középen az MMSZ elnöke, Ordó György.**

**(Favics Péter felvétele)**




**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

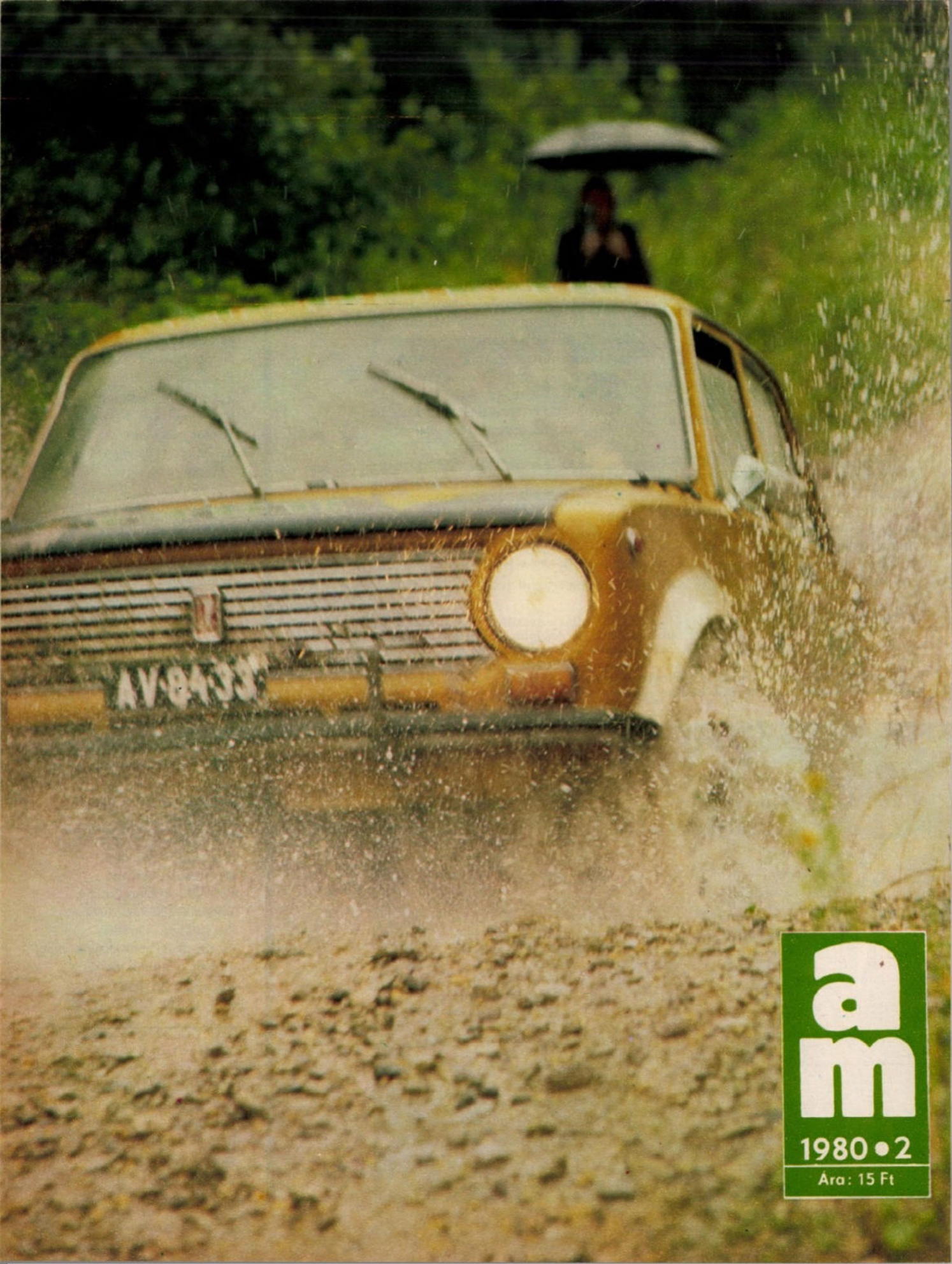
**Kiadja:**
a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9—11.
Telefon: 221-285
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Terjeszti a Magyar Posta
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. — 1900)
közvetlenül vagy postautalványon, 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**

79.3755
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás

**Felelős vezető:**
Soproni Béla
vezérigazgató



# am

1980 • 2

Ára: 15 Ft