

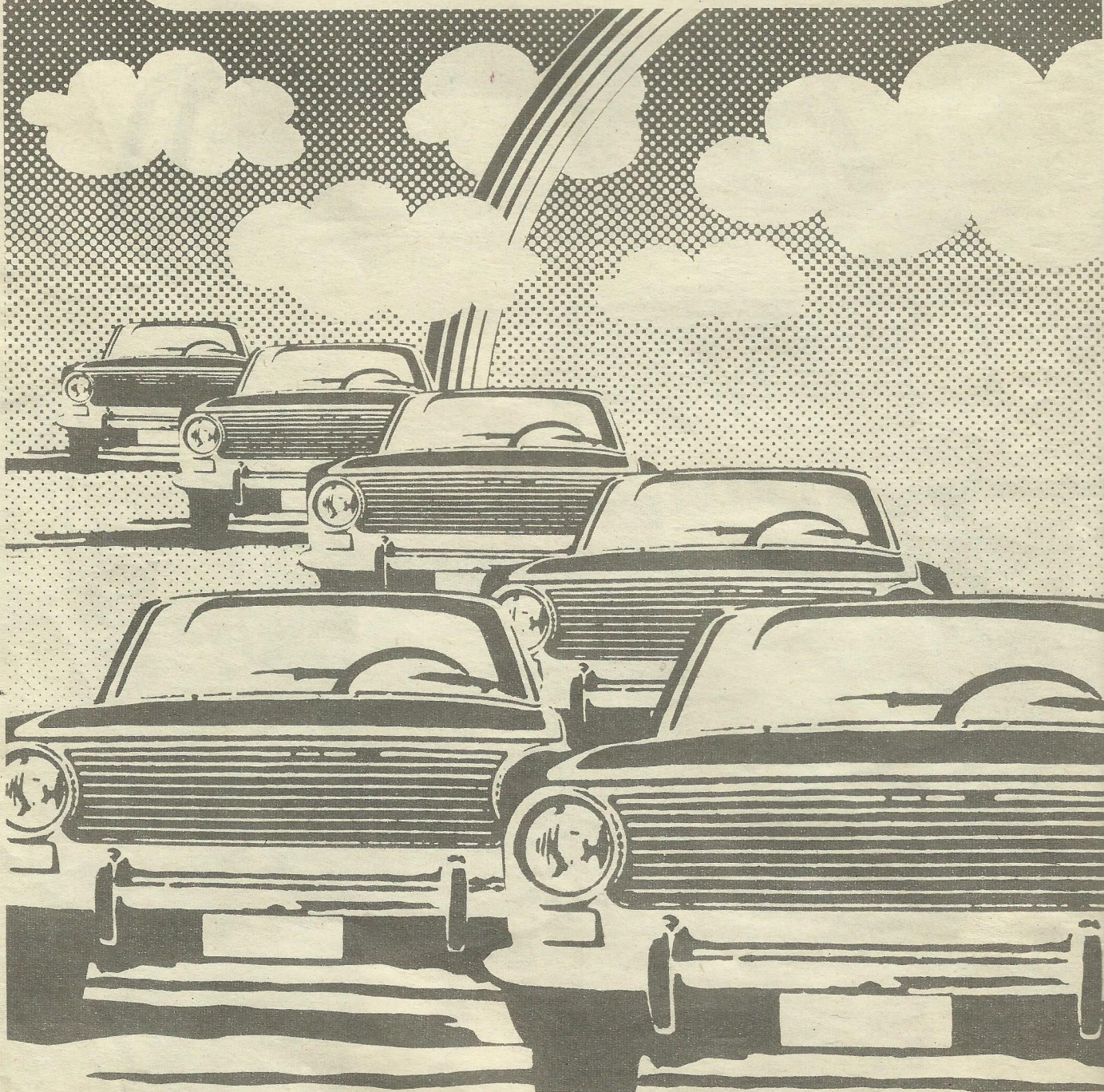
autó-motor

1977

20

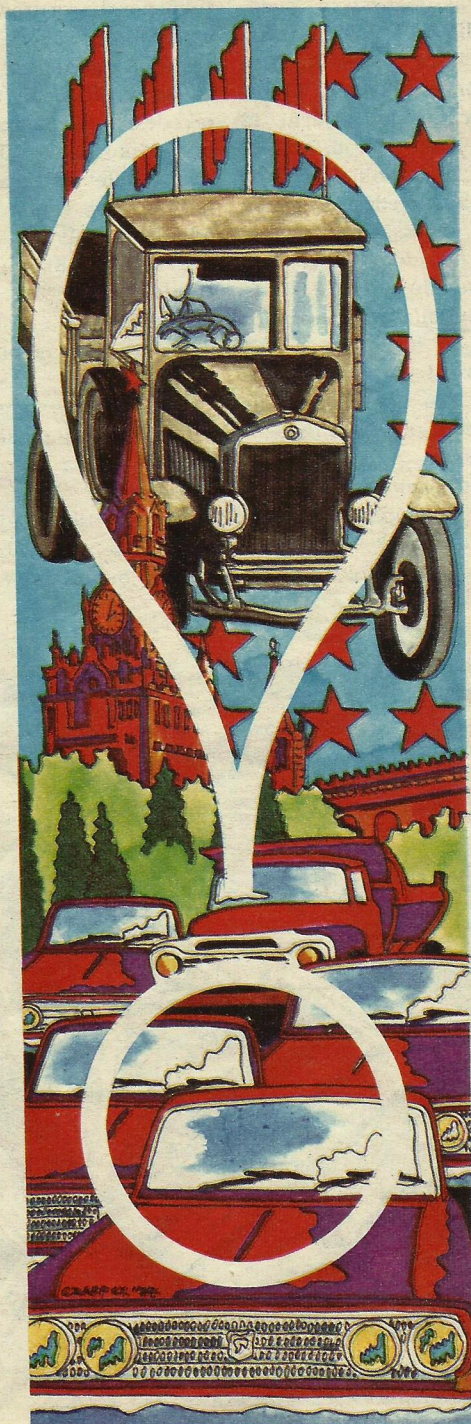


JÓL BEÁLLÍTOTT MOTOR
CSÖKKENTI
A LEVEGŐSZENNYEZŐDÉST,
VÉGEZTESSEN MŰSZERES
VIZSGÁLATOT!



Sofőr is szedhetné versbe...

Polgártársak,
már-már
úgy tetszhet,
hogy ti az iparosításra
nem értetek meg.
Polgártárs bácsik,
polgártárs lányok,
az autózás fejlesztésén
miért vitáztok?!
A hétköznapi prózájából
rímeljen ki a gép!
De lám,
a járdáról
most felröppent épp
egy lány,
s merre az autó orra –
lelécel,
csak hogy orrocskáját púderozza.
Az útesten autózol szépen,
de hol a közeli
tócsa van, ott
az Esti Moszkvával kezében
álldogál egy szovjet
kereskedelmi alkalmazott.
Szemöldökét
felvonja,
orrlikában –
szőrszál száz van.
„Mit adnak ma
a Kolosszus filmszínházban?”
Elhagytuk ezt is,
előztünk másokat.
Sétafikál
az úton
két ganéj alak.
Mire jó
a sárcipőt
gyors járással
elnyűni idő előtt?
Akkor se fordulnak meg,
ha a fülükbe
belelőnek.



Sietsz
– tréfálni nincs kedved! –
s ezért fűgén,
mint a bolha,
az emberek
közötti réseket
a géped átugorja,
míg a radiátor
a hőt okádja
a színházból távozó hadára.
Autózni akar itt?
Még mit nem!
Egy nőhöz szorult férfi
úgy billeg
az útesten,
hogy test a testet éri.
Most, amennyire csak lehet
(nincs más szó:
tündérvilág!)
be van kerítve
az egész sofőr-sereg.
Egy gépkocsivezető
összegezi hát:
„Fújhatod
ezeknek a dudát!
Nem segít a duda, de
nem segít
még a géppuska se” ...
Ám hogy
magában
az iparosításban
ne veszítsék
hitüket
a sofőr-csapatok,
elvtársak,
fogjunk hozzá
bátran,
és kovácsoljuk át
az emberanyagot!

(1929)

Pető Miklós fordítása

AUTÓPÁLYA-GYŰR

Az utóbbi években hirtelen megnövekedett az autóforgalom a szovjet utakon. A vezetők mind gyakrabban és türelmetlenebbül néznek a sebességmérőre, mert átlagsebességük csökken. A korszerű, nagy erejű motorok adta lehetőségeket nem tudják kihasználni.

— Az autóforgalom növekszik, s hogy e feladattal megbirkózzunk — mondja B. Z. Marsák főmérnök, a Moszkva—Riga közötti autópálya tervezője —, nekünk ma nemcsak kipróbált, megbízható, hanem nagy sebességet is bíró utakra van szükségünk. Olyanokra, amelyekre bátran kitehetők a jelenlegi megengedettnél jóval magasabb haladási sebesség jelei. Ismeretes, hogy a X. ötéves terv feladatai közül az egyik legfontosabb az autópálya-típusú utak építése. Ezek egyike az igen fontos Moszkva—Riga közötti vonal, illet-

ve ennek a moszkvai körgyűrűbe való bekapcsolása.

Már megterveztük az említett autópálya fő, 100 kilométeres szakaszát. Használatát több évtizedre terveztük, és lehetőséget hagytunk további fejlesztésére. Moszkvától Krasznogorszkig, Zvenyigorodig 6 és Volokalamszkig 4 sávra terveztük. Még egy külön érdekesség: az útra feljárni vagy átjárni 12 helyen lehet majd, 7—15 km-es szakaszonként. Ez is segíti a közlekedési eszközök nagyobb sebességét.

— És ha idővel a sztráda szélessége elégtelen lesz?

— Az elválasztó sávot 13,5 m szélesre terveztük a két úttest között. Tehát a szélesség növelése nem gond, bár erre, gondoljuk, 2000-ig nem lesz szükség.

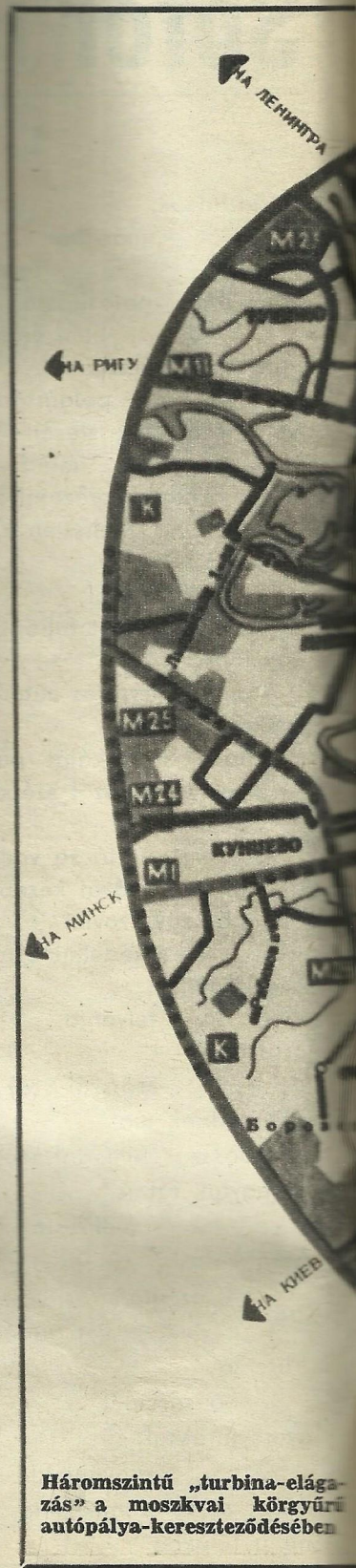
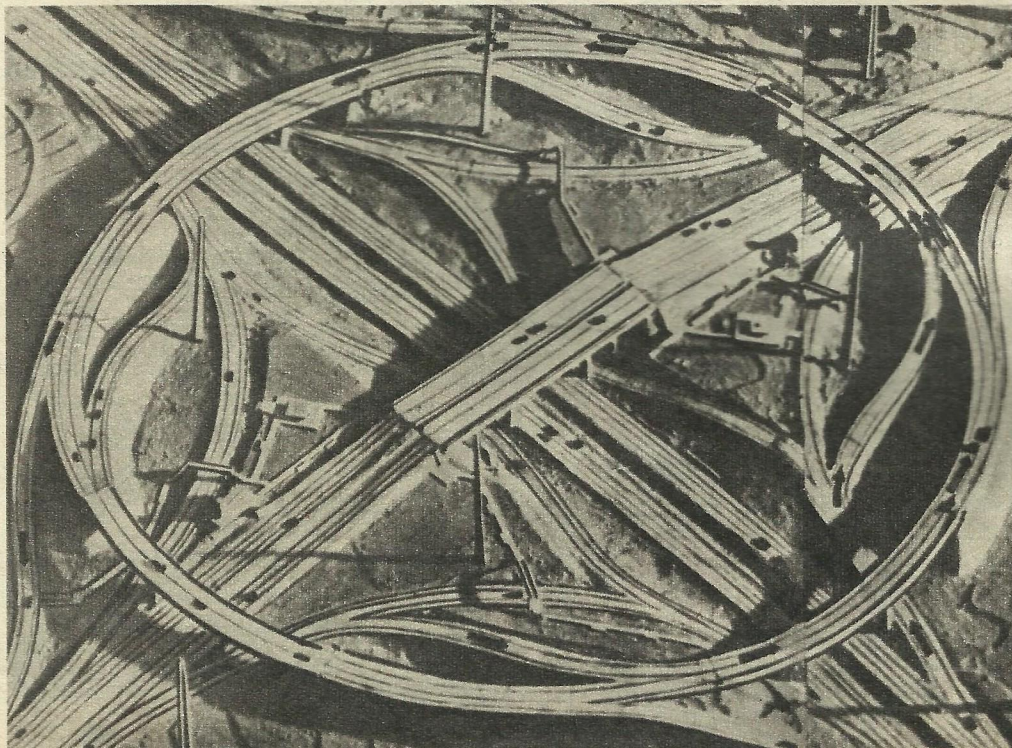
— Vajon nem csökken-e a sebesség az elágazásoknál és a bekötőutaknál?

— Erre is gondoltunk. Az

úgynevezett ARDAM-rendszert állítjuk be a közlekedés szabályozására. Az automatikus belépésszabályozó, amely először a világon itt kerül alkalmazásra, összegyűjti, és továbbítja az adatokat a koordinációs színház központba a forgalmi viszonyokról, sőt az időjárásról is. Az adatokat feldolgozza és utasításokat ad a közlekedési jelzőberendezéseknek. Mikor a járműszlopban hézag keletkezik, a villamos fényjelzések rögtön zöld utat adnak a pályára behajtani szándékozókna. Ilyen körülmények között természetesen gyorsan eléri a megengedett legnagyobb sebességet.

— Van-e a modern közlekedés szervezésének gyakorlatában ehhez hasonló?

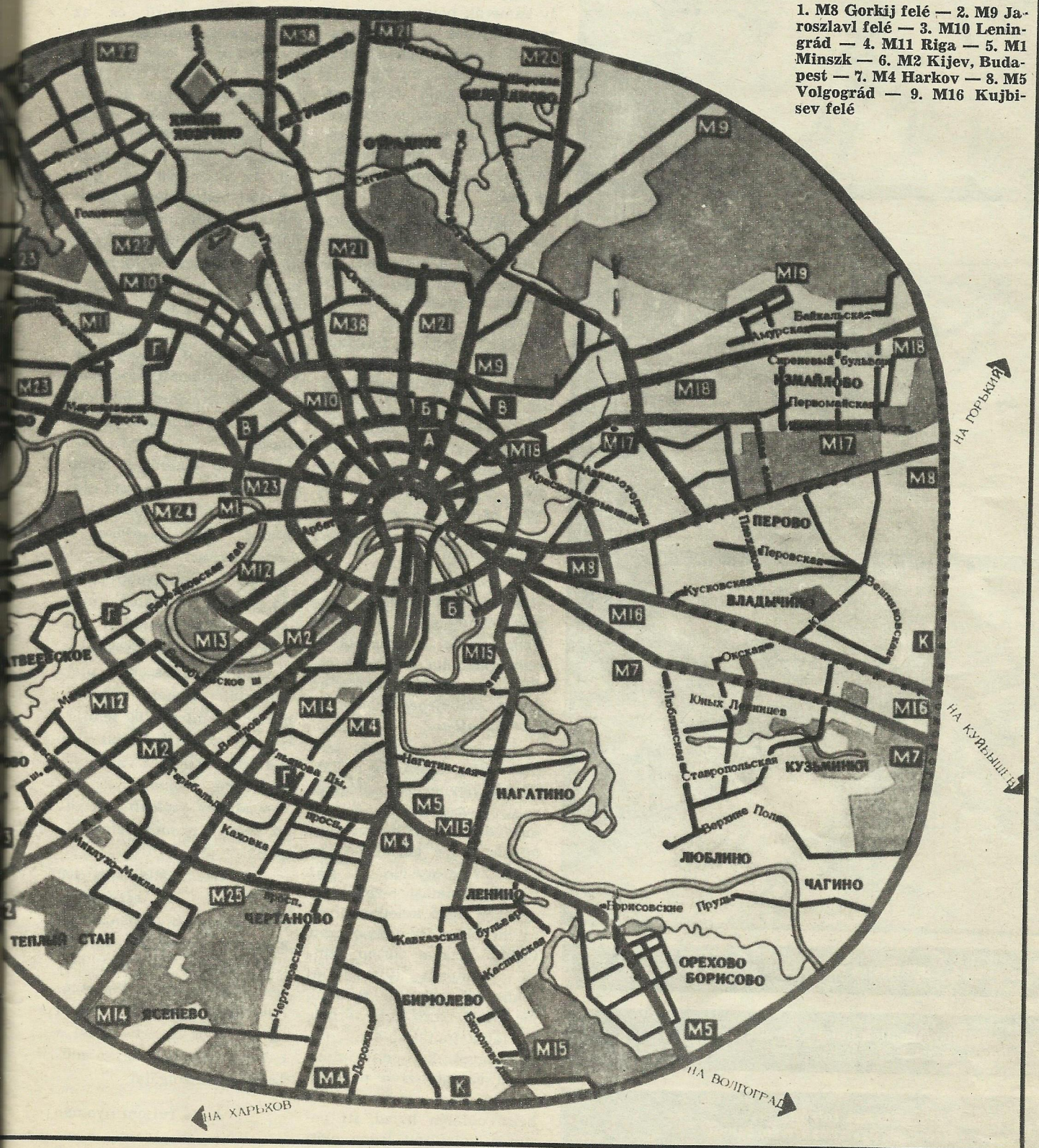
— Nincs. Az ARDAM-rendszer teljesen új, s ennek megfelelően új utasításokra is van betáplálva. Több té-

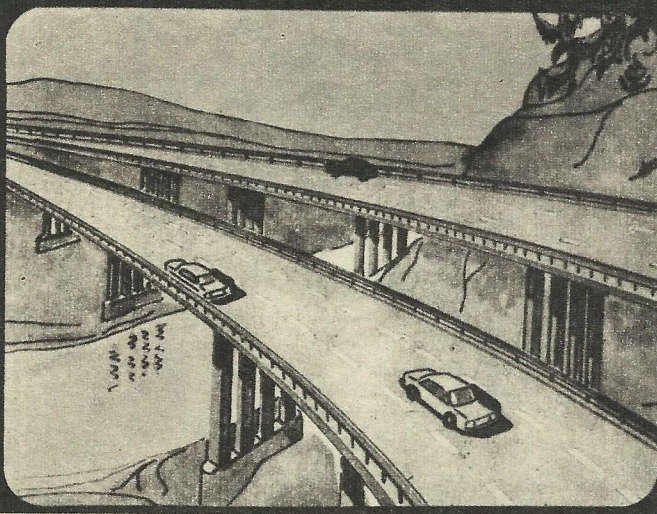
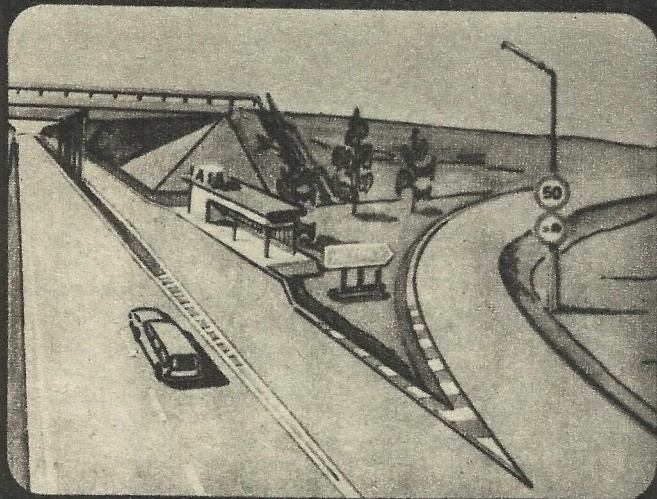
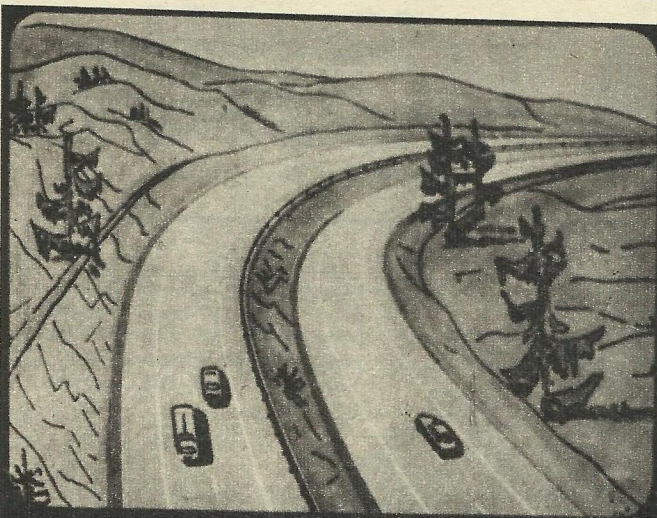


Háromszintű „turbina-elágazás” a moszkvai körgyűrű autópálya-kereszteződésében

РҮ MOSZKVA KÖRҮL

1. M8 Gorkij felé — 2. M9 Jaroslavl felé — 3. M10 Lenin-grád — 4. M11 Riga — 5. M1 Minszk — 6. M2 Kijev, Buda-pest — 7. M4 Harkov — 8. M5 Volgograd felé





Az autópályák úttestét néhol több szintre tervezik

Az autóbusszmegállók öblei kényelmesek és biztonságosak

Kétszintű híd az Isztra folyón. Mindegyiken csak egyirányú a forgalom

nyező játszik szerepet a hajtási lehetőségeknél és a sebességnormák megállapításánál. Például nemcsak a forgalom sűrűsége, hanem a járművek közötti távolság, sebességük, útviszonyok, sőt az út keresztmetszete is. Az útelágazásoknál elhelyezett tv-kamerák bővítik ezt a képet, segítenek a nagy forgalomnál, csúcsidőben is képesek irányítani a forgalmat és a pályára való felhajtást. Óránként 10 ezer jármű terheléssel számolunk a csúcsidőben, s ez a jelenlegi leg-sűrűbb forgalomnak is többszöröse.

Az EVM számítógép elektromos jelekkel fogja diktálni a sebességet a különböző sávokon. Az egyiken 120–150 km/óra, a másikon 100–120 km/óra, a harmadik sávon 60–80 km/óra. A forgalom sűrűségének változásakor az előírt sebesség is megváltozik.

— Jelenleg a Moszkva–Volokolamszk közötti, 100 km távolság mintegy 2–2,5 óra. Mennyi időt igényel majd ez az új pályán?

— Számításunk szerint 40–50 percet.

— Ismeretes, hogy az ön által vezetett tervezői csoport nemrégén a Moszkvai Népgazdasági Kiállításon ezüstérmét nyert az egyik útelágazás tervezéséért. Mi az új és különleges ebben a csomópontban?

— Mostanáig a legkorszerűbb útkereszteződés a kétszintes, úgynevezett „négylevelű lóhere” volt. Ezek a megoldások sok helyet foglalnak el, és korlátozott az áteresztőképességük. Az irányválogatási zónákban gyakran dugó keletkezik. Az új megoldás, az úgynevezett turbina-alakzat három szintű. Kompakt (tömör) és rendkívül előnyös. Például, ha valaki balra akar fordulni, tábla mutatja, hogy melyik sávot kell elfoglalnia, majd ez felviszi a második szintre, ahol először a kör belső oldalán halad, itt pedig a választott irány előtt

a sáv felviszi a harmadik szintre, ahol már a kör külső oldalán találja magát. Tehát az egész irányváltoztatás ideje alatt egyszer sem kell forgalmi sávot változtatnia. Semmi sem zavarja a manőver végrehajtását. Ezt a megoldást terveztük a moszkvai körgyűrű és az autópálya összekötésére.

— Mi az új még a tervben?

— Először is nem lesz az útvonal egyenes. Az egyenes utak fásasztók, és ennek következtében sok is a karambol. Az autópálya lágy hajtásokkal beilleszkedik a környezetbe. Nem töri meg a táj jellegét. A kétirányú úttest között elosztó földsávot hagytunk, helyenként 2–4 méteres szintkülönbséggel emeljük, vagy lejtjük az utat. S ami a legfontosabb, a legkisebb belátható szakasz is 700 méter, amely lehetővé teszi a 150 kilométeres sebességet.

— Az út kikerüli a lakott területeket. Nem rontja-e ez a már kialakult forgalmi hálózatot, talán járásokat is kétfelé osztva?

— Ez a legnagyobb probléma a gyorsforgalmú utak tervezésénél. Gondosan tanulmányoztuk a községeket és kolhozokat összekötő utak hálózatait. Ennek eredményeként mintegy 100 felüljárót, mellékutat kell építeni a gyalogosoknak és a helyi közlekedés számára.

— Milyen szolgáltatást talál majd a járművezető a pályán?

— Motelek, általában 400 férőhellyel, 2 eszpresszó, szervizállomás, 8 benzinkút, 8 autóbusszmegálló és így tovább. Minden 2–3 kilométeren telefon található, amelyen csak meg kell nyomni egy gombot és értesíthető a baleseti osztály, vagy a műszaki segédszolgálat.

A Za ruljom nyomán

Fordította: Kiss Gyula

Autómérnök-képzés az NDK-ban

A drezdai Friedrich List Közlekedési Egyetem 25 éves fennállása alkalmából tudományos ülést tartottak az NDK budapesti Kulturális és Tájékoztató Központjában. A drezdai küldöttséget Prof. dr. Ing. Edgar Meier rektor vezette.

A nagy múltú egyetem Közép-Európa első olyan jellegű oktatási intézménye, ahol a közlekedés különböző területein tevékenykedő szakembereket egy helyen és azonos szakmai alapozással képezik. Minden országban közös cél az egységes közlekedési koncepció megteremtése, amihez nagy segítséget nyújtanak az ilyen szellemben képzett fiatal szakemberek. A hallgatók a vasúti, a közúti, a légi közlekedés, az anyagmozgatás, a posta és hírközlés, valamint az út- és vasútépítés ágazatokban nyert ismereteiket. Ezeket a területeken képeznek a közlekedésben alkalmazandó gépész-, közlekedési, mérnök-közgazdász, villamos- és közlekedésszerelő mérnököket.

Az ott tanuló külföldi hallgatók egyharmada magyar.

A drezdai Közlekedési Egyetem szoros kapcsolatot tart a Budapesti Műszaki Egyetem közlekedésmérnöki karával és építőmérnöki karának egyes tanszékeivel. A szakemberek rendszeres cseréltogatásokon vesznek részt, előadásokat tartanak egymás intézményeiben. Egyetemi tanáraink közül többet díszdoktori címmel tiszteltek meg.

Drezdában korábban 2, jelenleg 3 évenként rendezik a Közlekedéstudományi Napokat, amelyeket alkalmanként egy-egy témához kapcsolva hirdetnek meg.

Hallgatóinknak — ötéves stúdiumuk során — egy alkalommal cseretermelési gyakorlatot szervezünk, amelyen megismerkedhetnek a társegyetem oktatási rendszerével, szakmai üzemekkel.

Figyelemre méltó a drezdai autómérnök-képzés néhány sajátossága. (A hallgatók szakosodása egyébként a 7. szemeszterben, fél éves üzemi termelési gyakorlattal

kezdődik.) Szembetűnő a jól felszerelt és specializált laboratóriumok sora.

Fejlett a számítástechnika és az oktatás együttműködése. A laboratóriumi adatok közvetlenül a mérés után feldolgozhatók, mivel e helyiségek kapcsolatban állnak a számítóközponttal.

A laboratóriumok közül a legérdekesebb az autósok számára is elkészített, úgynevezett közlekedéstechnikai szimulációs laboratórium. Itt különböző forgalmi helyzetekbe képzelhetik magukat az autót vezetőket. Egy jármű ilyen módon való vezetése során a nyert adatok számítógéppel értékelhetők. Meg lehet figyelni, hogy a forgalmi folyamatban az autós milyen manővert, vezetési technikát alkalmazott, a különböző helyzetekben milyen megoldást választott, hány hibát, esetleg balesetet idézett elő, milyen sebességgel haladt és ügyelt-e arra eléggé, hogy vezetése során takarékosan bányon az üzemanyaggal.

Említésre érdemes még, hogy 1969-ben az egyetemen belül Közlekedésbiztonsági Kutatóintézetet alapítottak. Kutatói témái: a közúti közlekedés biztonságának alapjai, a közúti balesetek okai, képzés és nevelés a közúti közlekedési biztonságra és optikai észlelési biztonság.

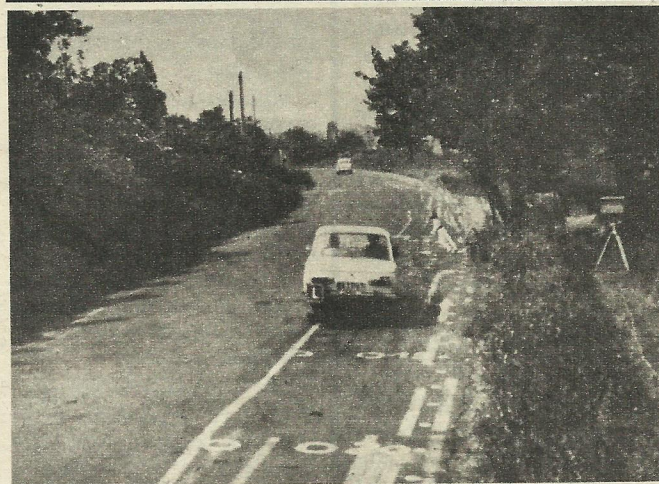
Az intézet foglalkozik a gépjárművezető-képzés módszereinek tökéletesítésével, ezért szoros a kapcsolata az ilyen iskolákkal. Előfordul az is, hogy hétvégi csúcsforgalomban az intézet diplomás mérnökei vezetnek át egy-egy nehézjárművet a városban.

A közlekedésrendszet, a közlekedésbiztonsági szervek, sőt az egyes közlekedési vállalatok is szívesen nyújtanak segítséget az intézet gyakorlati kísérleteihez, bár maga az intézet is rendelkezik saját próbapályával, ahol az oktatók a hallgatókkal együttesen végzik kutatási tevékenységüket.

Dr. Legeza Enikő
okl. közlekedésmérnök
a BME adjunktusa



A Drezdai Közlekedési Egyetem



Vezetéstechnikai manőverezések, különféle veszélyhelyzetek vizsgálatára épített próbapálya

BUDAPEST BAGDAD

Tisztelt Szerkesztőség!

A Hungarocamion gépkocsivezetői nagy érdeklődéssel olvasták a szerző véleménybeszámolóját közlekedési útjáról, mert érdekelt, hogy a kívülálló hogyan látja azokat a körülményeket, amelyek között napról napra dolgozunk.

Még a magyar autóstársadalomból is csak kevesen tudják, hogy havonta mintegy 300 szerelvénnel fuvarozunk a Közel- és Közép-Kelet országaiba. Több mint 700 gépkocsivezetőnk járja rendszeresen e térség országait, útjait.

Nem kevés azoknak a gépkocsivezetőknek a száma, akik évente nyolcszor-tízszer megfordulnak ezekben az országokban. Túlnyomó többségük egyedül rója egy-egy fuvar teljesítése során a 8–10 ezer kilométereket. Sok időt töltünk ezekben az országokban. Azt is mondhatjuk, hogy Törökország, Irán, Irak, Szíria, Jordánia, Afganisztán, Pakisztán mindennapi munkaterületünk. Munkánk során részt veszünk a közúti forgalomban, kapcsolatba kerülünk hivatalos személyekkel, szervekkel és a lakosság széles rétegével. Megismerjük az idegen tájakat, a jellegzetes és sajátos időjárási viszonyokat, az európaiaktól eltérő mentalitású embereket, azok közlekedési kultúráját, s nem utolsósorban emberi kapcsolatok alakítunk ki a közlekedés területén dolgozó emberekkel. Sok nehézségen átsegítették már gépkocsivezetőinket ezek az ismeretek és kapcsolatok.

Hosszú idő alatt szerzett személyes tapasztalataink alakítják azt a képet, amely tükrözi mind a jó, mind a kellemetlen emlékeket, s e tapasztalatok határozzák meg gépkocsivezetőink magatartását, a sajátos közlekedési viszonyokhoz alkalmazkodását e térségben. Mint gépkocsivezető én is végigjártam a Közel- és Közép-Kelet útjait Kuvaitig és Pakisztánig, többször egyedül, mint társal. Utjaim során tapasztaltam, hogy sokan különböző előítéletekkel indultak első útjukra e térségbe, így reális véleményalkotásra nem képesek, s a negatív jelenségeket — amelyek esetleg nem is jellemzőek — túlságosan hangsúlyozzák. Talán teszik ezt azért is, hogy felértékeljék munkájuk jelentőségét. De befolyásolja véleményük kialakításában az odaautózókat az is, hogy mennyire képesek alkalmazkodni a hazaiaktól eltérő körülményekhez.

Természetesen nem állítom, hogy ez egyszerű. Nagy az eltérés mind a természeti, mind a társadalmi viszonyokban, amelyek meghatározzák az emberi magatartást az élet minden területén.

Mindezt azért írom, mert a sorozat közben olyan érzésem támadt, hogy a szerzőben az előzetes téves információk hatására negatív előítélet alakult ki az ázsiai viszonyokról.

Ezt azért bocsátom előre, mert a sorozat néhány megállapításával nem értek egyet.

Ilyen például a közlekedési morál értékelése, a török közbiztonság megítélése és egy-két más megállapítás. A cikksorozaton végigvonul a török közlekedési viszonyok kedvezőtlen minősítése. Ez a szerző ki-

fejezésével élve a „kihegyezett” helyzetek kapcsán merül fel. Mielőtt bármit is írok a török közlekedési viszonyokról — félreértés elkerülésére — nincs szándékomban azt állítani, hogy rózsás körülmények között kell közlekednünk. Úgy érzem azonban, hogy a negatív jelenségek hangsúlyozása nem segíti elő a magyar olvasóban a valóságos kép kialakulását. Az ottani közlekedési viszonyok megítélésénél nem hagyhatjuk figyelmen kívül az azokat befolyásoló tényezőket.

Közel- és Közép-Keletre az út Törökországon vezet át. A földrajzi viszonyok miatt egy, illetve két útvonalon bonyolódik le a forgalom. Az egyik Irán, a másik Szíria és Irak irányába. A két, vagy három irányból belépő tranzitkamionok száma naponta sok ezer. A fő tranzitutak lakott területeken, sőt a legnagyobb városokon vezetnek keresztül. A személygépkocsi-forgalom az európai részen és a nagyvárosokban sokszorosára növekedett az utóbbi években. Az utak minősége, kiépítettsége ilyen forgalom lebonyolítására nem alkalmas. A motorizáció az utóbbi években indult itt fejlődésnek, a közlekedési kultúrában nincsenek évtizedes tapasztalatok.

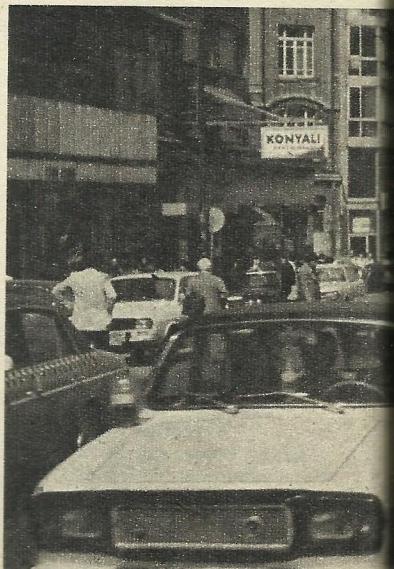
A biztonságos közlekedés feltételeinek megteremtése nemcsak szándék kérdése. Az utóbbi években nagy erőfeszítéseket tettek például az úthálózat fejlesztésére. Ez láthatóan kevés. Törökország nem tartozik a gazdag országok közé, így hiányoznak a fejlesztés anyagi feltételei is.

Személyes tapasztalatom, hogy a tartós közlekedés a nagy telítettségű utakon — a Törökországon való át-

haladás körülbelül 2000 km — nagyon hamar agresszivitást vált ki az európai és a török személyautó-, autóbusz-, vagy kamionvezetők közül. Ennek ismeretében más megvilágításba kerül a jelenlegi közlekedési morál megítélése. Elképzelhető, milyen feladat hárul a török közlekedési szakemberekre.

Ezt azért tartottam szükségesnek elmondani, mert az egyoldalú tájékoztatás alapján az olvasó olyan téves következtetésre juthat, hogy a jelenlegi közlekedési problémák oka a török mentalitásban rejlik.

Véleményem szerint a sorozatban szereplő helyzetek kialakulhattak, de nem jellemzők és így nem általánosíthatók. A sorozatnak a török közbiztonságra vonatkozó következtetéseit sem tartom megalapozottnak. A „fegyveres emberekkel” való találkozást és az abból levont következtetést tévesnek tartom, és itt több éves tapasztalatomat szeretném bizonyítékkul hívni. Még nem fordult elő velem, és tudomásom szerint kollégáimmal sem,



KANDERIA

útibeszámolóhoz

1. A városokban örökös a csúcsforgalom, a zsúfolt utak ellenére még a koccanásos baleset is ritka
2. A szélesebb utakon a forgalom kicsit „felhígul” — tempósabban lehet haladni

hogy nyíltan fegyvert viselő emberek erőszakot alkalmaztak volna. (Az ilyen szándékú emberek általában nem nyíltan viselik fegyverüket sem Törökországban, sem Európában.) Persze, nem állítom, hogy nem történt, vagy nem fordulhat elő a jövőben erőszakos esemény, de ez nem jellemző. Kamionvezetők tudják leginkább bizonyítani, hogy ilyesmi előfordulhat Európában is. Az egyes esetekből azonban nem lehet — sőt ártalmas — általános következtetéseket levonni.

Úgy vélem, hogy a helyzet ilyen megítélésében közrejátszott az előítélet, amit az előbbiekből említettem, és a keleti emberre jellemző, de nekünk szokatlan kíváncsiság téves értelmezése is.

A sorozat írója foglalkozik a határátlépés nehézségeivel, a török vám- és útlevélkezelő személyek magatartásával. Azt hiszem, két alapvető dolgot nem hagyhatunk figyelmen kívül:

1. A török ember beszéde általában számunkra

hangos, továbbá mellőzi a túlzott udvariasságot.

2. A török tranzit-határátkelő helyeken több ezer rakományt és még több embert kell átbocsátani naponta, akik között a jó és rossz szándékú egyaránt megtalálható. Helyzetük nem irigylésre méltó. Nem tartom meglepőnek, hogy időnként határozottabbak a szükségesséknél.

Még szeretnék a mi munkánkról is írni. Ezt azért is teszem, mert szóba került az elromlott kocsik mentése. A szóban forgó szerelvény 21 napig várt alkatrészre. Egyetértek abban, hogy nem szívderítő dolog Budapestről több ezer kilométerre esetleg heteket várni. Voltam részese, tudom, milyen a tehetetlenség érzése. Azonban a magyar autótársadalomnak kis része tud arról, hogy az európai fuvarozó vállalatok közül a Hungarocamionnak van Közel-Keleten a legkiterjedtebb kirendeltség-hálózata. Kiküldött tevékenykedik Isztambulban, Ankarában, Teheránban, Bagdadban, Kuvaitban. A járatútvonalakon állandóra



(SURÁNYI PÉTER felvételei)

kihelyezett szervizkocsijaink dolgoznak. Mindezek ellenére előfordul az említetthez hasonló eset. Ennek okai azonban az alkatrész kiszállításával kapcsolatos nehézségek.

Munkánkról el kell mondanom, hogy nem könnyű. A már említett forgalmi körülmények, valamint a földrajzi és természeti viszonyok olyan nehézségek elé állítják a gépkocsivezetőket, amelyek ismeretlenek az európai közlekedők előtt. Ezt a munkát csak jól képzett, fizikailag és idegileg alkalmas emberek képesek végezni. Persze, szeretnék minden félreértést eloszlatni. Nem vagyunk hősök, sem mártí-

rok, csak munkájukat fegyelmezetten, hozzáértően végző gépkocsivezetők.

Egyetlen úton összegyűjtött tapasztalatokból nehéz reális következtetéseket levonni, különösen, ha az előítélettel párosul. A török emberek velünk szemben tanúsított szimpátiája, a Hungarocamion gépkocsivezetői és a török hatóságok, valamint a török emberek között kialakult jó kapcsolat arra kötelez, hogy eloszlassuk a téves nézeteket.

Remélem, rövid hozzájárulásom segíti a teljesebb, reálisabb kép kialakulását.

KARDA ISTVÁN
a Hungarocamion
gépkocsivezetője



LAPUNK REJTVÉNYNAPTÁRÁNAK szeptemberi havi megfejtése: Használt autók adásvétele a MERKUR-nál. A rejtvényt a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat adta fel. A Budapest Tourist által felajánlott fődíjat, a kétszemélyes egyhetes üdülést nyerte: **Tóth Tiborné, 3100 Salgótarján, Salgó út 9.**

A szerkesztőség által felajánlott tíz, 200 Ft-os vásárlási utalványt a következők nyerték:

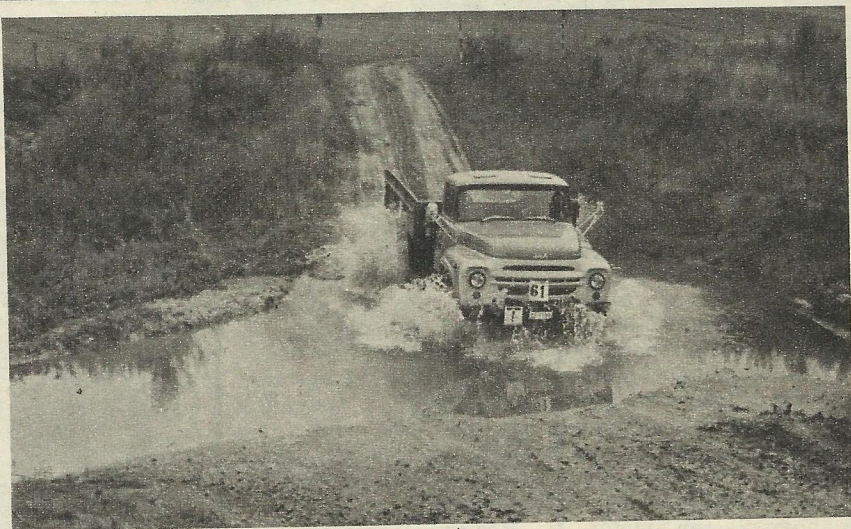
Harkai Gyuláné, 1081 Népszínház u. 49., Óvári Lászlóné, 1122 Bíró u. 3., Karizs Béla, 1094 Ferenc krt. 15., Baranyai György, 1157 Hevesi Gyula út 13. III. e. 8., Bíró Endréné, 1076 Garai u. 42. I. 2., Csánky Gyuláné, 9400 Sopron, Fenyves sor 10., Kojtár András, 6522 Gara, Kossuth u. 18., Pogonyi József, 2117 Isaszeg, Rákóczi út. 4., Véték Szabolcs, 7400 Kaposvár, Ady Endre u. 7., Szabó Sándor, 3377 Szihalom, Hunyadi u. 127.

A nyereményeket postán küldjük meg.



Már a főváros belső területein is ilyen korszerű kilométerjelző táblák mutatják a távolságot. A fényvisszaverő anyagból készült számok – hasonlóan az országutakon megszokottakhoz – jól, észrevehetően keltik életre a jelzéseket. Így hát nyugdíjba mehetnek a régi, jó öreg kilométerkövek, nincs már rájuk szükség! (Csak esős, latyakos idő után, mert akkor a korábban szép, új táblákról csak mosdatás után lehet leolvasni, mit is jeleznek.)

Juhász Andor



Veszprémben rendezték meg a Magyar Honvédelmi Szövetség hetedik Vezess kiválóan-versenyének országos döntőjét. A versenyen a megyék és a főváros MHSZ autósiskoláinak, a Magyar Néphadsereg, a Volán és az Autóközlekedési Tanintézet csapatai vettek részt. A veszprémi versenyt megelőzően a különböző megyékben rendezett elődöntőkön több mint 20 ezren mérték össze tudásukat, ügyességüket, bátorságukat, így a verseny jól szolgálta a szakmai felkészülést, a balesetmentes közlekedést. A kétnapos versenyt lövészettel, kézigránt-dobással, KRESZ- és műszaki vizsgával, valamint hibaelhárítási feladattal kezdődött, majd a leglátványosabb számmal, a 6 km-es gyorsasági és ügyességi teherversennyel fejeződött be.

(Vida András felvétele)

A MOSZKVAI OLIMPIA

idejére személygépkocsikat szállít a szovjet fővárosba a japán Mitsubishi cég – erről folytatnak tárgyalásokat a két ország képviselői. A vállalkozás mintegy 1,5 millió dollárjába kerülne a Mitsubishinek, a cég azonban nagyra értékeli az ügyletben rejlő reklám jelentőségét.

NEMRÉG PRÓBÁLTÁK KI

az egyik legnagyobb teljesítményű 120 tonnás szovjet teherautó-típust egy szibériai szénbányában. Az 1200 lóerős motorral felszerelt, hatalmas gépkocsi sorozatgyártását még a jelenlegi ötéves tervidőszakban megkezdik a belorussziai Zsogyino üzemben. Ezt a gépkocsit elsősorban a szén- és az ércbányákban fogják alkalmazni. A rakodóterébe két vagonnyi rakomány fér, a kirakodás pedig mindössze 12 másodpercig tart. Annak ellenére, hogy ez a kolosszus 14 méter hosszú és 5 méter magas, kormányzása igen könnyű. Legnagyobb sebessége óránként 60 kilométer.

ÚJ HIDAT ÉPÍTENEK

a Tiszán Csongrád határában, ahol a meglévő vasúti-közüti hídon csak egy forgalmi sávban közlekedhetnek a járművek. Az új hídon a közúti járműveknek két forgalmi sávot alakítanak ki, s a két oldalon külön útvonal lesz a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak. A hidat 1979 végén adják át.

A BIZTONSÁGI ÖV

használatát az NDK-ban is kötelezővé teszik. Csak olyan autó adható el az országban, amelynek első üléséhez biztonsági övet szerelnek. Az öv használata 1980. január 1-től lesz általánosan kötelező.

A DUNA-KANYAR TÁVLATI FEJLESZTÉSI TERVEIBEN

a közlekedés gyorsítását szolgálja majd, hogy Vácig megépül az M2-es autópálya, a 11-es és 12-es főútvonal pedig új nyomvonalon, átépítve várja majd az autósokat, motorosokat. A Budapestről való kijutás egyik feltétele az Árpád-híd kiszélesítése, amely egyben a főváros belső közlekedését is segíti majd. Megépül a budapesti autópálya-gyűrű északi szakasza, amely Dunakeszi és Budakalász között húzódik, és amely újabb közúti hidat feltételez a Dunán. Korszerűsítik az eléggé elhanyagolt 10-es fő közlekedési utat is.

A CSEPEL AUTÓGYÁRBAN

a termékváltás 1971-ben kezdődött és 1980-ra fejeződik be. Az első szakasz fő feladata a tehergépkocsi-gyártást felváltó új profilnak, az autóbusz-padlózás előállításának megkezdése volt. Az ötödik ötéves tervben további új termékek gyártását indítják meg. Ezek közül a legfontosabb a padlózás, egyéb alvázak és különleges gépkocsik mellett a sebességváltó és a szervokormány készítése.



Korán kezdje, aki mester akar lenni, — tartja a sokszoros cross-világbajnok, Heikki Mikkola, aki már most szoktatja hároméves Antti fiát a cross művészetére. „Mikkolácska” még nem éri el apja Yamahájának kormányvégét



Kedvezett az időjárás a III. országos Trabant-találkozó rendezőinek és 330 résztvevőjének „Almaország” fővárosában, Nyíregyházán. Gyönyörű napsütés fogadta a lelkes trabantosokat, akiket gazdag programmal várt a Trabant-gyár és a Transportmaschinen kollektívája a magyar partnerekkel, vagyis az AFIT, az Állami Biztosító, az Autóker, a Magyar Autóklub, a Merkur, a Mogúrt, a Szabolcs-Szatmár megyei Szálloda- és Vendéglátóipari Vállalat képviselőivel. A program során hasznos tanácsokat kaptak az érdeklődők, az Autóklub és az AFIT műszaki segélyszolgálatot szervezett, és az Autóker helyi boltja az ünnepnap ellenére is a trabantosok rendelkezésére állt. Nagy sikere volt a Kemecei Állami Gazdaság almavásárának is, amelyet az ügyességi verseny színhelyén rendeztek. A kétnapos, hangulatos program résztvevőitől így búcsúzott Nyíregyháza: Viszontlátásra a IV. országos Trabant-találkozó! — gl —

(Esztervári Ervin felvétele)

A FIAT

autógyár létesítését tervezi Algériában. Az üzem megépítése majdnem 2,5 milliárd dollárba kerülne, a Fiat viselné a költségek 50 százalékát. Agnelli, a konszern elnöke közölte, hogy a római kormány tanulmányozza a beruházási terveket, és jóváhagyás esetén az építkezés már 1978-ban megkezdődhet.

A HOLLAND PHILIPS CÉG

mérnökei felfedezték, hogy vegyületeinek keverékei igen nagy mennyiségű hőt tudnak felhalmozni. Egy kilogramm keveréket számítva, az abban rejlő energia 2–3-szor több, mint az ólomakkumulátorokban felhalmozott energiamennyiség. Lehűlésnél a „hőakkumulátor” kibocsátja ezt az energiát. Az egyetlen tisztázatlan kérdés, hogy hol lehet alkalmazni az ilyen akkumulátort. Egyébként emiatt nem kell aggódni, hiszen a technika egész története azt bizonyítja, hogy ha egy találmány született, előbb-utóbb akadnak felhasználói is.

A tévénézők figyelmébe

Novemberben is hasonló a helyzet, mint októberben volt, mindössze — ha az ismételéseket nem számoljuk — két alkalommal jelentkezik a „Mindenki közlekedik” című műsor. Tehát novemberben sem kényeztetni el a Televízió autós-motoros nézőit. Múlt hónapban felhívtuk a figyelmet a csehszlovák televízió autós műsoraira. Információkat kiegészítjük azzal, hogy a Népszabadság pénteki számában rendszeresen közli a szlovák televízió műsorát. Pozsonyban általában minden szerdán 17 óra körül jelentkeznek félórás autós-motoros műsorokkal.

November 4. péntek, 18.30: Mindenki közlekedik.

November 5. szombat, 10.45: Az előző napi adás ismétlése.

November 18. péntek, 18.20: Mindenki közlekedik.

November 19. szombat, 9.15: Az előző napi adás ismétlése.

Mivel decemberben a hó elején lesz az első „Mindenki közlekedik” műsoradása, közöljük az adás idejét:

December 2. péntek, 18.05: Mindenki közlekedik.

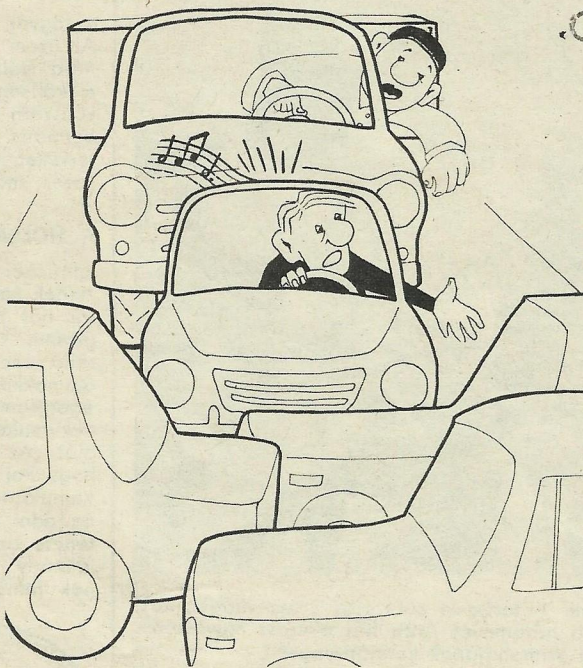
December 3. szombat, 10.20: Az előző napi adás ismétlése.

Autósoknak

BOSSZANTÓ

és bizonyára sokak által ismert jelenségről szeretnék beszélni. Ennek akkor vagyunk tanúi, amikor egy-egy siető autóstárs néhány jól irányzott kürtjellel szeretné kierőszakolni a kereszteződésben elsőként várakozótól a „menni vagy nem menni” eldöntését, fittyet hányva rá, hogy a másikat táblák és útburkolati jelek kényszerítik az elsőbbség megadására. „Na mi van, itt akar megöregedni?” – ezt jelenti a felcsattanó kürt. Ilyenkor az ember még szégyelli is magát, attól tart, hogy talán „mazsolának” nézik, sőt lehet, hogy rosszul számított, s még átmehetett volna a kereszteződésen. Félreértés ne essék, nem azoknak szeretném pártját fogni, akik a kereszteződésben kiugranak újságot, cigarettát venni.

A régi igazság itt is érvényes: lassan, de biztosan. Akik elől állnak, azoknak kell dönteniük. Már csak azért is, mert felelősséget vállalni, bír-



ságot fizetni (hogy rosszabbról ne beszéljünk) ugyancsak nekik kell. Jó lenne, ha valamivel több türelmet tanúsíta-

nánk irántuk. Bár igaz: a kibicnek semmi se drága...

(De talán ha a kibicet a csak életveszély esetén alkál-

KOCSIÁTVETELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1977. OKT. 21-ÉN

DACIA	9 722
LADA 1200 (Budapest)	90 893
LADA 1200 (Debrecen)	42 740
LADA 1200 Kombi	10 707
LADA 1300 (Budapest)	7 982
LADA 1300 (Debrecen)	3 762
LADA 1500 S	9 110
MOSZKVIC 2140	653
POLSKI FIAT 126 p.	6 655
POLSKI FIAT 1500	12 507
SKODA S-100	82 953
SKODA 100-L (Budapest)	8 933
SKODA 100-L (Győr)	3 468
SKODA 110-L (Budapest)	5 793
SKODA 110-L (Győr)	1 722
TRABANT Lim. (Bpest) ...	10 547
Trabant Lim. (Győr) ...	4 196
Trabant Spec. (Bpest)	16 679
Trabant Spec. (Győr)	8 060
TRABANT Kombi (Bpest)	2 086
TRABANT Kombi (Győr)	570
TRABANT Hycomat	6 243
WARTBURG Limousine ...	7 173
WARTBURG Limousine (tolótetős)	1 967
WARTBURG de Luxe	8 159
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	2 191
WARTBURG Tourist	2 268
ZAPOROZSEC	25 784

KÖZELEDIK A TÉL

– és egyben az akku cipelésének időszaka is. Két használt, egyenlő nagyságú ékszíjjal sokat könnyíthetünk a szállításon. Nem kell félnünk, hogy az akku kiesik, mert súlyánál fogva biztosan megáll benne. Az ötletes megoldás dr. Urbán Géza olvasónkat dicséri.



TELITALÁLAT

a javából. Az ilyen figyelmesség mindannyiunk érdeke. Az öntapadós címkét az AFIT IV. sz. Autójavító Vállalat adja ügyfeleinek. Gratulálunk.

**NE FELEJTSE EL
BEKAPCSOLNI
BIZTONSÁGI ÖVÉT!**

**AFIT IV. SZ.
AUTÓJAVÍTÓ
VÁLLALAT**



TISZTASÁG –

FÉL EGÉSZSÉG

tartja a szólásmondás. Érvényes ez Budapest forgalmas útjaira is, amelyeken szombat délutánonként a köztisztasági dolgozók serege modern gépekkel lát munkához. Külön tábla hívja fel a figyelmet – de csak magyarul –, hogy ott és abban az időben tilos a megállás. Ha egy idegen autós a képen látható táblára pillant, csakis azt gondolhatja, hogy megállni mindenkor tilos, holott ez csak szombaton, a jelzett időre érvényes. A többnyelvű figyelmeztető tábla – vagy egy jó ábra – eloszlatná a félreértéseket.



Sokan kérdezték tőlünk és kérdeztük mi is többektől: miért kevés mostanában az autó, a személyautó, a Budapesti Nemzetközi Vásáron? Mármost ősszel, amikor ott most megfelelő hely, igazán tágas csarnok áll a kiállítók rendelkezésére.

Úgy is mondhatnánk, hogy szemmel láthatóan sorvad az autóbemutató, bár érdekesség — ha kevés is —, mindig akad azért. Legutóbbi krónikánk is tükrözhetette ezt aényt. Még a vásár napjaiban tettük fel kérdéseinket azoknak, akik jól ismerhetik a sorvadás okait, de sejtettük, tudnak néhány megoldást is arra, hogy a másik oldalra billenjen vissza a mérleg.

Igen, visszabilienést mondunk, ugyanis igen látványos, népes, a mostaniaknál jóval több érdekességet tartalmazó bemutatókra emlékeztettünk feltett kérdéseink során.

Elég messze kalandoztunk az időben, hiszen 1959 májusáig néztünk vissza. Akkor „Ipari Vásár Budapesten — Autókiállításal” címen írtunk a nagy eseményről, amelyhez hasonlóra nálunk bizony azt megelőzően hosszú évek óta nem került sor.

Az is tény, hogy az Ipari Vásár jelentőségét sok tekintetben növelte a rendkívül nagy látogatottságú autóbemutató, amelyért akkor lapunkban külön köszönetet mondunk mindazoknak, akik kezdeményezték, rendezték.

Egyikük volt Varga István, aki 29 éve dolgozik a Mogúrt-nél, és most mint a járműimport-főosztály vezetője szól a témához.

Abban is egyetértünk, hogy a szakosítás jó dolog a vásáron, de nálunk a tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a

volt, és jól tudjuk, hogy azóta évről évre hogyan jutottunk el a mai autóimport tekintélyes számaihoz.

A közben rendezett Ipari Vásárok, majd a későbbi Budapesti Nemzetközi Vásárok során azután megszokott vendégeink lettek már a nagy világcégek. Igazán nem panaszkodhattak az autórajongók. Alfa-Romeo, Audi, Audi-Union, British-Leyland gyártmányok, BMW, Citroën típusok, angliai és kölni Fordok, japán Hondák álltak előttünk a Városliget fái között. Megszokott, nagy kiállító volt éveken át a torinói Fiat, máskor pedig Jaguar, Chrysler, Lancia, NSU, Opel, Peugeot, Renault, Rover, Simca, Steyr-Puch újdonságok jelentették a látványosságot. Ugyancsak sok típusból álló bemutatókat rendezett a Volkswagen, de voltak Vauxhall, Volvo és Zastava kocsik, no meg különböző amerikai modellek is a régi vásárvárosban.

Természetesen aki csak akart, ugyanott, ugyanakkor motorkerékpárt, autóbust, teherautót vagy tűzoltókocsit éppúgy bemutatathatott. Sőt, ne feledjük el, hogy az úgynevezett Autoservice kiállítás sem új találmány. Igaz, „Autófenntartás” néven, de ha jól emlékszem, még 1967-ben kezdődött.

A Mogúrt főosztályvezetője szerint azok a külföldi cégek, amelyek eddig bármelyik hazai vásárra, kiállításra elhozták termékeiket, többnyire eredménnyel jártak nálunk. A nagy autógyárak is megtalálták a lehetőségeket, gondoljunk a műbőrre, a golyóscsapágyra, a villamossági be-

Miért?



mi szakmánk ágazatait nem célszerű megbontani. Vagyis külön bemutatni a Tavaszi BNV napjaiban a teherautókat, autóbuszokat és külön az év másik felében a személyautókat, a motorkerékpárokat. Ez a megosztás nagyon elszegényesíti a kiállítást.

Varga István előtt sem ismeretlen a külföldi partnerek olyan véleménye, miszerint annak a cégnek, annak a gyárnak, amelynek egyaránt van teherautója, különleges járműve és személyautója is, igen bonyolult, no meg költséges művelet ugyanabban a városban egyszer tavasszal, egyszer pedig ősszel — tehát egy évben kétszer is — szerepelni.

Persze, sok más oka is van az elmaradásoknak. És bizony sokan maradtak el...

Nézzük csak az 1959-es kiállítói listát. A baráti országok autói para szinte hiánytalanul képviselve volt. Ezzel szemben most, 1977 őszén sajnos sem a Polski-Fiat, sem a Dacia-modellek nem álltak a többiek mellett. A lengyel és a román gyárak az idén tavasszal hozták Pestre autóikat, és akkor a BNV szabályai szerint természetesen nem a személykocsikat állították ki.

És a másik oldal? Hát igen, 1959-ben az angliai BMC az Austin A-40-es típussal, egy Austin-Healey sportkocsival, Morris Oxford és Land Rover terepjáróval, a Standard gyár pedig egy különleges szervizkocsival jelentkezett. A Daimler-Benz Mercedesei, a Renault 4 CV, Dauphine, a Simca Aronde, Ariane, Vedette és Chambord típusai, a Ford-Köln különböző Taunus modelljei színesítették még az autókiállítást, amelyen természetesen igen gazdag volt a más jellegű autók, motorok, autóbuszok felvonulása is.

A képhez és a korhoz hozzá tartozik azonban néhány más adat is. Például az 1958-ban Magyarországra behozott magánautók száma. Hogy az mennyi? Mintegy 3000 kocsiról volt szó. No meg az addigi állomány, amely összesen alig 8 ezer autó.

Mai szemmel nézve ez bizony nem sok, de biztató jel

rendezésekre, izzólámpákra, a különböző gumiárukra és a magyar ipar több más sikeres gyártmányára.

Igaz, az újabb szerződések, az újabb kooperációs megállapodások, gazdasági kapcsolatok iparunk ilyen jellegű kapacitásának jó részét lekötik már, de még ez sem ok arra, hogy a kiépített szálak, a hagyományos, népes autóbemutatók elmaradjanak. Talán annak sem lehet akadálya, hogy ha egy kiállító úgy kívánja, a bemutatott kocsit ne kelljen visszavinnie.

Tudjuk, ma már nem évi háromezer új személygépkocsi növeli a magánautóállományt, és persze tudjuk azt is, hogy a 80—90 ezres import szinte teljes egészében a szocialista országok autógyáraiból származik. Vásárolnak azonban nálunk jó néhány kocsit máshonnan is, mint ahogy az olasz Fiat ugyancsak külön autószalont rendezett be Budapesten, és több autógyárnak van külön képviselte, szervize. Bizonyára meg lehet találni a módot arra, hogy felelősszünk egy jó hagyományt, és most, amikor több és jobb hely jutna univerzális járműbemutatók rendezésére, valóban odakerüljenek az autóipar és a szorosan hozzátartozó ágazatok termékei.

A külkereskedelmet, no meg a vásárrendezés fortélyait egyaránt alaposan ismerő szakember szerint, ha a tavaszi BNV keretében adnának ismét lehetőséget a személykocsik, autóbuszok, teherautók, szervizberendezések, garázs-cikkek, motorkerékpárok, kempingfelszerelések és természetesen a szakmához tartozó más újdonságok közös bemutatására, ugyancsak élénk, érdekes, tehát ismét nagy esemény lenne egy ilyen járműkiállítás.

Nézetünk szerint ez volna a jól értelmezett szakosítás. Meg kellene próbálni. Bizonyára meghozná a sikert a próbálkozás. Mi pedig — mint ahogy 1959-ben köszönetet mondtunk az akkori Ipari Vásáron rendezett autóbemutató kezdeményezőinek — újból sok olvasónk, sok autós, motoros nevében tolmácsolhatnánk elismerést az újjáélesztett, látványos, a hazai ipar és külkereskedelem számára sem közömbös kiállításért.

LIENER GYÖRGY

Ismerd meg hazádat!

Idegenvezető: TURI PÉTER,
a Központi Múzeumi Igazgatóság
igazgatóhelyettese

A 70-ES ÚTON: MARTONVÁSÁRRÓL VÖRÖSMARTY PRÉSHÁZAIG

Martonvásártól továbbhaladva, a 70-es számú műúton Kápolnásnyékre — az első velencei településre — érkeztünk. A 44-es km-t követően álló tábla múzeumot jelez. Az út bal oldalán aszfaltozott parkoló, s ettől 150 m távolságra találjuk a Vörösmarty Múzeumot. A volt iszapteleket vadgésztenyes park övezi. A földszintes épület előtt Vörösmarty mellszobra áll — Vigh Tamás alkotása. Vörösmarty Kápolnásnyékre született 1800-ban. Szülőházát reggel bontották. Születéséig élt itt. Később Budapestre költözött, de eleve végén újra visszatért Kápolnásnyékre, s csak közvetlenül halála előtt költözött ismét Budapestre. A múzeumát alakított épületben kiadványok, kéziratok, korabeli bútorok és berendezési tárgyak idézik a múlt század nagy költőjének és drámaírójának, a magyar romantika és reformkor jelentős alakjának, a Szózat hálhatatlan tródnak emlékét. Itt, a kedves környezetben fejezte be többek között a Lear király fordítását és tródnak egyik legdrámaibb erejű versét, A vén cigányt.

Kirajzának az agárdi Vízisport Iskola ifjú vitorlásai

A Velencei-tó fővárosunktól 47 km távolságra fekszik. Az M7-es autópályán a 10-es km-nél levő Kápolnásnyékre

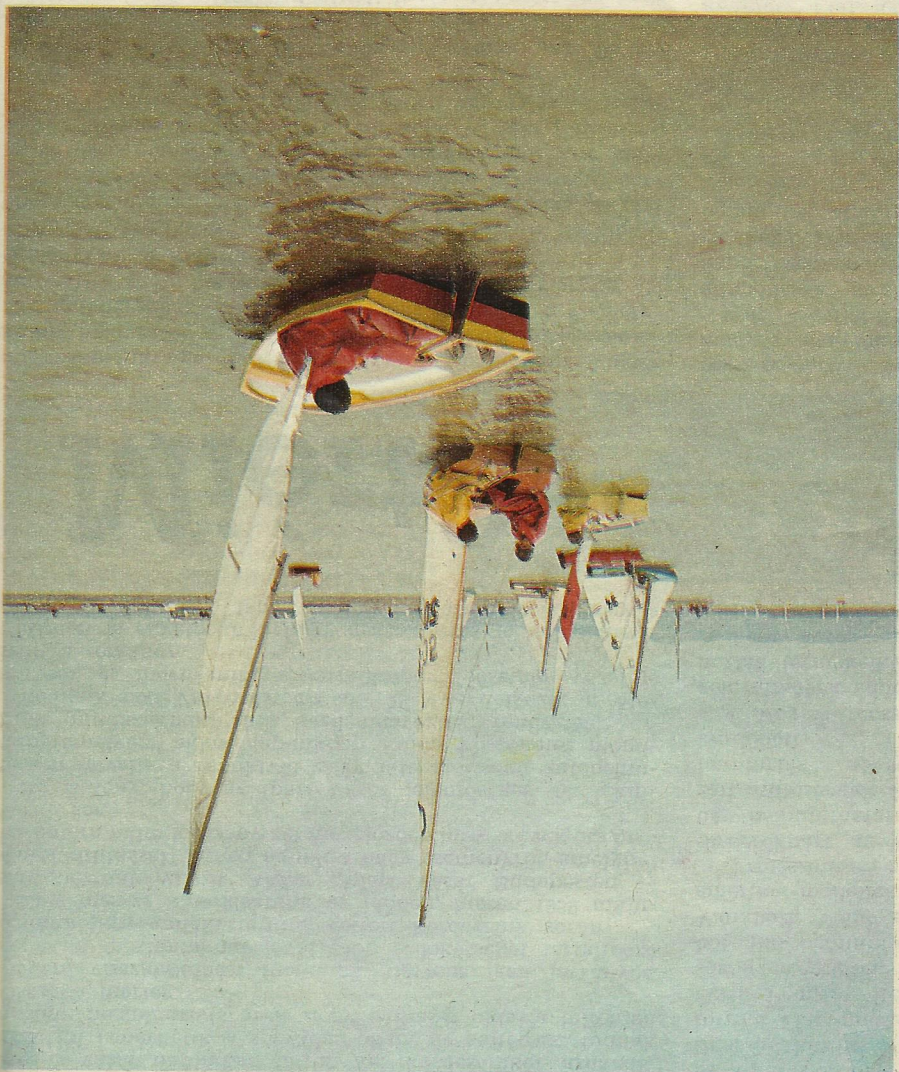


Vörösmarty Mihály emlékműzeuma



A Vörösmarty-présház

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



csomópontnál kell letérni róla —, a 70-es számú út pedig a tó déli és nyugati részén halad.

Kápolnásnégyeken féllábbal már Budapest „fürdőkádjába” lépünk, mert olykor így is nevezik a Balaton öcsét, a nála 23-szor kisebb Velencei-tavat. Sokan a szeretet és ragaszkodás jeléül — szerintünk is teljes joggal — becézik kis Balatonnak, hisz 26 km² részben nádasokkal megtört vízfelületét északról az öreg Velencei-hegység, délen pedig a termékeny Mezőföld határolja.

A szépfekvésű tó tengerszint feletti magassága az agárdi vízmérce 0 pontján 103,29 m. Átlagos vízmélysége 1,2 m, s legnagyobb mélysége is csupán 2 m Gárdonyinál. A tó vize tulajdonképpen hígított ásványviznek tekinthető, amelynek hőmérséklete sekélysege következtében igen nagy ingadozásokat mutat: télen igen gyorsan és korán befagy, nyári átlagos hőmérséklete viszont gyakran meghaladja a 22–24 C-fokot is. Területének kétharmad része (16 km²) nyílt víz, a többit pedig nádas, egyes helyeken szinte áthatolhatatlan náderdő fedi.

A tó nyugati területének nádasai európai viszonylatban is jelentős madárrezervátum; 114 fajta madár fészkel, s köztük oly ritka fajok is, mint a nagyköcsög, a kanalasgém és a gyurgyalag. A Velencei-tó nyugati része természetvédelem alatt áll. Az Országos Madártani Intézet egyik megfigyelőállomása — a madárvárta — is itt található.

Az utóbbi időben nagyarányú, tervszerű beruházásokkal segítik a tó környékének ésszerű és célszerű fejlesztését. Déli partján korszerű strandokat, éttermeket, szállodákat, kempingeket és különböző szórakozási lehetőségeket alakítottak ki. A fürdés, strandolás és kultúrált időtöltés mellett a Velencei-tó és környéke kitűnő horgászati, csónakázási, vitorlázási, sétahajózási és kirándulási programok összeállításához igen gazdag lehetőségeket nyújt.

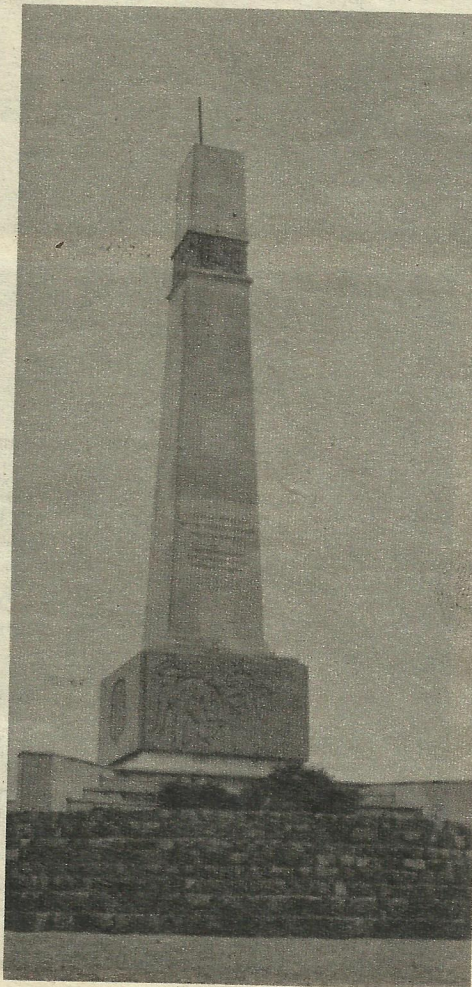
A déli part két legfontosabb települése Gárdony és Agárd. Mindkét település és vonzáskörük is ma már kulturált, korszerű üdülő- és idegenforgalmi központtá alakult ki. Agárdon működik az ország egyetlen Vízisport Iskolája. A kis nebulók — a jövő reménységei — itt tanulják és gyakorolják az evezést, a kajak-kenu és a vitorlázás mesterfogásait.

A fürdés, csónakázás mellett a Velencei-tó közvetlen környéke kisebb és hosszabb lélegzetű kirándulások megtételére is igen alkalmas. Az agárdi hajó kikötőből rendszeres sétahajóutak indulnak. A csaknem kétórás utazás jó bepillantást nyújt a tó romantikus világába: nádszigeteinek és nádrengetegének életébe, a vízmadarak szíveskedésébe, csicseregésébe, sürgésébe. A tó északi és déli partja között is rendszeres hajóúrat közlekedik. A Velencei-tó északi partján levő Szuverén csárdától — ahol kitűnő haléte-

A 48-as szabadságharc honvédeinek halált megvető bátorságát és hősiességét hirdető obeliszk



A hírneves Cápa vendégfogadó



lek és tájjellegű borok fogyaszthatók — illendő elsétálni az 1848-as pákozdi csata tiszteletére emelt emlékműhöz.

A Mészeg-hegy tetején álló — az M7-es autópályáról is jól látható — obeliszk büszkén hirdeti a 48-as szabadságharc honvédeinek halált megvető bátorságát és hősiességét. 1848. szeptember 29-én a fiatal újoncokból álló forradalmi magyar sereg Pákozdi és Sukoró között az egész arcvonalon hátrálásra kényszerítette a császári sereget. A Móga altábornagy vezette győztes csata napját — amely egyben a magyar szabadságharc első jelentős győzelme volt — kormányzatunk a Néphadsereg Napjává nyilvánította. A hegy tetején, az obeliszktól igen szép kilátás nyílik a Velencei-tóra, nádszigeteire és környékére.

A 48-as emlékművön kívül is a Velencei-hegységben sok érdekes látnivalót találunk még. Velencéről Nadap felé haladva keresszük — felüljárón — az M7-es autópályát. Itt balra kanyarodva közel fél km távolságra, de tábla is jelzi, jutunk el a Vörösmarty-présházhoz. A nádfedeles épület falán tábla: „Műemlék jellegű présház, épült a XVIII–XIX. század fordulóján. Egykor Vörösmarty Mihályé volt.”

Az étteremnek és pinceborozónak kialakított présház és az előtte levő tágas terasz a szezonban (V. hó 1-től IX. hó 1-ig naponta 14 h-tól 20 h-ig) tart nyitva. Az étlapról soha nem hiányzik a bableves füstölt hússal, füstölt csülök tormaival, paraszttál stb. A terasz mellett szalonnát lehet sütni.

Élőmozgó fények a ruházaton



Impozáns és a maga nemében ugyan-
csak pártját ritkító divatbemutató-
ra került sor a Tudományos Akadé-
mián.

A közlekedésbiztonság szilárdítása-
ban hivatalból is kiváltképpen érde-
kelt hazai szervek, így mindennekelőt-
a Közlekedés- és Postaügyi Miniszter-
ium, valamint az Országos Közleke-
desbiztonsági Tanács volt a tulajdon-
képpen házigazdája annak a bemu-
tatónak, amelynek során a fényvisz-
szávó biztonsági programban részt
vevő vállalatok és szervezetek tájékoz-
tatták az érdekelteket és az érdeköl-
döket. Ehhez kapcsolódott az igazán
nem mindennapi bemutató arról az
új divatirányzatról, amely a fényvisz-
szávó anyagok alkalmazásával új
stílust szeretne meghonosítani az öl-
tözködésekben. Meghozza azzal az alap-
vető céllal, hogy ilyen módon is se-
gítse, erősítse a motorizált környezet-
ben közlekedő ember biztonságát.

A meghívón olvasható szöveg sze-
rint a „Fényvisszavető (retroreflektív)
anyagok a divatban” című bemutató
egyben a tudomány, a művészetek és
az ipar szoros együttműködését is rep-
rezentálja.



Külön említést érdemel, hogy az OKBT Titkársága által közreadott leírás szerint a fényvisszavető anyagok alkalmazását bemutató ruházati program a közlekedésbiztonság összefüggéseinek előzetes feltérképezésével indult, és így az új divatirányzat meghirdetői pontosan ismerik a látás, valamint a láthatóság biztonságtechnikában betöltött szerepét.

A bemutatón elmondották, hogy a divat sokrétű eszközeinek tudatos felhasználásával hirdették meg az új stílust: „az életmentő ruházati irányzatot”...

A ruházati ipar szakértőivel közösen 1975. év eleje óta dolgoznak ezen, s a kitűzött program terveik szerint az 1979. év végén zárul. Ettől az időponttól a ruházati szakterület, illetve a ruházati minősítéssel foglalkozó szakemberek kezébe adják a kidolgozott tématervet.

Az erre szentelt munkának tehát éppen a derekán tartanak, s így minden bizonnyal jut idő arra is, hogy a kitűzött cél valóra váltásig eddigi terveiket, elképzeléseiket tovább finomítsák. Erre, úgy véljük — és éppen a bemutató élménye készíttet bennünket erre a kijelentésre — szükség is van.

Olvasóink előtt felesleges hangsúlyozni, hogy a fényvisszavető anyagoknak a szó szoros értelmében véve is úton-útfélen való alkalmazását, széles körű elterjesztését kezdettől fogva szorgalmaztuk. Éppen ez készíttet bennünket arra, hogy a szóban forgó bemutatóról — amely vegyes érzelmeket keltett — őszintén, segítő szándékkal elmondjuk azt is, ami nem tetszett, és amit ettől a programtól ma még messze távol állónak éreztünk.

◆ Néhány igazán sikerült (főleg a gyermekruházaton érvényesülő) fényvisszavető öltözképtől eltekintve úgy



Más lapra tartozik viszont az olyan fényvisszavető, de nappal is harsányan feltűnő öltözetek elterjesztésének igénye és szükségessége, amiket azok viselnek, akiknek esetenként munkahelye az úttest, vagy az úttest környezete. Így a többi között rendőrök, mentők, vagy akár a távoli iskolákba kényszerűségből az útpadkán bandukoló kisiskolások.

érezhattuk, hogy a kitűzött cél — vagyis az életmentés — ezúttal, akaratlanul is, túlzottan a divatnak volt alárendelve...

Az volt a meggyőződésünk, hogy a kétségtelenül remekbe szabott, fényvisszavető díszítő rátétekkel dúsan pompázó ruhaköltemények nagy többsége mindennapi használatra, a közlekedő egyszerű ember számára — akinek tehát viselnie kellene — minden bizonnyal idegen és megfizethetetlen lenne.

Ide tartozik az is, hogy az emberek nagy többsége — beleértve azokat is, akik szeretnek divatosan öltözködni — nem kedveli a harsány színeket, a szélsőségesen modern, vagyis a legeslegújabb formai megoldásokat. Számolni kellene tehát azzal, hogy a többség öltözködési ízlése és igénye

(még ha bőven futná is pénze drágább holmikra) jóval szerényebb.

Szívesen vennénk tehát, ha „az életmentő divat” új irányzata valamilyen módon nappal különösebb feltűnés nélkül, este viszont az autók fénykévéire „kigyulladva” valóban fényvisszavetővé válna. Minden bizonnyal szerényebb eszközökkel is megközelíthető a „...láthatóvá tenni magam” programja.

Hogy hogyan? Nos, úgy véljük, 1979-re valóra váltva ez is lehetne az „életmentő divat” tervezőinek további feladata. Az igazán jó szándék, a nagy szakmai felkészültség, amellyel eddigi eredményeiket is elérték, reményt nyújt arra, hogy előbb, vagy utóbb ez is valósággá válik...

ALMÁSSY TIBOR





Új hírek a TARPAN-ról

GÉPKOCSI — NEMCSAK A MEZŐGAZDASÁG SZÁMÁRA

Az utóbbi években a lengyel országutakon, különösen a falusi települések környékén egyre gyakrabban találkozunk egy újfajta járművel, a Tarpannal. Nem személy-, nem is áruszállító gépkocsi. A gyártó mezőgazdasági autóként bocsátotta piacra, a falusi gazdák azonban hangoztatják, hogy éppúgy lehet személy-, mint teherautó!

A gépkocsi nagy népszerűsége tett szert nemcsak a lengyel mezőgazdaság, hanem számos műszaki szolgálat körében is.

A jármű készítője a Mezőgazdasági Gépkocsik Gyára a Poznan-környéki Antoninekben. Sok éven át az üzem csak autójavítással foglalkozott. A hetvenes évek elején határozták el, hogy gépkocsit állítanak elő a mezőgazdaság számára. Rövidesen bemutatott két prototípust: a Wartát és a Tarpant. Az előbbi a közkedvelt lengyel kisautó, a Syrena alvázat és gépegységeit, a másik a Lengyelország határain túl is ismert Warszawa gyártása

ezekben az időkben ért véget.) A szakemberek véleménye szerint a Tarpan jobb járműnek bizonyult.

1973-ban 250 Tarpan készült el, egy évvel később 1150. A kocsi megnyerte a mezőgazdák tetszését, s 1975-ben döntés született a Tarpan gyártóbázisainak bővítéséről. Az antonineki gyárhoz csatoltak néhány más termelőüzemet, s megkezdődött az anyaüzem bővítése. Ennek eredményeként az 1976-os termelés már 4000 kocsi volt. 1977 áprilisában az üzemet elhagyta a tízezredik Tarpan...

Az 1977-es modell sokban különbözik három évvel ezelőtti elődjétől. A gyárban üzembe helyezték az új karosszérialemez-sajtoló egységet, így a kocsi vonala „kismult”; több műszaki tökéletesítést is bevezettek, növelték az utazás biztonságát és kényelmét. Sok elemet kölcsönzött az új modell a Polski-Fiattól. Az onnan származó elektromos berendezés és ajtózárok alkalmazása csökkentette a termelési költséget is. A Tarpan alaptípus egyaránt használható 750 kg terhelésű

kistehergépkocsiként, vagy személyautóként is, amikor kabinjában öt személynek jut hely és még 300 kg áruval terhelhető a rakodótér.

„A göröngyös utakon és a hepehupás talajon úgy halad, mint egy tank” — írta a Tarpanról az egyik újságíró, aki részt vett az antonineki gyár által rendezett minirally-n. Az országúton minden nehézség nélkül eléri a 100 km/órás sebességet.

Antoninekben most a Tarpan további tökéletesítésén dolgoznak. A célok között szerepel a teherbírás 1 tonnára való emelése, a keréktáv növelése és a mellső kerékfüggesztés módosítása, valamint az elsőkerék-meghajtás bevezetése. És folynak a prototípus-próbák egy 70 lóerős, lengyel gyártmányú dízelmotoros Tarpannal, amelynek menettulajdonságai ugyanolyanok, mint az eddigi benzinmotoros típusé.

Röviden: a Tarpanra még nagy jövő vár.

D. MANECKI
Interpress



A TARPAN HÁROM VÁLTOZATA

(J. Unierzyski felvételei)



Autók és árak

Részletek a Merkur használtautó-te-lepein október első felében értékesí-tett gépkocsik áraiból:

TÍPUS	Évi árát	Műsz. áll. %-ban	Ára ezer Ft-ban
-------	----------	---------------------	--------------------

Budapest (Röppentyű u. 73.)

Citroën DS-21	1968	20	22
Dacia 1300	1973	40	48
Fiat 500	1968	20	21
Fiat 850	1969	35	29
Fiat 1500	1970	30	41
GAZ 69 Raj	1967	30	21
Lada 1200	1976	40	44
Lada 1300	1976	80	70
Lada 1500	1975	35	52
Moszkvics 408	1964	20	11
Moszkvics 412	1972	35	34
Opel R-1700	1967	25	29
P. Fiat 1500	1976	60	59
Renault R-4	1966	30	29
Skoda S-100	1972	35	31
Skoda S-100	1974	55	38

Békéscsaba (Szarvasi út)

Fiat 850 L	1967	30	20
Ford Taunus	1965	25	19
GAZ 69 Raj	1968	15	15
Lada 1200	1972	55	52
Lada 1200	1975	35	35
Moszkvics 412	1971	30	31
Opel Kadett	1963	30	19
P. Fiat 1500	1973	40	40
Renault R-10	1966	30	23
Skoda S-100	1970	30	23
Trabant 601	1973	60	39
Volga M-21	1969	30	31
Volga M-24	1973	50	60
Wartburg 312	1966	30	26
Wartburg 353	1968	40	35

Debrecen (Monostorpályi u.)

Fiat 500	1969	35	25
GAZ 69 Pk.	1969	30	17
Lada 1200	1974	40	45
Moszkvics 408	1968	25	13
Skoda S-100	1972	40	36
Skoda Oct. K.	1970	35	27
Trabant 601	1968	35	23

Győr (Rét u. 27.)

Lada 1200	1974	50	44
Lada 1200	1975	50	46
Lada 1200	1976	55	49
Moszkvics 408	1968	20	14
Moszkvics 412	1973	40	33
Renault R-4	1969	35	31
Skoda MB 1000	1968	25	15
Skoda S-100	1975	45	38
Trabant 601 L	1965	40	22

Kecskemét (Szolnoki hegy 7.)

ARO M 461	1974	40	39
Fiat 125 spec.	1971	50	68
GAZ 69 Pk.	1967	45	32
Lada 1200	1974	50	47
Lada 1200	1975	50	53

Mercedes 200	1966	50	59
Skoda MB 1000	1968	50	38
P. Fiat 1300	1971	30	29
P. Fiat 1500	1971	40	34
Skoda S-100	1971	50	31
Wartburg 353 L	1969	40	34
Wartburg 353 L	1973	65	52
Zaporozsec 968	1973	40	18

Miskolc (Lórántffy Zs. u. 49.)

Lada 1200	1974	75	62
Moszkvics 412	1971	45	34
Moszkvics 408	1969	25	19
Opel Kadett	1967	45	29
P. Fiat 1500	1970	45	41
Skoda S-100	1970	45	29
Skoda S-100	1974	60	45
Trabant 601	1969	60	31
Wartburg 353	1971	40	29
Zaporozsec 968	1975	35	19

Pécs (Fürst S. u. 6.)

Fiat 128	1972	35	55
GAZ 69 Raj	1969	10	10
Moszkvics 408	1967	15	12
P. Fiat 1300	1970	35	47
Skoda MB 1000	1966	30	19
Skoda S-100	1970	40	36
Trabant 601	1966	50	31
Volga M-24	1973	25	30
Wartburg 353	1967	40	32
Zastava 750	1972	30	14

Szeged (Vásárhelyi P. u. 4.)

Renault R-10	1968	30	42
Skoda S-100	1970	30	34
Skoda MB 1000	1967	20	17
Skoda Octavia	1961	20	18
Skoda S-110 L	1974	65	55
Trabant 601	1965	20	20
Volga M-24	1971	25	20
Warszawa 223	1970	15	20

Székesfehérvár (Csikvári u. 14.)

Fiat 500	1968	25	14
Fiat 600	1965	30	20
Lada 1200	1974	50	43
Moszkvics 408	1969	30	24
P. Fiat 1500	1974	40	48
P. Fiat 1300	1972	35	35
Skoda MB 1000	1969	30	18
Trabant 601	1972	60	28

Szombathely (Zanati u. 2.)

Fiat 850	1970	30	25
Fiat 132 S	1974	60	96
Lada 1200	1972	50	50
Moszkvics 412	1971	40	34
Moszkvics 412	1974	20	16
P. Fiat 1300	1973	50	55
Skoda Oct.	1964	10	7
Skoda S-100	1970	40	28

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. Akárcsak a nagy áruházakban, a szabadpiacon is megkezdődött az őszi vásár. Egyre nagyobb a kínálat, és csökkenőben a kereslet,

szívósabbak az alkuk, és meglepőek déltájban az engedmények. Láttunk olyan 1200-as Lada Kombit (ZM), amelyik 95 ezerért cserélt gazdát, és olyan P. Fiat 1500-ast, amelyet végül is 8 ezer forinttal olcsóbban, 70 ezer forintért adtak el. Jellemző árak: Citroën, CV 4 (IC) 49 ezer, Lada 1200 (IO-IP) 55-58, Lada 1300 (UT-UV) 80-82, Lada 1500 (UY-ZD) 100-120, P. Fiat 126 (ZS-ZT) 68-72, Skoda S-100 (UO-ZB) 50-58, Trabant 601 (ZC-ZF) 48-54, Trabant 601 (ZT) 65, Volvó 142 (CU) 135, Wartburg 353 W (ZF-ZL) 79-85, Wartburg 353 W T (IM-UE) 60-65, Zastava 750 (IO-IR) 32-37 ezer forint.

BÉKÉSCSABA. Tudósítónk szerint az esztendő legnagyobb kínálata tapasztalható a helyi piacon. Most a kereslet is nagy, elsősorban a Ladákat veszik körül az érdeklődők. Jellemző árak: Lada 1200 (IN-UE) 53-70, Lada 1200 (ZC-ZO) 85-92, Trabant 601 (UG) 40 ezer forintért (El is keltek!) Egyéb kínálati árak: Lada 1200 (IH-IX) 54-68, Lada 1200 (UP-ZP) 78-96, Skoda S-100 (ID-UB) 42-58, Skoda S-100 (US-ZC) 64-72, Wartburg 353 (IP-IY) 62-70, Wartburg 353 (ZB-ZK) 83-95 ezer forint.

DEBRECEN. Több mint 120 kocsiból mindössze kettőt tudtak eladni, mert a kereslet meglehetősen vérszegény. Jellemző árak: Fiat 850 L (CY) 45 ezer, Lada 1200 (ZO) 75, Lada 1500 (UY) 90, Moszkvics 412 (UC) 68, P. Fiat 1500 (IY) 65, P. Fiat 1500 (UF) 74, Skoda S-100 (IO) 40, Wartburg 353 (IC-UF) 45-50, Wartburg 353 (ZT) 100 ezer forint.

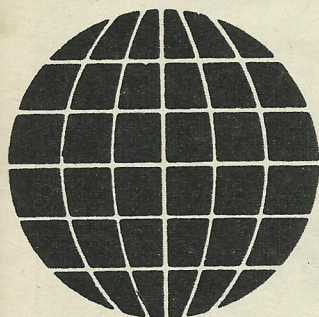
MISKOLC. Kétszáz kocsit eladó, de alig akad vevő. Jellemző, hogy a garanciális Wartburgokat sem tudták eladni. Mindössze néhány kocsit kelt el: Lada 1200 (IH-IK) 47-48 ezer, Skoda MB 1000 (CN) 22, Trabant 601 (CP) 26 ezer forintért. Jellemző árak: Lada 1200 (IH-IK) 54-58 ezer forint, Lada 1200 (UH-UM) 60-66, Lada 1200 (ZE-ZF) 82-85, Lada 1300 (ZL-ZN) 102-105, Lada 1500 (ZJ) 108, Skoda S-100 (IO-IT) 38-43, Skoda S-100 (ZK) 76, Trabant 601 (IM-IR) 43-50, Wartburg 353 (ZK-ZN) 82-85 ezer forintért.

SZEGED. Talán száznál is kevesebb a kínálat, s az érdeklődés is csekély. Jellemző árak: Lada 1200 (IH-IN) 42-50, Skoda S-100 (IB-IH) 28-35, Trabant 601 (UB-UN) 40-46, P. Fiat 1500 (CX-IF) 30-35, Zastava (CX-ID) 28-33 ezer forint.

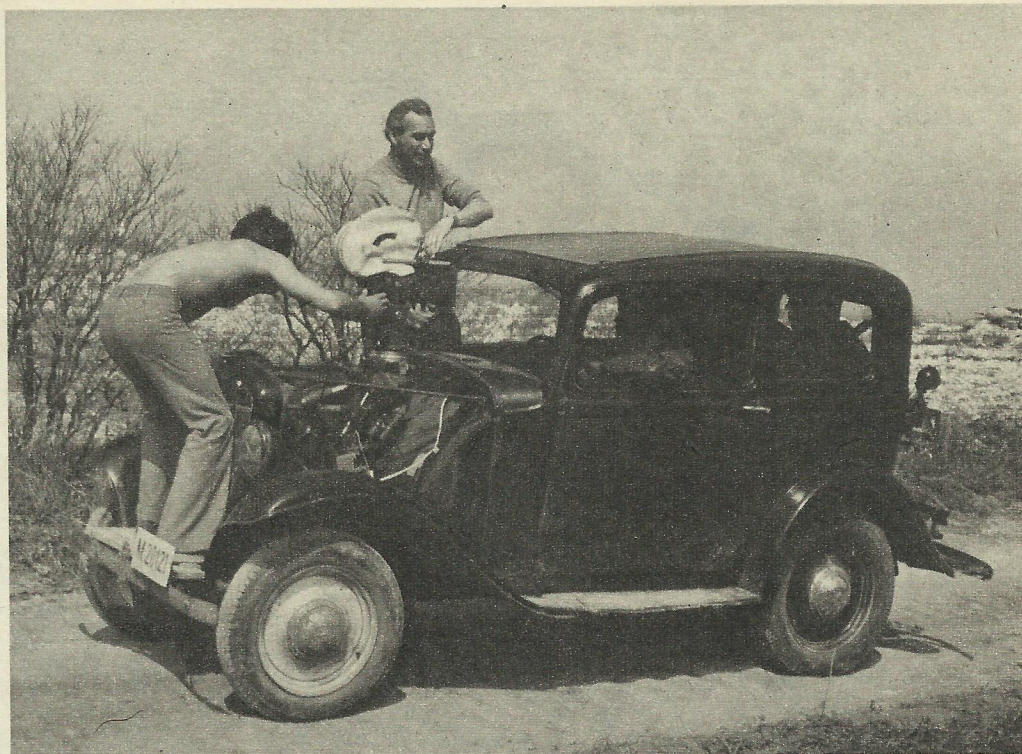
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 13.	Siófok
Abony	Szeged
Baja	Szombathely
Békéscsaba	Tata
Debrecen	Veszprém
Dombóvár	Zalaegerszeg
Gyula	
Lajosmizse	November 14.
Marcali	hétfő
Miskolc	Dabas
Nagykörös	
Nyíregyháza	November 14.,
Pápa	Szentlőrinc
Pécs	

Képes



híradó

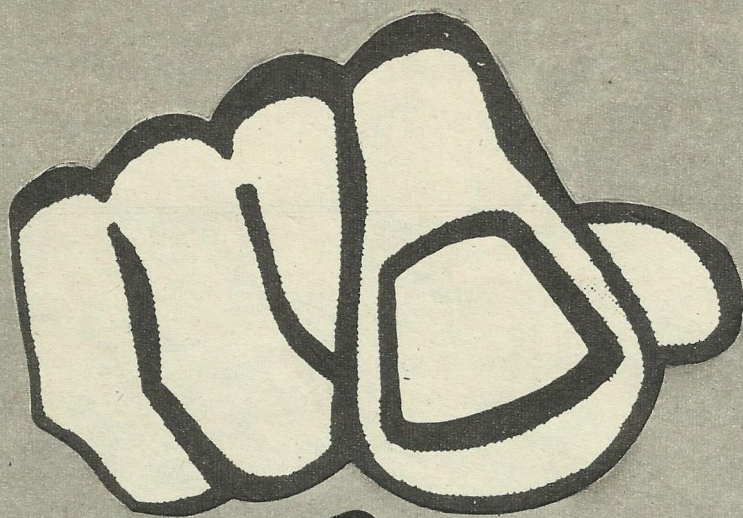


Ez a kép nem abból a montázsból való, amely a nemrég megjelent AM Magazin egyik írását illusztrálta. Igaz, illene ide is az a cím: ember a motorháztetőn, de itt nem szándékos veszélyeztetésről van szó, hanem szabályos filmfelvétélről. A Fedőneve: Lukács című szovjet–magyar film, vagyis a Zalka Mátéról szóló film forgatásakor kapott szerepet egy ilyen Opel P-4 típusú kocsi. Éppúgy, mint a különben színes filmen látható Mercedes, Steyr, és más személygépkocsik, a szovjet veteránautósok klubjának értékes gyűjteményéből került a kamerák elé a négyhengeres, soros, vízhűtéses, 1066 cm³ hengerűrtartalmú motorral hajtott Opel dobozautó, amely a harmincas években igen gyakori volt az európai utakon. A kis, 750 kg önsúlyú Opel jól bírta a strapát, járt most is úttalan utakon. A kocsi elejére, oldalára telepedett filmeseket is könnyedén szállította, bár amint látjuk, utasterét sem hagyták üresen

(SZÓVÁRI GYULA felvétele)



Dobozautónak nevezhető ez a jármű is, amely azonban a legújabb modellek közé tartozik. A svéd Saab-Scania közös produkciója, amelyet most postai levélszolgálatban próbálnak ki. Hogy mi van rajta próbálnivaló? Elsősorban a Bosch villamos motor, és az AGA-Tudor 144 voltos ólomakkumulátorok üzemére kíváncsiak a kísérletezők. Ugyanis elektromobílról van szó! A villamos motor itt minden fékezéskor generátorként működik, tehát tölti a telepeket. Az új próbakocsi 70–80 kilométer utat képes egyszeri feltöltéssel folyamatos üzemben megtenni, de a levélgyűjtő útvonalon, ahol 400 megállás és újbóli indulás tartkítja a vonalat, 35 kilométeres távra csökken a hatósugár. A későbbi próbák során viszont másfajta akkumulátorokkal is végeznek majd méréseket, abban bízva, hogy 100–120 kilométeres utakra is alkalmas lesz a csendes, füstmentes postakocsi, amelynek homlokfali szerelvényei és kerekei változtatás nélkül kerültek ide a benzinmotoros Saab 99-es típusról



**A MERKUR
BIZTOS VEVŐ!**



**HASZNÁLT AUTÓK
ADÁSVÉTELE**



HASZNALTAUTÓ-TELEPEINK:

BUDAPEST
(XIII., Röppentyű u. 73.)

BÉKÉSCSABA
(Szarvasi út)

DEBRECEN
(Monostorpályi út)

GYŐR
(Rét u. 27.)

KECSKEMET
(Szolnoki hegy 7.)

MISKOLC
(Lorántffy Zs. u. 49.)

PECS
(Fürst Sándor u. 6.)

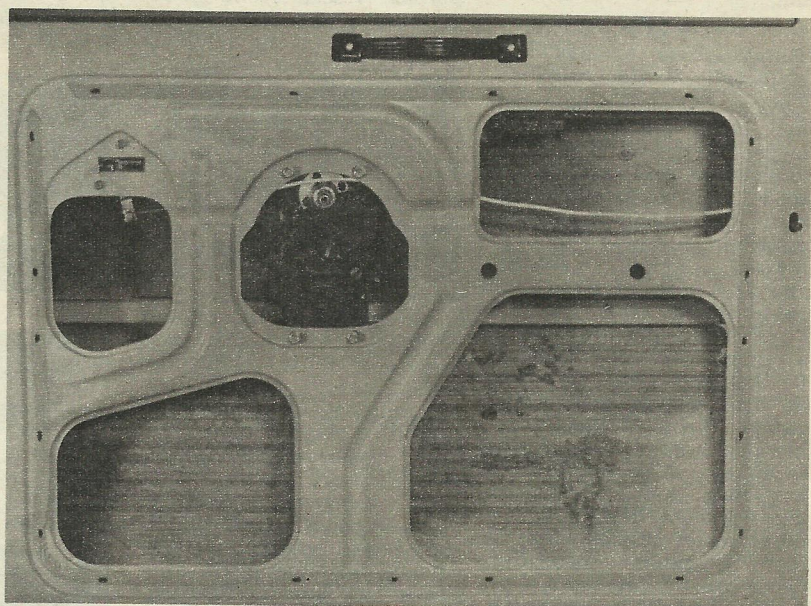
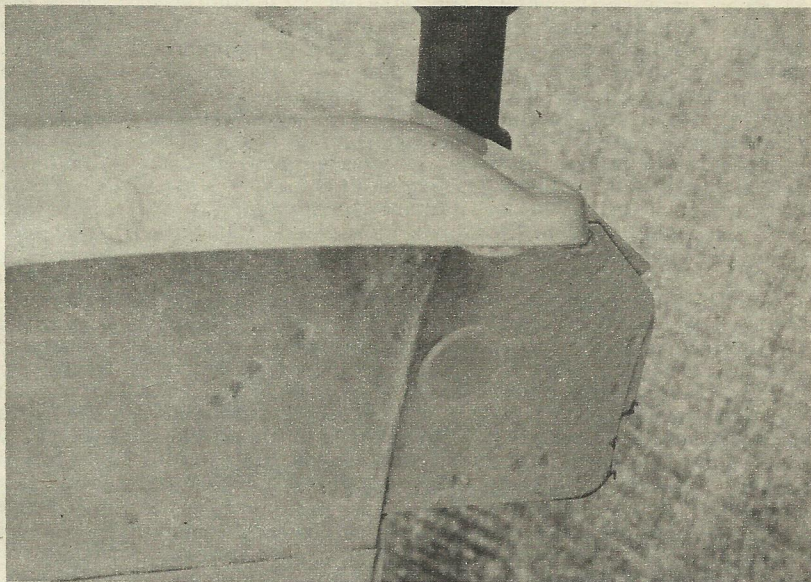
SZEGED
(Vásárhelyi Pál u. 4.)

SZÉKESFEHERVÁR
(Csikvári u. 14.)

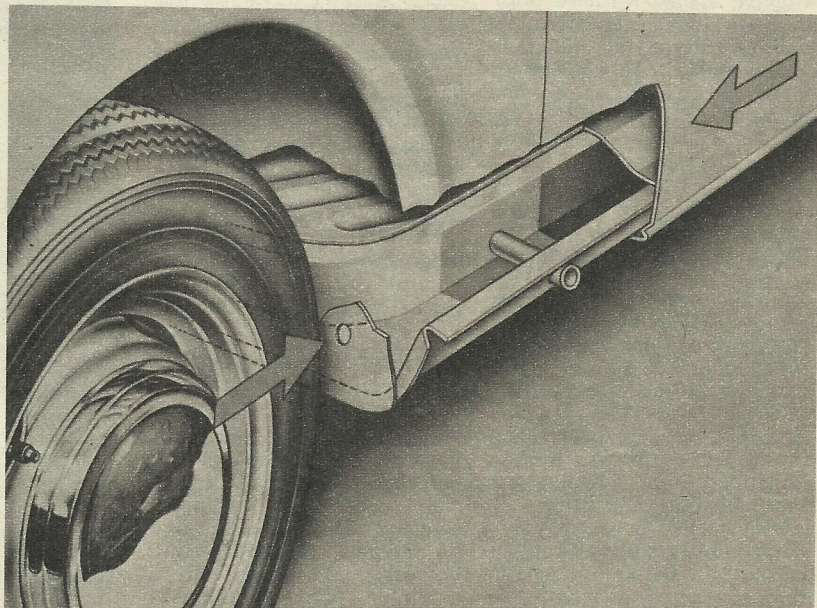
SZOMBATHELY
(Zanati út)

A kocsi élet- tartama

nagymértékben függ az alkalmazott alapozási, festési technológiától. A gyári korrózióvédelem csak bizonyos ideig nyújt megfelelő védelmet. Ennek következtében válik szükségessé időközönként az alváz- és üregvédelem. Mostoha időben – de nemcsak akkor – van jelentősége, hogy valamilyen anyaggal védjük a fémes szerkezetet. A karosszéria fenéklemezének kezelése különös gondot nem jelent, annál inkább az üreges részek és a zárt profilok. Az említett szerkezetekbe fújt védőszer minősége, mennyisége és a megfelelő helyekre való juttatása csak akkor ér valamit, ha az a technológiai előírásoknak megfelelő. A korrózió elleni védelem mindenkor ajánlatos, illetve mindaddig, amíg a karosszéria lemeze nem hasonlít a szitához...



1. A karosszériára juttatott védőszer hatékonysága nemcsak annak a vastagságától függ. Az anyag megfelelő tapadása és rugalmassága nélkül mit sem ér a lemezre fújt massa. Ezek hiányában a felcsapódó kövek idő előtt tönkreteszik a védőfelületet
2. A Trabant ajtaja fémkeretes, rozsdavédelme ajánlatos. De hasznosnak és fontosnak tartjuk a zárszerkezet korrózióvédelmét, kenését is
3. Az eddigi tapasztalatok egyöntetűen arra mutatnak, hogy a küszöbök belsejének kezelése még mindig kívánnivalót hagy maga után. Nem véletlen, hogy az autógyárak külön felhívják a figyelmet a kritikus helyekre, mint ahogyan azt a Trabant-gyár is teszi. Mi pedig megjegyezzük, hogy ezeknek a kiskocsiknak példás a gyári védőbevonata



A kérdésre a válasz nem könnyű. Érvek és ellenérvek hangzanak el, de egyértelmű véleményét senki sem tud nyilvánítani. Szakemberek nyilatkozatai némiképp támpontot nyújtanak, hogy mihez is alkalmazkodjon, mit is csináljon az autós, ha tovább közlekedik, és mit, ha télen leáll kocsi-jával.

A téli leállítás egyik feltétele a fedett tároló. Viszont az autósok nagy többségének nincs garázsa, sőt olyan lehetősége sem, hogy védett, bár nem fedett helyen vészelje át autója a telet.

Mi most megszólaltatunk három szakembert, akik elmondják véleményüket mindarról, ami az autóst érdekelheti a téli autózással, vagy leállással kapcsolatosan.

*

Pollák László, az AFIT III. Autójavító V. főmérnöke:

Az autótulajdonosok között már régóta folyik a vita, mi legyen a kocsival a téli időidőszakban, mi az előnyösebb: leállítani az autót vagy járni vele. Ezt a kérdést egyértelműen nem lehet eldönteni. Akinek szüksége van az autóra, az nyugodtan használhatja, amennyiben a kocsit megfelelően előkészíti a téli időszakra. De akkor is fel kell készíteni az autót, ha leállítják. A leállításnak vannak bizonyos előnyei. Ismeretes, hogy a motor kopása akkor a legnagyobb, amikor még nem érte el az üzemi hőmérsékletet. Télen a hőmérséklet alacsonyabb, a motor lassabban melegszik, így a kopás is nagyobb.

Mivel én nagy autópárti vagyok, és azt vallom, hogy az autó legyen énértem, és nem fordítva, így télen is közlekedem. Tanácsaimmal tehát azokhoz az autósokhoz fordulok, akik télen-nyáron, esőben és hóban tapossák a gázipedált útjaikon.

A téli közlekedés fokozott igénybevételt ró a kocsira egyes szerkezeti egységeire. Ezeknek a szerkezeteknek az állapota meghatározza a téli autózás körülményeit. Ezért az időszak kezdete előtt vizsgáltassuk át gépkocsinkat.

Fordítsunk különös figyelmet a gyújtásberendezésre. Először vizsgáljuk meg az akkumulátort. Ellenőrizzük a savszintet, szükség esetén töltsünk utána. A pólusokat tisztítsuk meg a szulfidos lerakódástól és a saruk visszahelyezése előtt vékonyan kenjük be szilikonos zsírral. Ez igen fontos, mert a külső

hőmérséklet csökkenésével az akkumulátor kapacitása csökken, az indítómotor áramfelvétele viszont nő. Öreg akkumulátor esetén ez igen gyenge szikraképződést eredményez, tehát a régi akkumulátort érdemes újjal kicserélni. Ellenőrizzük a gyújtáskábelek állapotát: a repedt, töredezett szigetelésű huzalt ugyancsak cseréljük ki. A rossz kábel „átüt” és a szikra a henger helyett a vezetéken képződik. Vizsgáljuk meg a megszakítók állapotát. Szabályozzuk a megszakítók közötti hézagot. Ha a gyújtógyertyákkal tízezer kilométert futottunk, akkor azt is cseréljük ki!

Vizsgálatunk következő pontja az üzemanyag-ellátó berendezés legyen. Ellenőrizzük a porlasztóban a benzinszintet. Nagyon ajánlatos a porlasztót szétszerelni és kitisztítani. Ellenőrizzük a csökötések és ne felejtsük el vízteleníteni a benzintartályt. Állítsuk át a levegőszűrőt (Lada, P-Fiat). A hűtőt töltsük fel fagyálló folyadékkal, és ellenőrizzük a termosztát működését.

A biztonságos téli autózás legfontosabb feltétele a fékek és a gumiabroncsok kifogástalan állapota. Ellenőrizzük a fékeket, ne járjunk kopott gumikkal. A nyári abroncsokat ajánlatos átcserezni télire. Különösen fontos, hogy a fékerő a kocsiról mindkét oldalán azonos legyen. A nyáron nem érezhető fékező-egyenlőtlenség télen, síkos utakon, rendkívül balesetveszélyes. Tél előtt végeztessük el az alváz- és az üregvédelmet. Fordítsunk figyelmet a kis repedésekre és a festék lepattogzására, ezek ugyanis a korrózió kiindulópontjai. A krómozott felületeket ajánlatos védőpermettel lefújni. Az ajtók tömítéseit és a zárat kenjük be szilikon-alapanyagú zsírral. Hasznos a hátsó ablakon elhelyezett páramentesítő. Az ablakmosó tartályában cseréljük ki a vizet fagyálló folyadékkal.

Ha az autósok a tanácsokat megfogadják, akkor téli autózásuk gondtalan lesz.

*

Perlaki László, az Autószöv. csepeli telepének vezetője:

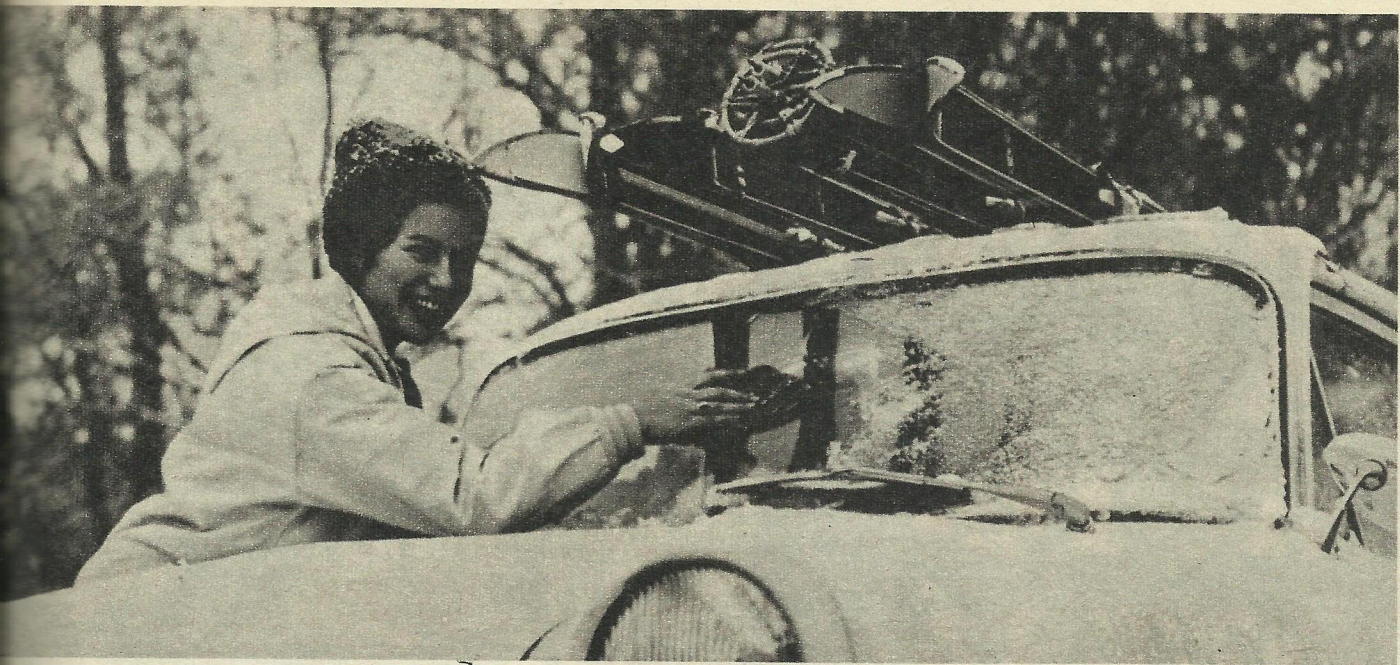
Téli leállításkor teljes szerviz szükséges. A garázsba vagy a téli parkolóhelyre való beállítás után a karosszérián levő összes krómozott részeket vonjuk be krómvédő réteggel. Ez lehet szintelen lakk, savmentes zsír, az a fontos, hogy a lökhárító-

kat, a díszleceket a nedvességtől, korróziótól megvédje. Ezután a kocsit bakoljuk fel, fa vagy fém bakot helyezünk a hátsóhíd és az első lengőkarok alá úgy, hogy felbakoltan az autó stabilan álljon. Téglát használni e célra nem szabad, mert rendkívül balesetveszélyes. A felbakolással a futómű csapágyait és gumijait megóvjuk az egyoldalú terheléstől. A motor téli konzerválásához célszerű a gyújtógyertyákat kicserélni és a nyíláson keresztül pár köbcentiméter petróleummal hígított olajat a hengerekbe tölteni, majd a gyertyák visszaszerelése után többször a motort körbeforgatni. Ez a dugattyúgyűrűk és a hengerfal berozsódásodása ellen véd. Célszerű betömni a légszűrő és a kipufogócső nyílását is, hogy a párás levegő ne tudjon oxidációt előidézni. Feltöltéskor az akku zárócsavarjait el kell

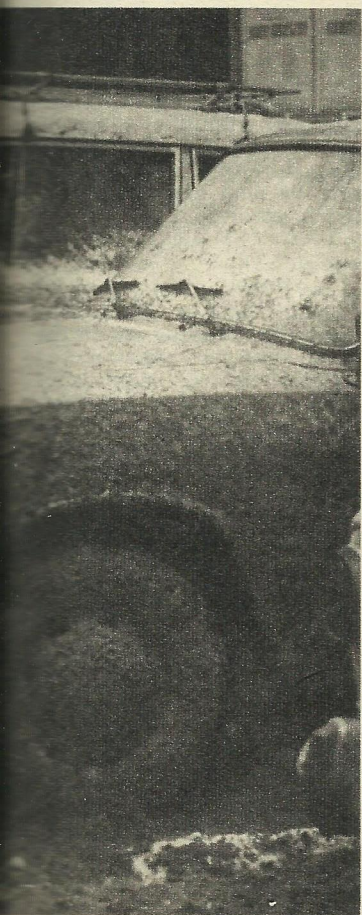
távolítani, hogy a keletkező gáz szabadon eltávozhasson. Ahol az akkut töltjük, a robbanásveszély miatt tilos a dohányzás és a nyílt láng használata. A helyiség szellőzéséről gondoskodjunk. Az akku töltését mindenkor legfeljebb az amperórán megadott áramerősség tizedével, tehát 55 Aó kapacitású akkumulátor esetén 5,5 A erősségű árammal kell tölteni. Feltöltött akkumulátorban a cella feszültsége 2,2 volt, a savsűrűsége 1,258 gr/kcm. Az akkumulátorral kapcsolatos tevékenység során vigyázzunk arra, hogy abból a sav ruhánkra, vagy a szemünkbe ne kerüljön. Akik nem rendelkeznek töltőkészülékkel és kellő jártassággal az akkumulátor kezelésében, célszerű, ha karbantartásra szakszervizbe adják be. A kocsit betakarásakor célszerű a ponyva alá valamit elhelyezni (például lefektetett

Menjek,





agy leálljak...



gumitömlő), hogy a takaró a fényszórókra ne feküdjön rá. Az átnedvesedett és napsütés által felmelegedő ponyva árt a fényezésnek. A leponyvázott kocsirol a havat rendszeresen távolítsuk el! Ahol számítani lehet a hőmérséklet fagypontra alá süllyedésével, a vizet a hűtőből, a motorblokkból és a fűtőtestből is le kell engedni, vagy pedig az egész hűtőrendszert fagyálló folyadékkal feltölteni.

Ha a téli leállítás előtt az olajcserét nem végeztettük el, akkor a tavaszi üzembe helyezés után a szervizállomáson csináltassuk ezt meg.

*

Kisvölcssey András, okl. villamosmérnök:

Nem vagyok a téli leállítás híve. Véleményem szerint sokszor még annak sem érdemes télen pihentetni járművét, aki csak autótúrákra használja, nem pedig munkaeszközként. Szerintem az egész évi autózást az alábbi szempontok indokolják:

— Gazdaságilag: a kocsi értékcsökkenése, „erkölcsi kopása” a téli hónapokban is állandóan a pénztárcánk ellen dolgozik. Az adót, a biztosítási díjakat is egész év-

re fizetjük (nem is beszélve az esetleges téli garázsbérlési díjról). Ha már amúgy is fizetnünk kell, miért ne kapjunk télen is valamit a pénzünkért (azaz: miért csak nyáron legyen autónk?).

— Műszakilag: a kocsi elhasználódása nemcsak a megtett kilométerek, hanem az eltelt idő függvénye is. A korrózió a leállított autót sem kíméli, sőt egyes mozgó alkatrészek (például bowden-huzalok, csuklóspántok, pedálok stb.) gyakran éppen a leállítás miatt okoznak az újbóli elindulásnál kellemetlen meglepetéseket. Kétségtelen, hogy a télen is közlekedő kocsi korróziós igénybevétele nagy (az utak sósága, a nedvesebb időjárás és más okok miatt). Ha azonban autónkat a téli hónapokban nedves, rosszul szellőző garázsban (vagy netán az utcán!) tároljuk, állapota minden bizonnyal legalább ugyanannyit romlik, mintha közlekednének vele. A leállításnak ezért csak akkor van értelme, ha száraz, jól szellőző és nem túl hideg tárolóhelyet tudunk biztosítani az autónak.

*

— A forgalombiztonsági szempont is nagyon lényeges. Aki az autózásnak csak a — szó szoros értelmében vett — napsütéses oldalát ismeri, nem lehet megbízható gépjárművezetőnek tekinteni. A téli autózás nagyon jó iskola! Aki megtanulta ködben, hóviharban, havas-lyakos vagy jeges úton biztonsággal irányítani járművét, az jól tudja, hogy nem lehet például egy nyári zápor kezdetén az (egyébként kifogástalan stabilitású) autót ugyanúgy vezetni, mint a napsütéses, száraz úttesten.

Ismernünk kell járművünk tulajdonságait, viselkedését mindenfajta útviszonyok, körülmények között! (Egyébként a téli kényszerpihenő után még a legtrutinosabb vezető is bizonytalanabb egy-két napig, erre is vigyáznunk kell!)

Három tapasztalt szakember véleményét közöltük. Mindezek alapján látható, hogy nem is egyszerű gond a téli közlekedés, vagy a leállítás. Az autósok közül ki-ki maga dönti el, hogy mit is tegyen. Véleményünk szerint: amikor a legmostohább az időjárás — és ha van rá lehetőség —, egy pár napra nyugodtan „pihentethetjük” autónkat. Csak hasznunkra válhat!

L. K.

HAJSZA AZ AUTÓ- SZTRÁ- DÁN



FINITA!

Kezével ernyőzi homlokát és nézi, merre lehet az apja. Tekintetével megkeresi. Ott áll egy sötétzöld Pontiac előtt és idáig látszik, hogy tenyerét az arcára szorítja.

A fiú visszaül a kocsiba. Judyra gondol. Lehet, hogy már régen otthon van.

A doktor megnézi Gould pulzusát és félig leeresztett szemhéját felemeli.

— Fájdalma van? — kérdi aztán.

— Yes, — mondja helyette gyorsan Renatus. — Csinaljon valamit doki, térítse magához.

Hagen a lányra pillant: — Ebben a pillanatban nehezen tudok valami érdemlegest...

— Vegye ki azt a rohadt golyót! — Renatus hangja hisztérikus. Az orvos nézi: vajon meddig bírja ez a feszültséget... közel jár a sokkhoz... és a revolver ilyenkor a legveszedelmesebb.

— Itt nem tudom kivenni a golyót — rázza a fejét. —

Ha hozzányúlok, csak megölnöm.

A hadnagy a revolvért tartó, remegő kezét figyeli.

— Doki, — nyög fel váratlanul Rod — adjon helyi érzéstelenítést. Érti? Érzéstelenítőt! Nem altatót! Ha olyasmit nyom belém, amitől nem tudok magamról, akkor ennek a lánynak vége. Nat gondoskodik róla.

Hagen az orvos tekintetét keresi, de az most ugrásra készen áll és minden figyelmét Renatusra összpontosítja.

Gould az orvos kezét figyeli, szeme összeszűkül a fájdalomtól és sziszegve kéri:

— Operálni csak kórházban lehet?

— Igen — mondja Hagen.

— Oké — mondja Rod. — Akkor megyünk a kórházba. Hadnagy, gyorsan intézze el! Megyünk a kórházba, helikopterrel!

A hadnagy bólint, bekapcsolja a hangszórót, és utasítást ad a helikopter pilótájának, hogy készüljön fel szállásra.

Gould nyögve kapaszkodik ki a kocsiból.

— Talán jobb volna, ha egy hordágyat kerítenének — mormogja a doktor. De Rod meghallja:

— Nem. A saját lábamon megyek.

Nat a fegyvercsővel int a lánynak: — Kifelé! — Aztán Ingramnak szól: — Hé, zsarú, menj előttem, hogy lássalak!

Elindul ő maga is. Úgy lépdél, mintha kifeszített kötélén járna és minden pillanatban a lezuhanás fenyegetné.

A hadnagy Renatus és Gould között megy. Odaszól a pulóveresnek: — Ne féljen, kislány, látja, mindent megteszünk, amit mondanak, magának nem lehet semmi baja.

Hagen doktor botorkálva igyekszik a csoport után.

A Hughes 300-as helikopter lapátjai már forognak az út szélén.

Rod féloldalasán, összegörnyedve lépeget. Ő kibírja, biztosan kibírja, csak Nat tartson ki. El kell jutniuk a kórházba és magukkal kell vinni ezt a lányt is. Addig majd Nat őrt áll a lány mel-

lett. Sajnos, a szajré ott maradt a kocsiban. De még mindig jobb, mintha annak a szemét Toni Lagonak a kezére jut. Került, amibe került, de nem hagyták magukat megzsarolni.

— Rod?! Hallasz?

— Mi van?

— Minden oké.

Pedig Renatus hátán már csorog az izzadság. A revolver valósággal ragad a kezében. A hőség mázsás súlya a vállán. Csak már árnyékba jutnának! Csak el ne süljön a kezében a revolver... Most nem szabad véletlenül se marhaságot csinálni. Minden rendbe jön, ha Rod meggyógyul. Mi lenne vele Rod nélkül?

— Rod, vigyázz, lassabban!

— Minden rendben!

Már érezhető a helikopter lapátszele. A pilóta szembejön velük. A revolver láttán a hadnagyra néz.

— Ocean Point kórházába viszi ezt a férfit — mondja faarccal a hadnagy. — A többi majd később.

Nem kockáztathat. A nikotintól szennyes ujjak egy percre se kerülnek le a fegy-



KATONA ENDRE rajza

ver ravaszáról és ha ez a kurta gonosztevő elveszti a fejét, akkor kész a tragédia.

— Azt is mondd meg neki, zsaru — szól Nat —, hogy mi van a lánnyal.

— Ez a kislány tús — mondja Ingram a pilótának. — Repülés közben kapcsolja be a rádiót... hívja a mentőállomást... kérje, hogy telefonálják meg a helyzetet a kórháznak, mielőtt leszállunk. Senki se próbálja kiszabadítani ezt a lányt. Ez magára is vonatkozik.

A pilóta nyomában mindnyájan elindulnak a helikopter felé.

Gould ebben a pillanatban hang nélkül összeroskad. Arcra borulva fekszik a földön, mint egy rongycsomó. A két karja széttárva.

A menet, mintha karmester intésére történne, mozdulatlanul válik. Csend.

— Rod... — reszket Renatus hangja — Rod!!

Renatus szeme némán mered Gouldra, a fegyver csövét változatlanul a lányon tartva.

A hadnagy a fegyver csövét figyeli.

Renatus úgy bámul Rodra,

mint aki nem hisz a szemének. Rod Gouldot még sohasem látta tehetetlennek. Rod Gould mindig tudta, hogy mit kell csinálni.

A fegyvert tartó kéz egy pillanatra lebillen. A hadnagy villámként veti magát Renatusra. Jobb csuklóját elkapja és kirúgja alóla lábait.

Nat végső erejével harcol, ujjai még mindig a ravaszon. Kétszer egymás után meghúzza. Az egyik lövés a hadnagy vállát súrolja, a másik a helikoptert éri. Végül Ingrammnak sikerül a fegyvert tartó kart leszorítani... egy golyó még a gyepon porzik... Aztán a fegyver kihull a kicsavart kéz tehetetlen ujjai közül.

Egy láb odább rúgja a revolvért.

— Senki se sebesült meg? — kérdi valaki.

— Minden oké — hangzik a válasz.

— Apa, nagyon haragszol?

— Nem.

— Akkor miért nem szólsz egy szót sem?

Joe hátramordul: — Majd örömeiben ugrándozni fog

apa, amiért kislányát a dagadt Fallon felvezette hétvégi programján, mint... mint egy pincsikutyát.

Judy a bátyja tarkójára tette a tenyerét: — Hidd el, Joe, én már láttam olyan kutyát, amelyik elszakította a pórát, vagy a képébe mászott valakinek.

Apa és lánya tekintete a viszapillantó tükörben találkozott.

— Hagyjátok — mondta később a doktor.

— Apa — szólalt meg újra a lány — Ingram hadnagyot kedre meghívtam hozzánk.

A kocsiban megszólalt a rádió:

„A rendőrség közlése szerint a három és félmillió turista nagyobbik fele már hazaérkezett. A forgalom előreláthatóan — csökkenő mértékben — éjjelig tart. A baleseti statisztikáról szóló jelentést körülbelül egy óra múlva közöljük.”

— Megint elfelejtettem — csóválta meg a fejét az orvos. — Már másodszor felejttem el. Nem baj... mikorra is hívtad Ingramot... majd kedden odaadom neki

A fiú kérdően nézett az apjára.

— Valami műtárgyfélét találtam az úton — kezdett kotorászni a zsebében, — te értesz az ilyesmihez. Biztosan hallottad a huligánbanda támadását...

Joe bólintott.

A doktor füstös, kerek korongot tartott a kezében, és Joe felé nyújtotta: — Egy zsugorra égett holttest mellett volt. Gondoltam, talán felismernek róla valakit.

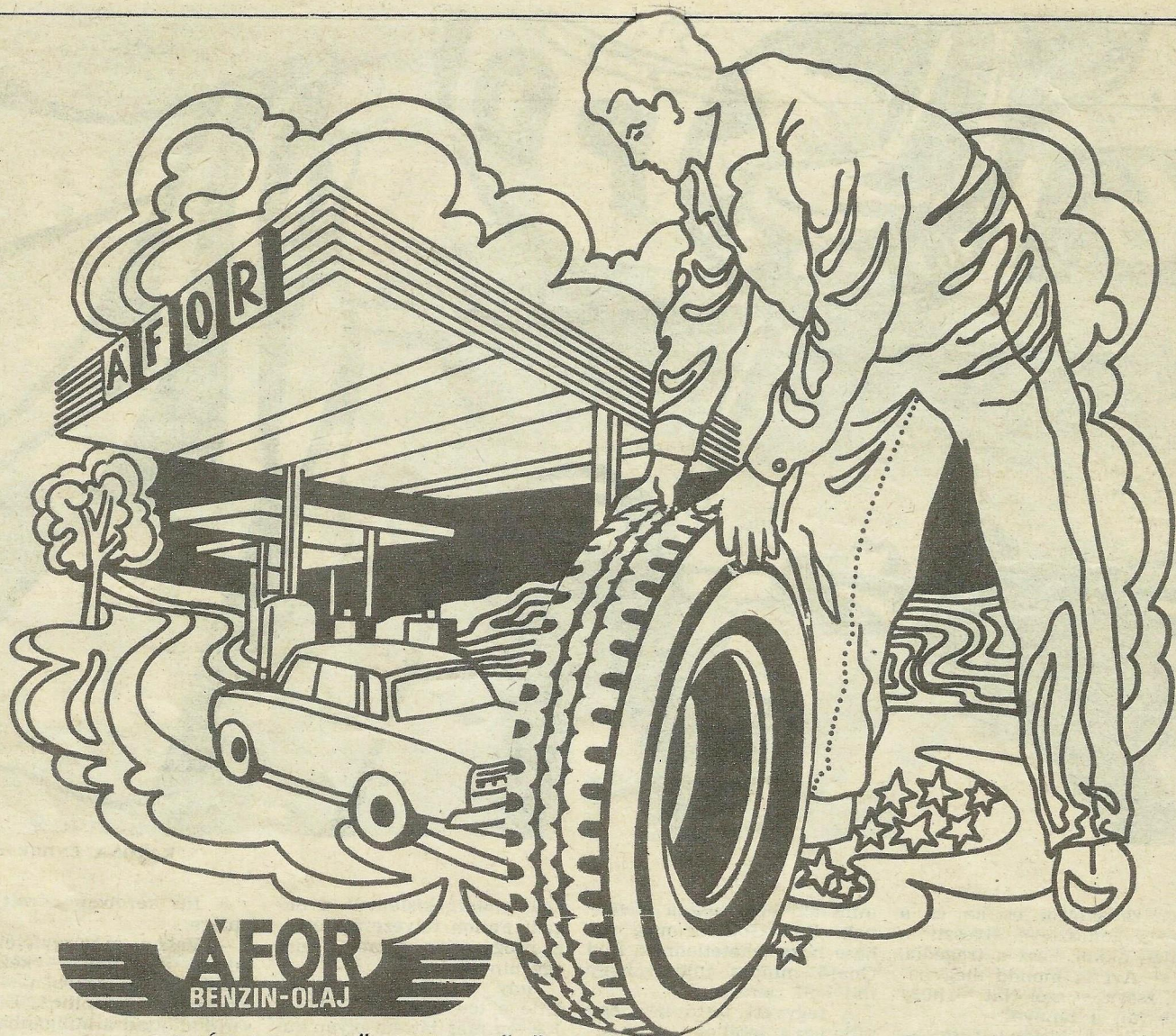
A fiú elsápadt és nem nyúlt a korongért.

— Ez... — mondta akadozva — egy... Mária... Terézia-tallér... csak nagyon... deformálódott.

Az orvos a tenyerében a másik oldalára dobta a tallért. Aha, csakugyan, itt a királynő képe. Domborítva lehetett valamikor, most meg... Lám, mivé lesznek a királynők.

A fiú nem szólt többet. Kibámult a koci ablakán és az elsuhanó fasort bámulta. Úgy látta, hogy — végig, a beláthatatlan hosszú út mentén — minden fa ágán sötétzöld kendő lobog. Tiszta seilyemből.

(Vége)



**AZ ÁFOR A KÖVETKEZŐ ÜZEMANYAGTÖLTŐ ÁLLOMÁSOKON
ÁRUSÍT GUMIABRONCSOT, TÖMLŐT:**

BUDAPESTEN:

III., Vörös Hadsereg út – Ságvári u.

VIII., Keleti pu. ÁFOR/AGIP

XI., Boldizsár u. ÁFOR/AGIP

XIII., Vágány utca ÁFOR/BP

XIV., Lumumba u.

VIDÉKEN:

Budaörs, M7-es út

Gödöllő, 3-as út

Balatonederics, ÁFOR/AGIP

Hegyeshalom, ÁFOR/AGIP

Velence, M7-es út

Tatabánya, M1-es út

Dunaújváros, 6-os út

Veszprém, Partizán út

Balatonvilágos, ÁFOR/AGIP

Keszthely, Festetics u.

Pécs, Fürst S. u. ÁFOR/BP

Nagykanizsa, Camping ÁFOR/BP

Gyöngyös–Szőlőskert, ÁFOR/AGIP

Miskolc, Pesti út

Mezőtúr

Szeged, Úttörő tér

Évek és számok

Az évek, amelyekről most itt szólunk, az 1917-es esztendővel vették kezdetüket. Az októberi forradalom napjától számítva ünnepli most a szovjet nép állama fennállásának 60. évfordulóját. E néhány évtized alatt építette fel a szocialista társadalmat és érte el nagy sikereit az élet minden területén.

Ennek az új életnek minden szakaszában fontos szerepet kapott a motorizáció is, amelynek erőteljes kifejlődése ugyancsak jó segítője annak, hogy a mi új életünk is gyorsabban, eredményesebben, könnyebben formálódjék.

Mi gyakran adunk hírt a szovjet autóparról, amely a múlt év során már kétmilliónál több gépkocsit gyártott. Gyakoriak a mi híradásaink arról a területről is, amely a szovjet–magyar járműipari együttműködést jelenti. És éppen napjainkban írtak alá egy szerződést, amelynek számai ugyancsak bizonyító erejűek.

Igaz, a szovjet–magyar kapcsolatokban nem ritkák a nagy értékű megállapodások, az óriási darabszámok, a százmillió értékűek. Ezek közül is kiemelkedik azonban az említett szerződés, 237 millió rubel értékű magyar, valamint 93 millió értékű szovjet gépjárműipari termékek jövő évi szállítására.

Az őszi Budapesti Nemzetközi Vásár alkalmával kötötték ezt a 12 milliárd forint értékű szerződést a Mogürt, a Merkur, az Ikarus és az Autóker vezérigazgatói a szovjet Avtoexport vezetőivel. Ennek keretében találtak módot arra is, hogy még ebben az évben újabb szállításokra kerüljön sor. Magyar gyártmányú autóbuszokért, valamint alkatrészekért érkezik további 4000 Lada, 2200 Moszkvics és 1000 UAZ 469 típusú kocsik.

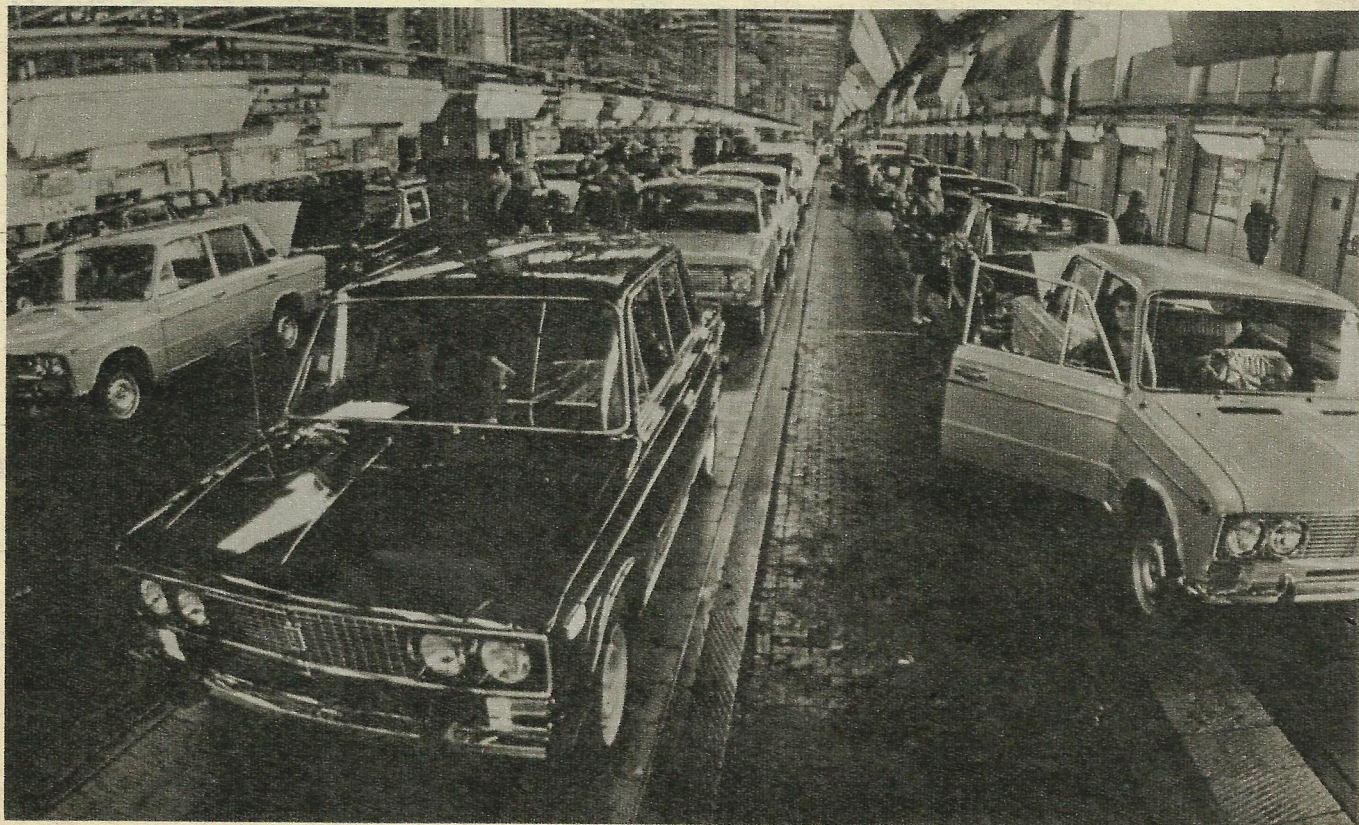
Jövőre a Mogürt 6036 Ikarus buszt szállít – ezek értéke mintegy 180 millió rubel – és importál 35 000 Lada, to-

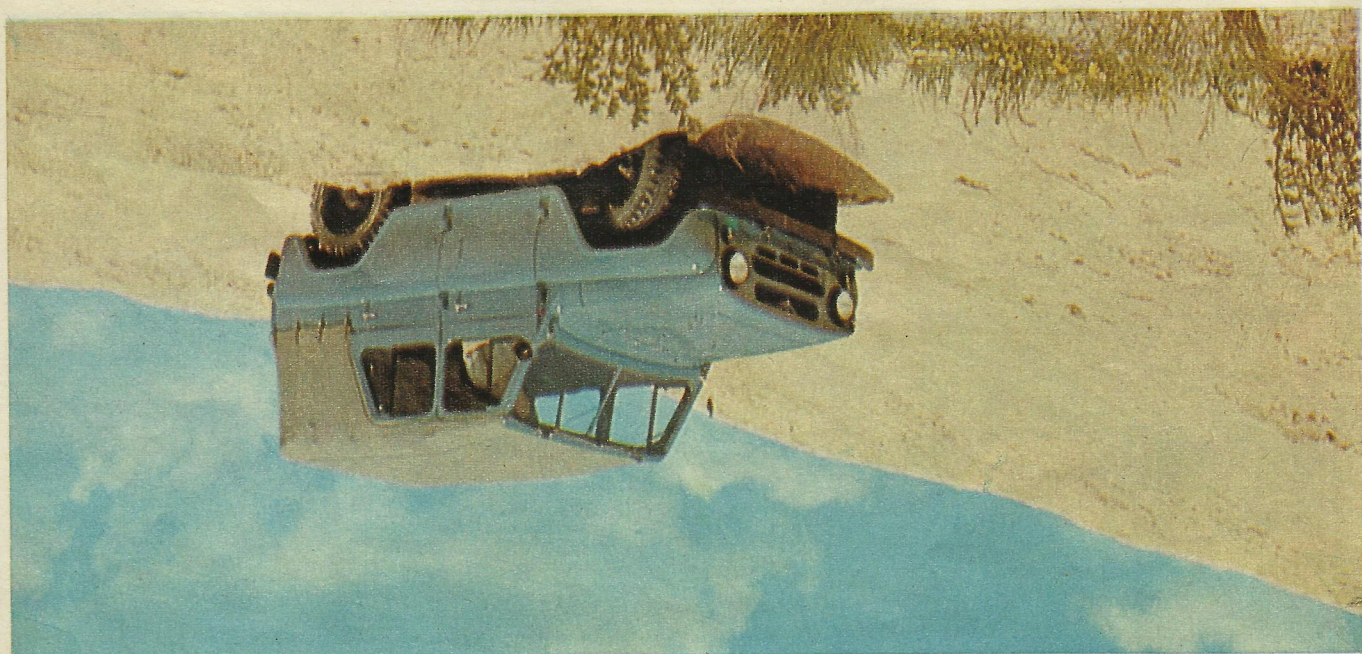
vábbá összesen 3000 Volga, ZAZ és UAZ kocsit, több mint 5000 különböző teherszállítót és tízezernél több mellő futóművet autóbuszainkhoz.

A két ország közötti áruforgalom egyik legdinamikusabban fejlődő ága a gépjárművek külkereskedelme. A magyar export 1970-hez viszonyítva már az idén csaknem két és félszeresére növekedett, s hasonló arányú a Szovjetunióból származó autópipari import fejlődése is.

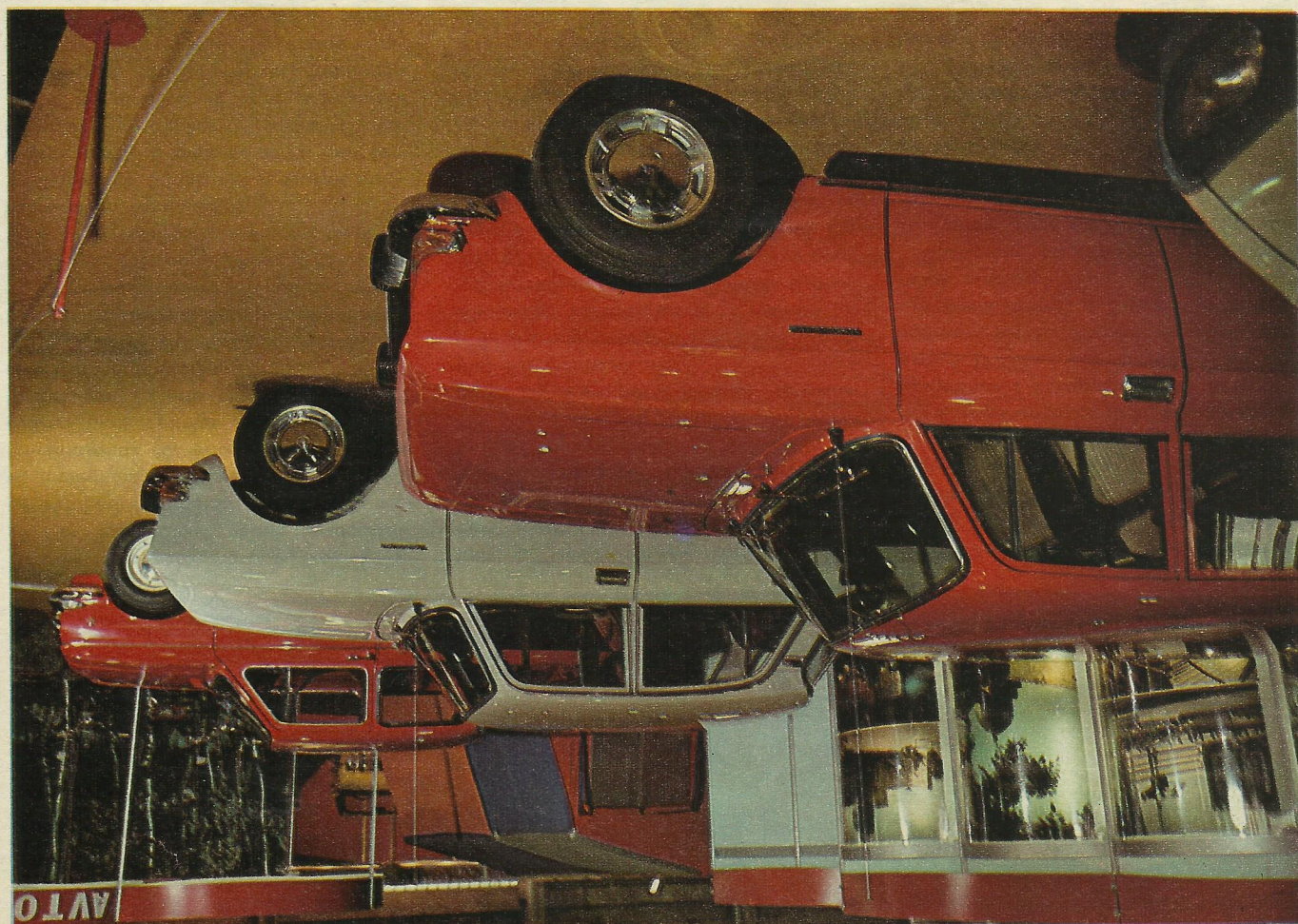
Gazdasági adottságaink, a kialakult szakosítási kooperáció és a piaci igények mindjobban indokolják a növekvő forgalmat, a már hagyományosnak tekinthető kapcsolat további megerősítését.

A mostani tervidőszak idején – tehát 1976 és 1980 között – a magyar autóbuszgyártás körülbelül ötven százalékkal növekszik. És itt jegyezzük meg, hogy a magyar gépjárműipar a legszé-

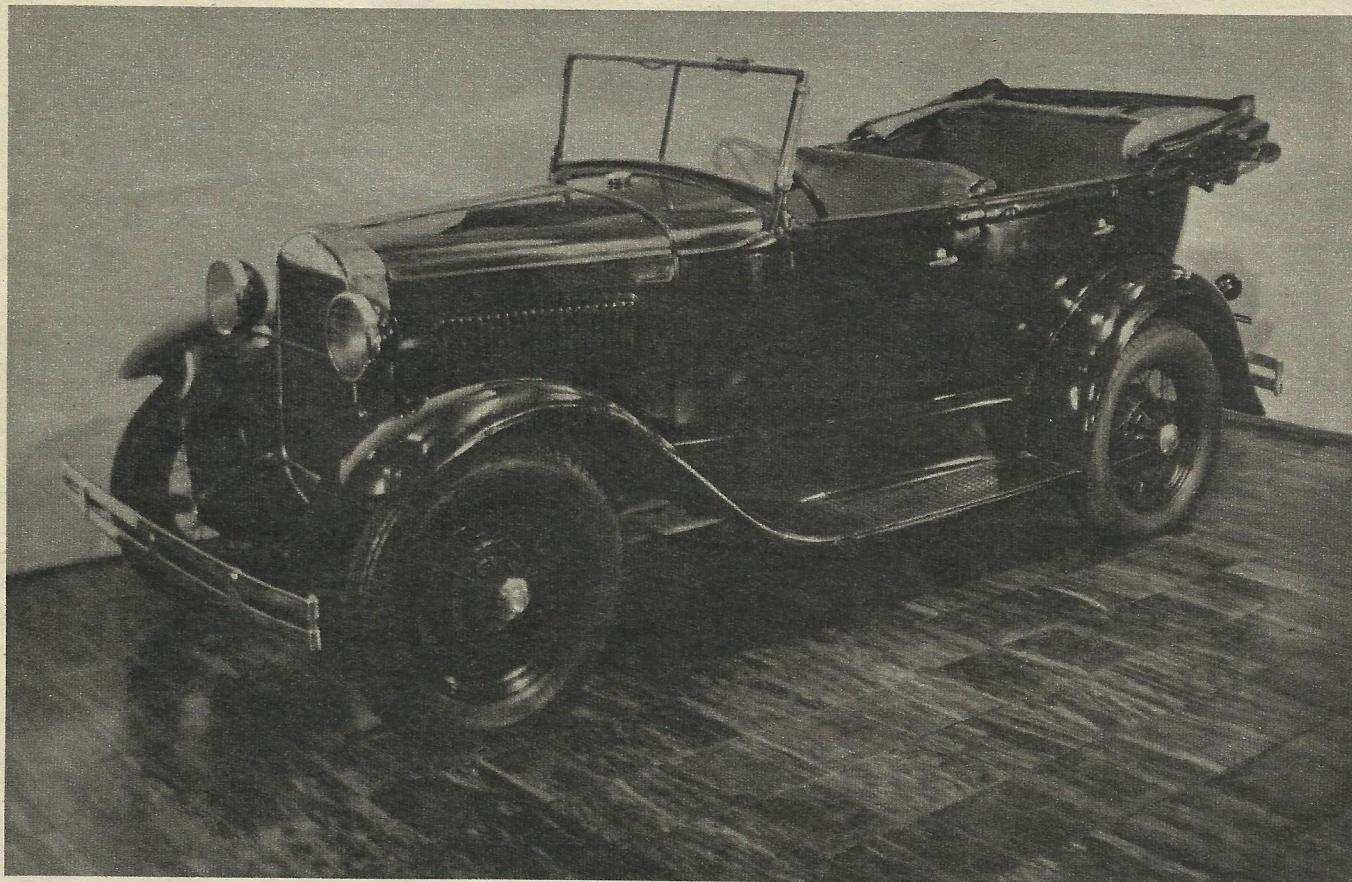




Az előző oldalon látható kép a VAZ-szerelőcsoportokról készült. Azok teljes hossza 160 kilométer, és jól tudjuk, hogy a mostani Budapesti Nemzetközi Vásár területén kiállított szovjet kocsik egy részét, a terepen vizsgázó VAZ 469 B modell Volgai Autógyárból kikerült kocsik milyen szerepet kapnak éveink, életünk formálásában. A színes fotón felismerhetjük a pedig „Tundra” felirattal az ugyancsak szeptemberben rendezett Frankfurti Autószalon tekintélyes nemzetközi mezőnyében is nagy sikert aratott.



Wally hat condemned to death



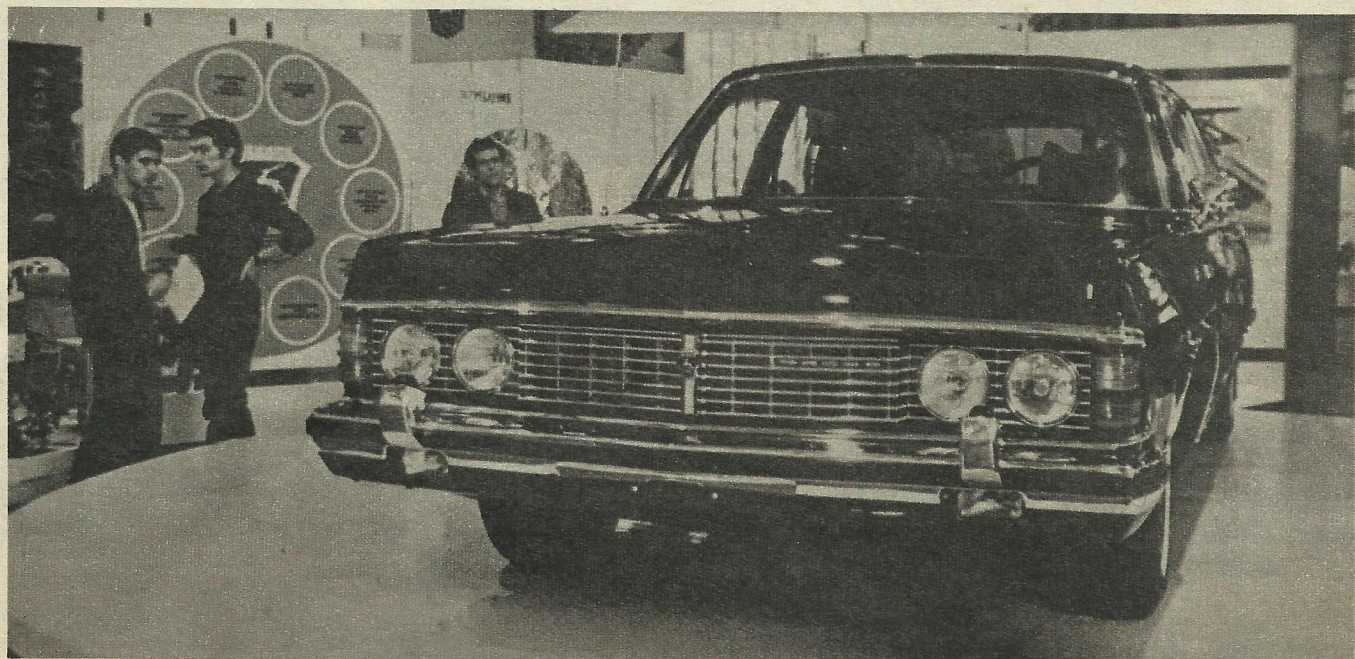
A Gorkiji Autógyár modelljei a harmincas évek kezdetétől léptek be az autótörténelembe. Ilyen volt a GAZ-A típus, de itt bemutatjuk a legújabbat: a 220 lóerős, 175 km/h sebességű GAZ-14 változatot, a reprezentatív nagykocsit

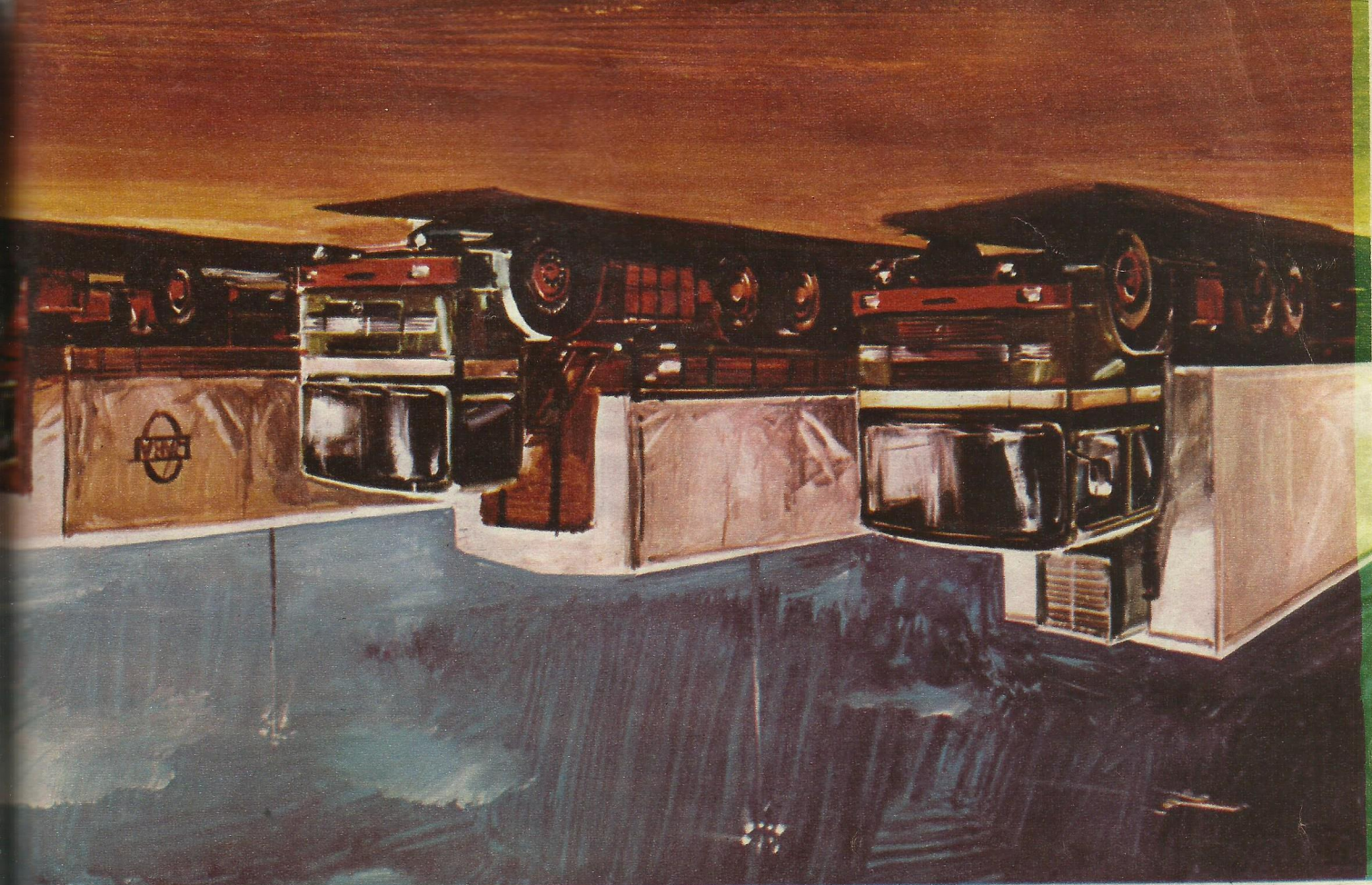
lesebb együttműködési kapcsolatokat szovjet partnerekkel építette ki. Ezek közül legismertebb a VAZ-kooperáció, amelynek eredményeként az évente 660 ezer személykocsit termelő Volgai Autógyár több mint 400 ezer járművébe épít magyar tartozékokat, alkatrészeket. Itt emlíjtük meg azt is, hogy a magyar külkereskedelem eddig több mint 260 ezer szovjet személyautót –

ebből nagyrészt különböző típusú Lada kocsit – vásárolt.

A mi városaink utcáinak képe, országunk úthálózatának színes forgalma a számok idézése nélkül is meggyőző erővel mutat olyan tényeket, amelyekről igen sokat lehetne írni, elmondani. De egy kis történelmi visszapillantásra ugyancsak alkalmat ad a mostani ünnep, a mostani évforduló.

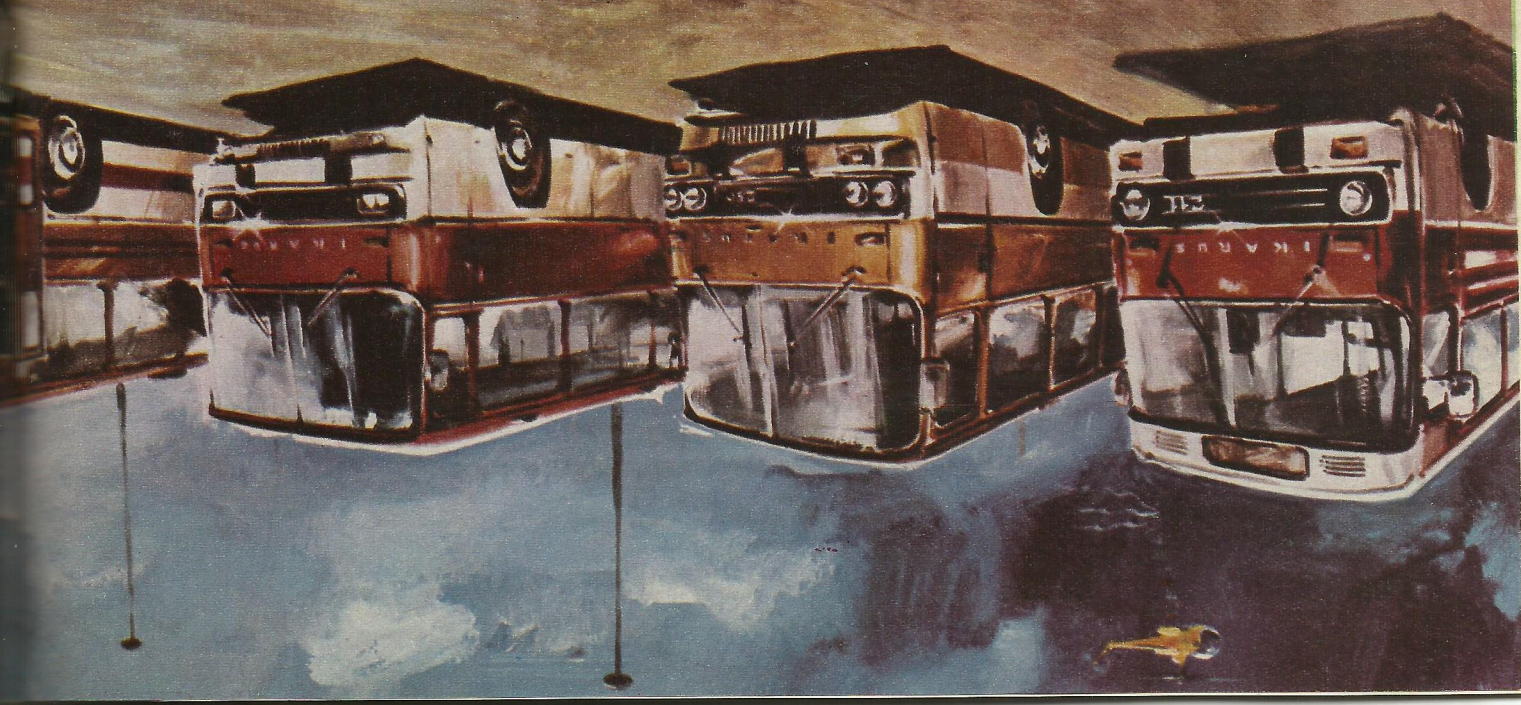
L. Gy.





● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ● AUTO-MOTOR ●

IKARUS

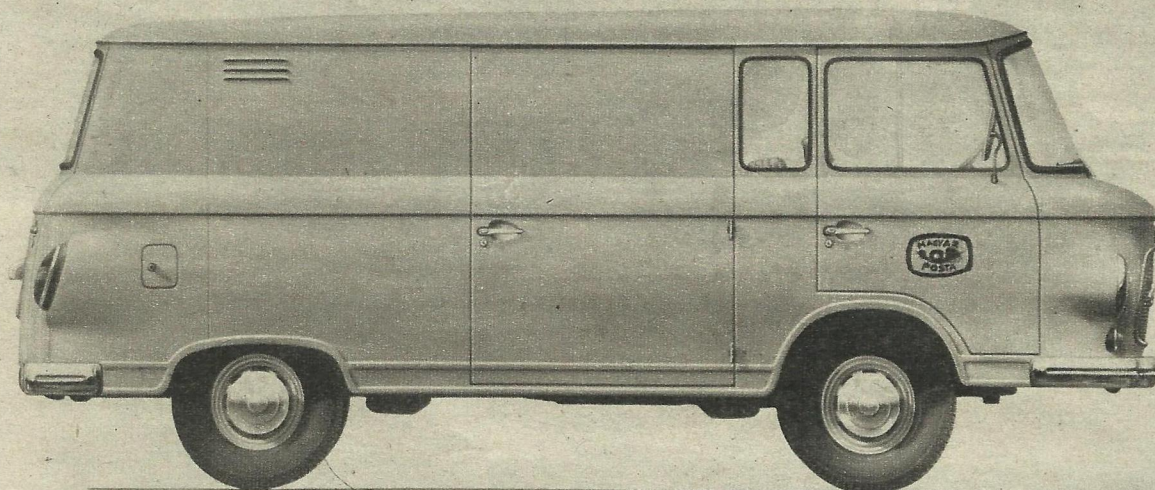




AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR ● ● AUTÓ-MOTOR

és RÁBA TÍPUSOK





**HIVATÁSOS GÉPJÁRMŰVEZETŐI PÁLYÁRA
„B+C” KATEGÓRIÁRA ALKALMAS DOLGOZÓKAT
BEISKOLÁZ A**

POSTA KÖZPONTI JÁRMŰTELEP

Kiképzés ideje 6 hónap. A vállalat a tanfolyam idejére munkabért fizet és fedezi a tanfolyam költségeit.

A jelentkezés feltételei:

budapesti vagy Pest környéki lakás, büntetlen előélet, katonai szolgálat le-
töltése, 8 általános iskolai végzettség.

Azonkívül felvételre keres budapesti lakással rendelkező gépjárművezető-
ket – gépjárműszerelőket – karosszérialakatosokat – bádogost – bognárt –
hálózati villanyszerelőket – vasszerkezeti lakatost – akkumulátorra betanított
munkásokat – segédmunkásokat.

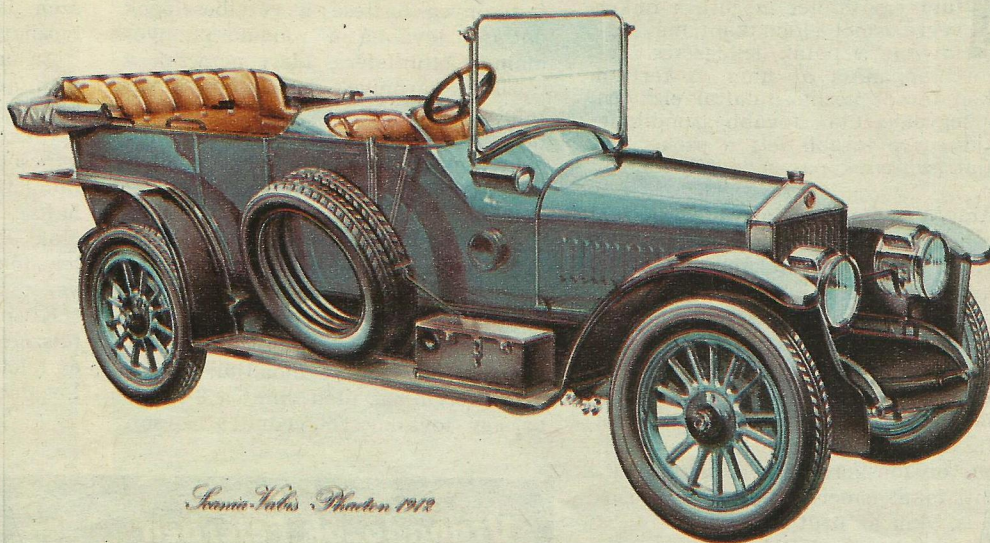
**A jelentkezés helye: Budapest, XIV., Egressy út 35–51. A terv- és munkaügyi osztályon, naponta
8–14 óráig.**

RÉGI AUTÓ

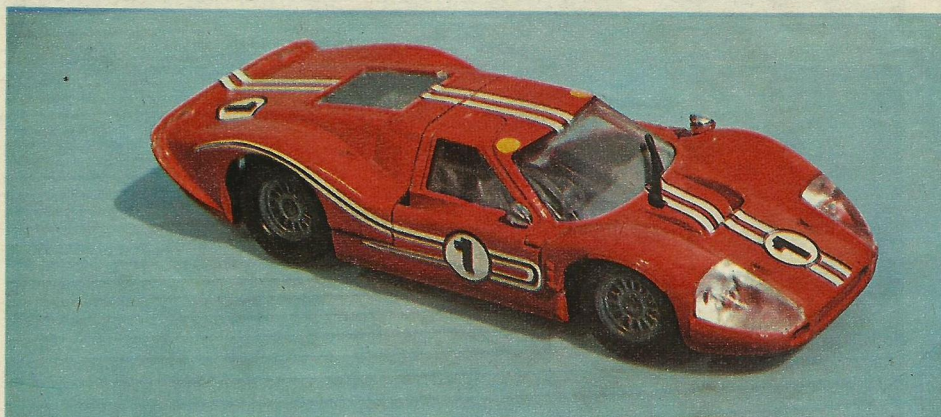
– méghozzá Svédországból. Igaz, a gyár már régóta nem készít személygépkocsit, de a márkanév ma sem ismeretlen. Ugyanis az ilyen 36 lóerős, 510 cm hosszú, négyüléses, vászon-
tetős autók

SCANIA-VABIS PHAETON TYP III S

jelzéssel kerültek forgalomba. A naptár az 1912-es esztendőt mutatta, amikor újdonságnak számított a Södertäljében levő gyár – a mai híres teherautógyár – négyhengeres, 4,4 literes (fúrat 100, löket 140 mm), soros, vízhűtéses motorral működő, 895×135 méretű gumibroncsokkal szerelt autója. – Megbízható erős autó volt – mondják, akik ekkor jártak vele...



Scania-Vabis Phaeton 1912



MODELL

Ez igazán modern kocsinak tűnik, pedig az 1:43 léptékű Solido-modell egy tíz évvel ezelőtti, nagy versenygyőztes Ford MK IV típusjelű autójának hű másolata. Az embernek és gépnek mindig nagy erőpróbáját jelentő 24 órás Le Mans futam végén 1967-ben az amerikai Gurney-Foyt páros ért elsőként a célba egy ilyen sport-prototípusnak minősített kocsival, amely annak idején 218 km/h átlagsebességet ért el az említett pályán.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Svéd bélyegfüzetekből. Rovatunkban (1977./9. sz.) már írtunk arról, hogy Svédországban különösen elterjedtek a postabélyegfüzetek. Ezek borítóját ismeretterjesztésre is felhasználják. – A Tjörn-hidak emlékére kibocsátott bélyegfüzet borítóján a három híd egyikének rajza látható, míg belső oldalán a 8 1/2 km hosszú Tjörn-műutat mutatja be, amely az említett hidakat foglalja magába. E hidak a Göteborgtól északra fekvő Tjörn és Orust szigetet kapcsolják a szárazföldre. Így 1960 óta e szép kirándulós helyek autóval is látogathatók.

A tájékoztató ugyanakkor ismerteti az 1972-ben elkészült 6070 m hosszú Öland-hidat is, amely Öland szigetének forgalmát vezeti át a szárazföldre. A kis füzet ugyanakkor ügyesen alkalmazott reklám is: felhívja a figyelmet, hogy a felsorolt hidakat a híres svéd betonépítő vállalat, a SKANSKA CEMENTGJUTERIET építette.

Egy másik, 1971. évi bélyegkiadás 55 öres címletén láthatjuk az Öland-hidat, egy 1973. évi, 70 öres bélyeg pedig utánfutós postautóbuszt ábrázol – a Gällivare-Stora Sjöfallet (Nagy Vízesés) útszakaszon.

Dr. Jasinszky István

Szeretettel köszöntjük a negyedszázados fennállását ünneplő Magyar Bélyeggyűjtők Országos Szövetségét!



Az útkaparóház címeres tábláját már csak a múzeumban láthatjuk. A Kiskőrösi Köztársasági Múzeumban őrzik az útkaparó eszközzeit, szegényes életének kellékkeit is



Hova lett az útkaparó?

Útgondozók Fejében

FÖLDVÁRI ANDRAS

Legáltalában úgy, mint Fejében. és felelősségével folytatással a munkát. Kíváncsi, hogy a mai utódok drága felszerelésükkel a régiak szerszámaitól végtelenül eltérő életnek. lekedőket, mert az útkaparó hamar csak ideig-óráig bosszantotta a köz- haljan megvált. Amikor egy kátyú kapcsolt is, amely az ember és a berekkel együtt elűnt az a személyes kal, úgy éreztük, a sárga zászlós em- már nem találkozhattunk útkaparók- Az ország útjait járva, most, mikor lyozhatja a rohanást. szén lassú járművel nem akadá- mar meg is bűntünk a kocsi, hi- előt a verebek felkészülhetnének,

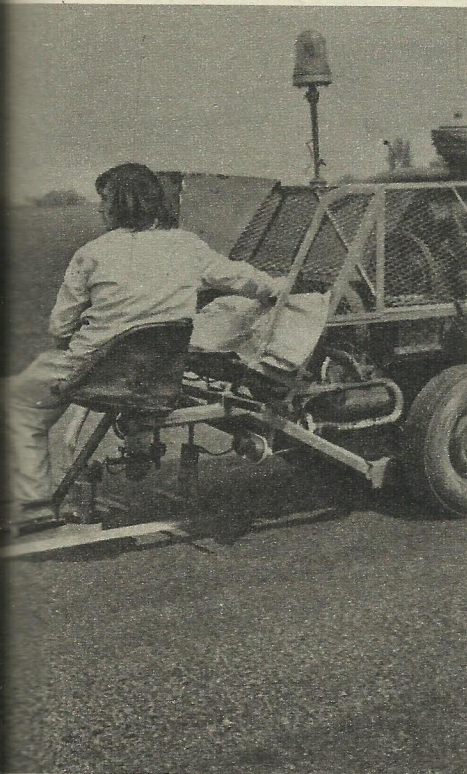
tása, táblák kihelyezése, kaszalás, padkarendezés, takarítás, uttestés, asz- faltszöngveg terítése, a vezetőoszlopok pótlása, továbbá a rongálásokat nyo- mainak eltüntetése. Mert nemcsak a túlsúlyos járművek, az oszlopnak ve- zett autók tesznek kárt az úthoz tartozó felszerelésben. Nemrégiben történt, hogy egy lakodalmas kompá- mia feketén jökedvben táblákat szaggatott. Húszezer forintos kárt okoztak. Balesetet szenvedése nem, pótolták a hiányzó jelzéseket. Kihalt hát egy régi foglalkozás, nin- csenek már útkaparók. Igaz, a mun- kát sem győznék — mondjuk — egy- olyan forgalmas úton, mint a 8-as. És ha egy lovaskocsi tévedne arra, mi-

lovaskocsi békés nyugalommal közlekedett a kanyarhoz, majd el- ült egy épület mögött, s mikor végre ismét előbukkant, már hal- latszott a paták jellegzetes, ke- mény koppanása az úton. A férfi a bakon faradt kézműveléssel elzavart egy legyet, azután tovább szundikált. Majd egyre kisebb lett a szekér, és eltűnt az összekapaszkodó fák mélyé- ben. Ami a nyomában maradt, azon a verebek osztottak. És ha mégis hagy- tak valamilyen, azt is eltakarította az idő vagy az útkaparó. De ez régen volt. Mert hol van ma már az útkaparó, kis sárga zászlaja- val, egyszerű szerzármaival? Hol van már az útkaparó? Aki minden kátyút számon tartott szakaszán, tudta, hol kell védekezni hótváskor, mit kell tenni olvadáskor, és nemcsak az út- menti fákak ismerle, hanem még azo- kat is, akik az ő útján járnak. Mai utódaik, a KPM közúti igazga- tóságának dolgozói számítógépekkel, vegyszeres gyomirtókkal, aszfaltozó gépjárművel felszerelve munkálkod- nak azon, hogy — ne vegyük észre őket.

— Akkor dolgozunk jól, ha nem is tudják az autósok, mit csinálunk, csak azt, hogy jó úton, biztonságban közle- kedhessünk — mondja Balsay István, a székesfehérvári Közúti Igazgatóság műszaki osztályának vezetőhelyettese. Azután adatokkal folytatja. A Fejér megyei Közúti Igazgatóság négy üzemterületre tagolódik, van forgalmi, hatósági feladatokat lát el, és üzemelteti az utakat. A megyében 1305 kilométeres az úthálózat, ebből 400 tartozik az országos főhálózathoz. Az idén 210 millió forintot fordí- tanak beruházásokra, hetvenet pedig fenntartásra, javításra. Az útkaparó- kora körülbelül 10 millió jut, a bur- kolati jelképre pedig 6 millió.

Az év végére minden tábla fény- visszaverő lesz a megyében, Székes- fehérvárról és Dunaujvárosban pedig minden jelzés az új Kresz előírásai- hoz igazodik. És aminek minden autós, motoros örül: végre megkezdtek az útkapari- tó táblarendszer kialakítását. A „zöld- tábla-program” eredményeként az idén a 6-os, a 8-as és a 70-es főút használati tájékoztatóinak majd biz- tonsággal a megyében.

Sokat foglalkoznak a balesetek okai- nak kutatásával. A megyei közlekedési igazgatóság az országos közlekedési baleseti nyilvántartás bevezetése. Az alapos kutatásnak meg is van az eredménye, jó néhány csomópont ve- szélyforrását sikerült kideríteni és megszüntetni. Van elég dolgunk, s ennek bizonyí- tására tekintünk át egy szokványos hétköznapi programját: aszfaltgyártás, kátyútöltés, útkapari- tó helyreállí-



● Az egykori útkaparók mai utódainak feladata végül is ugyanaz, mint korábban volt: a biztonságos közlekedés feltételeinek megőrzése. Csak a munka más. Ma már természetes (vagy annak kellene lennie), hogy az országutakon jól látható jelzések irányítsák a vezetőket. Ilyen fontos irányítók a közutak sínei, a burkolati jelek. A lekopottak pótlása a közúti igazgatóság állandó feladata

● A balesetek, az úgynevezett pályaelhagyásos szerencsétlenségek elkerülésére rakták ki megyszerte a „halszálka” táblákat. Ezek különösen éjszaka tesznek jó szolgálatot, amikor nemcsak azt jelzik, hogy egyenesen nem érdemes továbbmenni, hanem azt is, merre kanyarodik az út. Ez a tábla is hozzájárult, hogy néhány kanyarban jelentősen csökkent a balesetek száma



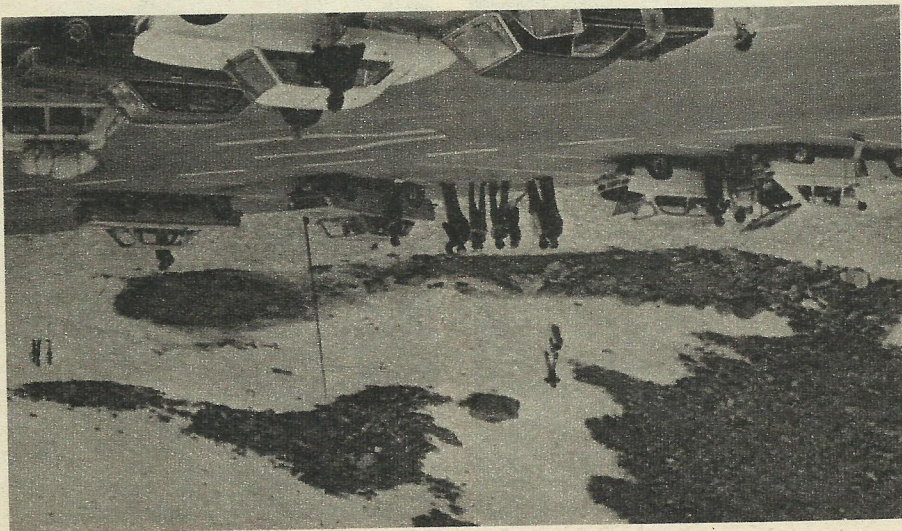
● Barátságos és hasznos ötlet: a megyeszékhely határában ez a tábla fogadja az autósokat. A telefonszám feltárcsázására különösen télen, hófúvás idején lehet szükség, hogy megtudhassa az érdeklődő, veszélytelenül folytathatja-e útját, például a Bakony rengetegén át

(A szerző felvételei)

● A jobb tájékoztatást szolgáló program megvalósulását tapasztaltuk Székesfehérvárott. A város minden fontos csomópontján jelzik, merre található az országos főutak. A zöld mezőben előre-mutató fehér nyíl csak megerősíti a felső táblák mondandóját: aki a 8-as útra vagy az M7-es autópályára igyekszik, menjen tovább egyenesen — odaér



A XXXVIII. FICC Rallye Zilver-meerben



Augusztus 21-én, a résztvevő nemzeti zászlajának levonásával befejeződött a nagy elményeket nyújtó nemzetközi kempingtalálkozó a belgiumi Zilvermeerben.

Hosszú hónapok gondos tervező munkája előzte meg ezt a találkozót.

A Barabds Csaba klubtársunk által készített túratájékoztató sok idegenforgalmi kiadvánnyal körülfektetett.

Még benne sorolta fel a látnivalókat. Megarra is gondolt, hogy közölje, hol mi-

kor, melyik múzeum van nyitva.

Az MCCC Rallye és Technikai Bizottsága napra kidolgozott úttervet a teljesítendő napi kilométerekkel, az előre

jelölt és biztosított kempinghelyek megjelölésével, a „Ne felejtsetek otthon”-listával, az útvonal pontos meg-

határozásával nagy segítséget jelentett a résztvevőknek. Ezt csak azok tudják

értékelni, akik már terveztek és lebonyolították öt országban átvett, több

mint 4000 km-es túrát.

Es még nem beszélünk a túrát meg-

előző, tanácsadással egybekötött technikai felülvizsgálatról, a túrát kísérő

szerelekről és túrávezetők fáradságos munkájáról.

Csaknem száz személygépkocsin 220, egy autóbúszon 30 személy vett részt

a találkozón.

Felkértük Tóth Ernő, a Lapkiadó

Vállalat Kemping Klubjának szervezőjét — a találkozós egyik résztvevő-

A PÓTKERÉK III. fordulójának helyes megfejtése: A pótkerékekkel (Bitola) kísért kempinghely: Ascona. A résztvevő nemzeti zászlajának levonásával befejeződött a nagy elményeket nyújtó nemzetközi kempingtalálkozó a belgiumi Zilvermeerben.

Nyertesek: 500 forintos vásárlási utalványt nyertek: Dobos László, 6800 Hódmezővásárhely; Millényi József, 1155 Budapest; 200 forintos vásárlási utalványt nyertek: Miskolc.

vásárlási utalványt nyertek: Maklári Ferenccé, 3529 Miskolc; Krakkor György, 1052 Budapest; dr. Paróczai Endréné, 2660 Balassagyarmat és Kellner Józsefné, 3524 Miskolc.

6720 Szeged; Musitz Anna, 1144 Budapest; 100 forintot

tek: Szabó Sámuel, 5520 Szeghalom; Rimóczy Károly,

Beszéljünk az útközben szerzett tapasztalatokról is. Az osztrák szakaszon alkalom adódott levonni azt a nagyon fontos következtetést, hogy az olyan csik, vagy az utánfutóval, lakókocsival levők részére második, könnyebb utvonalat is ki kell dolgozni. A két-uteműeknek a lejáratot okozta a leg-

szerecsés. A szempontból ez a találkozó nem volt az a tartós, hosszú esőzés volt. Ebből ugyesebb rendező se tudott változtatni. Amint a legjobb szervező, a leg-

hasznosítást tudja. mostani tapasztalatait az MCCC is szervező munkájába. Bizonyos, hogy szág is bekapcsolódott a nemzetközi találkozó részét vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező. Talán valamennyi FICC-találkozón részt vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező. Talán valamennyi FICC-találkozón részt vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező.

Dr. Vida Jenő, az MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező. Talán valamennyi FICC-találkozón részt vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező. Talán valamennyi FICC-találkozón részt vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező.

Dr. Vida Jenő, az MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező. Talán valamennyi FICC-találkozón részt vett, amióta Magyarországon vezetők a MCCC Rallye Bizottságának vezetője tapasztalt kempingező.

A házigazdák csak fiamandul beszéltek, tolmács nem volt és ezért több félreértés akadt. A rossz idő miatt a gyönyörű tó és a strand nem sok élvezetet nyújtott a víz szerelmeseinek. A magyar tábornak örömet okozott és elismerést jelentett a részvétel hi-

valány csatlakozási lehetőség és a kevés hírlap. A házigazdák csak fiamandul beszéltek, tolmács nem volt és ezért több félreértés akadt. A rossz idő miatt a gyönyörű tó és a strand nem sok élvezetet nyújtott a víz szerelmeseinek. A magyar tábornak örömet okozott és elismerést jelentett a részvétel hi-

valány csatlakozási lehetőség és a kevés hírlap. A házigazdák csak fiamandul beszéltek, tolmács nem volt és ezért több félreértés akadt. A rossz idő miatt a gyönyörű tó és a strand nem sok élvezetet nyújtott a víz szerelmeseinek. A magyar tábornak örömet okozott és elismerést jelentett a részvétel hi-

Köszönjük a segítséget!

Most nyáron a Balatonon nyaraltunk. Ütközben, még Csehszlovákiában közlekedési balesetet szenvedtünk. A kocsisorban álltunk, amikor egy autó belénkszaladt. Autónk sérülése elég nagy volt, de azért folytatni tudtuk utunkat.

Budapesten az Állami Biztosítónak azonnal jelentettük az esetet, s a kárfelvételen hamar túljutottunk. Amikor a balatoni nyaralásból visszatértünk, a Biztosítóból egy javítóműhelybe irányítottak, ahol 3 nap alatt kifogástalanul rendbehozták az autó karosszériáját. Így a majdnem újjávarázsolt Ladával elindulhatunk hosszú utunkra, haza, az NDK-ba.

Ezúton szeretnénk ismét kifejezni hálás köszönetünket **Dudás József** autójavítónak, valamint az Állami Biztosítónak, s ott is elsősorban **Szirtes Györgynek** az igen gyors segítségért.

A. H. Weigelt és családja
Limbach—Oberfrohna NDK

Emlék a hideg napokra

A motorosok többségét hosszú kényszerpihenőre kényszeríti a mind zordabbá váló időjárás. Tavaszig legfeljebb csak a motoros emlékek kárpótolhatnak a nyeregbe szállás elmaradásáért. És talán ez a felvétel is, amely még a nyáron, kellemes melegben készült.

Kristóf László
Budapest



Igéző kezek

Megalkották a modern autókat, ember lépett a Holdra és már a Marsra szállás tervén dolgoznak. Feltalálták a műanyagot, és az emberi lelemény újabb ötletekkel fejleszti tovább a már meglevőket, hogy életünket még szebbé, kényelmesebbé tegye. Akadnak azonban a találmányok érdekében csökevények és vadhajtások is..

Most csak egyről essék szó. Az autók hátsó ablakában szünet nélkül izgó-mozgó, integető vagy fenyegető műanyag kezekre gondolok!

De menjünk csak szépen sorjában! Kezdetben voltak a színes matricák, ezek borították el a kocsik hátsó, majd később oldalsó ablakait is, megátolva, hogy a vezető tájékozódhasson a körülötte kialakult forgalomról.

Az emberi fantázia újabb torzszülötteket hozott a világra. A hátsó üvegre tilos kilátásgátló matricákat ragasztani, tesznek tehát egyesek a hátsó ülés mögé díspárnákat, pettyes labdát vagy habszivacs óriás dobókockát (ma is árusítják az autófelszerelési boltokban), a visszapillantó tükörrre hajasbabát, ami viszont az előretéktintést korlátozza.

Hamarosan megszülettek a bólogató állatok, állandó mozgásuk a mögöttes kocsik vezetőjét is zavarta. Ide sorolhatók még a rugón táncoló „marsbábik”, ördögök is.

Ezek után már nem hiányzott más, mint hogy valamelyik külföldi autóturista kocsija hátsó ablakában behurcolja hazánkba az örökmozgó kezecskét.

Szemfüles kisiparosok rögtön felfedezték a kínálkozó nagy lehetőséget, hiszen előállításához alig kell anyag és szakértelem. Továbbfejlesztették a nagy találmányt, és feliratokkal, ábrákkal ékesítették. Nagy tömegben, mindenki számára elérhető 25–30 forintos áron elárastották termékeikkel a trafikokat, és ma már minden harmadik kocsik hátsó üvegén ott látható a mozgó tenyer.

Ez a találmány arra is jó lehet, hogy a többi autóst is idegesítse, mert automatikusan, szinte hipnotizálva kénytelenek a tenyérre bámulni, és így ez a 25 forintos műtűrke veszélyhelyzetbe sodorhatja őket.

A hátsó ablak a forgalom áttekintésére szolgál, és inkább használjuk ki érdemben a mai autókön lévő, nagy ablakok adta lehetőségeket.

Kamarás László
gépkocsivezető



Svéd visszhang

Svédországból érkezett az a levél, amelyhez egy lapkivágás is tartozott a legnagyobb autós újságból a Motor-ból. Az ottani levelezési rovat közölte egyik cikkünket, amelyben a malmói rendőrség udvarias gesztusát dicsértük meg.

Egy magyar autós járt a távoli városban, és a tilos helyen várakozott Ladájával. A rendőrök büntetés, szigorú felelősségrevonás vagy a kocsik elszállítása helyett udvariasan figyelmeztették az idegen autóst: a szélvédőre térképet raktak, amelyen jól láthatóan sorakoztak Malmö parkolóhelyei.

Ezúttal nemcsak azért hozakodunk elő a már egyszer közölt cikkkel, mert kellemes érzés, hogy a távoli országban is olvassák lapunkat, hanem azért is, hogy jelezzük: messze a következő idegenforgalmi idény, még van idő, hogy nálunk is elkészüljenek a térképek.

Ezt a cikket az Autó-Motor szerkesztősége vitaindító írásnak szánja. A gépkocsi körül meg-megújuló vita — a motorizáció terjedése következményeként — már egész társadalmunkat érinti és — természetesen — az autósokat elsősorban. Okkal tételezzük fel tehát, hogy az alább kifejtett nézetekhez olvasóinknak bőven lesz hozzáfűznivalójuk. Szívesen várjuk, vesszük véleményüket, észrevételeiket, s leveleiket következő számainkban rendszeresen közölni kívánjuk.



emmi sem nyilvánvalóbb, mondhatná valaki, mint hogy a gépkocsival összefüggő kérdésekre az Autó-Motor szerkesztősége az autósok érdekei szerint válaszol. Ez a feltételezés indokolt. Jövőre lesz harminc éve, hogy első számunk megjelent, s három évtizedes munkánk tanúsítja, hogy lapunk nemcsak fejlődő függvénye volt a hazai motorizációnak, hanem szívvel és értelemmel szolgáló barátja is.

Az ügy azonban, amelyben most álláspontunkat körvonalazzuk, ennek ellenére sem egyszerű. Mondhatjuk, bonyolultabb és érzékenyebb, mint a legkorábbi márkatípusok bármelyike. Ez természetes. A társadalom dolgai szükség-szerűen összetettek, s az autó problematikája ma már egész közösségünk érdeklődésére tarthat számot.

Ha folyamatában szemléljük az elmúlt húsz év motorizációs fejlődésének társadalmi vonatkozásait, láthatjuk, hogy a három évtized alatt bizonyos kérdőjelek és előítéletek eltűntek, vagy éppen most vannak homályosulóban. (Furcsa is lenne, hogy ma, amikor hatszázezer ember — és családja — mondhatja magáénak a gépkocsit, még mindig divatozna a régi kérdés: — Miből, uram, miből? — Vagy te-

kintsük a gépkocsit mint a rangkóróság kifejezőjét. Egy országban, ahol az autók száma a nyolcvanas években az egymilliót fogja közelíteni, egyre nehezebb lesz státuszszimbólumként emlegetni. Csupán idő kérdése, és az autónak eme ellenszenves, nyelvi „utánfutója” teljesen elenyészik.)

A régi feszültségek és előítéletek azonban átalakulnak, vagy éppen újak születnek helyettük. Ez több vonatkozásban érthető, hiszen a motorizáció foka sem a régi. Sőt, már maga a fejlődés üteme is gondokat okoz, s ezeket az autósok jól ismerik: műszaki, kereskedelmi, ellátási, rendészeti, jogi, egészségügyi problémákról van szó, hogy közülük csak néhányat említsünk.

De mindezekben a gondokon, nehézségeken túlmenően az autó körül állandó jellegű a vita. Itt hangsúlyozottan nem csupán a sajátóban és egyéb tájékoztató eszközökben megjelent, vagy elhangzott állásfoglalásokra gondolunk, hanem azokra a nézeteltérésekre is, amelyeket senki sem tart számon, senki sem jegyez fel, de amelyeknek naponta tanúi vagyunk. E vitákban — csak úgy, mint a röpke szóváltásokban, függetlenül attól, hogy egy-egy adott esetben kinek van igaza, valahol mélyen szemléletbeli különbségek, társadalmi kérdések feszülnek.

Igen, az autó közüggé vált, többek között azért is, mert a több mint félmillió autós számszerűen is tekintélyes része a társadalomnak. Az autó átalakítja az utcát, a város, az ország képét, változtatja mindennapjainkat, s a közlekedő emberek

— tehát mi, valamennyien, a legkülönbözőbb viszonylatba kerülünk egymással. Autós az autóossal, a tulajdonos a terhet szállító pilótával, mindketten a más közlekedési eszközöket vezetőikkel, valamennyiük a gyalogossal és viszont. Ahány helyzetű ember, annyiféle érdek. Mi hozhat ennyi szempontot közös nevezőre? Vajon — példaként az autós-gyalogos vitát említve —, ha a mi társadalmunk is telített lesz autóval, akkor kevesebb lesz körülötte a gond?

Azoknak az országoknak a példája, amelyekben a motorizáció a miénknél magasabb szintű, sőtét jövőt jósol ezen a téren. Bizonyára sokan látták olvasóink közül is Az autó című, szuggesztív hatású olasz filmet, amely drámai erővel sugallta, hogy az autó a modern barbárság eszköze, s arra a kérdésre, milyen ember az autós, a következő választ adta: — Sivárlelkű. Agresszív. Közösségellenes. Az autós maga a megtestesült, embertelen ember.

Valóban, mi ismerünk olyan országokat — az Egyesült Államok közöttük is az első — ahol igen magas szintű a technika, a civilizáció, de amelyeknek társadalma beteg és boldogtalan. Azonban nem az autó miatt. Nem a technikai haladás következményeként. Mert nem a kocsit szüli az autós prostitúciót, az ember- és bankrablást, s a csempészség „üzletágát”, hanem a társadalmi rend.

És ismerünk más országokat, amelyek ugyan még nem mondhatják el magukról, hogy már megteremtették a mintatársadalmat, s talán szegényebbek is, mint a nyugat egyik-másik állama

— de amelyekben hivatalos és programszerűen támogatott törekvés a társadalom kétirányú átalakítása. Az, hogy a dolgozó ember ne csak személyi tulajdonában, hanem személyes tulajdonságaiban, tehát testileg és lelkileg egyaránt gyarapodjék.

Természetesen a mi társadalmi rendszerünk is van szó, és tudjuk, hogy nálunk, a mi körülményeink között — a gazdasági alapokra támaszkodva, de azon túl is növe — az ember belső építkezése az a többlet, amellyel a mi rendszerünk fölébe nő más berendezkedésű közösségeknek. A mi ideálunk ugyanis az a kollektív társadalom, amely magas anyagi és technikai szinten humanizálja, vagyis az ember szolgálatába állítja a civilizációs vívmányokat.

Most közbeszólhatna valaki, hogy mindez túlságosan távoli cél és elvont gondolat, ahhoz viszonyítva, hogy ezekben a percekben is az ország számos helyén vitázunk autósok és gyalogosok, vagy éppen gépkocsik gazdasági perlekednek egymással valamin. S akit baleset ért, vagy reggelre kilyukasztották gumijait, nem elégedhet meg elvi válaszokkal.

Némi megtoldással igent mondanánk az ilyen közbevetésre. Egy-egy adott esetre, helyzetre vonatkozóan megvannak a megoldást jelentő módszerek — lehet, hogy hiányosak, talán nem mindig elég hatékonyak —, amelyekkel eldönthető, hogy kinek van igaza, ki vétkes, ki vétlen, s kinek szempontja közelíti leginkább a közérdeket. Az azonban, hogy a közlekedési erkölcs kielégítő-e, vagy sem, egyáltalán

nem az autó problémája. Nem is csupán az autósoké. A közlekedés morálja olyan, mint a társadalomé és ebben a vonatkozásban mindegy, hogy kocsin jár-e valaki, vagy az apostolok lován. A társadalom erkölce pedig a gazdasági alapoktól, s rajta túlmenően attól a bizonyos belső építkezéstől is függ, amely szilárd értékrendbe tudja rakni — ötvözni! — az anyagi és a szellemi javakat. Amely végső soron kialakítja tulajdonságainkat, meghatározza magatartásunkat, röviden: a társadalmi erkölcsöt. A tudatában, értelmében felnőtté váló ember szemlélete magában foglalja a másikhoz fűződő, humánus viszonyt is, és például — hogy cikkünk tárgyánál maradjunk, — elhatárolja magát az előítéletektől, mert tudja, hogy az általánosítás rendszerint a rossz példák-ból születik, s éppen ezért igazságtalan.



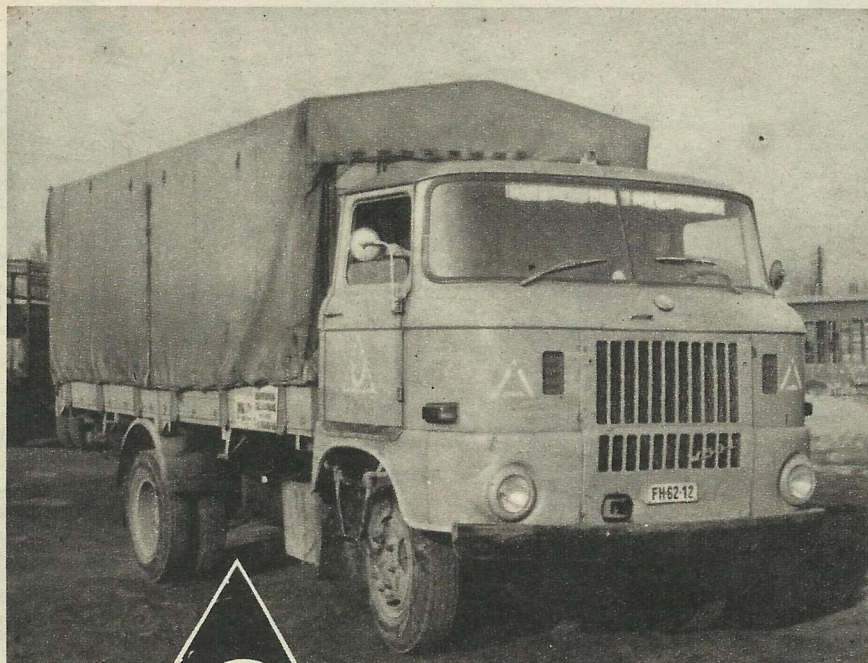
A kapitalizmus kezdetén megesett, hogy elkeseredett munkások szétverték a gépeket. De a szerveződő munkásosztály már tudta, hogy nem a gépeket kell szétrombolni, hanem a burzsoáziát, mert csak így jöhet létre az új anyagi és szellemi minőség lehetősége a társadalomban. Nekünk e lehetőség megragadása és beteljesítése nemzedékekre szóló programunk. Az új felépítése — önmagunkban is — hosszú és különböző eredményű folyamat, de máris törekedni feléje: állandó és azonnal gyümölcsöző feladatunk.

A kérdőjelek erdeje már ma sem takarhatja el előlünk azt a tényt, hogy a motorizáció nálunk is a teljesség felé mutat, s aki az autósok helyzetét, társadalmi problémáit kérdőjelezi, az évről évre mindinkább az egész társadalom anyagi, szellemi és morális állapotáról kap jelzéseket.

Közgondolkodásunk már ma is egyre jobban meghaladottnak tartja azt a szemléletet, amely az autót illetően az „egyik oldal — másik oldal” ellentétpárja szerint osztályoz. Hiszen nálunk már ma sem az a tulajdonképpeni kérdés: milyen ember az autós. Az a kérdés: milyen az ember, mint autós? Az a kérdés ma is, holnap is, hogy milyen szinten érett, fejlett, kiegyensúlyozott a társadalom, amelynek egyként gyermeke autós és gyalogos.

REMÉNYI JÓZSEF





Hivatásos gépjárművezetői
pályára
– B + C + E kategóriára –
alkalmas dolgozókat felvesz a

Belkereskedelmi Szállítási Vállalat 3. Üzemegysége

Kiképzés 5 hónap alatt,
1400 Ft havi munkabér,
nappali tagozat

A jelentkezés feltételei:
budapesti vagy
Pest környéki lakás,
büntetlen előélet,
a katonai szolgálat letöltése,
általános iskolai végzettség
(8 általános)

A jelentkezés helye:
Budapest IX., Máriássy u. 5–7.
személyzeti osztály
naponta 8–16 óráig

Y●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●

Vásároljon gumiárukat a VASEDÉNY szaküzleteiben

Autóabroncs-köpenyek és tömlők,
VI., Nagymező u. 25.
tel.: 118-095.

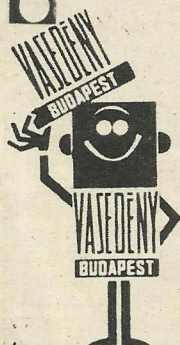
Ékszíjak és autóabroncs-köpenyek,
autó-üléshuzatok, fejtámlák
VI., Nagymező u. 21.
tel.: 318-172.

Ékszíjak:
VIII., Baross u. 41.
(Bejárat a Mária utcából)

Műszaki gumiárak,
autóabroncs-köpenyek, ékszíjak,
hajtószíjak
VIII., József krt. 33.
tel.: 341-329

Műszaki gumiárak, ékszíjak és
hajtószíjak, munkavédelmi cikkek,
csiszolóárak
IX., Üllői út 61.
tel.: 144-460.

Autóabroncs-köpenyek és tömlők,
autófelszerelési cikkek,
autós szerszámok
XIV., Nagy Lajos király útja 140.
tel.: 831-374.



● VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●

VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●VASEDÉNY●

Egy tizenkét éves gyakorlatú autóbuszvezető egy 6,5 méter széles úttesten, utolsó fordulóként, kb. 40–50 km-es tempóban, tompított fényszórót használva, csuklós gyorsjáratú autóbusszal egy hasonló, rendes járatú autóbust követett. A látási viszonyok korlátozottak, az úttest esőtől nedves. A vádlott látta, hogy az előtte haladó autóbusz vezetője lassítani kezd, hogy a megállóhelyre beálljon. Ő is csökkentette kissé a sebességet, de mert neki a megállóban nem kellett megállnia, kb. 20–25 méternyiről megkezdte az álló autóbusz kerülését — anélkül, hogy előzetesen a szembejövő forgalomról meggyőződött volna. Szemben vele egy Trabant közeledett kb. 60 km-es sebességgel.

Amikor a busz áttért az úttest bal oldalára, a vezető meglátta a szemben gyorsan közeledő kocsit, s mivel már nem tudott visszatérni a jobb oldalra, fékezett, a frontális összeütközést azonban már nem tudta elkerülni.

A Trabant vezetője a veszélyt féktávolságon belül, kb. 40–50 méterről észlelte, de nem fékezett, s változatlan sebességgel ütközött az autóbussznak. Ő is, akárcsak a mellette ült egyik utasa — aki alkoholos állapotban is volt — a helyszínen meghalt. A hátul ült további két utas közül az egyik, egyéb sérülések mellett a jobb szemének látását elvesztette, a má-

A tárgyalóteremből

sík pedig ugyancsak súlyos, több hónap alatt gyógyuló töréseket szenvedett. A baleset után a vádlott többször és több helyen állt ideggyógykezelés alatt, s a tárgyalás idején is betegálmányban volt.

A Trabantnak az alváza, a motor, a karosszéria első része és a futómű teljes egészében összetört. Az autóbusszon a motorháztető, a hűtő és az első díszlécek rongálódtak meg.

A baleset helyén féknyom egyik járműtől sem maradt hátra.

A vádlott nem vitatta felelősségét. Elismerte mulasztását abban, hogy a kerülést kellő figyelem nélkül végezte, s arra hivatkozott, hogy a balesethez hozzájárult a személygépkocsi vezetőjének az a mulasztása is, hogy semmit nem tett a baleset következményeinek csökkentéséért.

A bíróság a vádlott előadása és a műszaki szakértő véleménye alapján állapította meg a baleset lefolyását. A megállóban tartózkodott autóbusz vezetője ugyanis az utasok leszállására ügyelt, és csak az ütközésre figyelt fel. A Trabant életben maradt

utasai pedig a kocsijuk előzetes haladására nézve nem tudtak felvilágosítást adni, mert az emlékezetük kihiányzott.

A baleseti felelősséget elsősorban a vádlott súlyos mulasztása alapozta meg: a kérdéses vonalon rendszerszerűen közlekedett, a viszonylag szokványos és egyszerű forgalmi helyzetben előzetes meggyőződés nélkül kezdte meg a kerülést. A manőver megkezdése után azonban az ilyen jellegű járművel, az alkalmazott sebesség mellett — figyelembe véve, hogy most már az álló csuklós autóbusz is akadályozta —, nem volt lehetősége arra, hogy a kerülést abbahagyja, és visszatérjen az úttest jobb oldalára. Ezért vizsgálni kellett azt is, nem terhelte-e a Trabant vezetőjét is elhárítási kötelezettség, mert ha igen, akkor a vádlott súlyos következménnyel járt szabálytalansága kisebbedik, nem kizárólagos.

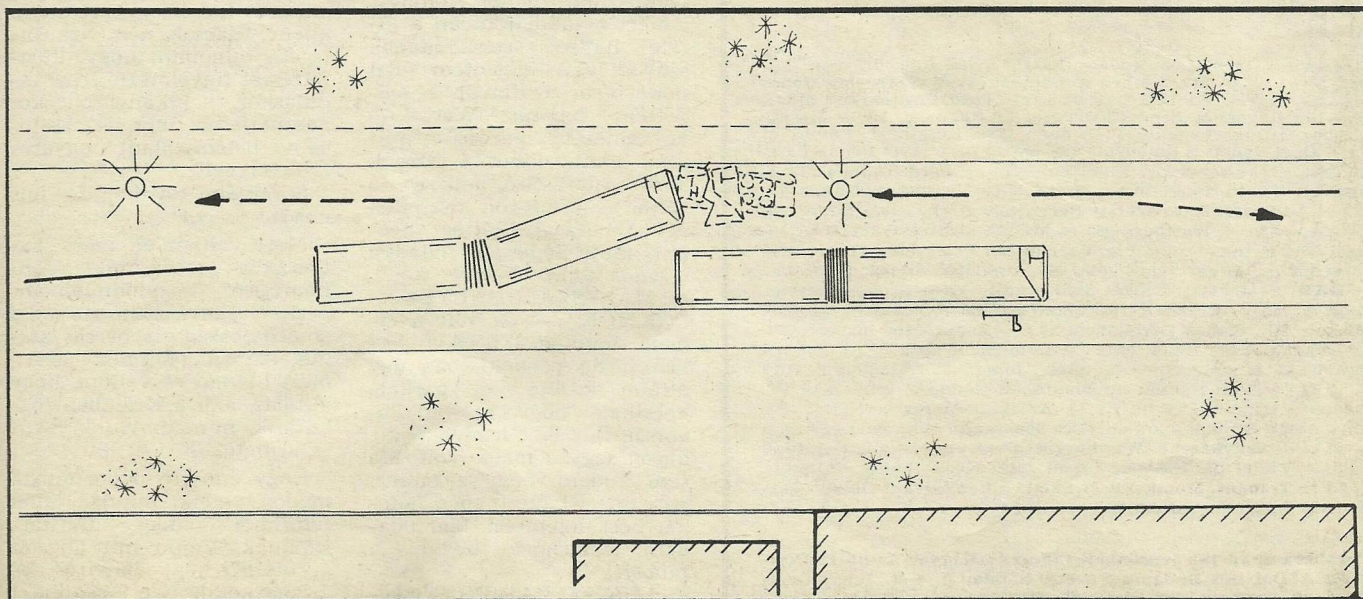
Kétségtelen, hogy a Trabant vezetőjének — aki gyakorlott autós volt, s a baleset idején a vezetésben semmi sem korlátozta — az autóbusz szembehaladását féktávolságon belül kb. 40–50

méterről észlelnie kellett. A műszaki szakértő véleménye szerint változatlan, kb. 60 km-es, tehát a megengedett maximális sebességgel ütközött az autóbusz elejének. Az adott forgalmi helyzetben tehát — amikor az álló csuklós autóbusz mellett egy másik csuklós autóbusz került át az úttest bal oldalára — a Trabant vezetőjének, minthogy a jobbra húzódásra, illetve jobbra visszatérésre lehetősége egyik járműnek sem volt, az elkerülhetetlen baleset bekövetkezésének súlyát fékezéssel csökkenteni lehetett és kellett volna. A fékezés elmaradásának oka nem volt felderíthető, azt azonban meg lehetett állapítani, hogy az ilyen helyzetekben a szabályosan közlekedő gépjárművezetőnek kötelessége a baleset eredményének az adott körülmények között lehetséges csökkentése — ez esetben a fékezés.

Az elsődleges mulasztás természetesen a szabálytalan kerülés, amelynél az előzetes felmérési és meggyőződési kötelesség alapvető biztonsági követelmény.

A bíróság, figyelembe véve a baleset körülményeit, valamint a vádlott igen súlyos (négygyermekes) családi helyzetét, a jelenlegi egészségi állapotát, büntetlen előéletét, a buszvezetőt 2 évi és 6 hónapi szabadságvesztésre ítélte, és 4 évre eltiltotta a járművezetéstől.

DR. IMRE IVÁN



A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL:

MZ 250 TS-hez áramvonalidomot ifj. Tóth András (6300 Kalo-
csa, Damjanich u. 19.) — **Dacia** hátsóhidat, sebességváltót, szél-
védőüveget, karosszériaelemet Váradi István (6080 Szabadszál-
lás, Bercsényi út 12.) — **Trabant** 500-ast alkatrészeként Lőrinc
Csaba (4242 Hajdúhadház, Attila u. 12.) — **Trabant** 600 ka-
rosszériát, Warszawa alkatrészeket Hejusz István (2360 Gyál,
Rákóczi u. 3.) — **Renault R10** alkatrészeket Balogh József (3700
Kazincbarcika, Kállai Éva út 4.) — **Wartburg** 312 hátsó és oldal
üveget Herczeg Sándor (3100 Salgótarján, Martos Flóra u. 17.) —
Skoda Octavia motort és egyéb alkatrészeket Bedi Károly
(8893 Szentlászló, Ady u. 4.) — **Wartburg** ülést, 165 SR 13 gu-
mitömlőt **Opel Manta** ülést Horváth Mihály (1032 Bp., Zápor u.
63.) — **Mercedes-Benz** 170-V hobbiautót és BMW EMW 340-2
karosszériát alkatrészekkel Valker István (1202 Bp., Lázár u.
39.) — **Renault R10** karosszériát és alkatrészeket Pachter Károly
(3525 Miskolc, Régiposta u. 7.) — **Zastava** 750 alkatrészeket Fe-
kecs Ödön (8360 Keszthely, Deák F. u. 53.) — **Wartburg** 1000
alkatrészeket János Imre (1071 Bp., Damjanich u. 27.) —
BMW R12 motorokerepárt és BMW R75 alkatrészeket Tóth
László (6600 Szentes, Lenin út 12.) — **Fiat 128**-hoz Boge lengés-
csillapítót Szabó Ferenc (8174 Balatonkenese, Fő u. 35.) —
Fiat 500-hoz Weber tipo 26 IMB 4 porlasztót Szerb György
(5500 Gyoma, Felszabadulás u. 7.) — **Pontiac** 8 hengeres motort
8 sebességes váltóval, **Chevrolet** alkatrészeket Szatinszky Mik-
lósné (3000 Hatvan, Mező Imre út 15.) — **MZ TS 250**-hez 17,5
literes műanyagtartályt Szébenyi György (2500 Esztergom,
Arany János u. 12.)

KERES:

Hobbimotornak 250–500 cm³-es régi **Nortont** ifj. Tóth András
(6300 Kalo-
csa, Damjanich u. 19.) — **Volkswagen** 1200 hátsó ke-
rékagát Domik Dusané (7135 Dunaszentgyörgy, Petőfi u. 6.) —
Motorosruhát Vadász László (8800 Nagykanizsa, Kodály Zo-
l-
tán u. 1–3.) — **Wartburg** dönthető ülést Horváth Mihály (1032
Bp., Zápor u. 63.) — **Riga** 12 vagy 16 kezelési könyvet Sándor
János (5920 Csorvás, Széchenyi u. 7.) — **Wartburg** 353 jobb első
sárvédő doblemezt Mészáros Istvánné (9545 Jánosháza, Dózsa u.
30.) — **CZ 175 Sport** és **Jawa** 05 bal hátsó lábtartót Apaczeller
István (7150 Bonyhád, Béke tér 24.) — **MZ 125 TS** Luxus kup-
lungbowdent Szurovecz János (3200 Gyöngyös, Szövetkezeti út
1.) — Régi **Autó-Motor** újságokat Rehák László (8000 Székesfe-
hérvár, Homoksor 63.) — **Velorex** indítódinamót Danda Jó-
zsef (5900 Orosháza, Kossuth u. 12.) — **Liener György: Autófi-
pusok** 1958 c. könyvet. Lövei Lajos (4027 Debrecen, Domokos
Lajos u. 28.) — **Sport MZ 250 TS** áramvonalidomot Kovács Ti-
bor (7695 Mecsek-nádasd, Rákóczi u. 61.) — **Zastava** 750 henger-
fejet Tass Béláné (1204 Bp., Eperjes u. 34.) — **Ford Escort**
1100 lengéscsillapítót, talpas csapszegeket Paluska János (3516
Miskolc III., Csinos Bertalan út 10.) — **Fiat 850 Sport Coupé**-
hoz főtengelyt Mihálics Gyula (2800 Tatabánya III., Kinizsi út
41.) — **Vauxhall Victor** szélvédőüveget Lengyel Imre (6720 Sze-
ged, Bajza u. 2.) — **Babetta** hátsó fékdobot Kőfalvi Tamás
(7144 Decs, Fő út 25.)

KINÁL:

Moszkvics 412 motort Kovács László (2085 Pilisvörösvár, Ru-
das L. u. 12.) — **MZ 250**-hez kuplungbowdent Szurovecz János
(3200 Gyöngyös, Szövetkezeti út 1.) — **Ford Cortina** 1200 alkat-
részeket Ragoncsa Ernő (7630 Pécs, L. Almos u. 1.) — **Moszk-
vics**hoz új alkatrészeket Vigh János (8360 Keszthely, Eötvös út
3.) — **Opel Kadett B** limousine első-hátsó futóművet Rehák László
(8000 Székesfehérvár, Homoksor 63.) — **Ford Taunus** alkat-
részeket Tisztartóné Bodor Beáta (8200 Veszprém, Nárcisz u.
16.) — **Lada** 1500 karosszériát Berenczy Barna (4030 Debrecen,
Óvoda u. 48.) — **Wartburg** 900 és **MZ 125** alkatrészeket Törő Jó-
zsef (9511 Kemenesmihályfa, Cser út 29.) — **Zastava** 750 bal első
sárvédőt dr. Mezei János (6400 Kiskunhalas, Árpád u. 27.) —
DKW F 11 alkatrészeket Bali Károly (8000 Székesfehérvár,
Zsolt u. 63.) — **Moszkvics** 403 alkatrészeket Paluska János (3516
Miskolc III., Csinos Bertalan út 10.) — **Zaporozsec** hengerfejet,
gyűrűket Bálint Miklós (6031 Lászlófalva, Ifjúság u. 1.) — **Ford**
Taunus 12, 15 szélvédőüveget Szabó József (3527 Miskolc I., Ady
E. u. 14.) — **Fiat Balillát** hobbiautónak Német Ferenc (2800 Ta-
tabánya, Ifjúság út 2.) — **Az Autó-Motor** 1961–1976 év-
folyamatait Kapitány József (7100 Szekszárd, Béni Balogh Ádám
u. 37.) — **Nagykerékű Wartburgot** alvázrepedés miatt, kitűnt
alkatrészekkel dr. Kálmán József (6400 Kiskunhalas, Tolbuhin
u. 2.) — **Trabant, Moszkvics** és **Skoda** alkatrészeket Bécsy László
(1165 Bp., Mátyásföld, Kárpát u. 8.)

Továbbra is várjuk leveleiket. Címünk: Magyar Rádió CSÚCS-
FORGALOM 1800 Budapest, Bródy Sándor u. 5–7. Telefonszol-
gálatunk a műsor ideje alatt: 343-732.

Egy „apafej” füstölgése

Az alábbiakban tisztelettel
felsorolok néhányat azon dí-
szítójelzők közül, amelyeket
autóstársaim — elrobogván
mellettem és boldogtalan
Polski Fiatom mellett — fü-
lembe dudáltak. Bevallom,
őszülő hajam néha szinte
lángra lobban a vörös szé-
gyentől.

„TEVEGANAJASIVA-
TAGBAN” voltam, amikor a
feljebbvaló napokban a ba-
latonalmádi posta előtt kész-
séggel átengedtem egy gya-
logost az őt jogosan megille-
tő zebrán. A mögöttem vesz-
teglő LADA vezetője türel-
metlenül túlkölt lassításom-
ra, majd jobbról elrobogva
mellettem, odaköpte a fent
idézett jelzőt.

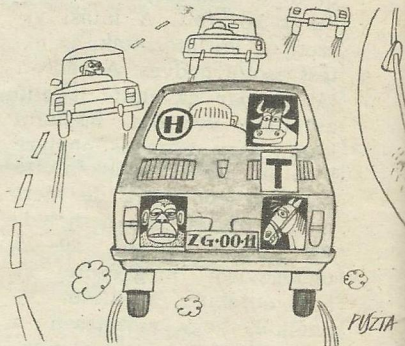
„BAKTÉRIUMTÁPLÁ-
LEK” címmel illeltek a vár-
palotai benzinkúttól vagy
száz méterre, amikor jobbra
kis ívben kanyarodni szán-
dekozva átengedtem egy ter-
hes kismamát. Mögöttem
ugyancsak kanyarodni óhaj-
tott egy süvölvény fiatalem-
ber, de már nem bírta ki-
várni az időt, kanyarban elő-
zött és sziszegett, meg röhö-
gött hozzám. Hát így.

„AFFENEAPOFÁDAT” —
tiszelt meg a székesfehér-
vári Vöröshadsereg útján egy
taxis, amiért jámbor szigo-
rúsággal betartottam a vá-
rosi forgalomban kötelező 60
km-es sebességet. No, az ter-
meszetes, hogy ő jelzés nél-
kül jobbról előzött.

„JÓSZUSZOGNIUGYE”
megtisztelő címet kaptam,
amiért a tabdi főútcán a ki-
felé hajtó sertéskondának
szabad utat engedtem. Ezt
nem bírta szuflával a mö-
göttem toporgó Warszawa
kofakinézetű iparos és mi-
után kiadta dühét, a disznók
közé hajtott. Szó, ami szó,
a rőfik nem nagyon tisztelték
agresszivitását. Elöttem meg-
állt, majd lépésben haladt a
disznók után.

„MÁLESZÁJÚHÜLYE-
CÓKMÓK” — ez volt a cí-
mem, amikor a bicskei ha-
lászcsárda parkolójában úgy
álltam közéje két parkoló
kocsinak, hogy az oldaltá-
volság mindkét irányban kb.
háromnegyed méter volt. Ma
sem tudom, hogy a taunus-
szos miért bántott meg hőfé-
hér becsületemben. Már oda-
bent lemarháza ugyanis a
pincéért.

„LÜKENAZARÉNUS” vol-



tam — bár hitemre nézve
őseim akarataból római hi-
tű lennék — azért, mert a
nagykörűti piros lámpa alatt
lefutott a kocsim és a zöld-
re váltva nem tudtam azon-
nal startolni. Szinte lángos-
torral vágtak volna hátba a
mögöttem dudáló boldogta-
lanok!

„DÍSZHAZAFI” — no ez
meg micsoda? — kaptam fel
a fejem, amikor véletlenül,
de nem szándékosan egy ka-
pubejáró előtt álltam meg
egy pillanatra, amíg utasom
kiszállt. „Itt nem szabad
megállni!” — üvöltött rám
egy sárgaszínű taxis, mivel
ő is ott akart megállni. A
ház gazdája érkezett ugyanis
haza, taxin.

„NOSZTALGIÁS APA-
FEJ” — ez volt a legutolsó
titulusom, amelyet a viseg-
rádi MUOSZ-üdülő előtti
parkolóban ragasztott rám
egy külföldre szakadt ha-
zánkfia. Eg és föld a tanúm,
ma sem tudom, mit vétettem
ellene. Hacsak nem azt ró-
tta föl bűnműl, hogy kürt-
jelzéssel figyelmeztettem: in-
duláskor, kikanyarodáskor
használja az indexet. Majd-
nem belémszaladt ugyanis
„rükvercel”.

Sorolnám tovább, de mi-
nek?

Mert voltam én már „su-
tyerák”, „gatyásmuki”, „li-
liomtipró”, „plömplömem-
berke”, „anyaszomorító”, sőt
„marhajószág” is becses sze-
mélyemben. Mindez azért,
mert hiszem és vallom, hogy
mindaz, ami a Kreszben fog-
laltatik, mindannyiunk javá-
ra született.

Hogy ennyire opportunista
módon vallok, mindaz talán
feltűnhet kedves autóstár-
saimnak. Vajon mit akar ez
a „muki”, hogy ennyire „al-
kalmazkodik” a renchez?

a „késői kezdésről” és a gorombáskodásról

Hogy ennyire kedvében jár a szabálynak? Ez már szinte gyanús!

No, most jön a meglepetés: az e sorokat író dereshajú „apafej”-nek a jogosítványán ugyanis még alig száradt meg a tojáshéj, mivel azon vakmerő emberkék közül való, akik élemedett korban szánták rá magukat, hogy megszerezzék jogosítványukat. Közel a nyugdíjhatárhoz, vagy már azon is túl autóvezetést tanulni — ez már szenilitás. Ezt és így, nyíltan vagy burkoltan többen kifejezésre is juttatták e rémisztő tett elkövetőjének füle hallatára.

Szenilitás jele valóban? Vagy a tételes jogszabályaink által megengedett honpolgári jog megnyilvánulása? Beszéljünk róla.

Kinek szabad szép hazánkban gépkocsit vezetni?

Akinek érvényes jogosítványa van.

beszélék arról a keserves négy hónapról, amíg a gyakorlati vizsgáig eljutottam.

Azt állítani ugyanis, hogy ez az út nem volt keserves, képmutató hazugság lenne. Aki végigcsinálta, az tudja, igazán, mit is kell az embernek át-meg átélnie, mikor még álmában is arra riad fel, hogy az angyalok susogják a fülébe: „kuplung-fék, kuplung-fék.” Csuti Laci barátom és szakoktatóm a megmondhatója, hányszor duruzsolta ő a fülembe ezeket a varázsszavakat, amikor „csak úgy” váltottam sebességet, vagy amikor harmadikból negyedik helyett hátramenetbe kapcsoltam. Volt ám ott fogak csikorgatása!

Nem ment, az istennek se ment. Már-már azon a ponton voltam, hogy hülyegyereknek képzeltem magamat. Különösen amikor találkoztam egy olyan iskolatársammal, aki a nyolcosztályos

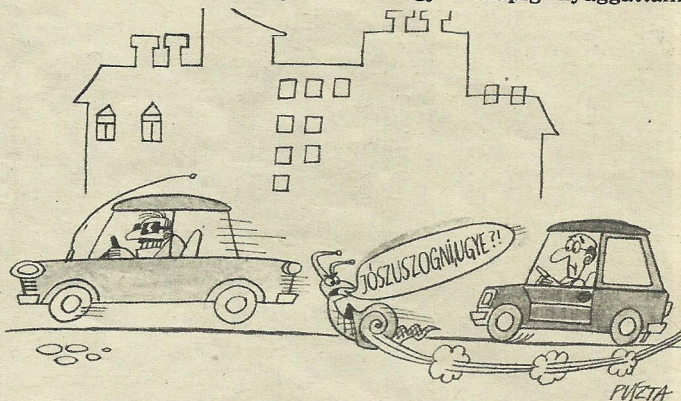
táján jött a mélypont, amikor rádöbrentek, hogy tulajdonképpen nem tudnak semmit. Ekkor léptem én a görög história nagy alakjához, Démosthenésznek a nyomdokába.

Tudjuk, Démosthenész a világ legnagyobb szónoka volt. Fiatal korában dadogott, de állítólag kijárt a tengerpart-ra, kavicsot tett a nyelve

ményeket — magam válaszsza-mag meg, még akkor is, ha cserébe olyan megtisztelő címekeket vágnak a fejemhez, amelyekért helyei-közzel büntetés járna, ha perre menne a dolog.

És sohasem válaszolok hasonlóan. Csendes mosoly, — ennyi ugye elég egy-egy futóbetyárnak?

Négy hónapig nyaggattam



alá, s így tanult meg — iszonyatos gyöttrődések között — szónokolni. Tanú nincs rá, mennyit kínlódott és szenvedett. De — győzött.

Az én tanúm kínlódásaimra és szenvedéseimre — Csuti László, akit én a szakoktatók egyik legjobbjának tartok ma is. Aki ugyanis a kezdő vezetők gyöttrődéses igyekezetét az övéhez hasonló türelemmel elviseli, és segíti őket, az csak jó szakember és jó pedagógus lehet.

A viláért sem tagadom ugyanis, hogy a motorikus érdeklődés és az ember reflexvilága fiatal korában lényegesen jobb, mint az évek múltával. De éppen — ami előny egyrészt, hátrány lehet más vonatkozásban.

Higgyék el nekem, hogy így van.

Mert hogy én az előbb felsorolt disztójelzőket kaptam felajzott autós társaimtól, annak tulajdonítható, hogy a közlekedési szabályokat mindig és mindenkor igyekszem betartani. Ez pedig nem mindig van így azoknak, akik a százhusz-száznegyven kilométerrel kacérkodnak. Kacérkodjon a jófene, nekem elég sokkal kevesebb. Jogom van hozzá, hogy a sebességet — alaposan és megfontoltan mérlegelve a körül-

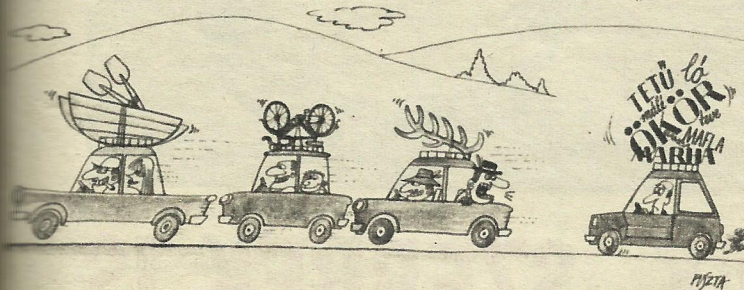
a Skoda tankocsit. És a végén — első nekiirugaszkodásra — 33 ponttal levizsgáztam. Együtt olyan fiatal kurzustársammal, aki már negyedszer ment neki a vizsgának.

Manapság — egyéves jogosítvánnyal a zsebemben és hat évtizeddel a hátam mögött — úgy vezetek, ahogy azt a „nagykönyv” előírja. És mert mindig minden szabályt betartok, gorombaságokat, titulusokat kapok cserébe. Ezeket én csak nevetek és mivel hajdanvaló fiatal újságíró koromban magyar szakos tanárként is dolgoztam, a csalafinta kifejezéseket beírom gyűjteményembe. Tulajdonképpen hálás is vagyok azoknak, akik új szavakkal ajándékoznak meg.

Csupán egyet nem értek.

A legtöbb kocs ablakában ott díszleleg a felhívás: „LEGYÜNK BARÁTOK A KÖZLEKEDESBEN!” És a kocs vezetője mestere a közlekedési durvaságoknak. Nem volna vajon célrányosabb, ha azt hirdetnék: LEGYÜNK ELLENSÉGEK A KÖZLEKEDESBEN!” Akkor mindenki az ellenkezőjét tenné ennek is. Barátok lennénk — öregek és fiatalok egyaránt.

BALOGH JÓZSEF



Kinek lehet érvényes jogosítványa?

Aki a megfelelő szakvizsgát letette és orvosi alkalmasságát igazolta. És büntetőjogilag nem esik kifogás alá.

Akkor hát?

Mi igazolja, mi szavatolja azt, hogy egy tizen- vagy húszéves fiatal ember vezet, mint egy ötven- vagy hatvanéves? A jogosítványon ott az orvosi alkalmasság igazolása. És azonkívül a feltételezett önkontroll, hogy az illető idős honpolgár — (szellemi-fizikai) alkatiilag alkalmasnak érzi-e magát rá, hogy volánhoz üljön.

Az ég óvjon attól, hogy a gépkocsivezetésben valamilyen formában nemzedéki problémát kutassak. Inkább

gimnáziumot tizennégy év alatt végezte el, és mikor bemutatta Mercedesét, valószínűleg a földig süllyedtem pironkodásomban. És akkor arra a pogány hitre jutottam, hogy én sem vagyok alábbvaló!

De bizony közben történt egy és más. Nevezetesen, amikor a húszadik gyakorlati óra után olybá véltem, hogy összeomlott fölöttem a magas ég. Megírtam a lemondó levelet, közölve a tanfolyam vezetőjével, hogy én bizony tájára sem megyek ezentúl az iskolának. Végre is van az embernek önkritikája. Szerencsére elfelejtettem a levelet postára adni és mire ez mégis bekövetkezett volna, kitisztult a fejem. Kitisztult annál is inkább, mert számos barátom közölte: ők is szakasztott így voltak, a húszadik óra



NEMCSAK JOBBAK, SZEBBEK IS



A szovjet motorkerékpár-ipar legkeresettebb típusai hazánkban: a Riga 16 és Verhovina 6. Mindkét típus erőforrása azonos, a strapabíró S 57 forgatja a hátsó kereket.

Most a motortörpe — mint már arról hirt adtunk — finomításokon esett át. A kényelem és a megbízhatóság szempontjai vezérelték a szovjet tervezőket, amikor a nehezebben használható pedál feladatkörét a berúgókarra és a funkcióját sokkal jobban ellátó fékpedálra bízták. Ez a kialakítás igen jól harmonizál a vázakkal — különösen a sportosabb kialakítású Verhovináéval. A berúgókar, a lábtartó és a fékpedál együttese ugyanis a motorkerékpár-jelleget erősíti.

Ha már a szerény teljesítményt a Kresz előírásai megkövetelik, a gyár legalább a motorok megjelenítésében iparkodik újat hozni. És valóban, a mokick-jelleg több erőt sugall.

Lengyelországban ismét divat a MOTORKERÉKPÁR

A felszabadulás utáni években hosszú időn keresztül a kétkerekűek uralkodtak a lengyel utakon. Az országnak több motorkerékpárgyára volt, melyek évi kapacitása elérte a 150 ezer darabot. Még 1970-ben majdnem 1,8 millió motorkerékpárt tartottak nyilván, azaz háromszor annyit, mint személyautót.

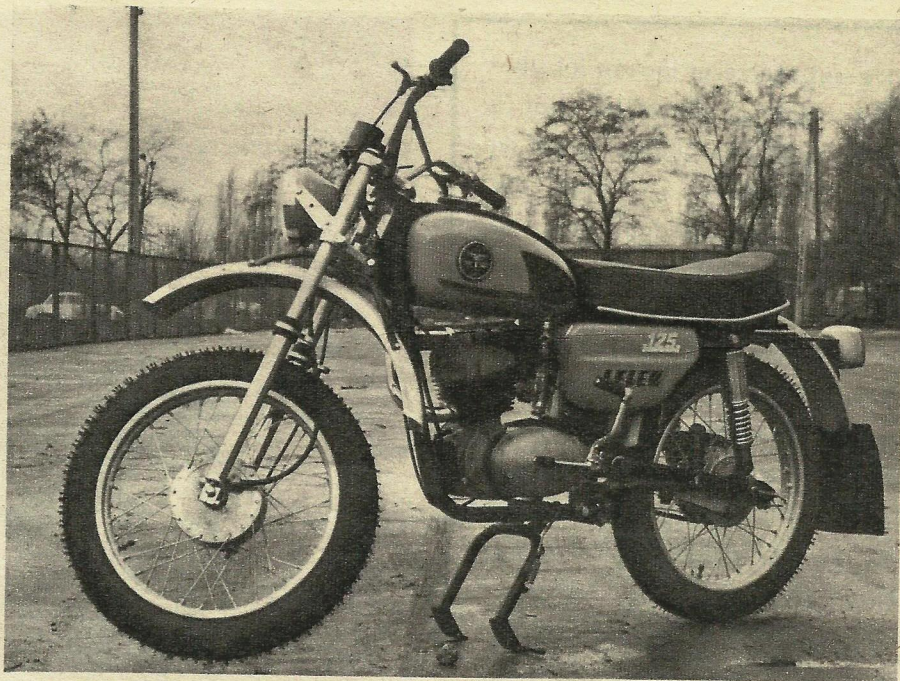
Aztán a Fiat-gyártás kezdetével kevesebb motorkerékpár került a piacra — 1972-ben alig valamivel 63 ezer fölött volt az újonnan gyártott motorkerékpárok száma. Oka ennek az is, hogy a meglevő motorkerékpárgyákat átalakították az autógyárak leányvállalataivá, továbbá csökkent az igény a kétkerekűek iránt. Így aztán, 1975-ben először, több autó — teherautó, autóbusz — futott a lengyel utakon, mint motor.

A kétkerekű azonban még nem veszítette el az autóval folytatott versenyt. Az utóbbi években ismét keresett cikk lett a motorkerékpár, és a gyárak ennek megfelelően új típusokat gördítettek ki.

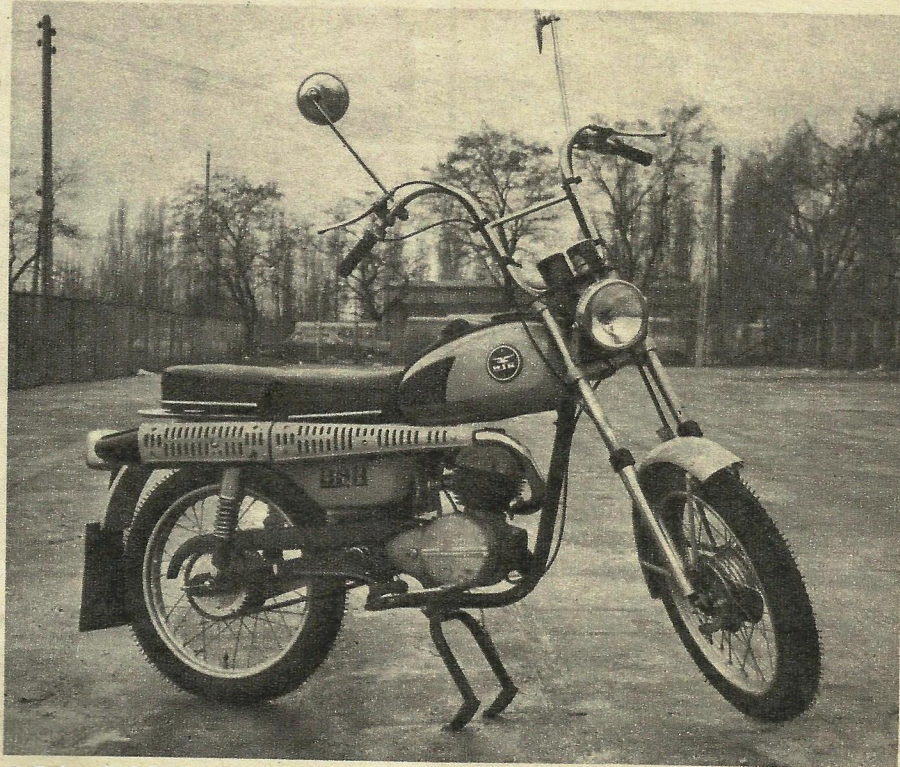
A swidniki Közlekedési Eszközök Gyára — amely világszerte tökéletes helikoptereiről ismert — 1975 óta futószalagon gyártja a kétkerekűeket. A gyár termelése 1976-ban már megközelítette a 100 ezres darabszámot. A WSK jelenleg több 125-ös és 175-ös típust is gyárt. Az utóbbi évek legnagyobb slágere a madárnevekre keresztelt motorkerékpár-sorozat. Ezek: a Dudek és a Kobuz — 175 kcm-es motorral szerelve, illetve a 125 kcm-es Bak és Lelek.

A Dudek újvonalú motorkerékpár. Magas a kormányja, állítható az ülése. Formás üzemanyagtartályán irat és számszámjelző kapott helyet. A biztonságról irányjelző lámpa és stoplámpa gondoskodik. Súlya 115 kg, teherbírása 180 kg, teljesítménye 14 LE, legnagyobb sebessége 105 km/ó, benzintankja 10,5 l, fogyasztása 3,8 l/100 km. A kisebb Lelek is sportos küllemű jármű. Műszaki adatai persze szerényebbek. A 7,3 LE-s motor 80 km/ó-s sebességre elég. Fogyasztása 2,8 l/100 km.

Interpress, Varsó



Íme a Lelek. Figyelemreméltó a szépmívű első villa és a terepezést megengedő nagy hasmagasság



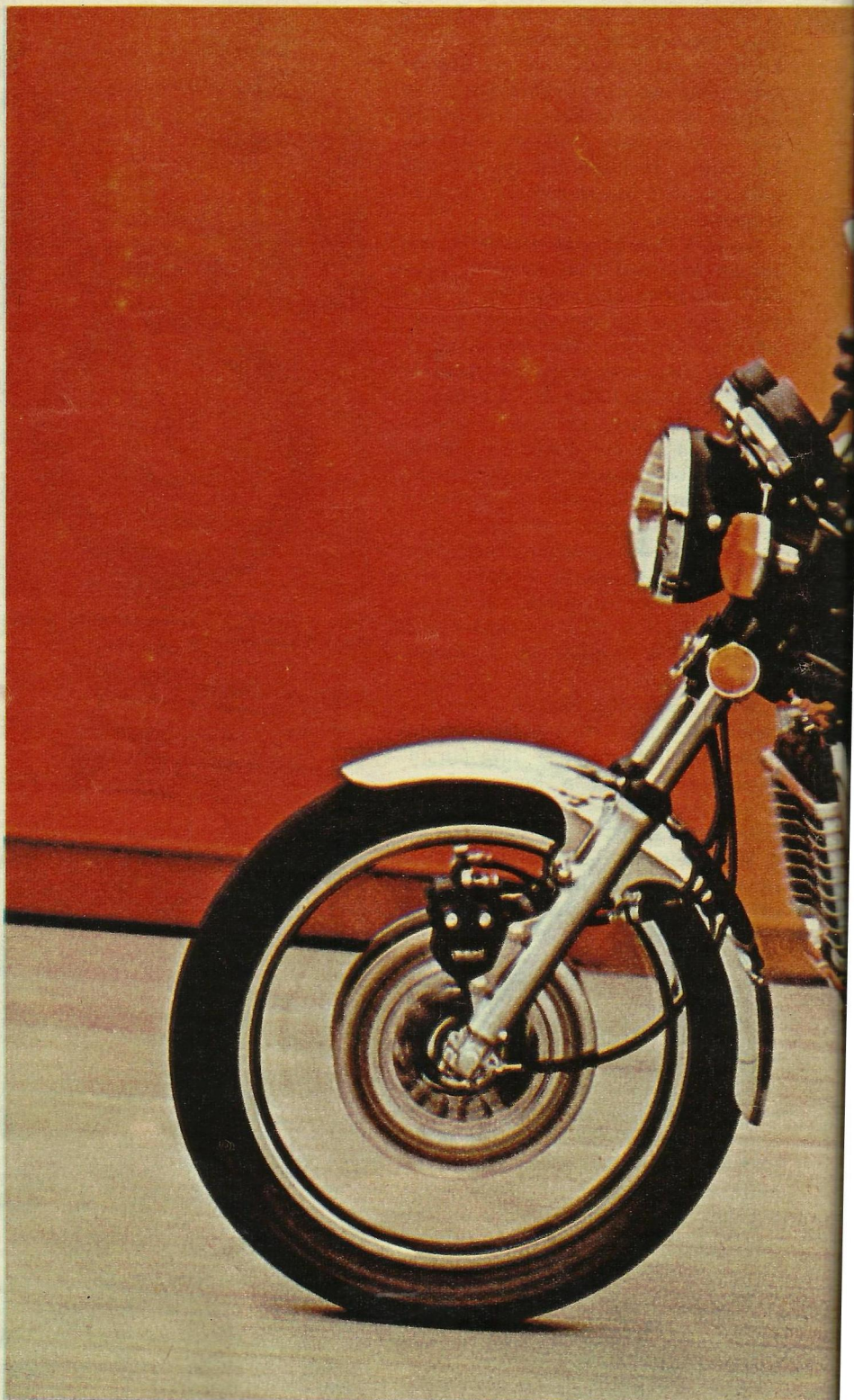
A Bak a Lelek ikertestvére — úgyszólván csak a mellő sárvédő különbözteti meg őket

SZELLŐKIS

Ha egy szerkezet igazán jól sikerült, akkor az fittyet hányhat a divatra. Itt van például a Suzuki GT 750, amely már évek óta tartja magát, pedig kapott ez már – a gyárán belül is – néhány kemény ellenfelet. (Például a dupla ohc-vezérlésű, négyhengeres Suzuki GS 750-est, nem is szólva a Wankel-motorral meghajtott Suzuki GS 5-Rotaryról.

Joggal kérdezi a motort szerető olvasó, miért gyártanak egy márkán belül azonos hengerűrtartalmú és teljesítményű két- és négyütemű motort, még hozzá az előbbit vízhűtéssel. Nos, itt található a „titok” egyik nyitja, ugyanis az a vízköpeny, amely a hengereket borítja, nem is annyira termikus feladatot old meg, mint inkább az üzemi zajok csökkentését szolgálja – eredményen.

A nemzetközi motorkerékpár-ipar legerősebb kétütemű terméke a GT 750, a halk Szellőkis-asszony, amelynek háromhengeres motorja ($3 \times 70 \times 64 \text{ mm} = 733 \text{ kcm}$) 63 lóerőt ad le 6500 fordulaton. Mindehhez három Mikuni-porlasztóra van szüksége. Mind a kenőolajat, mind a hűtővizet egy-egy szivattyú tartja mozgásban. A 253 kilós surranó rakéta végsebessége 190 km/ó.



SASSZONY



MINICROSS VÁCOTT



És az AM-kupákat ezúttal is az abonyiak vitték haza

Gyors egymásutánban újabb két futamot benyolítottak le a szocialista országok BBK versenysorozatának körgyorsasági ágában és a mindent eldöntő bulgáriai forduló előtt — akárcsak az elmúlt évben — ismét magyar versenyzők szereplése jelenti a szenzációt. Pontosabban: tavaly ilyenkor Gaál Pál állt az összetett sorrend előkelő 3. helyén, most pedig Szebényi László, megelőzve a gyorsasági sportban jóval jártasabb tucatnyi szovjet, csehszlovák, NDK-beli sportolót és jócskán leghagyva a velünk együtt még csak kísérletező bolgárokat!

A csehszlovákiai Mostban a borús idő és a Tv színes helyszíni közvetítése ellenére legalább 20 ezer néző övezte a várost átszelő sztráda kereszteződése körül kacifántosan kijelölt pályát. A három gyári Skoda szokásosan nyomasztó fölényén már kissé unatkozó szurkolókat ezúttal a libereci Zdenek Vojtech attrakciója villanyozta fel. A 27 éves, szövétgépekkel foglalkozó mérnök autója ugyanolyan gyors, mint a boleslavi trojkáé és mindig ott „utazik” a gyáriak nyakán. Most viszont egy vakmerő előzésnél két szovjet Ladát elsodorva a depó előtti palánkon csattant a fekete Skoda és csak alaposan meggyűrődve eredhetett az élboly nyomába. Káprázatos üldözés után hamarosan be is érte a kocogással éppen nem vádolható gyári profikat...

Gaál Ladájában 10 kör után elfogytak a vadonatúj angol fékbetétek, míg Nagy András „sárga tengeralattjárója”, a Skoda fél kör után „vizes” lett, így a legjobb eredményt az egyre gyorsabb Szebényi érte el ragyogó 7. helyezéssel, Gaál pedig a fék nélküli autóval is a 9. helyre futott be!

Autósaink szép sikerei a BBK-futamokon



Szebényi László

Egy hét után a lengyelországi Torun repülőterén találkozott a tarka nemzetközi társaság, és ismét nem volt kétség afelől, hogy Oldrich Brunclík nyeri a versenyt az egyik 130 lóerős gyári Skodán, ám arra senki nem számított, hogy Gaál a verhetetlen csehszlovákok és a gyári Ladán versenyző szovjet Valerij Vaisvilla mögött az 5. helyen fog végezni. Magyar autós még nem aratott ilyen szép sikert a BBK pályaversenyein, s ezt csapatunk óriási meglepetésre kiharcolt 2. helyre kerekítette ki Szebényi 7., valamint Nagy 11. helyezéssel!

-e -s

Már többször említettük, de nem győzzük hangsúlyozni, hogy a minicross szélesben fejlődő sportág. A Váci DCM SE rendezte, Autó—Motor kupás idényszáró verseny mind küzdelmében, mind rendezésében bebizonyította, hogy az egykori, szedett-vedett motorosokból a sok verseny minőségi gárdát nevel. A szeniorokhoz hasonlóan már itt is kinőttek a sport legmarkánsabb egyéniségei, és a rendezőgárda továbbképzésének, illetve az MMSZ bírói támogatásának köszönhetően a versenyek zökkenőmentesen, forgatókönyv szerint peregnék.

A verseny a 125/B-sek futamával kezdődött. Talán ez a legfejlődőbb kategória, és ez érthető is, hiszen ebből kerül a legjobb hat a nagyok, a 125/A-sok közé. A Repülőgépes Szolgálat minicsepata már régóta sok borsot tör a nagyobb legénységek orra alá. Most is az 6 kiválóságuk, Pekker Lajos aratott kétfutamos győzelmet, miután a 7. helyről megelőldulva ellenfeleit rendre megelőzte, hogy végül 10 másodperces előnnyel robbanjon keresztül a célvonalon.

A 125/A-sok futamkezddései párázs harcokban zajlottak. Bittera Endre nagyszerű rajtokkal rukkolt ki, és a pápai Szűcs István is ott őrlődött a váci Cservenák Péterrel és a legesélyesebb abonyi

Szabó Józseffel együtt az élboly malmában. Bittera tiszavirág életű királyságát a hengerlő motorozásáról ismert Szabó vette el, míg a második helyre Szűcs zárkozott fel.

Az 50 kcm-es kategória versenyzői — a kezdethez képest — összehasonlíthatatlanul izmosabb motorokon jelentek meg. Sajnálatos módon a mezőny kétfutamos győztesének ígérkező váci Nemezz László mindkét futamban már-már a győzelem előtt esett ki. Végül az egyenletesen, ésszerűen motorozó Lovas János léphetett fel a dobogó legmagasabb fokára.

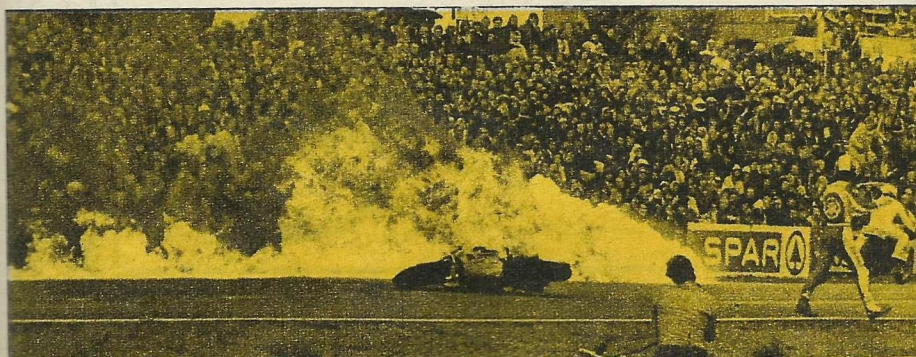
Az Autó—Motor Kupát mindkét kategóriában — immár másodsor — a fegyelmezett, jól felkészített Abonyi Mechanikai Művek SE csapata nyerte el.

— espé —

EREDMÉNYEK, 50 kcm: 1. Lovas János, Téry Ödön SK — 2. Horváth G., Kúpi Ságvári SE — 3. Vincze G., Abonyi MMSE — 4. Borbély J., Kúpi Ság. SE — 5. Bodai T., Pápai Tövéll — 6. Korbély M., Abonyi MMSE — 125/B kat.: 1. Pekker Lajos, MEM Rep. Szolg. — 2. Kosaras J., Abonyi MMSE — 3. Nyakas L., Szekszárdi Szöv. SK — 4. Szabó F., — 5. Balassi J. — 6. Urbán P. (mind Abonyi MMSE) — 125/A kat.: 1. Szabó József, Abonyi MMSE — 2. Szűcs I., Pápai Tövéll — 3. Bittera E., Váci DCM — 4. Egedi L. — 5. Egedi J. (mind Abonyi MMSE) — 6. Cservenák P., Váci DCM.



TÜZLOVASOK



Van valamelyes alapja annak a megá-
lapításnak, amely szerint a motorkerék-
pár- és az autóversenyzők korunk gla-
diátorai; a legjobbak híre-neve valóban
bejárja a motorosított világunkat. (Ez
pedig nemcsak a mulandó dicsőséget
jelentí, hanem a nemkevésbé bizonyta-
lan jövőjű gazdagságot is.)

A bölcs ember egyiket sem irigylí
ezektől a keménykötésű, bátor férfiak-
tól, hiszen valamennyien tudva tudják,
hogy minden rajtjuk egyben utolsó út-
juk is lehet. Pedig ma már nemcsak a
versenypályák vonalvezetése, biztonsági
berendezései, mozgókórház, a verseny
idején a pálya felett keringő helikopter
vigyázza a versenyző testi épségét, ha-
nem a tűzálló alsóruházat, a majdnem-
versenyautóra, illetve gyors motorkerék-
párra szerelt különleges tűzoltóberende-
zés is az ő életüket menti...

Mindezek ellenére a tragédia bekö-
vetkezhet.

Egy olasz fotóriporternek sikerült meg-
örökítenie Cecotto szerencsés kimenete-
lű „lobogó” bukását három képben.
Előtte száguldó sporttársának motorja
lángcsóvát húzva maga után kicsúszott,
majd Cecotto Yamahája is lefeküdt és
lángot fogott. Mindkét versenyző épség-
ben megmenekült.

A felső kép az Egyesült Államok
egyik legismertebb pályáján, a híres
Daytonán készült, amelyen, ugyan-
csak szerencsével határos módon meg-
menekült a tűzlovass motoros.

ORWOCHROM UT 18



Diapozitív számára jól bevált színes fordítós film
— nappali és villanófénynél
— magas színbrillancia, természetű színek
— kiváló szintisztatás és képesség
— a megvilágítás erőssége azonos a 18 DIN/50 ASA
45 GOST filmekével.

Az UT 18 az előhívás után azonnal vetíthető diapozitívet ad.

Az NDK kiváló terméke.
Exportőr: Chemie-Export-Import Volkseigener
Aussenhandelsbetrieb

der Deutschen Demokratischen Republik
1055 Berlin, Storkower Str. 133.
Telex: Berlin 0112171 AHBC DD

Terolan-2105 atmosit

LEHÚZHATÓ TÖMÍTŐANYAG



Motorblokkon belüli
csatlakozó felületek
tömítésére szolgál,
ecsettel felkenhető,
gyorsan szárad, száradás után
rugalmas bevonatot képez,
kitölti a porózus részeket.



Beszerezhető a TVK Mintaboltban
Budapest, V. Pálvax köz 2-4. és a szaküzletekben.

Tiszal Vegyi Kombinát

AUTÓSOK, FIGYELEM!

6–12 V-ról üzemeltethető 4 A és 10 A-os ak-
kumulátortöltő.

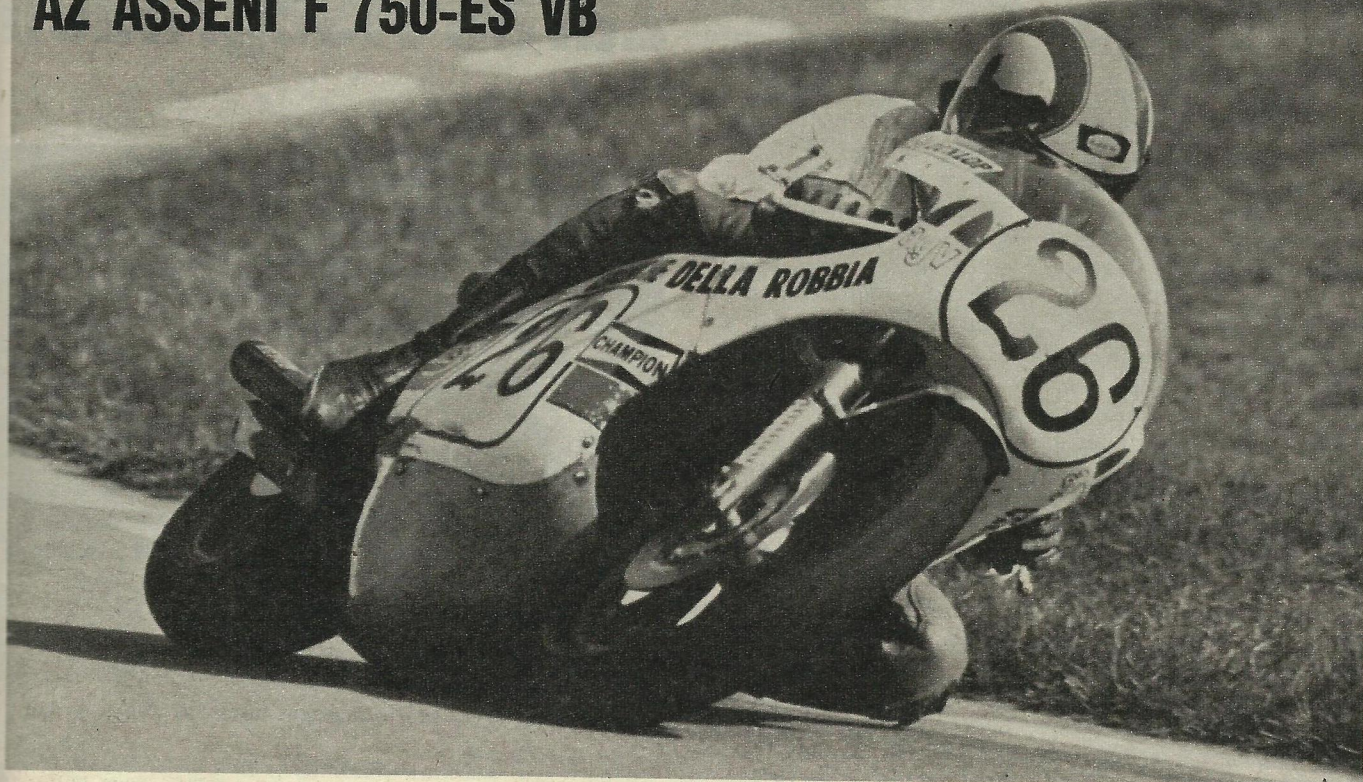
Kapható: viszonteladók részére a
Ravill Híradástechnikai Alkatrész Osztá-
lyon,
Budapest IX., Ullői út 51.
Telefon: 331-188, 145-916

Fogyasztók részére a
Ravill Alkatrészárúházban
Budapest VI., Bajcsy-Zs. út 45.
Telefon: 120-827, 121-991

4 A-os fogyasztói ára:	821 Ft
10 A-os fogyasztói ára:	1120 Ft



AZ ASSENI F 750-ES VB



Ideális időjárási körülmények között 60 000 néző izgulta végig a Forma 750-es VB holland futamát.

Bár **Steve Baker** már jóval a verseny előtt az év — egyelőre még korona nélküli — uralkodója volt, ennek ellenére egyenrangú félként kezelte „alattvalóit”, nem vesztette el küzdőkedvét. Mindkét futamban vérre menő küzdelem alakult ki közte és az olaszok feltörekvő reménye, **Marco Lucchinelli** között. Az első felvonás az amerikai Baker győzelmével végződött, harmadiknak a francia **Sarron** lőtt át a célon.

Az előző napi edzésen a

francia **Pons** és a spanyol **Palomo** bukott. Pons-t kulicsönttörése, a sértetlen **Palomo**-t pedig összetört motorja akadályozta a további szereplésben.

A második futamban **Baker** ismét uralkodói stílusban és körrekorddal koptatta a betont, míg **Lucchinelli** az ő légörvényében utazott. Mind ez addig tartott, míg a „király” motorja az utolsó csepp benzint ki nem hörpintette a tankból, a célegyenesben. **Baker** így másodiknak vitorlázott a célba. Közben **Cecotto** is kiállt tankolni, de nagy nyomású töltőcsövének zárószelepe elromlott, s mint ha-

talmas benzinszökökút locsolta a motort és venezuelai gazdáját. **Cecotto** mondta: „Felelőtlenség lett volna folytatnom a versenyt. Néha a motor adja fel, néha a boxfelszerelés, és ez mind része a versenynek”.

A verseny győztese **Lucchinelli** boldogan mondta: „Hazardíroztunk, mikor a tankolás nélküli befejezés mellett döntöttünk. Mi nem tudtuk, vajon ugyanezt teszi-e **Baker** is. Ő ráfizetett — elhagyta a szerencse.”

És mit mondott **Baker**? „Az ember nem nyerhet mindig. A mi csapatunknak

nem kellett a szerencse — mi már győztünk. Jóllehet én nyerni akartam, és nem adtam el a versenyt, nem volt értelme bármit is kockáztatni”.

EREDMÉNYEK: 1. **M. Lucchinelli**, I — 2. **S. Baker**, USA — 3. **C. Sarron**, F — 4. **G. Agostini**, I — 5. **B. Dulmen**, NL — 6. **K. Ballington**, SA (mind Yamaha)

A VB ÁLLÁSA: világbajnok: **Steve Baker**, 109 pont — 2. **Sarron**, 44 — 3. **Lucchinelli**, 40 — 4. **H. Rigal**, MC 31 — 5. **Agostini**, 30 — 6. **K. Roberts**, USA 27 pont.

14. SAN MARTINO DI CASTROZZA RALLYE

Botrány a rajt előtt és kínos taktikázás a célban — így jellemezhetnénk távirati stílusban az olaszok négyes szorjójú EB-futamát. „Mindössze” annyi történt, hogy a rendőrség a rajt előtti napon visszavonta az útvonalengedélyt, mert nem látta biztosítottak a gyorsaságikat az utak mentén táborozó száz-ezer néző miatt. Így 24 óra késéssel megkezdődhetett a nagy show. A csemegét a nyugatnémet **Walter Röhrl** jelentette, aki immár egy 300 lóerős Porsche Carrerával nevezett, azzal a cseppet sem

titkolt szándékkal, hogy végre elkapja **Sandro Munari** grabancát. No de az olaszok sem estek a fejükre, és úgy mentették meg versenyzőjüket a nagyon is valószínű kínos meglepetéstől, hogy gyorsan felajánlottak **Walter**-nek egy gyári Fiat Abarth Mirafiorit. Ez a gép „csak” 215 lóerős ugyebár, **Munari** Stratos-a pedig 280 csikót rejtgetett a motorházban. A nyakigláb bajor csodagyerek gondolkodás nélkül bepattant a kék-sárga Abarthba és minden edzés nélkül szorongatta **Munari**-t, hírneves

márkatársát, **Maurizio Verini**-t pedig sztrádaossal verte. Persze az olaszoknak ez sem nagyon tetszett és szokásos módszerükkel **Verini**-t is kihúzták a csávából: az utolsó gyorsasági rajtnál Röhrl csak 8 perccel később engedték elindulni, ennyi volt ugyanis az előnye... A sok mesterkedés eredménye, hogy a kecske is jóllakott (nem esett csorba a gyári „menőkön” hazájukban), de a káposzta is megmaradt.

Tátrai Béla

VÉGEREDMÉNY:

1. **Munari / Sodano**, I (Lancia) 2.13'16; — 2. **Pregliasco / Reisoli**, I (Lancia) 2.14'22; — 3. **Verini / Scabini**, I 2.23'57; — 4. **Röhrl / Geistdörfer**, D 2.24'06; — 5. „Tony” / **Mannini**, I (mind Abarth) 2.24'12; — 6. **Fernandez / Formoso**, E (Ford) 2.25'00; — 6. **Taufer / Sartoretto**, I (Porsche) 2.25'36

AZ EB ÁLLÁSA a 29. futam után:

1. **Darniche** 460; — 2. **Vatanen** 180; — 3. **Fernandez** 129; — 4. **Brookes** 120; — 5. **Coleman** 115; — 6. **Verini** 113... 26. **Ferjancz** 59 pont

A négyfutamos autós hegyibajnokság és a kétfutamos gyorsasági motorkerékpár bajnokság utolsó fordulóját az Interag—Shell Autósport Szakosztálya a BHSE anyagi támogatásával rendezte meg. Az első versenyrendező szakosztály a visegrádi örökséghez, a megszokott rendezési gyengeségekhez mérten, szépen debütált.

A verseny rangját, értékét csak külön emelte, hogy hosszú évek óta először belépődíjat szedtek, és mint az várható volt a nézők nem ijedtek meg — senki sem fordult vissza. Nagyszerű pszichológiai fegyvernek bizonyult a rendezők Shell-köponyegbe bújtatása. Az egyseges formaruha tiszteletet parancsolt, és ez jól látszott a nézők elhelyezkedéséről. Az imitt-amott kifeszített szalagok, kötelek pedig, ha nem is szilárdságukkal, de ott létükkel mutatták, hogy meddig merészkedjenek a nézők. Külön dicséret illeti a MEM Repülőgépes Szolgálatát, mert két rádiókocsival és több kis kézi adó-vevővel — társadalmi munkában —

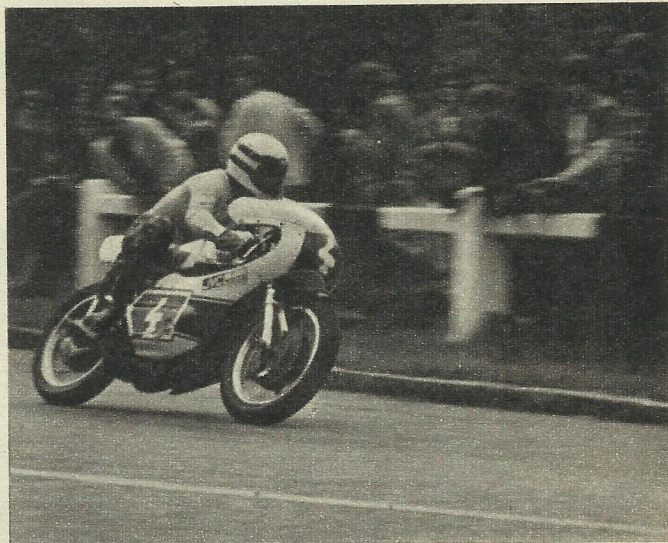
gondoskodott a rádiókapcsolatról. A félelektromos, nyomtatós időmérés az eredményeket tette elfogadhatóvá. Végsősoron csak az egész pályára kiterjedő hangosítás hiányzott.

A verseny egy meghatározó figyelemmel kezdődött. A nemrég elhunyt *Cserkúti László* kategóriabajnoki autója a megemlékezés koszorújával, feldíszítve futott először végig a pályán.

A versenyt a motorosok első embere, *Drápál* nyitotta meg. Az érdekes almatá-körtével összehasonlítás szerint, a két- és négylábúak legjobb idejével, mint egy lövedék cikázott a célig. A második legjobb motoros időt *Vlaszati*, a harmadikat, *Juhos* futotta.

Az autók utóbbi szereplése alapján aligha hihette bárki is, hogy *Kiss Dezső* megverhető. És mit tesz isten *Cserkúti* a kis 1300-assal négy század másodperccel elhúzott az első futamban. Az ismétlésre Dódi a kihívást komolyan vette, és a „mennyeasszonyi ruhás” Alpine-t 2 (!) másodperccel korábban blokkoltatta. *Cserkúti Őcsi* az NSU teljes lóerőállományát

Zárás Visegrádon



A 250-es speciál kategória országos bajnoka: Juhos Árpád

kiszípolozva századra első futamidejét futotta. A kicsit formáján alul szereplő *Tóth János*, sajnos, nem szölt bele az abszolút első helyért folyó versengésbe.

—espé—

KATEGÓRIAGYŐZTESEK, Motorkerékpárok, 250-es speciálge-

pek: Drápál János, BHSE (Yamaha) 4'29.39 — 250-es közúti gépek: Szabó János, ZM (P-21) 5'05.69 — Ladák: Gál István, Bp. Volán — 600 kcm: Morvai László, Bp. Volán (Steier-Puch) — 1000 kcm: Kardos Lajos, Pécsi Volán (Wartburg) — 1300 kcm: Cserkúti József, Interag-Shell (NSU) 4'37.56 — 1600 kcm: Gaál Pál, Bp. Volán (Vaz 2101) — 1600 kcm felett: Kiss Dezső, Bp. Volán (Renault Alpine) 4'35.63.

IX. INT. TATRA RALLYE

Nem mindennapi meglepetésről gondoskodott a magyar szakszervezetés a BBK 5. fordulójának számító csehszlovákiai versenyen: a várakozáson felül jól szereplő válogatottunk eddig kiharcolt előkelő pozíciójának megőrzése céljából a csapatot nem kisebb névvel erősítették meg, mint *Ferjancz Attilával*. Ez ugyan önmagában még nem nagy szenzáció, hiszen sokszoros bajnokunk éveken keresztül küzdött a kupáért, de mint ismeretes, idén már csak szocialista országban gyártott gépkocsival lehet rajthoz állni. Márpedig *Ferjancz*, ha jól számolunk, csaknem 10 éve kizárólag Renault-val versenyez... Ugye, most már érthető, hogy miért is jelentett meglepetést *Ferjancz* nevezése?! Bizony azért, mert ezúttal nem a megszokott Gordinivel utaztak Poprádra, hanem egy sebtiben „feljavított” — Ladával!

Sajnos, a rendelkezésre álló igen rövid idő alatt nem sikerült különösebb trükköt becsempészni a színe miatt postautónak csúfolt Ladába, amely egyébként klubtársát, *Kovács Lászlót* szolgálta becsülettel az idei évadban, csupán a futómű kényesebb

alkatrészeit cserélték ki, a Michelin-gumikat szerelték át a Lada-kerék-tárcsákra és *Földes József* „kajakos” masináját építették be kölcsönképpen.

„Úlne csak egyszer *Ferjancz* egy *Zsiguliba*, és úgy mutatná meg, hogy mit tud” — hej, de sokszor hallottuk ezt a rosszmájú sóhajt szurkolóktól, versenyzőktől egyaránt, akik azt hiszik, hogy *Ferjancz* titka a Gordiniben és nem kivételes tehetségében, vezetői tudásában rejlik... Az első gyorsaságik után csupán két gyári Skoda tudta megelőzni, ő viszont simán maga mögé utasította a féltucatnyi további Skoda 130 RS-t, a leggyorsabb Lada-pilótának ismert szovjet *Stasis Brundzát*, az olasz tuningolását Ladával félelmetesen autózó bolgár *Petkovot*, a teljes BBK-mezőny mellett rajthoz állt svéd, nyugatnémet, osztrák, luxemburgi versenyzőkről nem is beszélve. Az 5. gyorsaságik azonban egy meghibásodott fékcső miatt vége szakadt a sziporkázó előadásnak.

Ugyanczen a gyorsaságik csúszott egy fának a *Garay/Barabás* kettős, úgy,

hogy a megmaradt 3 kocsinak legénységének kellett a csapat becsületét megvédeni. A *Simor/Pánics* duó a tőlük megszokott higgadt autózással gyűjtött újabb értékes pontokat a 16. helyezésként; a *Hidegh/Csabai* páros 28. helyezéseben a cserére szorult hát-só futómű volt a ludas; a *Dudás/Némethy* páros pedig azért lett 24., mert útközben elfogyott a benzinjük...

A versenyt egyébként a favorit *Blahna/Hlavka* és *Havel/Wohanka* párosok kiesése után a *Kvaizar/Kotek* kettős nyerte, természetesen egy makkegészségesen „éneklő” gyári Skodával.

— e — s

VEGEREDMÉNY:

1. *Kvaizar/Kotek*, CS 13 758; — 2. *Sedivy/Janecek*, CS (mind Skoda) 13 993; — 3. *Brun-dza/Brum*, SU (Lada) 14 407; — 4. *Pavlik/Gottfried*, CS (Skoda) 14 615; — 5. *Vukovich/Moskovskih*, SU (Lada) 14 706; — 6. *Petkov/Gurlev*, BG (Lada) 15 583...

A BBK ÁLLÁSA 5 FUTAM UTÁN:

1. *Blahna* 196; 2. *Petkov*, 160; 3. *Havel* 135; 4. *Pavlik* 127; 5. *Ksiazkiewicz* 123; 6. *Slavov* 122; 7. *Sedivy* 116; 8. *Simor* és *Radecki* 115...

Autós színjáték egy felvonásban



Lauda jövőre 1-es lesz megint

Szereplők: Enzo Ferrari, Niki Lauda és egy olasz ügyvéd. A dráma Modenában, Olaszországban zajlik le. Az asztalnál a 80 éves Enzo Ferrari. Mögötte az ügyvéd.

Kopognak. Belép Niki Lauda, a Ferrari-csapat tagja:

— Tiszteletem.

— Jónapot, Lauda úr. Üljön le.

— Köszönöm, nem maradok soká.

— Üljön csak le. Hol is van az a szerződés? — Ferrari felemeli a kezét, az ügyvéd átnyújtja a szerződést, amelyen csak az összeg nincs kitöltve. — Szóval, Lauda úr, mennyiről van szó?

— Nem pénz kérdése ez, Ferrari úr. Én kilépek.

— Jó, jó, fiam, szóval nem elég az a 200 ezer dollár? Mennyire gondolt?

— Kérem szépen, nem tetszett jól hallani. Én csak elköszönni jöttem.

— Jó, fiam, akkor legyen 300 ezer. Írja alá és el van intézve.

— Nem tetszik érteni. Én valóban nem alkudni jöttem. Nagyon köszönöm a négy évet, a két világbajnokságot, és a sok tapasztalatot. Jó napot kívánok. — Meghajol, kinyitja az ajtót és távozik.

*

Ez valóban így történt. Enzo Ferrari nem hitt Laudának, mert őt még soha senki sem hagyta ott. A Ferrari-pilóták vagy balesetet szenvedtek, vagy, ha nem voltak sikeresek, megkapták az útilaput. A csapat történetében ez az első eset, hogy valaki, akit a Commandatore meg akart tartani, vette a kalapját, és távozott. Mint azóta köz tudomású, a Brabham-csapatba. Nem a Martini-Brabhamról van szó, hanem a Parmalat-Brabhamról. A Martini, az italgár nem akart 1 millió dollárral beszállni, a Parmalat nevű

olasz tej-, kakaó- és sajtgyár viszont 1,2 millió dollárt adott. Hogy legyen mit Laudának a tejbe aprítani.

— Miért hagyta ott tehát Lauda Ferrariékat? Mit akar még elérni?

— Azt a napot akarom megérni — válaszolja a kérdésre —, amikor az új Alfa-Brabhamben elmegyek a Ferrari mellett és élen maradok a verseny végéig! Az sem zavar, hogy Ferrari judásnak, árulónak nevezett. Ő most mérges rám, és azt mondja, hogy több tucat Lauda van a világon. Ha annyi van, akkor nem értem, miért olyan mérges? Elég volt a sok áskálódásból. Az igazi autóversenyző olyan, mint egy koncertzongorista. Csak akkor tud tökéletesen játszani, ha koncert előtt nyugton hagyják, és maga a zongora is tökéletes. Ferrariéknál minden volt, csak nyugalom nem.

Én csak olyan dolgokat csinállok — folytatja Lauda —, amiket élvezek. A Ferrari-csapatot nem élveztem, elég volt. Az új csapatban, remélem, több lesz a békesség. Nekem nem létkérdés az autóversenyzés, ha egy nap úgy érzem, hogy elég volt, felakasztom a sisakot a falra és kész. Egészen az utolsó percig nem tudtam eldönteni, hogy Brabhamhez menjek-e, vagy pedig honfitársamhoz, Walter Wolfhoz.

— Az 1977-es világbajnokság megnyitit köszönhet Laudának és mennyit Ferrarinak?

— Az majd eldől a vallatásnál. Ha jövőre az új pilóta a Ferrariban gyorsabb, mint én, akkor megvan a válasz, és ha én leszek a gyorsabb az új kocsimban, akkor szintén.

— A balesete szemmel láthatólag már a múlté. Végül is mi történt Japánban tavaly ősszel?

— Nem voltam hajlandó lehetetlen

körülmények között vezetni. Amikor bementem a depóba, azt mondta Forghieri, a csapatfőnök, hogy monddjam azt: a motor robbant le. Én nem vagyok hazug, és inkább megmondtam, hogy én döntöttem a kiállítás mellett.

— Mondtak erről valamit az olaszok a csapaton belül?

— Csak a hátam mögött. Az érdekes az, hogy ha Hunt kerékcseréje öt másodperccel tovább tart, akkor én vagyok a világbajnok, és mindenki azt mondta volna, milyen okos fiú ez a Lauda.

— A felesége hogyan vélekedik minderről?

— Ő tisztában volt azzal, hogy Lauda úr nem tisztviselő, hanem Grand Prix-pilóta, tehát nem voltak illúziói, amikor hozzám jött.

— Mi az, amit Lauda tud és talán egy-két másik versenyző nem? Mi Lauda titka?

— A titok az autó kifejlesztésében van. Nincs jó és rossz versenyautó, mindegyik átlagos. Sok ezer kilométeres próbálás után lesz csak egy jó versenyautó nyerőképes. Ez az, amihez én talán többet értek, mint mások. Valami, amiben nem hiszek, az a Grand Prix-versenyzők könyve. A címe: 500 kifogás. (Ez persze tréfa, ilyen könyv nincs.) Még oda se ért a rakéta a védősávba, máris azon töpreng a versenyző, hogy milyen kifogással megy majd vissza a depóba. Legyen rossz megint a lengéscsillapító, vagy legyen ez alkalommal egy lassú defekt? Ha én töröm össze a kocsimat, azt mindig bevallom. Mint például a monzai edzésen.

— Sok sikert az új csapatban!

— Köszönöm. A „vallatásnál” minden el fog dőlni.

Új!

BION 78°SL GÉPJÁRMŰ-IONIZÁTOR

NÖVELI A VEZETÉS BIZTONSÁGÁT
CSÖKKENTI A FÁRADTSÁGOT

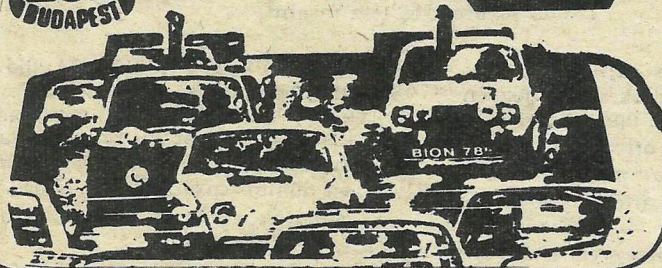
12 volt — Ára: 655 Ft

Kapható:

a KERAVILL autósboltjaiban

Vidékre utánvétellel szállít:

1056 Bp. V., Dimitrov tér 5.



BUDAÖRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET

BUDAÖRSI SZERVIZ

Budaörs, Csata u. 17.
M-7-es úton
a benzinkút mellett
Tel.: 668-844

SZENTENDREI SZERVIZ

Szentendre, Pannonia u. 1.
a benzinkúttal szemben
III., Flórián tértől 15 perc
Tel.: Szentendre 91-09

VÁLLALJUK:

SKODA, TRABANT,

WARTBURG személygépkocsik garanciális és garancián túli javítását, valamint LADA és POLSKI FIAT garancián túli javítását.

- korszerű diagnosztikai átvizsgálás
- motor, futómű, fékek, fényszórók műszeres ellenőrzése, beállítása
- kerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása
- korrózióvédelem
- vizsgára előkészítés és vizsgáztatás
- karambolos gépkocsik javítása



KERAVILL AUTÓSBOLOTOK



Trabant-bolt

Bp. XI. Bartók Béla ut. 41.
666-727
Bp. XXI. Rakóczi út 91.
147-461



Wartburg-bolt

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



Polski-Fiat-bolt

Bp. XIII. Tahi u. 74
408-544



Skoda-bolt

Bp. XI. Schönherz Z. u. 31.
451-618



Zsiguli-bolt

Bp. XIV. Martos Flóra u. 29.
631-208



autofelszerelési szaküzlet

Bp. VI. Lenin krt. 99.
122-853

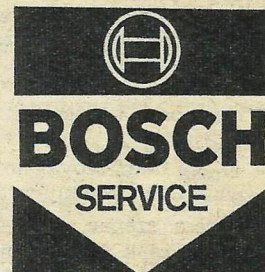
DÍZEL-MERCEDES-
tulajdonosok,
figyelem!

BOSCH-
DÍZELADAGOLÓ
márkaszerviz

Bosch-adagoló
karbantartása,
javítása, beállítása

Dízelporlasztó ellenőrzése,
beállítása

BOSCH-
speciálzszerzők
BOSCH-
mérőpad,
BOSCH-
alkatrészek.



HUNGAROSZERVIZ ISZ

Budapest XIV.,
Mexikói út 15-19.
Tel.: 631-001, 631-003



A BBK sorozat 6. helyezettje: Gaál Pál

ALBENA 1977:

Vége a harmadik helyen!

Az ismert bulgáriai fürdőhely egyre csalókébbá váló időjárása ezúttal kegyes volt a Béke és Barátság Kupa döntő futamára összesereglett gyorsasági versenyzőkhöz, valamint a több tízezer nézőhöz. A *Szebényi, Gaál és Nagy András* összeállításban szereplő magyar csapat számára döntő jelentőségű volt a futam. Itt dőlhetett el ugyanis, hogy sikerül-e megelőznünk az eddigi futamok alapján mindössze 4 ponttal előttünk álló bolgár csapatot, és kivívni az előkelőnek számító harmadik helyet a csapatversenyben. Már az edzésen nyilvánvaló volt, hogy a három gyári Skodának, de még a negyedik „privát” Skoda 130 RS-nek sincs ellenfele a mezőnyben. Mintegy 8–9 másodperccel gyorsabb köridőket futottak, s csupán nagyon magas hangon éneklő kipufogócsövéket mutatták a mögöttük egyre távolabb igyekvő, ám ugyancsak igen gyors Ladák vezetőinek. Fiaink derekasan tartották magukat és a Skodák után haladó boly elején helyezkedtek el. Nagy csata előszele érződött... Az esti zsűrin ugyancsak derekasan helytálló *Mester István* csapatvezető a sportdiplomácia legfinomabb eszközeit

„bevetve” elérte, hogy a két előfutamából álló és a legjobb bolgár versenyzőkkel is feltöltött előversenyben csapatunk tagjai az őket megillető rajthelyekre kerültek. Ezt Szebényi és Gaál az előfutamukban elért negyedik helyekkel hálálta meg. *Nagy András* valamivel hátrább, ám ugyancsak kedvező helyzetből rajtolhatott.

A döntőt óriási érdeklődés előzte meg. Ezúttal *Milán Zsidnek* jutott a babér, ám *Brunslík és Enge* 130 RS-ei szorosan mögötte vijjogtak át a célvonalon. Ezután a szovjet *Vaisvila* és *Zamiszlov* következtek, majd nagyot dobbant a szívünk, mikor Szebényi és Gaál egymást követve, a taktikai megbeszélés szerint autózva, a hatodik és hetedik helyen fejezték be a 14 körös versenyt. Ezután lázas számolgatás következett, majd a kis magyar csapat tagjai boldogan rázták meg egymás kezét. Az ezúttal gázhuzalszakadás miatt kiállt *Nagy András* hiányzó pontjainak ellenére a csapatverseny harmadik helye a miénk lett! A parádésan megrendezett esti díjkiosztón az éves értékelés harmadik helyéért járó csapatdíjat is átve-

hattük. Az egyéni értékelés ugyancsak nagy magyar sikert hozott. A végső sorrend: a Béke és Barátság Kupa A–2 osztályának győztese *Brundslík*, második helyezettje *Zsid* (mindketten a félelmetes gyári Skodákon), harmadik a szovjet *Vaisvila* ragyogóan előkészített Lada gépkocsiján, majd az ötödik és hatodik helyet Szebényi és Gaál foglalja el! Ilyen nagy sikert a magyar csapat először ért el.

Ugyancsak kemény csatát hozott a B–8 (Forma Easter) versenyzők küzdelme. A döntő futamot az egyik német versenyző sajnálatos kicsúszása, és több néző sérülése miatt a tervezett 14 kör helyett a tizedikben félbeszakították. Az így kialakult eredmények alapján *Lim* győzött, az őt szorosan követő *Jilek* és *Cerva* előtt. A csapatversenyt ugyancsak a csehszlovákok nyerték. Az 1977. évi Béke és Barátság Kupa B–8-as mezőnyének legjobbja *Jilek*, második *Lim* és harmadik *Cerva*. A csapatversenyt a szovjet csapat előtt 1977-ben végeredményben ugyancsak a csehszlovákok nyerték meg.

SZÁSZVÁRI JÓZSEF

A II. nap — AZ ISZAPFÜRDŐ NAPJA. Az erdei, hegyi csapás mellett sietve keresett fotóállást a krónikás, mert alant már hal-latszottak a mérges motorhan-gok, aztán a mély keréknyomok kö-zötti, mállott gyűrődés púpjain feltűn-tek a „művészek”. Akik nem kapkod-ták le a gázt, azok voltak a nemzeti csapat tagjai, a többiek bizony-bizony gyakorta zárták le a „csapot”.

A következő időellenőrző állomás villaányrájával szemközt egy falusi is-kola apraja-nagyja a pedagógusok ve-zetésével ütemes „C-S-S-R-do-to-ho” biztatással fogadták a menetlevél-bé-lyegzésre odaérkező csehszlovák ver-senyzőket (ezen a napon persze elma-radt a diákok feleltetése). Az állomás valamiféle kirakodóvásárhoz volt ha-sonló; a különféle gyárak, klubok, nemzetek felkészült és mindenféle jó falatokkal, hűsítővel megrakott kocsi-val várták fáradtnak tűnő tagjai-kat. Persze, gondoltak a motorokra is, az üzemanyagon kívül a láncapoláshoz szükséges kenőszerek, ügyes permet-szóró palackok szolgáltak a paripák karbantartására (amelyek bizony al-po-san rászolgáltak mindekre). Egyik-másik versenyzőt izomserkentő spray-vel örvendeztetett meg a csapatorvos. De több sáros, csapzott csapattag „kö-szönés nélkül” suhant el az állomás előtt, mert késésben volt, és csak a bélyegzőórától fordult vissza.

Domaniza nevét sokáig megőrzik az 52. Hatnapos résztvevői. Ez az ingová-nyos rész egy erdei „út” vége. És a szemben levő dombon, mint egy lelátó-n, szorongott a tömeg. Itt is elvált az oc-sú a búzától. Szinte hihetetlen, hogy a trophysok — ha szabad azt monda-ni — elegánsan kelték át ezen a sza-kaszon, amely a későbbiek folyamán iszap-terengerré vált.

Szegény kanadaiak, csapatuk fele

A III. nap — AZ OLASZ KATASZT-RÓFA NAPJA. Azzal válik gyanússá a krónikás, hogy emlékezetfrissítő jegyzeteket készít az ellenőrző állomá-son, és azoknak, akiknek vaj van a fe-jükön, sűgva-bűgva összebűjnak, tes-tükkel takargatva motorján dolgozó versenyzőjüket. Akkor még nem tudta a krónikás, hogy az olasz csapat egyik erőssége, *Luigi Petrogalli* idegen segít-séget vett igénybe, azaz kint az úton szerszámot kapott, és vett át a KTM-je láncának szereléséhez. Ha ez bizo-nyítható, akkor bizony „defektet” kap az azzuriai győzelemre esélyes csa-pata.

Érdekes, hogy a közlekedésre vonat-kozó versenyszabályokat senki sem tartja be. (Pedig a kiírás szerint a Kresz mindenkire kötelező.) Amde az útvonal mentén intézkedő rendőrök, katonák nemcsak biztosították a ver-senyzők szabad útját, hanem gyorsító jelzésekkel is biztatták őket a még gyorsabb tempóra. Éltek is ezzel a ke-ménykötésű fiúk, akiknek száma a táv felénél 242-re apadt, azaz 71 volt a ki-esettek száma.

(Este aztán parázs jelenetekre került sor az olasz táborban. *Farrioli Arnal-do*, a KTM olaszországi képviselője az olasz nemzeti csapat anyagi támasza, igazságtalannak tartotta a nemzetközi zsűri ítéletét, mely *Petrogallit* kizárta a versenyből, és ezért visszavonta a KTM-eken indult csapatot, amelynek egyik tagja, *Alessandro Gritti*, az olasz Európa-bajnok, arra kért engedélyt, hogy mint hibapont nélküli, egyénileg folytathassa a versenyt. Amde *Arnal-do* nem adta oda a motort. A nemzeti csapat másnap elutazott. Így kevere-dett össze igazságtalanul az üzleti ér-dek a sportbecsülettel.)

Eredmény: 1. CS, 112 — 2. D, 196 — 3. DDR, 469 — 4. NL, 1.068 — 5. B, 3.386 — 6. F, 9.581 — 7. USA, 16.017

— 8. A, 31.363 — 9. S, 60.826 — 10. GB, 61.657 — 11. CH, 62.773 — 12. SF, 75.969 — 13. I, 90.108 — 14. CN, 156.293 — *Ezüst Serleg*: 1. D — 2. I — 3. CS — 4. CN — 5. DDR — 6. S — 7. PL — 8. E — 9. CH — 10. F — 11. NL — 12. A — 13. USA — 14. SF — 15. AUS.

A IV. nap — A FELLÉLEGZÉS NAPJA. Az olasz ügy hullámai tovább fodrozódtak. A 14 tagú zsűri pártat-lanságához nem fért kétség. A szocia-lista országokat csupán a csehszlovák *Jan Krivka* és az NDK-beli *Alfred Hartmann* képviselte. Egy bizonyos, az első három csapat kissé fellélegzett a titkos favorit, az olasz kiválása után. Ki érti a közönséget? Erejét nem ki-mélve eljöttek a *Ritka* nevű helység határába, hogy kárörvendjenek. Vagy minek lehet nevezni azt az emberi tulajdonságot, amely a mások kínló-dásának szemlélődésében fejeződik ki? A látvány helye egy olyan keskeny, kanyargós horhos, amelyben csak itt-ott fér el egymás mellett két motor. De csak azért aligha íkapaszkodott vol-na az iszapos sziklákra a különféle nációkból összeverődött nézősereg. (A nagy esőzések idején ebben a sziklás vágatban zubog le a víz az erdő borí-totta hegyről.) A síkos sziklákon még gyalogszerrel sem könnyű a tovább-jutás... Aztán mit sem ér a legerő-sebb motor, az okos fej, ha az ember előtt egy-két versenyzőtárs, beékelőd-ve a sziklák közé, szorosan elzárja a továbbjutás lehetőségét. Amde a klasz-szisok, ha nem is könnyedén, de meg-birkóztak a sziklafolyosóval, ha más-ként nem, az oldalfalon motoroztak tovább. Az egyszerű, sima bajnokok, verejtékezve, imádkozva vagy éppen könnyeket hullajtva birkóztak a pusz-ta létükért, illetve a kijutásért, a fa-lakról elhangzó tanácsadások árada-tából.

RÓZSA GYÖRGY:

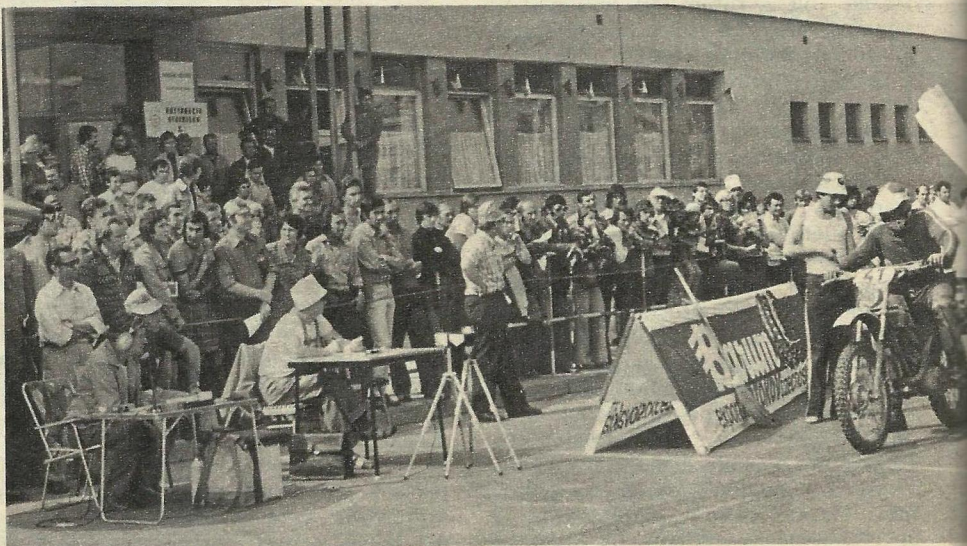
6 nap Motorkerékpár-ol

már a kiesettek listájára került. Hát-rányuk szinte megpecsételte sorsukat.

Részeredmények: a *Trophy* osztály-ban 1. CS, 89 — 2. D, 107 — 3. I, 108 — 4. DDR, 325 — 5. USA, 547 — 6. NL, 756 — 7. B, 802 — 8. F, 6.022 — 9. A, 15.816 — 10. CH, 17.478 — 11. S, 30.633 — 12. SF, 30.754 — 13. GB, 31.402 — 14. CN, 94.253 — *Ezüst Ser-leg*: 1. I — 2. D — 3. DDR — 4. CS — 5. E — 6. PL — 7. CN — 8. S — 9. CH — 10. NL — 11. F — 12. USA — 13. A — 14. SF — 15. AUS.

Naponta kétszer került sor a fényso-ropmps időmérésre *Povážská Bystrica* egyik lezárt utcáján. A táv 200 méter és a századmásodpercek növelték a versenyző, illetve a csapat összpont-számát. Itt éppen a Jawa-csapat egyik tagja, *Chovancik Jozef* várja a rajt-jelet

(A szerző felvételei)



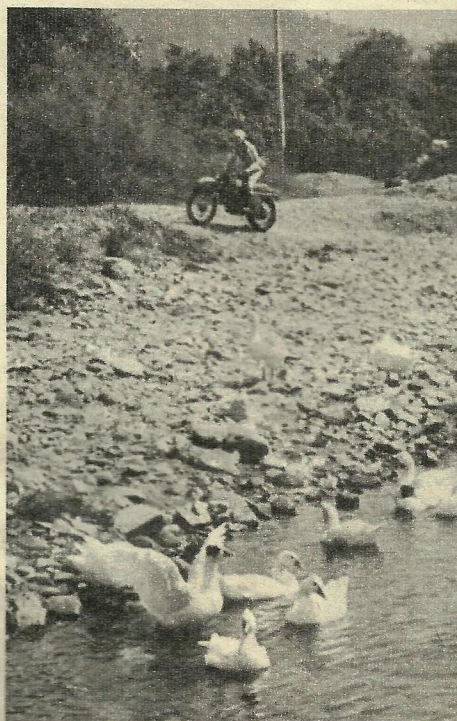


szágban

Ugye, emlékszik még a kedves olvasó a *Rotter* névre? Ő állt be egy 175-ös Zündappal az NSZK Trophy-csapatba, a lábtöréses *Büse* helyére. Nos, Rotttert sem kerülte el a balszerencse, motorjának főtengelye megszorult, és ez csapatának napi 15 000 büntetőpontot jelentett.

Amde a nagy versenynek még nincsen vége. — Korai lenne az öröm bárki részéről is — állapította meg a sajtóközpont vezetője, *Miroslav Ebr*, prágai testvérkapunk, a Svet Motoru főszerkesztője.

A Sesztidenni ideje alatt nemcsak a falvak-városok lakói szokták meg a zajos-szágúldó motorkerékpárokat, hanem a faluvégeken tanyázó ludak sem riadoztak. Képünkön a lengyel csapat egyik tagja „egyensúlyozza” Simson-ját a kötengeren



Naponta többször is ilyen és ehhez hasonló fürdőalkalom kínálkozott

Eredmény: 1. CS, 149 — 2. DDR, 607 — 3. NL, 1.427 — 4. B, 4.023 — 5. F, 11.335 — 6. D, 15.219 — 7. USA, 33.645 — 8. A, 47.800 — 9. CH, 79.852 — 10. S, 91.202 — 11. GB, 91.954 — 12. SF, 121.129 — 13. I, 210.057 — 14. CN, 220.159 — **Ezüst Serleg:** 1. D — 2. CS — 3. DDR — 4. PL — 5. I — 6. CN — 7. S — 8. E — 9. CH — 10. F — 11. A — 12. USA — 13. SF — 14. NL — 15. AUS.

Az V. nap — AZ ÖRÖM NAPJA. A kedves olvasó bizonyára emlékszik még *Franta Stastny* elsőnapí nyilatkozatára. Nos, az éjszaka nagy ézengés között megnyíltak az égi csapok, lehetett tehát örülni, ámbar egy kis öröm is vegyült ebbe, mert tegnap este a zsűri a száraz útvonalra tervezett szűkebb „A” időegységet írta elő az V. napra. Ez tehát azt jelentette, hogy a szakasz-időket senki sem tudta betartani a síkossá vált terepen. (Tegnapig 6 versenyzőt szállított a helikopter a kórházba, közülük már csak kettő szorul ápolásra.)

Jellemző az alapos igénybevételre, hogy az Ezüst Serleg-csapatok között vezető NSZK négyesfogatnak a fele hullott el. Buktak a versenyzők, és motorjaik használhatatlanná váltak. Pedig, tessék elhinni, ezek a német versenyzők az élvonalból valók voltak. Ezen az egy napon 113 (!) versenyző akasztotta szögére a sisakját.

Eredmény: 1. CS, 1.559 — 2. DDR, 2.142 — 3. D, 31.694 — 4. NL, 56.313 — 5. B, 67.797 — 6. USA, 68.011 — 7. F, 101.335 — 8. A, 125.925 — 9. GB, 154.158 — 10. S, 168.269 — 11. CH, 169.852 — 12. SF, 199.037 — 13. I, 300.057 — 14. CN, 310.156 — **Ezüst Serleg:** 1. DDR — 2. CS — 3. PL — 4. D — 5. CN — 6. I — 7. F — 8. CH — 9. S — 10. E — 11. USA — 12. SF — 13. A — 14. NL — 15. AUS.

A VI. nap — A SIKER NAPJA. Erről csak annyit, hogy az elindult 14 nemzet csapatából, teljes létszámmal mindössze kettő érte el a célt. A világbajnokká lett csehszlovák és a másik helyre érkező, csupa fiatalból álló NDK-csapat dicsekedhetett ezzel. A siker dupla volt, hiszen az Ezüst Serleg is a vendéglátóké lett. (A klubcsapatok díját is a hazaiak nyerték el.) Meglepetésről a lengyelek gondoskodtak, akik a Simson gyártól kölcsönkapott motorokkal a harmadik helyen végeztek az Ezüst Serlegért vívott versenyben. Külön kell szólni az USA nemzeti csapatáról, amely most barátkozik ezzel a sportággal, és 4. lett.

A célba ért 94 versenyzőből aranyérmet kapott 40, ezüstöt 29, bronzot 25.

VÉGEREDMÉNY: Trohpy: 1. CS, 1.630 — 2. DDR, 2.428 — 3. D, 46.717 — 4. USA, 98.905 — 5. NL, 103.054 — 6. D, 143.747 — 7. F, 191.335 — 8. A, 201.311 — 9. GB, 214.739 — 10. S, 258.269 — 11. CH, 259.852 — 12. SF, 274.395 — 13. I, 390.057 — 14. CN, 400.156 — **Ezüst Serleg:** 1. CS — 2. DDR — 3. PL — 4. D — 5. CN — 6. I — 7. F — 8. CH — 9. S — 10. USA — 11. E — 12. SF — 13. A — 14. NL — 15. AUS.

KERESZTREJTVÉNY

VÍZSZINTES: 1. Jótanács minden gépkocsi-vezető számára (Folytatás a függőleges 18. szám alatt.) 13. A zsirbontásnál nyert folyékony, nyers olajsav. 14. Magánszám. 17. Késrész. 18. Lada autók betűjelzése. 19. Rágcsáló állat. 20. Végtelen jel! 21. A Szovjetunió egyik népe. 23. Függs. 25. Családtag. 27. Német államférfi volt (1826—1890) Johann. 28. Kedvelt keleti étel (rizses ürühús). 30. Beethoven szülővárosa az NSZK-ban. 31. ... Amin: ugandai államfő. 32. Tiszta, nyílt. 34. Tó — németül. 35. Tantál vegyjele. 36. Helyiérdekű vasút. 38. S. Ü. 39. Becézett női név. 40. Királyi szék. 42. Rizs — franciául. 44. Kórházi osztály. 46. Középen nyújt! 48. Férfinév. 50. Kormánykerék. 51. Ebben a keresztrejtvényben is szerepel jó néhány. 52. Autómárka. 54. Női énekehang. 56. A mohamedánok szent könyve. 58. W. D. O. 57. Dátumrag. 59. Orosz helyeslés. 60. Telek egyenmű betűi. 61. Elsőosztályú áru jelzése. 62. Fojtó szagú, mérgező gáz. 64. Ostoba. 66. Mint a 35. sz. alatti. 67. Kiváló magyar író volt (1825—1904). 68. Nem hiányozhat a gépkocsi csomagtartójából ez sem. 71. Ez tilos a kijelölt gyalogos-átkelőhelyen és közvetlenül a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt.

FÜGGŐLEGES: 2. Egy NSU autótípus betűjelzése. 3. A gépkocsi fontos szerkezeti eleme. 4. Kedves, drága — angolul. 5. Ennyi mezőnyjátékos szerepel egy labdarúgó-csapatban. 6. Görög fosztóképző. 7. Himfy névjelje. 8. I. Z. H. 9. Ismert színésznő (Mariann). 10. Elhajít. 11. Görög betű. 12. A gyár szertartást ennyi az új 105 S típusú Skoda gépkocsi üzemanyag-fogyasztása 100 kilométeren. 16. Egy világhírű Forma-1-es autóversenyző. 20. A Zeltwegben rendezett Forma-1-es verseny ausztrál győztese (Alan). 22. Itt fordult meg! 23. Hervé operett címe. 24. Kettőzött libahang. 26. Görög sziget. 28. Apró. 29. Pecsét. 32. Tréfa. 33. Könnyező. 36. V. A. 37. Így, úgy — németül. 38. Ilyen szál is a szalma. 41. Győzött. 43. Hivatal. 44. Kigyófajta. 45. Szemmel érzékel. 47. Nagyon nem szerett. 48. Európa-bajnok motorosnak-versenyző. 49. Kicsinyítő képző. 51. Északi férfinév. 53. Csehországi származású osztrák költő volt (Rainer Maria). 55. Idegen férfinév. 58. ... Gaszparjan: híres örmény énekesnő. 59. Férfinév. 62. Cigarettaárka. 63. Vesszorok összecsengése. 64. D. E. N. 65. ...-Ázsia. 67. J. M. 68. Erdei vad. 70. Kötőszó.

Pásztor Pál

1	Á	R	3	4	5	6		7	8	9	10	11	Ü	
12	H		13					14	Z					T
15	E	L		17	V	A	Z	18		19	H		20	J
21	T	A	22					23		24		25		26
27	L	U						28		29		30		N
31	I	O			32	O	S	Z	I	N	T	E	34	E
35	T	A		36								37		38
	E		39	S				M		40			41	N
42	R		43	Z				44		45			46	Y
48	R	I		49	R			50				51		E
52	R	O	V	A	R		53		54	A	L	T	55	K
56	W	D	O			57	58			59	D	A	60	T
61	A			62	S	Z	E	N	63	B	U	T	65	A
			67	J	O	K	A	I		68	E		69	O
70	Z		M							71	A	N	E	L

Beküldendő: a vízszintes 1. és függőleges 18., valamint a függőleges 12. és 48. sz. sorok megfejtése. A helyes megfejtést beküldők között tíz 50 forintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

Beküldési határidő: november 12.

Címünk: Autó-Motor Közönségszolgálat, 1428 Budapest, Pf. 100.

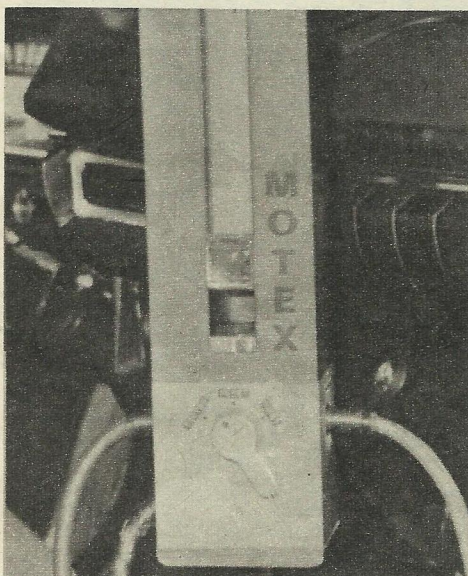
A megfejtést nyílt levelezőlapra kérjük beküldeni.

A 18. szám keresztrejtvényének megfejtése: ... a közlekedési szabályokat mindenki betartsa és lelkiismeretesen alkalmazza.

50 forintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rózsa Gyula, 3151 Mizserfa, Lepke u. 9., Jakab Barnabás, 8308 Nagykanizsa, Zrínyi u. 200., Tóth Agota, 4355 Nagyecsed, Munkácsy u. 11., dr. Csonka Gyula, 2300 Ráckeve, Kastélykert 2., Balogh László, 5125 Pusztamonostor, Zrínyi u. 8., Kántor Egon, 1039 Kőlcsey u. 1., Diko Olga, 1118 Igló u. 19., Szabó Ödön, 1023 Ürömi u. 24. III. 2., Boros Ferenc, 1222 Gádor u. 3., Patakfalvi Gábor, 1157 Erdőkerülő út 22. A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...mi az a valami, amit a képen lát. Aki választ tud adni arra is, melyik autótípus belsejében készült ez a felvétel, nagyobb eséllyel pályázhat a Shell—Interag 100 forintos benzinutalványára és a hat jutalomkönyv valamelyikére. A megfejtéseket nyílt levelezőlapra november 12-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) elküldeni.



A 18-as szám feladványára azok választottak helyesen, akik — a közlekedési táblák alapján — felismerték, hogy a Taunus és a tehertaxi egyaránt elsőbbségadásra kötelezett útról érkezett, így közöttük a jobbkez-szabály dönti el az áthaladás sorrendjét. A Wartburg sem szabálytalankodik, ha a tehertaxi előtt megy el, hiszen végig a főútvonalon marad.

Az Interag—Shell 100 forintos benzinutalványát Nagy Miklós (1037 Bpest, Folyondár u. 22. IV. ép.) nyerte, a könyvjutalmakat pedig Darabos Mihályné (2400 Dunaújváros, Martino-vics út 16.), Varga József (6000 Kecskemét, Borostyán u. 8.), Földesi Rózsa (6800 Hódmezővásárhely, Posztós u. 3.), Knyazoniczky Mihály (2660 Balassagyarmat, Lenin ltp. 2. ép.), Kovács Lászlóné (1195 Bpest, Árpád u. 27.) és Veréb Zsuzsanna (3000 Hatvan, Munka u. 8/a.) címére postázzuk.

Humor

A gépkocsivezetői tanfolyam egyik résztvevője így szól a másikhoz:

— Mennyi szabály van! Az ember egész élete sem elég ahhoz, hogy mind megsejje!

Egy részeg töprengése:

— Sehogyan sem tudom megérteni, hogy az autó egy literrel 13 kilométert is megtesz, én pedig három literrel sem vagyok képes átmenni a másik járdára!

*

A vizsgán megkérdezik a leendő gépkocsivezetőt: soroljon fel néhány folyékony fűtőanyagot:

— Rum, bor, sör, pálinka, konyak...

*

Kérdi a vasárukereskedő:

— Mondja, asszonyom, mit akar kezdeni 400 kiló acélgyapattal?

— Kötök a férjemnek egy autót!

*

Két beteg beszélget a kórteremben:

— Maga miért van itt?

— Túl gyorsan vezettem. És maga?

— Túl lassan mentem át az úttesten!

*

A bíróságon:

— Ez hihetetlen! Vádlott, hogyan jutott eszébe, hogy tisztas öregember léte, 80 éves korában lopjon autót?

— Tudja, bíró úr, fiatalkoromban még nem voltak autók...

*

A rendőr megállít egy gépkocsit és közli vezetőjével, hogy túllépte a megengedett sebességet:

— Kénytelen vagyok megbírságotlani.

— De hiszen alig 60 kilométeres sebességgel haladtam.

— Nem, ön 90 kilométerrel haladt.

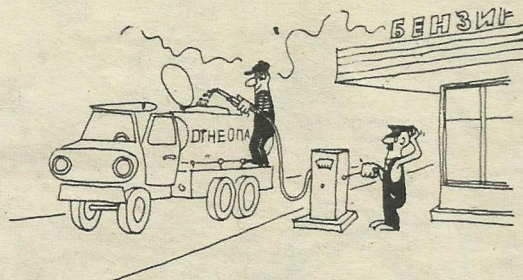
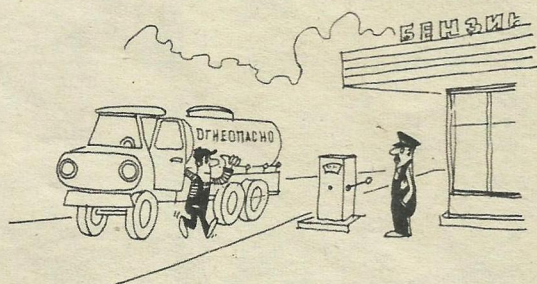
— De én azt állítom — makacsodik a férfi —, hogy nem léptem túl a megengedett sebességet!

Ebben a pillanatban kinyílik a gépkocsi ajtaja és az autós felesége megjegyzi:

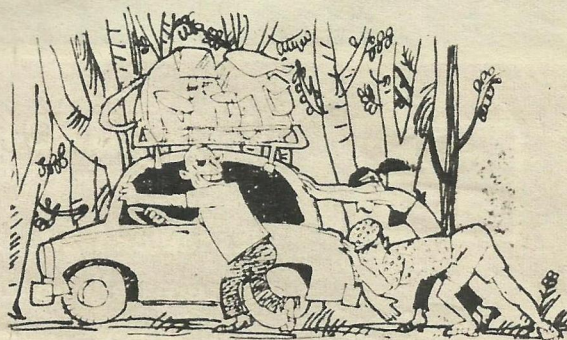
— Amikor a férjem részeg, teljesen hiába való vitatkozni vele!



A maszek taxis, aki így keresi meg a kocsí árát!



Tankolás...



— Ha nem volna autónk, cipelhetnénk a hátizsákokat...
(A Krokogyilból)



III. sz. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

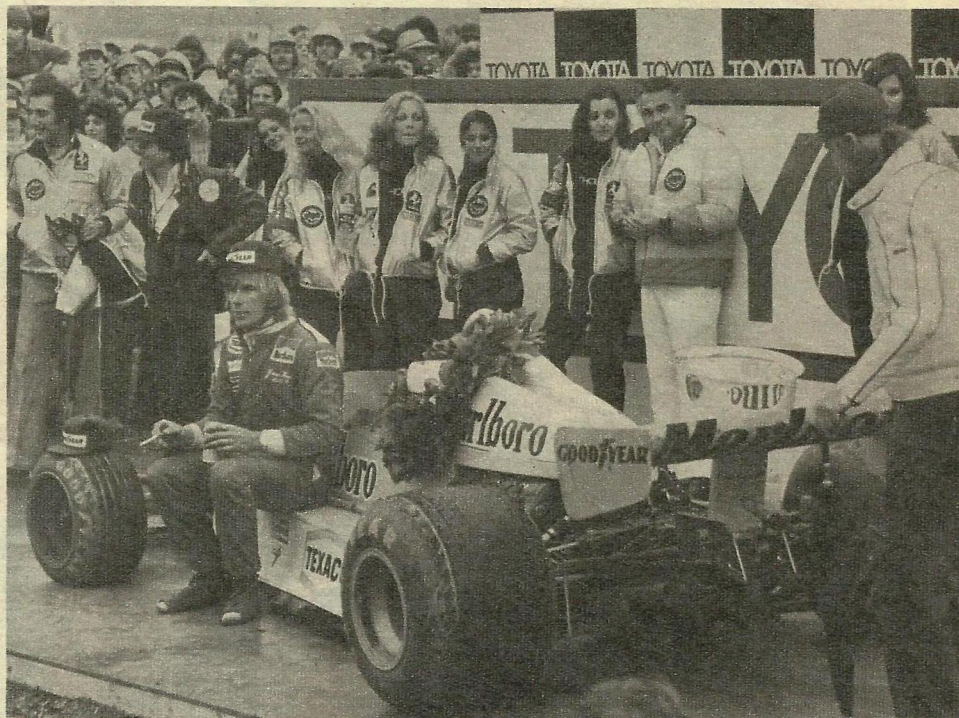
BUDAPEST XIV., MISKOLCI ÚT 157. TELEFON: 831-120

Vizsgaelőkészítés, vizsgáztatás,
műszeres ellenőrzések és beállítások,
garanciális és garanciaidőn túli javítás

Keresse fel az ország legnagyobb Zsiguli (Lada) Márkaszervizét



Meglepetések az USA-ban és Kanadában



A megérdemelt USA-győzelem után kissé bágyadtan ül McLarenje „lépcsőjén” Hunt, egyik kezében a cigaretta, a másikban egy doboz frissítő. Tessék megfigyelni Hunt spícipőjét, valamint a lépcső alá szerelt vízfogót. A verseny végefele felszáradt pálya talaja alaposan megzabálta a McLaren hátsógumijait

(London Art Technical Drawing Ltd felv.)

Fiatalság bolondság, mert mivel lehet magyarul *Stuck* „húzását” az USA Nagydíján, aki vezetőhelyen, az esőben ott előzőtt, ahol nem lett volna szabad, és ezért elvesztette az esetleges győzelemért járó 9 VB-pontot, ám helyette egy összetörött Brabhamet kapott. Így került *James Hunt* az élre, majd később a győzelmet jelentő célba. Szorosan nyomában volt *Andretti*, és ha valamivel előbb záródnak az ezek csatornái, akkor Hunt esőgumijai „elporladtak” volna a befutóig.

Az okos *Lauda*, akinek már csak egy pontot kellett szereznie a VB címhez semmit sem kockáztatott, kivárta, amíg a túl lelkes sportársai összetörtek kocsijukat, miközben nyugodtan követte *Schecktert*. Jól számított, 4. helye biztosította számára a világbajnoki címet (és mindazt, ami ezzel jár). A hátralevő futamokon aligha indul *Lauda*, mert szerelőjét a Brabhamék elcsalták a Ferraritól.

Eredmény: 1. J. Hunt, (McLaren) 118,23,67 — 2. M. Andretti (Lotus) 118,25,2 — 3. J. Scheckter (Wolf) 119,42,1 — 4. N. Lauda (Ferrari) 120,00,38 — 5. C. Regazzoni (Ensign) — 6. C. Reutemann (Ferrari).

VB állás: 1. Lauda, 72 pont — 2. Andretti, 47 — 3. Scheckter, 46 — 4. Reutemann, 36 — 5. Hunt, 31 — 6. Mass, 21.

Ezer fontjában került *James Hunt*nak az a jobbegyenes, amivel az egyik kanadai sportbíró „megsértette”. Az történt, hogy a tavalyi világbajnok, a 60. körben úgy előzte csapattársát, *Jochen Masst*, hogy a két McLaren összekocant, és Hunt kocsija kiesett a versenyből. A magáról meglefedkezett Hunt a pálya széléről, öklét rázva fenyegette *Masst*. Az előbbieken említett sportbíró — feladatának eleget téve — el akarta távolítani a tiltott helyről a vérbenforgó szemű versenyzőt, aki elkövette az említett sportszerűtlenséget, milliók szemeláttára, hiszen a tévé is mutatta ezt.

A másik szenzációról *Lauda* gondoskodott; nem állt rajthoz, mert a csapatfőnöke kidobta a főszerelőjét, aki addig felkészítette *Lauda* Ferrariját.

A kanadai állampolgárságú *Walter Wolf* boldogsága érthető volt, hiszen „embere” *Jody Scheckter* elsőként vezette célba az ő kocsiját — miután a nagy előnnyel futó *Andretti* motorhiba miatt kiesett az utolsóelőtti körben.

Eredmény: 1. J. Scheckter, (Wolf) — 2. P. Depailler (Tyrrell) — 3. J. Mass (McLaren) — 4. A. Jones (Shadow) — 5. P. Tambay (Ensign) — 6. V. Brambilla (Surtees).

A VB állás: 1. Lauda, 72 — 2. Scheckter, 55 — 3. M. Andretti, 47 — 4. Reutemann, 36 — 5. Hunt, 31 — 6. Mass, 25.

ANDREW FRANKL



**a
m**

1977 • 20

Ara: 11 Ft

**LAUDA
BÚCSÚZIK**