

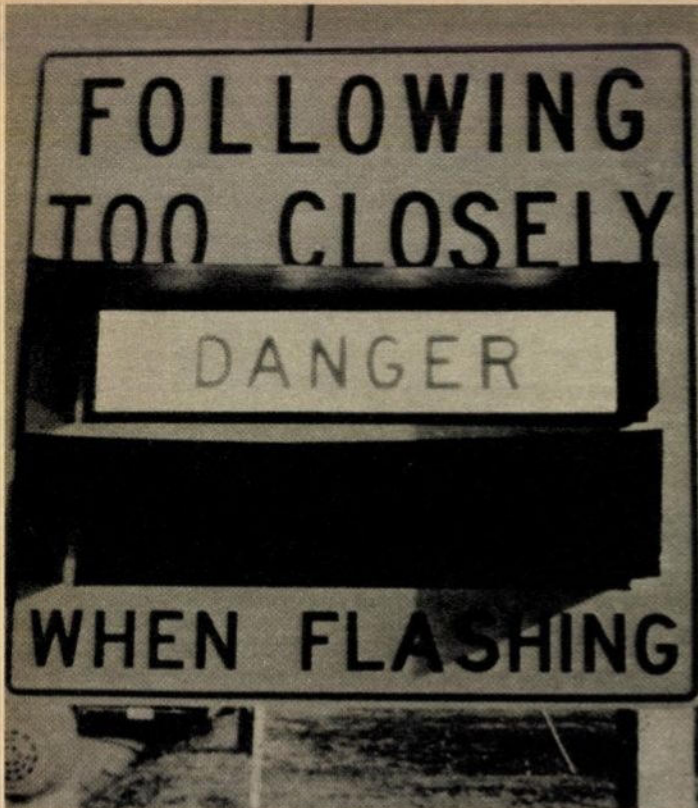
autó-motor

1980
FEBRUÁR

3

HEI RENDEZŐ IRDA





A figyelmeztető CSENGŐ

Világszerte nagy gondja a közlekedésrendészetnek, hogy a gépjárművek vezetőit — a ráfutásos és egyéb közúti közlekedési balesetek elkerülésére — a megfelelő követési távolság megtartására készítse. Az USA egyes államaiban a követési távolság ellenőrzését már automatizálták. Az utak mentén felállított jelzőtábla (képünkön) arra figyelmezteti a gépjárművezetőt, hogy az előtte haladó után megtartsa a követési távolságot. Az útszakaszon az egyes kocsik közötti távolságot az úttestbe épített észlelők mérik. Ha az időben mért követési távolság 1,2 másodperccel kisebb, akkor a „Danger” („veszély”), 0,7 másodpercnél kisebb mérés esetén pedig a „Violation” (szabálysértés), fényjelzés gyullad ki. Ez utóbbi esetben egyidejűleg egy figyelmeztető csengő is megszólal, és a szabálysértő gépjárművet rejtett kamera lefényképezi. Az USA-ban egyébként már hosszú évek óta időben (1 másodpercben) írják elő a megengedhető legkisebb követési távolságot.



AZ AUTÓ-MOTOR 1980/3. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

A Munka Törvénykönyvének módosításai és a gépjárművezetők (Reményi-Gyenes István) - - - - -	4-5
A zöld szabad? (F. A.) - - - - -	6-7
Útszéli szerelők (Ocskay Zoltán) - - - - -	8-9
Mozaik - - - - -	10-11
Autósoknak - Sorszámok - - - - -	12
Túlfogyaszt az AC? (I. k.) - - - - -	13
Ismerd meg hazádat! Borgáta, Egyházashetye (Túri P.-Almássy T.) - - -	14-15
Szépek és „sportszerűek” (Almássy Tibor) - -	16-17
Kávéeország 3. (Székely Tamás) - - - - -	18-19
Autók és árak - Vásárnaplár - - - - -	20
Képes hirdató - - - - -	21
Újra egyenesben (L. K.) - - - - -	23
„Az év autója” és még 14 típus (L. Gy.) - -	24-25
Az autó viselkedése... (M. J.) - - - - -	26-27
Böngészés a Közlekedési Múzeum új évkönyvében (Dr. Szitár László) - - -	28
A Kadett próbája (Liener György) - - - - -	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék - -	35
Hűvös üzem (A. T.) - - - - -	36-37
Nem az útviszonyoknak megfelelően... (Rózsa Tamás) - - - - -	39
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc) - -	40-41
Közlekedési képeslap - - - - -	42
Ha... (Földvári András) - - - - -	43
A „Csúcsgorgalom” postója - - - - -	44
Keressük a legjobb gépjárművezetőt - - -	45
Féldecit kérek... - - - - -	46
„Der Skandal” - - - - -	47
Mokány - - - - -	48-49
Biztonságosan, kényelmesen - A hibrid... -	50
Múlt és jövő - - - - -	51
„Formamotor” és „bukózakó” (Varga Zsolt) -	53
Mi lett vele? Pék István (R) - - - - -	54
Egy fénykép és ami mögötte van (-ergyé-) -	55
A salaksport fővárosa (Surányi Péter) - - -	57
Tervek és tények. Interjú a MAMSZ elnökével (Rózsa György) - - - - -	58-59
Keresztretjtény - Találja ki - - - - -	60
Humor - - - - -	61
Argentín GP (Andrew Frankl) - - - - -	63

CIMLAPUNKON: Szentendre házai között az új Kadett
(Illusztráció a 29-33. oldalakhoz)
Favics Péter felvétele

HÁTLAGPUNKON: Rallye Monte-Carlo...

A

korcsolyapálya így köszöntötte a tavaszt. Mielőtt tová változott volna, utolsó jeges nap-

ján a gumikat engedték korcsolyázni, az autósokat, motorosokat próbálkozni.

A feladat – bármennyire is játékos volt – nagy erőpróbát jelentett a versenyzőknek. A Városligeti Műjégpálya és környéke megtelt az érdeklődőkkel, mindenki kíváncsi volt, hogyan boldogulnak a jégen a kísérletezők.

A kocsik lépésben haladtak, vezetőik óvatos gázadással, leheletnyi fékezésekkel próbálták a pályán tartani járműüket. Nehéz gyakorlat volt, pedig ezen a pályán nem akadt egyetlen pirosra váltó lámpa, váratlanul útra lépő gyalogos, de még jelzetlen útjavítás sem.

Aztán eltűnt a Ligetből a tó, megint korcsolyáznak, tél van. Esett már ónos eső, hullott már hó, alkalmi jégpályává változtatva félországnyi területeket.

Az autó igazából nyári szennvedély, télen több a gond vele, mint az öröm. Ha nem kell a kocsis, akkor garázst kell szerezni, konzerválni a tavaszi nap-sütésig. Ha mégis marad, mert az efféle társtól nehéz megválni, ekkor lehet lesöpörni a havat, kaparni a jeget, indígtatni, míg bírja az akkumulátor, aztán csúszkálni az úton, rosszabb esetben lapátolni, míg ki nem szabadulnak a hóban didergő ke-rekek.

Autózni nem kötelező. Lehet sílécen vagy vonaton, busszal vagy villamossal közlekedni. És lehet türelmetlenkedni, ha késik a busz, és lehet morogni, ha nem takarítják tisztára az utat. Az utak jégpályáinak közönsége nem szokott tapsolni, legfeljebb izgulni a „versenyzőkért”. Izgul, hogy el tud-e jutni munkahelyére, megjön-e a busz, megérkezik-e az áru a boltba, a szeméért a kukás autó. Mert ezeknek a járműveknek a vezetői, a hivatásosak mindennap útra indulnak, ők nem válogathatnak, naponta úrrá lesznek az ellenséges körülményeken, és csak ritkán jut dicséret gyakori leleményes vezetésükért, a dermedt kézzel végzett gyors javítóso-kért, a munkájukért.

Ez a dolguk: takarítják az utat, viszik az embereket, szállítják az árut... Egyszerűen – vezetnek. Némelyikük tavasz elején majd kimegy a Városligetbe, és megcsodálja a versenyzők ügyességét.



Ügyességüket csodálják

A Munka Törvénykönyvének módosításai és a gépjárművezetők

Mint közismert, a Munka Törvénykönyvének (Mt.), ennek az 1967-ben kiadott alaptörvénynek egyes rendelkezéseit 1980. január 1-i hatállyal módosították.

Nem feladatunk, hogy mindegyik változást ismerjessük, hiszen minden vállalatnál meg kell lennie a Magyar Közlöny december 1-i számának, amely nemcsak az Mt. módosításait tartalmazza, hanem a módosítások hivatalos indoklását, a Minisztertanács új végrehajtási rendeletét (MtV.), valamint a Munkaügyi Minisztérium 17/1979. sz. rendeletét is „a munkavisztonnyal összefüggő egyes kérdésekről”. De úgy érezzük, szolgálatot teltőlünk olvasóinknak, ha kiemelünk néhány olyan módosítást, amely leginkább érintheti a gépjárművezetők munkakörben dolgozókat.

(1) Elsőnek nézzük meg a napi pihenőidőre elrendelt változást.

Ez az Mt. szerint eddig kötelezően nyolc óra volt. A módosítás azt írja elő, hogy: „A dolgozó részére napi munkájának befejezése és a másnapi munkakezdés között egybefüggő, legalább tizenegy óra pihenőidőt kell biztosítani.” Lehetőséget ad azonban arra, hogy: „A kollektív szerződés egyes munkakörökben ennél rövidebb, de legalább nyolc óra pihenőidőt is megállapíthat.”

A két szolgálat között kötelező 11 órás pihenőidő csökkentésére tehát csak akkor van lehetőség, ha ezt a kollektív szerződésben külön belefoglalják. Abba a kollektív szerződésbe, amelynek tervezetét — mint az Mt. új 10. §-a újból határozottan hangsúlyozza — „a dolgozókkal meg kell tárgyalni”. De a dolgozók, a munkáltatókkal együtt nagyon fontolják meg, hogy éljenek-e ezzel a lehetőséggel a gépjárművezetők esetében. Hiszen nem egy példa bizonyítja, hogy éppen azért következett be súlyos baleset, mert a gépjárművezető nem volt eléggé kipihenve!

(2) Az új rendelkezés lehetővé teszi, hogy a munkavállaló ne egy, hanem több munkakör ellátásában is megállapodjék a vállalattal.

Mit jelent ez a gépjárművezetői gyakorlatban? Vegyünk egy szélsőségesnek látszó — de mégsem egyedi — esetet. A gépkocsivezető a vállalati autóbusszal hozza a dolgozókat reggel a munkahelyükre, és viszi haza őket délután. De mit csinál a két járat közötti időben? Végezhet szorosan a szakmához kötődő munkát — például autószerelést —, de lehet anyagbeszerző, ügyintéző, vagy akármi más. Vagy — ez a gyakoribb eset — a gépkocsivezető napi munkaidejében ellát rakedői, kézbesítői, anyagbeszerzői vagy éppen autószerelői munkakört is.

Ha a kétféle munkakör nem ugyanabba a bértételbe sorolható, a dolgozó alapbérét „annak a tevékenységnek alapulvételével kell megállapítani, amellyel munkaidejének nagyobb részét tölti el”. Ez azonban nem zárja ki, hogy a másik munkaköri tevékenységet ne ismerhetnék el bérpótlékkal.

Szaktánkban nem ritka manapság a fordított helyzet sem. Hogy egy bármilyen munkakört betöltő ember a napi munkaidején belül a vállalat vagy a saját kocsiját, motorját is vezető hivatalos ügyben. Ekkor — erre az időre — megkaphatja a lapunkban már többször ismertetett gépjárművezetői pótlékot.

Mindez már ilyen esetben nem különmunka, hanem munkaköri kötelezettség lesz, hiszen a dolgozó eleve ennek a két munkakörnek az ellátására szerződött.

A munkaszerződés írásba foglalása a legtöbb esetben nem kötelező, de ekkor „annak megkötésekor a dolgozó figyelmét fel kell hívni arra, hogy kérheti a munkaszerződés írásba foglalását”.

(3) Az új MtV. 35. §-a értelmében: „A dolgozó munkavégzési kötelezettsége kiterjed a munkaköréhez kapcsolódó előkészítő és befejező munkákra is.”

A gépkocsivezető esetében ez eddig sem volt kétséges. Mert az ő munkája nem akkor kezdődik, amikor kocsiával kiindul a garázsból. Ezt megelőzően először is el kell végeznie mind-

azt, amit a Kresz előír: át kell vizsgálnia kocsija biztonsági szerkezeteit, megtisztítania az ablakokat stb. Emellett át kell vennie a menetokmányokat, magát az árut — vagyis meg kell csinálnia mindazt, ami a munkahelyi adottságtól függően napközbeni kötelezettségei ellátásához eleve szükséges.

Most már nem lehet vitatkozni azon, hogy a gépkocsivezetőnek mindez munkaköri kötelezettsége. De ugyanekkor a vállalat sem vitathatja, hogy ez munkaidőnek számít. Mint ahogy a gépkocsivezető munkaidejének befejezése sem azonos a garázsba érkezéssel. Hiszen az után kell egyrészt elszámolnia napi munkájával (az adminisztráció is időt vesz igénybe!), másrészt akadhat a kocsin is tennivaló.

S mindezek figyelembevételével kell elszámolni a gépkocsivezető napi munkaidejét.

(4) A gépkocsivezetőt, munkája természeténél fogva „mozgósítható” dolgozónak kell tekinteni. Sok más munkakörhöz hasonlóan gyakrabban kell őt más munkahelyre — telephelyre, garázsba — irányítani. Erre vonatkozóan az új MtV. 37. §-a így intézkedik:

„A munkakörébe nem tartozó vagy az állandó munkahelyén kívül elrendelt munkavégzés valószínű tartamáról a dolgozót tájékoztatni kell. Az ilyen munka — eltérő megegyezés hiányában — nem haladhatja meg naptári évenként a három hónapot, kivéve, ha rendkívüli körülmények hosszabb időt indokolnak, vagy illet a kollektív szerződés előír.”

Arra tehát nem szükséges külön megállapodás, hogy valakit a munkaszerződésben meghatározottól eltérő munkakörben vagy munkahelyen foglalkoztassanak — évi három hónapnál rövidebb ideig. Ez a munkaerő rugalmasabb felhasználását szolgálja. Ahol viszont egy évben három hónapnál hosszabb ilyen foglalkoztatásra lehet számítani, ezt a kollektív szerződésnek eleve szabályoznia kell.

Ez a szabályozás érdekeltté teszi a vállalatot abban, hogy ha egyes dolgozóit egy ideig nélkülözni tudja, erre az időre akár más vállalatnak engedje át.

Új fogalom: a tervszerű munkaerő-átcsoportosítás. Ez áthelyezéssel történik; így a munkahely-változtatás a dolgozó számára nem jár semmiféle hátránnyal.

(5) A munkaidőről mindenre kiterjedően intézkedik az új MtV. 41. §-a:

„(1) A munkaidő beosztható a munkanapokra egyenlően vagy — a feladatok egyenlőtlen jelentkezése esetén — egyenlőtlenül. Egyenlő munkaidő-beosztásnál a hét munkanapjaira egyenlő munkaidőt kell meghatározni, a szombati munkanapot kivéve, amelyre rövidebb is megállapítható. Egyenlőtlen munkaidő-beosztás esetén azokon a napokon, amikor a dolgozó munkát végez, a

munkaidő négy óránál rövidebb és — a váltásos szolgálatot kivéve — tizenkét óránál hosszabb nem lehet.

A váltásos, úgynevezett „forda” szolgálatról elsősorban a vasútnál beszélünk, de előfordulhat másutt is, ahol 24 órán át folyik a munka. A gépkocsivezetői beosztásnál — ha nem váltásos szolgálatban dolgozik — különösen ügyelni kell arra, nehogy túllépje a szolgálati idő a maximálisan engedélyezett 12 órát! Mert ha nem is vezet a sofőr egész idő alatt, ez a munka olyan feszült figyelmet igényel, és oly nagymértékű felelősséggel jár, hogy bizonyos idő után a figyelem lankadása súlyos baleset okozója lehet.

A sofőrmunkában többnyire érvényesül a rendeletszakasz második bekezdése:

„(2) A napi munkaidő kezdete és vége megállapítható egységesen, vagy alkalmazható rugalmas munkaidő-beosztás.”

A sofőr munkaideje általában rugalmas: a fuvarfeladatokhoz igazodik.

(6) Több módosítás a munkafegyelem erősítését szolgálja. Ezek közül is, természetesen, csak azokat ismertettjük, amelyeket jellegzetesen kell alkalmazni a gépjárművezetők munkájánál.

Gondatlan károkozás esetén a kártérítés az eddigi törvény szerint nem haladhatja meg a dolgozó átlagkeresetének 15 százalékát. A gyakorlati tapasztalatok szerint csökkent ennek a kártérítési módnak a nevelő hatása, visszatartó ereje. A módosítás ezért a kiszabható kártérítés felső határát a dolgozó átlagkeresetének 50 százalékára emelte fel, ami lehetőséget ad a differenciált felelősségre vonásra.

A kártérítés összege azonban bizonyos esetekben meghaladhatja az átlagkereset 50 százalékát is. A dolgozó ugyanis „a kirívóan súlyos gondatlansággal, illetve a gondatlan bűncselekménnyel okozott kárért” havi átlagkeresete erejéig felelős.

De nézzük, mit ír elő még erről az MtV. 79. §-a:

„(2) A havi átlagkereset erejéig terjedő felelősség alkalmazása szempontjából gondatlan bűncselekménnyel okozott a kár akkor is, ha

a) a bíróság a dolgozóval szemben tárgyaláson megrovást (Btk. 71. §) alkalmazott;

b) a szabálysértési hatóság a dolgozót marasztaló határozatot hozott;

c) a bíróság, a szabálysértési hatóság, az ügyészség vagy az utóbbi jóváhagyásával a nyomozó hatóság vétség, illetőleg szabálysértés miatt az ügyet fegyelmi eljárásra utalta, és ennek során a dolgozó vétkességét a cselekmény elkövetésében megállapították, vagy vele szembeni fegyelmi eljárás mellőzésével szabtak ki büntetést.”

A gépkocsivezető esetében mindezekre főként akkor kerülhet sor, ha „fogal kozásból eredő gondatlan károkozásban” — vagyis közlekedési balesetben — vétkes. Ilyenkor a saját kocsiában, a szállított áruban keletkezhet olyan kár, amelyért a gépkocsivezető kártérítésre kötelezhető. (A másoknak okozott kárt a kötelező felelősségbiztosítás alapján a biztosító fizeti!) De ha a kocsira cascot kötöttek, a vállalatnak többnyire csak a vállalt önrészesedés lehet a saját kára — a sofört tehát csak ennek erejéig lehet kártérítésre kötelezni. (A felelősségre vonás egyéb lehetőségeiről itt most nem szólnak.)

Jellegzetes „kirívóan súlyos gondatlansággal, illetve gondatlan bűncselekménnyel okozott kár” keletkezhet a mi szakmánkban például akkor, ha a vezető ittas volt, vagy tudottan balesetveszélyes járművel indult útnak. És ilyenkor az is súlyosbítja a helyzetet, hogy hiába van netán casco: a biztosító ilyen esetekben nem fizet!...

(7) Az új MtV. 80. §-ában most részletes magyarázatot kapott az Mt. 58. §-a, amely így szól:

„A dolgozó vétkességére tekintet nélkül teljes anyagi felelősséggel tartozik a visszaszolgáltatási vagy elszámolási kötelezettséggel átvett olyan dolgokban bekövetkezett hiányért, amelyeket állandóan őrzetében tart, kizárólagosan használ vagy kezel. Mentésül a felelősség alól, ha a hiányt elháríthatatlan külső ok idézte elő.”

Ez a felelősség a dolgozót akkor terheli, „ha a dolgot (szerszám, termék, áru, anyag, üzemanyag stb.) jegyzék vagy elismervény alapján vette át”. Ilyen felelősség terheli a gépkocsivezetőt például az átvett üzemanyagjegyekért!

A betankolt üzemanyagról külön intézkedik az MtV. 80. § (3) bekezdése:

„Üzemanyag-túlfogyasztás miatt az Mt. 58. §-ában meghatározott felelősség terheli a dolgozót, ha a felvett és a jármű által ténylegesen felhasznált üzemanyag mennyisége gépjárművezetőnként külön-külön megállapítható, és a munkáltató bizonyítja, hogy a túlfogyasztásnak műszaki oka nincs (fogyasztásmérés).”

Ez esetben tehát a gépkocsivezetőt teljes összegű kártérítés terheli. De ez a rendelkezés még az eddiginél is nagyobb mértékben rászorítja a vállalatokat: gondoskodjanak arról, hogy a gépjármű üzemanyag-fogyasztását rendszeresen — a legmodernebb mérőeszközzel — ellenőrizzék vagy ellenőriztessék. Ha a gépkocsivezető kocsijának általa tapasztalt túlfogyasztását bejelentette a vállalat illetékes

ügyintézőjének, és az nem tett meg minden tőle telhetőt a túlfogyasztás megszüntetésére, a gépkocsivezetőt nem lehet kártérítésre kötelezni.

(8) Általában a munkáltatóra van bízva, hogy a kártérítési kötelezettség alkalmazásakor a jogszabályban megállapított 50 százalékos maximumot mérsékeli-e, és milyen mértékig. Korlátozza azonban ezt a jogot az MtV. 82. §-ának (2) bekezdése:

„Mérséklésnek általában nincs helye, ha a károkozásból a dolgozó vagyoni előnyhöz jutott, vagy a károkozás egyébként szándékosan, illetve ittas állapotban történik. A megőrzésre átadott dolgokért fennálló felelősség körében mérséklés alkalmazásának csak rendkívüli méltánylást érdemlő esetben van helye.”

A gépkocsivezetők esetében gondoljunk az üzemanyaggal vagy üzemanyagjegyekkel folytatott manipulációkra, amelyekből a vétkes dolgozó „vagyoni előnyhöz jutott”...

A kártérítésre kötelezés mértékének mérséklésekor a vállalat figyelembe veszi a dolgozó személyi körülményeit, és ahogy mondják: „munkás előéletét”. Ha ezek alapján a vállalat indokoltnak látja, „a kártérítésnek részletekben történő megfizetése is engedélyezhető”.

(9) Akadhatnak a gépjárművezetők között is, akik rendes munkaidejük letöltése után mellékfoglalkozásra is vállalkoznak. Ezeknek a foglalkoztatása most ésszerűbbé válik, mert a 17/1979. (XII. 1.) MüM sz. rendelet lehetővé teszi, hogy saját vállalatuknál végezzenek a munkakörükhöz nem tartozó rendszeres munkát!

Ez természetesen önkéntes többletmunka-vállalás, független a munkaszerződésben foglalt munkaköri (esetleg kettős munkaköri!) kötelezettségektől, illetőleg a kollektív szerződésben meghatározott túlóráktól.

A gépjárművezető így is vállalhat akár szakmájába vágó (motorszerező stb. — képzettsége szerint), vagy akár szakmájától teljesen eltérő mellékfoglalkozást saját munkáltatójánál. Erre a vállalattal külön megállapodást kell kötni.

*

Sok módosításról nem beszéltünk, amelyeknek alkalmazására természetesen, mint minden más munkakörben, a gépjárművezetői beosztásban is sor kerülhet. Reméljük azonban, hogy a szakmánkban előforduló jellegzetes lehetőségeket sikerült megvilágítanunk. A gyakorlat azután majd jelzi, hogy milyen új témákról kell esetleg újból szót ejtenünk. Szívesen segítünk, ahol tudunk.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

Már a kisgyermekkel szajkóztatjuk: a piros — tilos, a zöld — szabad. Aztán megnő a gyerek, és megtanulja, hogy a valóság sokkal összetettebb, mint ahogy azt az okos felnőttek tanították.

Hamar észreveszi, hogy a pirosra vonatkozó tilalmat sok autós önhatalmúan felülbírálja, többnyire nem is gondolnak arra, mekkora veszélyt jelent az efféle „forgalomgyorsítás”. A Kresz tankönyve részletesen elmagyarázza, mikor tilos a zöld: „Minden zöld fényjelzésre vonatkozóan érvényes egy korlátozó szabály. E szerint a zöld fényjelzés egyik formája sem jelenthet korlátlan felhatalmazást az útkereszteződésen való áthaladás megkezdésére. Nem szabad ugyanis az áthaladást megkezdeni a zöld fényjelzés ellenére

Mindennapos látvány Budapesten: a Bajcsy-Zsilinszky út és a Népköztársaság útja kereszteződésében. A lámpás dugó miatt felgyülemelő kocsisor gyakran betölti a József Attila utcát, sőt a Lánchídon át Budáig lassítja a forgalmat

sem akkor, ha előre látható, hogy például a forgalom torlódása miatt nem lehet már időben elhagyni a gépjárműveknek az útkereszteződés területét.”

Hiába a Kresz tilalma, hiába a józan megfontolás. Aki kénytelen a csúcsforgalomban rendszeresen ilyen dugós csomóponton átvergődni, tanú-síthatja, mindig, minden zöldre akad egy-egy autós, aki csak azért is bezavarja kocsiját a kereszteződés lehetetlenjébe, miért is ne, ha egyszer zöld a lámpa.

Előfordul, hogy a kocsisor előre sejtethetetlen hirtelenséggel toppan meg. Ilyenkor nincs mese, akit a kereszteződésben ér a váratlan fékezés, kénytelen ott kivárni, míg továbbjuthat. Ez a szándéktalan útonállás a ritkább és a kevésbé boszszantó.



A ZÖLD

A lámpa vált, és már engedné is más irányok kocsioszlopait, de hiába, amit a készülék enged, azt a pirosba fagyó autó megakadályozza. Es kezdődik a dudálás, a káromkodás, a centizés, a lámpa meg újból vált, de most már keresztbe, hosszában is foglalt a kereszteződés. Es ez így megy, ki tudja, meddig.

A forgalomirányító lámpák már csak azért sem vezethetnek autót, mert hiányzik belőlük a kellő helyzetfelismerés. Vicik-vacak automaták váltják a jelzéseket, mit sem törődve az autósokkal. Így hát a vezetők-re vár annak felismerése is, hogy a Kresz utasításának is megfelelően „előreláthatóan” nem lehet túljutni a

Két ember százat állít meg. A sinen veszteglő Opel az autók kínjaitól viszonylag független villamost is megállásra kényszeríti





A lámpa zöld, a rendőr mégis álljt parancsol, mert a kereszteződés után nincs tovább. Ugye, rendőr nélkül is meg lehet látni ugyanezt

kereszteződésen. A tapasztalatok szerint sokunknak túl nehéz eleget tenni ennek a követelménynek. Pedig számos jelből lehet előre látni. Először is elég az órára nézni. Hétköznap, a reggeli órákban, aztán déltől úgy ötig nagy a forgalom. Ha ez a forgalom még lassú is, meg-megállva csordogál előre, valószínű, hogy a kereszteződés túloldalán sem könnyebb a továbbhaladás. Gyanús jel a zöld ellenére felvillanó féklámpák látványa, a néhány kocsival előbbre tartók döcögése. És ha gyanús, várjuk ki, míg az előttünk menő túljut a bűvös szakaszon, csak azután lendülünk a nyomába.

Az egyik kereszteződés tartós befagyása idővel — nem is kell sokat várni — átterjed a szomszédos csomópontokra, hiszen a felduzzadó kocsisorok ott is elállják a többi autó útját. Aztán terjed a dugó, mint a nátha, állásra, bosszankodásra, dudálásra, füstölgésre kényszerítve az autók, autósok ezreit.

Még szerencse, hogy a csúcsforgalom múlásával elapad az utánpótálás, lassan-lassan kitisztulnak a kereszteződések.

Másnap kezdődik minden előlről — vasárnap szünnap. **F. A.**

Ha nem tudnánk, ki sem találnánk, hogy ebben a kereszteződésben forgalomirányító készülék szabályozza a közlekedést

SZABAD?



(Favics Péter felvételei)

ÚTSZÉLI SZERELŐK



Valamilyik iskolában egy tanár, akit fölöttébb bosszantott, ha a nebulók vonalzóik, vagy éppen kedvenc radírgumijaik eltűnését panaszolták, mindig a fenti mottó jegyében utasította el a sirámokat. Az ügyben nem érintettek rendszerint harsány, a kárvallottak pedig kényeszeredett derűvel fogadták ezt az emberi jelenségre alkalmazott, kissé kifordított természeti törvényt, mert az új gazdát bizony csak ritkán sikerült megtalálni. Nyilván nem vennék jó néven az effajta biztatást azok sem, akiknek a közelmúltban lopták el autójukat, netán alkatrészek tűntek el kocsijukról, vagy kocsijukból, mint-hogy az ellopott autók java még csak-csak megkerül, de a köddé vált pótkerék vagy szerszámkészlet meglelésére nincs nagyobb esély, mint az iskolában volt a radír visszaszerzésére.

Bosszankodásra meg különösen azoknak van okuk, akik valami módon maguk is vétkesek megkárosodásukban. Példaként említhető annak a dunántúli erdésznek az esete, aki egy kisváros közelében, a főközlekedési út

mentén hagyta Trabantját, mivel a kocsik egyik kereke defektet kapott, s nem volt nála pótkerék. Nyilván néhány fontos elintéznivalója akadt, mert két napig nem nézett a Trabant után, s amikor végül megtette, nem akart hinni a szemének. Már messziről látta, hogy gyanúsán lóg a kipufogócső, s amikor a motorháztetőt felnyitotta, az ok is kiderült. Ismeretlenek kiszerezték és elvitték a motort a váltóval együtt. Most csupán abban bízik, hogy a tettesek nem elégszenek meg zsákmányukkal, s valamelyik következő próbálkozásuk alkalmával, vagy ha értékesítik a lopott holmit, rendőrkézre kerülnek.

ÉJFÉLI ESEMÉNYEK

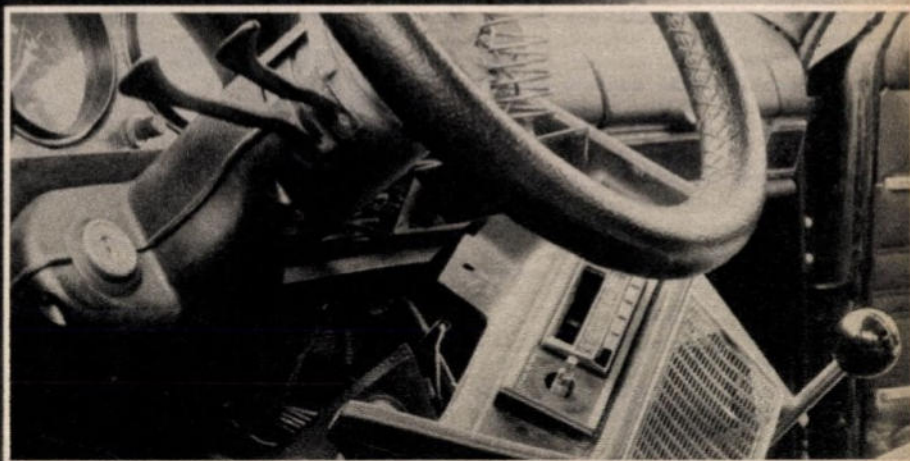
Mint ahogyan rövidesen bíróság elé kerül az a két fiatalember is, akik két éven át fosztogatták elsősorban a Nyíregyháza—Vásárosnamény közötti útszakaszon műszaki hiba miatt éjszakai kényszerpihenőre tért autókat. Utolsó „áldozatukat” múlt év október 12-én fosztották ki. A Skoda S-100-as a fent említett két város között fél-

úton hibásodott meg, s vezetője a sötétedés miatt felhagyott a hiba keresésével. Stoppal hazament, s bizonyosan hamar felriadt volna, ha ál-mában feltűnik magányos Skodája, amely egyébként egy bő félóra nem is volt oly magányos. Éjfél tájban lassított mellette egy típusátársa, majd beállt a közeli dűlőútra. Két fiatalember szállt ki belőle. Gyorsan, feltűnés nélkül dolgoztak. Ha közeledő jármű fénycsóvját pillantották meg, az árokba húzódtak. Leszerelték az önindítót, a generátort, az ékszíjfejtőt, kivették az akkumulátort, a csomagtartóból kiemelték a pótkereket és a szerszámkészletet, az utastérből kibontották a kardánboxot, s végül leszerelték a két első kereket.

A károsult panasza nyomán széles körű nyomozás indult, a fokozott figyelem nem maradt eredménytelen. Egy héttel az említett éjszaka után, közúti ellenőrzés során feltűnt a rendőröknek, hogy az igazoltatott férfi Skodájának hátsó ülésén néhány alkatrész hever. Az illető ártatlannak bizonyult, ám a rendőrség tőle szer-

**(Mottó:
az anyag nem vész el,
csak gazdát cserél.)**

Még az ablaktörő lapátok leszereléséről sem feledkeztek meg a tolvajok



Vandál pusztítás nyomai a műszerfal alatt

zett tudomást arról, hogy egy pusztadobosi fiú bőségesen rendelkezik mindenféle autóalkatrésszel, ugyanis vele szeretett volna csereügyletet kötni a közúti ellenőrzés során kikérdeztet skodás.

TEHERAUTÓNYI LOPOTT HOLMI

Ama bizonyos pusztadobosi házban a házkutatásra érkező nyomozók maguk is elképedtek a 20 éves tolvaj hangyaszorgalmán, s mert az elmúlt két év „termése” a továbbiakban bűnjelnek számított, a szállításhoz teherautóra volt szükség. A hasonló korú tettestárs nyírparasznyai lakásán nem került elő semmi, mivel ezt a fiút becsületes szülei elszámoltatták még egy hazakerült csavar dolgában is, így mindent egy helyen, Pusztadoboson tárolták.

A vizsgálat során 17 gépkocsi kifosztását ismerték be a tettesek, akik nem voltak válogatósak, s bár a hangadónak Skodája volt, más autótípusok mellett sem mentek el szó, pontosabban — szerelés nélkül. Mint-hogy saját autójuk alkatrészgondját

jó időre elvetették, már csak az üzemanyagról kellett gondoskodniuk. Ez ügyben sem tagadták meg önmagukat. Mátészalkán, Nyíregyházán vagy Vásárosnaményban — ahol éppen jártak — beálltak egy-egy parkoló autó mellé, a műanyag csövön átfejtették a benzint a magukkal hozott kannába. Volt törzshelyük, sőt — bocsánat a kifejezésért — állandó kuncsaftjaik is, akiknek autójához vissza-visszajártak.

Az eltulajdonított szerszámok, alkatrészek, felszerelési tárgyak halmozából talán hatásos lenne kiemelni egy-egy érdekes tételt, de ez kevésbé érintené a lényegét. Ennél fontosabb ezúttal az, hogy a károsultaknak végül is szerencsésük volt. Az elkövetők ugyanis még semmit nem adtak el, így most minden visszakerült jogos tulajdonosához, sőt, az eltulajdonított benzin árának visszafizetését is megígérték.

ÉJSZAKAI CSAVARGÁSOK

Talán mondani sem kell, mennyire nehéz felderíteni az ilyen zavarosban

halászókat. Az említett ügy vizsgálata során is tucatnyi autót kérdeztek meg, akik a kérdéses éjszakán a le-robbant Skoda mellett elhaladtak: lát-tak-e valamit? Egyikük sem emlékezett semmi különösrre, s nem is emlékezhetett, hiszen a hivatlan szerez-lők közeledtükre az árok mélyére búj-tak S valljuk be, késő éjjel, sietős utunkon még akkor sem állunk meg, ha szerelő alakokat látunk útszéll autók mellett. S ha csupán egy magá-ra hagyott autót, miért is gyanakod-nánk?

S befejezésül, részlet a nyakoncsf-pett tolvajok vallomásából: „Általá-ban éjszakánként szoktunk csavarog-ni, és ha van valami az úton, akkor azt, ha lehetőség van rá, szétszerel-jük.” E tolvaj-duó számára is két fel-tétel volt szükséges a lopáshoz, *vala-mi*, amit el lehet lopni, és egy kis *lehetőség*. Sajnos, egyelőre mindkét dolog adott lesz útjaink mentén, vi-szont azok száma, akik ezt kihasznál-nák, kettővel ismét csökkent.

OCSKAY ZOLTÁN

ÚJ BENZINADALEK-KOMPOZÍCIÓ

felhasználásával kísérletezik a Magyar Ásványolaj- és Földgázkísérleti Intézet. Az új kompozíció használatával lényegesen kevesebb ólom és szén-monoxid áramlik ki a motorokból, mint eddig, következésképpen csökken légszennyező hatásuk. Készen van az új kompozíció benzinbe adagolásának receptúrája is. Hazánkban eddig a benzin oktánszámát ólomvegyületek hozzáadásával állították be, ez azonban káros levegőszennyező anyag. Az intézetben kialakított módszerrel előállított új adalékkompozíció – a metil-tercier-butiléter – lehetővé teszi, hogy lényegesen kevesebb ólommal vagy teljesen ólom nélkül érjék el a kívánt oktánszámot.

A LADA CARS OF CANADA

15 ezer Lada-típusú személyautót rendelt az Avtoexport külkereskedelmi egyesülettől 1980. évi szállításra, vagyis az előző évhez képest megkétszerezte vásárlásait. A Volgai Autógyár termékei 1978-ban törtek be a kanadai piacra, s az első három Lada pillanatok alatt elkeltek. Most a luxuskivitelű terepjáró-változattal, a Nivával próbálkoztak, amelyek szintén sikeresen vizsgáztak Kanada útjain.

CSEHSZLOVÁKIÁBAN

kilenc autópályát építenek, hosszuk összesen 1700 kilométer lesz. Az ország legfontosabb központjait kötik össze, és egyúttal követik a nemzetközi autóközlekedés fő irányait. A hálózat építését a hatvanas évek végén kezdték el. A munkák először elsősorban a Prága–Brno–Pozsony közötti útvonalon folytak. 1975-ig 5,84 milliárd korona értékű munkát végeztek el az autópálya-építkezéseken, és összesen 113,3 kilométer új pályát helyeztek üzembe, ebből 66 kilométer a cseh, 47,3 kilométer a szlovák köztársaságra jutott. A folyó ötéves tervidőszakban megkezdték a Prága–Brno–Pozsony vonal hátramaradt részeinek építését.

A BENZINHIÁNY

egyre nagyobb lesz, a világ ismert nyersolajtartalékai hamar fogynak, és az olajárak emelkedése be sem látható. Eppen ezért a fejlett ipari országok kénytelenek a belsőégésű motorokhoz új üzemanyag után nézni. Az autóbenzinnek alkohollal való keverése állítólag nem jelent olajmegtakarítást. Amerikai és nyugatnémet kutatások szerint az alkohol gyártásához több energia kell, mint amennyit utóbb megtakarítanak. Az autóbenzin szénből való előállításához magas hőmérséklet és nagy hőmennyiség szükséges. Ehhez eddig hiányzott a viszonylag olcsó hőfejlesztő forrás. A kutatás legújabb eredményei arra vallanak, hogy a cseppfolyósítás magas hőmérsékleten működő atomerőművek hőjének felhasználásával már most is gazdaságosan megva-



Az elmúlt évben alakult meg Hatvanban az újonnan épült 5. sz. általános iskola 2940-es számú Radnóti Miklós Úttörőcsapatában az a közlekedésrendészeti szaksz, melynek vezetője Márton Tamás tanár lett. A helyi közlekedésbiztonsági tanács kezdeményezésére létrehozott kis kollektíva feladata elsősorban az, hogy segítse a diákok biztonságos áthaladását az úttesten iskolába jövet és menet. Nyújtsanak segítséget diáktársaiknak a közlekedési szabályok megismerésében és alkalmazásában. A városi közlekedésbiztonsági tanács két – a közlekedési előírásoknak megfelelően felszerelt – kempingkerékpárt ajándékozott az intézmény 566 diákjának karácsonyra. Turóczy Attiláné igazgatónő elmondta, tavaszal már a Kresz-parkban két keréken ismerkedhetnek meg a helyes közlekedés alapvető tudnivalóival az iskola diákjai a pedagógusok és a közlekedési rendőrök irányításával. Sztruhár Ferenc és Kállai Ferenc, a KBT városi titkárai átadják a kerékpárt az iskolásoknak.

(Kép és szöveg: Szabó Sándor)

lósítható. A nyugatnémet Schmehausenben működő tóriumreaktorral folyó közös amerikai–nyugatnémet kutatási munkák eredményeként állítólag belátható időn belül megvalósulhat a nukleáris benzinyártás.

A VÁLSÁGGAL KÜZKÖDŐ

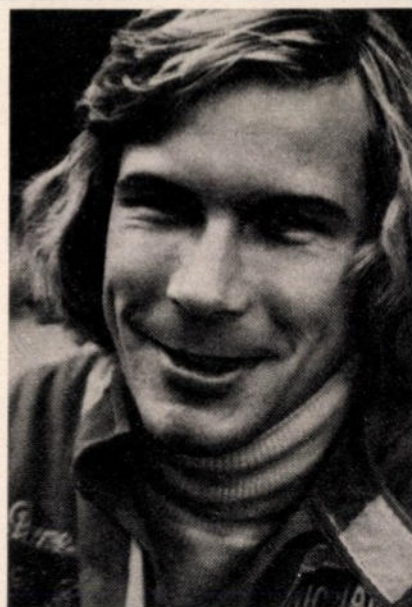
brit British Leyland megállapodott a japán Hondával, hogy a BL évi 85 ezer új típusú Honda-gépkocsit gyárt a brit piacra, és az EGK-ben való értékesítésre. Ugyanezt a típust a japán piacon és a világ többi részén a Honda maga értékesíti majd.

IZRAELBEN

2 százalékkal emelték a benzin és 25–35 százalékkal a fűtőolajak árát. Az 1980. évi olajimportszámla megközelítheti a 2 milliárd dollárt.

GÉPKOCSI

korrózióvédelmi berendezéseit és technológiai eljárásait mutatta be Pécsset az NSZK-beli Sapi-cég. A XIV-es sz. AFIT több ilyen berendezést kíván vásárolni, és munkába állítani. A bemutató során elmondták, a cég tárgyalásokat folytat magyar vállalatokkal a kooperációs gyártás lehetőségéről.



Az angol királynő lord címmel ajándékozta meg a Forma-1 volt világbajnokát, James Huntot



Itt a tél a javából. Mostanában, januárban szinte megállás nélkül havazik, és még jó, ha nincs hófúvás. Bonyolultabb az elindulás, hosszabb a gurulás előtti szertartás. Először is mindenkinek meg kell találnia a kocsiját a hófede egyformaságban, azután jöhet a kisseprű. Ne feledjük el megtisztítani az összes ablakot, külső tükröt, a lámpákat, sőt még a rendszámotablát is. Aztán el is lehet indulni – ha másképp nem, kis kézi munkával. (Bojár Sándor felvétele)

A PEUGEOT-CITROËN

egyesülés megszerezte a Facom autóalkatrész-gyártó üzem 10 százalékát. A két vállalat a jövőben közös kutató-, termelő- és exporttevékenységet folytat.

INDIÁBAN

jelenleg csak kevesen engedhetik meg maguknak, hogy személygépkocsit vásároljanak. A piacon lényegében csak két elavult modellt találhatnak, amelyeknek az ára 2500 font sterling. Ezért a lakosság nagy részének be kell érnie a robogóval, vagy a motorkerékpárral, amelyek iránt olyan nagy a kereslet, hogy öt-hat évig kell sorba állni értük.

CSEHSZLOVÁKIÁBAN

január 1-től kétszeresére emelték a gépkocsizók helyszíni bírságát. Gyorsjátsért ezer korona büntetést, egyéb szabálytalanságokért 200 korona helyszíni bírságot kell fizetni.

A tévénezők figyelmébe

Februárban tovább folytatódik a repülés történetét bemutató filmsorozat. Külön felhívjuk az olvasóink figyelmét, hogy február 10-én vasárnap délután 16.25-kor a Forma-1-es versenyautókról és versenyzőikről készült film kerül adásba.

Február 5. kedd, 20.50: A repülés története c. filmsorozat 6. része Az ég lángokban.

Február 6. szerda, 10.20: Stop. Közlekedj okosan rajzfilmsorozat Utazás tömegközlekedési járműveken című része.

Február 7. csütörtök, 2. műsor. 20.00: Belépés csak tévénezőknek című sorozat keretében látogatás a Rendőrségi Főiskolán.

Február 10. vasárnap, 16.25: Farinától a Laudáig címen filmösszeállítás a Forma-1-es versenyekről.

Február 12. kedd, 20.50: A repülés története című filmsorozat befejező része, a Hangnál sebesebben.

Február 13. szerda, 10.20: Stop. Közlekedj okosan rajzfilmsorozat Ki és hogyan utazhat utasként a kerékpáron? című része.

Február 15. péntek, 18.15: Mindenki közlekedik.

Február 15. péntek, 2. adás. 19.10: A Mindenki közlekedik című műsor ismétlése.

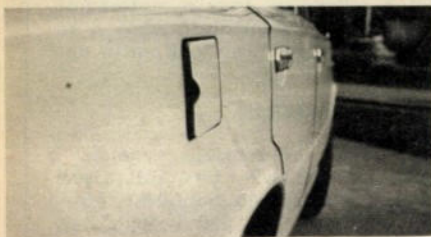
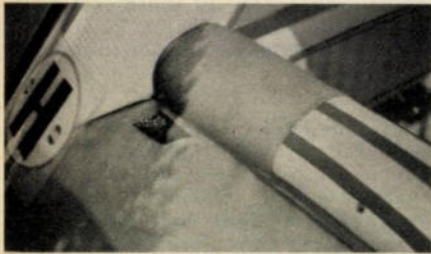
Február 20. szerda, 10.20: Stop. Közlekedj okosan rajzfilmsorozat Karácsonyi ajándék című része.

Február 29. péntek, 18.15: Mindenki közlekedik.

Február 29. péntek, 2. adás. 18.15: A Mindenki közlekedik című műsor ismétlése.

Autósoknak

A LADA 1200-AS UTASTERÉNEK



a szellőzése nem kielégítő a következők miatt: az elöl beáramló levegő hátul nem tud eltávozni, mert nincs a hátsó tetőoszlopon szellőzőnyílás (mint az 1300-ason és az 1500-ason). Emiatt nyáron nem intenzív a légáramlat, hiába szerelnek a motorháztetőre terelőlemezeket. Télen pedig a hátul ülő utasok fáznak, miközben elöl kielégítő a fűtés. Célom e hibák kiküszöbölése volt – írja Kiss Zoltán, pécsi autós.

Ötletem:

A hátsó ablak előtti úgynevezett kaplartartón keresztül halad a levegő a csomagtartóba, majd onnan a benzin-töltő nyílást fedő kis ajtóréson keresztül távozhat a szabadba. Cigaretta füstjével jól ellenőrizhető, hogy így megfelelő az utastér légcseréje.

Kivitelezése:

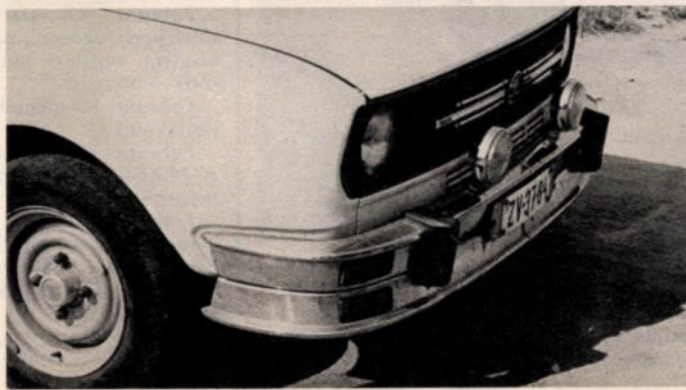
A kaplartartó mindkét végén egy-egy 5x7 cm-es téglalapot vágtam ki. Helyét a csomagtartó felől jelöltem meg, hogy az a tartóváz lemezének nyílásával essen egybe.

Ezután egy használt Lada levegőszűrő perforált oldalpántjából 2 darab 10 cm hosszú darabot vágtam le. Befestettem, majd epokittel a műbőr alá, a farostlemezhez ragasztottam. (1. kép) Majd a tanksapkát körülvevő gumiharangon kellett egy 6x10 cm-es nyílást vágnom, mégpedig felülre, mert így a kilöttyenő benzin, vagy a befolyó mosóvíz nem kerülhet a csomagterbe. A légáramlás mindig kifelé irányul, ezért benzinszag sem juthat be. A töltőnyílást fedő ajtó egy kis fémmelven levő gumibakra csukódik. Ezt a lemezt egy kicsit kifelé hajlítottam, hogy az ajtó mellett nagyobb rés keletkezzék. Ezáltal a levegő könnyebben távozhat, amit a menetszél szívóhatása is elősegít. (2. kép)

Kocsinkat két éve alakítottam át, és mind a téli, mind a nyári időszakban kedvezőek a tapasztalataim.

KÉT VARIÁCIÓ EGY TÉMÁRA,

avagy: így biztonságosabb, ha két-két ütközőt alkalmazunk?!



(Simay István felv.)

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. JANUÁR 25-ÉN

DACIA	15 500
LADA 1200 (Budapest)	107 203
LADA 1200 (Debrecen)	59 551
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	18 647
LADA 1300 (Debrecen)	10 421
LADA 1500	29 888
LADA 1600 (Budapest)	5 876
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVIC 2140	8 876
POLSKI FIAT 126p	26 345
POLSKI FIAT 1500	16 515
SKODA 105-S (Budapest)	7 268
SKODA 105-S (Debrecen)	3 876
SKODA 105-S (Győr)	4 923
SKODA 120-L (Budapest)	6 565
SKODA 120-L (Debrecen)	3 448
SKODA 120-L (Győr)	4 187
TRABANT Lim. (Bpest)	23 143
TRABANT Lim. (Győr)	9 935
TRABANT Spec. (Bpest)	36 732
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 239
TRABANT Kombi (Győr)	1 638
TRABANT Hycomat	9 075
WARTBURG Limousine	17 041
WARTBURG Lim.	
(tolótetős)	3 503
WARTBURG de Luxe	22 945
WARTBURG de Luxe	
(tolótetős)	6 257
WARTBURG Tourist	7 392
ZAPOROZSEC	30 507

Az Autókertől kapott tájékoztatás: a lakókocsi sorszámanak állása 721, a sátrasutánfutóé: 954.

A TÉLI IDŐ

bizony sok csapadékot hozott, naponta benedvesedett az úttest, az autók szélvédője percekben belül maszatos lett. Természetes hát, hogy a benzintöltő állomások kezelői kötelességüknek tekintik, hogy amíg a benzin a tankba folyik, gyors mozdulatokkal lemassák a szélvédőt és rendszerint a lámpaüvegeket is!

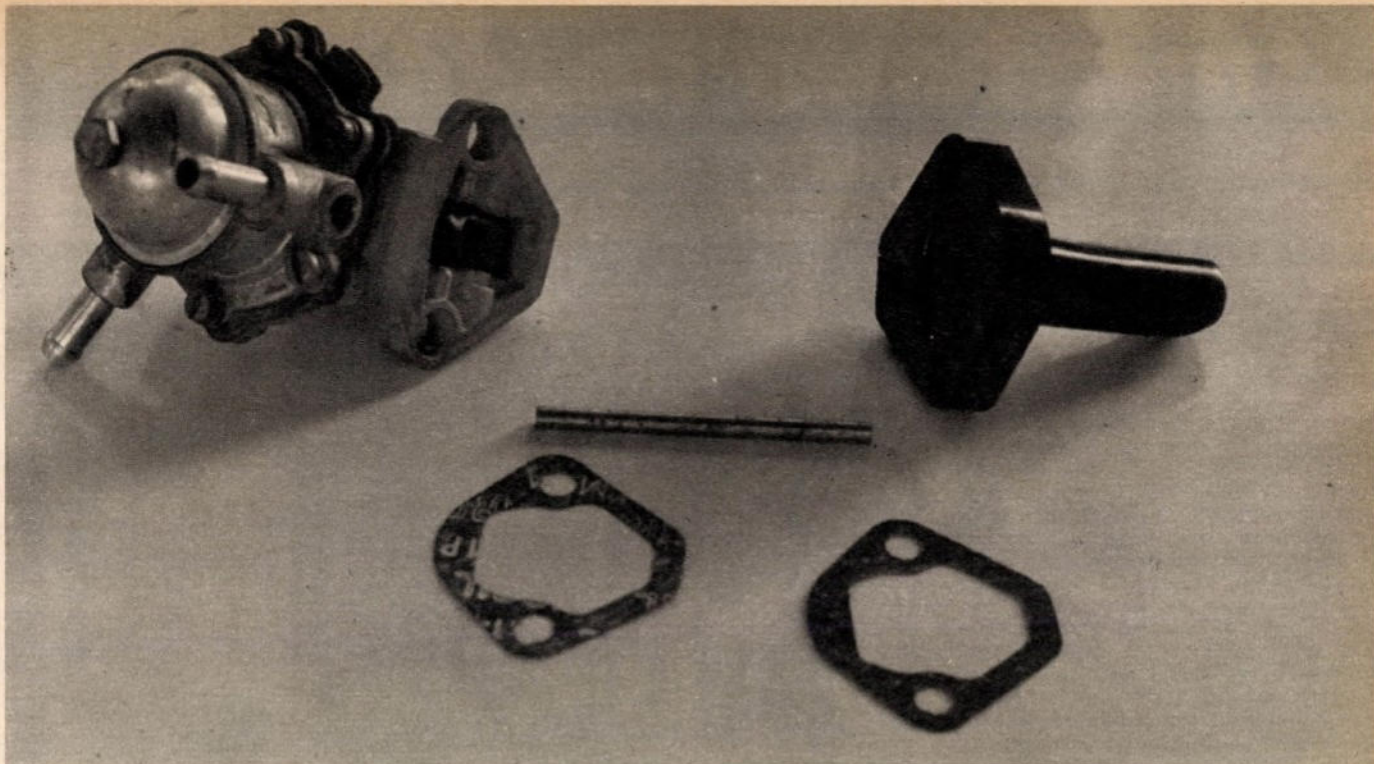
Hogy hol? Természetesen nem nálunk, hanem Ausztriában! Egyik napilapunk külföldi tudósítója másról is beszámol.

– Az már talán kevésbé ismert, hogy tíz kutas közül hét-nyolc biztosan megkérdezi, hogy ellenőrizze-e a hűtőfolyadékot, olajsíntet, vagy az akkumulátor állapotát. Megteszik, és ha észreveszik, hogy fogytán az ablakmosó, azt is utánaöltik. – Es mi van nálunk? Tíz kutasból tíz kegynek veszi, hogy az autóst benzinnel, nemhogy még mással is ki szolgálja. De a markát tudja tartani!

Am akad még más tanulnivalónk is. Lássuk a példát.

– Egyik nap szervizbe vittem az autóm. Hazafelé menet vettem észre, hogy a szélvédő és a műszerfal között fehérlik valami. Kezembe vettem. Egyszerű, fehér, puha szalvéta volt, amelyen a szerviz márkajegye alatt a következőket olvashattam: „Kedves ügyfél! Igyekeztünk eltüntetni munkánk nyomát, de mégis, ha valahol egy piszkofolt maradt volna, használja kérem ezt a kis szalvétát...”

Mi mást mondhatnánk: ez aztán a figyelmesség!



„A kellő, tehát a gyárilag előírt nyomást a tömitésekkel lehet szabályozni...”
A különböző vastagságú tömitések variálásával érhető el a megfelelő hatás

Túlfogyaszt az AC?

Amikor a tavalyi 23. számunkban hírt adtunk a Hungaroserviz Mexikói úti porlasztóbemérő műszereiről, említést tettünk az AC-pumpáról is. Szó volt írásunkban arról is, hogy a benzinszivattyú képes akár 30 százalékos túlfogyasztást is produkálni. Sokan hitetlenkedve fogadták a megállapítást és bővebb magyarázatot kértek.

A gyári előírásokhoz ragaszkodjunk

Saját szemünkkel győződünk meg akkor arról, hogy a benzinszivattyú jelentős hányada nincs jól beállítva. De kezdjük az elején. A porlasztó úszója, túszelepe gondos számítások alapján készül az adott karburátortípushoz. És itt mindjárt meg kell említeni azt a tényt, hogy amikor egy másik típusú porlasztó alkatrészei — sajnos, sokszor kényszer szülte cselekedet — ke-

rülnek beszerelésre, rögtön megváltoztatják az üzemanyag-áramlás mechanizmusát. Tehát újra mérni kell az AC nyomását. Ahhoz, hogy pontos mérési értéket kapjunk, az összes működő szerkezetnek hibátlanul kell üzemelnie. Ha a túszelep, vagy az AC szívó-nyomó szelepe rossz, a motor működésében rendellenességek jelentkeznek.

Nagy lehet a nyomás, meg kevés is

A túszelepen átáramló benzinmennyiséget természetesen a motor teljesítményéhez viszonyítva a gyárak írják elő. Tehát nagyon fontos, hogy egy időegységen belül mennyi üzemanyag jut az úszóházba. Ha túl magas a benzinszint — ennek oka lehet a helytelen nivóbeállítás is — a fogyasztás növekszik. Sajnos, ha az AC túlnyom,

a hibát sokszor a túszelepre hárítják, holott az jó, csak éppenséggel nem képes a felesleges benzinnyomásnak ellenállni. De nehogy azt higgyük, hogy csak sok üzemanyagot nyomhat az AC. Olykor keveset is. Ellentétben a túlnyomással, ezt a hibát rögtön lehet érzékelni. Elég ha emelkedőre megyünk és a motor működésében rángatást érzünk. Ilyenkor, más hibától eltekintve, majd minden esetben az AC a bűnös.

Hogyan állítható?

Hogyan lehet korrigálni a benzinszivattyú hibáját? Elsősorban kitűnő állapotú legyen az összes benne levő alkatrész. Egy AC-szeleprugó törése vagy gyengülése már a működését befolyásolhatja. Nem beszélve a hibás membránról vagy a fedéltömitésről. A kellő, tehát a gyárilag előírt nyomást a tömitésekkel lehet szabályozni, mégpedig azok cseréjével. Ezek az AC és a motorblokk között találhatóak. Felhívjuk a figyelmet arra, nehogy valakinek észébe jusson csak úgy találmóra tömitéseket cserélni. A helyes nyomásérték megállapításához és beállításához műszer kell, és az nincs minden „háztartásban”. De jobb autójavító műhelyben kellene hogy legyen.

Csak ennyiből áll az egész. Nincs titok, csak szakértelem és berendezés kell hozzá. Jó, hogy időben eszméltek fel erre a Mexikói úton.

(I. k.)

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL

Borgáta, Egyházashetye

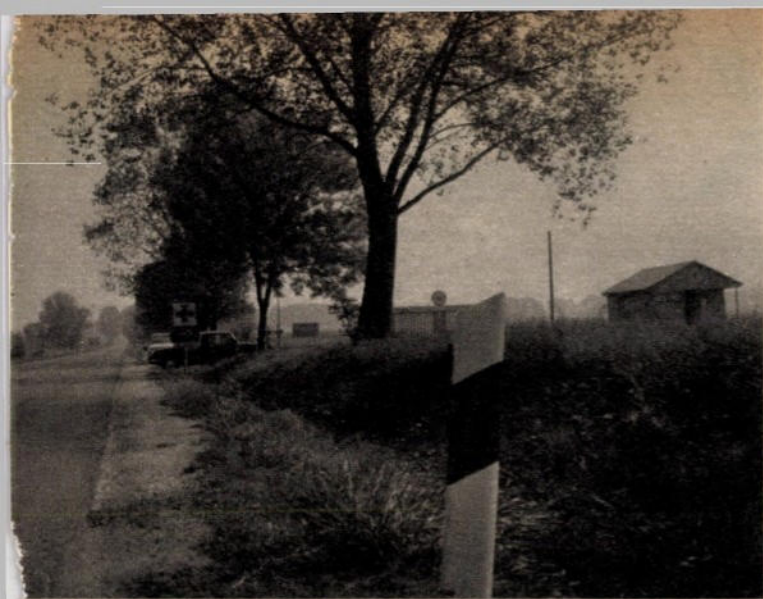
A 8-as úton — Jánosházát elhagyva — érkezünk a 84-es út kereszteződéséhez. Jánosháza — a 84-es út felől vezető — bekötőútja, a 8-as számú főút tengelyének nyílegyenes meghosszabbítása. Azt, hogy a főutvonal itt jobbra kanyarodik (és nem pedig nyílegyenesen, ahogy a bekötőutat szegélyező fasorról gondolnánk) csupán az út jobb oldalán levő kis méretű tábla jelzi — a kanyar előtt mindössze 100 méternyire. Rendkívül balesetveszélyes hely. A megfelelő irányba mutató halszájkás tábla (természetesen fényvisszaverő!) bizony, ide is elkelne...

Mielőtt a 84-es út kereszteződéséhez érkeznénk, a 8-as számú főút bal oldalán (a 107,6 km magasságában) találjuk a Vas megyei egészségügyi és autómentő szolgálat egyik állomását. A gondozott kis telepen

Berzsenyi szobája, korabeli bútorokkal berendezve

Gyógyfürdő Borgátán





Egészségügyi és autóméző szolgálat egyik állomása a 8-as főút mentén



Berzsényi Dániel szülőháza Egyházashetyén (ALMÁSSY TIBOR felvételei)



A 8-as és 84-es út táblákkal, útburkolati jelekkel is rendelt, jól áttekinthető kereszteződése



A főútvonal kanyarodását messziről előjelző fényvisszaverős halszálkás tábla itt bizony különösen jó szolgálatot tehetne

levő épület tornácán a következő felirat olvasható: „A Magyar Vöröskereszt körzeti elsősegélynyújtó állomásán a közúti balesetknél és életveszélyes állapotban levő sérültek mentésekor az állomás felszerelését és gyógyszereit orvosok, illetve kiképzett vöröskeresztes elsősegélynyújtók ingyen igénybe vehetik. Az ajtó a borítékban levő kulccsal nyitható.” — És ugyanez a szöveg olvasható még orosz, angol, francia és német nyelven. Természetesen mi is kíváncsiak voltunk az állomás felszereltségére és belső felvételt szerettünk volna készíteni. Sajnos, a kulccsal nem tudtuk az ajtót kinyitni, pedig három alkalommal (különböző napokon) kísérleteztünk...

A 8-as főútról ismét tegyük egy kis kitérőt. Jobbra, Sárvár irányába, a 84-es számú, kitűnő minőségű úton haladunk tovább. A közeli elágazásnál ismét jobbra fordulva, érdemes ellátogatni Borgátára. A települést elhagyva — a község határában (a 84-es számú úttól mindössze 3,5 kilométerre) — jobboldalt, nemrégiben telepített — erdősavhoz hasonló — nyárfasorok húzódnak.

Jól kialakított árnyas parkolóhely,

szépen körbekerített strandfürdő fogadja itt a vendégeket. A medencék mellett kabinok sorakoznak, s szélükön padok, tusolók, gondosan ápolt virágágyak húzódnak. A medencékben jellegzetes szagú, barnás színű termálvíz párolog. A víz már a medencék oldalát is barnára festette.

A 753 m mélységből feltörő víz hőmérséklete 48 °C és mire a medencékben fürödni lehet, hőmérséklete 36 °C-ra alakul, amely kiválóan alkalmas fürdésre, reumatikus fájdalmak enyhítésére. A környező lakosok a víz gyógyhatását igen hamar felfedezték és gyorsan megszerették. Ma már természetes, hogy a nyári hónapokban a távolabbi vidékekről, sőt már külföldről is szívesen felkeresik. Nyaranta, különösen hétvégeken, gyakran olyan sok vendég érkezik, hogy a belépőjegyek eladását időről időre szüneteltetni kell. Munkanapokon viszont kevesebben veszik igénybe a fürdő szolgáltatásait, s ilyenkor a teljes pihenés és gyógyító erejű kikapcsolódás minden feltételét élvezhetjük.

A strandfürdő április 15-től október 15-ig tart nyitva. A fürdő területén kulturált étkezési lehetőséget is

kinálnak. Üdítő és egyéb italok, valamint cukrászsütemények is kaphatók.

A borgátai strandfürdőtől tovább haladva — 5 km távolságra — fekszik Berzsényi Dániel szülőfaluja: Egyházashetye.

Az ide vezető út bizony, nem autószeráda, de mindenesetre kemény burkolatú.

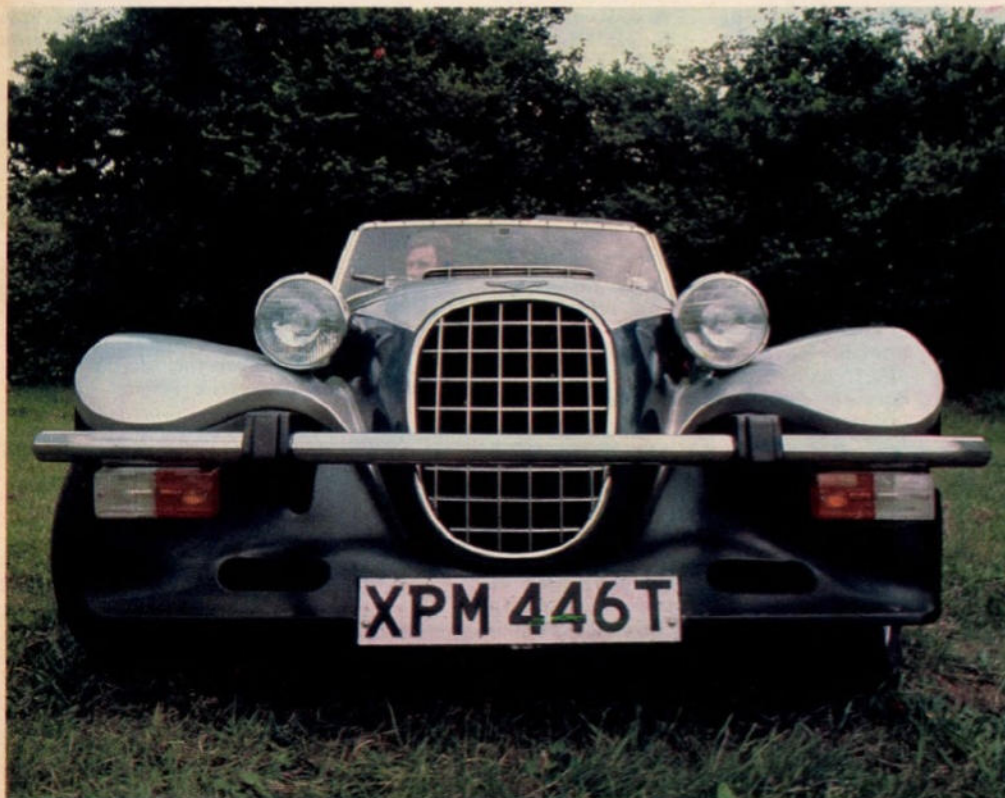
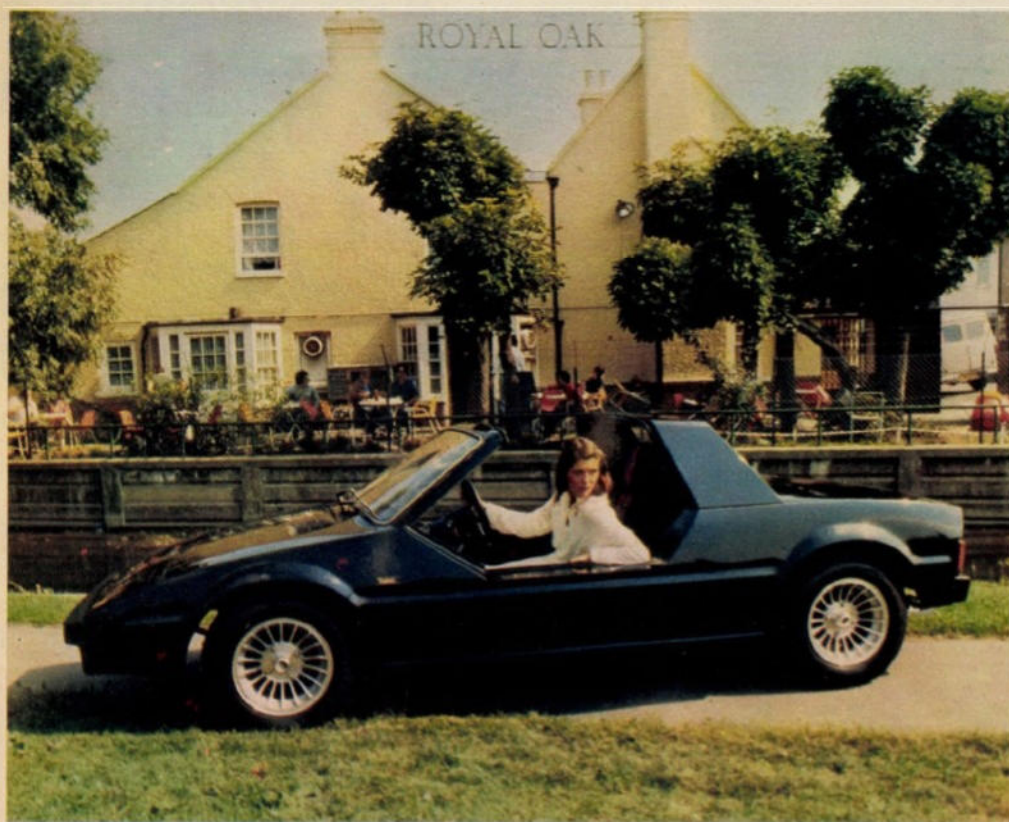
Berzsényi szülőházának falán piros-fehér-zöld keretbe foglalt márványtáblát helyeztek el:

„Itt született Berzsényi Dániel.

Születésének elsőszázados évfordulóján, 1976. május 7-én kegyeletes emlékül Vas megye közönsége.”

Az épületben munkásságát ismerető szerény kiállítás látható. A szülőházban az az egy helyiség (ahol a kiállítás is látható) maradt fenn eredeti állapotban. Szép, boltíves, fehérre meszelt szoba, korabeli bútorokkal berendezve. Az épület átalakított részében könyvtár és olvasóterem található. A kiállítás, illetve a kis emlékmúzeum kulcsát a közeli tanácsházán lehet elkérni.

SZÉPEK ÉS „SP



Mindössze egy készlet villáskulcs, csavarhúzó, és egy fúró szükséges ahhoz, hogy a vállalkozó kedvű, jóllehet nem kevés pénzü autórakongó otthon, „kosárból” felépítse ezt az igazi „match-box”-ot. Az Isleworth-i Concessionaries cégnek, úgy tűnik, nem mehet rosszul az üzlet, mert újabban valósággal elárasztották a szaküzleteket a „kit-car” legfrissebb változataival. A valóban imponáló, sportos megjelenésű jármű valamennyi alkotóeleme (az előforrás kivételével) nyers állapotban megtalálható abban a dobozban, amelyből módszeresen kiválogatva, kis ügyességgel felépíthető (hasonlóképpen mint előregyártott játékpülögép) a kis autósoda. Az üvegszál erősítésű műanyag karosszéria tulajdonképpen két fő elemhez kapcsolva foglalja magába az első és hátsó felépítmény-részleteket, a motortér, a futómű, az erőátviteli egységek felerősítési pontjait, a szélvédőt, az ablakokat, a lökhárítókat és az utasteret is. Valamennyi karosszéria-elemen és tartozékon gyári bejelölést is talál a merész barkácsoló, s így – ha egyidejűleg gondosan tanulmányozza az útmutatót – nem követhet el durva építési hibát. A végeredményben biztonságos vezetőfülkével rendelkező kis jármű rendeltetése szerint minden további nélkül használható az itt látható eredeti (dobozból összeszerelt) állapotában is. Az ingyencéknek azonban további extra kiegészítőket – sportülést, kiskormányt, spoilerket stb. – is szállít a gyár – természetesen borsos feláron. Az így elkészített „kit-car”-ba egyébként a gazdaságos 1200 cm³-es és a felettebb sportos 2,2 literes motor egyaránt beépíthető.

Gazdagabb belső tér, nagyobb kényelem, megbízhatóbb erőforrás és technikailag tökéletes kivétel jellemzi a Panther Lima igazán előkelő változatát. A 2279 cm³-es, négyhengeres erőforrással a turbófeltöltős Lima a négysebességes, teljesen szinkronizált nyomatékváltó közvetítésével mindössze 6 má-

ORTSZERŰEK"

sodperc alatt gyorsul fel 96,5 km/h sebességre. A még lejjebb tömegközéppont-kialakítást szem előtt tartó tervezés révén az újonnan átköltött karosszériában alacsonyabba kerültek az ülések, s így módon a vezetőnek jobb, kényelmesebb elhelyezésére nyílt lehetőség, azzal együtt, hogy a kocsiból kilátása is javult. Az üvegszál erősítésű karosszéria acél ajtókat és energiaelnyelő alkotóelemekkel is ellátott utastérfülkét foglal magában. Az új tervezésű szerelvényfalon szembevetendő az egymástól különbözőválasztott digitális kilométerszámláló és sebességmérő, valamint a nemes diófabetébe ágyazott egyéb műszerkollekció. A kagyló formájú valódi bőrülésekkel egységet képez a nyakszirtvédő fejtámla. Térkép-olvasó lámpa, lemezjátszó, rádiótelefon, nyitható tető, és még számos extra szerelvény is ennek a nem mindennapi autónak a sajátja.

A mindössze 816 kg súlyú kocsit különlegesen jó úttartására utal a 246 cm-es nyomtáv, és az az adottsága, hogy 9,82 m átmérőjű körön belül könnyűszerrel megfordul.

És itt látható még két igazán sportszerű – immár a Jaguar Rover Triumph cég égisze alá tartozó – autó, az ugyancsak igényeseknek hirdetett MGB és MGB ET változatokból, amelyek stílszerűen óriási léghajón érkeztek meg az MG autómárka 50 éves jubileumára rendezett ünnepség alkalmából a Brands Hatch-i híres versenypályára. E kocsik nyolchengeres, 3,5 literes, 5000 percenkénti fordulaton 100,8 kW (137 lóerő) teljesítményt nyújtó GT V8 típusjelzésű változata 12 másodperc alatt gyorsul fel 100 km/h tempóra, és a 180 km/h sebességet is meghaladja.

ALMÁSSY TIBOR



Kávésország

Brasília, Brazília fővárosa, a világ egyik legfiatalabb fővárosa. Ez két értelemben is igaz: építését 1956-ban kezdték el, s így lakosainak átlagéletkora is igen alacsony, mert annak idején csak a fiatalok vállalták az „új haza” megalapításával kapcsolatos megpróbáltatásokat.

Kávésország fővárosa tulajdonképpen egyetlenegy más fővároshoz sem hasonlítható, ám ha túllontúl erőltetjük a dolgot, az Ausztrál Államszövetség fővárosa, Canberra áll hozzá a legközelebb — legalábbis hangulatilag. Brasília — a Szovjetunió, Kanada, Kína és az Egyesült Államok után — a Föld ötödik legnagyobb területű országának fővárosa. Méltó is ehhez a ranghoz!

BRASÍLIA alaprajza leginkább repülőgépre, egyesek szerint széttárt szárnyú madárra emlékeztet. Abban sincs párja a világon, hogy óriási gonddal, az alkotó fantázia szabadra eresztésével és mérnöki precizitással építették fel a hatalmas szövetségi köztársaság mértani középpontjában.

Mindez gigantikus munkát és összefogást igényelt. Hatalmas távolságokat kellett leküzdeni, a bizonyta-

3. BRASÍLIA

lantól való nem is teljesen indokolatlan félelmet kellett felszámolni, a minden újat eleve ellenzők népes táborának hangos (és tettekben is megnyilvánuló) ellenpropagandáját kellett eredmények felmutatásával elnyomni. A legelső lépés a repülőtér megépítése volt, hiszen az embereket légi úton fuvarozták, de minthogy országutak sem voltak (a jövőre is gondolva) nyolcezer kilométer (!) jó minőségű utat építettek. Az új utak csaknem nyílegyenesen kötik össze Brasíliát Sao Paulóval és más iparvárosokkal.

Brasília egy kissé kísérleti város is. A 21. század legdrágább városának példáját láthatjuk benne. Egy nemzetközi pályázatra benyújtott 26 munka közül **Lucio Costa**, ismert brazil építész tervét fogadták el. Ő és **Oscar Niemeyer** nemcsak a várost tervezte meg, hanem a legfontosabb középületeket is. A tervezőasztalon a főváros teljes kiépítését az ezredfordulóra tervezték 7—800 000 lakossal. De az élet rácsáfolta a mégoly merész tervekre is: a

lakosság létszáma már ma meghaladja az egymilliót! És rengeteg a fiatal!...

A FŐVÁROS, a jövő városa, nem mindenben váltotta be a hozzá fűzött vérmes reményeket. Úgy gondolták, hogy a közúti közlekedés megoldható egyetlenegy színtelen keresztvezetés nélkül is, és így jelzőlámpára sem lesz szükség. Aki viszont ma rója Brasília utcáit (ez persze a rettenetes távolságok miatt csak autóval lehetséges), sok-sok forgalomirányító lámpával találkozik. Kétségtelen, hogy hallatlanul sok előnye van a korszerű, széles, jó burkolatú, áttekinthető fővárosi közúti hálózatnak, de épp a ma embere számára még túlságosan is széles — néha 4—6 sávú — **egyirányú** utak inkább elválasztják az embereket egymástól, mintsem hogy összekötnék őket. Így a Brasíliában lakó vagy ott vendégeskedő ember — a tervezők minden igyekezete ellenére — sivárságot, embertelenséget érez. S ezért nem csupán az épületek „mesteri” elhelyezése, hanem a túl „levegősre” tervezett közúti hálózat is

felelős! A tömegközlekedés megoldatlan. Akinek nincs kocsija, az egyszerűen mozdatatlanságra van kárhóztatva. Minthogy azonban Brasíliában nincs munkanélküli-segély, mindenki igyekszik elhelyezkedni. Munkahelyének megközelítéséhez viszont autóra van szüksége. Ezért Brazília fővárosában az autó a főszereplő.

A brasíliai úthálózat sajátossága (Kubában is láttunk ilyet), hogy a kocsitakom mesterségesen elhelyezett 5—10 centiméter magas bukkanókkal igyekeznek rákényszeríteni a gépjárművezetőket a tempó csökkentésére. A hatalmas távolságok, a „levegős” utak ugyanis csábítanak a nagy sebességre. S aki nem akar kocsijával együtt röpülni, s ráadásul, ha még óvja is nélkülözhetetlen vagyontárgyát-munkaeszközét, kényeszerűségéből vállalja a kisebb sebességet. A forgalmat — Rióval ellentétben — rendkívül magas fokú kulturáltság, türelmes udvariasság és kiegyensúlyozottság jellemzi. A gépkocsioszlopok folyamatosan és egyenletesen haladnak. Sem a minden nagyvárosra jellemző dugók nem veszélyeztetik a forgalom áramlását, sem útszűkületek, terelő-





utak, sem fegyelmetlen gyalogosok, felelőtlen szlalomozók nem kényszerítik fékezésre, majd ideges gyorsításra a gépkocsivezetőket.

A TÖBB SZÁZ, föld alá bújtatott útszakasz keskeny, a diplomáciai negyedek kivéve még mindenütt hiányoznak az útszéli fák-bokrok, általában hiányzik a növényzet. S minthogy a főváros tervezői nem díszes épületeikkel, hanem az épületek nagyságával-harmóniájával, egymáshoz viszonyított elhelyezésével, az arányokkal akartak hatást elérni, nem számoltak eléggé az étellel, már ma csaknem valamennyi minisztériumi épület kicsinynek bizonyul. Olyannyira, hogy mindegyikhez új épületet emelnek. S mert Brasília központjának képét elsősorban a minisztériumi épüle-

tek határozzák meg, elképzelhető, hogy milyen nagy változást eredményez ez az építkezés a főváros szívében. A föld alatti parkolóhelyek már most is nagyon szűknek bizonyulnak — hisz családonként átlagosan két kocsival (!) kell számolni —, így mindenütt színes foltként hatnak a parkoló gépkocsik százai a túlon túl szürke fővárosban. Nem nehéz megfigyelni, hogy — Rio de Janeiróval ellentétben — itt csaknem teljesen hiányoznak a motorkerékpárok. Lehet, azért, mert egy tekintélyes kormányhivatalnok (javarészt azok lakják az új fővárost) nagyobb biztonságban érzi magát négy keréken...

(Vége)

**Kép és szöveg:
SZÉKELY TAMÁS**

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein január közepén értékesített gépkocsik áráiból:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Fiat 126	1978	SM	67
Lada 1200	1975	SM	66
Lada 1200	1974	BM	54
Lada 1200	1978	SA	52
Lada 1200 K	1977	BA	59
Lada 1300	1977	SM	88
Lada 1500	1978	SM	103
Lada 1600	1978	BM	122
Moszkvics 412	1973	SM	20
P. Fiat 1500	1976	SA	41
P. Fiat 1500	1976	SA	44
P. Fiat 1500	1978	SA	85
P. Fiat 1500	1974	BA	27
Skoda S-100	1977	SM	52
Skoda 105 S	1978	SM	80
Skoda 120 L	1978	SM	89
Volga M-24	1977	SA	65
Wartburg 353	1977	SM	69
Wartburg 353 TT	1979	SM	105
Zaporozsec 968	1974	SM	14
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Lada 1200 K	1976	SM	74
Lada 1300	1977	BM	76
Lada 1500	1976	SM	74
P. Fiat 1500	1974	BM	36
P. Fiat 1500	1976	BM	61
P. Fiat 1500	1976	SA	45
P. Fiat 1500	1974	SA	23
Skoda 1203 VAN	1979	SA	113
Skoda S 100	1972	SM	26
Volga M-24	1973	BA	20
Volga M-24	1973	BA	20
Wartburg 353 dL	1978	SM	78
UAZ 469 B	1977	SA	91
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
ARO 244	1977	BA	66
ARO 244	1977	BA	79
Dacia 1300	1979	BM	102
Lada 1200	1974	BM	61
Lada 1200	1974	SM	46
Lada 1200	1973	SM	47
Lada 1200	1974	SA	23
Lada 1200	1977	SM	79
Lada 1600	1979	BM	137
Moszkvics 2140	1978	BM	67
P. Fiat 126	1979	BM	65
P. Fiat 1500	1979	SA	76
P. Fiat 1500	1976	BA	25
Skoda 105 S	1978	SM	74
Skoda 120 L	1978	BM	82
Skoda 120 L	1978	BM	75
Volga M-24	1972	BA	20
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1200	1972	SM	39
Lada 1200	1973	SM	27
Lada 1500	1975	SM	79
Lada 1300	1977	SM	78
Lada 1200	1977	SM	79
Moszkvics 2140	1976	SA	37
P. Fiat 1500	1976	SA	50

P. Fiat 1500	1977	SA	48
P. Fiat 126	1979	BM	67
Skoda 120 L	1978	SM	75
Skoda 1203 VAN	1978	SA	87
UAZ 469-B	1976	BA	64
Volga M-24	1976	BA	42
Wartburg 353 L	1979	BM	86
Zaporozsec 968	1973	SM	18

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Lada 1200	1971	SM	37
Lada 1200	1973	BM	57
Lada 1200	1974	BM	63
Lada 1200	1976	BM	51
Lada 1200	1978	BM	94
Lada 1200 K	1979	BM	108
Lada 1300	1978	SM	104
Lada 1500	1976	SM	80
Lada 1500	1979	BM	126
Lada 1600	1979	BM	128
Moszkvics 412	1972	BM	12
P. Fiat 1500	1975	SA	31
P. Fiat 1500	1977	SA	36
Skoda 120 L	1978	BM	84
UAZ 469 B	1975	SA	31
Volga M-24	1974	SA	34
Volga M-24	1975	SA	46
Volga M-24	1976	SA	42
Wartburg 353 dL	1979	BM	97

MISKOLC (Lőránthy Zs. u. 49.)

Lada 1200	1974	SM	46
Lada 1200	1975	SM	63
Lada 1200	1977	SM	81
Lada 1200	1979	SM	98
Lada 1300	1976	SM	76
Lada 1500	1975	BM	75
Lada 1500	1977	BM	102
Moszkvics 412	1974	SM	29
P. Fiat 1500	1974	SA	17
P. Fiat 1500	1976	SA	41
UAZ-469 B	1978	SA	51
Zaporozsec 968	1977	SM	26
Wartburg 353 dL	1974	SM	49
Wartburg 353	1977	SM	88
Wartburg 353	1979	SM	93

PÉCS (Fürst Sándor u. 6.)

Dacia 1300	1977	BM	81
Lada 1200	1977	BM	87
Lada 1200	1979	BM	98
Lada 1200 K	1975	SA	36
Lada 1300	1978	BM	96
Lada 1300	1978	BM	96
Lada 1500	1976	BM	94
Moszkvics 2140	1976	BA	37
P. Fiat 1500	1977	BA	48
P. Fiat 1500	1974	SA	29
P. Fiat 1500	1975	SA	29
P. Fiat 1500	1976	SM	47
Skoda S 100	1975	BM	45
Skoda 105 S	1979	BM	85
Skoda 120 L	1978	SM	85
Skoda 120 L	1978	BM	77
UAZ 469 B	1976	SA	48
Volga M-24	1978	BA	114

SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)

ARO 244	1977	BA	52
Lada 1200	1978	SM	96
Lada 1200 K	1976	SA	44
Lada 1300	1977	BM	86
Lada 1500	1976	BM	92
Moszkvics 412	1972	BM	23
P. Fiat 1500	1976	SA	52
P. Fiat 1500	1978	SA	55
Skoda S 100	1976	SM	46

Skoda 105 S	1978	BM	82
Volga M-24	1974	BA	24
Volga M-24	1976	BA	76
Wartburg 353 TT	1979	BM	108
Zaporozsec 968	1974	BM	24

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Dacia 1300	1978	SM	96
Lada 1200	1973	SA	34
Lada 1200 K	1974	SA	26
Lada 1300	1976	SM	84
Lada 1300	1979	SM	111
Lada 1500	1976	BM	46
Lada 1600	1979	SM	142
Moszkvics 2140	1977	BM	64
P. Fiat 126	1978	SM	59
P. Fiat 1500	1973	SA	24
P. Fiat 1500	1975	SA	26
P. Fiat 1500	1976	SA	45
Trabant 601 S	1977	SM	49
Trabant 601 S	1978	SM	49
UAZ 469 B	1973	BA	47
Wartburg 353 dL	1976	BM	76
Wartburg 353	1978	SM	86
Wartburg 353 dL	1979	BM	95

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200 K	1974	SA	32
Lada 1200	1978	SM	96
Lada 1300	1977	BM	87
Lada 1500	1978	BM	107
Moszkvics 1500 K	1978	SA	45
P. Fiat 1500	1978	SA	55
P. Fiat 1500	1976	SA	44
Skoda 105 S	1978	SM	77
Volga M-24	1976	BM	76
Volga M-24	1975	BA	24
Wartburg 353 TT	1979	BM	107

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

A SZABADPIACOKRÓL

A nagy havazás és a ködös napok valóságosan megölték a börzést, amelyekben már az utóbbi hetekben is erős volt a pangás. Még a fővárosban is olyan vészegény volt a piac, amilyenre évek óta nem emlékszünk. Ennek ellenére megfigyeltünk két üzletkötést. Elkelt egy Lada 1500 (Z.J) 97 ezer forintért és egy Trabant 601 (ZD) 42 ezer forintért. Feljegyeztünk néhány jellemző kínálati árat: Lada 1200 (IS-UT) 45-70 ezer forint, Lada 1200 (ZB-ZE) 75-80, Lada 1500 (ZD-ZK) 95-100, Trabant 601 (ID) 30, Skoda S-100 (UC-UV) 35-55, Wartburg 353 (UO-ZI) 63-82 ezer forint. A fentiekből látható, hogy azok árulnak makacsul a zord időkben, akik szeretnének pénzhez jutni, hiszen valamit engedtek az árakból, s ezekből még akadni is lehet. A szabadpiac a téli hetekre a szokásosnál is jobban befagyott.

AUTOVÁSÁROK NAPTÁRA

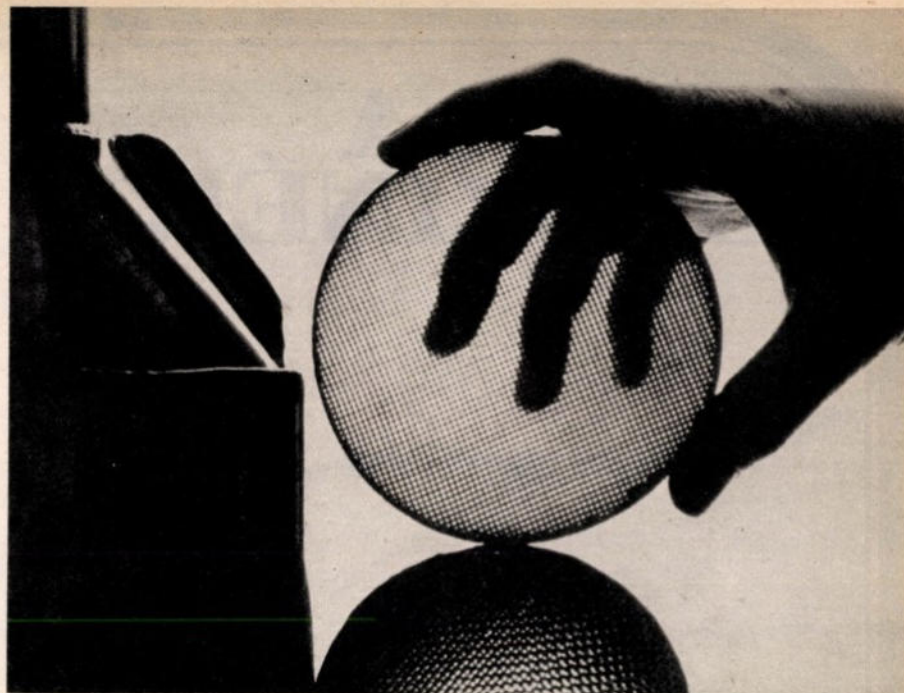
FEBRUÁR 9., SZOMBAT	Szombathely Tata Veszprém
FEBRUÁR 10.	FEBRUÁR 17.
Abony	Ajka
Baja	Debrecen
Békéscsaba	Dunaujváros
Dabas	Kisterenye
Debrecen	Miskolc
Lajosmizse	Mohács
Marcali	Nyíregyháza
Miskolc	Oroszáza
Nagykőrös	Sopron
Nyíregyháza	Szeged
Pécs	Szigetvár
Siófok	Szolnok
Szeged	Tatabánya

Szinte ki sem lehet számítani, hogy világszerte évente hány millió tonna szénmonoxiddal és egyéb káros gázokkal szennyezik csak az autók a levegőt. Ennek a rettentő mennyiségű légszennyező anyagnak csökkentésére az NSZK-beli Degussa cég is kifejlesztett egy különleges katalizátort. A kipufogócső végére szerelhető olyan kerámiahálót, amelyet három nemesfém (platina, palládium és ródiium) ötvözetével vontak be. Amikor a káros gázok kiáramlanak, a szűrő mint katalizátor működik és a veszélyes szénhidrogéneket, valamint a szénmonoxidot vízgőzzé és szénsavvá alakítja át. Készül olyan típusú szűrő is, amely egyúttal a nemkívánatos nitrogénoxidot semmisítheti meg.

Képes



híradó



Ma már több európai autógyár is el látja Degussa-szűrővel az Amerikába és Japánba exportált kocsikat, hogy eleget tegyenek az ottani – az európainál sokkal szigorúbb – levegőtisztasági előírásoknak.

Ehhez a hírhez kapcsolódik egy hazai fotó, egy trükkfelvételnek is nevezhető kép, amely a környezetvédelem, a levegőtisztaságának javítása érdekében fontos

tennivalókra emlékeztet, sőt figyelmeztet mindannyiunkat. Az ötletes felvételt Balás István készítette és küldte el szerkesztőségünknek. Úgy véljük, jól illene az olyan forgalmi telepek, szervizek és javítóműhelyek falaira is, ahol mód van az adagolók, a porlasztók beszabályozására, helyes beállítására. Esetleg néhány olyan kiegészítő szóval, amely a fogyasztás-csökkentés lehetőségeire is utalna...



KÁR A BENZINÉRT...



Csakis az előírt méretű gumi-
abroncsot használja!
Amellett, hogy a túlméretes
gumi tönkreteszi a futóművet,
a fogyasztást is nagymértékben
magnöveli.



ENERGIAFELÜGYELET

zsebre megy

Újra egyenesben

Amikor néhány évvel ezelőtt elköszöntünk Kozsa Jánostól, a hatvani AFIT üzemvezetőjétől, megígértük, hogy egyszer visszatérünk, és számvetést készítünk a közben eltelt időszakról.

Keresem, keresem, de hol van?

Hatvanba érve az első meglepetés akkor ért, amikor hiába kerestük az útbaigazító táblákat, amelyek a helyes irányt mutatják a szerviz felé. Mi, akik már jártunk ott, nem tévedtünk el, de vajon miért kell bolyongásra készíteni azokat, akik a városban kevésbé jártasak? Utólag megtudtuk, hogy a korábban létezett útbaigazító táblák a célnak nem feleltek meg, le kellett szedni őket, a szabványosak viszont túl drágák. Vajon a különböző szakmákat űző iparosok sokszor hevenyészett cégjelzései felett miért hűnynek szemet? No mindegy, ezen kár morfondírozni...

Majdnem kiszámolva

A hatvani üzem az eltelt öt év alatt nagyot fejlődött. Igaz, pár évvel ezelőtt — ökölvívó kifejezéssel élve — a padlóra került, de a kiszámolást elkerülte és sikerült újra kiegyenesednie. Nem az ökölvívóban volt a hiba — mint később kiderült —, hanem a körülötte forgó „szorítósegédek” elmentmondásos felfogásai tették majdnem végzetessé a mérkőzést. Ma már újból sorozatos sikerek jellemzik az üzemet, igaz, nem kis nehézségek árán.

Amikor öt éve ott jártunk, elsősorban az üzem mérete lepett meg bennünket. No, nem a túlzott terjedelme, hanem a kicsinysége. Azóta alaposan megváltozott sok minden. Például épült egy új lakatasműhely és egy minden igényt kielégítő munkafelvételi állás. 1976-ban pedig autósboltot adtak át a városban.

Újra felemelkedőben

Kozsa János üzemvezető panaszai közismertek, mondhatni szabványosak. Kevés a lakatos, a fényező szakmunkás és sosem egyenletes az alkatrészellátás. Am igyekeznek a hiányszakmákra és bajok segíteni.



A korszerű, minden igényt kielégítő munkafelvételi állás...

(Favics Péter felvétele)

Három év óta nincs 100 százalékon alul teljesítő csoport, és kapaszkodnia kell annak, aki kilóg a sorból. Hogy az üzem újra egyenesbe került, azt mutatja az 1977–78-ban elnyert kiváló üzem cím is.

— És milyen volt 1979?

— Reméljük, megint sikerült előbbre jutnunk — mondták az üzem vezetői.

Jelenleg hatvan szakmunkástanulót avatnak be a szakma rejtelmeibe. Negyvenötön lakatostanulók, és ez a szám bizonyítja, hol is szorít a cipő.

Ami újdonság

Természetesen a régi üzembrész korszerűsítését sem hanyagolták el. Igaz, a lehetőségek koránt sincsenek még kellően kihasználva, de az idő múlásával mindegyre sor kerül. Kitűnőre vizsgázott a zártechnológias vizsgáztatási rendszer is, olyannyira, hogy nem győzik a jelentkezéseket elfogadni. És talán még egy érdekesség, amit nem lehet elhallgatni: sok ügyfelük a fővárosból jár ide a szerviz szolgáltatásait igénybe venni.

A pihenőparkról

Az eddigi szervizlátogatásaink során még nem jártunk olyan üzemben, ahol ne találkoztunk volna valamilyen érdekességgel. Így volt ez itt is.

Láttunk egy pihenőparkot az üzem területén, ami véleményünk szerint egyedülálló. A terület adva volt, az üzem dolgozói pedig nekiálltak a munkának. A szerviz messzire esik a városközponttól, így bizony az ügyfelek téltelenségre vannak kárthatva, amíg kocsijuk elkészül. Nem mindenki szeret zárt helyiségben órákat tölteni még akkor sem, ha televíziókészülék van ott. Az üzem területén a hely kínálkozott, csak okosan kellett kihasználni. Úgy is tettek. Egy kitűnően felszerelt sportjellegű pihenőparkot hoztak létre. A sportos jelleg nem túlzás, hiszen itt sokféle sportkellék található. Van például tollaslabdapálya, lengőteke, lehet asztaliteniszezni, sakkozni, a gyerekeknek hintázni és homokozni, de lehet hosszú sétákat tenni a virágokkal övezett utakon. Igazi ügyfélcsalogató ez a sportkert. (Kár, hogy sok autójavítónak nincs ilyenre lehetősége.)

Megnéztük az új étkezdét is. Nagyon szép. Látszik azon, hogy törődnek itt a dolgozókkal. Ugyanakkor el is várják tőlük kötelességük maradéktalan teljesítését. A vezetőség sokat ad, de cserébe kér is: becsületes munkát! Olyan hozzáállást, amely mindinkább nélkülözhetetlenné válik életünkben, előrehaladásunkban.

Itt, Hatvanban már ezt az utat járják és a jelek arra mutatnak, hogy jó irányba haladnak.

(L. K.)

a Lancia Delta

„AZ ÉV AUTÓJA” – ÉS MÉG 14 TÍPUS

Európa 16 országának szakmai újságíróiból álló 52 tagú nemzetközi zsüri az elmúlt év 15 új autótípusát értékelte, majd szavazataik alapján az olasz Fiat-csoporthoz tartozó Lancia Delta modellje érdemelte ki a nívós díjat. Vagyis 1980-ban ezt a kocsit nevezhetjük az év autójának.


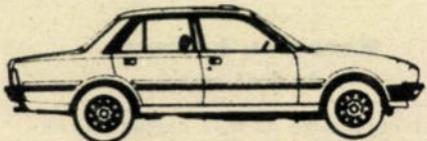
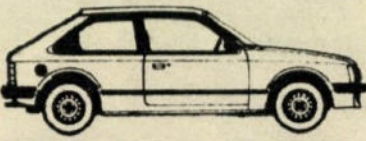
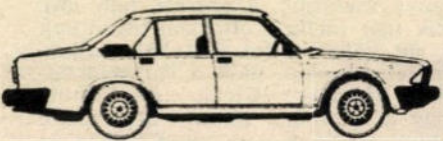


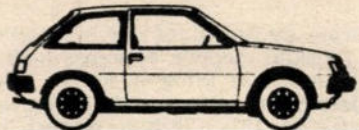
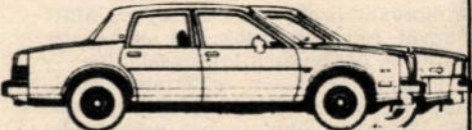
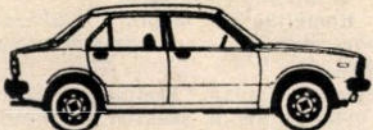
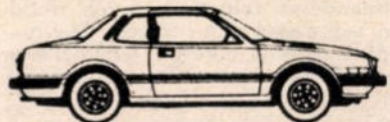


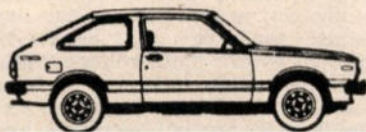


Arra, az ilyenkor jogos kérdésre, hogy eddig — amióta csak létezik ilyen jellegű értékelés, illetve szavazás — milyen gyártmányok, milyen típusok szerezték meg ezt a kitüntető címet, választ ad az alábbi lista:

- 1964 ROVER 2000
- 1965 AUSTIN 1800
- 1966 RENAULT 16
- 1967 FIAT 124
- 1968 NSU RO 80
- 1969 PEUGEOT 504
- 1970 FIAT 128
- 1971 CITROEN GS
- 1972 FIAT 127
- 1973 AUDI 80
- 1974 MERCEDES SERIE 450
- 1975 CITROËN CX
- 1976 SIMCA 1307—1308
- 1977 ROVER 3500
- 1978 PORSCHE 928
- 1979 SIMCA HORIZONT
- 1980 LANCIA DELTA

Azt a 14 kocsit, illetve alaptípust, amelyet a mostani győztesel együtt minősítettek, az olasz Quattroruote szaklap vázlatrajzai nyomán mutatjuk be. Ez a szemléltetés feltűnteti a kialakult sorrendet és azokat az úgynevezett pontszámokat, amelyek alapján létrejött a rangsorolás.

Lapunk más oldalain „a KADETT próbája” című cikkben az új Opel-ről — amely 301 pontjával ennek a listának második helyére került — részletesen írunk, de korábban szövegünk már a többi típusról is. Főként az európai gyártmányokról, de közöltünk képes, színes fotókkal illusztrált ismertetést a múlt év során többek között a Citroën Visa érdekes megoldásáról, majd a General Motors úgynevezett „X” kocsijairól, például az új Chevrolet Citation — és nemrég a japán Honda Prelude típusról, amelyeket szintén volt alkalmunk már a hazai utakon is kipróbálni.

Természetesen keressük az alkalmat, hogy valamennyi újdonság sajátosságaival, említésre méltó adataival, tulajdonságaival ezt követően megismertessük még az autotechnika iránt érdeklődőket, de most inkább a sza-

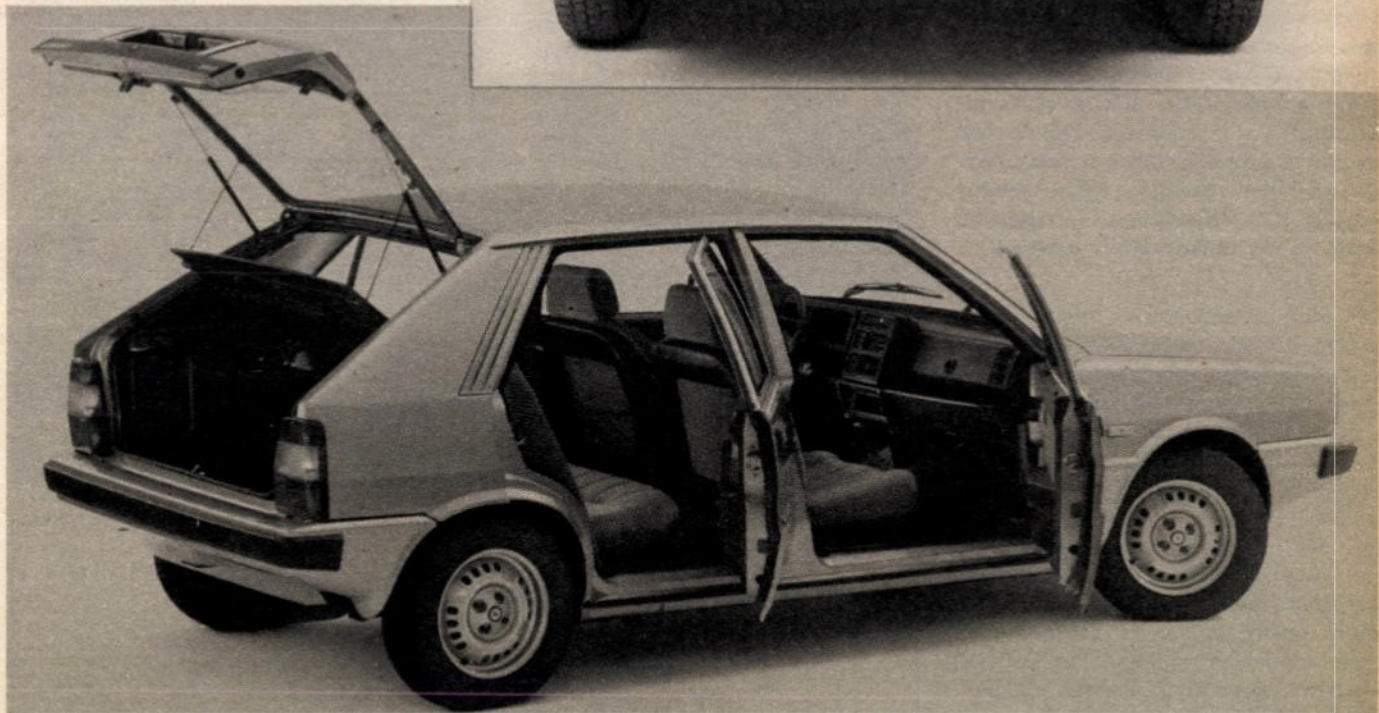
	
1° Lancia « Delta » - ponti 369	3° Peugeot « 505 » - ponti 199
	
2° Opel « Kadett » - ponti 301	5° Alfa « 6 » - ponti 78
	
4° Citroën « Visa » - ponti 109	7° Mazda « RX7 » - ponti 50
	
6° Mitsubishi « Colt » - ponti 69	9° General Motors « X Cars » - ponti 25
	
8° Toyota « Tercel » - ponti 36	11° Honda « Prelude » - ponti 16
	
10° Daihatsu « Charade » - ponti 22	13° Mazda « 626 » - ponti 12
	
12° Datsun « Cherry » - ponti 12	14° Mazda « 929 » - ponti 2
	
	15° Toyota « Corona » - ponti 0

vazás, a választás módjára térünk vissza.

A már említett 52 tagú nemzetközi zsűrit a „Stern” szerkesztősége hívta össze, öt más nyugat-európai napilap, illetve autós újság közreműködésével.

Az egyes kocsi típusok értékelésekor elvileg a következőket kellett figyelembe venni a szakemberekből álló bíráló bizottságnak: *műszaki koncepció, formatervezés, kényelem, biztonság, gazdaságosság, menettulajdonságok, rendelkezéshez használhatóság és végül azt, hogy mennyi is a kocsii ára.*

Most már nem titok, hogy a bennfentesek az Opel Kadett és a Lancia Delta fej-fej melletti versenyét — vagyis minimális pontszámkülönbséget — jóslták, tekintettel arra, hogy mindkettő szinte azonos sablon szerint készült, egyaránt sikert ígérő konstrukció. Az értékelések megfogal-



**A fronthajtású Lancia Delta is jó példa arra, amit ma sikert ígérő autó-
építési formának nevezhetünk**

mazása is nagyjából egybehangzó volt e két modellre vonatkoztatva. A következő előnyös tulajdonságokat emelték ki: *fronthajtás, kompakt forma, jó térkihasználás, gazdaságos fogyasztás, jó menettulajdonságok és jó adottságok a korszerű gyártásra.*

A Lancia Delta főként azzal nyerte el a győzelmet jelentő pluszpontokat, hogy kivitele, kidolgozása is úgynevezett pluszokat, szinte extrajelleget mutatott. Erről így fejtette ki véleményét az egyik zsűritag: „*A kis Delta hiányt pótló autó, olyan űrt képes betölteni, amelyet más autógyárak még nem ismertek fel. Joggal nevezhetjük kis luxuskocsinak, olyan autónak, amely azokat a vevőket is el tudja csábítani, akik eddig icizálólag nagyméretű, sokat fogyaszt-*

tó, úgynevezett országúti cirkálóknak érezték jól magukat.”

A Lancia Delta valóban szinte minden komfortot megadó, nem több mint 3885 mm hosszú, társainál csendesebb járású, különleges hangszigetelésű, a mai igények szerint formázott, valóban kompakt-jellegű autó. Igaz, hogy akik az új Kadett alaptípushoz hasonlítják, arra is kitérnek, hogy a Delta ára majdnem 40 százalékkal nagyobb, mint a kis Opelé. A mérlegelés végül is mindezek ellenére 68 pontot hozott az olasz produkció javára. Ez most főlényes győzelem, bár amikor a Citroën GS vitte el a pálmát, nem kevesebb, mint 112 ponttal előzte meg a K 70-es Volkswagent. Sőt, a Fiat 127-es győzelme 239 pluszpontot jelentett an-

nak idején, amikor a Renault 15/17 típus szorult a második helyre.

Megint más kérdés, hogy a gyártási darabszámok miként alakulnak. Vagyis az évek során hány készül, hány talál vevőre „Az év autója” címet elnyert típusból és milyen sikert érnek el a lista többi szereplői.

Most azonban mi is gratulálunk a kis Lancia tervezőinek, megalkotóinak, megemlítve, hogy lapunk 1979/23-as példányában „a Béta, a Gamma és a Delta” című írásunk keretében közzöltük az új autóstár szerkezeti rajzát, több részletét, valamint az 1,3—1,5 literes motorral egyaránt forgalomba hozott konstrukció jellemző adatait.

L. Gy.

Az autó viselkedése...

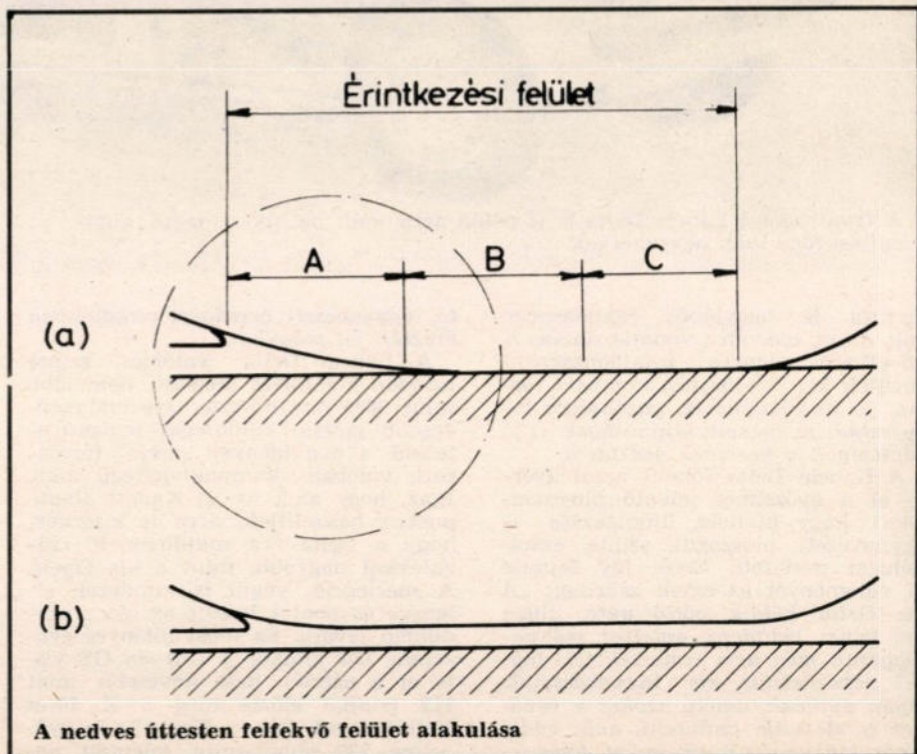
„A személygépkocsi-gumiköpenyek nedves-tapadási tulajdonságai és az aquaplaning”

— címmel tartott előadást a múlt év végén az Autóipari Kutatóintézetben a Budapesti Műszaki Egyetem vendégeként Budapesten tartózkodó dr. Rolf Gnadler professzor, a Karlsruhei Műszaki Egyetem Gépjárművek Tanszékének vezetője. A rendkívül szemléletes előadást olyan kísérleti eredményekkel támasztotta alá, amelyeket a speciálisan erre a célra kialakított gumiköpeny-próbapadon kaptak. A következőkben a valamenyinyi gépjárművezetőt érdeklő néhány megállapítás tanulságait foglaljuk össze az ott elhangzottak nyomán.

Az autó viselkedését az úttesten nagymértékben meghatározza a gumiköpeny és az úttest között kialakuló súrlódás. Ennek nagysága nemcsak a gumi anyagától, és az úttest minőségétől függ, hanem a gépjármű sebességétől, és sok más tényezőtől is. Nedves úttesten mindig csökken a súrlódás, és ezzel az átvihető oldal-erő vagy fékezőerő. Ha az ábrát figyeljük, jól felismerhető az a három zóna, amely a nedves úttesten történő haladáskor kialakul. Az első (A) zónát az ék alakban a kerék alá nyomuló víz jellemzi, amely teljesen elválasztja a gumiköpenyt az úttesttől. Ha ez a zóna a teljesen felfekvő felületre kiterjed (lásd az ábra alsó részét), a gumiköpeny úszik a vízen, az autó irányíthatatlanná válik. Ezt a jelenséget nevezik „aquaplaning”-nek, vízcensúszásnak.

A (B) zónában még részleges érintkezés van, a (C) zónában pedig a gumiköpeny profilcsatornáit még felveszik a vizet, vagy oldalra elvezetik azt, a gumi tehát még szárazon érintkezik az úttesttel. Az (A) zóna kialakulása és nagysága a vízmagasságtól, a sebességtől és a gumik állapotától, tehát a profilmélységtől függ.

A súrlódást, a kerék tapadását meghatározó tényezők közül a gépkocsi-vezető menet közben csak a jármű



A nedves úttesten felfekvő felület alakulása

sebességét változtathatja meg, tehát csak így lehet hatással a súrlódási erőre, vagy a maximálisan átvihető fékezőerőre.

Nedves úttesten a súrlódás a nagyobb sebességek felé erősen csökken. Már egészen vékony vízfilm esetében (tehát szemerklő esőben) is 20%-os ez a csökkenés. Nagyobb mennyiségű víznél — erős esőben — 30—40 km/h sebesség az a határ, ahol a jármű tapadásának romlása már észrevehető, és 60—80 km/h sebességnél egy átlagos méretű és állapotú (50%-os profillal rendelkező) gumi már nem képes a vizet oldalra elvezetni. Megszűnik érintkezése az úttessel, az autó ilyenkor „úszik”.

Erdekes módon, a szélesebb gumiknál ez a jelenség már előbb fellép. A nagy víztömeget ugyanis a szélesebb gumiköpeny nehezebben vezeti el oldalra, ezenkívül felületi nyomása is kisebb, az úgynevezett „vízék” tehát könnyebben megemeli a kereket, a kocsi. Ha a radiál- illetve a diagonálgumik nedves tapadási tulajdonságait hasonlítjuk össze, a radiálgumik egyértelműen jobbak.

Mind az acél-, mind a textilbetétes radiálabroncs jobban tapad a nedves úton, mint az ugyanolyan méretű és állapotú diagonálgumi. Nagy vízmennyiségnél ez a különbség ugyan valamivel csökken, de a sorrend ugyanaz marad.

Döntő jelentősége van a gumik állapotának, tehát a profilmélységnek abban, hogy esős időben is biztonságosan autózhatunk. Amíg száraz úton a súrlódás, vagyis az átvihető fékezőerő a gumi kopásával alig változik, nedves úttesten egy adott határ alatti profilmélységű gumi szinte teljesen elveszíti tapadóképességét. Ez a minimális profilmélység a vízmagasságtól függ, így egyetlen számértékkel nem adható meg.

A nedves úton is biztonságos közlekedés alapvető feltétele a sebesség helyes megválasztása. Esős időben ez semmi esetre se haladja meg a 60—80 km/h értéket, még akkor sem, ha új radiálabroncsokkal szereltük fel autónkat. Az egyes abroncstípusok között ugyanis olyan eltérések lehetnek a nedves tapadóképességben, amelyek a száraz úton nem derülhetnek ki.

Az előadás során még két korszerű, bár a kereskedelmi forgalomban nem kapható radiálabroncs mérési eredményeit ugyancsak megismerhetjük. Az egyik ilyen típus nagy vízmennyiségnél csak 90 km/h sebességtől kezdődően „úszott”, míg a másik még 140 km/h-nál is jól fékezhetőnek és jól irányíthatónak mutatkozott.

A vizsgálatok is bizonyítják, mennyire indokolt nedves úttesten a fokozott óvatosság, a sebességhatárok betartása, illetve a gumik állapotának rendszeres ellenőrzése.

Ezek kétségtelenül átlagon felüli eredmények, és a jövőt tekintve biztatóak. A mai gyakorlati tapasztalatok és a laboratóriumi vizsgálatok azonban még egybehangzóan arra intenek, hogy aki nedves — latyakos havas vagy jeges — úttesten vezet autót, vagy bármilyen más gumikerektől járművet, fokozott óvatossággal, a mindenkori biztonságot ígérő sebességgel tegye meg útjait. És még annyit, hogy rendszeresen ellenőrizze a gumiabroncsok állapotát, profilmélységét.

M. J.

Aquaplaning-vizsgálat a kísérleti pályán



Múlt év decemberében — 1976—1978. évszám jelzéssel — jelent meg múzeumunk több mint 650 oldalas új évkönyve, ezúttal már negyedik alkalommal, minden előzőnél gazdagabb tartalommal. Belelapozva nem tűnik túlzásnak, hogy a testes kötet a technika történetének valóságos tárháza. Nem kevesebb mint huszonhárom tanulmányt és cikket tartalmaz. Közte néhány olyan részletes és alapos, nemegyszer éveket tartó szívós kutatómunka meglepő eredményeit feltáró dolgozatot, amely maradandó értéke lesz a magyar technikatörténet ismeretanyagának.

Ilyenként említhető a gépkocsi elődjéről, a fogatolt járművekről szóló tanulmány is.

Köszönettel dr. Szentpéteri Erzsébet a budapesti kocsigyártó ipar történe-

és Heisler Malomepítészet és Gépgyár” berkeiben megindult személygépkocsi-gyártással. Technikai és gazdasági küzdelmek, bukások és felemelkedések útján fejlődik ki az említett cégből a jogutód: a Magyar Általános Gépgyár, amely később a MÁG-kocsik sorát, a Magomobilt, a Magotaxot és a Magosixet bocsátotta ki.

A szerző, levéltári és egyéb bűvárkodásai során rengeteg pénzügyi manőverezésről is tudomást szerzett. Rendre beszámolt azokról is, érzékeltetve a küzdelmeket, amelyek végigkísérték azt a fejlődési szakaszt. Rendre beszámolt azokról is, érzékeltetve a küzdelmeket, amelyek végigkísérték azt a fejlődési szakaszt. Rendre beszámolt azokról is, érzékeltetve a küzdelmeket, amelyek végigkísérték azt a fejlődési szakaszt.

üzemanyag-porlasztóról, majd a múzeum gazdag motorkerékpár-gyűjteményének egyik érdekes darabjáról, a magyar gyártmányú „Népmotor”-ról.

Végül még arról, hogy a cikkek sorát egy olyan bibliográfia zárja, amely a múzeum aránylag kis létszámú tudományos gárdájának a tárgyalt három év alatt közreadott publikációinak címanyagát tartalmazza. Nos, e címkiírás nem kevesebb, mint 113 önálló kötetet, tanulmányt, tudományos és ismeretterjesztő írásművet sorol fel.

Az évkönyvet a múzeum nyugalmába vonuló főigazgatója, dr. Czére Béla, a közlekedéstudományok doktora, címzetes egyetemi tanár szerkesztette, aki bevezető cikkében összefoglalja a Közlekedési Múzeum 1976—1978-ig terjedő tevékenységét. Adatainak tömegében tárul fel a mú-

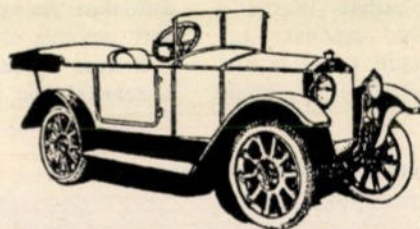
Böngészés a Közlekedési Múzeum új évkönyvében

tét dolgozta fel a magyarországi tőkés fejlődés kezdeti idejétől az első világháborúig. Doktori disszertációként is elfogadott munkáján mindekelőtt a híres pesti kocsigyártó család, a Kölber család története vonul végig vezérfonalként. Erre fűzi fel nagyon ügyesen az egész kocsigyártás történetét, a különböző iparágakat, amelyek a kocsigyártás nélkülözhetetlen részei voltak. Ismertette a gyártmányokat, a főbb kocsitípusokat, korabeli reprodukciók segítségével be is mutatja azokat.

E munkának szinte folytatása „A Phönix- és a MÁG-gépkocsik gyártásának története” című tanulmány, amelynek szerzője Bálint Sándor. Ugyanis a pesti kocsigyártók készítették az első magyar autombilok karosszériáit is. Néhány sorban nehéz bemutatni ennek a több mint százoldalas monográfiának értékeit. Az eredeti dokumentumokra épülő munka aprólékos pontossággal foglalkozik a századforduló utáni, a „Podvinecz

第二批新車到滬

每輛實價銀二千二百五十兩



本行所經售之奧國麥德牌汽車自第一批到滬以來承蒙各界爭購頃刻售罄茲又到第二批新車各界合意請即惠臨本行試車為荷

特點!!

詢問試車等情本行無以對答殊深抱歉一俟該車抵滬再行通告

偉達洋行陳之翰敬啓

法租界八仙橋永樂里一號
電話中央七千二百〇一號

該車具五人座門前兩座可向前後汽缸四只汽油每加侖走卅二英里凡爾盤係鋼製車輪鋼絲行駛極穩價值最廉再先利倍利汽車早已銷完近有中西人士駕臨本行

Egy rajz az évkönyvből: a MÁG-kocsi hirdetése régi kínai újságban

Mindezek mellett hasonlóan értékes, szintén jól illusztrált tanulmányokat találunk a vaskos kötetben „Budai Hegyipálya” címen, majd más neves szerzők a fővárosi villamosvasút megszületésének történetét, a vasúti közlekedés különböző korszakait ismertetik.

A restaurálás művészetének titkait feltáró írás, a belvízi gőzhajózás magyarországi úttörőjének találmánya éppúgy helyet kapott most az oldalakon, mint polgári légi közlekedésünk egyik fontos szakaszának elemzése.

Más fejezetben olvashatunk Bálint Sándortól cikket a Schimanek-féle

zeum széles körű közművelődési és tudományos munkája. Az utóbbi túlterjed országunk határain is, amit bizonyít az intézmény sokrétű pozitív külföldi kapcsolata, a szomszédos országokban rendezett számos kiállítása, valamint a külföldi tudományos előadások, kölcsönös tanulmányutak.

Orosz, német, angol, francia és eszperantó nyelvű összefoglaló egészsíti ki ezt a nagyon értékes munkát, amely több mint 300 olyan fotót is tartalmaz, amelyet a múzeum laboratóriuma készített eredetiben, vagy archív felvételek reprodukálásával.

DR. SZITÁR LÁSZLÓ

Az AM olvasóit is bizonyára nagyon érdeklő kötet, — amelynek izléeses kiállítása az Egyetemi Nyomdát dicséri, — sajnos, most sem szerezhető be könyvárusítási forgalomban, de tájékoztatást kaptunk arról, hogy bizonyos esetekben a Közlekedési Múzeum segítséget fog adni ahhoz, hogy a szakemberek hozzájussanak.

a KADETT

próbája

Visszatérünk hát az új Opelhez, amely – miközben mi a hazai utakon jártunk vele – 301 pontszámot kapott a hagyományos zsűrizésen és így „Az év autója” mostani listáján a második helyre került. Egy azonos jellegű konsztrukció, a Lancia Delta előzte meg, de erről lapunk más oldalain külön szólnunk.

Legutóbbi cikkünkben, amikor a Kadett-típusok történetét ismertettük, felidéztük az első modell 1936-os prospektusának néhány mondatát is, majd az eddigi Kadett generációk gyártási adatait közöltük.

Tény, hogy amikor ennek a mai újdonságnak bemutatására sor került, korábbi testvéreiből már legalább 5,1 millió készült el. Ezek a kocsik a saját kategóriájukba tartozó versenytársakkal szemben mindig is tudtak kedvező adatokat mutatni a kényelemre utaló méretekkel, valamint tulajdonságokkal és nem tűnik túlzásnak az 1980-as Kadett prospektusából idézett meghatározás sem, miszerint: a megbízhatóság, a gazdaságosság és a hosszú élettartam mindig is jellemzője volt ezeknek a típusoknak.

Ugyancsak jellemző volt még a legelső Kadett-kocsik mellő futóművének egészen különleges rugózási megoldása, amit a maga idejében, – vagyis 1936-ban – „General Motors Opel-synchron” rugózásnak neveztek.

Akkoriban az olcsóbb autóknál, maga az egymástól függetlenül rugózott két első kerék is ritkaságnak számított még. Amit pedig több évtizeddel ezelőtt mi szinkron rugóként ismertünk meg, az egy valóban érdekes, olyan különleges lengőkar volt, amely olajjal töltött rugóházban, kettős működésű hidraulikus csillapítókkal segítette elő a viszonylag könnyű súlyú kocsit más módon nehezen biztosítható, valóban jó rugózását és jó úttartását.

Nos, ez a legújabb Kadett szintén mutat sajátos szerkezetű futóművet. A nagyobb, jóval drágább Opel kocsiknál már kitűnően bevált McPherson mellsőfelfüggesztés a különleges kerék-támasszal ügyes megoldás ennél a front-hajtású típusnál is. A hátsó, hosszlevegőkaros, úgynevezett miniblockrugó, vagyis a megszokottól formában és méretben egyaránt eltérő különleges csavarrugó mind a helykihasználást, mind az érzékeny működést tekintve nagyon előnyös.

Valamennyi olyan személykocsinál, ahol a terheletlen jármű súlymegoszlása 60/40 százalék az első, illetve a hátsó

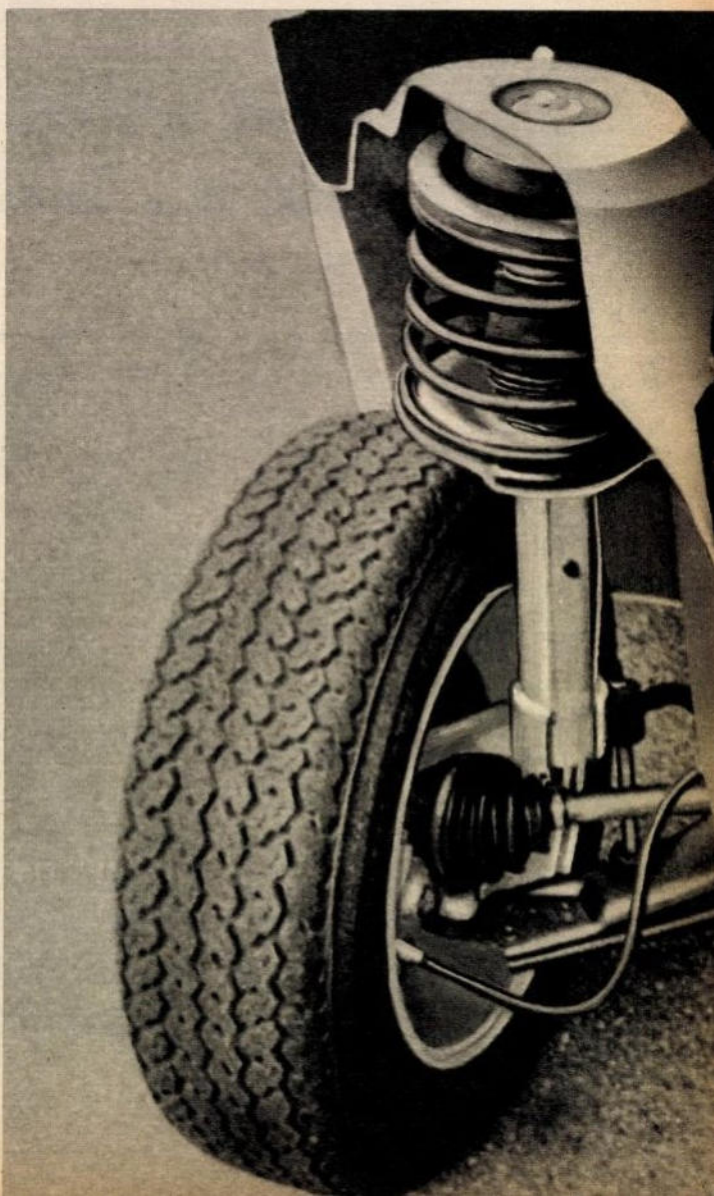
tengelyen, különösen fontos szerepet kap az ötletes felfüggesztés, a megfelelő rugóelem.

A miniblocksisztéma itt elősegítette azt is, hogy a csomagter, amely a hátsó üléstámla mögött nem kevesebb, mint 440 liter – a támla lehajtásakor pedig, amikor csak elöl ülhetnek a kocsiban, 785 liter térfogatú – valóban jól használható. Ez is hozzájárul ahhoz, hogy az új Kadett kiérdemelje azt az elismerést, amelyet világszerte így fogalmaznak: kívül kicsi, belül nagy. Vagyis kis-

kocsinak látszó úgynevezett kompakt modell, a bennülők számára viszont meglepően tágas, kényelmes, nagy hasznos teret nyújtó autó.

Végül is, kereken mindössze négy méter hosszú, négy-öt felnőtre méretezett karosszériáról van szó. A két első ülés azért is érdemel külön említést, mert párnázata nem hagyományos kárpitozású, hanem anatómiailag formázott poliuretán habból készült és ez a rugalmas betét támaszkodik a célszerűen állítható sodronyszálas üléskeretre.

Opelék fejlesztési osztályának mai főnöke, az osztrák származású Walter Zincke, különös gondot fordít arra, hogy újabb típusaik bármilyen utazási körülmények között a legnagyobb biztonságot nyújtsák. Azt vallja, hogy a konstruktőröknek el kell érniük, hogy az általában tervezett kocsik amikor nagy sebességgel a legélesebb kanyarokban haladnak, akkor is engedelmesen viselkedjenek. Ebben az esetben, vagyis az új Kadett McPherson rendszerű felfüggesztésénél a fronthajtás is elősegíti a jó iránytartást, a 155 R 13 78 S méretjelzésű gumik, a mellső kerekek tárcsafékei pedig csak fokozzák az utazási harmóniát. Ugyancsak megnyugtató, hogy a kocsik lemezein már gyárilag alkalmazták a legkorszerűbb korrozóvédelmi eljárásokat





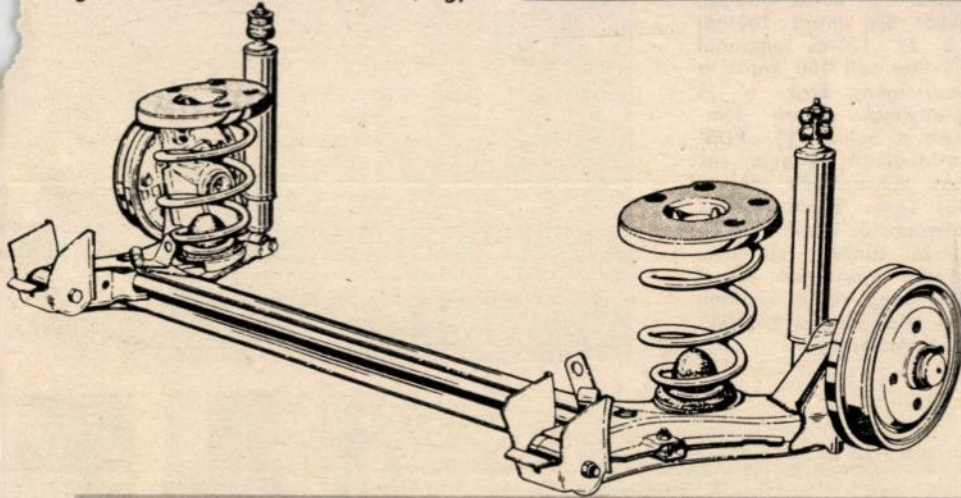
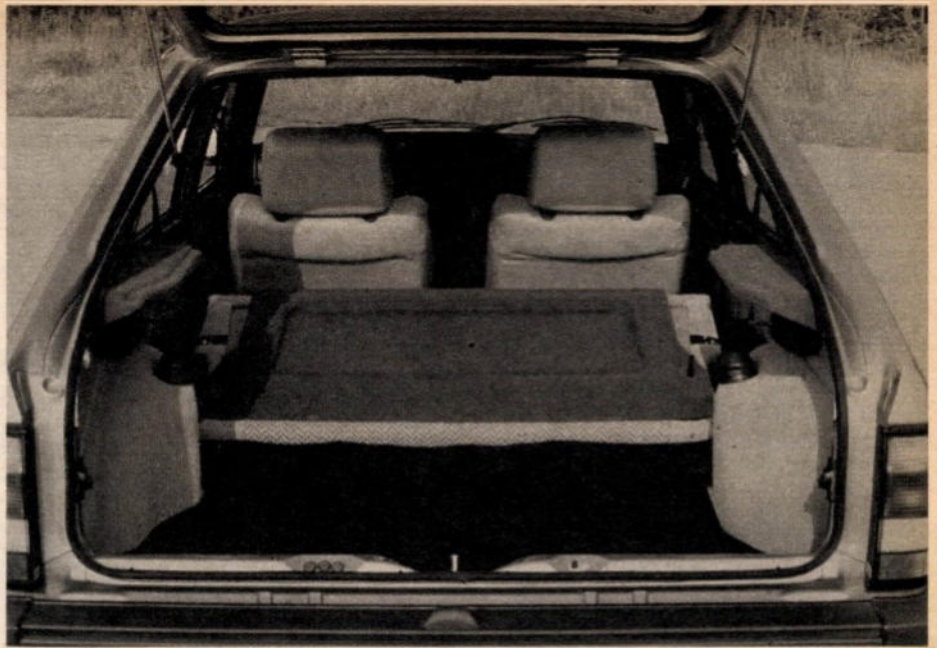
Egy autó lényegét tekintve nem nagy ügy, de a gyakorlatban igen sokat számít a kormánykerék bevonata is. Az új Kadett tervezői itt sem spórolták el azt, ami a biztonságos vezetéshez kell, mert igazán jó fogású, minden esetben csúszásmentesen fogható volánról beszélhetünk. A műszerfal pedig mindarról képes tévedésmentes, éjjel-nappal jól látható tájékoztatást adni, ami a mai forgalmi viszonyok között alapvetően fontos. Mindennek logikus ott az elrendezése, vagyis olyan, hogy aki életében először ül be a kocsiba, az is már az első pillanatban mindent a helyén érez, anélkül, hogy bárki elmagyarázná mi hol van, hogyan kapcsolható, hogyan működik.

Túlzás nélkül mondhatom, hogy mindazt, amit ebben a kategóriában sok más autóra utólag így is, úgy is fel szoktunk szerelni, az itt a normál alapkivitelnek gyári tartozéka. Ilyen például a kontroll-lámpás, fűtőszálas hátsó ablak, az automatikus biztonsági öv, a szinte minden irányba ható, a ventilátor igénybevételekor is zajtalanul működő fűtési, szellőzési, páramentesítő rendszer, az ülések textilbevonata, állítható fejtámlája, a padlózat otthonos hatású zaj- és hőszigetelő szőnyegezése, az érintésre kapcsoló elektromos szélvédőmosó, az ügyesen megvilágított cigarettagyújtó és hamutartó, a kocsni négy sarkpontján adott esetben igazán jól villogó elakadásjelző és még több más ma

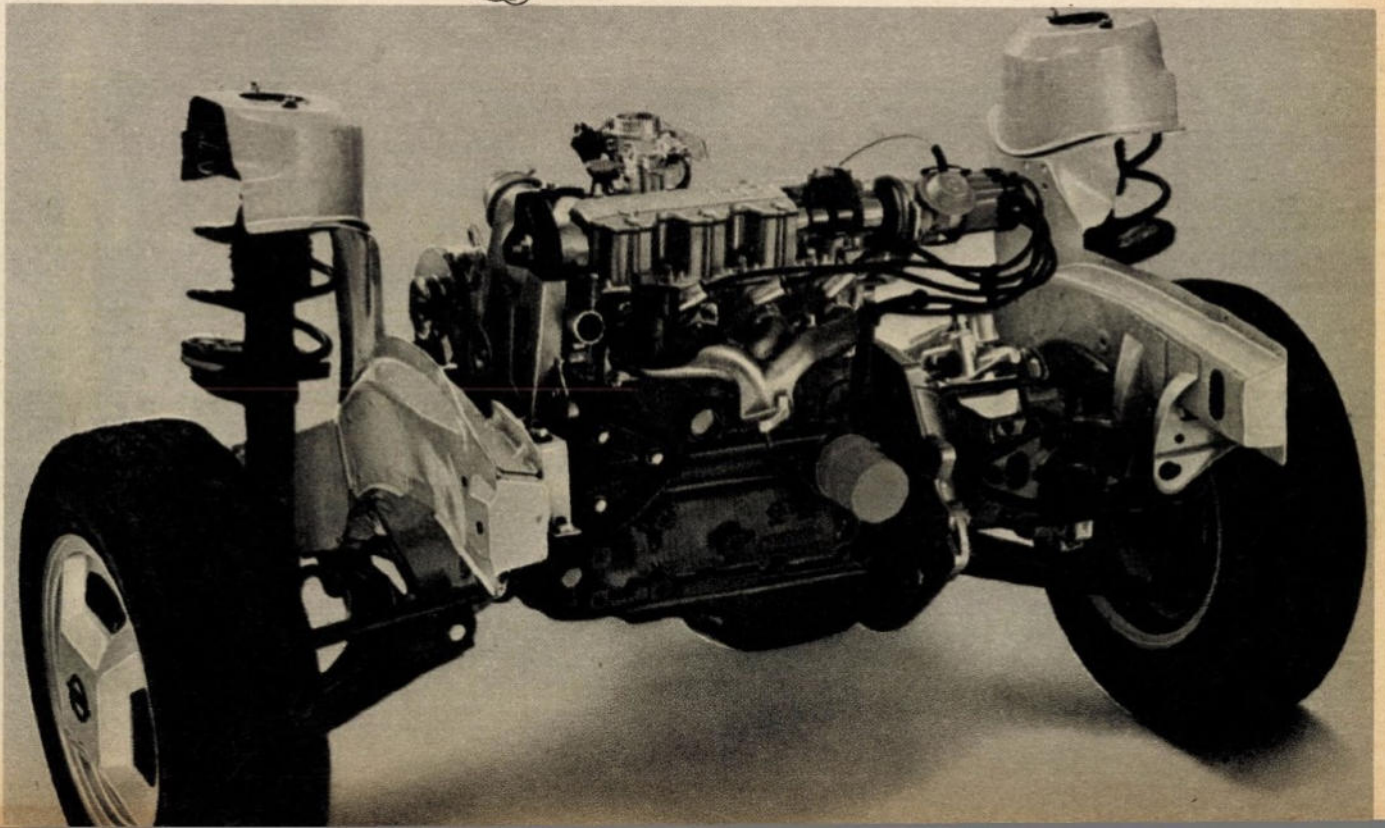


már luxusnak nem tekinthető ötletes megoldás, hasznos szerelvény.

Nem kétséges, hogy a General Motors – amely változatlanul a világ legnagyobb autóiipari vállalkozása – ezzel az új évtizedre kibocsátott új Kadett-sorozattal kimagasló eredményekre számíthat. Európai gyárai közül az Opel már jó ideje a csúcs körül helyezkedik el, évi termelése alig kevesebb, mint a Volkswagen-művéké. A Kadett pedig most a VW-Golf igen kemény versenytársaként lép a piacra, hiszen valamilyen külföldi szaklap véleménye szerint komfortosabb és sok más vonatkozásban ugyancsak többet nyújtó – igaz, valamivel többre is kerülő – ellenfél. Azt, hogy mennyire szoros lehet a párviadal, jól érzékelteti a következő néhány adat: az Opel Kadett 1,3 N, vagyis a normál változat 1297 cm³-es, 44 kW (60 LE) teljesítményű, 148,8 km/h végsebességű típus. A VW-Golf GLS jelzésű kocsit – amelynek három betűje már bizonyos luxusjellegűt és speciális kivitelűt ígér – 1272 cm³-es, de ugyanolyan teljesítményű, vagyis szintén 60 lóerős, négyhengeres, soros motorral rendelkező, ugyan-



A 148,8 km/h végsebességet már említettük, de azt még nem, hogy 14,6 másodperc elég arra, hogy álló helyzetből indulva elérjük a 100-as tempót. A jól kapcsolható, négyfokozatú szinkronváltó jó segítség az ilyen eredményhez, az pedig, hogy a negyedik, vagyis a direkt fokozat áttétele itt nem 1:1, hanem 0,969:1 arányú, az országúti menetnél, a fogyasztás alakulásánál kedvező. Az utastérre, a rugózásra és a fronthajtásra vonatkozó mondatokat pedig ezekkel az illusztrációkkal egészítjük itt ki



csak fronthajtású kompakt modell, 154,5 km/h maximális sebességgel.

Am, korántsem egyedül a Golf-típusokkal hasonlítják ma össze az új Kadett-kocsikat. Elég talán ha konkurrensai közül csupán a következőket említjük: Alfasud N, Austin Allegro, Citroën GS/GSA, Datsun Cherry, Fiat Ritmo, Ford Escort 1,3 Ghia, Honda Civic, Lancia Delta, Mazda 1,4, Mitsubishi Colt, Peugeot 305, Renault 14, Talbot (Chrysler) Horizon, Talbot Sunbeam, Toyota Tercel, Vauxhall Chevette, Volvo 343.

Megjegyzésként még annyit, hogy az általunk most kipróbált Kadett 1,3 N típus az NSZK mai autójegyzékében 13 235 DM, míg az összehasonlításból kiemelt VW-Golf GLS 12 763 DM öszszeggel szerepel. Ugyanott az Alfasud N (46 kW, 63 LE!) viszont jóval olcsóbb, hiszen annak ára 10 900 DM.

Ezek a számok, vagyis az adatok és árak érzékeltetik, hová sorolható az új Kadett, amelynek, mint már korábban említettük, van ennél olcsóbb – 1,2 N jelzésű, valamint ennél drágább, erősebb és gyorsabb 1,3 S jelű – alaptípusa és a teljes sorozatnak még számos más tagja.

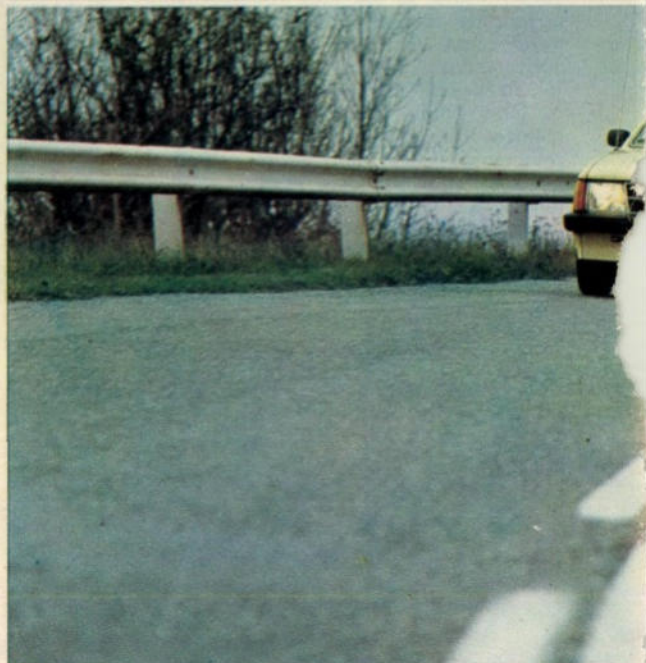
A mi próbaútajaink tapasztalatai minden tekintetben igazolták az 1,3 N, vagyis az 1300-as Kadett úgynevezett gyári adatait, és ígért előnyeit. Valamennyi esetben megmutatkozott, hogy az Opel, illetve a General Motors tradícióit és magas színvonalú kutatási, technológiai, no meg gyártási eredményeit rendkívül ügyesen ötvözték, hasznosították ennek az újdonságnak tervezői. Úgy is mondhatnánk, hogy ügyesen fejlesztették tovább a modern európai autóépítés sikeres sablonját.

LIENER GYÖRGY

a **KADETT** próbája

(Favics Péter felvételei)

Decemberben, de mi még hőmentes utakon, a szó igazi értelmében hegyvölgyön futtattuk a mindig megbízhatóan, stabilan viselkedő próbakocsit, amelynek átlagos fogyasztása végül is 9,1 liter/100 km a 92-es benzinből. Az állandó városi menetben ugyan 9,4, viszont a 60 km/h-nál mért fogyasztás csupán 5 liter 100-ra. Amikor egyenletesen tartottuk a 80-as átlagot, akkor 5,8, majd 100-nál 6,8 és 120-as tempónál 8,4 liter volt 100 km-re a benzinigény. Ezek a jó adottságok persze nemcsak a Solex 35 PDSI porlasztónak, hanem sok más konstrukciós megoldás ügyes összhangjának köszönhető. Végül is a 42 literes tankot teletöltve, mindig nyugodtan tehetünk meg az országúton 500 kilométert a következő benzinkútig...





am

FŐV. GARÁZSIPARI V.



ÚJ SZERVIZ BUDÁN

Vállalunk: Lada, P. Fiat, Dacia, Trabant,
Wartburg stb. gépkocsikra

- teljes motordiagnosztikát
- gumiszerelest, kerékcentrírozást,
- futóműbeállítást,
- zsírást, olajcserét,
- hibaelhárítást, kisebb javításokat.

Új szolgáltatásunk:
Onkiszolgáló javítóállás

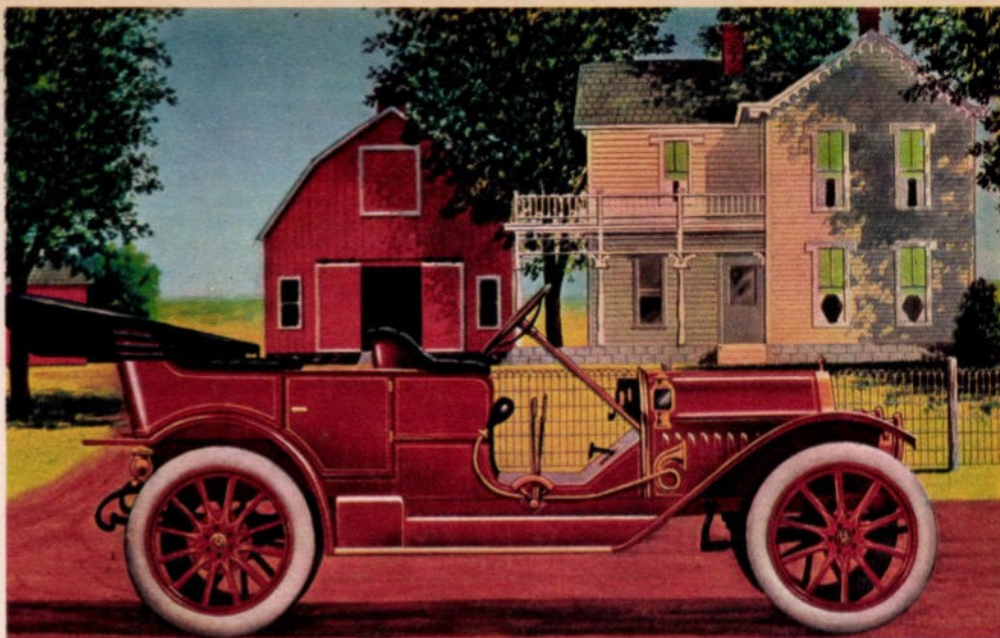
ALKOTÁS U. 22-26.

RÉGI AUTÓ

— amelynek márkanéve 1910 óta ismert az autós világban, és ennek az amerikai gyárnak különböző évjáratú, különféle típusai a mi útjainkon is futottak. Ha a korábbiakra talán nem is, de az 1945-ös Pace-maker, majd az 1948-as Commodore-kocsikra még sok hazai autós emlékezhet. Ugyanis az 1957-ig létező

HUDSON

gyár típusairól van itt szó, amelyek közül sorozatunkban most az 1910-es Touring szerepel a rajzon. Adatai közül csak a 3,2 literes, négyhengeres, soros, vízhűtéses, 22 lóerős motort, valamint a 254 cm-es tengelytávot említjük.



MODELL



Hivatalosan Fiat 500-as jelzés illette meg az olasz gyár egyébként Topolinónak becézett kisautóit, amelyek első sorozata már a harmincas évek közepétől igen népszerű volt Európában. A jól sikerült konstrukciót a második világháború után 569 cm³-es, 16,5 lóerős motorral, kissé átformált karosszériával tovább gyártották. Erről az 1951-től piacra került változatról készült a nyitható vázontetős is hűen szemléltető 1:43 lép-tékű BRUMM-modell

BÉLYEG ÉS KERÉK

Járműtörténet.

Új-Zéland (New Zealand) igen érdekes, szemléletes, hat címlétekből álló postabélyeg-sorozatot bocsátott ki a járműtörténet témakörében. Bár a bélyegképeken bemutatott egyes járművek az új-zélandi gazdálkodók által használt különleges feladatu szállítóeszközök, a fejlődés egyes szakaszait így is jól kifejezésre juttatják, egészen a gépkocsiig.

A 8 ct címletű bélyeg képén még egy kezdetleges kidolgozású kerekekkel felszerelt fogatolt járművet láthatunk, amelyet Új-Zélandban „scandi wagon” néven ismernek. A 25 ct címletű bélyeg ábrája a 30–40 évvel ezelőtti kordét mutatja be, amit az új-zélandiak „cart”-nak (taligának) neveznek. A gazdálkodók személyszállításra alkalmazott fogatolt járműve a „gig”, ezt a 6 ct névértékű bélyeg szemlélteti. Végül nehéz teher-szállító gépjárművet mutat be a 7 ct névértékű bélyeg ábráján. A sorozat többi értékei traktort és nagyméretezésű gabonaszállító kocsit mutatnak be.

Dr. Jasinszky István



HÜVÖS

Napjainkban különösen megszívlelésre érdemes a régi jó tanács: hosszabbra tervezett út előtt – a hő- és útjelentésen kívül a meteorológia előrejelzéseit is figyeljük. Az Utinform reggeli jelentései ma már rendszerint mindkét ilyenkor nélkülözhetetlenül fontos információt sugározzák. Mert lehet, hogy tegnap még derült és száraz hidegben, a viszonylag kedvező úttartást kölcsönző csikorgó havon baj nélkül eljutottunk a célhoz, ám másnap visszafelé, az orkánszerű hófúvásban már az úton rekedünk.

A talajt borító hótakaró milyensége az úttartást is igen sokféleképpen befolyásolja. Viszonylag a legjobb a tapadás a keréknyomoktól simára taposott friss havon, de találkozhatunk az összefüggően jeges felületeket alattomosan éppen hogy befedő porhóval vagy a sózott homoktól buckássá gyárt lotyakkal is.

A fagypont körüli hőmérséklet-ingadozás sokkal veszélyesebb, mint a csikorgó hideg. Ez utóbbi esetben tudatosan – a megcsúszásra is mindig számítva – rendszerint előrelátóan vezetünk. Sokkal veszélyesebb azonban, ha néhány kilométernyi nedves, de jég- és hómentes szakasz után olyan útfelületre érünk, amelyet jégpáncél borít. Különösen nap-sütéses, fagypont körül időben az árnyékos részeken, erdők, alujárók, hidak, útkereszteződések körzetében, reggelen-

ÜZEM

ként az útkanyarulatokban – annak el-
lenére, hogy a többi úttestrész száraz –
akkor, ha éjszaka fagyott.

Még nappal is rendkívül rosszak a lá-
tási viszonyok sűrű hóesésben vagy köd-
ben, ezért be kell kapcsolnunk a világi-
tást (tompított fény) nemcsak a mögöt-
tünk jövők, hanem a saját épségünk
megóvása érdekében is.

Télen még nagyobb a veszélye annak,
hogy akár saját hibánkból, akár előre
nem látott körülmények miatt az autó je-
ges, havas úton hirtelen irányát veszti,
az árokba csúszik, vagy felborul. Eppen
ezért, a biztonsági öv rendeltetésszerű
használatát téli utazásainkkor még a
mérsékelt sebesség mellett is különösen
fontos – és persze, kötelező is!

Ha lehet, ilyenkor még jobban ügyel-
jünk arra, hogy sávváltáskor az oldalsó
tükrökből megbízhatóan szemmel tarthas-
suk a mögöttes forgalmat. A bennünket
előzőket, vagy előzni készülöket semmi-
képpen ne zavarjuk, mert aki elé „va-
kon” hirtelen bevágunk, a jeges felüle-
ten már nem tud megállni és menthe-
tetlenül belénk csúszik.

Több autón páramentesítő betét teszi
lehetővé a hátsó ablakon való zavar-
talan kilátást. Ez a kiegészítő autós sze-
relvény a hideg napokon utazásaink
közben szinte nélkülözhetetlen. Szükség
esetén azonban magunk is készíthetünk
ilyet. Először is tisztogassuk meg a hát-

só ablakot, méghozzá nagyon tisztára.
Ezután oldjunk fel langyos vízben zselat-
int. A megszárt oldattal kenjük be vé-
konyan a hátsó üveget, majd helyezzük
rá a korábban méretre vágott és előző-
leg vízbe mártott celofánlapot. Tiszta,
puha, száraz ruhával a közepétől kiin-
dulva a szélek felé, enyhe nyomással és
simogató mozdulatokkal nyomjuk ki a
celofán alól a levegőt és a vízhólyago-
kat. Ha jól csináltuk – azonos külső és
belső hőmérsékleten végezzük ezt a
munkát – tiszta, átlátszó, nem párasodó
felületet kapunk.

Szabadban álló autónkat sokszor csu-
pán azért nem tudjuk beindítani, mert a
befagyott ajtózárhoz nem fér bele a
kulcs. Ha gyufa lángjával, öngyújtóval
előzőleg kissé felmelegítjük a kulcsot,
vagy a zárba cigarettafüstöt fújunk,
könnyebben nyílik (mert így módon kiol-
vasztottuk a fagy dugót) az ajtó. Minden-
esetre erre a célra legjobban megfelel
az aerosolos flakonból kifecskendezhető
ajtózár-fagymentesítő.

Nagyobb baj az, ha azért nem tudunk
elindulni, illetve azért nem tudjuk moto-
runkat beindítani, mert kimerült az ak-
kumulátor. Ilyenkor többféle kényszer-
megoldás is kínálkozik:

● Így mindenekelőtt kézi indítókar-
ral (kurblival) próbáljuk beindítani (ha
erre van még lehetőség az autónkon);

● Megkérünk arra járókat, hogy tol-
ják meg a kocsit. Nos, ilyen segítőkész-
ségre azért ma már mind kevésbé szá-
míthatunk;

● Megoldás lehet az is, hogy másik
kocsival húzatjuk be az erejét vesztett
autónkat;

● Meredek lejtőn álló autó motorját
esetleg lendületből is beindíthatjuk;

● Ha a saját akkumulátorról semmi-
képpen nem kelthetjük életre autónk
motorját, még mindig a legjobb, ha a
„sárga angyal” vagy bármely más indító
szolgálat kisegítő, indító akkumulátorát
(„bika”) vesszük igénybe. Ha erre sincs
lehetőségünk, a legeredményesebb meg-
oldás, az, ha kölcsönakkumulátorral ki-
sérreljük meg az indítást.

A. T.

KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban,
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban
sportfelszerelésről is gondoskodunk.



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

Nem hiányozhat konyhájából a szép kivitelű
STAR DE LUX tűzhely. Főzőn Barbara garnitúra
fazék- és lábosban.

Mosogatóra ajánljuk a LAMPART ZIM által
gyártott különböző színű, szép kivitelű panelos
mosogatót.

Fürdőszobájában használja a FERROVILL által
forgalomba hozott lábrácsokat.

Kaphatók: a Győr-Sopron, Fejér, Vas és
Veszprém megyék szövetségi áruházaiiban és
szaküzleteiben.



Díszítse szobáját a Szarvasi Fémipari Szövetke-
zet modern, izléses csillárjaival, amelyek állandó
bemutatója a szombathelyi Borostyánkő és a szé-
kesfehérvári Fehérvár áruházban.

A Dunamenti Takarító Főágazat

vállalja
garázsok, intézmények, hivatalok
bármilyen jellegű takarítását, így pl.
napi karbantartó takarítást,
üvegfelületek tisztítását stb.

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1039
Telefon: 170-408, 181-807

Nem az útviszonyoknak megfelelő sebességgel...

Borús, párás téli nap volt. Szitált az eső, ködbe borultak a Duna menti házak. Délután egy órakor történt a baleset. Ezen a napon csúszós utak várták az autósokat.

A Műegyetem rakpart egyik lehajtó rámpáján robogott a Trabant. Az enyhe ívű, lejtős kanyarban megcsúszott és átrepült a menetirány szerinti bal oldalra. A felfelé kapaszkodó Nysa vezetője már tehetetlen volt, a karambolt nem tudta elkerülni. A következmény: két súlyos, két könnyű sérülés és tetemes anyagi kár.

Mi volt a baleset oka? Feltehetően a hivatalos megállapítás az lesz, hogy a személygépkocsi vezetője nem az útviszonyoknak megfelelő sebességgel közlekedett. Olyan gyakran szólunk az időjárásváltozás veszélyeiről, a megváltozott útviszonyokhoz alkalmazkodó vezetéstechnikáról. Ebből a balesetből is sok tanulságot vonhatunk le.

Közismert, hogy az autónak az útburkolattól függően más és más a menettulajdonsága. Nem mindegy, hogy beton, aszfalt, vagy kockakő útburkolaton robogunk. Esős, havas időben különösen veszélyes, ha egy útvonalon a burkolat minősége megváltozik. A simára kopott kockakő, a gödrös, kátyús, vagy az esetleg olajtól, sártól szennyezett úttest is hozzájárulhat a baleset bekövetkezéséhez, hiszen az ilyen útburkolaton nem tapadnak jól a kerekek, és veszély esetén gyakran már a fékezés hiábavaló.

Ebben az évszakban egyébként az útburkolat számos más meglepetést is okozhat. Alattomos helyi jegesedések alakulhatnak ki a csőrepedéses út menti tűzcsapok környékén, a hidakon, felüljárókon, a szélárnyékos helyeken és a rakparti utakon egyaránt. Még a szózott úttesten is találkozhatunk jégfoltokkal az autóbusz-megállóknál és az útkereszteződések előtt, ahol a nagy súlyú járművek fékezése következtében megolvad a hó, eltűnik a szózott homok.

A mérsékelt sebességgel való közlekedés sokat segíthet a balesetek megelőzésében. Tiszteletben kell tartani a csúszós utakat. Nemcsak a kezdőknek, hanem a gyakorlott gépjárművezetőknek is, hiszen a statisztikák szerint a 2—5 éves vezetői gyakorlattal rendelkezők okozzák a legtöbb relatív gyorshajtásos balesetet. Sokan azt hiszik, hogy ha már mögöttük van 40—50 000 kilométer, akkor már mindent tudnak és a túlzott önbecsülés megbosszulhatja magát...

RÓZSA TAMÁS



Rendhagyó ügy?

J. F. győri olvasónk egy használt személyautó adásvétele ügyében kérte segítségünket. Tanácskérő levelét azzal zárta, hogy: „ez a rendhagyó ügy nyilvánosságot érdemel, hogy elrettentő például szolgáljon a használtautó-vásárlók számára”.

A hozzájárulással élve, leveleink néhány lényeges részét ismertetjük, bár az ügy csak annyiban rendhagyó, hogy lehetőséget ad a használt autók adásvételével összefüggő számos jogi kérdés és gyakorlati tennivaló ismertetésére. Egyébként elég gyakran találkozunk a hozzájárulásunk érkező levelekben hasonló gondokkal — ha nem is ennyire sűrűn. Abban még kevésbé vagyunk bizonyosak, hogy a levélben leírtak valóban „elrettentő példaként” szolgáljanak-e, hiszen a vevők nagyobb része késve ébred arra, hogy gondosabban kellett volna eljárnia egy több tízezer forintos vételnél — de egyes esetekben valóban segítséget nyújthat a kellemetlenségek, a hosszú, költséges perek elkerüléséhez.

J. F. 1979. szeptember 8-án vásárolt meg egy UL-es frsz. NSU-Prinz kocsit, 35 000 forintért. A forgalmi engedély szerint az eladó az autót 1975 februárjában vásárolta. Előtte — a forgalmi engedély adatai és az eladó ezzel egybehangzó közlése szerint — két üzemben tartója volt: B. F. 1974 júniustól 1975 januárig és H. I. 1975. január 21-től 1975. február 21-ig terjedő időben. Az eladó szóban közölte — de erről az írásbeli szerződésben nem esik szó —, hogy az akkor kétéves kocsit ajándékként került 1974-ben az első üzemben tartóhoz. Az eladó közlése szerint tehát a gépkocsit az eladást megelőzően hét éven át használták. Olvasónk a forgalmi engedélyt az átírás utáni napokban elvesztette és egy új (másodlat) kiadását kérte. Ebből szerzett tudomást arról, hogy az autó eredeti rendszáma CM-es volt, és Magyarországon 1965 júliusában helyezték forgalomba. Az elvesztett forgalmi engedélyben szereplő három személlyel ellentétben, hat üzemben tartója volt.

Ezt a meglepetést néhány nap múlva másik kellemetlenség tetézte: egy koccanás következményeként megsérült az egyik első sárvédő és összetört az irányjelző bura. A karosszérialakatos a sárvédő leszerelése után megállapította, hogy „ez az autó nemegyszer kapott csúnya pofonokat”. Az eleje, de a hátulja is többszörösen volt összetörve. Az eladó viszont a vételt megelőzően azt állította: a kocsit külső sérülés nem érte, két évvel ezelőtt átfestették és alig egy éve

külföldi rokonlátogatása során a motort felújították. Közben az eladótól kapott forgalmi engedély is előkeült. Olvasónk ezután felkereste az eladót, akinek elmondta, hogy mit tudott meg az autóról és kérte, hogy adja vissza a vételárat.

A vételárat ugyan nem kapta vissza, de kapott ehelyett egy „jó tanácsot”, tépje össze a forgalmi engedély másodlatát, amelyben minden üzemben tartó fel van sorolva és adja el a gépkocsit az eladótól kapott forgalmi engedéllyel. Egy „hétéves” NSU-t 35 000 forintért biztosan megvásárolnak.

Olvasónk nem ért egyet az eladó által javasolt elintézési móddal, mert azt egyértelműen csalásnak érzi. A tényleges helyzetet tükröző forgalmi engedéllyel pedig — mint írja — már csak a MEH veszi meg az autót. Esetleg meg is tarthatná azt. De minek? — kérdi —, szobadísznek, vagy pénzfaló gépnek? Úgy érzi, jogos kártérítési igénye van, de nem tudja, ki ellen érvényesítheti az igényt — ki a csaló? Nem tartja ugyanis kizártnak, hogy az eladó sem tudott a megelőző üzemben tartókról, lehet, már őt is „átejtek”.

Szeretnénk előrebocsátani, hogy használt autók értékesítésével kapcsolatban büntetőügyről legfeljebb a Btk. 299. §-a szerinti úzerkedéssel összefüggésben hallottunk, de nincs tudomásunk arról, hogy család miatt vontak volna felelősségre valakit azért, mert használt gépkocsi értékesítése során „jogtalan haszonzerzés végett más tervedésbe ejt, vagy tervedésben tart és ezzel kárt okoz”.

Olvasónk problémájának megoldását sem abban látjuk, hogy feljelentéssel éljen család vétsége miatt, bár néhány esetben nem lenne célszerűtlen egy esetleges büntetőeljárás.

Adott esetben is a Polgári Törvénykönyv által biztosított lehetőségek alapján tartjuk rendezhetőnek olvasónk panaszát. A levélben leírtak alapján olvasónk tervedésben volt. A Ptk. 210. § (1) bekezdésében foglaltak szerint „aki a szerződés megkötésekor valamely *lényeges körülmény* tekintetében tervedésben volt, szerződési nyilatkozatát megtámadhatja, ha tervedését a másik fél okozta vagy felismerhette”. Itt a vevő részéről jelentkező tervedés nyilvánvaló és egyértelmű. Az is bizonyos, hogy a tervedés lényeges körülményre vonatkozik, hiszen egy kocsinál nem mindegy, hogy az 7 vagy 15 éves. Fontos körülmény az is, hogy az autónak volt-e számottevő sérülése vagy több alkalommal súlyos karambolja. Az is egyér-

telműnek látszik, hogy a tervedést a másik fél, az eladó okozta, vagy legalábbis felismerhette azon négy év alatt, ameddig a kocsit ő üzemeltette. Ennek folytán a vevő szempontjából nem is kell vizsgálni azt a kérdést, hogy a szerződés megtámadásának egy másik lehetősége, a megtévesztés fennáll-e!

A 210. § (4) bekezdése szerint az is megtámadhatja a szerződési nyilatkozatot (tehát a kocsit megvásárlását), akit a másik fél megtévesztéssel vett rá a szerződés megkötésére. Ezt a szabályt kell alkalmazni akkor is, ha a megtévesztés harmadik személy (adott esetben tehát valamelyik előző üzemben tartó) részéről történt, és az eladó tudta, vagy tudnia kellett róla. A megtámadásra okot adó tervedés és megtévesztés között — látványosan — nincs jelentős különbség, a gyakorlatban azonban — nem utolsósorban éppen a használt gépjárművek értékesítését követően gyakran jelentkező jogvitáknál — az elhatárolás fontos lehet.

Tervedés címén megtámadásra akkor kerülhet sor, ha a tervedés lényeges. A lényegesség követelményét azért kellett felvenni — mondja a törvényhez fűzött miniszteri indokolás —, hogy a lebonnyoltott jogviszonyok megbolygatására csak akkor kerüljön sor, ha ehhez valamelyik félnek számottevő érdeke fűződik. A lényegesség követelményének elejtése egyébként a joggal való visszaélésnek is tág teret nyithatott volna: az a fél, amelyik a szerződést esetleg megbánta, könnyen hivatkozhatná utólag valamely lényegtelen tervedésre. A mi esetünkre értelmezve a lényegest és lényegtelen — azt mondhatjuk, hogy a gépkocsi életkorában a 7 év vitathatatlanul lényeges eltérés. De, ha ez az eltérés csak 7 hónap, az általában már elhanyagolható. Lényeges lehet az is, hogy az autó többször és súlyosan megsérült. Megtámadásra viszont nem ad okot az, hogy például az egyik sárhányót ki kellett kalapálni, vagy cserélni. (Értécsökkenés miatt esetleg itt is elképzelhető kártérítés, de szó sem lehet megtámadásról.) A lényegesség mellett arra is figyelniünk kell, hogy a tervedő csak akkor érdemel jogvédelmet, ha a másik fél okozta a tervedést. A megtámadási lehetőséget ilyenkor is kizárja, ha a másik fél fel nem róhatóan okozta a tervedést, viszont maga a tervedő hanyag, nemtörődöm volt. Ebben az esetben azt az általános elvet kell alkalmazni, hogy saját felróható magatartására előnyök szerzése végett senki nem hivatkozhat.

A használt autók adásvételével kapcsolatos visszaélések között már találkozunk olyan esettel is, amikor az eladó valóban nem tudott arról, hogy egy VW 1300-as az előző üzemben tartóhoz már másfél éves használat után került. A vevő viszont tudott a megelőző használatról is. Ennek ismeretében vásárolta meg a kocsit, majd perelte a mit sem sejtő eladót, hogy a vételárból 15 000 forintot fizessen vissza. Ebben az esetben nem a második üzemben tartó, hanem a vevő járt el jogellenesen, hi-



Ilyen volt megvételkor

Es ilyen kétnapos használat után



Zöldi Lajos rajzai

szen nem volt tévedésben, ennek következtében nem járt vissza semmi a vételárból. A tévedés azonban nem azonos a megtévesztéssel. A tévedést lehet jóhiszeműen vagy hanyagságból is okozni anélkül, hogy a tévedést okozó fél szándéka a másik fél kijátszására irányulna. A megtévesztésnek tudatosnak kell lennie. Ha például olvasónk most — az előzmények ismeretében — az eladó jó tanácsának megfelelően úgy adná tovább a gépkocsit, hogy elhallgatja az általa már ismert előzményeket, akkor megtévesztést kell megállapítani.

Megtévesztés esetében viszont a másik fél tévedésének nem kell lényegesnek lennie, kisebb súlyú tévedés is alapul szolgálhat a megtámadásra. A megtévesztésnek van egy súlyosabb következménye is. A 237. § (4) bekezdésében foglaltak szerint ugyanis a bíróság az ügyész indítványára az állam javára ítélteti meg azt a szolgáltatást, amely a megtévesztő módon eljáró félnek járna vissza. Nem elképzelhetetlen tehát, hogy a megtévesztés címén megtámadott szerződést a bíróság érvénytelenné nyilvánítja, az eladót a vételár visszafizetésére

kötelezi azzal, hogy a vevő által visszaszolgáltatandó autó az államot illeti meg.

A szerződés nem csupán tévedés vagy megtévesztés címén támadható meg, hanem azon az alapon is, hogy a felek szolgáltatásai között feltűnő aránytalanság mutatkozik. Vagyis, a vételár és a reális érték között nagy a különbség. A Ptk. 201. § (2) bekezdésében foglaltak szerint „ha a szolgáltatás és ellenszolgáltatás között anélkül, hogy az egyik felet az ajándékozás szándéka vezetné, a szerződés megkötésének időpontjában feltűnően nagy az értékkülönbség, a sérelmet szenvedő fél a szerződést megtámadhatja”.

Használt autó adásvétele esetén, a szolgáltatás és ellenszolgáltatás közötti értékkülönbség tisztázása során nem mellőzhető annak vizsgálata, hogy az azonos típusú, megközelítően azonos műszaki állapotú és futásteljesítményű kocsiknak az *ügyletkötés időpontjában* mennyi volt a kialakult *forgalmi ára*. Ez nem azonos az úgynevezett Merkur-árakkal — ami szintén egyik kiindulópont —, hanem a szabadpiacon ténylegesen kifizetett vételárak veendő elsősorban figyelembe. A számításnál igen fontos té-

nyező a műszaki állapot is, de ettől a vételár még lényegesen eltérhet. Mindennek különösen a régebben történt vásárlásoknál van jelentősége, hiszen ma már a használt kocsik vételára erősen közelít a műszaki állapot szerint megállapított százalékhöz, de egyes kocstípusoknál még mindig jelentős eltérések mutatkoznak.

Nehezebb a válasz arra a kérdésre, mit kell feltűnő értékkülönbségnek tekinteni. Ezt az eset összes körülményének mérlegelésével mindenkor a bíróságnak kell megállapítania. Régebben — talán kissé mechanikusan — 20—25%-ot elérő vagy meghaladó különbséget tekintettünk megtámadási oknak. A jelenlegi bírói gyakorlatban azonban ilyen százalékos megkötöttséggel már nem találkozunk.

J. F. esetében — véleményünk szerint — a szerződés ezen az alapon is eredményesen támadható, hiszen egy legalább 15 éves, többször karambolozott és nem megfelelően megjavított autó értéke meg sem közelítheti a 35 000 forintos vételárat. Amennyiben a bíróság azt állapítja meg, hogy a megtámadás megalapozott, a szerződés, a megkötésének időpontjától kezdődő hatállyal érvénytelenné válik, és a szerződéskötés előtti helyzetet kell visszaállítani. Az eladó tartozik visszafizetni a vételárat, annak felvételétől számított évi 5% kamatával együtt, míg a vevő tartozik visszaadni a gépkocsit.

A bíróság az érvénytelen szerződést érvényessé nyilváníthatja, ha az érvénytelenség oka az aránytalan előny kiküszöbölésével megszüntethető. Ha például megállapítja, hogy a vételár 15—20 000 forinttal magasabb, mint az azonos típusú, megközelítően azonos műszaki állapotú és futásteljesítményű kocsiknak az üzletkötés időpontjában forgalmi ára, az egyébként érvénytelen szerződést érvényessé nyilvánítja, de a megállapított értékkülönbözésnek a vevő részére történő visszafizetését fogja elrendelni. A megtámadást egy éven belül kell a másik féllel írásban közölni, majd a közlés eredménytelensége esetében haladéktalanul a bíróság előtt érvényesíteni.

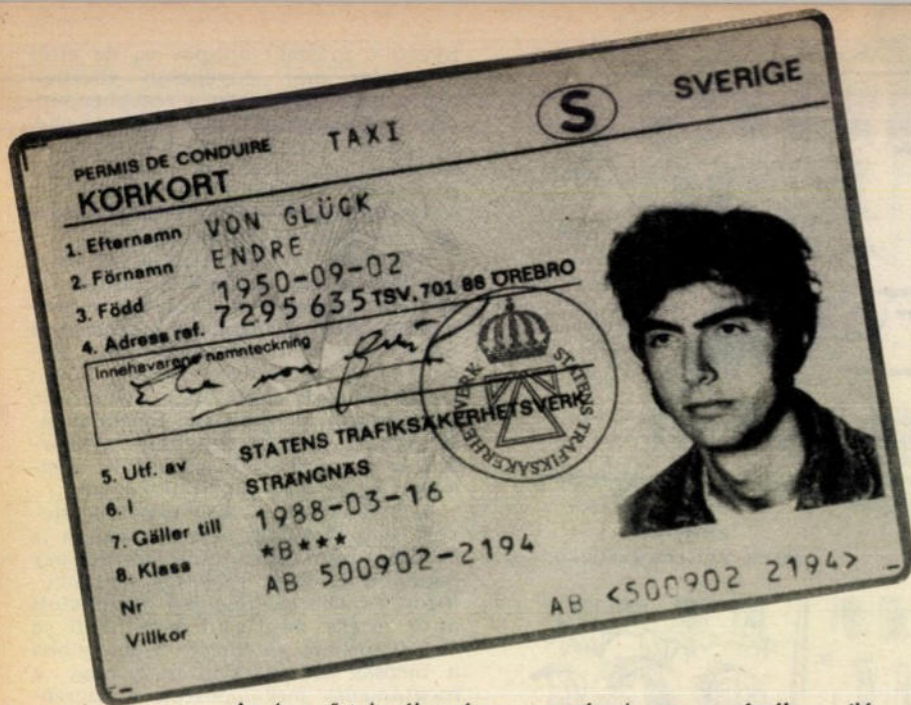
Azokban az esetekben, amelyekben a vételár aránytalansága miatt kívánja a vevő a szerződést megtámadni, lehet előzetes bizonyítás keretében igazságügyi gépjárműszakértői véleményt beszerezni, de ez nem előfeltétele igénye érvényesítésének.

Olvasóinknak, akik úgy érzik, hogy autóvásárláskor károsodás érte, azt a tanácsot adhatjuk: forduljanak bírósághoz, támadják meg a szerződést és kérjék, hogy a bíróság mondja ki annak érvénytelenségét.

De vigyázzunk, mert az esetek nagy része azonban nem ilyen egyértelmű. Sokkal okosabb a kocsit a vételt megelőzően megnézetni egy szakértővel, mint később vitatkozni a hibákról, értékről.

Mint mondtuk, a tévedést a vevő hanyagsága, nemtörődősége is előidézhetheti. Ezt pedig utóbb nehéz orvosolni.

DR. SZÜCS FERENC



Az ésszerű takarékosagra ma már oly nagyon érzékeny világunkban különös figyelmet érdemelhet minden jó példa, a célt szentesítő eredeti ötlet. Itt van például a svédok vezetői engedélye (Permis de conduire), amely nem nagyobb mint egy utazási bérlet, s ugyanakkor legalább annyi (ha nem több?!) adatot tartalmaz, mint a nálunk is használatos, többret hajtható rózsaszínű. Szinte hihetetlen, hogy mi minden azonosítható erről a műanyag tokba csúsztatható kis kartonlapról. A legfontosabb személyi adatok mellett természetesen fel van tüntetve rajta, hogy hol és ki állította ki, meddig, milyen járműnemre és milyen feltétellel (esetleg csak szemüveggel, hallókészülékkel, nappali vezetésre, sebességkorlátozással stb.) érvényes. Külön említést érdemel, hogy gyakorlatilag hamisíthatatlan, ugyanis négyféle-képpen – vízzel, a kartonra fényképezett igazolványképpel, érdesített, hegesztett műanyag fóliában, és kis mértékű radioaktív besugárással is – biztosították az illetéktelen felhasználók ellen



Igazán szép és ünnepélyes dísz a karácsonyfa. De azért ilyen mégse! Hát, ennek a cső- és táblakollekciónak láttán igazán az juthat eszünkbe: Adjuk meg a tábla becsületét! – Györött fotózta: Szűk Ödön



Sok mindent meg kell tanulnunk ahhoz, hogy az élet útjain váratlanul felbukkanó akadályokkal higgadtan nézzünk szembe. Ezt a megállapítást igyekszik megerősíteni és eredeti módon szemléltetni ez a nem mindennapi fotó. A különleges mentőautó az NSZK-beli Essling város tulajdona. Jó egy éve kezdte meg szolgáltatást azért, hogy a város és a járás újszülöttjeit az élet első akadályain átsegítse. A repülőgépről is könnyen azonosítható bébimentőkocsi a gyermekklinikán, mint az újszülöttek mozgó, intenzív szállító szolgálata kítűnően bevált. Beépített lélegeztető berendezés, EKG-monitor és több a beszállítás alatti, orvosi felügyeletet segítő műszer szolgálja a veszélyeztetett csecsemőt. Íme, ez is egy meggyőző példa arra, hogy a mind jobban motorizálódó korszakunkban – a sok rossz velejáró mellett – az autó azért alapvetően barátja, nélkülözhetetlen segítőtje is az embernek

Ha éppen nincs hófúvás, ha történetesen nem jeges az út, ha csak gyenge köd van, akkor még viszonylag nyugodtan lehetne közlekedni. De akkor még nem számoltunk a közlekedő emberrel, aki sürgősen kitalál valamit, hogy a vezetés azért se legyen olyan nyugodalmas.

Ha a teherautó vezetője nem fejezte el bekapcsolni a világítást, ha a ladás nem sajnálta az áramot, akkor miért nem lehet kivilágítani a lovaskocsit is?

Ha a teherautós későn veszi észre a sötét szekeret és félrerántja a kormányt, és a Ladának ütközik, akkor a taxi vezetője és utasa véletlenül kerülhet kórházba. Ha a teherautó vezetője későn figyel fel a szekerre és belerohan vagy az árokba borul, már is kész az értékelés: „nem a látási viszonyoknak megfelelően vezette járművét...”

Az autókat lassanként sikerül rávenni, hogy esőben, hóban, ködben, szürkületkor és sötétben kapcsolják be a tompított fényt. De jó lenne elérni, hogy minden, ami az úton van, világítson is, ha kell.

A szabály nem is lehet más. Mindig csak akkora sebességgel szabad hajtani, hogy amíg a szem ellát, meg is tudjon állni az autó. Gyakorlatilag es-

tétől reggelig akár ki is tehetnék az országutakra a 30—40 km/órás sebességkorlátozó táblát. Hiszen nagyobb tempónál a tompított fény alig láttat valamit. És ha még esik is, köd van vagy sáros a fényszóró üvege, piszkos a szélvédő, tovább csökken a járművek sebessége.

Ha akarna, a rendőrség éjjelente minden közlekedőt — még saját autóját is — gyorsajtáson érhetné. Nem a 80-as felső határ túllépéséért, hanem az igazából veszélyes relatív gyorsajtás, azaz a lehetőségekhez képest túlzott sebesség miatt.

Nem a kényszer-lassúság a legnagyobb baj. És elsősorban nem is az autósok érdeke, hogy ami az úton van, világítson, vagy legalábbis jól verje vissza a fényt. Ők ezzel csak nyugodt autózást nyernének, talán nem éreznék, amit szürkülettől ma éreznek: féllábbal haza, féllábbal a börtönbe vezetnek. A gyalogosoknak, a kerékpárosoknak az élete forog kockán. A kivilágítatlan lovaskocsik elsősorban a motorosokat fenyegetik, de nem lehet megjósolni, hogy egy váratlan akadály láttán félrerántott kormány kinek okoz tragédiát.

Kár kerülgetni az igazságot, az éjszakai közlekedés — szerencsejáték. Talán nem lesz baj alapon teszi fel

minden közlekedő a tétet, és a vesztes nagyon drágán fizet.

Létrehoztuk a közlekedésbiztonság szervezeteit, bevezettük a sebességkorlátozást, elrendeltük a biztonsági öv kötelező viselését, felüljárókat, gondosan tervezett csomópontokat építünk, műszaki vizsgára citáljuk a kocsikat, szigorítjuk a jogosítvány megszerzésének feltételeit, korszerűsítjük a rendőri munka eszközeit. Az autópálya korláttal elfalazott világát helikopter vigyázza, az alatta átbúvó országúton részeket dülöngélnek az éjszakai felezővonalon.

Hogy a gyalogosok is láthatók legyenek — ma még a lelkes biztonsági aktívák magánügye. De nem szabad szem elől téveszteni, a meglévő szabályok szigorú betartásával, az úton levő személyek és tárgyak láthatóvá tételével nem várhatunk a végtelenségig.

Ha elfogadott nézetté válik, hogy az úton minden világítson, vagy a fényben megcsillanjon, akkor csökkennek majd a balesetek, enyhül az éjszakai vezetés kockázata.

És addig? Ha szerencsénk van, megússzuk baj nélkül, ahogy a képen is elfért egymás mellett a három kocsis.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

(Favics Péter felvétele)

HA...





Játékos autósiskola

A motorizáció, az autózás ma már a gyerekkorban helyet követel az ember életében. A játégyárak ezt az igényt szerte a világon már régen felismerték. A Stern című magazinban olvastuk, hogy az NSZK-ban nemrégiben forgalomba hoztak egy olyan hasznos elektrolitikus készüléket, amelynek segítségével a gyerekek autóvezetési készségüket, rátermettségüket játékos formában tesztelhetik és fejleszthetik.

A készülék (Formular 1 a neve) könnyen kezelhető, kormány- és hajtóműve lehetővé teszi, hogy a játékos különféle vezetési, pl. merész előzési, kitérés manővereket kockáztasson vagy sebességi rekordokat döntson meg anélkül, hogy közben magát a valóságos közlekedési veszélyeknek kitegye. A Formular 1 képernyőjén a játékos kocsija és annak mozgása állandóan figyelemmel kísérhető, s a „vezetőnek” úgy kell az úticélba jutnia, hogy közben lehetőleg „balesetmentesen közlekedjék”. Minden más autóval való összeütközés ugyanis „bírságot” (büntetőpontokat) von maga után, illetve az egymással autóversenyző gyerekekkel. A Formular 1-et eredetileg gyermekeknek készítették, de hamar népszerűvé vált az autókedvelő szülők körében is.



Milyenek ezek a „mai” fiatalok...!

(MOTORWELT)

A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KINAL: Zaporozsec főtengelyt csapágyakkal Kocsis Imre (6729 Szeged, Lencsel udvar 3.) — **TS 250/1-es** motorkerékpárt Csóka Árpád (5136 Jászszentandrá, Járási Iskola út 30.) — **1971-es** évjáratú Zaporozsec személygépkocsit bontásra vagy alkatrészként Takács Ferenc (2700 Cegléd, Kozma S. u. 11.) — **Dacia** generátort és vezérműtengelyt, Polski-Fiat 1500-hoz hajtókart, valamint 5,20 X 12 diagonál téli gumibroncsot Balogh Gyula (3021 Lőrinci, Vasvári u. 28.) — **Harley-Davidson 750 cm³-es** és **50 cm³-es** Thomas motorkerékpárt Szűcs Sándor (5400 Mezőtúr, Hajó út 2.) — **BMW-1600-as** személygépkocsit alkatrészként Ranczinger Károly (7432 Hetes, Lenin u. 4.) — **Fiat 1500-hoz** sebességváltót, szélvédőket és egyéb alkatrészeket Kovács Ottó (2364 Ocsa, Ullói út 26.) — **Régi típusú** kisipari oldalkocsit motorkerékpárhoz Besenyi Sándor (5100 Jászberény, Batthyány u. 8.) — **1700 cm³-es Opel Rekordot** alkatrészként is Molnár Zoltán (Pápa, Győrök Leó u. 16.) — **Skoda MB 1000-est** alkatrészként Opra János (2336 Dunavarsány, Árpád u. 54.) — **Simson cross 50 cm³-es** motorkerékpárt Korbély Miklós (2740 Abony, Újszászi út 18/a.) — **Skoda S-100-hoz** kormányzarat Mucsi Ferenc (1149 Bp., Bölcse u. 2-4.) — **Dacia 1300-as** főtengelyt Mayer István (2700 Cegléd, Kosuth L. u. 46.) — **Skoda S-100-as** alkatrészeket Almási Ferenc (1011 Bp., Bem rkpt. 15.) — **NSU 110** motorkerékpárt alkatrészként is Dani István (1851 Környe, Bem J. u. 44.) — **Zastava 750-es** alkatrészeket Fekete Sándor (6800 Hódmezővásárhely, Csengettyű köz 2.) — **Fiat 127-es** limousine-hoz dugattyú-készletet Fücsök József (9444 Fertőszentmiklós, Bezerédi u. 36.) — **Lada kombi 1200-ast** Péter Gábor (8561 Adásztevel, Jókai u. 12.) — **Pirelli** radial 125 X 12-es gumibroncsot Bütösi Mihály (8230 Balatonfüred, Jókai u. 15.) — **Austin 1100-as** és **1300-as** sebességváltót Nagy István (6728 Szeged, Tapolcsányi u. 15.) — **Pannónia P-20-as** és **P-21-es** alkatrészeket Debella Zoltán (6500 Baja, Monostori út 5.) — **Pannónia P-20-as** alkatrészeket Kecskeméti Imre (5516 Kőrösladány, Batthyány u. 13/1.) — **Zastava 750-es** alkatrészeket Juhász Attila (6440 Jánoshalma, Görgey u. 29.) — **Simson S 50B** alkatrészeket Antal Zoltán (3350 Kál, Jókai u. 34.) — **Simson 250 cm³-es** motorkerékpárt Gyuricza Károly (2600 Vác, Csokonai u. 3.) — **Moszkvics 412-es** alkatrészeket Maros Edé (7629 Pécs, Komját u. 20.) — **Volvo 144-es** vezérmű garnitúrát Mandzsák Gyula (Miskolc I. Szabó L. u. 42.)

KERES: — **Fiat 1100-as** személygépkocsihoz főtengelyt Kalmár Sándor (1185 Bp., Versec u. 27.) — **Skoda S-100-ashoz** első és hátsó sárvédőt Juhász Zoltánné (2314 Halásztelek, Kisgyár u. 42.) — **Fiat 500-hoz** bal első sárvédőt és homlokfalat Takács Béla (9700 Szombathely, Savaria u. 16.) — **P-21-es** vagy **P-24-es** motorkerékpárt Fodor Gábor (3580 Leninváros, Béke u. 1.) — **Volkswagenhez** 12 V-os dinamót Papp Lajos (6449 Mélykút, Pacsirta u. 62.) — **Karambolos Fiat 128-as** személygépkocsit Engert Péter (6500 Baja, Gyalog u. 25.) — **1960-as BMW Isettához** kezelési könyvet, műszaki leírást Répánszky Géza (2500 Esztergom, Siszler u. 5.) — **Daciához** bal hátsó spirálrugót Bene Viktor (9500 Celdömlök, Dózsa Gy. u. 29.) — **500 cm³-es** angol lengővillás motorkerékpárt Nagy Mihály (6800 Hódmezővásárhely, Vidám u. 18.) — **Simson 250 cm³-es** motorkerékpárhoz butykös tengelyt, vezérmű fogaskereket, kezelési utasítást Holn Zoltán (2377 Orkény, Mező I. u. 6.) — **6 V-os** halogén fényszóró izzót, 6 V-os vízhőfokmérő gombát és műszert és motorkerékpárok tuningolási szakirodalmát Józsa Károly (8500 Pápa, Zaja u. 4.) — **Uzemképtelen BMW Isetta** kisautót Pelikán Sándor (6000 Kecskemét, Népfőnt u. 10.) — **155 SR 13-as** gumibroncsot Hadnagy Imre (8200 Veszprém, Cserhát u. 5/b.) — **2 db Fiat 850-es** sport coupé első ülést Győri Tibor (3534 Miskolc, Szalmás Piroska u. 12.)

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



600 000 forint nyeremény vár a közlekedésbiztonsági vetélkedő helyezetteire

A vetélkedőt ez évben ötödik alkalommal hirdetjük meg.

Azok között, akik az ötfordulós vetélkedőn – bármely kategóriában –
ötödször vesznek részt, az Autó-Motor szerkesztőségének különdíjaként

5000 forintos

autónyeremény-betétkönyvet sorsolunk ki.

A vetélkedő legeredményesebb gépjárművezetője személygépkocsit nyer!

FIGYELJE KÖVETKEZŐ LAPSZÁMAINKAT, AZOKBAN KÖZÖLJÜK A JELENTKEZÉS FELTÉTELEIT

Lánc, lánc – hólánc



Az amerikai autósok újfajta, a réginél kedvezőbb tulajdonságokkal rendelkező hólánccal szerelhetik fel autójukat, és akadályozhatják meg a gépkocsik kerekeinek megcsúszását a havas utakon. Az új hólánc szeméit a repülőgépek gyártásánál használatos acélhuzalból készítik, ezért azok a korábbi láncszemeknél vékonyabbak és könnyebbek. Felszerelése is egyszerűbb a régieknél, ezenkívül pedig – apróbb láncszemek révén – zökkenésmentesebb, kevésbé „rázós” utazást biztosít. A „radiál lánc” további előnyös tulajdonsága, hogy nem szorul olyan erősen a kerékhez, mint az eddigié, mivel kis acélgörgőkkel van ellátva, amelyek a kerekek gördülése közben is bizonyos mozgást biztosítanak a láncnak. Így elkerülhető az, ami a régebbi típusú hólánckoknál gyakorta előfordult, hogy a lánc egy-egy helyen erősen „belevágott” a gumiba.

Féldecit kérek...

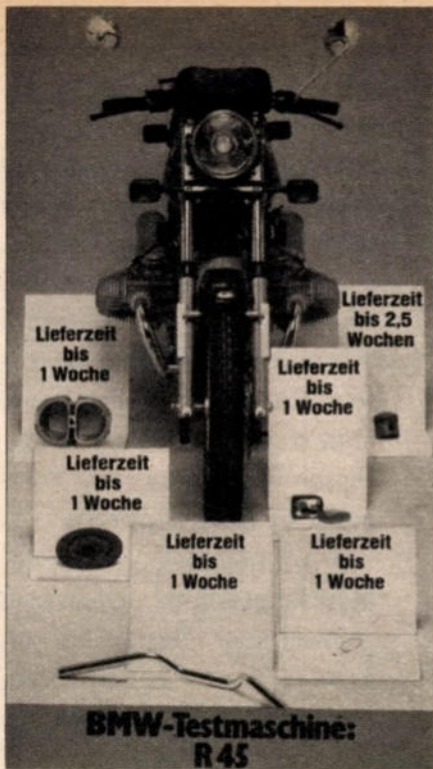


Természetesen nem ez a csinos leányzó kéri azt a bizonyos féldecit (azaz 50 köbcentit), hanem a gyalogosok, illetve az autósok egyre növekvő tábora, akik mopedet (segédmotoros kerékpárt) szeretnének vásárolni.

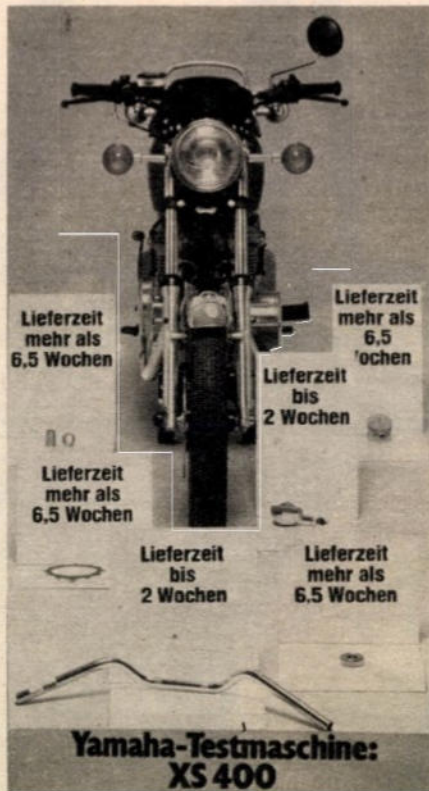
Igen, mi is jól tudjuk, a kereskedelem – miként a nevében is benne van – keresni akar az általa árusított motorkerékpárokon, ám üzleti partnerei nem tudják kielégíteni igényét.

Márpedig ezekre a féldecis mopedekre, mokickokra egyre inkább szükség lesz, hogy az izákosabb természetű autóikat felcserélhessék kismotorra a józanul számító négykerékű-tulajdonosok. Meg aztán tíz-és tízezrek közlekednének szívesen a szerény igényű féldecisek nyergében, amelyek világszerte átütő sikert aratnak.

Tudjuk, tanácsot adni könnyebb, mint a feladatot jól megoldani, de talán akad a hazai kereskedelem területén olyan „erős-kéz” (aki, ha esetleg nem is szereti ezeket a „bűdös” szúnyogokat), mégis „fején találja a szöveget”!



Lieferzeit = szállítási idő
Woche = hét
Ersatzteil Report =
Pótalkatrész-jelentés



DER SKANDAL

Ez a címe ama hétoldalas riport első részének, amely az NSZK-beli „Motorrad” (Motorkerékpár) című, roppant népszerű újságban jelent meg 1979. november 28-án. A botrány pedig az ottani motorkerékpár-alkatrész-hiányról szól, igen tárgyilagosan. A figyelemre méltó és izgalmas beszámolót nem azzal a szándékkal ismertetjük, mintha (cinkosan összekacsintván a hazai alkatrész-kereskedelemmel) azt akar-nánk a kedves olvasóval közölni, hogy látjátok, pupákok, ott, nyugaton sem könnyebb a motorosok dolga, ott sem motorkerékpár-alkatrészből fonják a kerítést!

A nagy nyomatékú „Motorrad” szerkesztősege megbízta néhány munkatársát, kerekezzenek el 12 német városba, és vásároljanak, a megadott lista alapján 10 BMW-, 8 Suzuki- és 10 Yamaha-kereskedőnél hatféle alkatrészt, illetve felszerelési cikket

(irányjelzőt, kormányt, kuplunglamel-lákat, komplett dugattyút, kerékcspag-tyát és lengővillaperselyt).

Nos, a vásárlási kísérlet majdnem teljes mértékben igazolta az olvasók panaszát, ugyanis a BMW-képvisel-tek közül négyenél mindent megkap-tak, a többinél nem volt teljes a rak-tár, de 1–2 hétre vállalták a szállítást. A Yamaha-cégnek akadt olyan üzlete, ahol hiányosan bár, de tud-ták a kért alkatrészt adni, és a hiány-zó cikkek utánvétjét 2–6 hétre vál-lalták. Még rosszabb volt a helyzet a Suzuki-szubképvisleteknél. Volt olyan cég, amelyiknél csak az irányjelzőt tudták megvásárolni, a többire 6 és 1/2 hét várakozási időt adtak. Egyéb észrevételük is volt a „Motorrad” munkatársainak: a keresett alkatré-szek árai között — helyenként — 200 százalékos különbségek is voltak, de akadt olyan cég is, amelynél az átlag-

AZAZ A BOTRÁNY

ár feléért árusítottak BMW-dugattyút. (Lehet, hogy nem volt eredeti BMW-termék?)

Az átfogó, és roppant tárgyilagos riportot, márkánként csoportosítva, az olvasók levelei, valamint a három gyár, illetve központi képviselet vevőszolgálati vezetőjének válasza keresték. A kérdések között arra is kíváncsi volt a „Motorrad”, hogy az érdekelt cégek mennyit költöttek évente a vevőszolgálat oktatására. Íme, a válaszok: BMW 300 000, Suzuki 100 000 és Yamaha 130 000 DM. Egy kérdésre valamennyien így válaszoltak: Minden alkatrészt azonnal szállítunk, feltéve, ha azt megrendelik nálunk!

Még csak annyit, hogy az NSZK-ban 325 BMW, 348 Suzuki és 566 Yamaha szubképviselet létezik.

Négy kereke van, és mégsem autó, de éppen emiatt nem is motorke-rékpár ez a Mokány (an-golul = Spunky) nevű jár-gány, amely Japánban, a Hondánál látta meg a felkelő napot. Mint ismeretes, Honda néven nemcsak motorkerék-

párt gyárt ez az iparóriás, ha-nem igen jó tulajdonságú gépkocsikat is, mégpedig dús típusválasztékban.

A képen látható együlé-ses Mokány guruló-fotelja mögött bújjik el a 248 cm³-es, kétüte-mű Honda motor, amelyből főleg a nagy teljesítményű légszűrő látható. Ez a szerke-zet arra enged következtetni, hogy a „Spunky” olyan kis te-repjáróféle, amely nem válo-gatós az útfajták között.

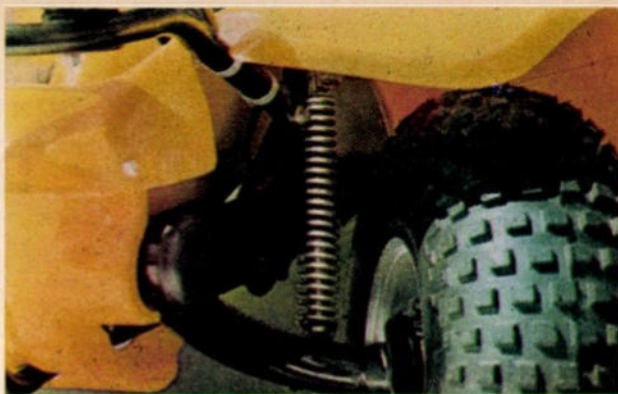
A kényelmet ígérő kagyló-ülést kiegészíti az úgynevezett „hózentróger” biztonsági öv, és – részben – a kárpitozott, magas bukócső, valamint a



MOCKÁNY

lámpákat is óvó orr-rács. A repülőgép-kormány szárnyai-ba jól megkapaszkodhat az olykor repdeső Spunky pilótája, és amikor gázt ad, azaz megtekeri a „kormány” jobb oldali markolatát, akkor már pörögnek is hátul a különlegesen bütykölt dundi gumiabroncsok, és a hozzá tartozó hathüvelykes, széles könnyűfém kerekek.

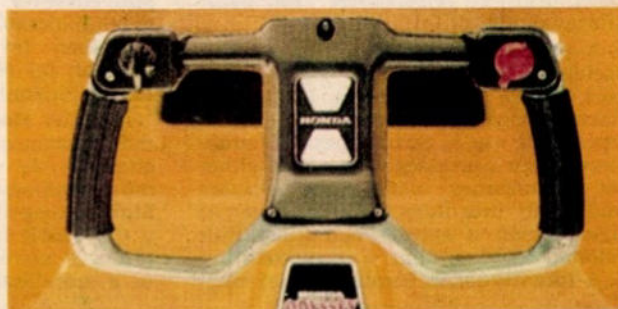
Annyi bizonyos, hogy a Spunky vezetése egész öltre való szórakozást, majdnem sportolást jelent a jól rugózott négy kerék között ülő Szpankisknak.



A lengéscsillapítót körülölelő tekercsrugó a lengőkarra támaszkodik, és szinte ajánlja magát a rossz terepnek

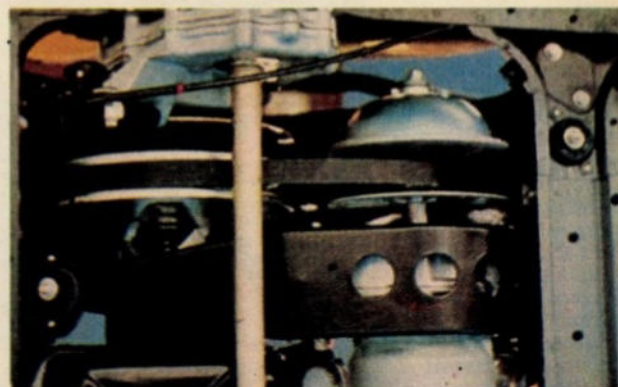


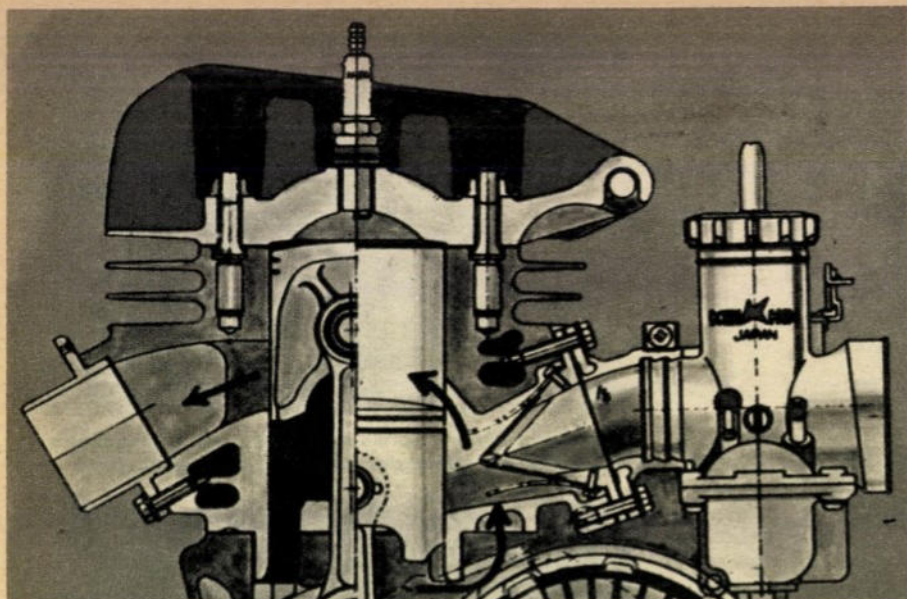
A 16,2 kW-os (22 lóerős) 250-es motor gondoskodik a Spunky mozgásáról. A magasra húzott kipufogódobot lyukasított védőlemez borítja.



Az aviatikában alkalmazott kormányhoz hasonló szerkezet két markolatával lehet gázt adni, illetve fékezni. A nyomógombok pedig az üzem ellenőrzését szolgálják

A motor forgatónyomatékát a röpsúlyos-kuplung továbbítja a hátsó kerékhez





A HIBRID

A Yamaha és a Suzuki crossmotorjait már régebben felszerelte vezérlésmódosító csalafintaságokkal. A harmadik nagy japáni, a Honda, hosszú időre csodatípus nélkül maradt, csupán a hagyományos részvezérlést variálta. Aztán — minden bizonnyal — alaposan megnézte a két japán kortárs receptúráit, és feltehetőleg azok párosításával kialakította — sajátját.

A porlasztó mögé rejtett membránszelep a Yamaha-mama jegyeit tükrözi, míg a szívócsövet a forgattyúsházzal összekötő furat — halványan ugyan, de — a Suzuki-papára emlékeztet. Így összességében a két elmélet párhuzamos alkalmazása viszont vadonatúj megoldás, mint ahogyan az ilyenformán a szívócsőben kialakított felömlőcsatorna sem a megszokott.

A forgattyúsház furatán, amint meg-

indul felfelé a dugattyú „Suzuki-módra”, megkezdődik a szívás. Az előgyorsított „keverékoszlop” a szívócső nyitásával növekvő keresztmetszeten lép a hengerbe, és a töltés a felső holtpont után fejeződik be, amikor a dugattyú alatti tér nyomása bezárja a membránszelepet. A dugattyú további süllyedésével az alatta levő keverék a felömlőcsatornákon, és ebben a szívócsőben levő speciális felömlőben áramlik fel (és ezt a pillanatot szemlélteti rajzunk).

A gyári Honda-csapat CR-250-esei már huzamosabb ideje ezzel a teljesítmény- és nyomatékszállító szívócső-megoldással indulnak csatába. Most a megvásárolható versenymotor: a CR-250R típusjelű replica is a különleges szívócsővel „díszítve” gördül le a szerelőszalagról.

Biztonságosan, kényelmesen

Az igényesebb motorosok ismert törekvése, hogy biztonságosabbá, kényelmesebbé tegyék járműveiket. Keszthelyi olvasónkat, Licsauer Jánost is e célok vezérelték, amikor saját elképzelése szerint összkomfortosította motorkerékpárját: az MZ 250 Luxus TS-t.

Az átalakításhoz részben itthon, részben csak külföldön kapható szerelvényeket használt fel. A biztonság ügyét szolgálja a sárvédőre szerelt ködlámpa, a két plusz tükör, és ide sorolható a lábvédő is.

A kényelmi felszerelések legirigylésreméltóbb része a Yamaha 750-eshez árult francia gyártmányú lezárható oldalcsomagtartó doboz. (Fejlett mű-



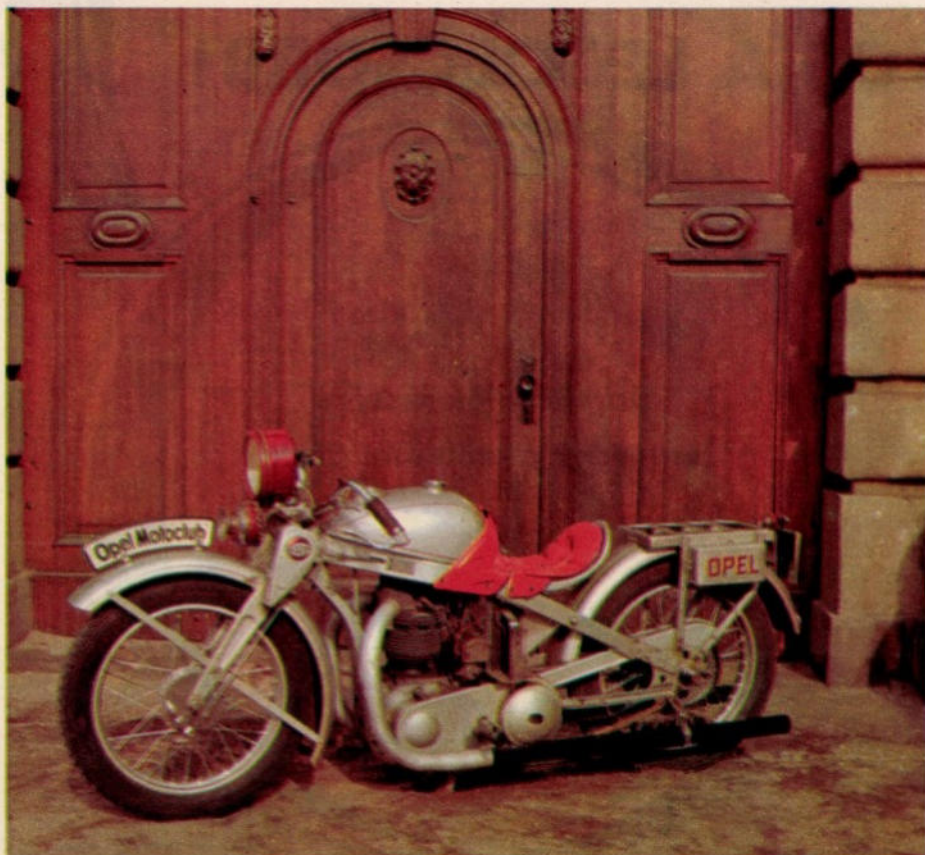
anyagiparunk sajnos még nem vette a bátorságot, hogy hasonló készítménnyel rohamozza meg a piacot, pedig bizonyára hatalmas sikert aratna.) Bennük még a legnagyobb bukósisak is elfér, és hosszú utakra az értékesebb holminknak is biztos menedéket ad. Nagyszerű ötlet, hogy a dobozokat hátsó irányjelző lámpákkal árusítják. Az oldaltámasz a városi közlekedésben igazán praktikus, de jó szolgálatot tesz akkor is, amikor az alaposan felmálházott motort nem kell az állványra húzni.

A Quasart már bemutattuk az AM olvasóinak, most ezt a fényképet kaptuk a szigetországból. A nyolcszoros világbajnok, Phil Read ezzel a kétkerekű autóval utazott az angol királynő születésnapja alkalmából tartott fogadásra





Múlt és jövő



Már itt az elején hadd javítsuk ki a cím utolsó szavát, ugyanis a kis Puch már a jelen, sőt, egy kicsit már a közelmúlt (lévén, hogy ebben a kategóriában gyors az újjászületés), ám-bár sok rajta, mármint a Puch „SDP”-n a jövőre való utalás.

Most, először vegyük szemügyre a múltat, amely valóban a régi „szép” időkre emlékeztet. Az autóról nevezetes Opel, a gyárhoz tartozó Elite—Diamant AG-nél készítette, éppen ötven évvel ezelőtt ezt a lemezvázaz Opel motorbiciklit, amelyhez Ernst Neumann, korának híres konstruktőre tervezte az egyhengeres, 500 cm³-es, négyütemű motort. Újdonságszámba ment a duralumínium váz, a felfújható nyeregpárna, a különleges rugózású villa, amelyek közül valamennyi elfelejtődött.

Hogy mit jelent az elegáns fekete ruhájú Puch oldalán, és a szervenényfal élén a három, aranszínű „SDP”? A nemes veretű végjelzést, nevezetesen a Steyr—Daimler—Puch márkát jelenti. Ez a luxus típus, szerényebb kivitelű társaihoz hasonlóan 50 cm³-es motorral rendelkezik, és majdnem annyit tud sebességben, mint a tízszer nagyobb sebességpápa, az Opel. Igaz, a gráci Puch lég-hűtéses motorja „csak” 4,63 kW, (6,25 lóerős), de a hatodik fokozatban eléri a 95 km/h végsebességet.

**AMIRE ÖNNEK SZÜKSÉGE LEHET;
NÁLUNK KAPHATÓ!**



MAGÁNÉPÍTKEZŐK RÉSZÉRE

**Alumínium ajtók
Alumínium ablakok
Alumínium üvegfalak**

**„fémmunkás” Vállalat Épületszerkezeti Elemek Szaküzlete
a lakosság szolgálatában**

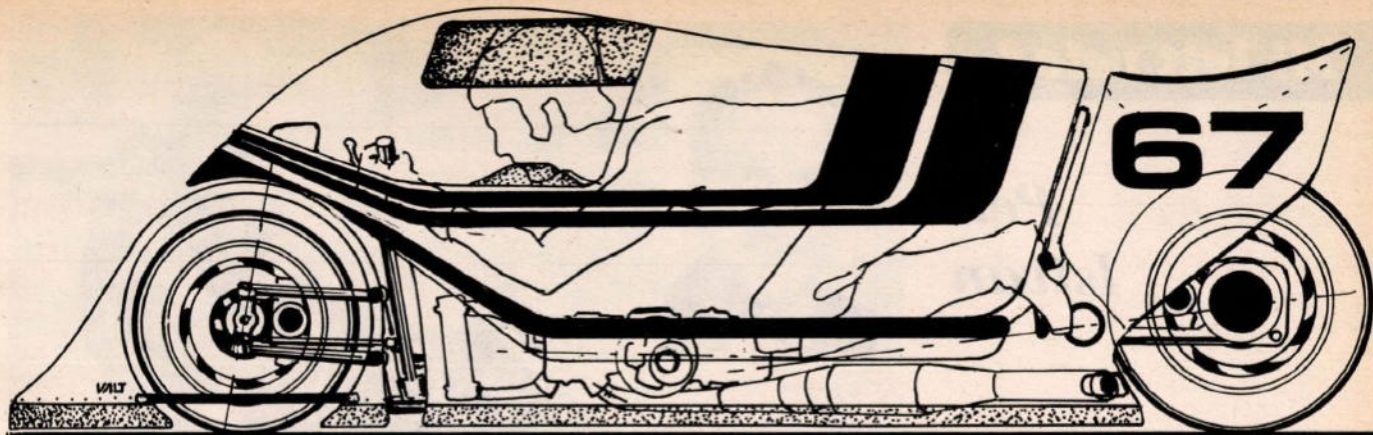
1072 Budapest, Majakovszkij u. 43–45. Telefon: 226-253

Nyitva: naponta 10–18 óráig, szombaton 10–14 óráig

A TARTÓS A LEGOLCSÓBB!

**Barkácsolók részére
maradék alumínium áruk**



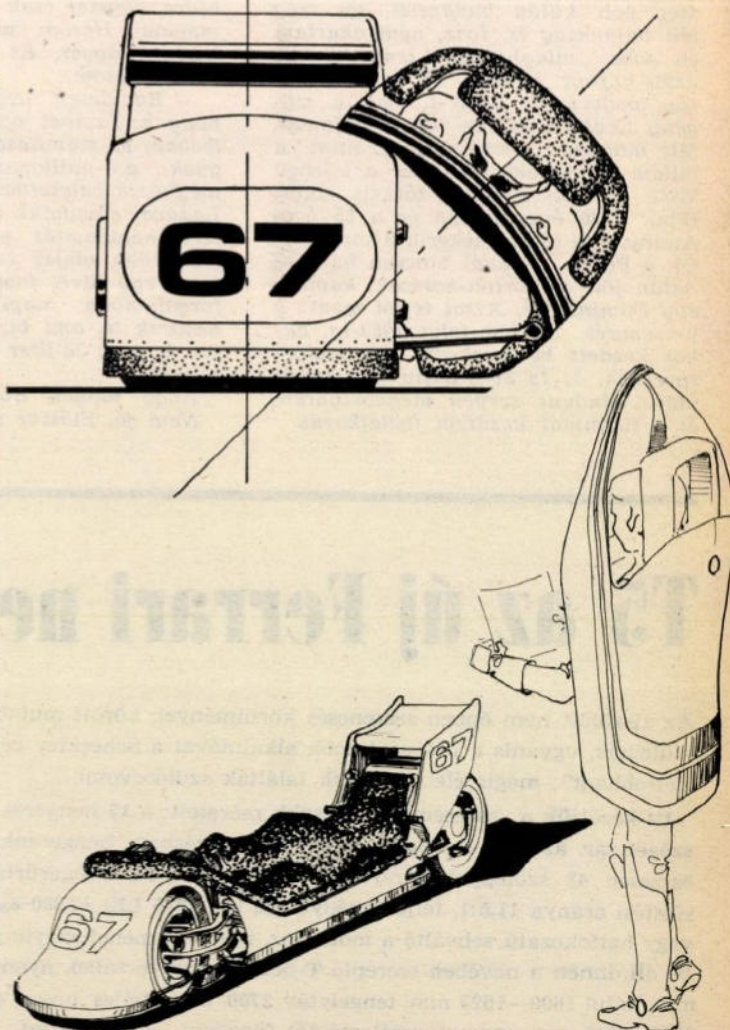


Formamotor és bukózakó

Az oldalkocsis fogatoknál már jelentkeznek a Forma-1-ben bevált szerkesztésmód alapelvei. A gyorsasági motorkerékpároknál ezt még nem sikerült alkalmazni, mivel a hagyományos építési módtól nem tudtak elszakadni. Az ábrákon bemutatott elképzelésem megpróbáltam a légellenállás csökkentésén kívül jelentősen megnövelni a jármű stabilitását és nem elhanyagolható szempontként a versenyző passzív biztonságát „bukózakó” alkalmazásával (a nyak-, gerinc- és horzsolásos, töréses sérülések csökkentésére). A jármű viselkedése kanyarban eltér a hagyományos motorkerékpártól. A széles slickgumi és a motor nem dől a kanyarban, azaz a „térdelőteknő” a rudazatos kormányval, a tankkal, szerelvényekkel és a „bukózakót” viselő versenyzővel. Mivel az excentertengelyes csuklótrapézok közel olyan pályán mozgatják a „térdelőteknőt” a versenyzővel, mint a hagyományos motorkerékpárok bedöntésekor történik, vezetés közben ugyanúgy kell egyensúlyozni. Startoláskor függőleges helyzetben rögzíthető. Az excentertengelyek segítségével olyan futóműgeometriát lehet megvalósítani, amelyben a döntéssel összefüggésben a mellő és hátsó kerekek bizonyos mértékben a kanyar ívére fordulnak. A rugózást úgy lehet

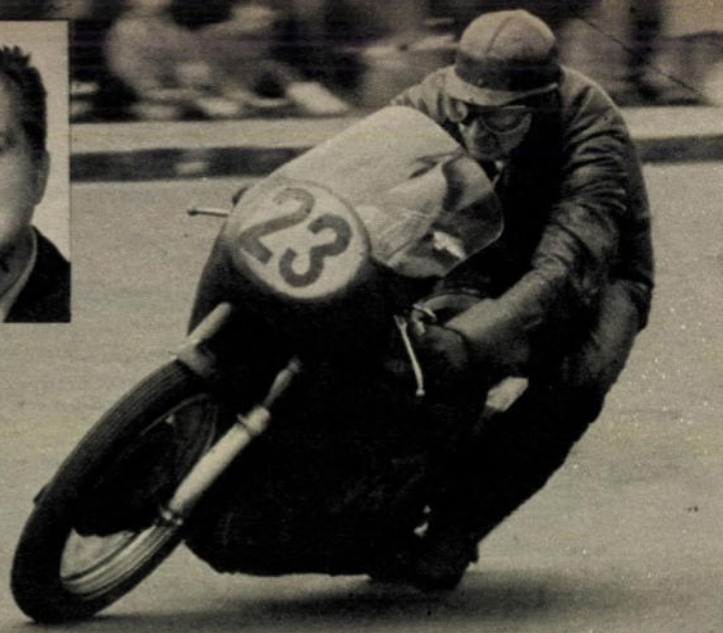
kapcsolni a rendszerhez, hogy az önkorigálást is végezzen a kerék kanyarban történő megcsúszása esetén. Az útfekvést elsődlegesen a Lótuszhoz hasonlóan a mellő kerék felett belépő és a „szoknya” alatt elvezetett levegőáramlás „le szívó” hatásával lehet növelni. A hátsó kerék feletti stabilizátorszárny formájú olajtank csak bedöntött helyzetben dolgozik erőteljesen a hátsó kerékre. A szárny jelentősen megnövelheti az elérhető sebességet a kanyarokban, egyes haladáskor pedig nem növeli a légellenállást. Természetesen ez csak EGY ÖTLET, ami átültethető más alakban (ülő testtartással, stb.) utcai motorkerékpárokra is. A „bukózakós” alapelv a sebességkorlátozást figyelembe véve nagymértékben növelheti a motoros biztonságát és az időjárás elleni védelmet is nagyrészt megoldhatja. Parkolásnál egyszerűen a helyére visszatéve a járművön hagyható, így mentesülne a motoros a bukósisak cipelésétől. A „Bukózakó” övvel lenne rögzítve a motoroshoz – hasonló béléssel, mint egy bukósisak. A pótutas „bukózakója” használaton kívül rögzíthető a motorra és zárt csomagtartóként használható.

VARGA ZSOLT
formatervező művész



Pék István

— Túl voltam már a süldőköltyök koron, amikor a nálam idősebb Gaál Feri hívott a Zalkába. Kétszer sem kellett mondani. Kaptam egy kosár alkatrészt, amit összeraktam, lévén tanult mesterségem az autó- és motorszerelés, és lett abból egy Jawa. Na, azzal kezdtem keresni a siker útját. Mit mondjak, csak itt-ott találtam rá. De a Spitzer Feri látott bennem fantáziát és kaptam egy használt 500-as BMW-t. Úgy-ahogy megspéciztem, és jött ám az eredmény. Majd valamennyi versenyágban rajt-hoz álltam, mert akkor nagyon sokféle verseny és bajnokság létezett, még volt külön budapesti, sőt még téli bajnokság is. Igaz, nem akartam én soha „világbajnok” lenni, mégis úzótt-hajtott valami. Ekkor kaptam egy modernebb BMW-t, amit a szegény Czulyba Miska bácsi tuningolt. Mit mondjak, gyors volt az, mint a villám — emlékezik vissza a közben kissé „megtestesedett” főtaxi sofőr. (Fiai, a 30 éves István és a 25 éves András is a cégnél tekerik a kormányt. Ok a Pékek, akikkel nincsen baj.) — Aztán jött a Norton-korszak, kaptam egy Dominátort. Azzal is jól ment a versenyzés. Ez így folyt 1963-ig, ekkor kezdett betegeskedni a motorsportunk, és 15 éves aktív versenyzés után mindent szépen megköszöntem, és a fiaimmal kezdtem foglalkozni.



— Hogy Pék létemre csináltam-e kiflit? Igen, még zöldfülű voltam, és a Jawával indultam a Ligetben. (Városliget) Közben lassan cseperészni kezdett és én, amikor ráfordultam a hídra, egyszer csak a földön találtam magam. Három napig nyomtam a kórházi ágyat. Ez volt az egyetlen melléfogásom.

— Rövidesen negyedszázada lesz, hogy a Taxinál vagyok „vezető” állásban, és számításom szerint túl vagyok a milliomodik kilométeren, méghozzá balesetmentesen. A mostani Ladával elhagytuk a százezer kilométert, nagyjavítás nélkül. Igaz, most már több olajat iszik, 4000 kilométerre egy litert fogyaszt. De a városi forgalomban, napi 200 kilométert hajtunk le, ami bizony nem csekélység és csak 22 liter benzint kell utántölteni.

Hogy milyen Budapest forgalma? Nem jó. Először is még mindig sok

az erőszakos vezető, akik nem veszik tudomásul, hogy a közlekedés csapatjáték, és a szabályok mindenkire egyformán vonatkoznak. Ha engem megkérdeznének a forgalom irányítói, tudnék néhány, mindenkire hasznos gyakorlati tanácsot adni. Például, a Szilágyi Erzsébet fasort egyirányúsitánám és a visszaforgalmat a Városmajor utcán vezetném el. Vagy mondjuk az Oktogonon a jobbra fordulás idővesztéses, mert a gyalogjáróknak is akkor van zöldjük. A megoldás: egyiknek késleltetni kellene a szabad jelzést.

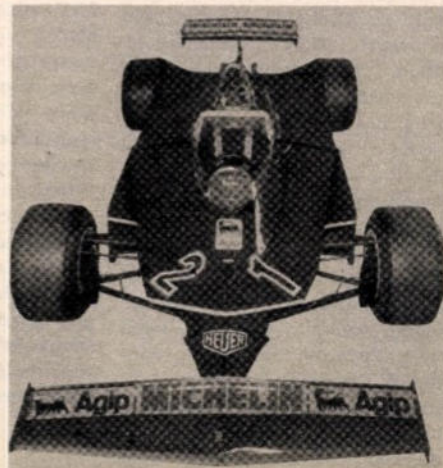
És az autósok? Hajmeresztő, amikor a Trabantos azt akarja bizonyítani, hogy neki is autója van. Annál inkább is felesleges, mert a Trabant igenis jó autó. Nem, nekem Fiat 125-ösöm van, ezt egy háború előtti Opel Olympiáért cseréltem, amelyet magam hoztam rendbe.

R.

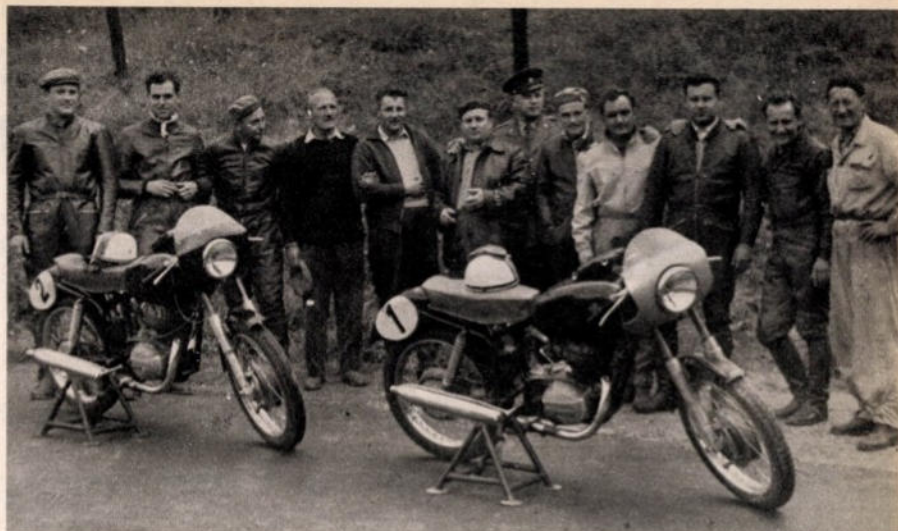
T5 az új Ferrarri neve

Az újszülött nem éppen szerencsés körülmények között mutatkozott be a kedves szüleinek, ugyanis a próbafutatok alkalmával a Scheckter vezette kocsit motorja „felrobbant”; mégis életrevalónak találták szülőorvosai.

Itt közöljük a „csecsemő” fontosabb méreteit: a 12 hengeres V-motor 180 fokos szöveget zár, azaz 6–6 henger boxer-elrendezésben, hengerenként 4 szelep, azaz összesen 48 szeleppel, furat-lökete 49,6×80 mm, hengerűrtartalma 2991,8 cm³ sűrítési aránya 11,5:1, teljesítménye 412 kW (515 LE) 12 300-as fordulaton. Az ötvagy hatfokozatú sebváltó a motorhoz, illetve a menetirányhoz arányítva keresztbe áll, innen a nevében szereplő T-betű (transzverzális), nyomtáv elől 1700–1751 mm, hátul 1600–1625 mm, tengelytáv 2700 mm, teljes hossz 4350 mm, szélesség 2120–2145 mm (nyomtáv szélességtől függően), súlya 595 kg.



Egy fénykép és ami mögötte van



Máté Sándor, Hollós István, Németh Emil, Mester Tivadar, Kiss Dezső, Vígh Endre, Dr. Wollner László, Reisz István, Szücs László, Kurucz György, Reisz János, Horváth Mihály. (A Reisz—Kurucz pár 1956. június 26-án, a Limas-Monthlery-pályán, a 28. Bol d'Or 24 órás versenyen 2425 km-t teljesített, 101 km-es óratlaggal, és győzött a 250 cm³-es géposztályban.)

Új év, új élet!

Majd' mindenki ezzel a nemes elhatározással kezdi az új esztendőt. Nos, én az íróasztalom tisztába tevésével kezdtem megújított életemet. És lám, mint a mesében, jótett helyébe jót várj. Többek között előkerült egy régi-régi fénykép, amely egy csodálatos magyar sportsiker emlékét villantotta fel. A híres-nevezetes Bol d'Or-on, a 24 órás versenyen egy Pannónia motorkerékpár 4. lett az abszolút sorrendben, és a géposztályában — új rekorddal — győzött.

Jól emlékszem a nagy erőpróba felkészülésére. Az egykori tihanyi versenypályát lezárták 24 órára, hogy a négy Pannónián — szimulálva a franciaországi 24 órás — reggeltől reggelig ott körözzenek a motorok váltott vezetőkkel. A kicsi, de lelkes csapat apja, egyben a Bol d'Or Pannóniák „szakácsa”, **Vígh Endre** volt, aki mindenre, és mindenkire gondolt.

Most itt ülünk **Vígh** Bandival az íróasztalánál, és emlékezetünk gyöngyvásznára vetítjük a negyedszázadnyi múltunk egyik nyúlfarknyi filmjét.

Szinte hihetetlen, hogy ez a majdnem elnyúhatatlan, és örökké elégedetlen „acélszobrász” már 68 éves. Arra csak úgy nagy vonalakban vállalkozunk, hogy a Volán nyugállományú műszaki tanácsadója valamennyi kiténtetését felsoroljuk — és ezek részben utalnak szakmai tudására, alkotásaira — Munka Erdemrend arany fokozat, többszörös arany- és ezüstéremes újíto, kilencszeres sztahnovista.

Az imént acélszobrászként említetem, és ebben nincsen semmi túlzás. A szóban forgó Bol d'Or Pannóniákat is az ő utasításai, tanácsai, rajzvázlati „faragták” ki egy tömbből az

egykori Csepeli Motorkerékpárgyár Kísérleti Műhelyének híres forgácsolói, szerelői. (Öszintén szólva nem ez volt az első ilyen „dobása”.)

— Az akkori műszaki fejesek azt mondták, hogy a mi motorjaink nem bírják ki a huszonnégy óra folgázt — lapoz vissza az emlékezés könyvében. — Nagyon sokat köszönhettem a csepeli tröszt akkori párttitkárának, **Kiss Dezsőnek**, aki messzemenően támogatta a 24 órás verseny előkészítésében, így többek között kihozta a próbafutásra a tröszt vezetőit, bebizonyította, hogy nemcsak a foci a sport. A képhez hozzátartozik, hogy a tihanyi próba első nekifutásakor csak hat órát bírtak a motorok. A második próbán már 18 órát tudtak, sőt **Reisz Janika** motorja még egy órát húzott rá. Igaz, az ő Pannóniájában **Mahle** dugattyú futkározott. Akkor beszéltem a csepeli öntőkkel, akik aztán olyan dugattyúkat adtak, amelyek állták a próbát, akár az Aranypók. Igaz, ezekben az időkben nem jártam haza, az íróasztalomon aludtam, hét éjszaka át. De megérte.

A győzelem után mindenki egyaránt örült. Legjobban én. Hogy kaptam-e valamit a gyártótól? Igen. Erre az időre esett az általam konstruált „Sirály” elkészülte, amit ajándékként megkaptam az igazgatótól.

A szakmát Csepelen tanultam, mégpedig a Jupiterben, amely akkor repülőgépmotorokat gyártott. Hallatlan fegyelem, szinte katonai szigor uralkodott ott. Akkor figyeltek fel a munkámra, amikor egy 42 fázisból álló munkafolyamatot 18-ra módosítottam. Ekkor, és ezért, három fokot léptem az előrehaladás létráján. Nem sokkal, hogy átkerültem a Motorkerékpárgyárba, hamarosan kineveztek a kísérleti műhely vezetőjének. Erre az időre esik motorkerékpár-versenyze-

sem kezdete, természetesen Csepel százason. Addig elég eredményesen birkóztam, amit beosztásom miatt befejeztem, de nagyon hiányzott a sport. Amikor a nagyobb motorokat kezdtük csinálni, én is átnyergeltem egy ilyenre, és dicsekvés nélkül mondhatom, hogy néhány bajnokságot is nyertem. Igaz, a gyár sem volt szűkkeblű a versenyzőivel szemben. De az is igaz, hogy akkor nagybetűvel írták itthon a motorsportot.

Nem egy aranyat hoztak haza versenyzőink a Hatnaposról, a TAMS egyéni és csapatversenyen számtalan Csepel-győzelem született. A Szovjetunióban és Finnországban jól ismerték és becsülték a cross Pannónia nevét. A finn képviselet például csak úgy volt hajlandó a szériagépek átvételére, ha cross motorokat is szállítottunk nekik.

Aztán megcsináltam a 250-es OHV versenymotort, de a felsőség leállította ezt. Abbaradt egy szép jövő előtt álló négyütemű Pannónia.

Ha újra fiatal lennék, akkor nem választanám ezt a szakmát, mert ebbe sok a „fűrös”. Inkább erdész lennék. Lehet, hogy ezt csak úgy mondom, mert milyen az ember, ha megszeret valamit? Az bizonyos, egy versenymotort összehozni nem olyan nagy dolog, mint az intrikákat elhárítani. Hogy számokban fejezzem ki magam: az alkotó munka 40 százaléka, az elhárítás 60 százalék.

Szerencsére már elfelejtettem azokat a borús napokat, és most örülök ennek a fényképnek, amely eredményes munkámra emlékeztet.

Köszönöm.

— ergyé —



KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

- elektronikus fogyasztásmérés
- elektronikus motortesztelés és beállítás
- CO és HC (elégtelen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631–001
631–003



Skodája van?
Skodája lesz?

Ezt a címet jegyezze meg:



Skoda-bolt

Bp. XI., Schönherz Z.u.31.

A **KERAVILL**

ZSIGULI-BOLT

A MARTOS FLÓRA ÚTRÓL

ELKÖLTÖZÖTT

a Bp. XX. Helsinki út 1. sz. alá.

SOROKSÁRI ÚT

CSEPELI
ATYÁRÓ

KOSSUTH L. u.



Nehéz vidékről meghódítani a világot? Budapest-központú hazánkban bizony nehéznek tetszik. Bizonyíték rá, hogy salaksportunkról a hírek csak bukdácsolva jutnak el a fővárosba, a sport nagyságai az országos népszerűségi listára rá sem férnek — még véletlenül sem kell attól tartani, hogy salakos nyeri az év sportolója címet.

A világhódítás persze más dolog. A külföldi sajtó nincs tekintettel néhány száz kilométerre, következésképpen hírességeket farag vidéki sportolóinkból. Huncut túlzással állíthatjuk, hogy külföldön ismertebbek, mint itthon.

A sportág fővárosa Miskolc. A főváros nem hatalmi központot, hanem „eredmény-sűrűséget” jelent. A Borsodi Volán Sportklub motorsport szakosztálya 1970-ben alakult, és az eltelt tíz év alatt a magyar salaksport valamennyi nagy eredménye ide vándorolt.

A szakosztály vezetője, **Kovács Kázmér** az alakulás évétől hivatalban van, 1974-től a mai napig az országos bajnoki számban — a tavalyi párost kivéve — diadalra vitte csapatát.

— A salak a vidék sportja. Budapest nemhogy szakosztály, de még pálya sincsen. Mi a véleménye arról, hogy mégis onnan irányítják a sportot?

— Nem találok benne semmi kivételt. A salak a Volán házi versenye, és minthogy annak szakmai vezetése ott van, a gyors ügyintézés megköveteli a budapesti irányítást. Az OTSH is ott székel, legalább közelebb vagyunk a sportszakmai központhoz. A távoli irányítás tehát önmagában nem hátrány. Viszont a sportág felsőbb szintű vezetésébe nagyobb mértékben kéne a vidékieket bevonni.

— A salaksport azon ritka technikai sportok közé tartozik (itthon), amely bevételével akár el is tarthatná önmagát. Ennek persze nagy akadály van: a nyugati versenyzőknek nem tudunk számukra megfelelő pénznemben fizetni. A közönséget pedig nem lehet becsapni. Miskolcon jó, ha egy évben egyszer-kétszer igazán megtelnek a lelátók. A legrangosabb események mindig Miskolcon zajlanak, milyen a pénzügyi mérlegük?

— Mintegy 1 millió forintból gazdálkodtunk 1979-ben. Ennek az összegnek az 50–60%-a — a viszonylag szerény számú néző ellenére is — a bevételből jön. Jobb versenyzők szerepeltetésével valóban eltarthatnánk magunkat. A fennmaradó hiány 15%-a az állami támogatásból (OTSH-tól és a megyei testnevelési hivatalból) folyik be, a többit a Volán fedezi. Az igazság, hogy nagyon szerencsés klímában állunk. Maga a város, ezenkívül az állami, párt- és sportfelügyelő-ségi vezetők kiemelten kezelik a salaksportot.

Az öttagú vezetőség 16 versenyzőt, 1 szerelőt és 1 edzőt irányít. Verseny-



A salaksport fővárosa

zóink közül öt válogatott (Berez Péter, Jakab János, Mészáros László, Sziráczki István, Szöke János), közülük Sziráczki a Magyar Népköztársaság — kétszeres — Erdemes Sportolója, emellett a salaksportban az egyetlen, aki elérte a nemzetközi osztályú sportoló címet.

Nálunk az eredmény már nem elsősorban anyagi kérdés, noha meggyőződéssel soha senki sem elégedett. Összesen 32 motorunk van, ebből kilenc igazán versenyképes: négyselepes. Ez a mennyiség a többi szakosztályt ismerve átlagosnak mondható. Elsősorban a krónikus alkatrészhiány sújt, máig sincs itt a múlt évi rendelés, pedig az ideit már tavaly májusban elküldtük... Ami nagyobb baj, az a létesítmény hiánya. Eddig a MEMTE (Miskolci Építőmunkás Tornaegylet) pályáján csak bérlők voltunk, és heti két edzési lehetőség-nél nem futotta többre. A múlt évben egyharmados tulajdonjogot kaptunk, most már a beruházásokból is kivehetjük részünket. 190 személyes szociális létesítmény épül a Volán támogatásával.

— A dolgozók nem sérelmezik, hogy a Volán ennyit költ a salaksportra?

— Nem hiszem. A pálya korszerűsítésére minden kampány nélkül három-négy százan jelentkeztek. Fél millió forint értékű munkát végeztek, 600 négyzetméter salakot bányásztak ki (mert ezt is nekünk kellett elvégezni) és fektettek a pályára.

— Sportpolitikai húzás, vagy stá-tusszimbólum-e, hogy mindenkor a Borsodi Volán igazgatója a sportklub elnöke?

— Dr. Válykó István volt az első elnök, az ő nevéhez fűződik a salaksport borsodi felvirágoztatása. Szívén viselte a salakosok ügyét, még külföldi és hazai versenyekre is elkísérte őket. Mindenki szerette, mindenki elégedett volt a munkájával. Jó, ha az igazgató az elnök. Sok adminisztratív körülményeskedést egyszerűsít le. Az új igazgatónk, dr. Juhász György szerencsére már magával hozta a technikai sportok szeretetét. 1949-től a mai napig aktív repülő. Aki valamilyen formában már belekóstolt a technikai sportba, annak minden válfaját szereti. Ezt hangsúlyozza eddigi tevékenysége. Harmadrészen megvettük a pályát, és ha minden igaz, lelátók épülnek, és '81–82-re a pálya világitását is felszerelik. Jó program nyári estéken a villanyfényes verseny.

— A salaksportban az utánpótlás „hiánycikk” lett. Hogy áll a Borsodi Volán?

— A salakozó félig sportoló, félig artista. Esetenként 150 fiatal jelentkezik, és egyéves képzés után mindössze két-három szerez versenyvezetői igazolványt. Sajnos ők sem egyértelműen klasszisok. Mi rendszerint csak a biztos eredményt hozókat utaztatjuk, talán ez a hiba. A pontos okot mi sem ismerjük.

SURÁNYI PÉTER



TERVEK É

Két évvel ezelőtt voltunk a Volán Tröszt vezérigazgató-helyettesénél, Tóth Istvánnál, aki az akkor megalakult MAMSZ-nak lett az elnöke. Az akkori beszélgetés során elmondta az AM olvasóinak az új szövetség programját. Tudjuk, hogy ebből volt amit beváltak, de akadt ami csak részben sikerült. A legeredményesebbek a salaksportban voltunk. Ugyanakkor, éppen ebben a sportágban nincs még mindig versenypálya az ország fővárosában. Vajon miért? Az autósportban is vannak eredményeink és jó kilátásaink. Amiben valamennyien megegyezhetünk: az országnak nincsen olyan sportpályája, amelyen autó-, motorkerékpár- és gokart gyorsasági versenyt lehetne rendezni. E versenytérképek hívei évek óta várnak egy ilyen létesítményre.

— Az elmúlt két év eredményei alapján feltennék önnek néhány kérdést. Először, miként váltak be a MAMSZ „munkavállalói”?

— A vállalt munkát a szövetség részben a szakbizottságokra osztotta és csak azokkal a munkatársakkal tudunk dolgozni, akikkel az adott időben rendelkezünk. Ennek ellenére jól haladtunk, persze maradtak azért rendezetlen kérdések is. A szövetség rendezte azokat az elméleti anyagokat is, amelyek részben hiányosak voltak, vagy csupán még tervek voltak. Ilyen volt a most nyomdában levő, és három évre érvényes, egységes, minden versenytérre kiterjedő versenyszabályzat. Igen jól dolgozik a salak- az autós- és a gokart szakági bizottság, a technikai bizottság is rákapcsolt, sajnos igen gyenge a sajtó- és propaganda-bizottság tevékenysége.

— Két évvel ezelőtt ön szó szerint ezt mondta: „Különös figyelmet fordítunk a tömegsportra, arra a bázisra, amely a versenysport alapját képezi, és kedvezően befolyásolhatja a hazai közlekedési kultúra javulását.”

— Ma is ez a legfontosabb feladatunk, annál is inkább, mert köztudottan az Autóklubnak is egyik szerveztévé lettünk. Kettős irányítás alatt állunk, mert sportszempontból az OTSH, társadalmi szempontból az

Autóklub az irányító hatóságunk, illetve szervünk. Eppen az AM dicséret meg bennünket, mert megoldottuk a minicrossst, haladunk az autócrossz megalapítása felé. Igen sok ügyességi versenynek vagyunk gazdái az Autóklubbal együtt, és ezek során az itt feltűnt kitűnő vezetőkkel növekszik az autóversenyző-utánpótlás, ami újabb gondot jelent a szövetségnek, mert ma már túl sok az induló mind a rali-, mind a túrakategóriában. Ezért olyan megoldást kellett keresni, amellyel megfelelő keretek közé tudjuk szorítani az indulók számát. Az élbolyt szűkítettük, az évi versenytérvet területekre bontjuk, mondhatnánk bokrosítjuk.

— Mi a helyzet a gyorsasági pályával kapcsolatban?

— Két évvel ezelőtt is azt mondtam, hogy a „pályakérdés” nem feltétlen a gyorsasági pályával azonos. Tagadom, hogy az autósportnak egyedüli létezője ez a versenypálya. Két-ségkívül a gyorsasági verseny a krémje, a csúcsa a sportágnak, de tudomásul kell venni azt is, hogy például működésünk óta nemzetközi vetélkedésre is alkalmas hegyi pályáink vannak. Gondolok itt Pécsre és a Mátára. Azonkívül a salaksportban is tovább bővült a pályák száma. Köztudottan a szolnokiak is dolgoznak egy új pálya kialakításán. Előtte is érthetetlen, hogy Budapesten, vagy annak környékén miért nem sikerült salakpályát létrehozni. A sok kudarctól belefáradtak a keresésbe az aktivisták. Kartban is van előrelépés, bizonyosság erre a dunai városi rendezvények és a győri új pálya létrehozása. A gyorsasági pálya ügyében is van haladás, de nem olyan, mint amit joggal elvárna a nagyközönség. Ena magam részéről haladásnak tartom már azt a tényt is, hogy nem fagyott be ez a téma. Ez konkrétum. A Velencei-tavi Intéző Bizottságnak a terveiben szerepel a komplex közlekedési park, de bizonyos, funkcionális minisztériumok közötti, a területtel kapcsolatos egyeztetés késleltette mostanáig az ügyet. Egy bizonyos, a tervet nem utasították el.

— Mikorra várható a jóváhagyás?

— Még nem tudom megmondani, de a témát májusig vagy így, vagy úgy le kell zárni.

— A Természetbarát Szövetség éveken át megpróbálta a túraversenyt talpon tartani, de mint ismeretes, nem sok sikerrel.

— Tiltakozom ellene. Még nemzetközileg is szép sikerrel dicsekedhettünk, tavaly ősszel a Nemzetközi Motorkerékpáros Kongresszuson én személyesen vettem át két harmadik díjat a nemzetközi szövetség elnökétől. Hát mi ez, ha nem siker?

— Elnök úr bizonyára a FIM-túrára gondolt...

— ... úgy van.

— de mi azokra a sportolni vágyó motoros tömegekre gondolunk, akik az országon belül kívánnak, ügyességi próbákkal tarkítva versenyszerűen túrázni, miként ezt a múltban is művelték. Ezt próbálták folytatni a Természetbarát Szövetségénél, de ez csak vegetálás volt. Aztán néhány régi és több fiatal versenyző összeállt, és maszek alapon folytatták a túrázást. Ismeretes, hogy ez a versenyág tényleg olcsó kedvtelés, hiszen nem kell hozzá speciálpálya, sem különleges versenymotor. Sportbírák kellene és néhány földbeszúrt zászló. E sportágban világhíresek a csehszlovák, a lengyel, az NDK-beli motorosok. Ezek mind eredményesek, mind az EB-, mind a VB-futamokon, merthogy van ilyen stábusuk is. Nos, ilyen sportág kellene nekünk is.

— Egyetérték a kérdés felvetésével. Két úton kell megközelítenünk a problémát: a Természetbarát Szövetséggel való kapcsolat javításával és a MAMSZ túramotoros szakági munka javításával.

— Kimondhatjuk-e, hogy a MAMSZ túrabizottsága nem látja el jól a munkáját? Itt nyilvánvalóan nem arra gondolunk, hogy a MAMSZ elnöksége tiltakozik a túraversenyág ellen.

— Én inkább azt mondanám, hogy a két szék között földre huppant a túraversenyág, talán itt a baj, mert nem akarást én nem látok.

— Az AM szerint ez a jelenlegi összetétel nem jó, nem hozhatja a várt ered-



S TÉNYEK

ményt, pedig sok-sok évvel ezelőtt hallattak magukról a magyar túraversenyzők, gondolunk itt a Hatnaposon nyert aranyakra és nemzetközi babérokra. Most úgy tűnik, megint letről kellene elkezdni.

— Őszintén szólva az elmúlt két évben igen sok gondja volt a MAMSZ-nak és főleg annak tulajdonítható, hogy nem jutott az AM által is kifogásolt túramotorozás ügye előbbre. Az elnökség és az illetékes szakbizottság dolga lesz a jövő időkben, hogy ezen a területen is a lehetőségeket és az igényeket felmérje, azok alapján kijelölje a megoldandó feladatokat. Ezzel az ügy persze még nem oldódik meg, mert itt is szükség lesz a lelkes és tenni tudó aktivisták hálózatára.

— Engedje meg elnök úr, hogy idézzünk a két év előtti nyilatkozatából: „Feladatunknak tartjuk a versenyzési feltételek javítását, a technikai sportok iránt érdeklődő fiatalok aktív bevonását, ezzel megteremtve a minőségi sport, az utánpótlás bázisát”. Nos, ön hogyan látja a versenyzési feltételek javítását?

— Az előbb, amikor a pályáról beszélte, szó volt a hegyi versenyzésről, ahol a legtöbb problémát a balesetek jelentették. És mint az AM olvasói is tudják, ezt a gondunkat teljesen megszüntettük. Sajnos, Visegrádon nem sikerült a konstrukció, ezért ott szüneteltetjük a versenyzést, helyette van a mátrai pálya. Ez a versenyág fontos, hiszen egy-egy hegyi mérkőzésnek átlag mintegy 30 000 nézője van. Ami a ralit és az autótúrát illeti, azzal pedig az a helyzet, hogy szanáltuk azokat a pályákat, amelyekben baj volt a biztonsággal. Kiiktattuk a veszélyes szakaszokat. Hozzáteszem, hogy ezek nem tudják kiküszöbölni a nézők fegyelmetlenségéből adódó balesetveszélyes helyzeteket. Biztonságos versenyt csak a nézők aktív bekapcsolódásával, magyarul: fegyelmettségével lehet rendezni. A többi versenyágban nincsenek ilyen gondjaink.

— Mi a helyzet a versenygépbeszerzéssel és a pótkatrészekkel?

— A MAMSZ-hoz igen sok versenyág tartozik, de ha csak egy sportágról kellene gondoskodni, akkor is

lenne probléma. Elképzelhető, mennyi feladatot jelent a hozzánk tartozó versenyágak igényének kielégítése. A legkedvezőbb a helyzet a Zsiguliknál, ez vonatkozik az alkatrészekre is, amelyeket éppen sportkapcsolatok révén tudunk beszerezni. Eddig megoldott volt a nyugati gyártmányoknál az alkatrész beszerzése, ha rendelkezett az ember az anyagi javakkal. A MAMSZ óriási támogatást kapott az Országos Tervhivataltól és az OTSH-tól. Ezzel szemben nem rendeződött a gumihány, amelynek megoldása várat magára. A motorkerékpársporttal kapcsolatban háromféle járműről kell szólni. A csehszlovákokkal jók az üzleti, sportbaráti kapcsolataink, így tehát salakmotorokkal el vagyunk látva. A cross területén viszonylag rendezett a kérdés. A gyorsasági motorok beszerzésével nincsenek nagyobb bajok, hiszen a devizahátterünket nem is tudtuk mindig kimeríteni. Ez az igazság. Sokan úgy gondolják, hogy a magyar adottságokkal messzebbre lehetne eljutni. Bizonyára így is van, de tudomásul kell venni, hogy nekünk Magyarországon csak ennyi a lehetőségünk. A nekünk alatt nem a MAMSZ-ot kell érteni, mert a szövetségnek egy forintja sincs, az illetékes bázisszerveknek, illetve egyesületeknek van ennyi pénzük és nem több. Mondjuk ki őszintén, a mi lehetőségeinkkel nem tudjuk felvenni a versenyt a gyári háttérrel rendelkező versenyzistákkal. Aki nem így látja, az illúziót kerget.

— Az AM is így látja, eredményesség szempontjából kilátástalan a VB-futamokon indulni, e helyett a BBK-versenyeken kellene jobban helytállnunk.

— Szerintem az elért eredményünk azért elégséges, mert a Béke és Barátság Kupa versenyeken a Szovjetunió, Csehszlovákia és az NDK versenyzőivel kerülünk szembe és ezért reálisak a helyezéseink.

— Az utóbbi években a fiatalok rebellis módon, Mini-GP néven rendeztek gyorsasági motorkerékpár-versenyeket, majd a közelmúltban a szövetség felismerte ennek fontosságát, és ezért átvette a stafétát ettől a kis, lelkes csapatától. Van-e remény

arra, hogy 1980-ban ez a mag szárba szökkenjen?

— A két évvel ezelőtti feladataink egyik vezérvonala volt az alap kiszélesítése és ez ebbe beleillik. Hogy miért nem korábban karoltuk fel e versenyt? Annak egyszerű magyarázata van: csak ennyire volt erőnk és lehetőségünk.

— Elnök úr, úgy érezzük, ez a beszélgetés nagyon őszinte volt, nevének nevezte a gyereket. A végére hagyjuk az utolsó kérdést, amely nemcsak a mi problémánk: az energiagond ugyanis az egész világ problémája. Milyen formában érzi ezt majd a hazai motor- és autósport?

— Jobban megfogalmazni nem tudom, mint ahogy ezt a csepeli nagyaktiván Kádár elvtársától hallottam: „Magyarországon mindenkinek kötelessége az ésszerű takarékoságot szem előtt tartani!” Mi ezt a sport területére úgy alkalmaztuk, hogy bizonyos felülvizsgálatokat végeztünk, így például a sport értékének rongálása nélkül megrövidítettük a raliversenyek távját. A salak- a hegyi és a gyorsasági verseny olyan rövid távú, hogy azon nincsen jelentősége az üzemanyag-fogyasztásnak.

— Elnök úr, lenne még valami közölnivalója?

— Kettő is. Szeretném megköszönni sportunk lelkes barátainak észrevételeit, amiket a sajtó útján vagy közvetlenül hozzánk intéztek. Bármilyen furcsán hangzik, még a ránk nézve nem hizelgő bírálatokat is köszönjük. A másik, én azt kértem két évvel ezelőtt a sajtótól és konkrétan az AM-től, tekintse édes gyermekének a sportágainkat. Ha kezemből veszem ezt az általam nagyon szeretett újságot, azt érzem belőle, hogy önöknek szívügyük volt a kérésem. Mind terjedelemben, mind tartalmában, mind a téma színességében, sokoldalúságában azt lehet leírni, hogy a magyar olvasó jól tud tájékozódni a külföldi és a magyar autó-motorsportéletről. Köszönet ezért a lap vezetőinek és munkatársainak.

— Ez a cél vezet bennünket továbbra is.

Rózsa György

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Ázsiai ország. 6. A birto-
komban. 12. „Nem hiszem, hogy az autó
végtelg kiszoríthatja a lovat!” — mondja
Kovács Pemetének. „Miből gondold?”
Mire Kovács: „Hát láttál már olyan szob-
rot, amelyik...” Folyt. itt. Zárt betű: B.
15. Balti nép. 16. Utóvizsga. 17. Erre játsz-
szak a futballt. 19. Orosz helyeslés. 21. A
Vigszínház színésze (László). 23. Mester-
séges takarmány. 24. Nehézipari közpon-
tunk. 26. Világhírű szovjet hegedűművész. 27.
Vízessé váló. 28. Titán és urán. 30. SAZ. 31.
Lemez végei! 32. Perc jelzője. 33. Régi
római viselet névelővel. 35. Francia natu-
ralista író volt. 38. Élet hangzói. 39. Af-
rikai ország, ahová 1980-ban a Budapest
Touristtal is el lehet jutni. 41. Jugoszláviai
üdülőhely, ahol a Budapest Tourist révén
kellemes napokat lehet eltölteni. 44. Betű
fon. 45. Elöl. 47. Rossz tanácsadó. 48. Ollós
állat. 50. Fővárosunk, rövid. 51. Dal betűl.
53. Súlyarány rövid. 54. ...-picike. 55. Hívott.
57. Kockázat mértéke. 60. Központi Sport-
iskola. 61. Céltalan jövés-menés. 63. Ma-
gyar film. 64. Főút. 65. Tény páratlan
betűl. 67. Csokonai Dorottya c. eposzának
egyik alakja. 72. Ivóedény. 73. Konyhaker-
ti növény.

FÜGGŐLEGES: 1. Villanymozdonyok ki-
való magyar mérnöke (Kálmán, 1869—1931).
2. Sőhaj. 3. Rag, -ról párja. 4. Személyes
vonatkozási esemény. 5. Támadás. 6. Nit-
rogén és urán. 7. Keresztül autózó. 8. Itt
ül a zsoké legtöbbször. 9. Vércsoport. 10.
Zárwatermő növény része. 11. Csere. 13. A
három testőr egyike. 14. Biztató szócska.
18. Duna menti köcség. 20. A szervizben a
szerelő sokáig küszöb-mászott az autó
alatt, babrálta a motort, aztán felkelt,
megvakarta a tarkóját és így szólt a tu-
lajdonoshoz: „Ma ez az autó ló volna, ak-
kor...” Folyt. itt. Zárt betű: L. 22. Bizo-
nyit. 25. Világhírű francia divatház. 29.
Finn-... nyelvcsaládunk. 31. Egy kártya.
33. Kafka regénye. 34. AAAAA! 36. Európai
főváros, amelynek megismerésére a Buda-
pest Tourist is kínál néhány lehetőséget.
37. Aki a gépkocsivezető mellett ül. 40.
Festmény. 42. Sőhaj. 43. Okmány. 46. Nagy
hangon előadja. 49. Jegyzetet készíteni be-
lőle. 50. Maupassant műve, egy világhírű
film „alapanyaga”. 52. Számítógépek nem-
zetközi programnyelve. 55. Történeti a nél-
kül. 56. Szakítók. 58. Disz. 59. A 36. sz.
alatti város egyik látványossága. 62. Az
élet... 65. Távírástban hosszú jel. 68.
Réntum és foszfor. 69. Hidrogén és jór. 70.
Gyík páros betűl. 71. Paripa.

Bajai István

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11			
12					13				14				
		15				16			17		18		
19	20		21		22					23			
24	25		26					27					
	28		29		30			31		32			
33			34		35		36		37		38		
39				40			41		42		43		
44				45		46			47				
48		49		50			51		52		53		
54						55			56		57	58	59
60				61						62		63	
64			65			66			67		68		
						69			70			71	
					72					73			

Beküldendő a vízszintes 12., 39., 41. és a függőleges 20. és 36. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Auto-Motor Közönségszolgálatának címére: 1428 Budapest, Pf.: 100. Telefon: 341-925. Beküldési határidő: február 16. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényekben szereplő városneveket negyedévenként összegyűjtik és az Auto-Motor Közönségszolgálatának címére levelezőlapon beküldik — harmadszor 1980. április 15-ig —, különsorsoláson vesznek részt. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa, amelynek segítségével nemcsak a rejtvényekben szereplő városokba juthatnak el olvasóink, hanem a világ más tájaira is. A városnevek az 1. számtól jelennek meg.

Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

Az 1. számban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Hirtelen gyorsítás, fékezés — Optimális menet — Tata — Megfelelő sebességfokozat — Parádafürdő — Lipse.

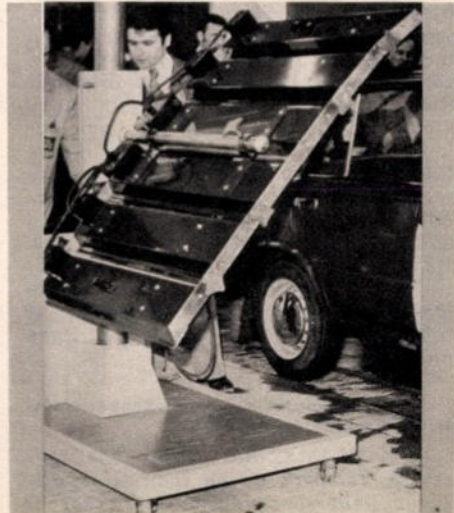
Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Keller Emese, 1161; Győrvári József, 1163; Rozgonyi András, 1111; Bakos Ilona, 1145; Benkő Andor, 1054; Régnér Móni, 1122; Máthé Konstantin, 1147; Rátki Győző, Nyergesújfalui; dr. Bárfay Imre, Bonyhád; Vadas Imre, Tapolca; Fehér Klára, Tárkány; Tulok Vencel, Kaposvár; Huszár Ottó, Nagybatony; Obsztsz György, Kecskemét; Kara Zsuzsa, Székesfehérvár. — A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... a korszerű autójavítás milyen nélkülözhetetlen szerkezete látható a képen. A helyes válaszokat beküldők között hat könyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket tartalmazó levelezőlapokat február 16-ig kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) elküldeni.

Megfontuk a babérkoszorút, és képletesen Horváth Ildikó (3534 Miskolc III., Gagarin utca 38.) olvasónk nyakába akasztjuk. És, mert ez csak képletes díjátadás, a jutalomkönyvek egyikét neki küldjük el, sőt a megfejtést is az ő leveléből idézzük: „A képen egy kétütemű, négyhengeres, forgótárcsás, vízhűtéses boxermotornak a két porlasztóját látjuk. Ezt a motortípust használják a motorcsónak-versenyzők (pl. Fekete Péter) és az oldalkocsis motorkerékpár versenyzői. A forgótárcsákat derékszögben megtört bordássíj hajtja”...

A jól megírt megfejtést még folytathatnánk — érdemes is lenne —, de most helyette a további öt jutalomkönyv nyertesének nevét közöljük. A könyveket tehát Árvai László (5430 Tiszaföldvár, Kurácsi II. 33), Bokondi József (3324 Felsőtárkány, Fő út 21.), Horváth Tibor (9300 Csorna, Pozsonyi utca 19.), Rácz László (2400 Dunaújváros, Ostrava tér 4. III. 3.) és Szántó István (1116 Bp. XI., Sáfrány utca 50, IX 96.) címére küldjük el.



HUMOR

N. MÜLLER:

Színház után

Erika egy szép estén színházba ment a barátnőjével, előadás után pedig hazafuvarozta peremvárosi otthonába. Visszafordulva több gázt adott, hogy ő is minél előbb hazaérjen. Ejjélre járt az idő. Már majdnem a belterületre ért, amikor autóstoposok álltak el az útját. Kikerülni nem tudta őket, s csak alig másfél méternyire tőlük sikerült megállítania kocsiját. Egyikük felrántotta az ajtót, és az asszony döbbenten ismerte fel a tévében is látott, körözött bankrablót.

— Viselkedjen nyugodtan, akkor nem bántjuk — mondta a férfi. — El fog vinni minket egy darabon, mert a kocsink lerobbant. Indulás. Forduljon vissza, vidékre megyünk.

Mit volt mit tenni, kénytelen-kelletlen engedelmeskedett. Csönd honolt a kocsiban. Néhány kilométer után Erika megszólalt:

— Fogytán a benzinem. Igazán nem számítottam efféle kirándulásra.

— Maga csak ne akarjon átéjteni bennünket — hördült fel a hátul terpeszkedő potyautas. — Nagyon átlátszó trükk ez, öreglány.

— Tényleg a piros mező végén jár már — nézett a műszerfalra az első ülésen levő. — Meg kell állnunk a legközelebbi kútnál.

— Aztán semmi fakszni, öreglány. Ha nyikkanni mer...
— Hagyd abba, Róbert — intette le a társa. — Hosszú még az út.

Az asszony bekanyarodott a benzinkúthoz, és lecsavarta a kocsik ablakát. A késői órában nem várakozott senki.

— Mennyit adhatok? — érdeklődött a kutas.

— Tele! — rikoltotta az első ülés utasa. — Csurig legyen.

Az asszony ezalatt a táskájában kotorászott. Amikor a kútkezelő visszanyújtotta a kulcsot, százmárkás bankjegyet adott oda neki, mire az így szólt:

— Elnézést, be kell mennem az irodába, nincs nálam elég pénz.

Kisvártatva hozta a visszajáró összeget, és azt kérdezte:
— Van még valami kívánságuk? Olajcsere? Nyomásmérés? Töröljem át a szélvédőt?

— Köszönöm — rázta a fejét az asszony — egyébként minden rendben.

Felcsavarta az ablakot, és elindult.

— Milyen messzire kell mennem? — nézett a szomszédjára.

— Három-négyszáz kilométerre. — A mögötte ülő adta meg a választ. — Akkor leszünk kívül a veszélyzónán. Majd szólok, öreglány, ha már biztonságban vagyunk. Onnan hazamehet.

Egy végtelennek tűnő óra telt el így. Hirtelen két rendőrautó vágott eléjük. A reflektoruktól Erika és utasai teljesen elvakultak.

Rövid dulakodás után a bankrablók megbilincselve szálltak be a „meseautóba”, és a sok ezer márkát tartalmazó táska is visszaindult.

— Asszonyom — hajolt be Erikához a rendőrtiszt — fogadja köszönetünket. Nagyszerűen viselkedett. Természetesen egyik emberem majd hazavezeti a kocsiját. Egy ilyen kaland után bizonyára kimerült.

— Nem is annyira fáradt vagyok — mosolyodott el az asszony —, mint inkább mérges. Képzelmű, az egyik fickó öreglánynak szólított... No, ezt csak a tréfa kedvéért említem. Nagyon örülök, hogy a kellő pillanatban eszembe jutott a színházi műsorfüzet, és hogy a benzinkutas ilyen hamar kapcsolt.

— Igen, amikor a százmárkással odacsúsztatott kitépelt lapon észrevette „A haramiák” címet, rögtön rájött, miről van szó.

— Mindenesetre szerencse — mondta az asszony —, hogy ez a Schiller-darab volt műsoron, nem pedig Shakespeare-től „A makrancos hölgy.”

Szirmai Marianne fordítása



— Siess már... tilosban parkolunk!



**ISMÉT
JELENTKEZIK
AZ AFIT I. SZ.
AUTÓJAVÍTÓ
VÁLLALAT!**

**A most megnyílt
6. sz. üzeme
korszerűen
felszerelve
várja Önt
LADA – SKODA
– TRABANT
GÉPKOCSIK
DIAGNOSZTIKAI
VIZSGÁLATAINAK,
KAROSSZÉRIA-
JAVÍTÁSI
MUNKÁINAK
ELVÉGZÉSÉRE.**

**CÍM:
AFIT I. sz.
Autójavító Váll.
6. sz. üzeme
BP. XVI.,
Keresztúri út 1-3.
Telefon: 833-749**

XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:

Liener György

Szerkesztőség:

Budapest VII.,

Lenin krt. 9–11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9–11.

Telefon: 221-285

Levél cím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőkénél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. – 1900)

közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámlára. Előfizetési díj negyedévre 90 Ft, fél évre 180 Ft, egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi
képviseleténél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430, 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.0155

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

Argentín Grand Prix

ANDREW FRANKL:

Jones nyer — de éppen hogy csak!

Alan Jones első helye könnyen félrevezetheti Olvasóinkat, akik ebből talán arra gondolnak, hogy nem változott az F-1-ben semmi. Pedig elég csupán a másik öt névre ránézni, hogy nyilvánvaló legyen — nagyon sok a változás. Itt van például Nelson Piquet, akinek ez csak a második Forma-1-es idénye, és Lauda nyugdíjba menetele óta ő a Brabham csapat élmenője. Ő lett a vadonatúj, és nagyon gyors Ford-Cosworth-Brabhammal a második. Ez azért érdekes, mert két éven keresztül a Brabham és az Alfa egymással kintlódtek — siker nem volt, veszekedés viszont bőven. Az eredmény: pontok sehol, és Lauda is felmondott, Brabham szidta az Alfát, az pedig a Brabham-csapatot. Azután egy sikeres válóper, Brabham a 8 hengeres Forddal második lett, Alfáék pedig a saját karosszériájukkal és saját motorjukkal ötödikek (Bruno Giacomelli vezette). A harmadiknak befutott Keke Rosberg se lehet közismert, ami nem is meglepő, hiszen ez volt élete első nagy sikere. A Skol sörgyár által finanszírozott Fittipaldiban szerepelt remekül a finn vezető. Negyedik a szintén kevésbé ismert Derek Daly lett egy Tyrrellben, ötödik a fent említett Giacomelli, és a hatodik — élete első F-1-es versenyén — a francia Alain Prost.

Tegyük hozzá gyorsan, a sztárok nem mentek nyugdíjba legalábbis nem az összes. Laffite például vezetett is egy ideig a Ligier-ben, amíg motorjából nem lett karfiol és Andreotti is negyedik volt több körön át, amíg Lotus 81-ese fel nem mondta a szolgálatot. Scheckter lassan, nyugodtan futott, és a sok kiesés jóvoltából már harmadik volt, amikor a Ferrari motorja szintén felmondta a szolgálatot. (Ez nagy ritkaság.) A nap hőse — mint már 1979-ben is oly sokszor — Gilles Villeneuve volt. Hátulról indult, felküzdötte magát, többször kiperdült, ismét feltornáztatta magát, amíg végül is már csak méterekkel volt Jones mögött, amikor a Ferrari első felüggesztése eltörött és



Könnyen nevet az ausztrál Alan Jones, győzelme után (A szerző felv.)

Villeneuve csaknem 200 kilométeres sebességgel beleszaladt a védősávba. A Ferrariból nem sok maradt, de Villeneuve szerencsésen megúsza. Ez alkalommal valóban nem az ő hibája volt a baleset. A két Renault sehol se volt, a két Shadow és Cheever az Osellában pedig olyan lassúnak bizonyult az edzésen, hogy még rajtkockáig sem jutottak el. Jones azért volt szerencsés, mert ő is többször kiperdült a meglehetősen rossz állapotban levő pályán, de nem kapott defektet, és habár egy ideig negyedik helyre esett vissza, végül is volt energiája visszaküzdeni magát elsőnek.

Ami ebből az eredményből nem derül ki, az az, hogy nagyon sok baj lesz az idén a pályán kívül. A versenyzők „szakszervezete”, a GPDA ugyanis Jody Scheckter vezetése alatt egyre erősebb lesz. Céljuk, hogy biztonságosabbak legyenek a pályák. Elsőként a Sao Paulo-i Interlagos pályát kifogásolják, amely szerintük életveszélyes. Bernie Ecclestone és barátai — akik az F-1 üzletet irányítják — fittyet hánynak arra, amit a versenyzők mondanak. Logikájuk hirhedt, de vitathatatlan: annyi pénzről van szó a Forma-1-ben, hogy mindig akad majd olyan versenyző, aki hajlandó kockáztatni a nyakát a pénzért.

Eredmény: 1. A. Jones, AUS (Williams) 103,24.38 — 2. N. Piquet, BR (Brabham) 103,48.97 — 3. K. Rosberg, SF (Fittipaldi) 104,43.02 — 4. D. Daly, GB (Tyrrell) 104,47.86 — 5. Giacomelli, I (Alfa Romeo) 52 kör — 6. A. Prost, F (McLaren) 52 kör.

A VB állása: Jones 9, Piquet 6, Rosberg 4, Daly 3, Giacomelli 2, Prost 1 pont.

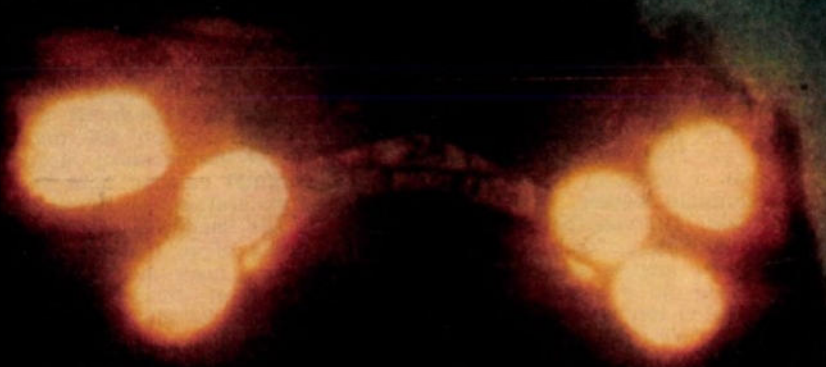
*

Idén is lehet tippelni, ki lesz 1990-ban a Forma-1 világbajnoka. Aki megtalálja az első hat versenyző nevét, annak elküldjük a világbajnok aláírt fényképét.

**a
m**

1980 • 3

Ara: 15 Ft



1980 **45** 1980
RALLYE MONTE-CARLO