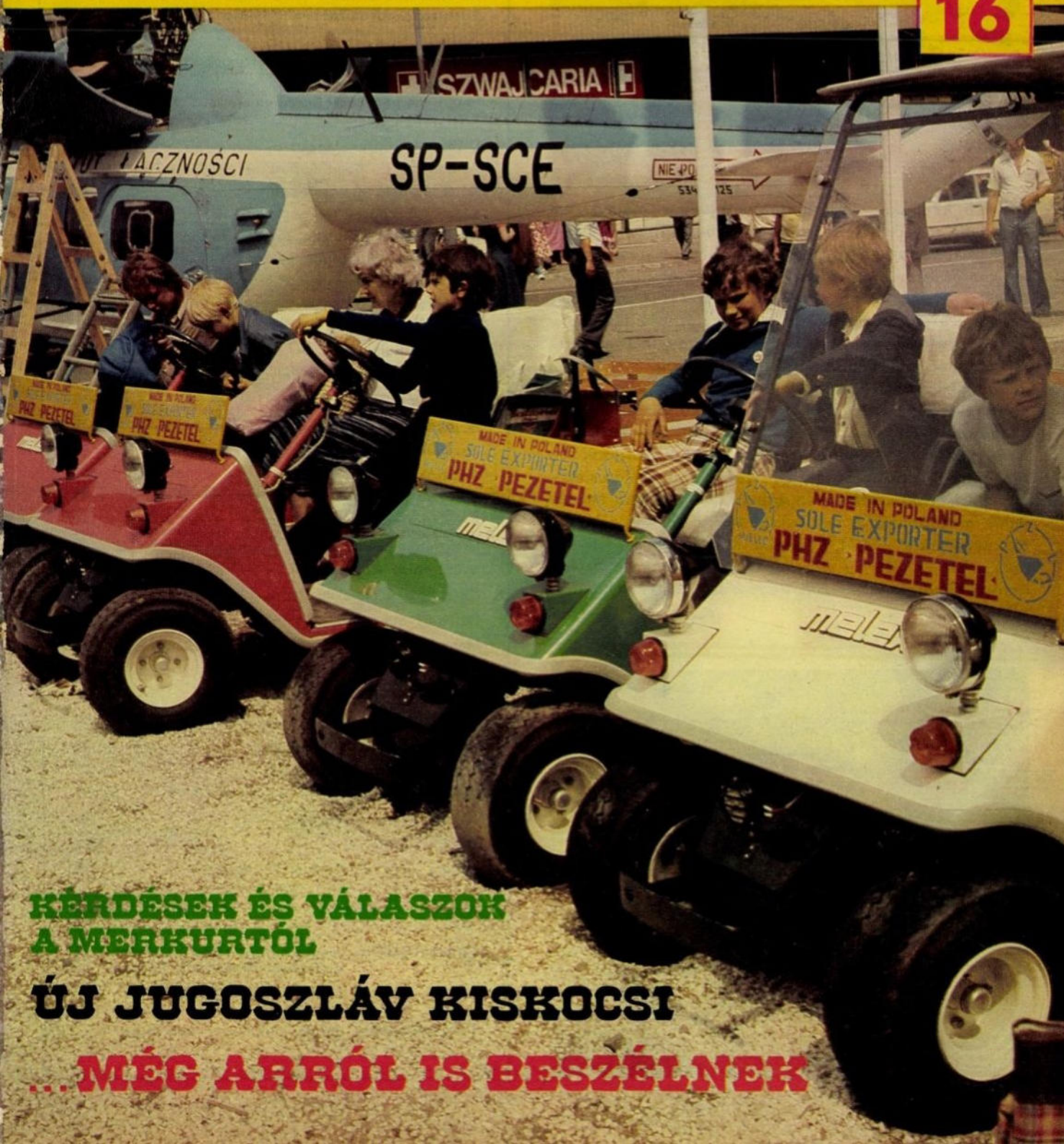


autó-motor

1980
AUGUSZTUS

16



**KÉRDÉSEK ÉS VÁLASZOK
A MERKURTÓL**

ÚJ JUGOSZLÁV KISKOCSI

...MÉG ARRÓL IS BESZÉLNEK



A felső képünkön látható tábla, amely a Dohány utca elején áll, félreérthetetlenül adja tudtára mindenkinek: e helyütt, a P-alatt előírt módon kell parkolni (csak egyetlen kombi tesz eleget az utasításnak, a többi mind feljebb szökött), és az itt történő parkolásért fizetni is kell. Csak-hogy a szorgalmas parkőrök a képen látható teherautó előtt álló, s már a nem egymás mellett, hanem az egymás mögött lévő (alsó képünkön látható) parkoló kocsik gazdájától is kaszíroznak. A viták e miatt mindennaposak. Az autósok érve: az már nem fizető parkoló, hiszen a tábla világosan jelzi hol, hogyan, mennyiért kell parkolni. Nem egyszer az is elhangzik az indulatos szóváltások során, hogy ilyen alapon a pénzbeszedők akár a Városligeti kaszírozhatnának az egyirányú Dohány utca bal oldalán megállóktól. A mi javaslatunk: a fizető parkolásnak nemcsak a módját, hanem a távját is jelezni kellene ezen a helyen. Mert a mostani tábla igencsak megfelelnek a távolság jelzéséről. Vagy a jegyosztók lennének túlbuzgóak?

(Favics Péter felvételei)



**a
m**

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/16. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Mi történt a sineken! (S. B. A.)	6-7
Extraszuper-takarékos ... (Almássy Tibor)	8-9
Mozaik	10-11
Autósoknak - Kocsiatvételi sorszárok	12
Billentőszerkezet - házilag	13
Ismerd meg hazádat! Szombathely 4.	
(Túri P. - Almássy T.)	14-15
Útközben (Marosi László)	16-17
Poznań '80 (S. Boda András)	18-19
Autók és árak - Vásárnaplár	20
Képes Híradó	21
Ahol az Círcit kisautókat fogják gyártani	23
Amit a dugattyúról tudni kell	
(Koltai Gyula)	24-25
Az Eoromobil! (Hoitssy Andor)	26-27
Jugo 45 (Szegedi Jenő)	29-31
Az AM Bulldog	32-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék	35
A sztrádán (Tar András)	36-38
A jogászé a szó... (Dr. Sz. F.)	39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc)	40
A kutyák és a motorizáció	
(Rózsa Tamás)	43
A „Csúcsforgalom” postája	44
Edző lettem	45
Nyüzópróba	46
Tirisztor a kétkerekűn	47
Lebegni? Suhanni!	48-49
Mopeddel a világ körül	50
Szépen és biztonságosan	51
Zolderi meglepetések (Dieter Ulrich)	53
Piliscsévi rodeo (-e-s)	54
Ki a Tisza vizét issza (-ergyé-)	55
Rajd Polski (Fekete András)	57
Motor - Itáliából	58-59
Keresztretjvény - Találja ki	60
Humor	61
... még arról is beszélnek (G. Rossi)	63

CÍMLAPUNKON: Lengyel gyártmányú elektromobilok
a Poznańi Nemzetközi Vásáron
(Zelman Ferenc felvétele)

HATLAPUNKON: Világbajnok lesz-e Alan Jones?

Új kocsik érkezése a határállomásra
(ZELMAN FERENC felvétele)



DR. OROSZI JÁNOS

A MERKUR

KERESKEDELMI IGAZGATÓJA:

**Amit
el kell
mondani**

a személygépkocsi-kereskedelemről

az a forgalom alakulása, a hálózat fejlesztése, a lebonyolítási tevékenység színvonalának emelkedése, illetve ezeknek az érdekében tett intézkedések, s a ma még feloldatlan ellentmondások és problémák.

Amiért beszélni kell erről, azt az egymillió személygépkocsi-állomány és a közel háromszázezer autóra váró indokolja. Ezek a számok azt jelentik, hogy a személygépkocsi-ellátás alakulása ma már minden harmadik családot érinti, s ha még azt is figyelembe vesszük, hogy hány család közeli vagy távoli tervében szerepel az autó, nem tévedünk: a családok többsége kíséri figyelemmel a személygépkocsi-kereskedelmet.

Az új személygépkocsi beszerzést államközi kontingensek határozzák meg. Az V. ötéves terv 440 000 személygépkocsi importját biztosította. A várható forgalom ezzel szemben, több mint 500 000 darab, ami a kontingens 11%-os túlteljesítését jelenti.

A kül- és belkereskedelem együttes tevékenysége arra irányul, hogy az

ellátás javítása érdekében az úgynevezett szabad árualapokat felkutatás, tényleges szállításban realizálja. Erre az esztendőre például 100 000 darabos kontingenssel szemben 111 000 autót importáltunk. Az elmúlt 5 esztendő alatt az új személygépkocsi-forgalom dinamikusan növekedett. A IV. ötéves tervidőszak alatt 363 000 személygépkocsit forgalmaztunk, a jelenlegi ötéves terv időszakának forgalma ezt 39%-kal meghaladja.

Mind a kontingens, mind a tényleges forgalom tartalmazza a lakosság és a közületek ellátására behozott autók számát. Az előbbi részesedése az összforgalomból 91%. A lakossági eladások az előjegyzéssorszámmra történő értékesítésen kívül tartalmazzák az ún. egyéb eladásokat is, a KONSUMEX és OTP-ÍKKA forgalmát, a nyereményautókat, a különböző főhatóságok kereteire történő értékesítést, külszolgáltatók vásárlásait.

Az importnál a lakosság által keresett típusok behozatalát szorgalmaz-

zuk. Ezek például a Ladák, a Trabantok, a Wartburgok. Évente 20—22 000 autó a gyártási kooperáció keretében érkezik hazánkba. Ilyen jellegű KGST-együttműködés a Ladáknál és a Polski Fiat 126-os típusnál folyik.

Használt

személygépkocsi-forgalmunk

Használt személygépkocsi kereskedelemmel a MERKUR 10 egysége foglalkozik. Az évi forgalom 19—20 000 darab.

A gépkocsik átvételét, az állapot meghatározását szakemberek végzik, és ma már minden egységben műszerek segítségével vizsgáljuk a gépkocsikat.

Erre a tevékenységi körünkre is jellemző, hogy a kereslet meghaladja a kínálatot. A magánpiaci tendencia a jelen időszakban, ezzel ellentétes. A szabadpiacon több az eladó mint a vevő, s ez a tény két dologra enged következtetni. Egyrészt arra, hogy

felvásárlási árainkkal még nem vagyunk versenyképesek, másrészt pedig azt mutatja, hogy vásárlóink bizalommal fordulnak egységeinkhez, a vevők számára biztosíték a MERKUR-tól a használtautó-vásárlás. A három évnél idősebb járművek árképzésénél a napokban bevezetett új, rugalmasabb rendszer lehetővé teszi, hogy a keresett típusoknál is realisabb, a piacnak megfelelő árral dolgozzunk. Reméljük, hogy használt személygépkocsi-egységeink ezáltal növelhetik beszerzési forgalmukat, s több autót kínálhatunk vevőkörünknek.

Hálózatfejlesztés

Az V. ötéves tervidőszak alatt hálózatunkat jelentősen fejlesztettük. 1976-ban kezdte meg munkáját a debreceni és rövidesen megnyílik a

és Öv utca sarkán levő telepünk. Ezt az egységet a legkorszerűbb vizsgálóberendezésekkel és -műszerekkel szereltük fel és így Budapesten is kultúrált körülmények között tudjuk lebonyolítani a használt személygépkocsi adás-vételét.

Az V. ötéves terv időszaka alatt 5 tartozék-felszerelési cikket árusító boltot nyitottunk. Ezek a boltok egyben ellátják az autósalon funkcióját is, információt adnak új és használt személygépkocsi kereskedelmünkről.

Üzletpolitikai intézkedések

Kereskedelmi módszereinkben, üzletpolitikánkban is jelentős változásokat hozott az elmúlt öt esztendő.

Leglényegesebb intézkedéseinkből új személygépkocsiknál:

- a kiszolgálási idő csökkentése,
 - az úgynevezett „minta utáni” árusítás,
 - a vevő által kívánt szín biztosítására tett intézkedéseink,
 - eladóink érdekeltté tétele a színvonalas kiszolgálásban,
 - információs hálózatunk fejlesztése,
 - vételrelőleg 50%-ra való felemelése,
- használt személygépkocsiknál:
- az árkalkulációs rendszer korszerűsítése és a vásárlók által is ellenőrizhetővé tétele,
 - sorsolós rendszer,
 - használt autók állapotmeghatározás-technológiájának kidolgozása stb.



győri kereskedelmi egységünk is. Mindkét helyen évi 30 000 új személygépkocsi korszerű körülmények közötti kiszolgálását tudjuk biztosítani. E kereskedelmi üzemegységek használtautók adás-vételével is foglalkoznak. Budapesten működő két egységünkkel együtt évente 110–120 ezer új autó kultúrált kiszolgálásának hálózati feltételeit biztosítottuk.

1976-ban kezdte meg munkáját Miskolcon a használt személygépkocsi kereskedelmi telepünk, és ugyancsak ebben az esztendőben fejeződött be pécsi egységünk rekonstrukciója.

Az elmúlt öt évben láttuk el használtautó-telepeinket vizsgálóműszerekkel. Használt személygépkocsi kereskedelmünk jelentős segítője lesz a most elkészült budapesti új létesítmény, az Erzsébet királyné út

Egy-egy elhatározásnál, módszer kidolgozásánál és bevezetésénél két dologt kell figyelembe vennünk. Az egyik szempont az volt, hogy üzletpolitikánkban érvényesüljenek azok az elemek, amelyek a kereskedelmi módszereket juttatják érvényre, ezáltal zökkenőmentes legyen az átállás akkor, amikor a kereslet és a kínálat majd egyensúlyba kerül. A másik szempont tulajdonképpen ezzel ellentétes, de ugyanakkor ennek is a kereskedelmi módszereket kellett szolgálnia. Mégpedig azt, hogy mivel az igényeket ma még nem tudjuk kielégíteni, a kereskedelmi módszerek tehát olyan előírásokkal ötvöződjének, amelyek alkalmazására nem lesz szükség, ha az ellátási feszültségek megoldódnak.

Problémáink

Az adás-vétel rendszerét, a lebonyolítás megfelelő szervezetségét kialakítottuk, azt megfelelőnek tartjuk, jóllehet néhány módszerünk magán viseli a hiányból adódó kényszerjellegét. Ma már gondjaink kisebb része tudható be a lebonyolítás, végrehajtás hibájának. Dolgozóink tevékenységét folyamatosan ellenőrizzük, és a hibát elkövetőkkel szemben eljárunk. A vásárlókkal kapcsolatban álló munkatársakat névtábla viselésére köteleztük, a vevőkkel nem névtelen MERKUR-alkalmazottak tárgyalnak.

Igen nagy problémát jelent, hogy a gyárak aránytalan ütemben szállítanak. A szállítási torlódás, vagy kimaradás, nemcsak kapacitásunk kihasználását nehezíti, hanem pontat-

lanná teszi vásárlóinknak adott tájékoztatásunkat is. Eredményt értünk el ezen a területen, ám a megoldás az lenne, ha a gyárak programozottan szállítanának és az ettől való eltérés szankciókkal járna.

A színválaszték biztosítása is megoldatlan. Az egyes gyárak általában szakaszosan gyártják a különböző színű autókat. Sem a gyárak, sem pedig vállalatunk nincs olyan helyzetben, hogy raktárkészleten a teljes színválasztékot tartsa. Ezen okok miatt fordul elő, hogy sok vevőnknek nem tudjuk a kívánt színt biztosítani. Némi javulás e téren is tapasztalható, mivel szerződésbe foglaltuk, hogy egyes szállítmányok legalább 2-3 színű gépkocsiból álljanak. Alapvető megoldást viszont csak az jelent majd, ha

A vételárelőleg 50%-ra történő fel-emelésével, változott a megrendelések volumene és összetétele is. A gépkocsi megrendelésektől való elállások, valamint a típusváltozások miatt, újra kellett sorolni vevőállományunkat, a régi sorszámkok ugyanis nem mutatták volna sem összességében, sem típusonként a valós vevőállományt, és a várakozási időt. A várakozási idő összességében 5 évről 3 évre mérséklődött. Ez egy átlag szám. A típusok többségénél a várakozási idő differenciáltan csökkent. Tekintettel arra, hogy ez a csökkenés is átlag, ezért nem jelezhetjük mindenkinél a tájékozódó jelleggel közölt várható átadási évet annyival korábbra, mint amennyivel az adott típusnál az átlagos várakozási idő csökkent.

sítottuk, hogyha valaki valamilyen okból nem kapna új sorszámat, úgy lehetővé váljék besorolása a régi sorszám alapján.

Az eredeti megrendelést a kiegészítéssel nem minden esetben tudta párosítani a számítógép, előfordultak kódolási hibák, többségében azonban a rendelés kiegészítő bizonylat nem volt teljes, vagy időközben név, illetve lakcímváltozás történt. Igen sok megrendelés vételárelőleg kiegészítéséről szóló bizonylata nem érkezett be vállalatunkhoz. Az ilyen jellegű reklamációk feldolgozását folyamatosan végezzük — összesen mintegy 10 000 darabról van szó — a munka befejezéséig vásárlóink szíves türelmét kérjük. Senki nem kerül hátrányba amiatt, hogy az új sorszámhiánya következtében későbbi időpontban reklamál. A több mint háromszázezer megrendelés újra feldolgozása rendkívüli leterheltséget jelentett. Ezt a munkát dolgozóink a napi feladataik mellett, azon felül végezték és végzik.

A VI. ötéves terv

Az elkövetkező tervidőszak várható forgalmának kialakítása, a kontingensek meghatározásának munkálatai

Hol rövidebb, hol hosszabb várakozás után az autósok zöme választott típusok ezrei kerülnek be a forgalomba

(FAVICS PETER felvétele)



az üzemek termelési feltételei a egyes színű gyártást lehetővé teszik. A megrendeléseknél feltüntetett színt figyelembe vesszük az éves szerződés szín-specifikáció kialakításánál, valamint a napi színválaszték meghatározásánál.

Annak a vásárlónak, aki az átvételkor nem talál megfelelő színű gépkocsit, igényét előjegyezzük, és a kívánt színű autó beérkezését követően, soron kívül kiszolgáljuk. A színnél az is probléma, hogy a megrendelés és a gépkocsi átadása között eltelt jelentős időszak alatt változik a divatszín, de változhat a vásárló színigénye is. Természetesen akkor, amikor a vevő előjegyzési száma szerint sorra kerül, a MERKUR sem kötelezi a megrendelésben tájékoztató jelleggel feltüntetett színű gépkocsi átvételére.

A rendelésvisszavonások többsége a késői évekre jelzett átadásoknál következett be. Egyrészt ezért, másrészt pedig az átlagok természetéből adódóan egy-egy típusnál a várakozási idő csökkenés teljes mértékben csak a legkésőbbre szóló visszaigazolásoknál található.

Az átadás várható éve, tájékoztató jellegű. Ennek meghatározása a behozatali kilátások, kontingensek alapján történik. Az egyes évek tényleges importja dönti el, hogy előbb tudjuk-e átadni a gépkocsit, mint ahogy azt visszaigazolásunkban jeleztük. A MERKUR számára ugyanis a sorszám szerinti értékesítés a kötelező.

A személygépkocsi megrendelések új sorszámaának megállapítását a régi sorszámkok alapján számítógép végezte. A program kidolgozásánál bizto-

most folynak. 500—527 ezer új személygépkocsi-beszerzéssel számolunk. Az egyes típusoknál mind a kontingensek meghatározásánál, mind a következő évek tényleges beszerzésénél erőfeszítéseink arra irányulnak, hogy a beszerzés összetételét közelítsük a kereslet összetételéhez.

Abban az esetben, ha ezeket az erőfeszítéseinket realizálni tudjuk, úgy a legkeresettebb típusoknál sem lesz hosszabb 3—4 évnél a várakozási idő. Így például ha a Lada 1200-asból évi 25 000 darabot a Lada Kombiból pedig évi 4000 darabot sikerül importálnunk, azok a vásárlók, akik számára 1985-re jeleztük az átadás várható esztendejét, már 1984-ben átvehetik majd az autójukat.

A kereslet-kínálat összetételének egyezése, beszerzési tevékenységünk alapvető, fő célja. Realizálása a kül-és belkereskedelem összehangolt munkáját és komoly erőfeszítéseket igényel.

Kereskedelmi munkánkban a vásárlók érdekeit kívánjuk képviselni, azon dolgozunk, hogy minden vevőnk a lehetőségek adta korlátokon belül minél előbb, a kívánt színben megkapja személygépkocsiját, hogy kiszolgálásunk színvonala a nagyértékű, tartós fogyasztási cikkek megfelelő legyen.

Mi történt a

Állok a megállóban. Pár napja még kókadt virágcsokor lógott az oszlopon, most már az se.

– Itt történt az a szerencsétlenség – mondom félig magamnak, félig a buszra váró néhány embernek.

– Szerencsétlenség? Mikor? Milyen?

Négyen kérdeznek hirtelen.

Jaj emberek! El ne felejtétek! Lasan két hónapja már annak az este-éjszakának, az iszonyat éjszakájának, mikor az a mozdony, s az a busz emberterhével összerobbant.

Nem, nem a holtak testére, nem a sebesültek hörgésére kell emlékezni – kegyetlenség lenne magunktól ezt kívánni – hanem a szörnyű tényre:

1980. június 30-án 20 óra 53 perckor Siófok állomás és Balatonszabadi vasúti megállóhely között a jól működő vasúti fénysorompóval ellátott vasúti átjáróban összeütközött a Volán 13 számú vállalatának GF 22–68 rendszámú Ikarus 260-as típusú autóbusha a pályán közlekedő M–62–146 számú mozdonyal. Az autóbusz vezetője a piros, a tilos fényjelzés ellenére hajtott a sínekre. Az összeütközés következtében az autóbusz húsz utasa meghalt, tizenhárman – köztük a mozdony vezetője – megsérültek.

Még folynak a rendőri, szakértői vizsgálatok. Választ találnak-e vajon a miertre?

Ülök a buszban. A 2-es járat azóta is ugyanúgy, mint korábban, pontosan, menetrend szerint közlekedik. Most is 20 óra 55 perc. A gépkocsi vezető becsukja az ajtókat, indexel, elindul. Világos van még, mégis érzem, látom a fénysorompó villogó fehér fényét. Láthatom, két méterre a busz ablakától a jelzőkészülék. Így jött akkor is a busz. Akkor piros volt a villogó fény, a 32 emberből többnek látnia kellett.



Nem szólt, nem kiáltott senki! Biztak a buszvezetőben? Vagy siettek? Nem adhatnak már választ...

A sínek előtt a busz most megáll. Körülbelül két méterrel a sínek előtt, így láthatja a vezető az esti szürkületben is sötétebb, vagy fáktól árnyékosabb síneket. Indulunk, döcöcnünk tovább.

– Milyen érzés itt vezetni? – kérdezem a buszvezetőt később.

– Hogy félek-e? Ha szabályosan megy az ember, nem kell félni. Szegény Kovács, aki azt a buszt vezette, kihagyott. Nem szabad kihagyni!

Kovács, néhai Kovács László autóbuszvezető kihagyott. Nem nézte a fénysorompót, nem nézte a síneket. Hivatásának legnagyobb hibáját, mi

több, húsz áldozatot követelő bűnét követte el.

A mozdonyon. Emeletnyi magasságban ülök az M–62-es mozdony vezetőfülkéjében. Immáron másodszor járom be az utat, így Siófok és Balatonszabadi között. Leszem, figyelem a siófoki kemping melletti átjárót. Azt az átjárót. S érzem a mozdonyvezető kiszolgáltatottságát, s biztonságát.

Kiszolgáltatottságát, hiszen itt kilométerekre előre szólnak a jelzések, amúgy nincs megállás. Amikor a mozdony vezetője meglátta a buszt, már semmit sem tehetett. A mozdony az ütközés helyétől 740 méterre állt meg.

És érzem a mozdonyvezető biztonságát. A sokszáz tonnás monstrum

síneken



erejét. A gázolástól, ütközéstől itt a lélek félhet, a testi biztonság minden közlekedő gépnél erősebb itt.

A mozdonyvezető akkor idegössze-roppanást kapott. Kitépte a sebességmérő és regisztráló szalagot.

Az első jelentések szerint szabályosan, 60 kilométeres sebességgel haladt a számára szabad, amúgy 100 kilométeres sebességre épített pályán.

Beszélgetek a szemtanúval. Állunk azon a helyen, ahonnan látta a tragédiát. Nyolcvan méterre lehetünk a sorompóval szemben. Látni az átjárót, az utat, amerről a busz jött, s az innenső oldalon néhány méternyit a sínekből is.

– Láttam a buszt, ahogy jön, meg-

állás nélkül a sínekre. A fény sorompó jelzőjét épp egy fa takarta, nem láttam, milyen volt... De hallottam a zúgást... Először azt hittem repülőgép, vagy helikopter... Aztán megláttam a mozdonyt, iszonyú gyorsan jött, legalább nyolcvan-kilencvennel. Csak annyit gondoltam, vagy még annyit se: ezek összeütköznek, s már csattantak is...

Móricz Géza hangja most is reszket a felindulástól.

– Jelezni a busznak, nem tudott volna?

– Ember! Egy vagy két másodperc volt az egész.

– A mozdony kürtjelzését hallotta?

– Az igazat megvallva, nem figyeltem, csak a dübörgést hallottam, s

aztán a... robbanásszerű zajt. Aztán rohantam oda, segítettem, amit tudtam...

Aki nem válaszolhat. Egyetlen másodpercre kellene választ találni. Csupán egyre. Amikor nem lépett a fékre Kovács László a sínek előtt.

Mit tudok róla? Csak nyáron dolgozott Siófokon, amúgy kaposvári volt. De itt dolgozott már tavaly nyáron is, ugyanezen a járaton. Aznap, június 30-án tizenhárom órája volt szolgálatban, de csak hat órát vezetett – a helyijáratos buszvezetők beosztása ilyen. Csendes, rendes, megbízható ember volt. Munkáját éppen aznap, ellenőrök is ellenőrizték. A busz megfelelő műszaki állapotban volt.

Az az egy másodperc! A busz megáll 22 méterre van a sínektől, a vasúti átjárót és a 70-es utat összekötő kis úton.

Felszállnak az utasok, ellenőrzi, hogy bedobják-e a kétforintot a jegyautomatába, becsukja az ajtót, indexel a tükörbe néz... Most kellene a fény sorompóra figyelni... elindul, a sínek előtt van, meg kellene állnia, nem áll meg...

Tilosban. Ismerem a helyreállított fény sorompót, kitanultam, kimértem másodperceit, s eszeveszett próbát teszek: autót előzve, buszravaró emberek előtt átmegyek kocsimmal a pirosban.

Semmi. Nincs dudaszó, nincs kiáltás, még egy ökölrázás sincs.

A tehetetlenség okoskodóvá teszi az embert:

Ha valaki kiált a sorompó előtt a buszvezetőnek...

Ha valaki hallja a mozdony kürtjét...

Ha a mozdony lassabban, vagy gyorsabban jön...

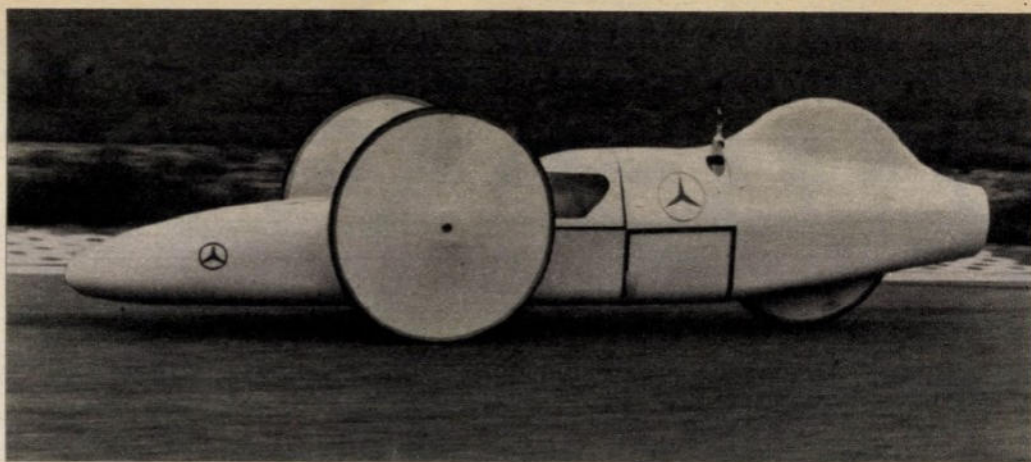
Ha nem megállóból indul a busz a sínekre...

Ha egy félsorompó is van abban az átjáróban...

Kovács László már csak az égi bírák előtt felel, ha vannak ilyenek, vétkeiért. Ő már csak ott. A többi az élők lelkiismeretének dolga.

S. BODA ANDRÁS

A rekorddöntő „járgány”, amellyel a 17 éves Volker Schramm csupán 1 liter üzemanyag-fogyasztás mellett lefutotta az 1028 km-es távot



Úgy tűnik, a legutóbbi energiaválság „eseményisorozata” nem csupán pánikot keltett napjaink felettébb motorizált világában, hanem egyfajta bohókás tartalommal színezett autós hobbit is szült.

Nos — amint az ide melékelt fotóink is bizonyítják — se szeri, se száma a próbálkozásoknak: belső égésű motorral felszerelt autószerű járművel úgy fussanak be egy bizonyos távot — mondjuk száz kilométereset —, hogy közben egy csepp üzemanyagot se fogyasszanak el a bizarrul áramvonalazott közúti torpedók.

a „műfajban” megkövetelt legkevesebb 15 km/h értéket. „És ez ebben a kategóriában is ékes bizonyítéka annak — hangoztatták a győztes tábor diákjai —, hogy a takarékoskodás nem azonos a cammogással.”

Ezzel a sikerrel az unter-

szentelik idejüket, valójában „jó lóra tettek”: a korábbi versenyeken szerzett tapasztalataikat céltudatos, konstruktív, műszaki fejlesztéssel tovább hasznosították.

A mindössze két technikusból álló győztes csapat a tavalyi sikeres, ám mosto-

vábbfejlesztett modellváltozatával startolt. Azzal a modellel, amellyel az elmúlt év októberében a svájci Weltheimben roppant kedvező körülmények között a minden eddiginél legjobb eredménynek, s így világrekordnak számító 1284,13 km

EXTRASZUPER-TAKARÉ

fogyasztása: 1 liter/1028 km!

Ez persze, utópia. Ám, hogy mégis alkalmunk lehessen a kételkedéssel vegyes csodálkozásra, bemutatjuk és ismertetjük a Daimler-Benz-ék extraszuper-takarékos „járgányával” legutóbb elért és felettébb meghökentető sikereket.

Az untertürkheimi gyárban külön erre a célra létesített autós boszorkánykonyha diákjai a takarékoság megszállottjaiként ismét bizonyítani igyekezvén tehetségüket, elszántságukat nagy siker kiharcolói lettek: június 21–22-én a hockenheimi betonarénában megrendezett „Kilométer—Marathon” versenyben az élre törtek. Mégpedig hogyan?...

A 17 éves Volker Schramm az „Untertürkheim—I” elnevezésű dízelmotoros kocsiával a hét körből álló versenytávon mindössze 1 liter üzemanyag felhasználásával 1028 kilométert teljesített!

Külön említést érdemel, hogy a futam közben elért 120 km/h átlagos sebesség, jóval túlszárnyalta az ebben

Ez is Mercedes, a legújabb, bár cseppet sem a legtakarékosabb változatok közül. A 4973 cm³-es, V8-as, 500-as SL teljesítménye 5950 percenkénti fordulaton 177 kW/DIN, s ennek megfelelően gyorsan, nagyon gyorsan — akár 225 km/h sebességgel is — tud robogni. Ezért hát meg is bocsátható neki, hogy nem 1, hanem 20,6 litert fogyaszt a „jobbikból” száz kilométerre

türkheimi Daimler-Benz-csapat nemcsak elmúlt évi diadalát ismételte meg, ugyanazon a pályán, hanem a korábbi sikert is jóval felülmúlta. Akkor ugyanis, csupán 970 kilométeres távot sikerült befutniok 1 liter üzemanyag felhasználásával.

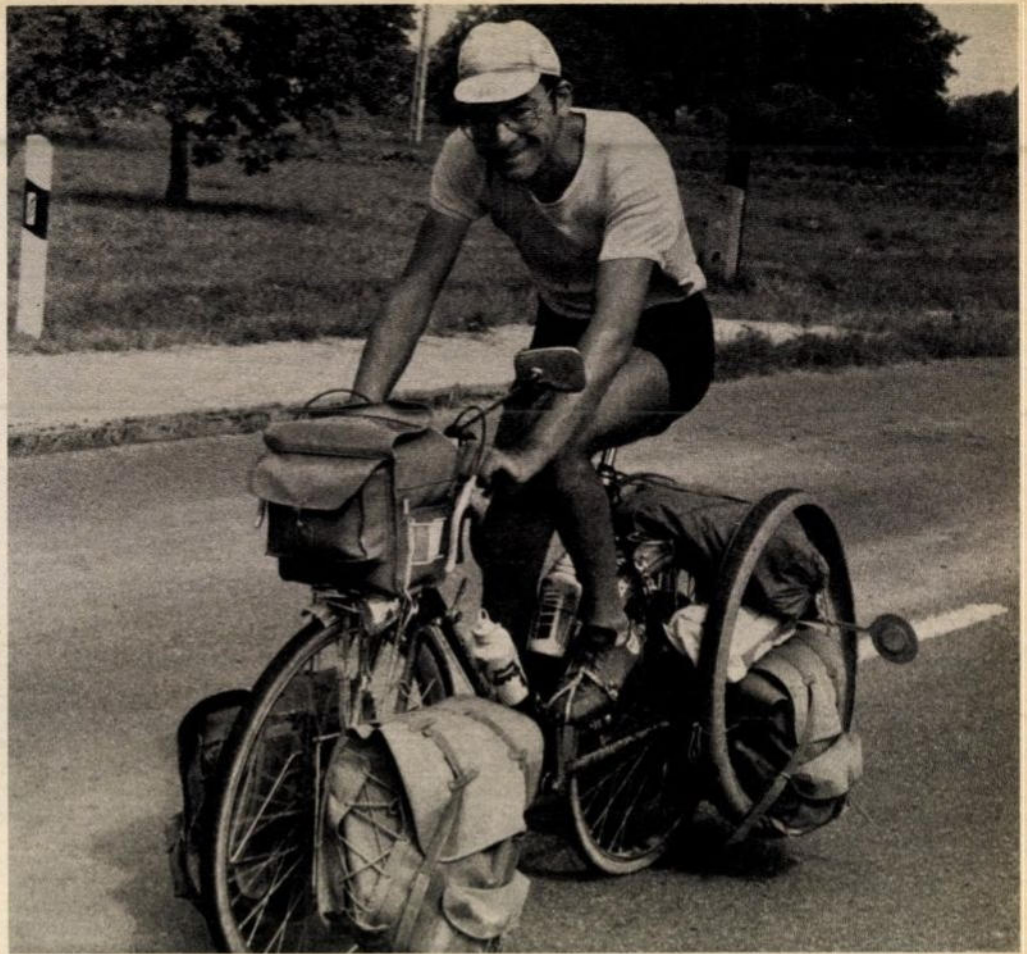
A legfőbb vágyalomként szem előtt tartott 1000 km „áttörése” Hockenheimben is bebizonyította, hogy mindazok, akik eme, és nem is haszontalan autós hobbinak



És íme, a világ legtakarékosabb járgánya, amelyről éppen lapzártá idején Lengyel Gábor, a Lapkiadó Vállalat fotósa készítette ezt a szenzációs felvételt. Az érdekesen „felszerszámozott” közlekedési eszköz egy francia fiatalember egyedi konstrukciója. Saját bevallása szerint egész Európát bejárja így — mégpedig anélkül, hogy akár egy deci benzint vagy gázolajat fogyasztana

távot sikerült teljesíteni mindössze 1 liter üzemanyag felhasználása mellett.

Erőforrásként a valóban ütőképes Farymann dízelmotor szolgált, amely „megfésülten” immár 200 cm³ lökettérfogattal pontosan 0,736 kW-t, vagyis egy lóerőt teljesít a percnkénti ezer fordulaton. A valóban ideálisan — és esztétikusan — áram-



KOS...

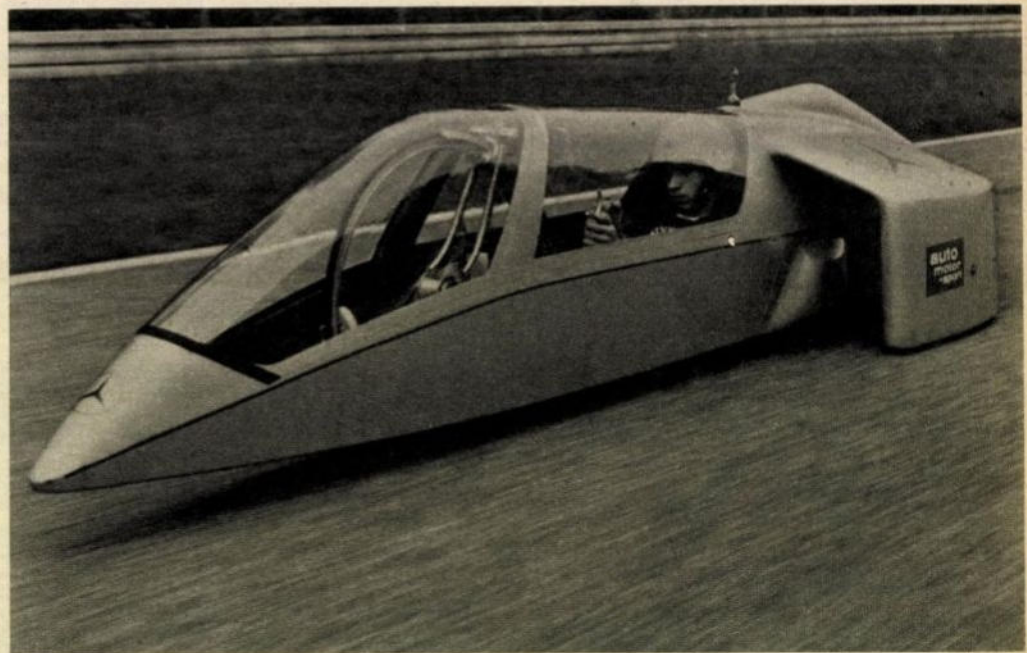
A „futottak még” csoportjához tartozó „mini ezüstnyíl” teljesítménye is figyelemre érdemes, hiszen 868 kilométert gördült önerőből — ugyancsak egy literrel

vonalazott rekorddöntő autósoda abban is extra, hogy lehetőleg könnyű: súlya csupán 55 kg, s ennek is nagyobb részét (24 kg-ot) az erőforrás és az erőátviteli egység képezi.

A hockenheimeri rekord felállítását hónapokon át tartó szorgos felkészülés előzte meg. Így a modellszaltalosok egy csoportja a karosszéria famodelljét készítette el, amely alapul szolgált a végleges műanyag változatának.

„Olyan testhezálló, mint egy méretre szabott öltöny” — örvendezett Volker Schramm, a takarékos járgány vezetője, amikor első alkalommal préselte be magát a vezetőfülkébe.

Az ugyancsak ebben a kategóriában indult hasonló rekorddöntő kuriózumok teljesítményei is említésre érdemesek. Így a „futottak még” jelzővel rangsoroltak népes csoportjában is tovább-



bi szép eredmények — igazán takarékos futamok — születtek: 868 és 630 km hosszú távot futottak be — 17—17,2 óraáttaggal — csupán 1 liter üzemanyag-fogyasztás mellett a kevésbé sikeres, ám ugyancsak mind-

össze 100 cm³-es erőforrássú „mini ezüstnyílak”.

És, hogy mennyire népszerűek az ilyen takarékosági versenyek, azt az is bizonyítja, hogy az „AVUS attrakciók autói” (vagyis ezeket a takarékos kis jár-

gányokat) az egyik legutóbbi reprezentatív kiállításon, közvetlenül az igazi rekorddöntő, a híres-neves Mercedes C 111—IV eredeti példánya mellett mutatták be az autó iránt érdeklődőknek.

ALMÁSSY TIBOR

A „KERESSUK A LEGJOBB GÉPJÁRMŰVEZETŐT” elnevezésű közlekedésbiztonsági vetélkedő első területi elődöntőjét augusztus 22-én rendezzük meg Pécsen, Baranya, Somogy, Tolna és Zala megyék versenyzőinek részvételével. A vetélkedő előtt ismét nyilvánosságra hozunk három tesztkérdést, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg. Ilyen tesztkérdések jelentek meg 9., 10., 11. és 12. lapszámunkban.

A tesztkérdésekre a választ a területi elődöntő értékelőlapján a 18., 19. és 20. számok után a betűk „X” jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A megadott válaszlehetőségek között több is helyes.

Az augusztus 22-e után megrendezésre kerülő területi elődöntőkön a 9., 10., 11., 12. és 16. lapszámunkban megjelent tesztkérdésekre kell válaszolni, ezért a meghívott versenyzők – gyalogosok és kerékpárosok kivételével – az öt Autó-Motort hozzák magukkal, mert csak így tudnak a 10–10 pontot érő kérdésekre válaszolni.

18. Célszerű-e nagyobb oktánszámú benzint használni, mint amit a gépjárműhöz előírnak?

- Igen, mivel a motor teljesítménye nő.
- Nem, mivel a motor üzemét nem befolyásolja.
- Igen, mivel a motor fogyasztása csökken.

19. Mi lehet az oka – az alábbiak közül – annak, hogy az ugyanazon a tengelyen levő kerekek nem azonos erővel fékeződnek?

- A nagy fékerő.
- A gumiabroncsok légnyomása, esetleg a típus nem azonos.
- Az egyik fékszerkezet hibás.

20. A gépkocsi irányítása bizonytalan. Az alábbiak közül mely tényezők okozhatják?

- Különböző a gumiabroncsok légnyomása.
- Nagy a kormánykerék holtjátéka.
- Fallazultak, vagy kopottak a kerékcsapágók.

INGYENES BENZINUTALVÁNYOKAT

kapnak augusztusban a gépkocsival rendelkező mozgássérültek. A Trabant Hycomatot vagy Velorexet üzemeltető mozgássérültek havi 30, illetve 20 liter 86-os oktánszámú benzin vásárlására jogosító utalványt kapnak. Az utalványokat az Áfor-kutaknál lehet beváltani.

A ROMÁNIÁBA AUTÓZÓK

leiert vehetnek benzinjegyet, konvertibilis valuta felmutatása nem feltétele a határátlépésnek. A határátkelőhelyeken, illetőleg Romániában a kijelölt megyei idegenforgalmi hivatalokban korlátlan mennyiségben megvásárolható üzemanyagjegyeket, ha nem használják fel, visszaváltják. A külföldieknek megállapított árak: a 75 oktános benzin literre 6,60, a 88–90-esé 7,80, a 96–98-asé 8,40, a gázolajé 6,60 lei.

A SZOVJETUNIÓBAN

széles körű és messzeható intézkedések történtek az útépités újbóli fellendítésére. Az SZKP KB és a Szovjetunió Minisztertanácsa közös rendeletet adott ki az autók építésének, javításának és a karbantartásnak tökéletesítését szolgáló intézkedésekről. A rendelet szerint 1990-ig be kell fejezni annak a távolsági úthálózatnak a megépítését, amely összeköti egymással a nagy gazdasági területeket és településeket.

A GENERAL MOTORS SZERINT

1985-ben minden negyedik Detroitban gyártott gépkocsi dízelmotoros lesz: ez lehetővé teszi olyan fogyasztás elérését, amely megfelel a szövetségi kormány előírásainak.

AUSZTRÁLIA VICTORIA ÁLLAMÁBAN

rövidesen megkezdik annak tanulmányozását, hogy a közlekedési baleseteket szenvedők, illetve okozók esetében mennyiben tekinthető a baleset egyik okának (mind a gépkocsivezetőknél, mind pedig a gyalogosoknál) a különböző gyógyszerek használata. Az ausztrál kormány 33 000 ausztrál dollárt biztosít a tanulmány elvégzésére, amelyet a Victoria Police és a Melbourne Coroners Court közreműködésével fogják elvégezni. A tanulmányt 1981 végére kívánják befejezni. Ez lesz az első olyan részletes ausztráliai felmérés, amelyik majd megmutatja, hogy milyen gyakorisággal okoznak közlekedési baleseteket a különböző gyógyszerek. Az adatok segíteni fogják a tudósokat és az illetékes személyeket abban, hogy az országúti közlekedéssel kapcsolatban tisztább képet kaphassanak a gyógyszerprobléma mértékéről.

HASZNOS TUDNIVALÓ

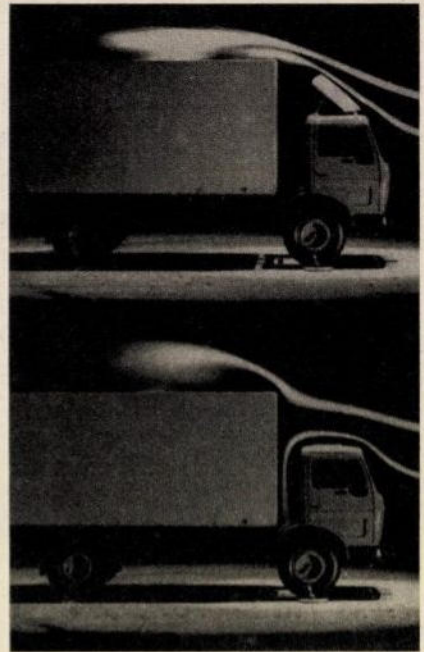
a Bécsbe látogató magyar turistáknak is: az osztrák fővárosban bevezették a háromnapos bérletet. A nem olcsó, 55 schillingbe kerülő, három napra érvényes jegy végül is kifizetődő, mert az említett időhatáron belül korlátlan utazást biztosít az összes villamosokon, autóbuszokon, valamint a földalattin. A bérlet Bécs számos pontján megvásárolható.

AZ USA-BAN

a szakértők szerint az idén júliusban 414,3 ezer darab gépkocsit gyártottak, ami 29,5 százalékkal marad el az egy évvel korábbi termeléstől.

AZ OLASZ GRAN SASSO

hegységen keresztülvezető 10 kilométeres alagutat várhatóan a jövő évben átadják a forgalomnak. A fúrás befejeződött, a beruházás költsége 200 millió dollár.



A lapunk 13. számában megjelent „Légterelő Solymárról” című cikkünkhez küldött kiegészítést Rádi Pál, a Hungarocamion fuvarozási igazgatóhelyettese. A kamionokon alkalmazott energiatakarékos légterelők gyártására először a Szolnoki Alföldi Szilikátipari Vállalattal kötöttünk szerződést – írja. – Így ezer szerelvényre került hazai terelő a korábban kísérletezésre vásárolt 60 nyugatnémet mellett. A Solymári Vegyipari Szövetkezet – bár ez érdemét nem csökkenti – nem az első hazai kivitelező. A cikkben közzétett megtakarításnál a mi méréseink szerényebb eredményt hoztak, azonban még így is gyorsan megtérül a beruházás.

A JAGUAR ROVER TRIUMPH INC.

az értékesítés növelése végett 500–1000 dollár közötti árkedvezményt nyújt a cég minden modelljére. A Jaguar eddig még soha nem kényszerült ilyen lépésre. Készleteikről csak annyit mondtak, hogy azok nagyobbak, mint szeretnék.

LAMBSDORFF NYUGATNÉMET GAZDASÁGI MINISZTER

figyelmeztette Japánt, hogy ne növelje az NSZK-ba irányuló gépkocsiexportot – jelenti japán kormánykörökre hivatkozva az APA osztrák hírügynökség. Áprilisban Japán 22 650 személygépkocsit értékesített az NSZK-ban, és ezzel a piac 8,85 százalékát szerezte meg. Tavaly áprilisban a japán autógyárak piaci részesedése még csak 4,93 százalék volt.

A RÉGI ABRONCSOKAT

járdaszegélyek készítésére lehet használni. Ez a poznani Plastgum cég szak-

embereinek javaslata, s már kísérleteket is végeztek, amelyeket örömmel fogadtak a gépkocsivezetők. A gumi járdaszegély abszolút biztonságosan megvédi a gépkocsik kerekeit. Örülnek az útépitők is, hiszen a szegélyek súlya hette a betonelemekének.

EDDIG TOBB MINT 2 MILLIÓ

személyautót tartottak nyilván Lengyelországban. Ugyanekkor, minden ötödik lengyelnek volt már gépjárművezetői jogosítványa. Az autósiskolák számának állandó növelése ellenére, a tanfolyamokra többszörös túljelentkezés volt éveken keresztül. Az utóbbi időben, néhány autóvezető tanfolyamokat rendező oktatóközpont jelezte, hogy még van szabad helyük. Ez arra enged következtetni, hogy lassan megfordult a helyzet. Szakemberek véleménye szerint ez azt jelenti, hogy most már jelentősen emelni lehet az amatőr autóvezetők oktatásának színvonalát.

A PEUGEOT AUTÓGYÁR

vezetősége bejelentette, hogy 200–350 frankos jutalmat kap minden dolgozója, aki új vásárlót szerez. A gyár szóvivője azzal indokolta a döntést, hogy egyrészt a raktárakban helyet kell adni az új modelleknek, másrészt érzékeltetni kívánják a munkásokkal, hogy őket is személyesen érinti, ha rosszak a piaci lehetőségek.

MEGVALÓSULT

az angol Vickers és a Rolls Royce vállalatok fúziója, amelyet nemrég javasolt a Vickers cég. A luxusautókat gyártó Rolls Royce a magas benzínárak miatt került anyagi nehézségbe.

A tévénézők figyelmébe

Augusztus 24., vasárnap, 14.25: Salakmotor Grand Prix közvetítése Miskolcraól.

Augusztus 29., péntek, 14.40: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. adás, 19.05.

NEM LESZ VERSENY

augusztus 31-én Kiskunlacházán. Az eredetileg BBK futamnak kijelölt crossverseny technikai okok miatt (konkrétan, mert nincsen 125-ös hazai mezőny) elmarad.



A főváros zsúfoltságát elkerülni szándékozók már régebben kijelölték azt a külső gyűrűt, amely az országos főutakat köti össze. E kacsringós útvonal megjelölését segítik azok az új jelzések, amelyek részletes tájékoztatással várják a Budapesthez közeledőket

(Kratochwill Balázs felv.)



Talán szalomalozásra szólít fel ez a közúti jelzés? Szó sincs róla; csupán néhány kánikulai nap „formálta át” a svájci főváros, Bern egyik utcáján az útburkolati jelzést...

A FRANCIA VASUTAK

vonalaival 1978. október 1. és 1979. szeptember 30. közötti időszakban az „autóval vonaton” szolgáltatást összesen 261 000 gépkocsi feladásával vették igénybe, ami 10 000-rel volt több, mint az előző év azonos időszakában eszközölt feladás. A statisztika szerint a nemzetközi forgalomban utazó autósoknál 8%-os, míg a belföldiekéknél 3%-os volt a növekedés. Az SNCF – kísérletképpen – bevezetett egy új szolgál-

tatást is, kizárólag a párizs–marseille-i viszonylatban. Ez a szolgáltatás a „motorkerékpárral vonaton” is sikeresnek mondható, mert ez év első hat hónapjában 1200 motorkerékpáros vette igénybe.

TAJVAN

– avégett, hogy csökkentse az EGK-val szemben fennálló, tavaly 600 millió dolláros aktívumát – megszünteti a 3 ezer köbcentisnél kisebb nyugat-európai gépkocsik beviteli tilalmát.

Autósoknak

Az éjszakába nyúló tévészés

– ha ráadásul a képminőség sem kifogástalan – nagyon igénybe veszi a szemet. A szemlencsék terhelése oly mérvű, hogy még az egyébként teljesen egészséges szem látóképessége is harminc százalékkal csökkenhet egy-egy hosszú, izgalmas krimi- vagy sportközvetítés után. Ezt állapította meg nemrégiben amerikai közlekedési szakemberek és szemorvosok közös kísérlete. Felvételeink érzékletesen ábrázolják a szem átmeneti látáscsökkenésének hozzávetőleges mértékét, amelynek a közlekedésben való veszélyességét, úgy érezzük, nem kell különösebben ecsetelni.

Éppen ezért – ha hosszú tévészés után, vezetni kezdünk, töltünk el néhány percet előbb egy jól megvilágított helyiségben, hogy szemünk ismét viszszerjere teljes értékű látóképességét. S csak ezután induljunk útnak.



Légterelő személyautón

A képet Vizi János készítette a Balatonudvarin megtartott Polski Fiat-találkozón. Ami azt illeti, egy lakókocsi vonatásakor is igen tekintélyes légellenállás keletkezik. Egy jól megszerkesztett spoiler, megfelelően felszerelve, bizony alaposan csökkentheti a levegő ellenállását.



KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. aug. 8-án		
DACIA (Budapest)	.....	3124
DACIA (Debrecen)	.....	1228
LADA 1200 (Budapest)	.....	4947
LADA 1200 (Debrecen)	.....	4871
LADA 1200 Kombi (Budapest)	.....	1054
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	.....	563
LADA 1300 (Budapest)	.....	3541
LADA 1300 (Debrecen)	.....	3504
LADA 1500 (Budapest)	.....	3662
LADA 1500 (Debrecen)	.....	4041
LADA 1600 (Budapest)	.....	1861
LADA 1600 (Debrecen)	.....	950
MOSZKVIC 2140	.....	9832*
POLSKI FIAT 126p	.....	27 354*
POLSKI FIAT 1500	.....	679
SKODA 105 S (Budapest)	.....	633
SKODA 105 S (Debrecen)	.....	699
SKODA 105 S (Győr)	.....	655
SKODA 120 L (Budapest)	.....	511
SKODA 120 L (Debrecen)	.....	306
SKODA 120 L (Győr)	.....	613
TRABANT Lim. (Bpest)	.....	1552
TRABANT Lim. (Debrecen)	.....	378
TRABANT Lim. (Győr)	.....	927
TRABANT Spec. (Bpest)	.....	2516
TRABANT Spec. (Debrecen)	.....	754
TRABANT Spec. (Győr)	.....	1707
TRABANT Kombi (Bpest)	.....	6442*
TRABANT Kombi (Győr)	.....	317
WARTBURG Lim. (Bpest)	.....	1482
WARTBURG Lim. (Győr)	.....	1664
WARTBURG Lim. (toiót.)	.....	199
WARTBURG de Luxe (Bpest)	.....	1506
WARTBURG de Luxe (Győr)	.....	1333
WARTBURG de LUXe (t.t.)	.....	7082*
WARTBURG Tourist (Bpest)	.....	747
WARTBURG Tourist (Győr)	.....	430
ZAPOROZSEC	.....	30 570*

* Régi sorszámok



Így biztonságosabb?

– avagy az alkatrészhány műve ez a „lakatos” gépkocsi. Igaz, hogy a régi Skodához ma már a gyártó országban is nehezen lehet zárat szerezni, ám ez a megoldás nem a legesztétikusabb. Léteznek ügyes lakatosok, akik a zárat megjavítják, vagy egy másikkal pótolják. Igaz, e mestereket meg kell találni.

Fotó: Kratochwill Balázs

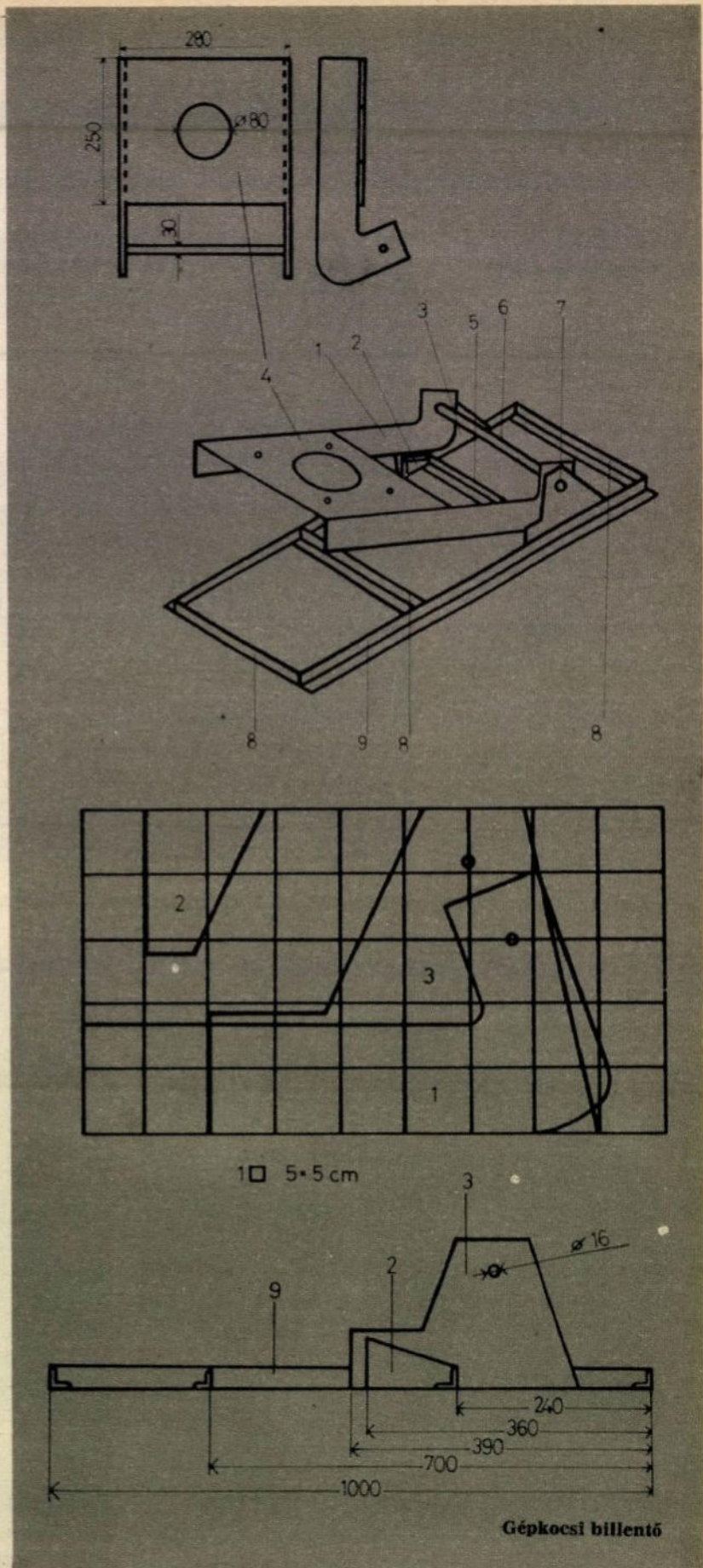
BILLENŐ- SZERKEZET -HÁZILAG

A billentőszerkezet gyártása nálunk megfenekelett. Valaha foglalkozott vele egy szövetkezet, ám úgy látszik a kereslet hiánya a gyártás megszüntetését vonta maga után. De vannak autósok, kik szívesen készítenének billentőszerkezetet, ha valami támpontjuk lenne a munkamenethez. *Vécsei László* Mezőcsátról, most részletes leírással nyújt segítséget a barkácsolóknak, azt remélve, hogy szerkezete hasznos segítőtársnak bizonyul az autó karbantartásakor.

A billentőszerkezetet az egyik első és hátsó kerék helyére kell rögzíteni, majd a kocsit felbillenteni. Természetesen billentés előtt az autóból a mozgó tárgyakat, s az akkumulátort is ki kell szerelni. A készülék anyagszükséglete minimális, a furatok elhelyezésével több típusú kocsibillentésre is alkalmas és mivel használatára ritkán kerül sor, célszerű, ha kisebb csoportok, garázsszövetkezetek közösen készítik el. A billentőn a kerékcsavarak rögzítő furatait a gépkocsi típusától függően kell kifúrni. Az alkatrészeket hegesztéssel kell egymáshoz rögzíteni.

A szerkezet készítéséhez szükséges anyagok a következők:

- 1. számmal jelzett idom (6 mm-es vaslemez) 2 db
- 2. számmal jelzett idom (12 mm-es vaslemez) 2 db
- 3. számmal jelzett idom (6 mm-es vaslemez) 2 db
- 4. számmal jelzett idom (6 mm-es vaslemez) 1 db
- 5. számmal jelzett idom 250 mm hosszú, 40×40 2-es L-vas 1 db
- 6. számmal jelzett idom 270 mm hosszú, 30 mm-es vascső 1 db
- 7. számmal jelzett idom 320 mm hosszú, 16-os csavar 1 db
- 8. számmal jelzett idom 300 mm hosszú, 40×40 2-es L-vas 3 db
- 9. számmal jelzett idom 1000 mm hosszú, 40×40 2-es L-vas 2 db



Gépkocsi billentő

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-as útról: Szombathely (4.)

A székesegyház mögötti romkertben láthatjuk Szombathely elődjének, a római Savaria egykori központját.

A feltárások 1938-ban Járdányi Paulovics István vezetésével kezdődtek, s a romkertet illő tisztelettel róla nevezték el. A hajdan oly híres római kori város központja — a Fórum —, terült el a mai székesegyház helyén és közvetlen közelében. Itt állott a Capitóliumi Trias temploma, a díszes palotacsoport, a vám- és váltóház, a fürdők, az agyagedényeket gyártó és árusító műhelyek, boltok sora. A palotaegyüttes nagytermének igen értékes mozaikpadozat részletét sikerült az utókor számára megmenteni. Föléje védőépületet emeltek. Jól láthatók és érdekesek a római kori fűtőrendszer feltárt maradványai.

A római kori emlékek feltárásakor sikerült a közép-

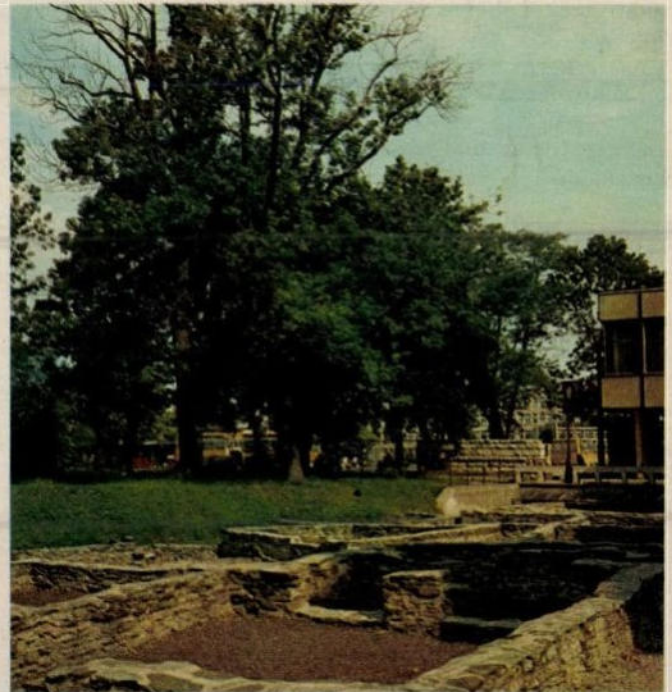


A Borostyánkő út „forgalmi csomópontja”

(ALMÁSSY TIBOR felvétele)



Az Isis-szentély



Római fürdők, kézműves műhelyek és boltok voltak e romok helyén



Nyaranta híres görög drámák meghallgatására is lehetőségünk nyílik itt „korhű” környezetben



Isis-szálló az Isis-szentéllyel szemben

kori Szombathely belső várának 52 m hosszú, 2,2 m széles alapfalrészleteit is megmenteni. A falrészletekben érdekes megfigyelni, hogy építéséhez milyen sok római kori faragott és útburkoló követ használtak fel.

Külön is figyelmet érdemelnek a hatalmas bazaltkő burkolatú út — az úgynevezett Borostyánkő út — maradványai és egykori „forgalmi csomópontja”. Külön említést érdemel, hogy ezt az utat már akkor úgy építették meg, hogy róla napjainkban is, esőzés után, tócsák maradványa nélkül, rendben lefolyik a víz...

További feltárása jelenleg is nagy erővel folytatódik. Az út közelében helyezkedtek el az agyagedényeket és mécseseket gyártó műhelyek, boltok, amelyek a mai Rom-

kert cukrászda alatt húzódnak tovább. Az itt feltárt épületek maradványait, valamint az előkerült leletek egy részét a cukrászda alatti múzeum mutatja be. A Rómkertben az ásátásokat tovább folytatják.

Szombathely másik jelentős római kori feltárása ugyancsak a Köztársaság tér közelében található. Az ásátások peremén építették fel a modern Isis-szállót, az éttermet és a bárt. A szálloda emeleteiről igen szép kilátás nyílik az Isis-szentélyre és környékére. A szállodával szemben találjuk a szentély bejáratát.

A feltárásokat 1955 és 1963 között végezték. Az ásátások során sikerült feltárni a római kori Isis-szentélyt és a hozzá tartozó szent terület egyes maradványait. Isis istennő tiszte-



A Bartók Béla Zeneiskola udvarán



Az egykori zsinagóga impozáns épülete — ma hangversenyterem. Az előtérben a Bartók Béla Zeneiskola

lete egyiptomi hatásra alakult ki, s itt Szombathelyen, az Isis-kultusznak Pannónia területén a legnagyobb — 180 körül épített — szentélyének romjait tanulmányozhatjuk. A kultusz egyidejűleg a császár tiszteletét is szolgálta, hiszen azt tartották: ahogy Isis birodalmával elérkezik a bőség és a termékenység, úgy a császár is bőséget és gazdagságot teremt a birodalomban.

A hatalmas méretű — 70×50 m nagyságú — belső udvar közepén állott a fehér márvánnyal borított, díszes homlokzatú szentély épülete. Előtte az 5×5,5 m-es oltár, amely tengelyétől díszes feljárható lépcső vezetett a külső udvarba. Az udvart a III. század közepén 8 m magas oszlopok által tartott hatalmas csarnokká alakították

át. Az északi oldalcsarnok maradványai fölé védőépületet emeltek, s az ásátások során előkerült fontos leletekből is itt rendeztek kiállításokat. A szent területet istentisztelet céljaira a IV. század közepéig használták. A csodálatosan szép épület-együttes 455-ben, a Savariát megrázó nagy földrengés áldozata lett. A feltárt töredékek azonban még így is rendkívül érdekes látványt nyújtanak. Nyaranta híres görög drámák előadására is sor került itt, „korhű” környezetben.

Az Isis-szentéllyel szemben az 1968-ban átadott Bartók Béla Zeneiskola árkádos épülete húzódik az egykori zsinagógáig. Ez utóbbi épületet a 70-es években impozáns hangversenyteremmé alakították át.

ÚT KÖZ BEN

sokféle látnivalóval, sokféle érdekességgel találkozik az ember. Még akkor is igaz ez a megállapítás, ha nem ráérősen, gyalogosan sétálgatunk, hanem kocsinkban ülve száguldunk az úton. Ám, olykor-olykor érdemes útközben meg-megállni, hiszen idehaza is, külföldön is akadnak olyan kuriozitások, amelyek megérik, hogy ne csak emlékezetünk tárházában őrizzük azokat, hanem az annál is maradandóbb celluloidszalagon. Tavaly módomban volt több európai országon is átutózni, s fényképezőgépem segítségével megörökítettem néhány közlekedési érdekességet.

Kép és szöveg:
MAROSI LÁSZLÓ



1.

Nyelvismeret nélkül is egyértelműek a feltűnő helyen, jó grafikával készült és elhelyezett információs táblák

2.

A benzinkutaknál feltűnő helyen autógumikat is hirdetnek, megvásárolhatók. Amelyik gumiból több van raktáron, olcsóbban adják. Így érvényesül a kereslet és kínálat törvénye

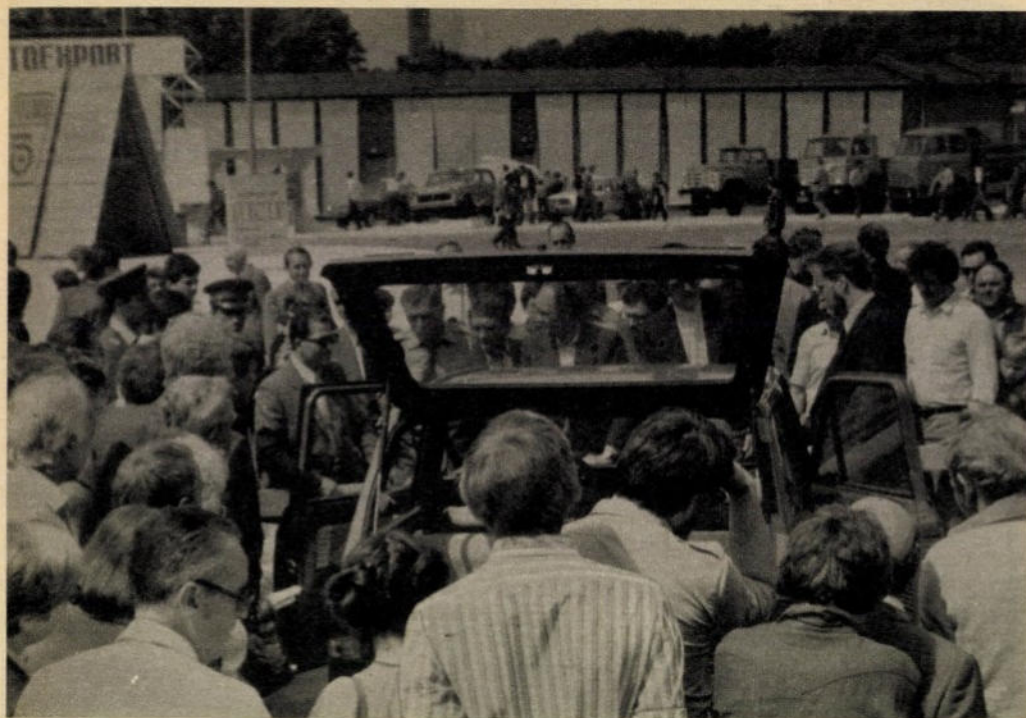
3.

Párizsban talákoztunk ezzel a praktikus táblával, amelyen a kerületek útvonalhálózata, metró, buszjárata található. Jó lenne nálunk is viszontlátni ezt a praktikus információs rendszert (valamikor volt a Marx téren). Nemcsak a külföldi turistáknak nyújtana hasznos tájékozási lehetőséget

4.

Bázelban találtuk ezt a „törpe” stop táblát. A városnak ezen szakaszán tilos a teherautók behajtása, ezért a motorosok, kerékpárosok, személyautók vezetői biztosan látják az életet mentő stop jelzést. E tábla érdekessége még, hogy a nemzetközi szabvány szerint már régen ki kellett volna cserélni. A bázei polgármester tudja talán, hogy miért nem cserélték ki, hiszen Svájcban fogadták el azt a javaslatot, hogy nemzetközi szinten egységesítik a közlekedési táblarendszereket





Itt ugyan a nagy tömeg annyira eltakarja a kis Pandát, hogy annak jóformán csak felnyitott hátsó ajtaja látható, de erről az újdonságról az AM idei 9., valamint 12. számában már megjelentek az ismertető fotók. A másik képen viszont semmi sem takarja előlünk a 126-os Polski Fiat Luxus-változatát, a szembetűnő védőkeretekkel. A Tarpan kocsikból ugyan csak kettő szerepel a képen, bár nyolcféle karosszériával is ajánlották. Végül pedig a Star vontatóhoz kapcsolt repülőteri autóbusz is a lengyel karosszériások aktivitását bizonyítja.

(Zelman Ferenc felvételei)

POZNAN '80

A lengyel légitársaság, a LOT kis AN gépe leszálláshoz készülődik. Szárnya alól már kiengedte két futóművét, amikor pár száz méterrel alattunk feltűnik Lengyelország ötödik legnagyobb városa, a félmillió lakosú Poznan. Mutatja magát a vásár is fellobogóztott útjaival, pavilonjaival, s minden bizonnyal ez már valamilyen autós-újságírói betegség: az első, ami fentről szemembe ötlük, az autókiállítás.

A Poznani Nemzetközi Vásár hatalmas területéből meglehetősen nagy darabot szakít ki magának az autóipar. Értelhető, hiszen az évi félmillió darab személy- és tehergépkocsi gyártó lengyel autóiparnak van bemutatnivalója, s az érdeklődik is minden évben találkozhatnak valamilyen újdonsággal. Az autókiállításnak az emblémájáról nálunk is jól ismert POL-MOT a gazdája. A „stand” informátorait kérdeztük a bemutatóról.

– Kettős célú a kiállításunk: részben a vásárra érkezett üzletfeleink tájékoztatása, másrészt a hazai közönség érdeklődésének kielégítése. Összesen 80 személy és tehergépkocsi-típust mutatunk be az idén.

A nyolcvanas szám természetesen azt jelenti, hogy a dobogókon felsorakoztatott Polonez, Polski Fiat, Tarpan és Star típusok mind a motort, mind a kivitelezést tekintve, sokféle változatban készülnek, s most itt valamennyi variációt bemutatják.

– Milyen újdonságokra hívná fel a POL-MOT a figyelmet?

– A 126-os Polski Fiatnak elkészítettük az L, azaz Luxus változatát, melyben modernebb a műszerfal, kényelmesebbek az ülések. Ugyancsak a kis Fiatnál alakítottunk ki egy olyan változatot, ahol a gázadagolás, a kuplungozás és a sebességváltás egy helyről, a kormány mellett „kilincsről” végezhető.

– A lengyel autóiparnak jelenleg két „sikerautója” van: a 126-os és a Polonez.

– Mi bizunk benne, hogy több is lesz. De az tény, hogy az évi 220 ezer darabos kis Fiat gyártásából 40 ezret szállítunk évente külföldre, s ebből 2500-at Olaszországba, ez tényleg a sikert jelzi. A Polonez eddig is bizonyított, úgy érezzük azonban, hogy még nagyobb sikerre számíthatunk. Korábban kifogásként említették, hogy a motor erejéhez képest túl nehéz a kocsi. Nos, a kiállításon már bemutatjuk a kétliteres motorral rendelkező Polonezt, s tervezzük egy 2300 köbcentiméteres motor beépítését is. Persze, a korábbi kifogások ellenére úgy tűnik, hogy a tervezett évi 150 ezer darab Polonez gyártása során sem lesznek értékesítési nehézségeink.

Lengyelországban járva, ezt tapasztalja is az ember. Jó pár évig még a belső kereslet is „megvennie” valamennyi gyártott személygépkocsit. Nyilvánvaló a lengyel népgazdasági érdekek, s korábbi szerződéseik teljesítése magyarázza,

hogy az évente gyártott 380 ezer személyautó belföldön értékesített 60 százaléka nagy keresletnek örvend, s a feketepiacon – mert hol nincs ilyen – száz-százötven százalékos felárral cserélnek gazdát az új kocsik.

De térjünk vissza a vásárra: impozáns a – különben éppen poznani székhelyű TARPAN gyár kiállítása. Ezeket a ma már 1500-as Polski Fiat motorral hajtott gépkocsikat a kemping változattól az önrakodós változatig mintegy nyolcfajta karosszériával ajánlják. (Egyébként a TARPAN gyár meghívására módunk volt egy napig „nyúzni” egy ilyen gépet országúton, földúton, terepen. (Erről a próbáról egy későbbi alkalommal számolunk be.)

Egyébként egy-egy típus, okos, több variációs hasznosítása jellemző volt a kiállítás más járműveire is. Legszembetűnőbb a STAR vontatóhoz kapcsolódó nyerges szerkezetű repülőteri busz, melyet egyértelműen az utasok kényelmének, s az ilyen autóbuszoktól elvárt fordulékonyágnak megfelelően terveztek. A busz lényegesen szélesebb a hagyományos autóbuszoknál, s alacsony építés révén a karosszéria alig tíz-tizenöt centiméterre siklik a beton felett.

Természetesen a Poznani Nemzetközi Vásáron más autóscegek is megjelentek. Jelen volt a Renault nagy kiállítással – s ez talán sejtet valamit, bár hivatalosan senki nem nyilatkozott a témában, s jelen volt természetesen két legújabb kocsijá-



val a Ritmóval és a Pandával az olasz Fiat is. Különösen az utóbbi körül volt mindig hatalmas az érdeklődők tömege.

Először a POL-MOT képviselőjét kérdeztük:

– Több nemzetközi szaklap jelezte, hogy újabb szerződés készül FIAT-ügyben. Igaz-e, hogy megveszik a Panda gyártási jogát?

– Tárgyalunk róla, de a tárgyalások befejezése még messze van.

Ugyanezt a kérdést tettük fel a Fiat-kiállítás igazgatójának is.

– Tárgyalásaink előrehaladott állapotban vannak, hamarosan befejeződnek – hangzott a válasz.

Mindenesetre a lengyel vásárlatógatóknak nagyon tetszett a Fiat Panda...

S. BODA ANDRÁS

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein július második felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	jei	Ara ezer forintban
-------	---------	-----	--------------------

BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Dacia 1300	1977	SM	78
Dacia 1300	1980	SM	105
Lada 1200	1975	BM	75
Lada 1200	1973	SA	18
Lada 1200	1979	SM	81
Lada 1200 K	1977	SA	48
Lada 1300	1977	BM	83
Lada 1500	1978	SM	108
Lada 1500	1976	SM	79
Lada 1600	1978	SM	124
P. Fiat 126	1978	SM	52
P. Fiat 126	1978	SM	50
P. Fiat 1500	1977	BM	66
Skoda 105 S	1978	BM	73
Skoda 105 S	1979	SM	83
Skoda 120	1978	SM	72

BÉKÉSCSABA (Szarvasi út.)			
Lada 1200	1972	SM	22
Lada 1200	1972	SM	46
Lada 1200	1979	SM	95
Lada 12000 K	1973	SM	43
Lada 1500	1977	SM	102
Skoda 105 S	1978	BM	72
Skoda S 100	1976	SM	33
Skoda 110	1973	SM	37
Trabant 601	1965	SM	10
Volga M-24	1975	SA	46
Volga M-24	1977	SA	54
Zaporozsec 968	1973	SM	17

DEBRECEN (Monostorpályi út.)			
Dacia 1300	1975	BM	50
Lada 1200	1972	SM	28
Lada 1200	1973	SM	34
Lada 1200 K	1974	SM	27
Lada 1300	1976	SM	69
Lada 1300	1977	SM	79
Lada 1500	1978	SM	105
Lada 1600	1979	SM	132
Moszkvics 412	1972	BM	12
Moszkvics 2140	1978	BM	61
P. Fiat 126	1979	BM	66
P. Fiat 1500	1977	SA	38
P. Fiat 1500	1974	SM	16

GYŐR (Rét u. 27.)			
P. Fiat 1500	1974	SA	22
P. Fiat 1500 K	1976	SA	43
Skoda 105 S	1977	SM	67
Skoda S 100	1972	SM	22
Skoda 1203 VAN	1978	SA	83
UAZ 469/B	1977	SA	44
Wartburg 353 dL	1975	SM	47
Wartburg 353 dL	1978	SM	80

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1200	1976	SM	63
Lada 1200	1972	SM	31
Lada 1200	1975	SM	65

Lada 1500	1978	BM	100
Lada 1600	1978	BM	121
Moszkvics 2140	1978	SA	38
Moszkvics 2137	1977	SA	39
P. Fiat 126	1978	SM	47
P. Fiat 1500	1977	SA	49
P. Fiat 1500	1975	SA	30
Skoda 105 S	1978	SM	63
Skoda S 1000	1975	SM	29
Skoda 110	1976	BM	33

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Lada 1300	1976	SM	76
Lada 1300	1977	SM	70
Lada 1500	1978	SM	107
Lada 1500	1977	SM	78
Lada 1600	1979	SM	137
Lada 1600	1978	SM	124
P. Fiat 1500	1976	SM	53
P. Fiat 1500	1973	SM	41
P. Fiat 1500	1978	SA	53
P. Fiat 1500	1973	SA	25
Skoda S 100	1976	SM	34
Skoda S 100	1975	SM	32
Skoda 105	1978	SA	35
Skoda 105 S	1979	SM	83

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Lada 1200 K	1975	SA	46
Lada 1500	1977	SM	96
Lada 1500	1979	SM	113
Lada 1600	1979	BM	132
Moszkvics 412	1972	BM	31
Moszkvics 2140	1980	BM	89
P. Fiat 1500	1975	SA	29
P. Fiat 1500	1976	SA	38
P. Fiat 1500	1973	BM	40
Skoda 105 S	1978	SM	60

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Lada 1300	1979	SM	103
Lada 1300	1977	SM	94
Lada 1500	1979	SM	113
Moszkvics 412	1972	BM	31
P. Fiat 1500	1974	SA	21
P. Fiat 1500	1977	SA	27
P. Fiat 1500	1977	SA	56
P. Fiat 1500	1979	SM	81
P. Fiat 126	1979	SM	65

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Lada 1200	1974	SA	28
Lada 1200	1975	SM	55
Lada 1200 K	1977	SA	53
Lada 1300	1976	SM	84
Lada 1300	1977	SM	83
Lada 1300	1978	SM	96
Lada 1500	1975	SM	65
P. Fiat 1500	1971	BM	13
P. Fiat 1500	1974	SM	32
P. Fiat 1500	1976	SA	37
Skoda S 100	1973	SM	27
Skoda S 100	1977	SM	43
Skoda 105 S	1978	SM	64
Trabant 601 S	1979	SM	57

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200	1975	SM	51
Lada 1200	1975	SM	51
Lada 1200	1978	SA	53
Lada 1200	1978	SA	59
Skoda 120	1978	SM	71
Wartburg 353	1974	SM	46

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. Amikor végre beköszöntött az igazi nyár, a strandok megtelével párhuzamosan megszappant a használt autók piacának forgalma. A szabadságok kellős közepén már a fővárosban is közepes volt a kínálat, és meglehetősen gyér az érdeklődés. Néhány üzletkötés mégis akadt, el kellett pl. egy Trabant 601 S (ZL) 62 ezer forintért. A jellemző kínálati árak (alku előtt) a következők voltak: Lada 1200 (IL—IZ) 40—48 ezer, Lada 1200 (UD—US) 50—68, Lada 1200 (ZA—ZJ) 70—88, Simca 1501 (TD) 62, Trabant 601 (IF—IY) 30—38, Trabant 601 S (ZA—ZL) 52—65, Wartburg 353 (IM—UY) 40—62, Wartburg 353 dL (ZH—ZL) 75—85 ezer forint.

DEBRECEN. A híres hajdúváros most ugyan nagy kínálattal dicsekedhetett, hiszen háromszáznál is több kocsi árultak, de eladást a legnagyobb jóakarattal sem tudtunk megfigyelni. Feltűnt, hogy sokan mennek kocsitól kocsigi, és igen komolyan vizsgálják az autókat, érdeklődnek a végső ár iránt. Azután mégsem vásároltak. A jelenet a következő kocsinál megismétlődött. A megfigyelt „vevőjelötkéről” kiderült, hogy ugyancsak eladók, akik így tájékozódtak, mennyire mehetnek el az alkuban egy esetleges tárgyalásnál. Csakhogy az igazi vevők nem tolongtak. Kínálati árak alku előtt: Dacia 1300 (UE) 60 ezer, Lada 1200 (IK) 37, Lada 1200 (UP) 66, Lada 1500 (UX) 70, Lada 1500 (ZO) 110, Moszkvics 412 (UO) 38, Skoda S 100 (IC) 13, Skoda S 100 (ZK) 50, Trabant 601 (ZI) 57, Volga M—24 (PG) 65, Wartburg 353 (ZF) 65, Zaporozsec 968 (IC) 12 ezer forint.

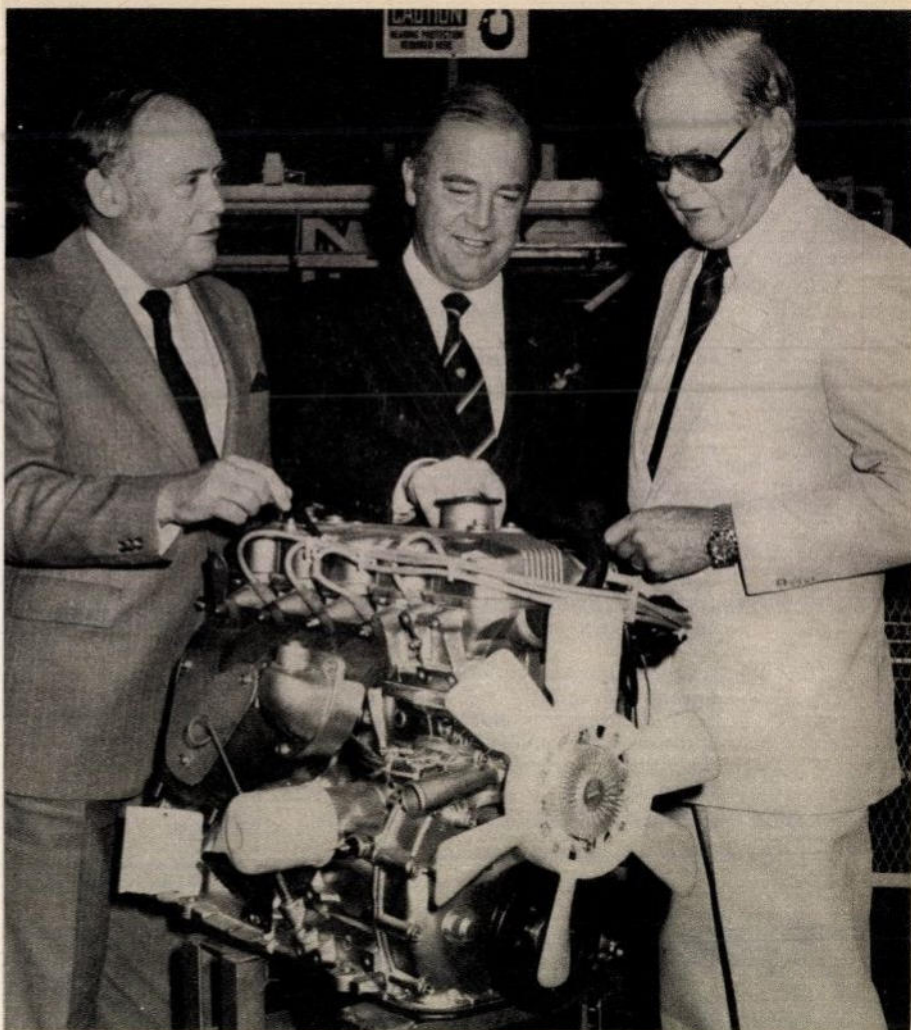
KECSKEMÉT. A Duna—Tisza közén sem lanyhult a kínálat, hiszen a hónap utolsó vasárnapján legalább 400 kocsi árultak. Feltűnt, hogy nem voltak szivbajosak az árakat kiíró eladók, különösen a Wartburg-tulajdonosok. Jellemző árak: Lada 1200 (IK—UL) 40—55 ezer, Lada 1200 (ZA) 75—85, Lada 1200 K (ZL) 90, Lada 1500 (ZH—ZM) 100—110, Trabant 601 (CR) 22—30, Trabant 601 (US) 38, Wartburg 353 (UF—ZE) 45—70, Wartburg 353 T (ZA) 85—90 ezer forint.

MISKOLC. A legnagyobb vidéki piac, a legmagasabb árakkal. Több mint 500 autót árultak, vevő akadt volna, ha reális árakra lel. Az üzletkötést megakadályozta az eladók makacssága. A komoly szándékú vevők csalódottan távoztak, mert ismerik a többi börzén uralkodó, 10 százalékkal is olcsóbb árakat.

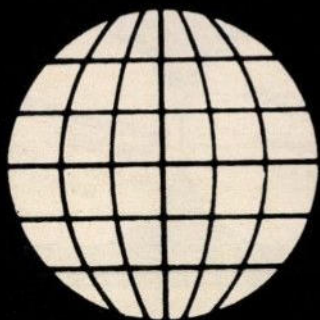
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Augusztus 24.	Augusztus 31.
Debrecen	Csongrád
Eger	Csorna
Komárom	Debrecen
Miskolc	Hatvan
Nyíregyháza	Kecskemét
Siklós	Kisújszállás
Siófok	Miskolc
Szeged	Nagyatád
Vác	Nyíregyháza
Augusztus 26.	Szarvas
Kikunlacháza	Szeged
	Zalaszentgrót

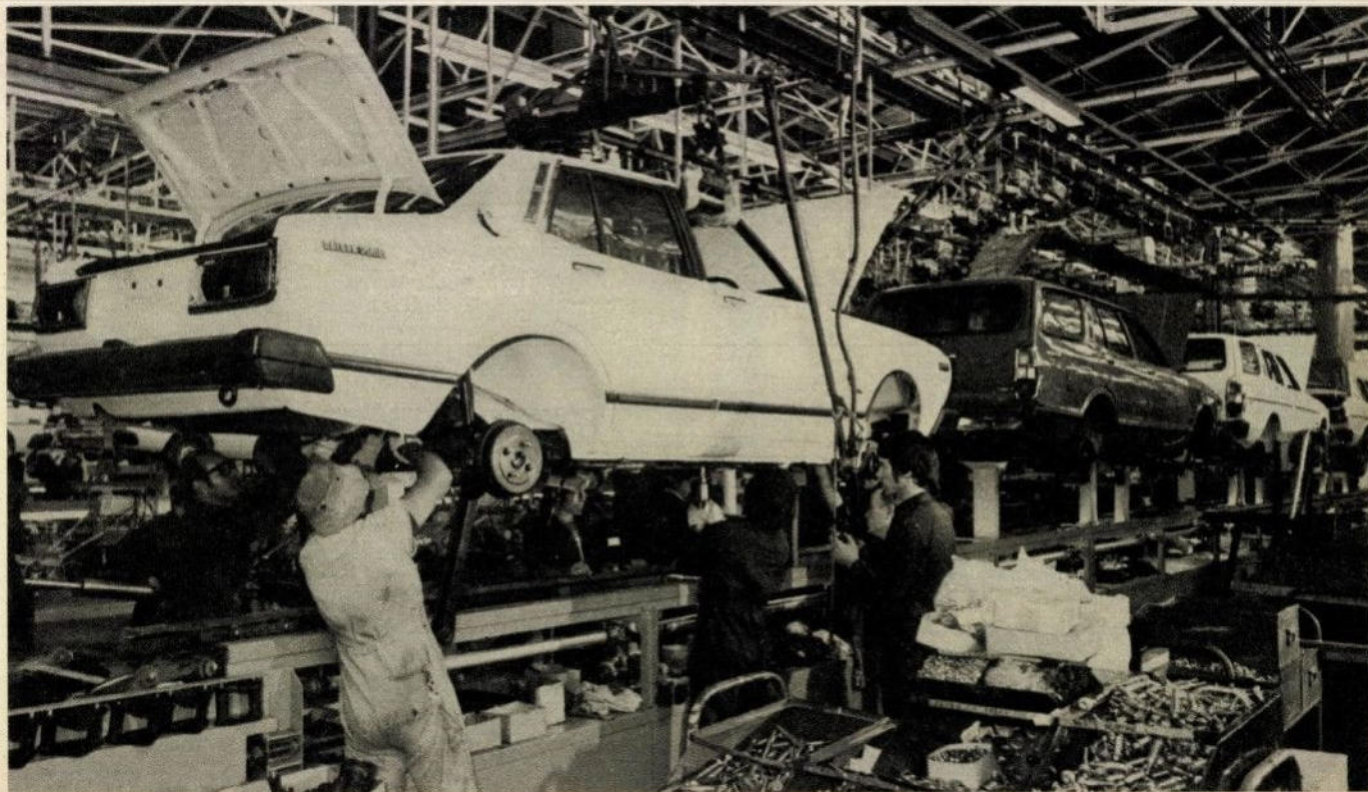
Mindkét fotó Ausztráliából érkezett és bepillantást ad az ottani autóipar időszerű programjaiba, amelyek ugyancsak a gazdaságosságot kívánják javítani. Az új négyhengeres motort is ennek érdekében mutatták be az ottani Chrysler új gyárában. Jelentős fogyasztáscsökkentést várnak a négyhengeres konstrukciótól, főként a mikroprocesszor alkalmazásától. A Melbourne melletti Claytonban pedig a japán Nissan érdekeltég különböző Datsun típusai kerülnek most le a szerelőszalagról. Ausztrália kormánya ugyanis nagyon súlyos adókkal terheli az importot, de nagy kedvezményt nyújt a külföldi autógyáraknak, ha bekapcsolódnak a hazai ipar hálózatába. Ezek a Datsun kocsik is főként ausztráliai alapanyagokból és alkatrészekből készülnek, igaz 40 millió dollár értékben Japánból szereztek be gyártósorokat



Képes



híradó



AUTÓSZÖV

12. sz. HENGERSOR utcai ÜZEME
(Bp. XVIII., Pestlőrinc, Hengersor u. 25.)
vállalja a

SKODA
100 105
110 120

LADA
összes
változata

ZAPOROZSEC
966, 968

tipusokon:

- Vevőszolgálati munkákat 10 000 km-es teljesítményen belül.
- Garanciaidőn túli átvizsgálásokat.
- Szerkezeti és elektromos egységek javítását.
- Műszeres vizsgálatok elvégzését árendeménnyel.
- Időszakos műszaki vizsgára előkészítés, zárttechnológiás rendszerű helyszíni vizsgáztatást.
- Karosszériaajavítást, fényezést, karambolos gépkocsik javítását. (AB kárfelvétel a helyszínen.)

TIPUSTÓL FÜGGETLENUL végzünk:

- Korrózió elleni alváz- és üreges védelmet.
- Kárpitasmunkákat (hűtőtakaró, ülés-huzat, szőnyeg).
- Gépkocsi-üvegezést, hozott anyagból is! Javítások OTP hitellelre is!
- Használt alkatrészek + autóápolási cikkek árusítása.

Üzemidő: hétköznap 6-22, szombaton: 6-14 óráig.

Előjegyzés, érdeklődés: 285-863; 477-500 telefonon.



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

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

Polski-Flat-bolt
Bp. XIII. Tahi u. 74.
408-544

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

Zsiguli-bolt
Bp. XX. Matsinki út 1.
Csepeli átjárónál

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

Terotex P

ecsetelhető
alvázvédő
massza

Gépjárművek
alvázvédelmére
korrózió,
tömítetlenség,
köfelcsapódás,
eróziós behatások
okozta károk ellen.



Tiszai Vegyi Kombinát
LENINVAROS

Beszerezhető a TVK Mintaboltjában
Budapest V. Pivax köz 2-4.
és a szaküzletekben

A Dunamenti Takarító Főágazat

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

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093

Telefon: 170-408, 181-807

Ahol az Oltcit kisautókat fogják gyártani

– címen még a múlt év májusában igyekeztünk olvasóinkat tájékoztatni arról, hogyan állunk a különböző hírekben már addig is oly gyakran szereplő román kiskocsival.

A bukaresti Autoturism című lap főszerkesztőjétől kapott tudósítás főként a gyárépítés fázisairól számolt be, és az itt felidézett fénykép ugyancsak érzékeltette, hogy már a magasba emelkedtek az új csarnokok falai.

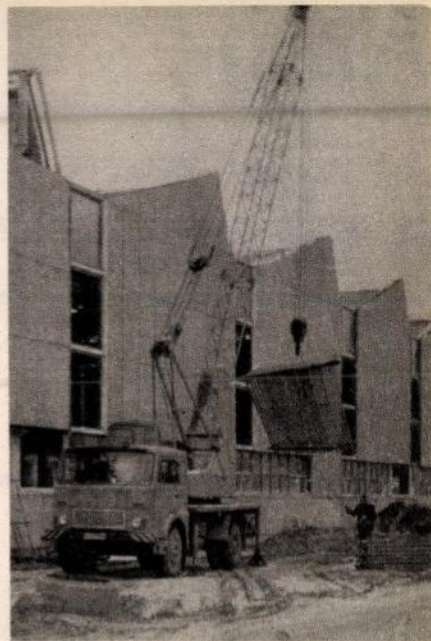
– A román–francia gazdasági együttműködésből születő craiovai autógyár impozáns építőtelepén minden arra vall, hogy a hatalmas egység rövidesen megkezdheti a termelést – olvashattuk az első mondatban. Majd arra utalt a folytatás, hogy esetleg már 1979. augusztus 23-án, az ünnepi felvonuláson ott lesznek

az első Craiován gyártott Oltcit kisautók is. Végül pedig arra is kitért a cikk, hogy bár az autósok már most szeretnék ismerni az új típus műszaki adatait, ilyen információkkal sajnos még nem szolgálhatnak.

Igy azután mi is csak egy nagy kérdőjellel közöltünk rajtot a Citroën LN típusról, és most is megismételjük a kérdőjelet, amikor a Visa szemléltető ábrájával illusztráljuk ezt a néhány sort.

A közben eltelt több mint egy esztendő alatt ugyanis már ez az újabb Citroën modell került szóba, amikor a francia, vagy román partnerektől az Oltcit-téma iránt érdeklődtünk.

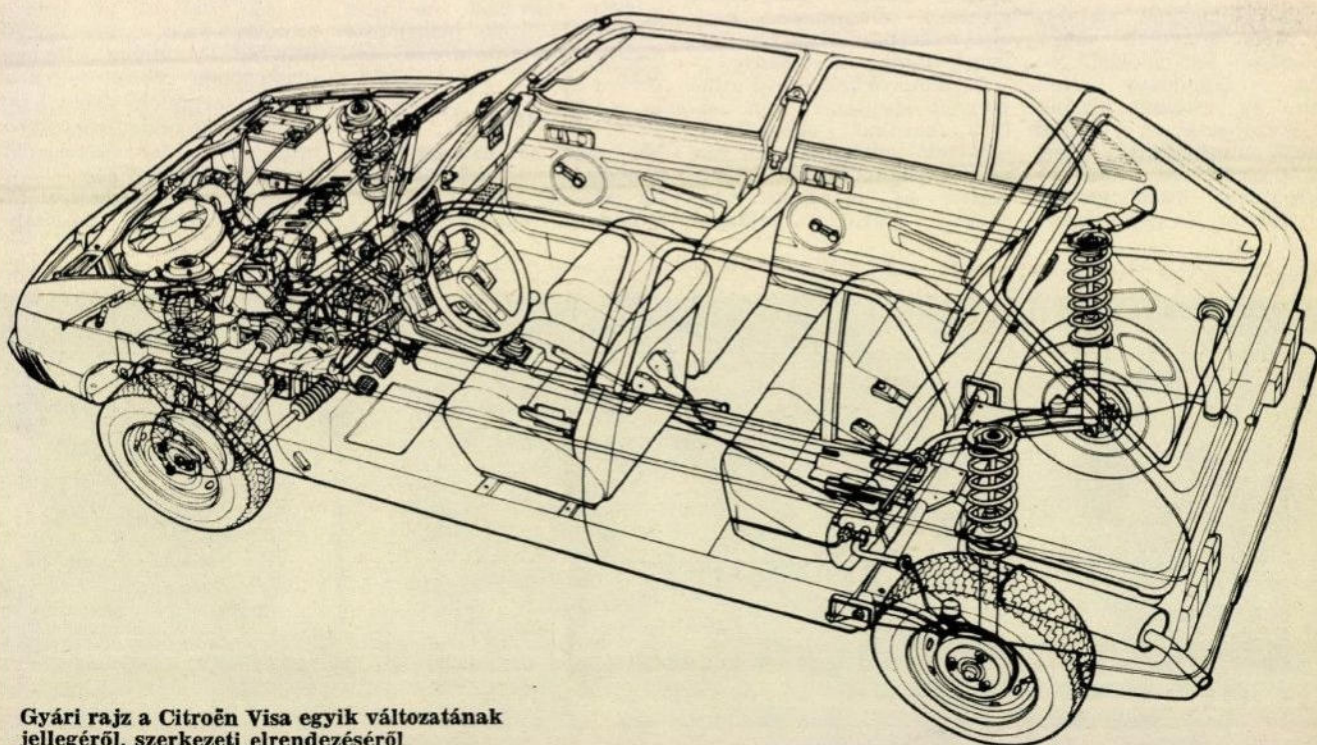
Azóta olyan híreket is kaptunk, hogy kéthengeres 650-, valamint négyhengeres vízhűtéses, 1100 cm³-es motorral egyaránt



forgalomba kerülnek majd az ötszemélyes kiskocsik, amelyek gyártásának megindulását most már valóban a közeli napokra tervezik.

Várható, hogy jövőre 50 ezer, 1984-ben pedig már 120 ezer Oltcit kerül le az új romániai autógyár szerelőszojagjáról.

Az sem titok, hogy a születendő kocsi importjáról ugyancsak folynak már a tárgyalások, de a kérdőjelet még erről a helyről sem vehetjük el...



Gyári rajz a Citroën Visa egyik változatának jellegéről, szerkezeti elrendezéséről

Amit

a dugattyúról

tudni kell

Az autósok, motorosok nagy hányada járműve alkatrészeinek felsorolásakor, meghibásodási lehetőségek tárgyalásánál szinte a legtöbb esetben megelégedik a motor „szívéről”: a dugattyúról, és annak közvetlen csatlakozó elemeiről. Ennek a pár száz forint értékű alkatrésznek a működése, döntően befolyásolja a motorüzem minőségét, annak legfontosabb paramétereit:

- a teljesítményt,
- a fogyasztást,
- és az élettartamot.

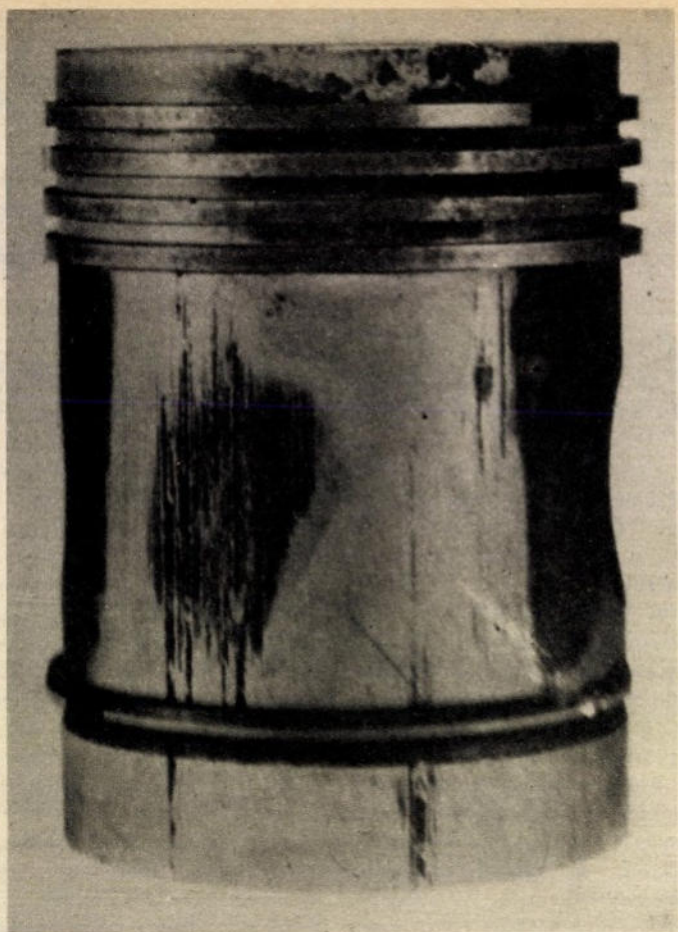
Ezred milliméteres eltérés is problémát okozhat

A motordugattyúk kialakítása igen bonyolult, nagy pontosságú technológiai folyamat. Gondosan kell ügyelni az öntésnél, később a hőkezelésnél és a végső készre munkálásnál. Elég csak megemlíteni, hogy a csapszegfurat osztálymértete, és a paláston az úgynevezett

„ballisztika” kialakítása ezred mm-es nagyságrendű érték, ahol 4–5 ezred milliméternyi eltérés jelentős problémákat okozhat a funkciós működésben. A fejlesztők újabb és újabb dugattyú kivitelekkel dolgoznak, korszerűsítése még ma sem mondható véglegesnek!

A dugattyú alapanyaga, a közúti gépjárművek csaknem 100%-ánál, alumínium-szilícium alapú ötvözet rézzel, magnéziummal, nikkellel kiegészítve. Ez az összetétel biztosítja az anyag megfelelő hőtágulását az üzemi hőmérsékletű motorban. A szakirodalom mintegy 10–12 fajta dugattyúötvetet ismer, amelyeknek speciális alkalmazása egyegy motorban hosszú fejlesztő munka eredménye.

A motorokban levő dugattyúk sérülései igen súlyos károkat okozhatnak, nemcsak mechanikusan, hanem anyagiakban is. A dugattyú és egységei által okozott károk, majdnem



1. ábra

minden esetben visszavezethetők üzemeltetési hibákra, a gyári előírások be nem tartására! Ezek megelőzése minden autótulajdonos érdeke.

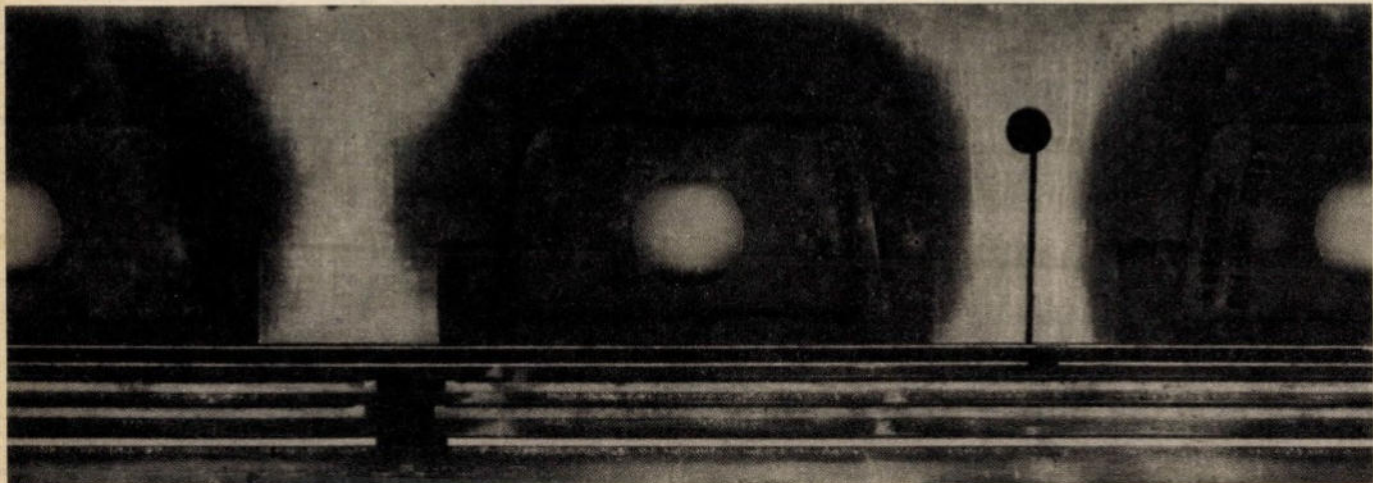
Káros hatásokról

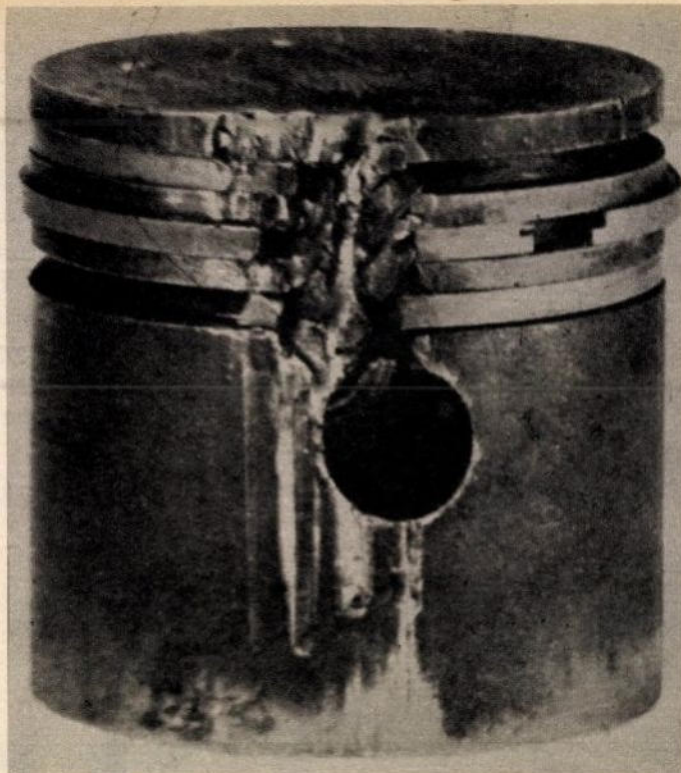
Ma már az üzemanyagok, kenőolajok és adalékok széles skálája áll az autósok, motorosok rendelkezésére. A

dugattyúk kialakításában és minőségében a gyártók olyan szintet értek el, amelyek a motortervezők legnagyobb igényeit is kielégíti. De nem gyakrabban fordul elő —, a nem megfelelő üzemanyag és adalékanyagok rosszul értelmezett takarékoságból történő felhasználása.

Ennek következményei általában később, hosszabb

3. ábra





2. ábra

ám ezeket a károsodásokat az előző helytelen üzemeltetés idézte elő!

A nem megfelelő oktánszámú benzin használatánál az égőtérben abnormális égési viszonyok keletkeznek: az égés sebessége megnövekedhet 250—300 m/sec értékig is, holott ez normál üzemnél 10—25 m/sec. Ennek eredménye a dugattyútető vagy a gyűrű súlyos sérülése, megolvadása, amely a 2. képen látható.

Otto-motoroknál ilyen károsodás keletkezhet még a nem megfelelő hőértékű gyújtógyertya használatától, a helytelen porlasztó beállítástól is.

Amire a szerelősor ügyelni kell

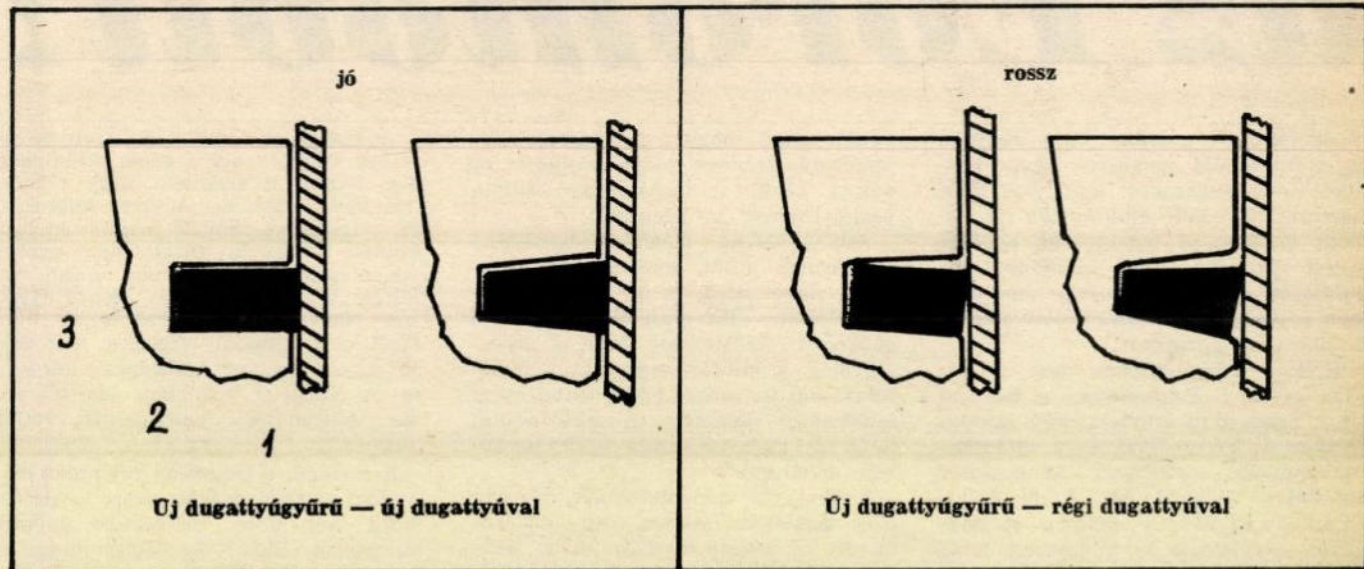
A dugattyúegység az alábbi részekre osztható:

- dugattyútető a dugattyúgyűrűkkel,
- dugattyúcsapszeg rögzítővel, és a hajtókar, amely csatlakozik a for-

Feltétlenül beszélni kell a javítások, felújítások utáni dugattyúhibákról. Miből adódhatnak ezek? Legtöbbször pénzügyi okokból, például csak dugattyúgyűrűket cserélnek már futott dugattyún. Vagy új dugattyút cserélnek régi hengerben, és sorolhatnánk más variációkat is! A kivitelezők figyelmen kívül hagyják az alkatrészek kopási deformációit és az új bejáródás, „összejáratás” fontosságát! A 4. rajz egy ilyen példát mutat be, egy jó és egy rossz variációban!

Még egy igen fontos tanács: a beépítésre kerülő dugattyú csak gyári jelzésű, felmértetes alkatrész legyen, ugyanis ha a motorba nem megfelelő ötvözetű kerül (nem rendelkezik megfelelő értékű hőtágulási paraméterekkel) két szélsőséges hiba keletkezhet:

1. A dugattyú rövid idejű motorüzemnél beragad. Oka: kis illesztési hézag,



4. ábra

1—hengerfal, 2—dugattyúgyűrű, 3—dugattyú

üzemeltetés után következnek be. Káros hatások a dugattyúra a következők:

— a keverék, a gyújtási időzítés, a kompresszió egyenetlensége, a robbanótér hőmérsékletének megnövekedése, amely kedvezőtlen termikus hatást fejt ki a dugattyútető és dugattyúgyűrűs zóna felületére, innen átterjedve a palástszakaszra. Legveszélyesebb megnyilvánulása: csökken az olajfilm vastagsága a dugattyú és a hengerfal között. Létrejön a „szára-

zon futás” jelensége, amelynek végső eredménye a dugattyú beragadása. Az 1. képen egy ilyen dugattyú látható.

Az olajfogyasztásról és a nem megfelelő oktánszámú benzin használatáról

Beszélni kell a nagymérvű olajfogyasztás jelenségéről is. A felületes értékelő ezt legtöbbször azonnal a dugattyú és a dugattyúgyűrűk elégtelen működésére vezeti vissza. Ez közvetlenül igaz,

gattyús tengelyhez, — hengerpersely.

Ha az alkatrészeket előírás szerint üzemeltetik, megelőzhető a már említett károsodás és sok-sok tízezer kilométert lehet a járművel megtenni, optimális fogyasztás és megfelelő teljesítmény leadása mellett. A 3. képen látható egy ilyen dugattyú „hordképe”, amelynek kopásrajzolata viszonylag egyenletes, szimmetrikus. (A motorban 130 000 kilométer van, a fotó a palástot speciális felvételen „kiterítve” ábrázolja.)

amely nem az adott ötvözethez tartozik!

2. A motor nem adja a megfelelő teljesítményt. Oka: nagy illesztési hézag, amely szintén nem ehhez az ötvözethez tartozik!

A fentiekből látható, pár száz forint megtakarítása későbbiekben esetleg több ezer forintos kiadást okozhat.

Összegezve az elmondottakat: ne becsljük le a dugattyú jelentőségét, mert az valóban a motor „szíve”!

KOLTAI GYULA



Amikor még minden biztatónak mutatkozott... Ez a kép ugyan is 1928-ban készült, a karosszéria nélküli vázszerkezet mögött Hegyi Győző és Nagy Károly, a vezetőülésben pedig Vigh Mihály. De láthatjuk a kész Eoromobil is az áramvonalasnak nevezhető felépítménnyel, és Asbóth Oszkárt leányával, az emigráció utáni időből. Végül pedig egy elől- és oldalnézet a későbbi Dubonnet féle ugyancsak propelleres, de nyitott kocsiról

az Eoromobil!

A légszavar a múltban és a jelenben is, mint a légi járművek egyik hajtóeleme a megszokott látványok közé tartozik. És már említhetjük is Asbóth Oszkárt, a légszavarok egykori hazai specialistáját, a helikopter feltalálóját, aki mint tudjuk, nem csupán a légi járművekhez próbálta hasznosítani a légszavart.

Ezek a kísérletezések még a húszas években Budapesten, a Daróczi út 1. szám alatt folytak, ahol Asbóth Oszkár és Fejes Jenő — a világszabadalomként elismert lemezmotor feltalálója — dolgozott. A mi Asbóthunk Takó Mihály asztalos segítségével kísérletezte ki világsikert hozó légszavarjait.

Az említett vállalkozás az autó-, de főként a repülőgépiparnak abban a korszakában nemcsak a magyar technikusok és mesteremberek rendkívüli tehetségét bizonyította, hanem iskola is volt, ahol a jövő számos konstruktőre nevelkedett. Iskola volt, ahol az új utak keresése, a technikai megoldások állandó tökéletesítése volt a legfőbb tantárgy.

Magam is ebben az iskolában nőttem fel, itt volt szerencsém megtanulni, hogy soha nem szabad megállni, mindig kell keresni az utat, amely továbbvezet.

Úgy tűnt, hogy a légszavar alkalmazása a közúti járművekhez is megfelelő, bár a kísérletezők tisztában

voltak azzal, hogy a viszonylag nagy átmérőjű, sebesen forgó propeller, ha autóra kerül, a forgatásban súlyos veszélyforrást is jelenthet.

Asbóth Oszkár mégis elkészítette a légszavaros autót, amelynek az Eoromobil nevet adta, és így indokolta elképzeléseit: „Ha propeller hajtja a gépkocsit, főlegessé válik a sebességváltó, a kardántengely és a differenciálmű is, amely eddig mind-mind hibaforrást jelentett és ezek nélkül talán az autó sebessége is könnyebben növelhető.”

Ezeknek a gondolatoknak a szem előtt tartásával alkotta meg az Eoromobil, a légszavarmeghajtású, csővázas járművet. Ezzel igen szép eredményeket érték el, és utasai már 80—100 kilométeres óránkénti sebességgel tudtak haladni. Erőforrása egy kis kéthengeres Harley—Davidson motor volt, ez hajtotta meg a két méter átmérőjű, négyágú légszavart.

A bemutatóra 1932. szeptember 24-én került sor és azon több külföldi szakember is részt vett. Közöttük volt a híres holland repülőgép-tervező A. G. von Bamhauer is.

Vigh Mihály, Asbóth művezetője már hónapok óta próbálta a légszavaros autót. Rajta kívül, azon a szeptember 24-i napon még Nagy Károly szerelő, Hegyi Győző műszerész, a Nemzetközi Légiforgalmi Társaság szakértője ült az Eoromobilba.

A kisorakosi réten nagy igénybevételnek vetették alá a gépet. Míközben egy tócsán át vezették, nagy robbanás következett be. A kocsi felborult, és a motorból lángok csaptak ki. Asbóthék a külföldi bizottsággal együtt odarahantak. Akkor már holtan találták Vigh Mihályt és Hegyi Győzőt. Nagy Károly vérző fejjel mászott ki a kocsiból. Vighéket a kocsira dőlt légszavar valósággal lefejezte. A feltalálót nyomban letartóztatták, kétrendbeli halálokozás vádjára alapján.

A bíróság, a tárgyalás folyamán háromévi szabadságvesztésre ítélte, majd két évre mérsékelte Asbóth büntetését. Ekkor kezdődött meg a helikopter feltalálójának kálváriája. Érvek és ellenérvek csaptak össze azt vitatva, hogy van-e joga egy feltalálónak másokkal kipróbáltatni találmányát, ha az veszélyes lehet azok testi épségére.

Asbóth tanúkkal is bizonyította, hogy a kísérletezők már jártak a légszavaros autóval, mégpedig úgy, hogy írásbeli nyilatkozatot adtak: saját felelősségükre végzik a kísérleteket.

Az eddig elmondottakra igazolásul szolgál dr. Szabó László írása is, aki a bűnügyi archívumban érdekes anyagra talált, amit a sajtóban közre is adott.

Címe: „Hogyan hurcolták meg Asbóth Oszkárt?”

„Jónéhány büntető tárgyalást lehe-



tett volna már tartani a történelem folyamán, ha mindazokat a feltalálókat a bíróság elé állítják, akik kísérletezés közben szerencsétlenséget okoztak. Hiszen minden nagyobb találmány együtt jár a vajadás okozta kudarccal.”

Végezetül meg kell említeni, hogy felmerül annak a körülménynek a feltevése is, hogy mi okozhatta a katasztrófát? Hiszen Asbóth a tervezésnél, a maximális terhelés esetére számítva, Eoromobiljának csővázát az akkori legkiválóbb anyagból készítette, és azon a repülőgépeken használatos kitémasztó merevítéseket alkalmazott. Ebből kiindulva, ez nem okozhatta a kocsi összeroppanását. A rendőrség azonban a helyszínen tartózkodó gyerekektől elkobzott egy csuzlit is... Valószínűleg az okozhatta a balesetet, hogy az egyik gyerek megcélozta a négyágú légcsavart, minek következtében annak valamelyik

szárnya eltörtött és a háromtonnányi centrifugális erő a motort is kiszakította. A kocsi összeroppanása következtében — mint tudjuk —, a légcavar a kocsiiban ülőket halálra sújtotta.

Az archívumból is kitűnik — ám Merényi Jánosné, született Asbóth Hédi is elmesélte —, hogy az édesapja elleni hajsza és vádaskodás mögött más is állt...

Nemrég, az NSZK-ban megjelenő „Hobby” című lapban egy Dubonnet nevű tervezőmérnök automobilkonstrukcióira találtunk, többek között a légcavar meghajtására is, amely az 1930-as években látott napvilágot.

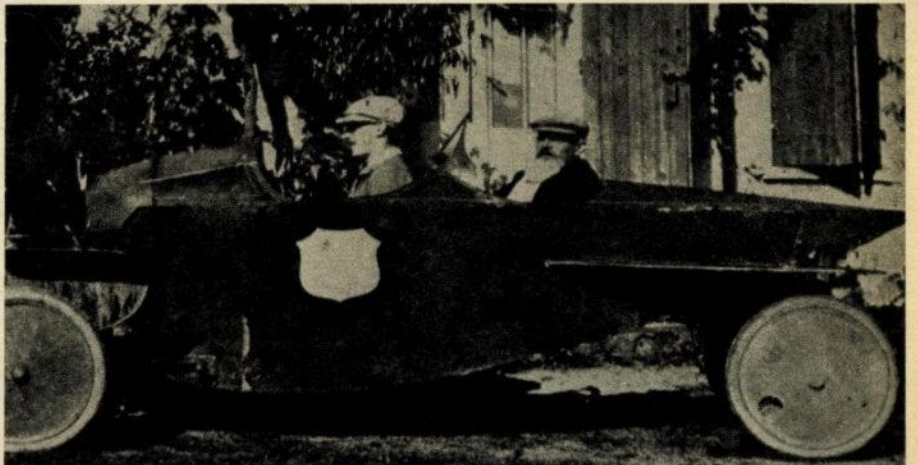
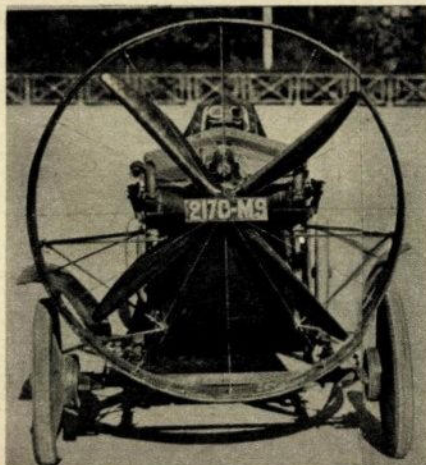
Az Asbóth-féle Eoromobil viszont még a 20-as években készült el. Írásom első részében ismertettem a konstrukció lényegét. Azt, hogy a négyágú légcavar toló hatást gyakorolt

a csővázaz gépkocsira. Az a négyágú légcavar nem volt ellátva védőpalásttal... A Dubonnet által tervezett gépkocsi légcavarja a kocsi elejére került, és húzó hatást gyakorolt a védőgyűrűt sem nélkülöző gépkocsira.

Igaz, hogy amíg Asbóth járműve 80—100-as sebességgel haladt, addig Dubonnet-é 170 km/ sebességet ért el. Az itt bemutatott kép elénk idézi azt a konstrukciót is, amely ugyancsak veszélyes volt. Egy kísérlet közben a leszakadt légcavar levágta a tervező fülét.

Ez a baleset viszont nem gátolta meg hogy a francia Dubonnet, röviddel az első világháború után a Párizsi Szalonban propellermeghajtású fürdőkádat mutasson be, amellyel világraszóló feltűnést kellett...

HOITSSY ANDOR
nyugalmazott posta-műszaki főelőadó





EREDETI ÍZ, ZAMAT:

Narancs,
Grape-fruit,
gyümölcs-cocktail
juice-ok,
natur citromlé



OKTATÁS - OKTATÁS - OKTATÁS

2 éves időtartamú, díjmentes,
-esti szakmunkásképző
tanfolyamot indítunk 8 általános iskolai végzetek
és érettségizettek részére

AUTÓSZERELŐ és KAROSSZÉRIALAKATOS SZAKMÁBAN!

A hallgatókat betanított munkásként foglalkoztatjuk,
átlagos kereseti lehetőséggel.

Részletes felvilágosítás és jelentkezés:

AFIT I. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

1553 Budapest XIII., Váci út 45.
Telefon: 295-293
és XVI. (Mföld) Keresztúri út 1. 1165
Telefon: 636-640.



AUTÓKÖLCSÖNZÉS RENT A CAR

iR FÖTAXI

1073 Budapest VII., Kertész u. 24-28.
Telefon: 221-471 Telex: 22-6222
Budapest. ferihegyi repülőtér

COOPTOURIST kirendeltség:
Debrecen, Holló J. u. 4
Telefon: 11-922 Telex: 72283



A Jugo 45 típus – a Zastava gyár legújabb kiskocsija – melynek motorja valójában a Fiat 127-eséhez – tehát a Pandáéhoz is – hasonló, 135 kilométeres óránkénti sebességre képes. Fogyasztása sem nagy: 60 kilométeres óránkénti sebességnél 4,7, 80-as tempónál 5,35, amikor pedig 100, vagy 120 km/h a kocs sebessége akkor 6,5 illetve 8,1 liter. Joggal mondhatjuk, hogy ez egy igazán takarékos autó!



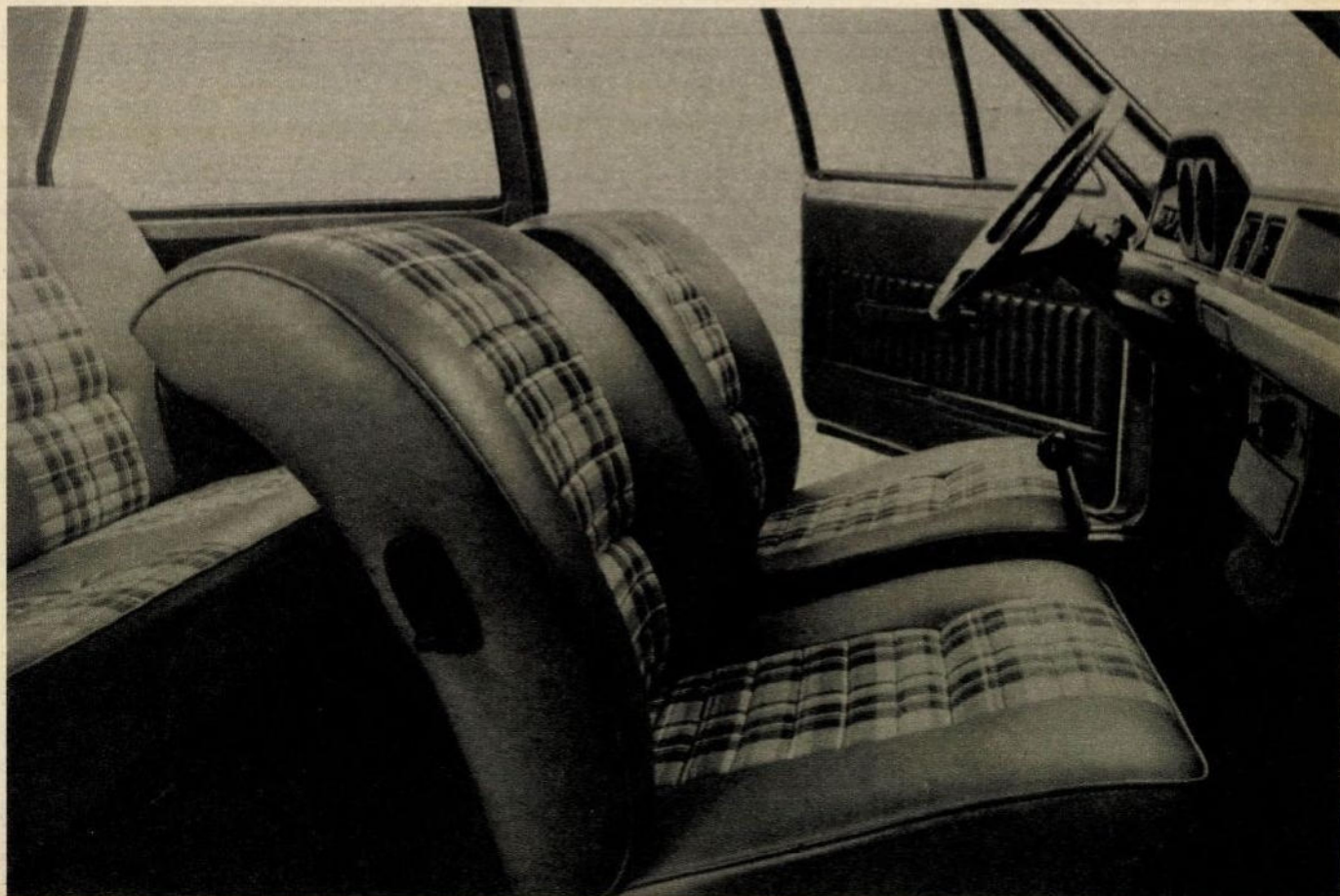
A jugoszláv autóipar újdonságát, a kragujeváci Crvena Zastava (Vörös Lobogó) autógyár új modelljét azért nevezték el Jugo 45-nek, mert ezt a fronthajtású kiskocsit 45 lóerős motorral látták el. Motorja elöl keresztben áll, és 903 cm³-es. Sűrítési aránya 9:1, és a percenkénti

6100 fordulatszámnál kifejtett teljesítménye 33,1 kW, vagyis 45 DIN LE. Gyorsulási ideje 0-tól 100 km/h-ig, 21,7 sec.

A Jugo 45 próbapilótája azt mondja, hogy bár a kocsi kicsi, mégis kényelmesebb, mint nyújtottabb testvére, a már ismert Zastava 101-es. A Jugo 45 típus, vé-

gül is 3490 mm hosszú, 1542 mm széles, 1335 mm magas, önsúlya pedig 725 kg. A hátsótengely előtti tankjának befogadóképessége 32 liter.

Nagy üvegfelületeinek köszönve, a Jugo 45-ösből a kilátás rendkívül jó. A hátsó ajtón is ablaktörlő van!



Ezek a képek mind azt bizonyítják, hogy a mai irányzatoknak, sőt a holnapi elképzeléseknek is megfelelő kiskocsival egészül ki a Zastava eddigi választéka. A „kívül kicsi, belül tágas” autóépítési receptet valóban ügyesen hasznosították a Jugo 45 tervezői és akár öt személynek is jut hely a 3,5 méternél egy centivel rövidebb, fronthajtású, igen célszerű térkihasználású kocsi-
csiban.



A Crvena Zastava ebben az évben még csak 5000 ilyen kocsit gyárt az említett 45 lóerős motorral, de később 55,6 és 65 lóerős, vagy talán még ennél erősebb – illetve dízelüzemű motorral is megrendelhető.

Tervezői rendkívül nagy figyelmet fordítottak a kerekek felfüggesztésére és a fékberendezésre. Annak érdekében, hogy a vezetését, kormányzását megkönnyítsék, az első kerekek lengőkarjait felül külön csapágyakba helyezték. Ily módon a ke-

rékfelfüggesztés azonos a Zastava 101-es szupertípusáéval. Ami pedig a féket illeti, elől tárcsafékek, hátul dobfékek és természetesen kétkörös, biztonsági fékberendezésről van szó.

A Jugo 45 futóműve, vázszerkezete nem szorul kenésre, csak a motor, a sebességváltómű és a differenciálmű olaját kell az előírások szerint cserélni. Az új típusú autóhoz a piroti Tigar Abroncsgyár különleges, 135 SR acélbetétes abroncsokat állít elő.

A kocsik utastere jól szellőztethető, a hátsó ülése dönthető, és így nagyobb csomagteret, illetve fekvőhelyt alakítható ki.

A tervezők elégedettek az újszülöttel, amelynek zajszigetelése is rendkívül jól sikerült, mert újfajta szigetelőanyagot használtak hozzá.

Zdravko Menjak mérnök, a Kragujeváci Zastava fejlesztési osztályának igazgatója elmondta, hogy a Jugo 45 az eddigi kemény próbákat nagyszerűen kiállta.



Amikor óránkénti 50 km-es sebességgel betonfalnak ütköztették, csak a kocs első része sérült meg, de úgy, hogy az utastér – a kísérleti bábukkal – sértetlen maradt.

A Jugo 45 a kragujeváci Zastava autógyár és a torinói Fiat művek sokéves együttműködésének eredményeként született. A Zastava tervei között már régóta szerepelt egy korszerű kiskocsi, amely végre valóságga is vált.

Sok-sok kísérletet, próbát végeztek a Fiat műveknél.

Hogy a háromajtós Jugo 45 kapható-e már? Elfogadják a megrendeléseket: az előleg százezer dinár, hétszázalékos kamattal mellett.

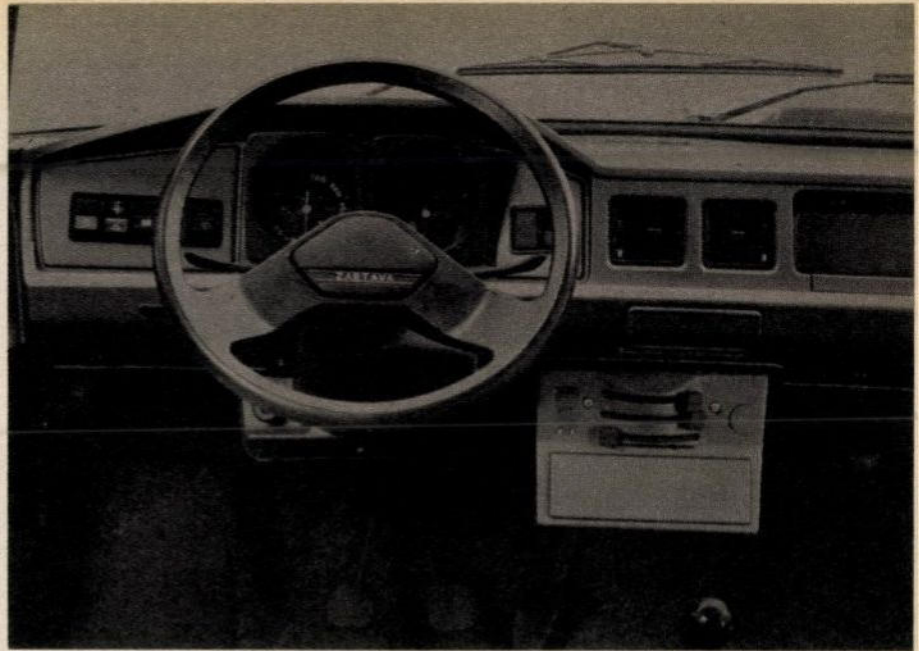
– Az első példányok októberben kerülnek le a szalagról – mondták tavasszal a Belgrádi Autószalon idején a Zastava képviselői.

Az előkészületek alaposágát mutatja, hogy a Jugo 45-nek a terve már 1975-ben három változatban is elkészült. Kettő ezek közül hátsó meghajtású, egy pedig front-hajtású változat volt. Végül is a front-hajtású mellett döntöttek. 1976-ban elkészültek a műszaki és a gazdasági tanulmányok, valamint az új gyáregység tervei és a beruházások. 1977-ben a formatervezők léptek színre. Miután kiválasztották melyik a legmegfelelőbb minta, eredeti nagyságban bemutatták a gipszmodell is. A Fiat művek szélcsatornájában és kísérleti laboratóriumaiiban elvégezték a méréseket, 1978-ban pedig megszületett a műszaki dokumentáció, és kézimunkával az első négy prototípus.

Ezen a négy kocsin mindent kipróbáltak, majd 1979-ben próbaútra indultak az első példányok. Úttalan utakon járták Jugoszláviát és mindegyik sok ezer kilométert tett meg. És most megírhatjuk: kétszen áll a sorozatgyártásra.

A Jugo 45 terve korábban az Y nevet viselte, és a konstrukció kialakításánál főként a gazdasági tényezők döntöttek a front-hajtás mellett. Így ugyanis felhasználhatók a Zastava 101-es alkatrészei. A Zastava gyárban 1977 óta 90 mérnök, több mint 200 technikus, modellező, műszerész és rajzoló dolgozott ezen. Ezáltal már elmondható, hogy a gipszmodellt a legnagyobb titokban szállították a Torinó melletti Orbasanban levő szélcsatornába. Ott pedig addig „pofozták”, amíg a légellenállás lecsökkent 0,38 Cw értékűre. Közben arra is törekedtek – mint már szó volt erről –, hogy az utastér minél tágasabb legyen.

A kísérleti idő alatt „kisipari” módon 13 ilyen kiskocsi készült el, és ebből ötöt feláldoztak az ütközésekre, a kísérletekre.



Ez ugyan sokba került a gyárnak, ám a tapasztalatokat felhasználhatják a torinói Fiat további kísérletei során is. Így aztán olcsóbb lett, mintha a kragujeváci gyár maga építi a kísérleti berendezéseket, no meg a próbapályát.

A javarészt jugoszláv alkatrészek mellett, a Jugo 45-be Olaszországban gyártott elemeket is beépítenek, ami érthető, hiszen a világon alig akad autógyár, amely maga készítené el a mintegy ötezerféle alkatrészt.

Ezt a gazdaságos, szerény kiskocsit a mostani elgondolások alapján fejlesztik

majd tovább a kragujeváci autógyárban, és így hosszú éveken át újabb és újabb tagokkal gyarapszik majd a „Jugo-család.”

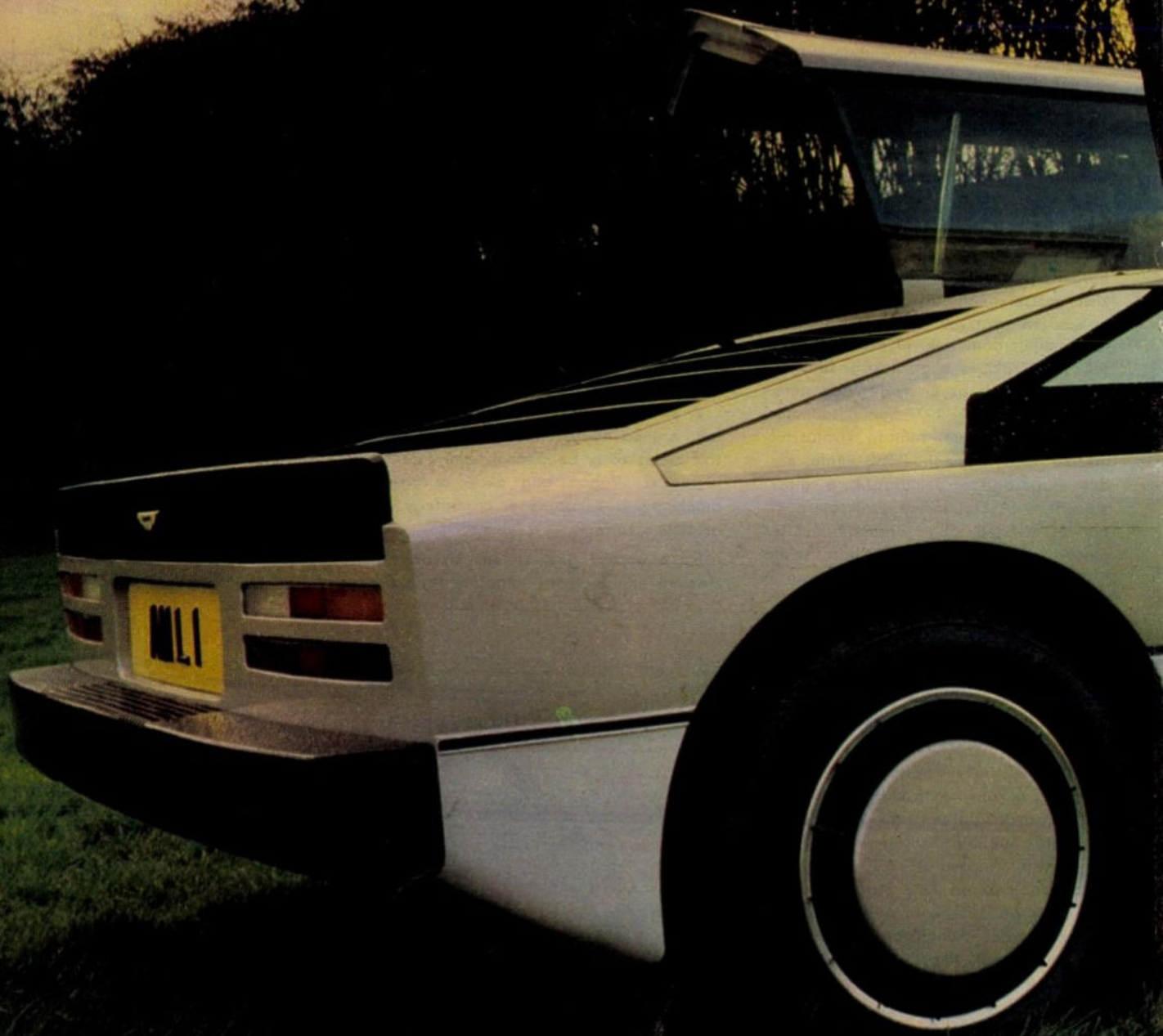
Alekszandr Szretenovics, a Zastava egyik próbamestere szerint nagyon kényelmes, gyors, fürge kocsi, amely jobbnak tűnik a Zastava 101-esnél. Ő mondta:

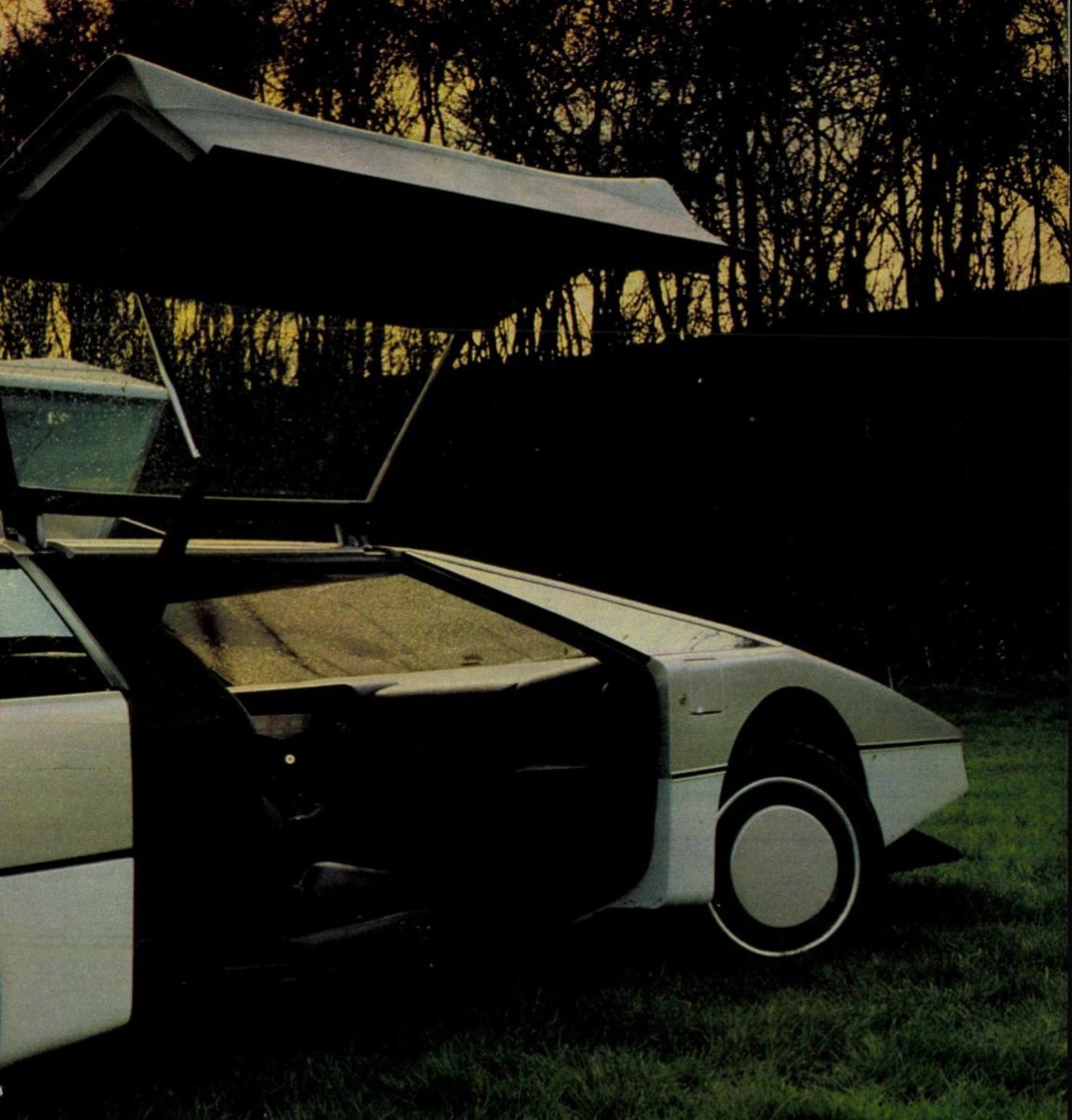
– Egy évig, időnként szinte megszakítás nélkül 24 órán át – hajtottam, és véleményem szerint kellemes, komfortos, kiertartó és gazdaságos autó a Jugo 45.

SZEGEDI JENŐ



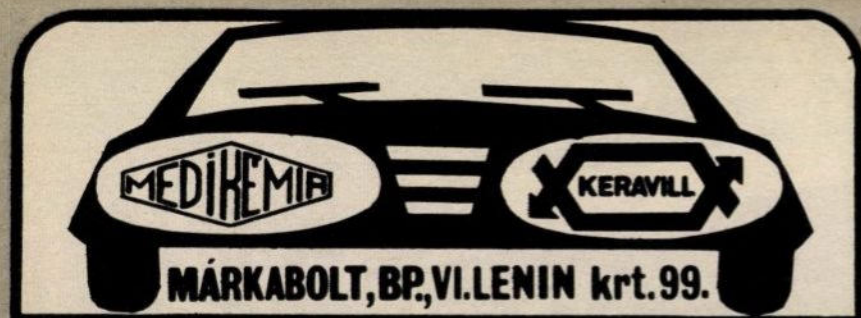
**a
m**





az AM BULLDOG

– vagyis az angliai Aston Martin Lagonda gyár új típusáról lapunk 1980/13. számában már közöltünk képeket, de ez a felvétel többet is elárul a nyolchengeres, V-elrendezésű 5341 cm³-es motorral épített kupéről. Azt, hogy az ülések mögött elhelyezett erőforrás teljesítménye pontosan mennyi, nem közölték, de szériakivitelben is 250 kW (340 lóerő) tartozik egy ilyen Aston Martin-blokkhoz. Arról viszont kaptunk tájékoztatást, hogy hogy 0-tól 100 km/h-ig 5, azaz öt másodperc alatt gyorsul fel egy ilyen különlegesség.



AUTÓSOK! MOTOROSOK!

ahol állandóan megtalálható
a Medikémia által gyártott
autóvegyipari termékek teljes választéka.
CRC licenc alapján gyártott
autóápoló aeroszolok!
BP alapanyagból és technológiával készült

hidraulikus fékfolyadékok!
A BP embléma a minőséget
és a biztonságot is szavatolja!
Minden termék többszörös
Kiváló Áruk Fóruma díjas!

A Márkabolt áruválasztéka: Autóvegyipari termékeink:

OLVIKOR-200 ALVAZVÉDŐ

Gépjárműalvázak, mezőgazdasági gépek korrózió elleni védelmére. A bevonat jól ellenáll csapadéknak és sós víznek.

SROFOL CSAVARLAZÍTÓ

Berozsdásodott kötélemek rozsdátlanítására, meglazítására.

HANDY-RAPID KÉZTISZTÍTÓ

Zsír, olaj, korom stb. szennyeződések víz nélküli eltávolítására a bőrfelületről.

AUTÓ-MISTEX PÁRAMENTESÍTŐ

Gépjárművek belső üvegfelületének páramentesítésére.

KATREX KÁTRÁNYOLDÓ

Gépkocsik lakkozott, krómozott fémrészeiről kátrány, olaj és egyéb zsírfoltok eltávolítására.

REINBLOKK

Zsírral, olajjal szennyezett motorblokkok, alkatrészek és szerszámok tisztítására.

FREEZOLDÓ

Gépjárművek üvegfelületének jégmentesítésére.

KAPARÓFEJES JÉGOLDÓ

Gépjárművek üvegfelületeinek jégmentesítésére. A formatervezett kaparófej segítségével a megolvadó jég könnyen eltávolítható.

AEROSOLOK ÜVEGTISZTÍTÓ

Gépjárművek ablaküvegeinek, tükör, csempe, kerámia, zománc és egyéb kemény felületű tárgy víz nélküli gyors és kényelmes tisztítására.

OLVIKOR-100

Gépjárművek karosszériáján, alkatrészekén, szerszámokon lerakódott szennyeződések eltávolítására.

ZAROLAJZÓ JÉGOLDÓ

Befagyott, berozsdásodott záruk működőképességére. Megelőzi a záruk ismételt befagyását.

ARKTIKA VEZETÉKES HIDEGINDÍTÓ

Benzin- és dízelmotorok biztonságos indítására, a legnagyobb hidegben is.

CRC BRÄKLEEN

Fékbetétek és dinamók tisztítására.

CRC 5-56 UNIVERZÁLIS AUTÓÁPOLÓ

Mechanikus és az elektromos zavarok kiküszöbölésére. Megőrzi a gumitömítések és abroncsok rugalmasságát, késlelteti ezek elöregedését.

CRC 3-36 KORROZIÓGÁTLÓ

Gépjárművek, háztartási és kerti gépek korrózióvédelmére és karbantartására.

CRC GUN CARE FEGYVERÁPOLÓ

CRC AUTOMOTIVE SILICON

Gépjárművek gumi alkatrészeinek konzerválására. Impregnálja a felületet, késlelteti annak elöregedését, repedezését. A műanyag felületeket fényesíti, felfrissíti, élénkíti a színt. Megszünteti a kopást, csikorgást, megakadályozza a súrlódás következtében létrejövő tapadást, keni a mozgó fémrészeket.

AUTÓSAMPON

Konzerválja a lakkot és magas fényt biztosít a karosszériának. Hígítási arány: 10 l vízhez, kb. 0,5 dl sampon koncentrátum.

ANTIFROST

A gépjármű szélvédőmosó-tartályában bármely időszakban biztosítja a mosóberendezés zavartalan működését. Koncentrátum, amit a hőmérséklettől függően kell vízzel hígítani. Fagyvédelmet is biztosít.

GLYKOLSTOP HIDRAULIKUS FÉKFOLYADÉK CSALÁD

215-S, HD-260, Super HD-290.

Hidraulikus fékberendezések, tengelykapcsolók és kormányrásegítő berendezések feltöltésére, utántöltésére és üzemeltetésére.

AUTOGLYKOL 90 KONCENTRÁLT FAGYALLÓ FOLYADÉK

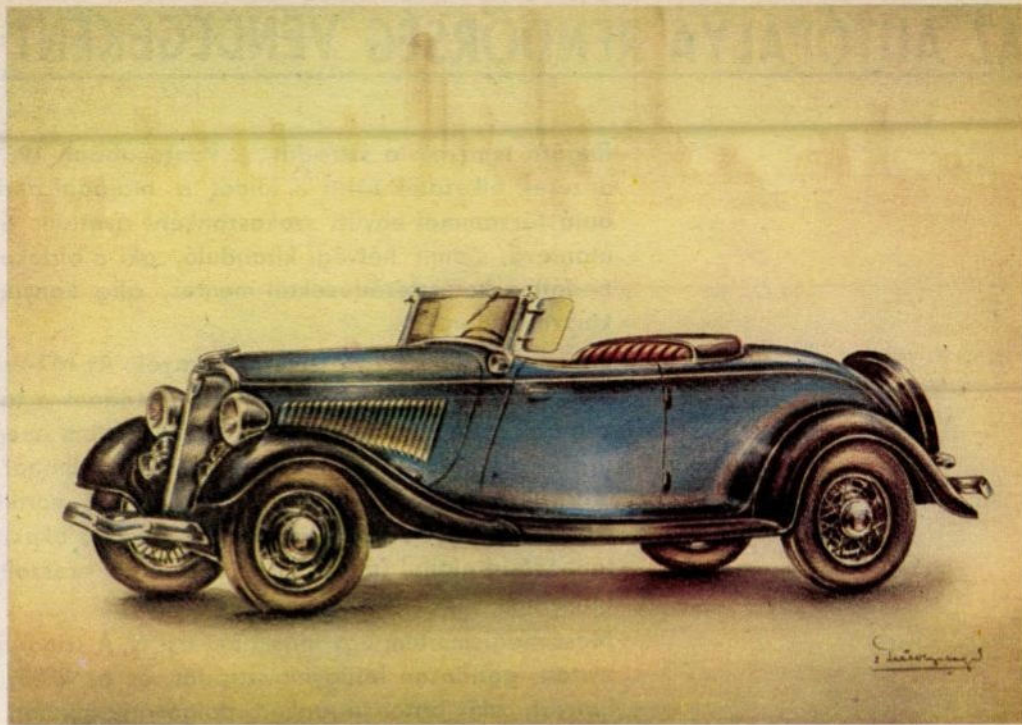
Desztillált vagy forralt vízzel tetszés szerinti arányban hígítható, így - 41 C-ig fagyvédelmet biztosít. Fokozott üzemeltetés esetében sem habzik, ezért egyaránt alkalmas téli és nyári használatra. Központi fűtésrendszerek feltöltésére is alkalmas.

RÉGI AUTÓ

– de igen emlékezetes típusa gyárának. A maga idejében a nyolchengeres V-elrendezésű motor nagy feltűnést keltett és ennek a vászontetős, sportos jellegű 1934-es

FORD

autónak orrában 3622 cm³-es, 85 lóerős blokk működött. Az sem érdektelen adat, hogy a kocsi végsebessége 135 km/h volt.



MODELL

A régi Ford esetében a 135 km/h sebességről is elismeréssel szólhattunk, itt pedig már 300 km/h a csúcs! Igaz, ez már napjaink egyik leggyorsabb járású 3 literes sportautói közé tartozik, illetve a Porsche Turbo mintájára készült a francia Solido cég 1:43 léptékű modellje, amelynek minden részlete hűséges kicsinyítése az eredetinek. Végül is 3 literes hengerűrtartalom, 300 lóerő és 300-as tempó jellemzi a sorozatgyártású, turbófeltöltésű Porscht.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Rovatunkban már bemutattunk néhány bélyeget, amelyek ábrái révén híres motorversenyzőket ismerhettünk meg. E közlemények folytatásaként Egyenlítői Guineai Köztársaság további négy motoros motívumú bélyegét ismertetjük.

A 3 ekele cimletű bélyeg képzőiben a svéd K. Andersson motorversenyző látható, valamint ugyancsak ő, Yamaha motorjával verseny közben. A 4 ekeles bélyeg egyik képrészletében a nyugatnémet D. Braun látható, aki a bélyeg másik képzőjében Yamaha motoron versenyez. A 30 ekeles bélyeg ábráján a nyugatnémet K. Enders–W. Kallaugh versenypáros és BMW motorjuk, a 40 ekeles címleten pedig a svájci F. Scheidegger–J. Robinson páros látható az osztott képzőkből – szintén BMW motorral.

Dr. Jasinszky István



AZ AUTÓPÁLYA RENDŐRSÉG VENDÉGEKÉNT ...

Régóta ismerem a sztrádát... Pontosabban 1961 óta, amikor az első bulldózerek elkezdtek túrni a földet a majdani aszfaltkigyó helyén. Sok ezer autóstársammal együtt szakaszonként avattam és koptattam, mint errejáró útonlevő, s mint hétvégi kiránduló, aki a birtokos büszkeségével nyomta a pedált a keresztvezésektől mentes, alig kanyargó, gyors haladást segítő, korszerű úton.

Kilencven kilométernyi ismerős környék. Az M7-es... Tudom hol, melyik burkolaton zenélnek a kerekek, visszaköszönek a táblák, hívogatnak a benzinkutak és autós csárdák. Hányszor csodáltam meg Érd előtt a domboldalba rajzolt gigantikus PAX feliratot, és Törökbálintnál a budai hegyek váratlanul feltáruló csodás látványát... És hányszor szorult el a torkom az út mellett meredező friss roncsok, a kilométerkövekre akasztott napszitta koszorúk látán. Gondtalanul suhantam és szorongva araszoltam, mikor, hogy engedte a forgalom.

Most megismertem egy másik M7-est is. A szigorúan szervezett, pontosan irányított, gondosan felügyelt sztrádát, és azok közül az emberek közül is néhányat, akik biztonságunkért dolgoznak minden hétvégén és a szürke hétköznapokon is.

A sztrádán

Ezen a hétutón — az idei nyáron, ki tudja hányadszor —, az idő megint ráijesztett a kirándulókra. Szombaton zivatarok kergették egymást, vasárnapra viszont igazi kánikulára ébredtek a balatoni nyaralók. Ilyenkor széthúzódik a tó felé irányuló forgalom — mondják a szakemberek. A sztráda mentén péntektől vasárnap délig sehol sem számoltak 20–30 kocsinál többet percenként, ami itt gyengén közepes forgalomnak számít. Azért, vagy 100 ezer ember „leszívárgott” a tóhoz, s igazán csak vasárnap este derül ki, hogy hány autós választotta úticélul a magyar tengert.

Rendőrségünk „legfiatalabb” szakágazatán, az Útellenőrző Parancsnokságon, vagy ahogy egyszerűen emlegetjük, az autópálya-rendőrségen nem a napi meteorológia szabja meg a munkát. Náluk a hétvégék — különösen nyáron — mindig megerősített szolgálatot jelentenek. Akkor, amikor legtöbbször pihenni, kikapcsolódni indulunk, a parancs-

nokság törzskara és a beosztott alegységek megerősített szolgálatot látnak el az M7-es, az M1-es, és legújabbban a részben elkészült M3-as autópályák és autópályamentén. Sokoldalú rádiólánc, autós és motoros rendőrök, légi megfigyelés. Technika, igen korszerű technika segíti ezt a munkát. A parancsnokság központjában, a hatodik emeleti rádiószoba a görög mondavilágból kölcsönzött hívójelen mindenkivel kapcsolatban áll. A fiatal, ügyeletes rendőr hadnagy egy-egy gomb lenyomásával teremt összeköttetést a sztráda felett száguldó helikopterrel, a forgalom sűrűjében szürke emienciásként elvegyülő parancsnoki kocsival, az útterelést irányító rendőrautókkal, a pálya melletti ügyeletesekkel és természetesen rajta keresztül az autópálya-rendőrség valamennyi objektuma egymással is szót válthat. Kiterjed a kétoldalú állandó kapcsolat az autópálya-főmérnökség ügyeleteire is, értesülnek a pá-



Pongor Sándor százados, az ORFK Útellenőrző Parancsnokságának vezetője

lya menti segélykérő telefonokon leadott információkról, és állandóan vonalban van a mentőszolgálat, valamint az országúti műszaki segélyszolgálat is.

— Szervezetünket 1975-ben létesítették — mondja Pongor Sándor százados, parancsnok. — Valóban, ma technikailag a legjobban felszerelt rendőri

apparátusnak mondhatjuk magunkat — talán egyedül a motorkerékpár-állományunkat kellene fejleszteni, s ezt a munka speciális jellege meg is követeli. Világszerte a sztráda-rendőrségek a legmozgékonyabb és a legkorszerűbb híradástechnikával rendelkező szervezettek. Az autópályákon nagy



Összehangolt légi és földi irányítás az aligai csomópontban

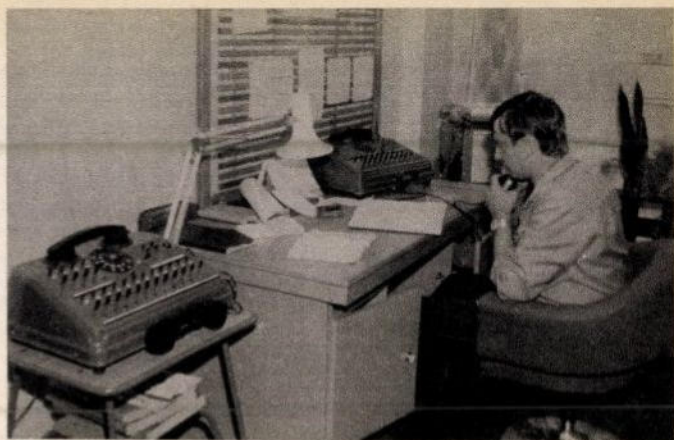


Újabb a sztráda mentén ilyen táblák hívják fel az autósok figyelmét az autópálya rendőrség állomásaira



sebességgel áramló járműmeget precízen, a mindenkori helyzetnek megfelelő módon irányítani, a balesetveszélyes góccokat felszámolni, a dugókat megszüntetni csak magas fokú összehangolt munkával és tökéletes technikai háttérrel lehet.

— A szakaszosan elkészült egyetlen sztrádán a rendészeti feladatokat kezdetben az érintett megyei és járási rendőri szervezetek látták el, de útépitési programunkkal együtt a közlekedés és a közrendvédelem is felkészült a speciális munkára. Amikor az Útellenőrző Parancsnokság megalakult, autótújtjaink és a sztráda forgalmi telítettsége meg is követelte ezt az operatív szervezetet. Ma egységeink az autópályák és az autók mentén települtek. Az M7-esen a törökbálinti elágazásnál, Székesfehérvár térségében, Siófok előtt és Fonyódon van az Útellenőrző Parancsnokságnak állandó egysége, akik az úgynevezett vonalas-elv alapján biztosítják a folyamatos rendészeti felügyeletet. Ez az elv a gyakorlatban annyit jelent, hogy a közlekedésrendészeti és a közrendvédelmi munka ezekre a kiemelt útvonalakra koncentrálódik. Járőreink nemcsak a pálya forgalmát irányítják és ellenőrzik, de ellátják az útbaeső objektumok, az üzemanagyolt állapotok, a presszók és a pihenőhelyek rendőri felügyeletét is. Munkánkat segítik — és természetesen tevékenységünkkel mi is segítjük — a KPM Útügyeletét, a szakaszmérnökségeket. Járőreink a nyári hétfégek közismert dugóit a csomópontokhoz kötődő előre kidolgozott, pontos számításon alapozott tervek alapján igyekeznek feloldani a KPM ügyeleteinek a közreműködésével. Nyilván az autósok is megfigyelték, hogy ilyenkor a rendőrautók és az útügyelet gépkocsijai milyen



A fővárosi rádióközpont mindenki vel állandó kapcsolatban áll

összehangoltan dolgoznak. — Az autópálya üzemeltetése komplex tevékenység, a forgalom levezetéséhez nélkülözhetetlen a pontos kooperáció. Az Útellenőrző Parancsnokság egy láncszem abban a mechanizmusban, ami biztosítja ennek az „üzemnek” a zavartalanságát.

Milyen is ez az „üzem” rendőri szemmel, amit mi, autósok úgy emlegetünk, hogy M7-es és jobbra csak a betoncsík köré rajzolódó tájra, esetleg egy-egy szakaszos útjavításra figyelünk?

Vasárnap délután... A légi megfigyelést ellátó helikopter — az autópálya-rendőrség „gyorsnászádja” indulásra kész. A pilóta és a közlekedési szaktiszt „lerepüli” a sztrádát a Balatonig, azután fordul a dübörgő masina és a parancsnokság hívójelén megindul a közvetítés: „Siófok, Zamárdi és Földvár térségében 25—40 kocsiból álló konvojok alakulnak, szakaszos a forgalom. A parancsnoki kocsinak jelentem, hogy a felállított járőr-kocsik és a mozgó őrszemek a helyükön vannak,

akadályt sehol nem észlelek.”

Földi perspektívából, a parancsnoki kocsiból szűkebb, de mozgalmasabb a kép. Megkülönböztető jelzéssel húzunk a belső sávon és figyeljük a főváros felé tartókat. A legtöbb autós egyenletesen, nyugodt tempóban halad, többnyire betartják a sztrádán is érvényes jobbra tartási kötelezettséget. — *Mi azt szeretjük, ha kialakulnak a tempós sávsebességek* — mondja kísérőm. — *Hetven és nyolcvan között a külső sávon, belül kilencven és száz között. Ez a jó...*

A Gorsium magasságában ezüstszürke VW-Golf ragad rá az előtte haladóra a belső sávon, és idegesítő villogtatással próbálja leparancsolni az egyébként jó tempóval száguldó kocsit.

— *Tipikus rossz szokás, de nevezhetném szabálysértésnek is* — sommázza Pongor százados — *hiszen az efféle türelmetlenség veszélyhelyzetet szül. Ahány kocsit, annyiféle vezető és majdnem annyiféle műszaki adottság.*

Aki ráragad a másik lökhárítójára és úgy próbálja „letolni” maga elől, nemegyszer sorozatos ütközést okoz.

Nekem ez az eset, egy évekkkel ezelőtt látott nyomasztó plakát emlékét idézi. Forgalmótól zsúfolt autópálya talán kilométernyi szakaszát mutatta a tárgyilagosságot, amelyet a grafikus úgy montírozott, hogy az perspektivikusan egy stilizált halálfej szájába torkolt. Az út mentén a hatalmas csontváz kéz egy autóverseny játék irányítógombját nyomta. A szöveg csupán ennyi volt: Tempó, tempó!!!

Nem tudom, más találkozott-e ezzel a plakáttal, de kétségtelen, a közhiedelem szerint a sztráda a legveszélyesebb közút, az autópálya szedi a legtöbb áldozatot.

Az Útellenőrző Parancsnokság vezetőjének más a véleménye, és meggyőződését erősíti a naprakész statisztika is.

— Nézze: az elmúlt hét végén 113 közlekedési baleset történt. Ebből 6 volt halálos, 42 végződött súlyos, 65 pedig könnyebb sérüléssel. Ez az országos helyzetkép. Nálunk — így mondja —, a sztrádán koncentrálódik a forgalom, semelyik úton nem fordul meg annyi kocsi két nap alatt, mint itt. Mégis egész májusban és júniusban nem volt egyetlen halálos balesetünk sem az M7-esen és személyi sérüléssel balesetből is csupán nyolcat regisztráltunk. Kétségtelenül több itt a koccanás, viszont a járműsűrűség óriási.

— Ezek szerint megtanultunk közlekedni a sztrádán?

— Nem túlzok, ha azt mondom, hogy sokat tanultunk. Tavaly a fokozott ellenőrzés tapasztalata szerint 10—12 százalékkal növekedett az M7-es forgalma, ezzel szemben a súlyos személyi sérüléssel balesetek száma az 1979. évi 45-ről 34-re csökkent. Az idén az első fél évben 2 halálos, 27 súlyos és 14 könnyű sérülés történt. Természetesen még nincs vége a nyárnak, de az a bizonyos „sztrádamumus”, az inkább csak szóbeszéd. Persze vannak speciális gondjaink. A közismert autópálya-monotónia, főleg a hosszú távokat levezető külföldi

autósokat fenyegeti. Előfordul, hogy elalszanak a volánnál és lesodródnak a pályáról. Nemegyszer sajnos a két pályatestet elválasztó zöld sávon átvágódva a véten, szemben autózókat sodorják halálos veszélybe. Veszélyhelyzetet teremt néhány rosszul rögzített szállítmány is. Most nem a pályára pottyant bikára gondolok — ez tavaly ritka karriert futott be a sajtóban — hanem a tetőcsomagtartókra rakott holmikra. Nemrég egy Lada tetejéről néhány nyugágy szabadult el. A mögötte haladó kocsik szerencsétlenségére a rakomány a szélvédőnek vágódott. Az eredmény: jelentős anyagi kár és két súlyos sérült.

Aztán itt vannak a stopposok! Tudom, öröközöld téma, mégis megér egy misét. Az autópályán műszaki hibát kivéve, tilos megállni. A stopposok mégis fuvarra vadásznak. Nemrég egy fiatal jegyespárt ütött el egy kivágódó gépkocsi a sztrádán. A kislány egy héttel az esküvője előtt, itt a leállósávon lelta a halálát. Rendőreink a stopposokat igazolattják, elszállítják, megbírságolják... Sokszor mondtuk, kértük; álljanak a parkolóba, a benzinkutakhoz. Aki segíteni akar, az ott is felveszi a stoppost — de a vonatjegy se drága. Gyalogos balesetek is előfordulnak. Főleg Érd térségében, de emlékezetes az a megrázó eset is, amikor a turista-busz egyik szemérmes utasa — ki tudja, miért —, a parkoló helyett a tulsó pálya melletti kukoricást választotta illemhelyül. A busz mögül szaladt az úttestre és a 100 kilométeres sebességel éppen odaérkező Polski Fiat darabokra tépte. Szinte csoda, hogy az autó véten utasai életben maradtak a szörnyű ütközés során.

És vannak a sztrádán ittas hazardőrök is. Úgy gondolják, egy-két üveg sörrel elslisszolhatnak a zsúfolt forgalomban. Az idén járóreink fokozottan ellenőrzik a vezetőket — szondával is. A motoros, a járókocsis rendőr az oszlopból is ki tudja emelni a gyanús autóst. Az ittas vezetés itt a sztrádán kétszeresen is főbenjáró bűn.

Székesfehérvár előtt a



Vasárnap este is dolgozik a Traffipax az M7-es mentén



A gorsiumi autópálya rendőri központban Kiss főtörzsőrmester felügyeli a szakasz forgalmát

(A szerző felvétele)

Shell-benzinkútnál a parancsnoki kocsik egy kék-fehér Lada mögé kanyarodik. A szolgálatos rendőr éppen a radarernyőt kapcsolja „vétre”.

— Sok a gyorsajtó. Talán azt hiszik, hogy ebben a tumultusban nem tudunk mérni.

A székesfehérvári autópálya-rendőri alegység vezető-helyettese, Kiss László főtörzsőrmester statisztikával is szolgál: — eddig az első felévben mintegy 800 gyorsajtót „fogtunk” csak a mi szakaszunkon. Nem „főbűnösök” ezek az autósok, de a 10—20 kilométeres túllépést is mérjük és büntetjük!

Lassan megtelik a sztráda. Az örmező lakóteleplétnél már mind a három sáv telített. Furcsák vagyunk mi, autósok; a belső két sáv a lassúbb, a külső lehet haladni.

Az Osztapenko-szobornál Pongor százados megjegyzi:

— Itt az útkorrekció egy kicsit rosszul sikerült. Aki a 70-es útról csatlakozik be, és balra a Farkasrét irányába akar továbbmenni, annak az átsorolásra, három sáv át-lépésére alig 100 méter van. Vasárnap esti forgalomban ez felér egy bűvészmutatvánnyal. Az elmúlt néhány hétvége balesetek sorozatával tanúsítja, hogy ez a megoldás nem jó!

Besötétedett és hazaértünk... Mögöttünk távolba vesző lámpasorok, előttünk a Budaörsi út kétszintes ip-szilónjában a piros stoplámpa-páradat kétfelé válik. A parancsnoki kocsik rádiója még egyszer megszólal: „Jelentem, eddig sérüléssel baleset nem történt.”

TAR ANDRÁS

Balesetek – tanulságok

Ha az ittas az árokban elgázolja a részeget...

A bíróság elé került gépkocsivezető, délelőtt és déltájban a lakásán némi égetett szeszes italt ivott, majd azt öt üveg sörrel „higította”. Az egyedüli ivásra ráunva beült Wartburgjába, és azzal ment tovább toroköblítésre. Így azután nem véletlenül következett be, hogy hazafelé tartván a város belterületén, tompított világítás és 60 km/óra sebesség mellett, a 7 méter széles, száraz aszfaltút enyhe kanyarulatát nem tudta követni, és az út menti füves, sekély árokba hajtott. Ezt követően ártért az úttest bal oldalára, és egy vilányoszlopnak ütdöve megállt. Az autónak az árokba hajtása előtt rövid idővel arra haladt egy súlyosan ittas állapotban lévő kerékpáros, aki a kerékpárjával elesett, és eszméletlen állapotban az árokba került. A gépkocsi az árokbahajtás során keresztülhajtott rajta, és olyan sérüléseket okozott, hogy az a kórházba szállítás után meghalt. A másodfokon eljáró bíróság az elsőfokon kiszabott két és fél évi szabadságvesztés büntetést két évre mérsékelte, nem érintve a járművezetéstől 3 évre történő eltiltást.

A Legfelsőbb Bíróság az enyhítő körülmények helytelen értékelése miatt emelt óvás alapján megállapította, hogy alapvetően téves a másodfokú bíróságnak az az okfejtése, amely szerint az elhalt sértett magatartása (súlyosan ittas állapota) és észlelhetőségének nehézsége, mint a balesettel okozati összefüggésben álló tényező a terhelt javára enyhítő körülményként lenne értékelhető. Az igaz, hogy önhibájából eredően súlyos közlekedési szabályszegés eredményeként került az árokba, de ez a terhelt javára figyelembe vehető közreható oknak nem tekinthető. A sértett az árokban fekvésével a közúti forgalmat nem akadályozta és teljesen közömbös, hogy milyen okból került az árokba. A terhelt a gépjárműve feletti — kizárólag ittasságból következő — uralomvesztése folytán mintegy 23 métert tett meg az árokban, amikor az ott fekvő emberre ráhajtott. De éppúgy elgázolható volna ott alvó, pihenő, vagy bármely más okból ott tartózkodó személyt. A Legfelsőbb Bíróság annak sem tulajdonított jelentőséget, hogy az árokban fekvő ember észlelhetősége nehezebb. A gépkocsi vezetőjének ittassága olyan mérvű volt, amely észlelési képességét nagymértékben kor-

látozta, és kétséges, hogy jobb észlelési körülmények között kellő időben meglátta volna-e a fekvő alakot. A balesetet kizárólag a terhelt súlyos fokú ittassága eredményezte, és magatartásában a közlekedés egyik leglényegesebb biztonsági szabályának, az alkoholfogyasztási tilalomnak kirívóan durva, szándékos semmibevevése ismerhető fel. Miután ezt, az eljáró bíróságok nem vették kellően figyelembe, a Legfelsőbb Bíróság a társadalom védelme és a büntetés céljainak elérése érdekében 3 évi szabadságvesztés és a járművezetéstől 5 évre történő eltiltást tartott szükségesnek.

Megállapítható-e az ittas járművezetés, ha a vezető nem érezte az alkoholos befolyásoltságot?

Az egyik vállalat gépkocsivezetője 250 ezer kilométeres balesetmentes vezetés után járó kitüntetésben részesült, és az átadását követő napokra szabadságot kapott. Munkájának befejezése után a kitüntetést baráti körben ünnepelték, jelentős mennyiségű italt fogyasztva. A következő napon munkahelyi felettése — az engedélyezett szabadság ellenére, hirtelen jött helyettesítés szükségé miatt — berendelte munkavégzésre. A gépkocsivezető munkába is állt, s eközben hajtott rá figyelmen kívül védett útvonalra, ahol összeütközött egy másik személyautóval. Személyi sérülés szerencsére nem történt, ám az anyagi kár mintegy 15 ezer forint volt. A baleset után elrendelt véralkohol-vizsgálat 4,3 dl-nyi bor alkoholtartalmának megfelelő koncentrációt mutatott ki, ami a baleset idejére visszaszámított 0,98 ezreléknek felel meg, amely enyhe fokú alkoholos befolyásoltságot jelentett. Az ügyben eljáró bíróságok csupán ezt állapították meg, de mellőzték orvosszakértő meghallgatását, aki tisztázhatta volna a véralkoholérték és a klinikai tünetek együttes értékelése alapján, hogy a terhelt — az előzetes alvást követően — a közúti forgalomban való részvételkor a járművezetést károsan befolyásoló állapotát észlelhette-e, annak konkrét tüneteit felismerhette-e? Az ittas járművezetés csak akkor állapítható meg, ha a gépjárművezető — az előző napon történt

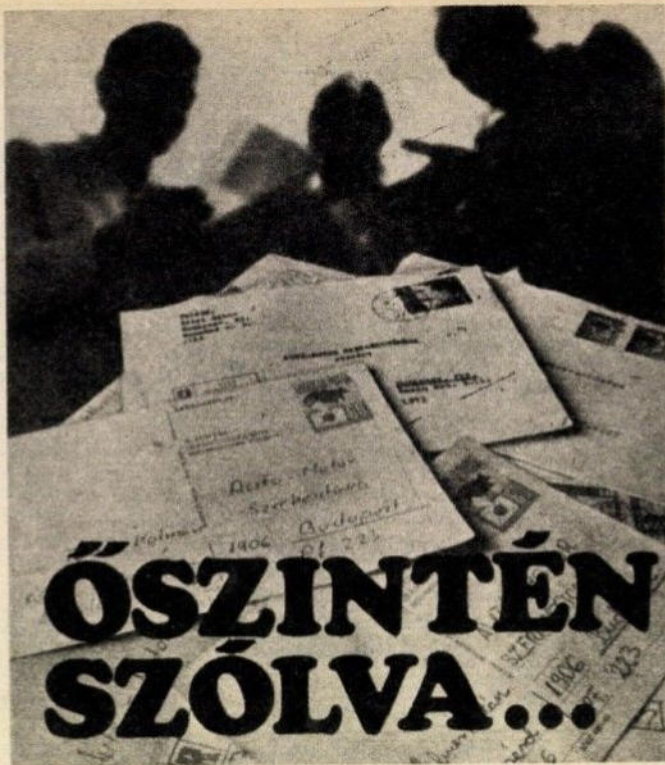
italfogyasztás folytán vérében kisebb mérvű alkoholkoncentráció volt — érzeti még az alkohol hatását. A Legfelsőbb Bíróság rámutatott arra is, hogy a bűnösség megállapítása mellett sincs kellő alap az eddig kifogástalan közlekedési előéletű, és kivételes körülmények folytán ilyen helyzetbe került gépkocsivezetővel szemben a járművezetéstől való eltiltásnak, hiszen az italfogyasztáskor nem számíthatott arra, hogy másnap járművet kell vezetnie.

Ha az ittas kerékpáros fél a feleségétől...

A Legfelsőbb Bíróság elé került ügyek egyikében egy eddig teljesen ismeretlen „veszélyforrást” mutatott be egy ittas kerékpáros, aki egy novemberi késő délutánon erősen ittasan kerekedett lakása felé. Ittassága miatt leesett a kerékpárról és több, nyolc napon belül gyógyuló, vérző sérülést szenvedett. Nagyon félt azonban feleségétől — nem tudni, csak szemrehányásaitól, vagy attól-e, hogy sérüléseinek számát tovább szaporítják a „szemrehányások” — ezért ott-hon azt állította, hogy útközben haragosa ütötte el gépkocsijával, majd cserbenhagyta. Ezzel a mesével elhárította feje felől a veszélyt, amely most már teljes erővel a férj haragosa rá zúdult. A feleség orvosi segítségért szaladt, s közben értesítette a körzeti megbízottat. Az orvosnak és a rendőrnek is elmondta mindazt, amit a férjétől hallott. Ezután kiszálltak a helyszínre a megye közlekedési rendőrei, akik előtt a kerékpáros — már kissé kijózanodva — de megismételte mindazt, amit feleségének elmesélt. Ezután felkeltették a mit sem sejtő haragost, megvizsgálták személygépkocsiját, de azon nem találtak útközre utaló nyomot. Ugyancsak nem volt nyom a kerékpáron sem, így a kerékpáros másnap reggel a rendőrségen visszavonta valótlan állítását és őszintén elmondta, hogy a kerékpárról leesve szenvedte el sérüléseit. A Legfelsőbb Bíróság óvás folytán felülbíráta az ügyben hozott bírósági ítéleteket és határozatában a házastársi veszedelem elől hamis mesével menekedő kereső kerékpáros bűnösségét hamis vádban megállapította, és ezért 6 hónap — felfüggesztett — szabadságvesztésre, és jelentős összegű pénzbüntetésre ítélte.

Dr. Sz. F.

Az elmúlt hetek során több olyan levél is érkezett szerkesztőségünk címére, az Őszintén szólva rovatunkhoz, amelyek feladói morális problémákról, kirívó közlekedési szabálytalanságokról tudósítanak bennünket. Nem idézek külön-külön ezekből a levelekből, csupán azok szellemében írom rovatom témáját, hiszen engem is hetek óta foglalkoztat a kérdés: mind többet beszélünk az úgynevezett közlekedési morálról, annak romlásáról, hovatovább már elfogadott nézethez válik a hasonlat: Kimint él, úgy vezet! Pedig, mint minden hasonlat, ez is sántít valahol. Mert vannak tisztességes, mondhatni jámborul élők, akik, ha kocsijukba ülve, maguk előtt érzik a dübörgő, ménesnyi lóerőt, a vélt biztonságot jelentő vékonyka lemezből készített kocsiszekerényt, megittasulva a sebességtől, a surranó kerekek muzsikájától, feledve józanságukat, kocsi nélküli megfontoltságukat, önzökké, másokkal nem törődökké, vezetési stílusukat illetően hazardőrökké is képesek átváltozni. Akadnak viszont olyanok is, akik felkavart élettempójuk, munkavitelük, egy személyben való kockázatvállalásuk nyomasztó terhe, rigolyás főnökük, vagy beosztottjuk közönye tesz ingerlékenyvé mindennapos munkájuk során. Mégis, ezek között sok olyan akad, akik kocsijuk volánja mögé ülve feledni tudják a gyalogosként még bennük levő feszültségeket, egy csapásra képesek az „átváltásra” s korrekt partnerei a közlekedés kollektív nagy „játékának”. Mi több: előzékenyek és figyelmesek. Mindezt csak azért írtam meg előljáróban, mintegy adalékul tulajdonképpeni mondanivalómhoz, hogy lám ilyenek is vannak, de olyanok is. Bizonyítékául annak, hogy nem egészen fedi a valót a „ki mint él, úgy vezet” nézet. Meg aztán azért is, ahogyan néhány levélíró fogalmaz: hogy beszélhetünk-e, a levelek írói is, s mi is, csak úgy általánosságban a közlekedési morál romlásáról. Vitathatatlan, tapasztalatból tudjuk: vannak felelőtlen, nemcsak önmaguk, mások életét is kockára tevő agresszív autósok, olyanok, akik fittyet hánynak piros lámpának, előzni tilos táblának, záróvonalnak, sebességkorlátozásnak. Vannak, ilyenek is, de végtére nem ők, hanem a becületesen közlekedők több-



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

A MORÁLRÓL

sege adja az általánost, ha van ilyen: a pozitív közlekedési morált.

EGYIK LEVÉLBE ENNESEN RÁKÉRDEZNEK:

„Lehet-e vajon általában azt mondani — felelősségteljesen —, hogy romlik a kereskedelmi morál?”

A magam részéről így, ennyire egyértelműen ezt sem merném állítani: Azt viszont igen, hogy vannak egyes boltokban olyan eladók, akiknek kegyet jelent, ha foglalkozniuk kell fizetésük ellenében a vevővel, akiknek szíves szó helyett jobban esik, mi több, lehet belső örömet is okoz a foghegyről odavetett „nincs”, a vevői kiszolgáltatottság felletti hatalmaskodási vágy. Gondolom: mindenki tudja, tisztán látják a tőlem sokkal illetékesebbek is, vannak ilyenek is, köztük olyanok is, akik egyszerűen alkalmatlanok arra, hogy a pult másik oldalán állva, emberekkel szót váltsanak. Más pályára kellene irányítani őket, oda, ahol nem kellene emberekkel foglalkozniok, bosszanthatnák

mondjuk a gépeket, azokban nincs érzelem, nincs indulat, békésen túrnék a kivagyiságból fakadó nagyképszerűséget, nem úgy, mint a hűsvér vásárló, akiben a pök-hendi hangvétel, a lekezelés, kimondom: a kiszolgálás helyett a kiszolgáltatottság érzete miatt megy fel a pumpa. Joggal! De mégsem mondom, hogy az efféle kereskedők vannak többségükben a pultok másik oldalán. Sajnálatos és elgondolkodtató viszont: tőlük is tanulhat, őket is látja a ma tanulója, a holnap kereskedője. És sorolhatnánk tovább a példákat a telefonközpontos hölgyekről, akik ahelyett, hogy vállalatuk nevét mondanák be az őket hívóknak, egyszerűen azt mondják: haló... Hadd kérdezzen rá a hívó, hogy X céggel beszél-e közölni a központos hölgyike, hogy igen! Lám: ő így kap, így szerez valamiféle hamis elégtételt, így érezte-ti, hogy ő ott, azon a helyen, a legfontosabb személy.

VAJON MIFÉLE ELÉG-TÉTELT ÉREZHET — so-

roljuk tovább a morális példákat — az a liftes hölgy, aki látja, hogy a felvonó felé közelítesz, hely is van még abban, de orrod előtt becsukja az ajtót, s a győztes hadvezér tekintetével néz végig a bentlevőkön: lám itt én vagyok az úr! Lássátok, érezték!

FOLYTASSAM MÉG? Melyikünk ne tudna még példákat sorolni. Ellenkezőket is? Igen... Olyan autóbusz-vezetőt, aki négy szavával lelki derüt okoz utasaiban, amikor — biztos, hogy nem felső utasításra teszi — azt mondja indulás előtt, hogy „...jó reggelt, kedves utasaim!” És még azt is be-mondja, hogy melyik megálló következik. Példát a kereskedőről, akit a „nincs”-cel együtt az sem fáraszt, hogy hozzátegye még: „tes-sék kedden benézni, akkor kapunk árut...” A liftesről, aki megvár, ha még van hely a felvonóban, a telefonközpontosról, aki ismeri a telefonálás alapismereteit, s ő közli előre a hívóval munkahelyének nevét, ahol mellesleg fizetését is kapja.

KÖZLEKEDÉSI MORÁL? Bárhová nézünk is, találkoztunk morális fonáksággal.

Csakhogy a közlekedésben veszélyesebbek az immorális cselekedetek. Az előbbi példák során csak véryomásunk szökken fel. A közlekedés renitenseinek vékonyka rétege, a mindenre fitytyet hanyók, a nem nevelhető, a nem formálható, akiknek volt pénzük autóvásárlásra, van bírságok fizetésére, de meggyőződés, hogy költségvetésükből nagyon kevéske összeg juthat a belső gazdagságot a lelki finomságot adó könyvek vásárlására, szabad idejük, azok olvasására, nemcsak véryomást veszélyeztetnek, hanem — életeteket!

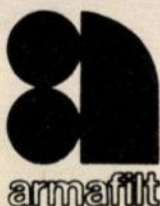
Mélyen egyetértek azzal az autós-újságíró kollégával, aki egyik cikkében ezt írta: „...Ezeket, úgy tűnik — minden sokoľdalú társadalmi nevelőszándék ellenére —, csak a törvény szigora térítheti észre. Hát ha csak így értenek szót — ezzel kell élnünk...”

Képletesen szólva: a jogosítvány bevonásával a pult mögül, a raktárba kell tenni őket. Valamennyiünk érdekében...

ZENTAI FERENC



Levegő- és olajsűrők, tömitések nagy választékban az ARMAFILT Ipari Szövetkezet gyártásában



ARMAFILT Ipari Szövetkezet
Budapest XIII., Reitter F. u. 37.
Telefon: 299-260 Telex: 225969



MEH



A MÉH Vállalatok

kijelölt budapesti és vidéki átvétőhelyein és telepein az elhasznált, felújíthatatlan ólomakkumulátort minden mennyiségben megvásárolják.

**Átvételi ár:
kilogrammonként 5,50 Ft**

Az ár a nettó súly (akkumulátor ólomtartalma) után fizethető, ezért a ládás vagy dobozos akkumulátor bruttó súlyából 40% levonásra kerül.

Tájékoztatást adnak

a vidéki MÉH vállalatok központjai, telepei, Budapesten a VEVŐSZOLGÁLAT:
422-728 telefonszámon.

Ki helyezi el a bombát Natasa tortájában?
Ki tünteti el Louis-t egy szerelmes éjszaka után?
Ki-nek állt útjában Fausto, a halak és a rákok specialistája?
Ki-t bántott a levesek mestere?

Összegezve:

KI ÖLI MEG EURÓPA NAGY KONYHAFŐNÖKEIT?

Színes, szinkronizált amerikai-NSZK bűnügyi filmvígjáték

Jacqueline Bisset, Philippe Noiret, Goerge Segal, Robert Morley főszereplésével.

Rendezte:

TED KOTCHEFF



ŐRLŐDÉS

Színes, szinkronizált bolgár filmdráma egy férfiről, aki későn találkozik a szerelemmel.

Főszereplő: **Petr Szlabakov**

Rendezte: **IVAN ANDONOV**

PICASSO KALANDJAI

Színes svéd filmszatíra.

Vidám stílusbravúr a nagy festő életéről,
a rendező saját bevallása szerint „sok-sok hazugsággal”

Picasso szerepében: **GÖSTA EKMANN**

Rendezte: **Tage Danielsson**

Mindhárom filmet július 24-től játsszák a filmszínházak!

A kutyák – és a



motorizáció

Ki tudja, vajon mikor kötött örök barátságot az ember és a kutya? Hűséges, segítőkész. Szinte hozzánk nőtt. Az egymáshoz való ragaszkodás, az együttlét vágya oly szoros lett, hogy mind gyakrabban lesz utitársunk a gépkocsiban is négylábú barátunk.

A motorizáció korában megváltozott a kutya és az ember kapcsolata. Most mégsem a kutya szeretetéről, a kutyatartás előnyeiről vagy hátrányairól szeretnék írni, hanem kedvencünk utaztatásáról, általában a közúti közlekedésben való „részvételéről”.

Sokszor csodáljuk a vakvezető kutyák közlekedési tudását. Am a kutya gyakran nagy veszélyt is jelenthet a közlekedésben. Az elmúlt két hónapban öt olyan személyi sérüléses baleset történt a fővárosban, amelynek egyik „főszereplője” szeretett háziállatunk volt.

Két baleset azért következett be, mert az „utasként” a hátsó ülésen kuporgó kutya elvonta a vezető figyelmét az úttestről. Az egyik esetben tragikus kimenetelű volt a karambol. A jól megtermett eb menet közben, hűségét kifejezve nyaldosta gazdája — a vezető — arcát. Egy pillanat elég volt az esemény bekövetkezéséhez. A gépkocsivezető csillapítani akarta „utasát”, hátrafordult és egyik kezével

eltolta magától a hízkelkedő állatot. Közben a kocsi az útszélén parkoló autókhoz rohant és halálra gázolt egy idős férfit, aki autója mögött állt.

Talán hiába is tanácsolnánk, hogy ne szállítsunk személyautóknkban kutyákat. Eppen ezért inkább felhívjuk a figyelmet a képiünkön (a kutyák mögött) látható egyszerű szerkezetre. Ez a műanyag rács biztonságosan elválasztja a vezetőt utasától és a szabad kilátásban sem gátolja. A barkácsoló autósok saját maguk is megpróbálkozhatnak ehhez hasonló biztonsági berendezés készítésével. De talán akad olyan vállalkozó kedvű kivitelező is, aki szívesen gyártaná ezt az egyszerű, ám a közlekedés biztonságát közvetve jól szolgáló szerkezetet.

Közismert, hogy kutyákat közterületen csak pórázon, szükség esetén szájkosárral szabad vezetni. A közelmúltban három motorosbaleset történt a láncaitól megszabadult házőrző miatt. A vadul csaholó, és a kétkerekűek után iramodó kutyák megtámadták a motorkerékpárok vezetőit, akik elvesztették uralmukat járműveik felett. A főváros peremkerületeiben bekövetkezett balesetek során előkerültek a gazdák is, az igazi felelősök.

Rózsa Tamás

Az ólom- szennyezettség agresszivitást okoz

Lehetséges, hogy a levegőbe jutó égéstermékek okozzák azt, hogy egyre több ember válik agresszív — írja az Arbeiter Zeitung.

Pilz professor, ismert testnevelési szakember, néhány fiatal embernek azt a feladatot adta, hogy az ergométer pedálját addig nyomja, míg csak ki nem merül. Egy alkalommal jó levegőjű helyen, máskor pedig forgalmas autótól szélén. Azok a kísérleti alanyok, akiknek az autótól mentén kellett feladatukat elvégezniük, már fél óra múlva cifrán szitkozódni kezdtek. Azok a fiatalok viszont, akik friss erdei levegőben taposták az ergométert, az egész idő alatt békésen viselkedtek. Még akkor sem szitkozódott egyikük sem, amikor kimerülten abbahagyták.

Pilznek mindig is az volt a véleménye, hogy a vérbe kerülő ólom agresszivitást idéz elő. Gyakorlati csak arra voltak hivatottak, hogy ezt bizonyítsák. Einbrodt, aacheni professor is ugyanezt az elméletet vallja. Szerinte a levegőnek a gépjárművek kipufogó gázai okozta, egyre fokozódó ólomszennyezete vezet arra, hogy az emberek agresszívvá válnak. Ő is azon a véleményen van, hogy gyermekjátéktereket sohasem volna szabad utcák közvetlen közelében létesíteni.

„Halálhely” a gépkocsikban

Svédországban tanulmányt végeztek három kórházban, amelynek során 133 gépkocsibaesett következtében megsérült embert vizsgáltak meg. A vizsgálat alapján arra a következtetésre jutottak, hogy a gépkocsik hátsó ülésein elhelyezkedő utasok gyakoriságban és súlyosságban hasonló sérüléseket szenvednek a balesetek során a gépkocsi vezetőihez, és az első ülésen helyet foglaló utasokhoz. Mint tudjuk, évekig az volt az általánosan elfogadott vélemény, hogy az autó vezetője melletti hely tekinthető az úgynevezett „halálhelynek”.

A 133 hátsó ülést elfoglaló, és ebben a helyzetben megsérülő utas közül (megjegyezzük, hogy közülük csak ketten viseltek biztonsági övet) 14 százalék olyan súlyosan sérült meg, hogy rokkanttá vált. Négy százalékuk sebe halálos volt. A sérülések csaknem 50 százaléka a fejüket vagy a nyakukat érte.

A magyarázat: amióta a gépkocsik első ülésein kötelező a biztonsági öv használata, az elől ülő utasok sebesülésének aránya jelentősen csökkent, míg a hátsó üléseket elfoglalók a sebesülések részaránya nem változott — de viszonylagosan nézve, mégis csak utolérte az úgynevezett „halálhelyen” ülők sebesülésének arányszámát.

— i —

A „Csúcsforgalom” postája

SZERKESZTI: JUHÁSZ ANDOR

KINÁL: Volkswagen 1300-as kipufogódobot, szelepeket, dugattyúkat dr. Strommer Elemér (8477 Tüskevár) — **Volvo generátor** Boros János (6800 Hódmezővásárhely, Tánicsics M. u. 28.) — **145 LE** benzinfecskendezéses Lada versenymotort és alkatrészeket Rasch Henrik (7130 Bonyhád, Zrínyi u. 6.) — **Ford Escort** sebességváltót, motort, hátsó futóművet Fehér István (7100 Szekszárd, Kölcsey ltp. 7.) — **Ford Kombi** kocsiszekrényt egyben vagy bontva Sárközi József (5540 Szarvas, Káka központ 4.) — **Skoda 105 S** karosszériaelemeket Orsovai Sándor (8000 Székesfehérvár, Huba u. 2/b.) — **Renault R-4-es** alkatrészeket Zsár Béla (8642 Fonyód, Szent István u. 64.) — **AM 1970-1979-es** és az Autós Élet 1971-1979-es példáit dr. Gyurácsik Emil (3530 Miskolc, Kellner S. u. 1.) — **Volkswagen 1200-ast** egyben vagy bontva Simonyai Ferenc (9400 Sopron, IV. László kir. út 53.) — **1300-as és 1500-as** Polski Fiatra szerelhető tetősomagtartót Volter János (5000 Szolnok, Keskeny J. u. 24.) — **125 cm³-es „A”, „B”** kategóriás mini-cross motorkerékpárt Kovács Ferenc (7100 Szekszárd, Bakony u. 6.) és Kern György (7100 Szekszárd, Béri Balogh Ádám u. 60.) — **250 cm³-es** Simson Sport motorkerékpárt Balázs József (1033 Bp., Búza u. 19.) — **Dacia** sebességváltót Pintér József (7400 Kaposvár, Lenin u. 2.) — **Simson S 50 NH** típusú segédmotorkerékpárt, Timár Imre, (Gyoma, Móricz Zs. u. 5.) — **Skoda MB 1000-est** egyben vagy alkatrészenként Horváth László (7020 Dunaföldvár, Előszállási u. 10.) — **VW-412 Variant** hoz alkatrészeket Horváth Vilmos (7632 Pécs, Kassák L. u. 6. fszt. 3.) — **Trabant 600-ast** egyben vagy alkatrészenként Csikós Sándor (Mezőtúr, Kétkárok 56.) — **850-es Fiat Sport Kupé** motoralkatrészeket, valamint egy kéttorkú Weber-porlasztót 127-850-es Fiat-hoz. Matos András (6500 Baja, Kálmán Király u. 7.) — **Kiskerekű Wartburg 1000-est** 353-as motorral alkatrészenként Péter István (3574 Böcs, Petőfi 37.) — **601-es Trabant motort** Molnár János (4200 Hajdúszoboszló, Gagarin u. 13.) — **1950-es kiadású** Borgward Hansa 1500-ast szétszerelt állapotban, esetleg Skoda Felicia cseréjével Csajki János (5920 Csorvás, Tanya 198.) — **300×18-as gumiköpenyt**, áramvonalidomhoz plexit, valamint MZ 250 Trophy benzintankot, lámpafejet és egyéb alkatrészeket Töreky András (8311 Nemesvita, Kossuth u. 91.)

KERES: 850-es **Torinói Fiathoz** első és hátsó sárhányót Szeccsó Sándorné (Szentdomonkos, Szabadság u. 80.) — **1970-es Automobil Revuet** és 1968-75 amerikai gépkocsik prospektusát, katalógusát Antal Lajos (2038 Sósút, Jókai u. 23.) — **Skoda S 100-ashoz** hátsó sárvédőket és homloklemeszt, Szalkó Endre (3733 Rudabánya, Zöldfa u. 26.) — **Renault-4 karosszériát** és első szélvédő üveget Szilágyi Gábor (5900 Orosháza, Rákóczi u. 32/A.) — **NSU Prinz 600-as** motort kompletten, vagy alkatrészeket Kelle Mihály (5675 Koszna J. u. 21.) — **500-as BMW motorkerékpárt** Tasnádi László (6221 Akasztó, Mártírok u. 9.) — **Wartburg 353-ashoz** komplett bal első ajtót Fehér Zoltánné (5430 Tiszaföldvár, Baross krt. 18.) — **128-as karosszériát**, karambolosát is, Ficsor Flórián (Szolnok, Harmat u. 13.) — **Skoda S 100-hoz** gumiabroncsot Panyi János (Bp. 1056, Belgrád rkp. 19.) — **Danúvia motorhoz** külső gumit Mayda Sándor (6400 Kiskunhalas, Bálvány u. 24.) — **Danúvia vagy Csepel motorkerékpárt**, Déceg József (Tamási Áll. Gazd. 7090 Fornád, Pf. 380.) — **Segédmotor**nak számító sport Simson Tuschek Zoltán (9400 Sopron, Felszabadulás út 24.) — **Volkswagen mikrobushoz** szívószelepet, kipufogószelepet, hengerfejtömítést, szivótorok tömítést, szelepfedél tömítést, gumigyűrű szelepszárvezetőket Vigh Kálmán (1154 Bp., Baksay Sándor u. 35.) — **Fiat Topolino 500-ashoz** komplett hajtókart, vagy üzemképtelen motort Nagy Mihály (3063 Jobbágyi, Lenin u. 27.) — **Dacia 1300-ashoz** bal oldali kormányösszekötőt, első féltengelyt, hátsó kerékcsapágyakat, egy garnitúra fékbetétet, Kontra Rózsa (8440 Herend, Fásor u. 7.) — **Polski Fiathoz** cordgyűrű-garnitúrát Horváth János (9600 Sárvár, Hunyadi J. u. 12/c.).

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

Edző lettem!

Hadd háriítsam el magamtól a fenti kijelentő mondat értelmét, ugyanis nem én, hanem az a 42 sportember, aki kétéves kemény tanulás után autó-, kart- vagy motorkerékpársport középfokú edző-oklevelet kapott a Testnevelési Főiskola Továbbképző Intézet edzőképző tanfolyamán. Gratulálunk valamennyiüknek!

Kezdjük az elején.

Amikor 1978-ban megalakult e sportágak csúcsszerve, a MAMSZ, annak elnöksége megbízta egyik tagját, Mester István okleveles gépészmérnököt, az edzőbizottság vezetőjét, szervezze meg, és vezesse le az intézményes edzőképzést, (amely addig megoldatlan probléma volt, ámbár 17-en jelentkeztek általános edzővizsgával, ezek között van Mester Tivadar, a BHSE edzője, aki mesterfokú diplomával rendelkezik).

Mit illik tudni Mester Istvánról, a Volán Tröszt kísérleti osztályának vezetőjéről?

Egyetemista volt, amikor 1948-ban felvették a Vasas motoros szakosztályába, ahol oldalkocsis-utasként indult el versenyzői újtjára. Aztán terepezett, túrázott, és amikor 1954-ben, már kész mérnökként a Csepel Motorkerékpárgyár kísérleti osztályára került, a motorozást a Csepeli Vasasban folytatta. Rövidesen gyári versenyzőként crossozott és több nemzetközi verseny sikere mellé két bajnokságot is szerzett a Dózsa, illetve a BHSE színeiben. A két kereket négyre váltva, régi barátjával, Hollós Istvánnal „társult” és egy R-8 Gordinin a mitfaherri teendőket látta el. Ezt követte egy mérges kis Puch, amelyben

Kiss Dezső volt a pilótatársa. Amikor 1969-ben, a Volán megbízott edzője lett, búcsút mondott a bukósisaknak, és éppen öt év múlva lett a Tröszt osztályvezetője.

— Tudom, az intézményes edzőképzés nem jelenti egyben sportágaink problémáinak megoldását, hiszen nem is ez volt a feladatunk — mondja Mester István. — De most olyan képzett szakemberek kezében van a versenyzőink, és a sportág irányítása, fejlődése, akik — ezek után — nemcsak „egy nyelven” beszélnek a versenyzőink feladatairól, illetve „értelmezik” azokat, hanem széles látókörrel rendelkezve, korszerűen nevelik a gondjaikra bízott versenyzőket.

Hatalmas paksamétát tesz ki az a nagyon sokoldalú tananyag, amelyen átrágták magukat a tudásszomjas jelöltek. A TF Továbbképző Intézet foglalkozik az OTSH által irányított 36 sportág általános edzőképző tanfolyam kétezzer hallgatójával, és pedig több tanár vezetésével, a következő tantárgyakban:

Sportpolitika
Sportpedagógia
Sportélettan,
Sportszervezés,
Sportlélektan,
Edzéselmélet,
Gimnasztika.

Ezenkívül, illetve emellett szakmai anyagot kellett felvenni, amelyet Mester István (autó) és Mester Tivadar (motorkerékpár) adott elő (és M. I. maga is vizsgázott az általános részből). Aki pedig azt hiszi, hogy ez a kétéves tanfolyam olyasféle esti „dumaparti” volt, az alaposan téved, hiszen rendszeres vizsgákon, dolgozatok-

kal, és beszámolókon kellett — jegyre — bizonyítani a felkészülést.

Ezzel kapcsolatban csak két adat: a tavalyi felvételre a közel háromszáz jelentkezőből csak 81 állta az elővizsgát, és az oklevél osztásig negyvenketen maradtak talpon.

— Miért vállalták, és teljesítették ezek a technikai sportokat szerető fiúk ezt a nehéz feladatot? — kérdez vissza Mester István. — Nemcsak ezért, mert ez az oklevél egyenértékű egy szakmunkás bizonyítvánnyal, és ezzel főállást lehet betölteni, hanem azért, mert rájöttek, hogy azt a felelősségteljes munkát csak megfelelő alappal tudják teljesíteni. Ezt a tömémentelen, de fontos anyagot szóban és írásban kellett visszaadni, emellett a tanévek végén önköltségen, több napos gyakorlati táborozáson vettünk részt, épedig tavaly Nyíregyházán (raliverseny), Egerben (hegyiverseny), idén pedig Szentendrén (autócross) és Győrött (kart).

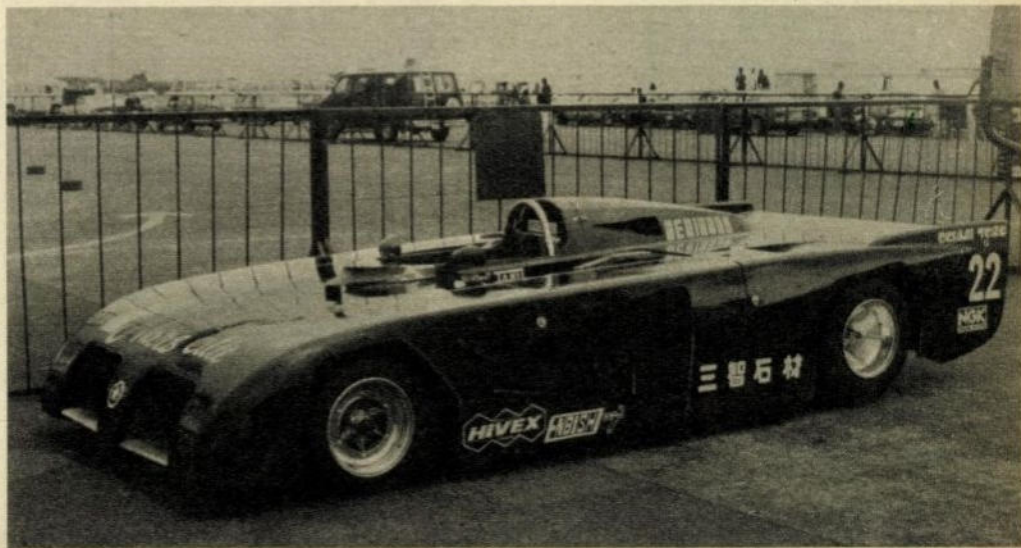
— Ezúton is köszönetet mondok dr. Vági Józsefnek, a TF TI igazgatójának, Kincses Ferencnek, az edzőképző csoport vezetőjének, Bonn Ottóné főelőadónak, akik messzemenően támogatták az első ilyen szakmai edzőképző tanfolyamot, valamint azoknak, akik segítettek a szakmai tananyag összeállításában — fejezte be a beszélgetést Mester István, úgy is, mint szakmai előadó, és úgy is, mint az edzőképzés általános részének jól vizsgázott hallgatója.

(Mi pedig még hozzátesszük, hogy ennek a sportágnak hihetetlenül nagy szakmai anyagát Mester István dolgozta fel, amiért a sportág nevében mi mondunk neki köszönetet.)

— rózsá —

KÖNNYŰ, SZILÁRD...

A Yokohama Gumi Társaság könnyűsúlyú alumínium méhsejt-szerkezeteket szállít a Forma-1-es istállóknak. A Hivex néven ismert anyag 0,1 mm-es alumínium lemezből készül, és a méhsejt-szerkezet könnyű, szilárd teherviselő szerepét tölti be. Az amerikai és európai Forma-1-es autók után, most egy japán versenyautó is a Hivex-szerkezetet használja fel.





NYÚZÓPRÓBÁ

A munka, pontosabban a munkaerő ára egyre emelkedik. Ennek nyomán még a legnagyobb gyárak is kiadják egy-egy speciális részmunkájukat tervezésre és alkalmasint gyártásra egy általuk specialistának ítélt vállalkozónak. (Emlékeztetőül: a Yamaha 750-es kardános villája a Porsche gyár tervezőasztalán született meg.)

A motorkerékpároknak talán egyetlen alkotóeleme, amit motorkerékpár gyár sohasem készített: a gumi. Hogy a jó gumi milyen fontos, különösen a motorkerékpár gyár sohasem készjük felesleges egy szót is szólni.

A BMW gyártól kapott felvételeink a legfényesebben bizonyítják micsoda nyúzópróbán vizsgálják a motor cipőit, mielőtt a gumigyár nagyobb megrendelést kapna. A gumikat a legkiélezettebb vészhelyzeteknek megfelelő körülmények között vizsgálják, és ehhez ad segítséget a hidraulikus csillapítókkal támogatott „járóka”.



Tirisztor a kétkereken

Mint mindig, most is szívesen adunk helyet ügyes barkácsötleteknek. Ezúttal Szabó Károly budapesti (1152 Régi-fóti út 23.) olvasónk motorkerékpárra tervezett, és kivitelezett tirisztoros gyújtását ismertetjük.

Az alkotó saját készítésű gyújtásáról realisan nyilatkozik.

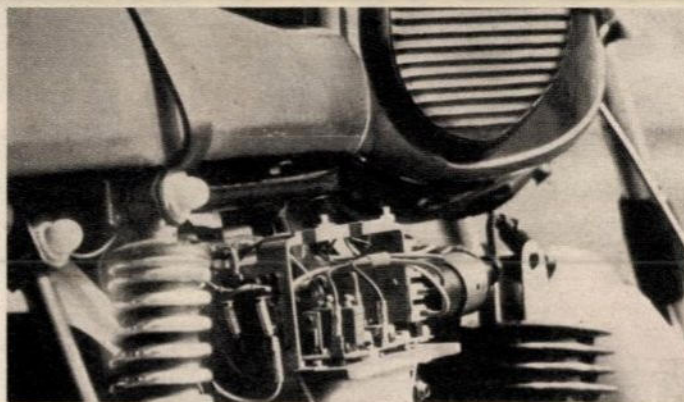
— Az eredmények nem csodálni valóak, csak szerények. Mégis kedvezőek, mert fő erényei pontosan azokban az apró dolgokban mutatkoznak meg, amelyekben a hagyományos gyújtás nem eléggé tökéletes. Legfőbb előnyét abban látom, hogy a megszakító nem ég be, nem kell sokszor utánállítani a hézagot. Az MZ TS 250-es áramfelvétele bekapcsolt gyújtással álló helyzetben 4 A. Ugyanez, tirisztoros rendszerrel szerelve 0,16 A, ami huszonötször kevesebb, és járó motoron ezek az értékek még jobban lecsökkennek. Az általam épített elektronikával, a kis áramerősség miatt, az eredeti kondenzátor feleslegessé vált.

A megadott kapcsolási és nyomtatott áramkörü rajz alapján a szerkezet elkészíthető, a mellékelt fénykép pedig az elhelyezéshez ad segítséget.

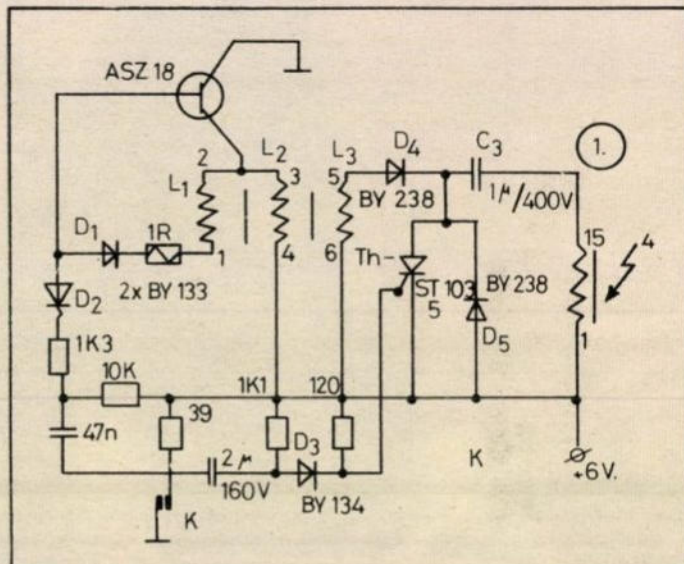
Befejezésül még néhány útmutatás, tanács a szerzőtől.

— A rajzon feltüntetett diódák helyett más típusokat is alkalmazhatunk, csak a D_4 és D_5 -tel vigyázzunk, mert itt már viszonylag magasabb feszültség van. A tirisztor típusa: ST 103/5. Zárófeszültsége 500 V. Az ellenállások 1 wattosak, a 39 ohmos is kap hűtést. A rezgőköri tekercset régi, csöves rádió kimenőtrafójából készítettem. A C_1 -es tekercs áramkörében lévő 1 ohmos ellenállást műszersöntökben található kantálhuzalból gyártottam. Az egységbe kötött eredeti gyújtótekercs primer oldalából levettem 50 menetet, így az eredeti 1,5 ohmos tekercs 1 ohmos lett. Ez az érték kedvezőbb a tirisztorral határolt körben. Ezt a műveletet bárki könnyen elvégezheti. A peremezésnél szétvettem, enyhe melegítés után kivettem az egész tekercset a szurokból és tokból, majd a felső tekercsből lecsévéltém. Az alsó: szekundertekercs maradt a régi. Az összeszerelés fordított sorrendben történik. Egyébként a gyújtótekercset nem kell feltétlenül megváltoztatni.

Hát ennyit röviden. Nem könnyű munka, de összefogással menni fog. Sok sikert hozzá!

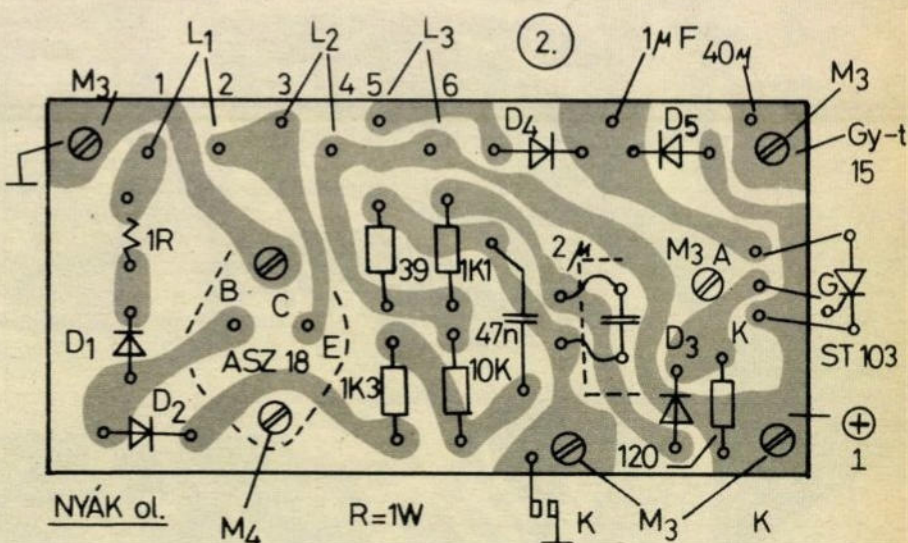


Az egység helye a motoron



A gyújtás kapcsolási rajza

A nyák rajza. Alul a tekercsek menetszáma, huzalvastagsága van feltüntetve



NYÁK ol.

R=1W

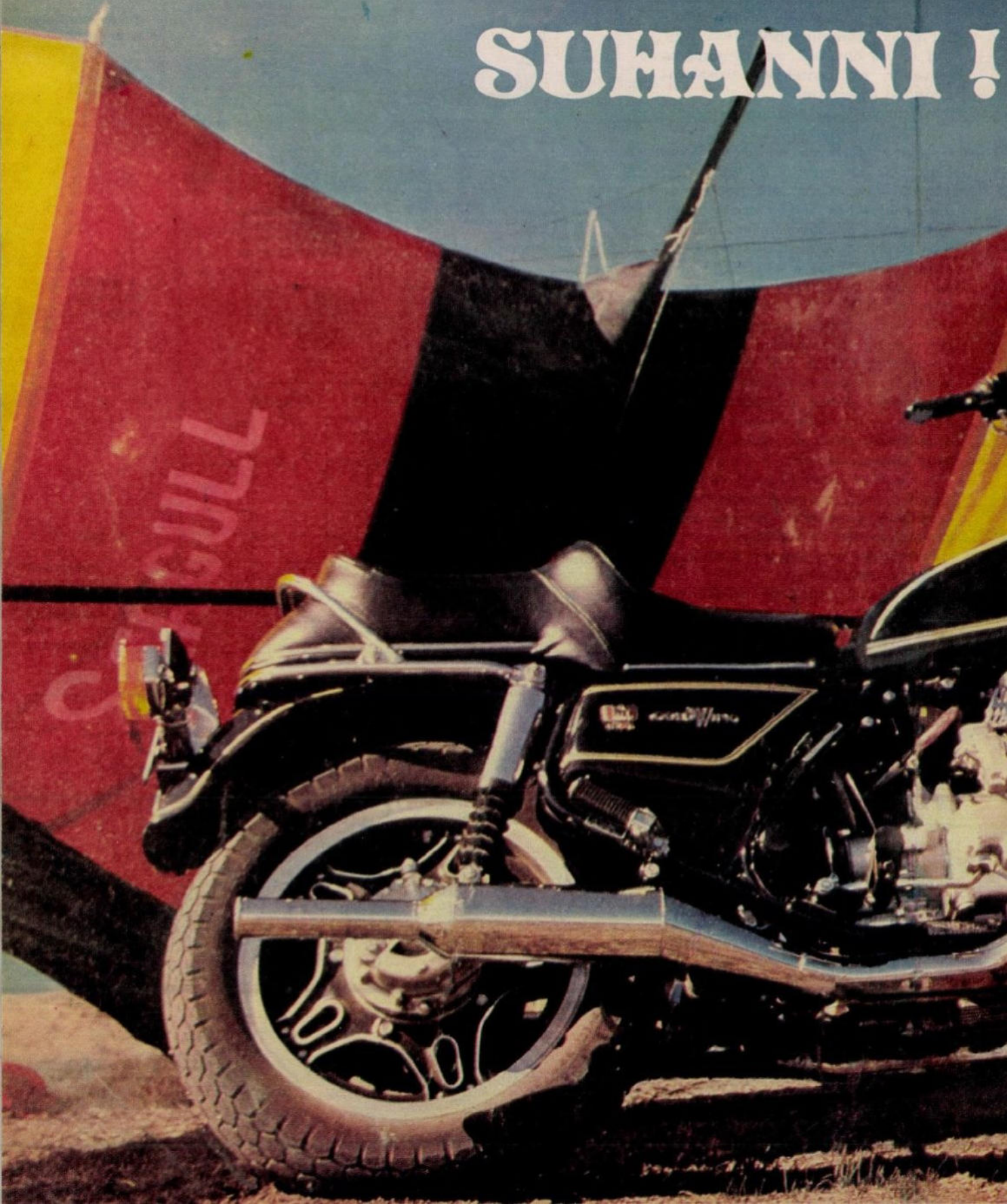
VAS - 2cm^2
LÉGRÉS - $0,2\text{ m}^2/\text{m}$

L_1 - $17\text{me} / \varnothing 0,28$
 L_2 - $20\text{me} / \varnothing 0,75$
 L_3 - $660\text{me} / \varnothing 0,25$

PANELMÉRET
 $60 \times 120\text{ m}^2/\text{m}$

LEBEGNI?

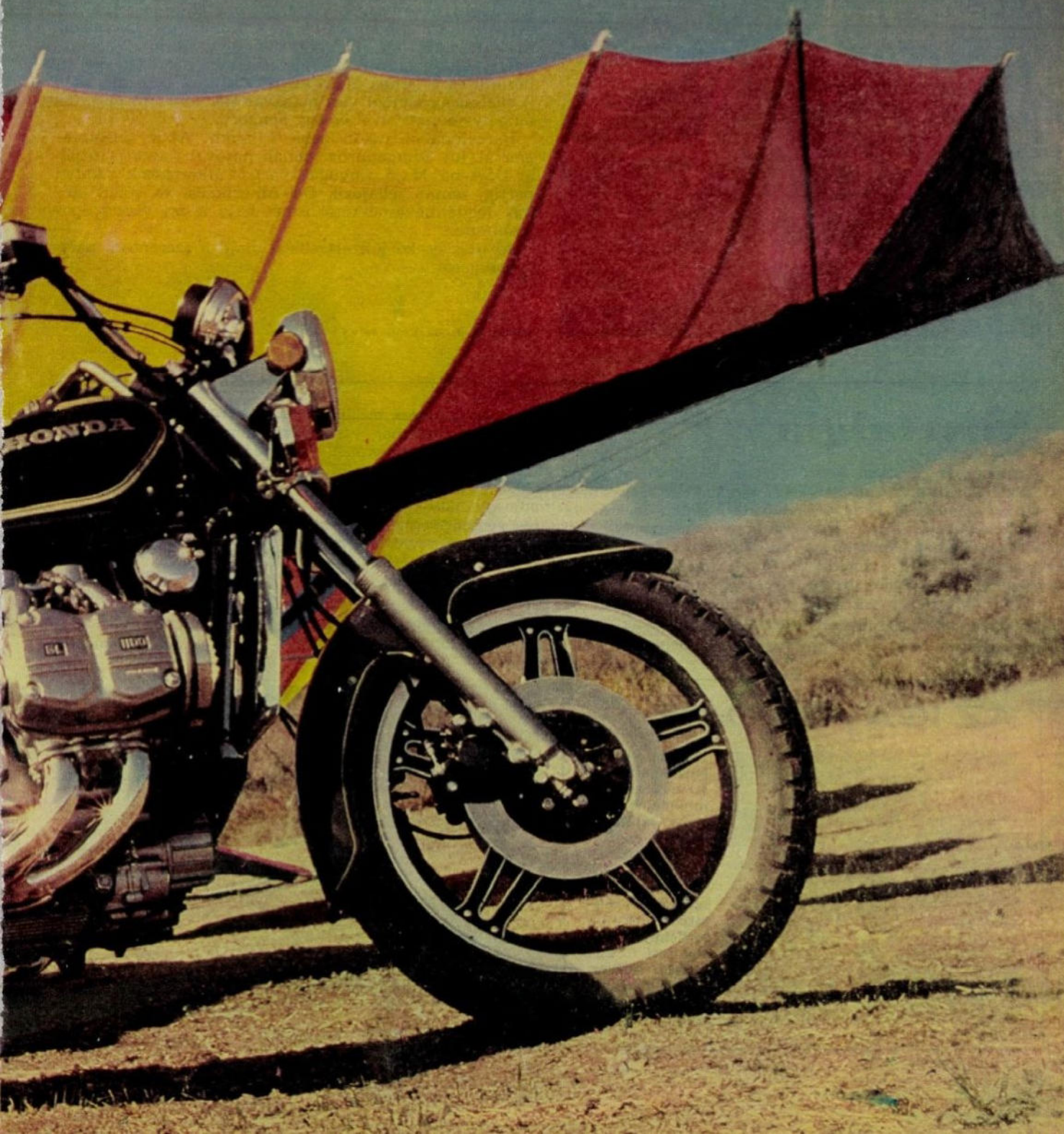
SUHANNI !

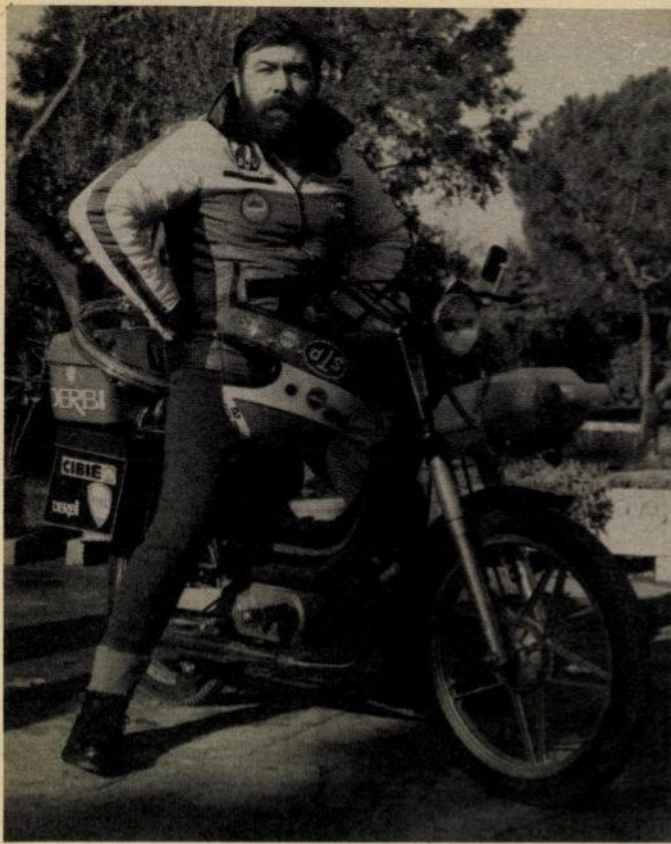


Igen, ezt a kérdést, illetve utasítást adta alkotása címéül Jean-Pierre Biot fotóművész, aki – úgy tűnik – saját kérdésére azonnal meg is felelt. A kép címéből arra lehet következtetni, hogy a francia művész szíve a motorkerékpárhoz húz, hiszen végül is a cím a suhanásra szólít fel, persze motoron.

Biot mester nemcsak a színek varázslója, hanem a technikában is biztosan képes eligazodni, lám, a választása a vízhűtéses, boxer Honda GL 1100-ra esett.

Ez a kép valóban meglódítja a néző fantáziáját, és bizonyára sokakban a sárkányrepülés gyönyörűségének érzetét is felkelti; ámde magunk is, miként a művész, a földön suhanó Gold Winget választanánk . . .





MOPEDDEL A VILÁG KÖRÜL

Az ilyen, vagy olyan világmegkerülő utazások szinte elvesztették egykor fényes varázsukat, hiszen ma már az űrben sétálnak. Mindennek ellenére van abban valami nagyszerű, hogy a képen látható spanyol J. M. Marco Gardoqui, az ő tiszteletet parancsoló 92 kg súlyával arra vállalkozott, hogy 78 (?) napon belül körülmopedozza Földünket egy sorozatgyártmányú Derbi „Variant” nyergecskéjében. (Különfelszereléshez tartozik 3 úti-bőrönd és a lámpa alatt, szíjjal rögzített benzinkanna.) A biztonság okából visz magával egy teljes forgattyús-tengelyt dugattyúval és egy hengert.

Barcelónából a kontinens, valamint Ázsia tíz országán át jut Szingapurba, onnan hajóval folytatja útján az USA-ba. Majd a nyugati partról átkerkezik a keleti partig, onnan lehajózik Dél-Amerikába, és végül, annak legdélibb csücskétől ismét hajó hozza vissza Spanyolhonba.

Jó utat és kérjük értesítsen majd a szerencsés partaszállásról.

(Douglas J. Jackson felv.)

Nosztalgia

Örömmel, és bevallom, némi nosztalgiával olvastam legutóbbi számukban az oly régen eltemetett, és most újjáéledő, hajdan volt híres-nevezetes Horex motorke-rékpárról. Lelkesedésem oka: életem — talán túlzás nélkül mondhatom — legszebb korszaka kötődik ehhez a

névhez, huszoneveim legja-va, amikor egy Horex nyer-gében rohattam még a vá-rosligeti versenypálya csí-pős kanyarjait...

Horex és Victoria — a két cég hajszájra egyforma Columbus gyártmányú mo-tort épített be, csak a már-kajelés különbözött. Emlé-

keimben a Horex mégis va-lahogyan tüzezebb, vérme-sebb volt ikertestvérénél.

Mit tudott ez a motor? Az akkori silány benzinekkal mintegy 130—135 kilométe-res végsebességet (akár tar-tósan is). A rövid, szériavál-tó miatt félelmetesen gyorsult — rajtnál még az 500-as BMW-t (amely egyenes-ben jóval többet tudott!) is állva hagyta. Ugyanakkor vi-

szont erős volt — kedvenc példámval élve: a Kamara-erdőnél fölfelé, két szemé-lyel könnyen tartotta direkt-ben a 110-es tempót.

Ma egy korszerűnek mond-ható, igazán precíz kidolgo-zású, bár nem kamaszkorú — 22 éves — motoron já-rok, de visszasírom azt a vén Horexet...

LUKÁCS JÓZSEF

AZ IGAVONÓ CZ



Házilagosan barkácsolt cél-járművekkel mindenütt a vi-lágon találkoz-hat az ember. Ez a felvéte-lünk Csehszlo-vákiában ké-szült, és azt mu-tatja, hogy a turbóhűtésre alakított Cz-motor milyen könnyen alkalmazható teher-szállításra.



Szépen és biztonságosan



Igazán nem a hazai motorosok bosszantására közeljük ezt a képet, hanem a gyártókat és kereskedőket szeretnénk megnyerni az ügynek...

Tessék nézni ezt a tökéletes összhangot, amit a kép sugall. Igen, magint a biztonságos közlekedés alapvetően költséges, a feltűnő színű ruhák, a különleges ruházatok utunk, amelyek színükkel és tisztségükkel hívják fel magukra az autósok figyelmét. Ha pedig a motoros lepottyan a „Jóval” speciális tonáltsággal és a harszólásoktól.

Az energiatakarékoság egyik igen közönséges eszköze lenne a motorosokkal közelebbi autósok részét nyerve szállítani. Ebből parva a balla, meg, elágás és létezően biztonságos motorosok feltűnő és természetesen: eszközökkel kellene megtartani.

Mint már annyiszor, most is elhárítjuk a gyártók és kereskedők segítségét. Mert ha külföldön az autósok vagyonukat eldobják a motorosok károsára, az alapvető célunk nyilván nálunk is lenne kereslet.



SZAKKÖNYVSZOLGÁLAT

ajánlata

..... pld. Állami szabványok jegyzéke 1980. 1—2. kötet.	200,—
..... pld. Brandman, M. I.: Az autóvillamosság alapjai és a hatlépcsős hibakeresés	25,—
..... pld. Csabai Dániel: Magnókapcsolások 1972—1976.	55,—
..... pld. Flamisch Ottó—Kardos Mihály: Autóvillamossági berendezések diagnosztikai vizsgálata 3. kiad.	55,—
..... pld. Gyurkovics Attila: Fekete-fehér tv-készülékek szervizkönyve	72,—
..... pld. Hongl János: Autószerelők zsebkönyve	59,—
..... pld. Járművillamosság. Szerk. Bakos István	106,—
..... pld. Kádár Géza: Rádió- és tv-kapcsolások 1975—1977.	63,—
..... pld. Keller Ervin—Nagy Károly: Gépjárműszerkezetek karbantartása és javítása, 2. kiad.	41,—
..... pld. Magyarai Béla: Kisteljesítményű diódák	21,—
..... pld. Magyarai Béla: Nagyteljesítményű diódák. Nemzetközi összehasonlító táblázatok.	25,—
..... pld. Magyar Sándor—Majdán István —Tábori László: Géprajzi alapismeretek	50,—
..... pld. Pollák László: Autókarosszériák javítása, 2. kiad.	23,—
..... pld. Texas: Analóg és illesztő integrált áramkörök.	61,—
..... pld. Villamos hajtások kézikönyve. Szerk. Schönfeld, R.	100,—

A könyvek megrendelhetők a kivágott és kitöltött hirdetési szelvényen, vagy postai levelezőlapon. Egyéni vásárlóink részére készpénzfizetés esetén 200,— Ft felett a szállítási költségmentes.

Részletfizetésnél a postaköltséget, valamint a 3% kezelési költséget felszámítjuk.

Részletfizetési kedvezményeink: 400,— Ft felett 4 havi, 600,— Ft felett 6 havi törlesztés.

Címünk: MŰVELT NÉP KÖNYVTERJESZTŐ
VÁLLALAT SZAKKÖNYVSZOLGÁLAT
1370 Budapest 5. Pf. 370.

MEGRENDELÉS

Alulírott megrendelem postai szállításra a fenti műveket:

* részletfizetéssel

** készpénzfizetéssel

(A nem kívánt feltétel törölendő)

Kelt:

.....
a megrendelő aláírása

A megrendelő neve:

Cím (irányítószámmal):

Csak részletfizetés esetén töltendő ki!

Szül. hely, év:

Anyja neve:

Munkahely neve és címe:

MŰVELT NÉP KÖNYVTERJESZTŐ VÁLLALAT



autó- üléshuzat

készítés minden
kocsitípusra



bp. I. szilagyi d. tér 3.



Ezt ajánljuk :

CENTRUM

CSEPEL

CSEMEGE- élelmiszerosztály

EGYSZERRE

EGYÜTT

EGY HELYEN vásárolhat

élelmiszert és iparcikkeket

SZERETETTEL VÁRJUK KEDVES

VÁSÁRLÓINKAT AZ ÚJ

ÉLELMISZEROSZTÁLYUNKON!

Bp. XXI., Áruház tér 2.



Zolderi meglepetések

MANG - MÁR-MÁR VILÁGBAJNOK

A tavalyi Belga GP-t az élmenők bojkottja tette nevezetessé, az ideit pedig a meglepetések. Hadd kezdjem az elején; tessék elképzelni a svájci Dörflinger (Kreidler) 121.16 km/h átlaggal (!) lett első az 50 cm³-es géposztályban és ezzel a győzelmével már 5 pontra közelítette meg a VB-listán vezető olasz Lazzarinót.

Az NSZK-beli Anton Mang rajtja a 250-es „maszek” Kawasaki-jával ismét gyengén sikerült, tizedikként fejezte be az első kört. De a harmadikban már öt üldözték a többiek. A francia Esphie (Yamaha) kiesése után az olasz Marchetti (Yamaha) a francia Fernandez (Yamaha) és a svájci Freymond (Morbidei) trióra több mint egy percet vert rá, és 143,48 km-es órátlaggal győzött, ezzel, a már szinte behozhatatlan, 43 pontos előnnyel áll a VB-lista élén. Elméletileg már-már világbajnok. Igaz, a Kawa gyár versenyzője, Kork Ballington, betegsége miatt már régebben nem folytathatja a pontgyűjtést. (Pedig, mint tudják, Mang szerződését a Kawasakiék 1980-ra nem újították meg, persze a német fiú motorján most sehol nem olvasható a japán gyár neve.)

A sokszoros világbajnok, a spanyol Angel Nieto, aki idén az olasz Minarelli gyár 125-ösének a dirigense, a francia Bertin (Motobecana) és az olasz Reggiani (a másik Minarellivel) vette ollóba. A mély növésű Nieto elkeseredetten küzdött és első lett, és most Bertinnel együtt, a VB 2—3. helyét foglalja el a 7 pont előnnyel vezető olasz Bianchi (MBA) előtt.

A verseny fénypontjára, az 500-asok összecsapására délután került sor. Az első kockában a fiatal amerikai Randy Markatársai, a Luccinelli és Uncini várt a rajtjelre. A világbajnok Kenny Robertsnek (Yamaha) a 3. sorban jutott hely. És amikor megszólalt a „zenekar” Mamola vitte a prímet és ez így maradt a célíg. Ez a nap a Suzukie volt, ugyanis Luccinelli az utolsó pillanatban leelőzte Robertsét és így lett második, a 4., 5. és a 6. helyre is Suzuki futott be, Crosby, Hartog és Uncini irányításával. A záró akkordról az oldalkocsosok gondoskodtak. A meglepetést a holland Smit/de Groot/Yamaha hármas okozta. A legjobb edzés-idővel, és bár az első kockából indultak, a VB-listavezető angol—svéd pár, a Taylor/Johannson, Yamahájukkal ismét verhetetlenek voltak ez alkalommal is.

Dieter Ullrich



Ök hárman, Mamola, Cecotto és Luccinelli voltak a leggyorsabbak az edzésen, így kerültek a rajt első sorába...

...és amikor nekilódult a nép, a 2. sorban várakozó Uncini (5) nem tudta életrekelteni a motorját, miközben a 3. sorból rajtoló Roberts (1) már nyeregbe ugrott



Egy héten belül kétszer is nyert Fowler Yamahával a Taylor/Johannson pár

(A szerző felvételei)

ÖNKRITIKA

Saját gondatlanságom miatt, 13. számunk „...3. Ferjancz/Tandari” című írásomba két sajnálatos hiba csúszott, ami a Magyar Autó- és Motorsport Szövetséget — teljesen alaptalanul — igen rossz színben tünteti fel. Az egyik tévedésem Ferjancz prioritásához kapcsolódik. At-

tila kérésére valójában a MAMSZ kétszer is megkereste a FIA-t (a Nemzetközi Automobil Szövetséget), de ott „elaludt” az ügy. A másik tévedés a romániai BBK-futamtól való távolmaradásunk csipkelődő „bojkott?” feltételezése. A későbbiekben tudomásomra jutott, hogy

az ismert romániai benzinrendelkezés miatt a BBK-csapatunk kiutazására a bevett gyakorlat szerint nem kerülhetett sor.

A durva és sértő hibákért a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség, a félretájékoztatásért pedig olvasóink elnézését kérem. Surányi Péter

MOTOCROSS OB:

Piliscsévi rodeo

Mi a különbség a vadlovakat betörni igyekvő cowboyok és a motocross versenyzők között? — Tulajdonképpen semmi, feltéve, ha ez utóbbiak a piliscsévi cross pálya nyaktörően meredek sirtófalán próbálnak vasparipáikkal felkapaszkodni.

Valahogy úgy vethetik le hátukról a vadul táncoló musztángok a nagykalapos vitézeket, ahogy crossozó legényeink potyognak összevissza bőklászó gépeikről. Az OB 6. fordulója inkább hasonlított egy burleszkszínre, mint egy motocross versenyhez...

A hatalmas porfelhővel, erős széllel és perzselő napsütéssel dacoló nézők ezrei igazán jól mulattak ezen a nonstop produkción, sőt Németh Kornél balszerencés rajtja miatt még kiadós izgalmakban is részesülhettek. Bajnokunkat megrázták az első futam leintett rajta és a második próbálkozásnál a 11. pozícióból indult. Rövid üldözés után a 4. helyen száguldott, amikor Kornél csúfosan orra esett, és máris a falka végén találta magát. Újabb fergeteges hajrá következett, így a futam végén a 2. helyen intették le!

— e —



„Ereszd el a ... kuplungot”

(Fekete András felv.)



Egyoldalas „magyar témát” közölt az NSZK legnagyobb motoros szaklapja, a Motorrad. A fürgeújjú fotós, az egyéni VB landshuti előfutamán készített sorozatot Sziráczi József bukásáról. A hibátlan képriport értékét csupán a következetesen elírt név csökkentti. A képaláírás Sziráczi többszörösen Tschawakschiként említi. Sebaj, fő, hogy ráismertünk.



EREDMÉNYEK: Junior: 1. Szabó Csaba, VOSE, — 2. Bene János, VOSE — 3. Simon Ferenc, Ajka, (mind CZ). **I. osztály, 250 cm³:** 1. Németh Kornél, KSE (Yamaha) — 2. Czuni László, K.-lacháza — 3. Nátó János, BHSE (mind KTM) ... **500 cm³:** 1. Oldrich Hamerschmied CS — 2. Borka János, K.-lacháza — 3. Halász László, ZMMK (mind CZ).

Ki a Tisza vizét issza...

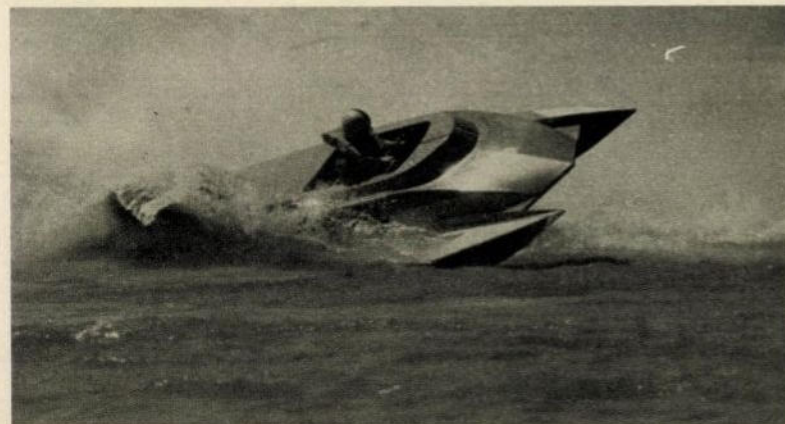


„Ja, Du bist mein Freund, Coltán” mondja Kahl „papa” a mosolygós legyőzőjének, Illy Zoltánnak



Mentik a mentők Sarkadi Sándort

(Rózsa György felv.)



Igy kunkorodik ifj. Géczy Bertalan

(Gólisz Ferenc felv.)

A szokatlanul magas vízállás, no meg a virgonc szellők nemcsak meg-megemelték a hajókat a szegedi nemzetközi motorcsónakversenyen, hanem egyiket-másikat bizony fel is borították. Többek között így járt az NSZK-bajnoka, a nálunk is népszerű Kahl „papa”, akit kíméletlenül szorongatott Európa-bajnokunk, Illy Zoltán. De erre még visszatérünk.

A hagyományokban gazdag Szegedi ünnepi játékok keretében ismét összegyűlt 120 vízipilóta — köztük 3 tucat külföldi — és a szegedi Hódgép támogatásával paradés versenyeknek szurkolhattak a szegediek.

Megható jelenettel emlékezett meg a Magyar Motorcsónak Szövetség a közelmúltban szerencsétlenül járt, a nálunk is kedvelt osztrák világbajnok, Erwin Zimmermannról, amikor a verseny megnyitása után hatalmas szegfűcsokrot dobta a Tiszába. A legnagyobb mezőnyt összegyűjtő OB hajóosztály ígérte (és tartotta be) a legtöbb izgalmat, hiszen a mi Európa-bajnokunknak, Illy Zolinak a Hétéfjű-sárkánnyal, (Kahl, Beckhusen, Steineder, Reich) kellett megbirkóznia. Aztán itt voltak a feljövőben levő hazai apró csillagok is, mint a bajai Sarkadi, vagy a pesti Csepregi. Kahl „papa” rajtja mintaszerűen sikerült, (nem is csoda, ezt gyakorolja már húsz éve), de Zolit a rangja kötelezte. (A hídról nézve, félelmetesnek látszottak a száz fölötti tempóval imbolyogva sikló hajók.) Aztán a 3. körben az Óbuda Tsz versenyzője, azaz Zoltán, kihasználta azt az időtöredéket, amikor a „Papa” egérutat hagyott maga mellett. És e döntő pillanattól kezdve Illy az élen csipkézte a Tisza habjait a — célig.

A másnapi folytatásra úgy figyeltek a népek, mint valami ritka természeti jelenségre, de érdemes is volt. Kahl „papa” bajnokhoz méltóan kapta el a rajtlövést, és ütközőig markolva a gázt, húzta hajója maga után az átláthatatlan szökőkutat. Aztán az északi bójánál egy tarajos hullám elkapta a kanyarban lecsendesedett hajó orrát, és az ősz bajnok máris itta a Tisza vizét. Illy ügyesen kikerülte lubickoló ellenfelét, és ismét 800 ponttal lett futamelső. A koronát, a két órával később sorrakerülő 3. futamban tette fel, amikor ismét az Óbuda Tsz hajóját intették le elsőként. Hát igen, így illik ez Illy-hez, egy Európa-bajnokhoz.

Sajnálatos baleset áldozata lett a fiatalabb Szántó, a Pista, aki a bója után kisodródott, és egy víziéptmény alá vágódott. Reméljük azóta már javult az állapota.

Az SD hajóosztályban ifj. Géczy Bertalan, és Kovács Ferenc a jövő ígérete, és ahogy Szántha János, az MMSZ főtítkára mondta: „A termés beérett, feljövőben vannak a fiatalok...!”

A díjkiosztó után, így búcsúzott a hamburgi otthonába induló Karl-Heinz Kahl: „A viszontlátásra, itt Szegeden, a jövő esztendei versenyen...”

Ki a Tisza vizét issza, vágyik annak szíve vissza?

— ergyé —

EREDMÉNYEK, NEMZETKÖZI, OB kat.: 1. Illy 1200 pont — 2. Beckhusen, NDK 825 — 3. Csepregi, 521. — **OC.** 1. Danisch, NDK 895, — 2. Loth, NSZK 700, — 3. Csapláros, 620. — **OE:** 1. Fröhlich, 1200, — 2. Malan, CS 900. — **ORSZ. BAJN., OB kat.:** 1. Illy (Óbuda Tsz) 1200. — 2. Csepregi (Vízügyi SC) 750. — 3. Sarkadi (Bajai Vízügy) 600. — **OC:** 1. Csapláros (Bajai Vízügy) 1025, — 2. Kozma (ZM MK) 694, — 3. Kertes (Szegedi Ep.) 652. — **OE:** 1. Fröhlich (ESMTK) 1200. — **SC:** 1. ifj. Szabó (ATSC) 1100, — 2. Bánki (Lakiadó V.) 1000, — 3. Csajtay (Vízügy SC) 675. — **SD:** 1. ifj. Géczy (PGSK) 800. — 2. dr. Kovács (Váci Vízügy) 700. — 3. Bodrogvölgyi (Lakiadó V.) 600. — **SE:** 1. Hamvas (ESMTK) 1200, — 2. Kertes (Szegedi Építők) 600, — 3. Kajáti (Lakiadó V.) 450.

Az úttörő

A Champion nagy hőértéktartományú gyújtógyertya mérföldkövet jelentett a technikai fejlődésben.

Amire a motorszakértők azonnal felfigyeltek, néhány év leforgása alatt átütő sikert aratott, a Champion gyújtógyertya új technikai távlatokat nyitott és egyre több autós győződött meg arról, hogy ezek a gyertyák nagyobb teljesítményt, nagyobb biztonságot és gazdaságosságot biztosítanak.

A rendszer technikai előnyeit bizonyítja, hogy időközben más több hőértékű gyújtógyertya is a piacra került, de az eredeti nagy hőértéktartományú gyújtógyertya Champion munkájának az eredménye. 15 000 szakmunkás szerte a világon kizárólag ezzel foglalkozik, a légi és közúti közlekedés, az autó- és motorsport részére.

Ebben áll a különbség:

a **Spezial-Isolator** gondoskodik a hő gyors elvezetéséről,
a **Silimentpor-tömítés** biztosítja a tökéletes kompressziótartást,
a **hőálló elektródák** pedig anyagösszetételüknek fogva az egyedülálló hő- és elektromos vezetőképességet.

Ezért

- már az indítás pillanatától – a gyors felmelegedés következtében – nagyobb a teljesítmény.
- az autópályán nagy sebességgel a termikus tartalék következtében – nincs túlmelegedés.
- optimális az üzemanyag-energia kihasználása.



**nagyobb teljesítmény –
nagyobb biztonság –
nagyobb gazdaságosság.**



**A legtöbb európai
gépkocsi alapfel-
szereléséhez
tartozik**

Rajd Polski:

SZTÁR- PA- RÁDÉ



Az EB-listát vezető spanyol Zanini ez alkalommal is győzelemre vitte Porschéját

(A szerző felvétele)

Bevezetőnek íme, néhány márka és név a rajtlistából: az Alfa Romeo, Saab, Opel, Renault, Mercedes, Polski Fiat, Lada, Skoda és Trabant gyár kocsijai; világsztárok, mint a svéd Blomquist, a francia Ragnotti, az olasz Verini, a spanyol Zanini — egyszóval ennél szín pompásabb mezőnyt a legényecsebb ralizajongó sem kívánhatna.

De volt ennek a négyes szorzójú lengyel EB-futamnak még jó néhány egyéb csemegéje is. Így például az a tény, hogy Béguin, Zanini és Blomquist személyében az EB-lista első három helyezettje jelent meg Wrocławban, óriási csatát ígért az oly fontos EB-pontokért. Az Alfa gyár itt mutatta be a Turbo-Alfetta legújabb, módosított változatát, a szerelők szerényen „legalább”

270 lóerőről beszéltek... A váratlan meglepetésről a nyugatnémet Scuderia Kassel gondoskodott Holger Bohne nevezésével: hajónagyságú Mercedes 450 SLC sportkupéval indult. Végül, de nem utolsósorban a nagy sláger: a Renault kvintett fellépése.

Kár, hogy a verseny már nem alakult olyan szenzációsan, mint a legkényesebb igényeket is kielégítő rajtlista. Stig Blomquist gyári Saab-jának turbófeltöltője sehogy sem akart magához térni, úgy, hogy a reménytelen küszködés után csendesen kiállt. Béguin 300 lovas szuper Porschéja a 6. gyors után motorhibával tűnt el a porondról. Ugyanitt szállt ki a hófehér Alfetából a nagyon keményen kezdő Verini is. Így aztán a vártnál hamarabb is kiala-

kult a Zanini—Ragnotti—Bohne sorrend és legfeljebb a 4. hely sorsa maradt kérdésjelnek. A gyári Skodák semleges pályán már nem legyőzhetetlenek és a Renault flotilla feladata volt a csehszlovákok „megleckéztetése”. Valóban csak a kiszámíthatatlan sors hozta úgy, hogy végül is éppen Pavlik csipte el a 40 pontot érő 4. helyet a mlada boleslav-i csapat elől.

A nagy reményekkel és vadonatúj autóval Wrocławba érkező magyar bajnokpárost idegileg, négyfős szerelősapatát meg fizikailag tette tönkre egy rejtélyes fékprobléma. Ehhez jött még „desszertnek” két kiadós gumidefekt és 1—2 perc késés, úgy, hogy a több mint másfél napos szenvedésnek csupán egy kiábrándító 12.

helyezés lett a „gyümölcsese”...

BBK-csapatunk derekasan végigküzdötte az 1536 km-es, 48 gyorsaságival spēkelt távot és dicséretükre legyen mondva, csupán a Tóth/Nagy páros „fogyott el” a társulattól egy ártatlan kicsúszás után. A Gárdonyi/Bak kettős vesztele át viszonylag a legmínálban a megpróbáltatásokat, de a Dudás/Doma duó „gyúrás” Ladája elképesztő mennyiségben fogyasztotta az olajat és ismét csak a szentlélek tartotta egyben az egyre hangosabban fűtőréző differenciált. A Németh/Jó-járt páros Ladája nem olajat, hanem vizet fogyasztott. A Garay/Barabás kettős, egy hosszúra nyúlt szerelés után vette át a zárókocsi szerepét és utolsóként kocogtak be a célba... **Fekete András**

Félidőben a kartbajnokság

Az országos bajnokság harmadik futamát ismét a győri pályán rendezte a Győri Volán gokart szakosztálya. A múlt év őszén átadott pályát sajnos, csak használják, ám karbantartásra keveset gondolnak az üzemben tartók. Pedig az ország egyetlen pályája több megbecsülést érdemelne! A kétnapos versenyen az 50 cm³ széria osztály versenyzői rajtoltak és ez Magyar Róbert (Győri Volán) győzelmét hozta. Jelenleg ő vezeti a bajnoki rangsort is. Az 50 cm³ speciál gépeknél Lengyel Attila (Veszprémi Volán) Kreidler-je nem talál vetélytársra, mert messze gyorsabb mint a géposztályba tartozó versenyzők gépei. Három futamgyőzelmével, utcahosszal vezeti a rangsort. A 125 cm³ szériagépeknél ifj. Győri Antal (ÉPGÉP) már a második babékoszorút viszi el Győrből — megérdemelten — futamgyőzelmével. Vasárnap nemcsak a rendezők tették izgalmassá a versenyt, hanem az időjárás is. A 250 cm³ szériagéposztály száraz pályán indult, de vizesen fejezte

be a futamot. Kecskeméti József győzelmét (Kecskeméti Spartacus) egyedül a debreceni Dobos Csaba veszélyeztette, de MZ-je idő előtt „elhervadt” és nem tudta futamát befejezni. A nemzeti osztályban ismét Dancsi István, a Győri Volán versenyzője végzett az első helyen és ő vezeti az osztály ranglistáját is. A nemzetközi osztály versenyzőit is megtréfálta az ekkor már a motorokból kicsöppenő olaj és víz keveréke a pályán. Kemény Gabi (Bácsép) a megmondhatója, hogy mire képes ilyenkor egy gokart, ha nem megfelelően van a kanyar előtt „kikezelve”. A végére viszont az a furcsa helyzet állt elő, hogy három versenyző állt két-két futamgyőzelmével. Az ilyen helyzetben az egymás ellen elért eredmény dönti el a végső sorrendet és így Kesjár Csaba (Volánbusz) végzett az első helyen. A bajnoki sorrendet is ő vezeti két futamgyőzelmével.

EREDMÉNYEK: 1. Zanini/Sabater, E (Porsche); — 2. Ragnotti/Andrié, F (Renault); — 3. Bohne/Diekmann, D (Mercedes); — 4. Pavlik/Mottl, CS (Renault); — 5. Sedivy/Janecek, CS; — 6. Kvaizar/Kotek, CS (mind Skoda); — 7. Holub/Weibel, D (Opel); — 8. Stawowiak/Zyszkowski, PL (Polonez); — 9. Krupa/Myszkowski, PL (Renault); — 10. Wozowicz/Wozowicz, PL (Lada). — **AZ EB ALLASA a 31. futam után:** 1. Zanini 256 — 2. Béguin 226 — 3. Ragnotti és Blomquist 150 — 5. Vudafieri 145 — 6. Kulläng 128 — 7. Mikola és Pond 120 — 9. Bohne és Preglasco 104 — 11. Krupa 102 pont. — **A BBK ALLASA a 4. futam után:** 1. Radecki 145 — 2. Kvaizar 142 — 3. Blahna 141 — 4. Sedivy 134 — 5. Yunpuu 123 — 6. Serafimov 102 stb.

Amikor 1937-ben a bolognai signor Alfonso Morini elhatározta, hogy városában motorkerékpárokat fog készíteni, még nem tudta, hogy nevét hamarosan megismeri a motoros világ. Kezdetben szerény keretek között működött a „gyár”, és ma is csak 130 embert foglalkoztat ez a családi vállalat. Tehát nem a mennyiség, hanem a minőség, és a szokásotól kissé eltérő szerkesztés jellemzi ezt az olasz motorkerékpár márkát, a Morini-t.

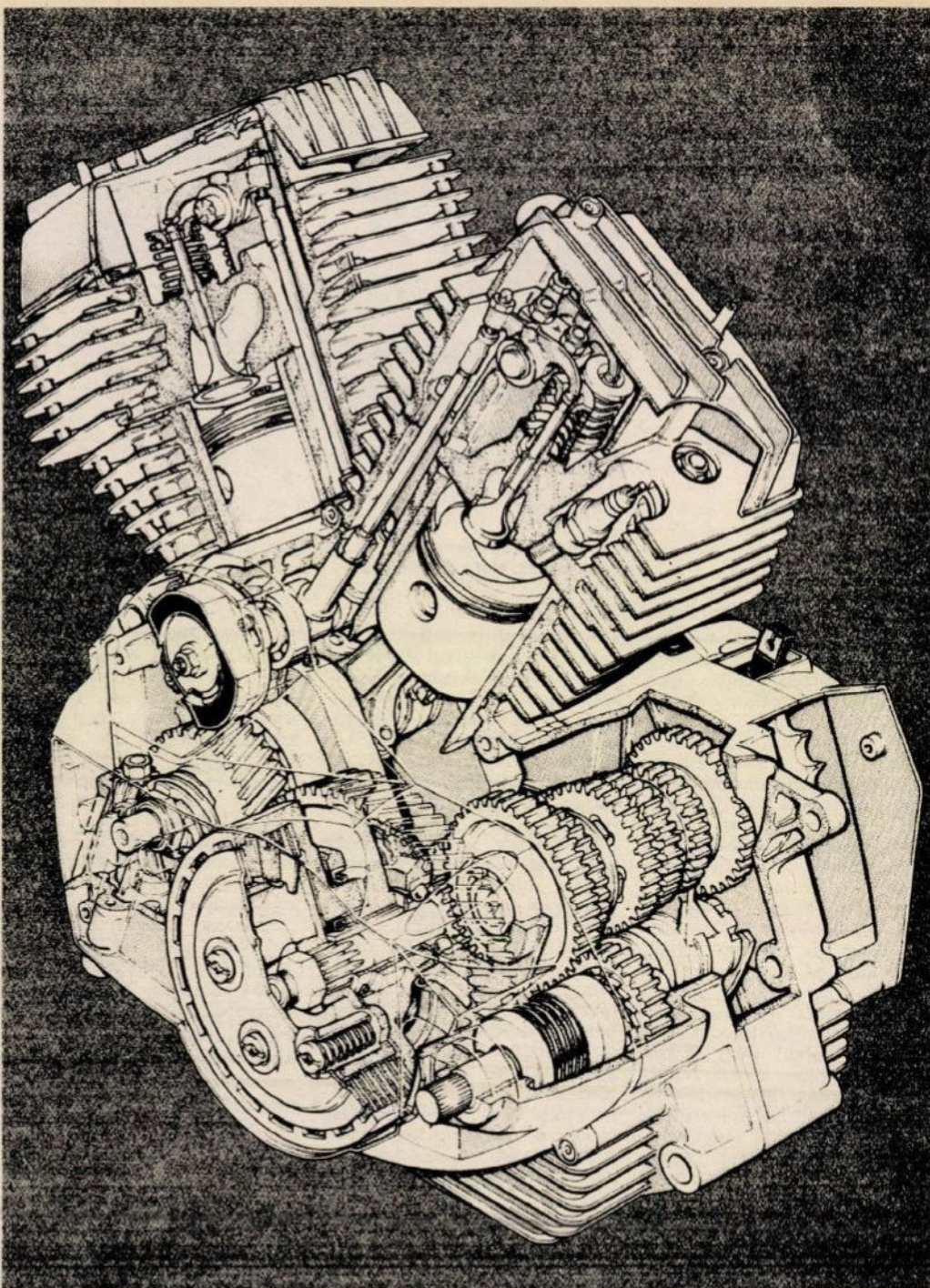
Az „500 V Sport”-jelű, a mai szemnek talán valamennyire szokatlan V-motor – a látszat ellenére – nem nyújt szuper teljesítményt, hiszen mindössze 31 kW-os (42 LE) energiagyárral rendelkezik, mégpedig 7500 fordulaton, és ez az ötödik, egyes modellnél a hatodik sebességi fokozatban 185 km/h végsebességet jelent.

Hogy mégis mitől „Sport” ez a Morini? A küllemétől; pontosabban szólva, a két rövid kormánycsukatótól, a rövidített nyeregtől, (ámbar ezen, ha szűken is, de két vékonyde-rekúnak akad hely), a tüzipirosra fényezett sármentőktől, – oldallemezektől, – a benzintartály oldalára húzott vastag kármin csiktól, – és az azonos színű váztól, valamint a fekete-re eloxált hajtóműháztól, – és a kipufogóktól.

Valójában azonban, műszakilag nem olyan „felvágós” ez az 500-as Morini, hiszen csak két szelepe van, persze hengerenként, és szimpla OHV vezérli ezeket. Mindezek ellenére elég hosszúkat tud lépni ez a hagyományokat őrző Morini.

A hátsó hengert nem takarja az előredőlő társa, (72 fokban a hengerek dőlésszöge), tehát a hűtése kedvező. A menetirányra keresztben elhelyezett forgattyúsmechanizmus fő tengelyén egymás mellett ülnek a hajtókarok, (ezért nincsenek vonalban a hengerek), ami ma már műszaki ritkaság. Ilyen megoldást alkalmaz a Harley-Davidson, a Ducati és az ezres Hedlund, (amelyet előszeretettel az oldalkocsis crossozók használnak).

A hengerek között, a főtengellyel párhuzamosan forog a fogasszíjjal meghajtott vezérmű, amelynek bütykei nyomórudak közbeiktatásával mozgatják a viszonylag kisméretű szelepeket.



Furat/löklet	69/64 mm	Tárcsafék \varnothing elől dupla, hidr. 260 mm
Hengerűrtartalom	489 cm ³	Dobfék hátul, könnyűfém, \varnothing 180 mm
Sűrítési arány	1:10	Benzintartály
Legnagyobb teljesítmény	31 kW (42 LE)	Önsúly
Legnagyobb fordulatszám	7500/perc	Fogyasztás 100 km-re
Porlasztó Dellorto, \varnothing	28 mm	Legnagyobb sebesség
Váltóáramú generátor	12 V, 120 W	
Sebességváltó fokozat	5 vagy 6	Gyújtás: megszakító nélküli tirisztoros, több-
Gumiméret elől	3,50 S 18	tárcsás kuplung olajban, elektromos önindí-
Gumiméret hátul	4,50 S 18	tóval 5 fokozatú váltó, berúgóval 6 fokozatú.

MOTOR



ITÁLIÁBÓL

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Ehhez a szép tóhoz is elvisz a Budapest Tourist. 7. Hevesi bor. 14. Találó autós mondás; zárt betű: Ó. 16. Atfúrt dugó. 17. Gríz. 18. Befog. 19. Ibsen mű. 21. Szovjet félsziget. 22. Nemcsak a késnek, de a szónak is lehet. 23. Krinolin eleje! 24. Szalad. 26. Igen — oroszul. 28. Levegő része! 29. Azonos betűk. 30. Adria-parti üdülőhely, a Budapest Tourist egyik úticélja. 32. Ünnepelesen átadta. 34. Autós kirándulás. 35. Menekülésszerűen fut. 36. Szeszes ital. 37. A meglepetés hangja. 39. A neodim vegyjele. 40. A kállum, a nitrogén és az oxigén vegyjele. 41. Vércsoport. 43. A 21. sz. sor egyenmű betűi. 45. Verskellék. 47. Porció. 48. Petőfi vers. 49. Roston sült. 51. Mindenféle kacat gyűjtőhelye. 50. Szovjet gépkocsik jele. 54. Izomkötő. 55. Időmeghatározás. 56. Szeszes ital. 57. Nem is ezt. 58. Erőszakkal etet. 60. Dél-amerikai ország. 62. „Beni . . . , valaha a Szahara hatalmas törzse, nomád nép. 63. Dísz. 65. Ezen a betonúton egykor gyorsasági versenyeket tartottak. 67. Rudakra állított szalmatejű szénaszín. 68. Az autózás sajnálatos velejárója. 71. Összetartozó együttes. 72. Balatoni üdülőhely.

FÜGGŐLEGES: 2. Híres málnatermő vidék a Kis-Alföldön. 3. A római, a pun ilyen nép volt. 4. Síkság. 5. BCA. 6. Régi római pénz és súlyegység. 7. Szájszél. 8. Város Dél-Ukrajnában. 9. Belgrád hegye. 10. A szelén vegyjele. 11. Házoló része! 12. Jelfogó. 13. Bírói határozatok. 14. Az első magyar motorkerékpár-versenyző. 15. Korjelző rövidítés. 20. Autóversenyekre kiírt trófea. 24. Belsőleg gyötör. 25. Kettőzve: dunántúli városunk. 27. Kör része. 30. Az Operaház Kossuth-díjas szőlőtáncosa (Zsuzsa). 31. Vizen táncoló. 32. A tv-beli Mzga család egyik tagja. 33. Mint a 6. sz. 38. Hírvivők. 40. Főzelenkvény. 42. Éjszakai mulató. 44. A Budapest Tourist útitervei között ez a görög üdülőhely is szerepel. 46. Te meg én. 48. Ebben a korszakban élünk. 50. Dolgos állat. 52. Megbízásból — röviden. 53. Gyűlöli ellentétes szava. 55. Veszedelmes alkoholfajta. 57. A cremonai hegedűkészítő családok egyike. 59. Legelő. 61. Közterületek. 62. Neves norvég matematikus (Niels Henrik, 1802–29). 63. Kossuth-díjas festő, grafikus. 64. Kemenceszeglet. 66. Szovjet repülőgéptípus. 67. Bizony — a régi magyarok nyelvén (ford.) 69. Személyes névmás. 70. Labdarúgó trófea.

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				

Beküldendő sorok: vízsz. 1., 30., a függ. 44., valamint a vízsz. 14., 68., a függ. 14. sz. sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 227-917. Beküldési határidő: szeptember 20. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1980. október 15-ig —, külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. harmadik negyedévében megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben —, melynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is. Pályázatunk címe, amely egyben jótanács is: „Házigazdája a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”.

A 14. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: Jaguár — Musztáng — Fecske — Sas — Bogár — Karvaly — Sirály — Impala. Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Rigó Ilona, 1157; Lovag Viktor, 1182; Bíró József, 1073; Nagy Benjamin, 1124; Szekszárdi László, 1149; Lutr István, 1054; Krissz Gáborné, 1082; Szabó Juliska, Recsk; Csemán János, Örményes; Rumlér Imre, Zalaegerszeg; Gulyás László, Pápa; Kelemen József, Kisújszállás; Kovács István, Mohács; Botló Sándor, Fannonhalma; Erdei Gabriella, Mako.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...miért „teszi tönkre” a vadonat új gumiját képünkön a versenyző? Milyen versenyágban szokásos ez a gumiszobrászat, és a kés helyzetéből állapítsa meg, hogy a jelenlegi szabályok engedélyezik-e ezt a beavatkozást.

Aki a kérdésekre tudja a helyes válaszokat, igen nagy eséllyel pályázhat a kisorsolásra kerülő hat jutalomkönyvünk egyikére. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon kérjük szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.) 1980. IX. 20-ig beküldeni.

A 14. szám rejtvényének képén forgalomirányító jelzőlámpát láthattak és férfiakat, akik a helyére segítik. A férfiak a Vilati szerelői, a lámpa pedig a csúszós úton megperdült autótól került a földre. A következő megfejtők nyertek egy-egy könyvet: Szilágyi Eva (4900 Fehérgyarmat, Tavasz u. 2.), Dombóvári Róbert (5000 Szolnok, Vörösmarty út 58.), Schütt László (2071 Páty, Hunyadi u. 12.), Berkeszi László (2500 Esztergom, Irinyi út 9/a.), Fülöp Lajos (6800 Hódmezővásárhely, Délibáb u. 71.), és Nadas Katalin (1201 Budapest, Nagy Győri u. 5.).



VIDÉKI KIKÜLDETÉS

Amikor az apró fekete kockákkal szegélyezett oldalú gépkocsi megállt a kapu előtt, azonnal odafutottam:

— A taxigarázsba! — vetettem oda a vezetőnek, és kényelmesen elhelyezkedtem a hátsó ülésen.

— A garázsba nem megyek — felelte.

Az igazat megvallva, erre nem számítottam.

— Nekem a taxigarázsba kell mennem — ismételttem nyomatékosan.

— Nem, kedves utas, ma nem megyek a garázsba. De mi dolga van ott ilyen későn? — kérdezte csodálkozva.

Őszintén szólva, semmi dolgom sem volt ott. Csupán elébe akartam vágni a taxisofőrök hagyományos válaszának: „Csak a garázs felé megyek”. Bizonyos voltam benne, hogy így sikerül taxit szereznem — a dolog pedig egészen váratlan fordulatot öltött.

— Meg tudja magyarul, mit jelentsen ez? — mérgelődtem. — Hiszen minden taxis mindig csak a garázsba akar menni, maga pedig nem hajlandó!

— A dolog úgy áll, hogy én már eligérkeztem — válaszolt nyugodtan a sofőr.

— Ilyen is lehetséges? Hová?

— Egy esküvőre.

— A sajátjára? — inogtam meg.

— Nem az enyémre, hanem a legjobb barátoméra.

— Van-e jogom ahhoz, hogy jót mulassak egy lagzin?

— Persze, hogy van! — helyeseltem. — No, és sokáig szándékozik mulatni?

— Egészen reggelig.

— Remek! Akkor megvárom a kocsiban.

A vezető kezébe vette a konyakos üveget, meg a jókora tortásdobozt, amely az első ülésen volt.

— Szálljon ki, polgártárs! — szólt rám szigorúan.

— Be kell zárnom a kocsit.

— Mennyibe került az ajándéka? — kérdeztem gyorsan.

— Hús rubelba, miért kérdi?

Atnyújtottam egy tizest.

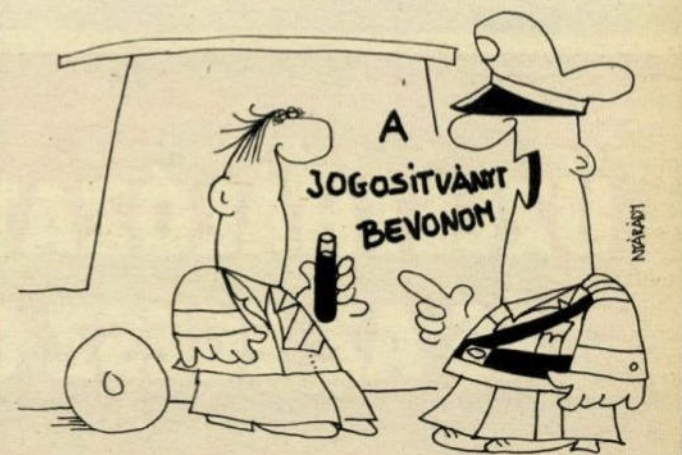
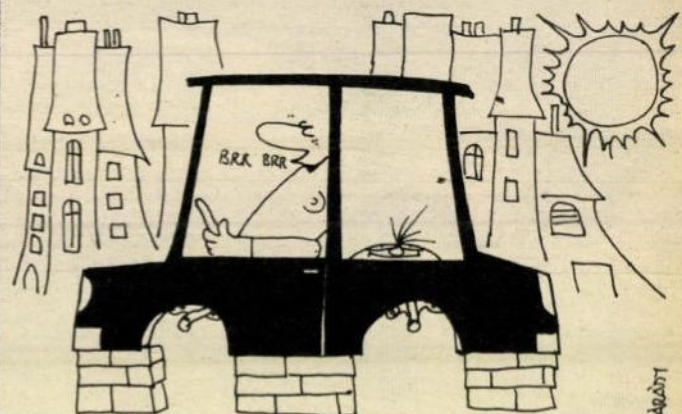
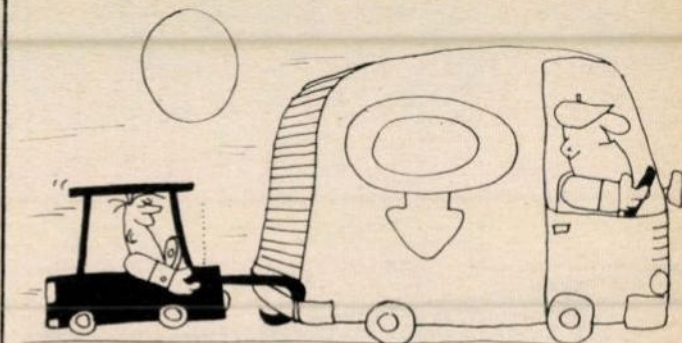
— Itt van a fele — mondtam —, és itt van a személyi igazolványom, hogy ne gondoljon rólam valami rosszat. Az igazolványomat vegye magához zálogul, csak el ne veszítse a nagy muri közepette. Az autót zárja be kívülről. Én itt maradok, ha benne ülök, akkor biztosan nem lopják el. Reggel költsön fel, de ne túl korán. És akkor elvisz a főigazgatóságra.

E szavak után leheveredtem a hátsó ülésre, és egy szempillantás alatt elnyomott az álom.

A dolog úgy állt, hogy ez volt vidéki kiküldetésem első napja, és a város egyetlen szállodájában sem találtam helyet...

(A Krokogyil nyomán)

Benzintakarékosság



(Nyárádi Klára rajzai)



**ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN
ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!**

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 hírlapkiadó
postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. - 1900) közvetlenül vagy postautólevél útján, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi jelzőszámra.

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 örzünk meg
és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108
HU ISSN 0005-0792


80.1445
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérgazgató



Talán más megharagudna, ha „Békaporonty”-nak neveznék, hát még, ha azt fel is pingálnák a versenyautójára; mert Alain Prost McLarenjának oldalán ott olvasható, „Tadpole”
(LAT London felv.)

... hogy a világbajnok Jody Scheckter, aki az idei VB-listán mindössze két (!) ponttal a sereghajtó, nem szítja a Ferrarit, csupán ennyit mondott: „kocsijaink egyszerűen nem elég gyorsak!” Lehet ebben valami, hiszen márkatársa, a rámenős, fiatal Villeneuve-nek is csak 3 VB-pontja van. A legfrissebb hírek szerint a világbajnok visszavonul a versenyzéstől. Mint mondta, „manapság 110 százalékot kell adni a mi sportunkban, és én már erre képtelen vagyok.” A rossznyelvek szerint az a valóság, hogy a 30 éves dél-afrikai olyan vagyont szerzett a Forma-1-ben, hogy azt most már — kockázat nélkül — akarja elvezni.

... hogy Scheckter honfitársnője, a 27 éves Desiré Wilson (már egyszer említettem), hat-éves korában egy Micro-Midgetben kezdte autóversenyző karrierjét, és 16 évesen abbahagyta az autósportot az atlétikáért. Hat évvel ezelőtt a Forma-V bajnoka lett, és ezután került át Európába. Tavaly az angliai F-1—Aurora sorozatban, egy Tyrellben sok jó helyezést ért el, és idén egy győzelem, egy 2. hely kötődik a fiatalasszony nevéhez. (Csak úgy zárójelben, az F-1 angliai futamára nevezett, de edzéseje nem volt elég jó ahhoz, hogy bekerüljön a legjobb 24 közé...)

... hogy a japán motorkerékpár-gyár, a Suzuki a közelmúltban mutatta be új termékeit: divatos szabadiőruhákat.

... hogy az NSZK egyik falujában (Affalterbach) H-W Aufrecht műhelyében előkészített Mercedes 450 SLC Coupét (375 LE, 1300 kg) a nürburgringi négyórás versenyen (EB-futam) a Schickentauz/Denzel pár vitte győzelemre 148,42 km/h átlaggal. Persze ez csak amolyan szépségtapaszt a háromágú csillagon, mert a Márka EB-n nem jegyzik az MB-gyártmányt.

... hogy a Fiat-France leggyorsabb hölgyversenyzője, Michèle Mouton „válk” a cégtől és jövőre az Audi gyár egyik öthengeresének lesz a pilótája.

... hogy a salzburgi „sportbírák klubjának” tízéves fennállása alkalmából rendezett vacsorán, a klub elnöke, Niki Lauda tartotta az ünnepi beszédet.

... hogy a hongkongi milliomas, Teddy Jip felozlatta az április óta a tulajdonát képező

Shadow-istállót. Az ok: eredménytelenség, és jelentős anyagi ráfizetés. Az 1973-ban alakult Shadow-nak 17 versenyzője volt, 104 GP-n indultak és csupán egy győzelem fűződik ehhez a névhez, 1977-ben Jones nyerte az Osztrák GP-t.

... hogy a lábait még használni nem tudó svájci Clay Regazzoni egy kézzel szabályozható autót kapott — ajándékba — a British Leylandtól.

... hogy a venezuelai kétszeres motorkerékpáros-világbajnok, Johnny Cecotto, aki némi eredménnyel belekóstolt az autóversenyzés (F-2) örömeibe, most úgy nyilatkozott, hogy az idény végén dönt: meg marad-e a Yamaha szerződésénél.

... hogy Zambia és Egyiptom is átvette (a további 23 nemzettel együtt) az Angol autó GP televíziós adását.

... hogy az adómentes Monte-Carlóba költözött Scheckter, Villeneuve, Daly, Mass, Rosberg, Reutemann után Patrese is ebbe az adómenyországba tette át lakhelyét. Ugyanott keres lakást De Angelis és Giacomelli.

... hogy szeptemberben kezdi futópróbáit a pályán a Brabham—BMW turbó, amelynek fékpádon 550 lóerőt mértek.

... hogy Pironi átveszi a Renault-nál Jabouille helyét, és a sárga lövedék pilótája az új Talbot—Ligierhez szerződik.

... hogy elkészült az F-8 típusjelű új Fit-típusú versenylovó, ámbar a próbafutamok alatt nem „dördült” akkorát, mint amennyit vártak tőle.

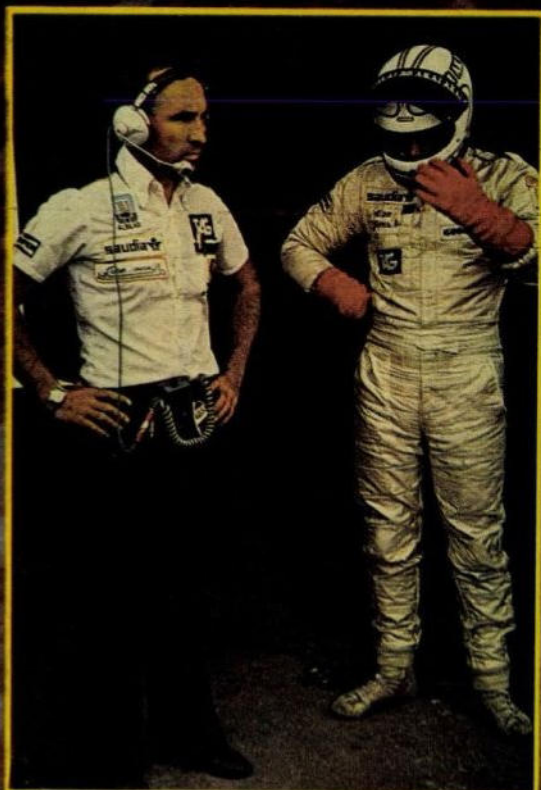
... hogy 40 osztrák légiutasával Niki Lauda (a Lauda-Alr Légitársaság tulajdonosa és főpilótája), Londonban landolt, hogy maga is megnézzék a brit GP-t. Az edzésidők alapján a világbajnok Scheckter az utolsó rajtkockát kapta, mire — állítólag — Lauda azt mondta: „most pedig gratulálok Jodynak a rajthelyéhez”.

G. ROSSI

**a
m**

1980 • 16

Ara: 15 Ft



A „bevetés” előtt: Frank Williams az istállófőnök és élménye Alan Jones – aki világbajnok lesz?

