autó-motor

1980
SZEPTEMBER
18



Nyugdíjban a „milliomos”

1942-ben kapott jogosítványt a 4. sz. Volán Vállalat hatvani üzemegységének gépkocsivezetője, Oldal János. A felszabadulás után fiatal emberként az akkori MATEOSZ-nál, majd az AKÖV-nél és nyugdíjba vonulásáig a Volánnál teljesített szolgálatot.

Pályafutása alatt több mint egymillió kilométert tett meg az Ikarusok volánja mellett balesetmentesen. Ehhez hozzájárult szakmai felkészültsége is és a járművek szeretete is. Szavaival élve: „Minden gépkocsi hűséges barát, amely karbantartást igényel”. A közlekedésben eltöltött több mint 3 évtizedes balesetmentes vezetésért megkapta már a bronz-, ezüst-, aranyfokozatokat. A vállalatánál is megbecsülték munkáját, többször kapta meg a Volán és a közlekedés „Kiváló Dolgozója” címet. Mindig az „öreg” Ikarusokat kedvelte, melyekkel legtöbbet helyi járatokon közlekedett. A túlfogyasztást, idő előtti főjavítást nem ismerték keze alatt a járművek.

Nyugdíjba vonulásakor csak egy kérése volt a telephelyen rendezett kis ünnepségen Szécsi Győző üzemigazgatóhoz: Ha már nem is vezethet, egy ideig — míg egészsége engedi — „babusgathassa” még kedvenceit a garázsban.

SZABÓ SÁNDOR



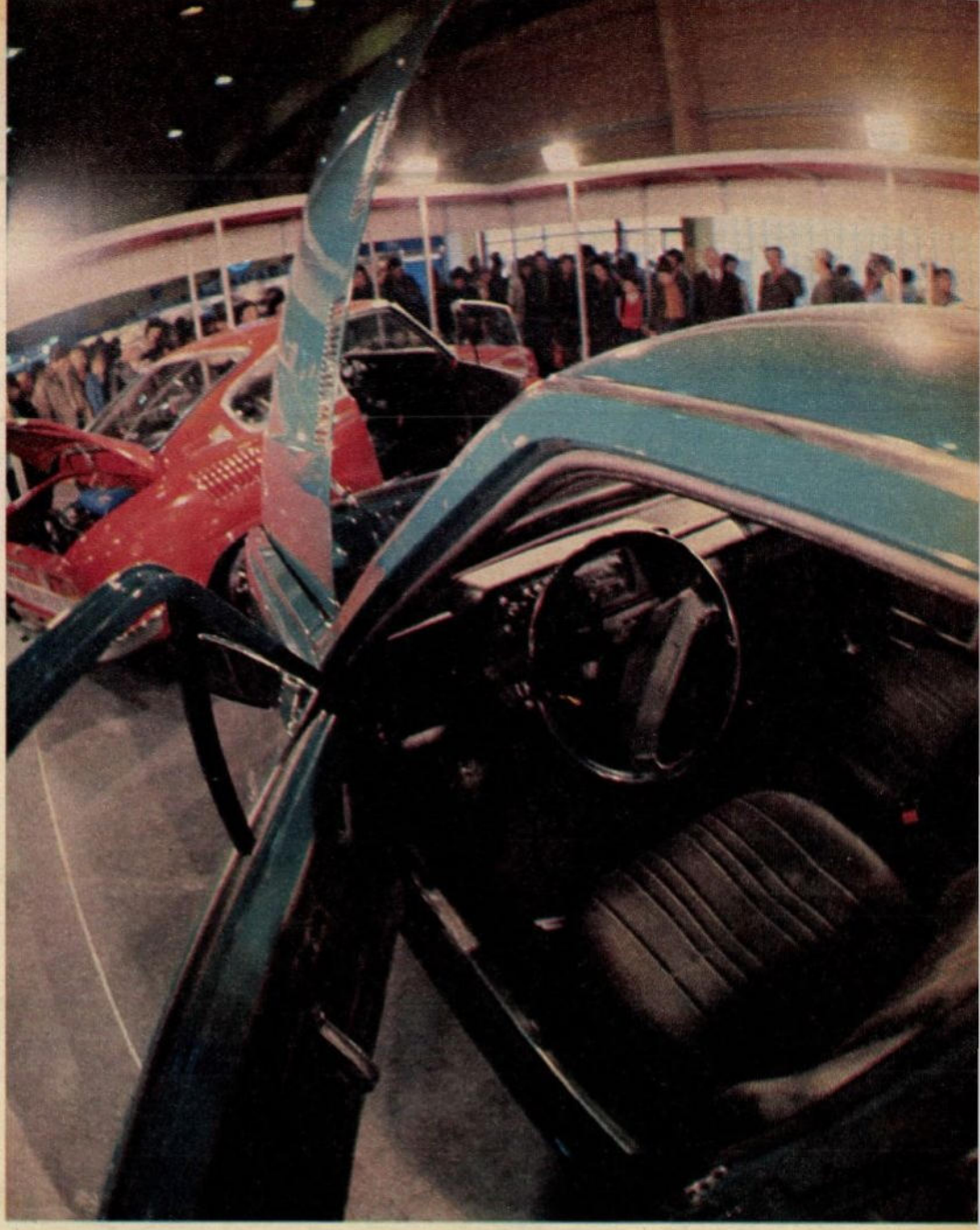
AZ AUTÓ-MOTOR 1980/18. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

A jól megválasztott sebesség (Dr. Mihály Lajos) – – – – – – – – – – 4–6
Egy darabka múlt (Ocskay Zoltán) – – – 7–9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Sorszámok – – – – – – – 12
Az alkatrészellátás fonákságai (I. k.) – – – 13
Ismerd meg hazádat! Szombathely 6. és tovább Kőszeg felé (Túri P. – Almássy T.) 14–15
Így is lehet kezdeni (Zelman Ferenc) – – – 16–17
Az ember és az autó (Varga Ferenc) – – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – – 20
Képes híradó – – – – – – – – – – – – 21
Szuper vagy normál az 1200-as tankjába? – 23
Zajok a kocsiban (L. K.) – – – – – – – – 24–25
Mikor és mennyit ér egy autó? (Nádasy Endre) – – – – – – – – – – 26–27
A jövő egyik zenéje (Robert Ban) – – – – 29–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – 35
Autók a város ellen? 2. (Földvári András) – 36–37
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc) – – 39
Előbb a BUSZ szabad (Paróczi János) – – 40
Autóvészjelző (HE) – – – – – – – – – – 41
Egyenruhában – – – – – – – – – – – – 43
Reflektor (Reményi-Gyenes István) – **A „Csúcsforgalom” postája** – – – – – – 44
Negyed liter, 8 szelep – – – – – – – – – 46
Fő a fő – – – – – – – – – – – – – – 47
A „cápa” – – – – – – – – – – – – – – 48–49
Egy motoros olvasó megjegyzése – – – – 50
Tripla törpe – – – – – – – – – – – – – 51
III. Salak GP Miskolcon (Surányi Péter) – – 53
Négyhengeres Wartburg a monoki pályán (Horváth Kálmán) – – – – – – – – – 54
Brno – harmincadszor (Rózsa György) – – 55
A X. Barum Rallye (Tüskés László) – **Szlovák Nagydíj** (Takács Béla) – – – – – 57
Pályaavató Kecskeméten (Pesztenlehrer Ottó) – – – – – – – – – 58
Kettő a négy ellen – – – – – – – – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – – – – – 61
Holland GP (G. Rossi) – – – – – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: A jövő egyik zenéje... (Volvo VCC típus)

HÁTLAPUNKON: Őszi utazások

Néhány nap múlva ismét **BNV**



Igen, szeptember 26-án, tehát néhány nap múlva ismét megnyitják előttünk a Budapesti Nemzetközi Vásár kapuit és szemlélgethetjük, hogy mit tár elénk ez az őszi vásár. Mert hát nemrég még a tavaszi BNV újdonságait ismertettük, míg most ideje előzetes tájékoztatást írnunk erről a kiállításról, ahol a látogatók legkedveltebb járművei kerülnek elénk. Személyautók, mopedek, motorok – a jövő évi túrákra számításba vehető utánfutók, kempingcikkek – autófelszerelési eszközök csalogatják ilyenkor a mi szakmánk képviselőit.

Azt ugyan nem állíthatjuk, hogy csupán a járműipari bemutató, az autók és motorok kedvéért látogatott el mintegy 800 ezer ember a múlt év szeptemberében a Kőbányai Vásárvárosba, hiszen ezeken kívül is bőven van ott mindig néznivaló. A hazai cégek mellett 29 ország sok száz képviselője igyekszik megismertetni velünk most is életünk különböző területeinek érdekes alkotásait. Tömören fogalmazva úgy is írhatjuk, hogy az idén több lesz a külföldi résztvevő, mint a múlt évben volt.

A nagy autógyárak közül biztosra vehetjük a General Motors, így tehát az Opel szereplését, a Mercedes és a BMW hagyományos jellegű, de mindig új szerkezeteket, új típusokat is mutató standjait. No meg a szovjet járműveket szállító Avtoexport, a csehszlovák kocsikat és motorokat, illetve márkákat képviselő Motokov számunkra mindig érdekes felvonulását, de megismerhetjük a jugoszláviai Zastava modelljeit is a „C" pavilonban.

Hivatalosan ugyanis ott, valamint a körülötte levő szabad területen sorakoznak fel az autók meg a motorok, de úgy tudjuk, évről évre úgy tapasztaltuk, hogy e vásár sok más csarnokában rábukkanhatunk még szakmai érdekességekre. Így például autóápolási vegyi cikkekre, szerszámokra, tartozékokra és más hasonló kiállítási tárgyakra.

Arról, hogy szerkesztőségünk vásárjáró riporterei mi mindent láttak, később közlünk képes beszámolót.

L. Gy.

JÓL MEGVÁLASZ

„Semmi kétség: a gépkocsi az utolsó 100 év legzseniálisabb és legnépszerűbb találmányainak egyike. Népszerű, mert függetleníti az embert időtől, tértől, menetrendtől és bizonyos kötöttségektől, mert kényelmet nyújt, egyéni kívánságokat elégít ki... és nyitva áll az Ön számára egész Európa. A világ kisebbé, Ön pedig függetlenebbé, szabadabbá vált és olyan sebességgel mozoghat, melyekre az ember önerejéből sohasem lett volna képes. Ehhez csak a jobb lábát kell egy kissé előrenyomni." (A Wir im Strassenverkehr című munkából.)



Arra azonban nagyon is ügyelni kell, hogy a bizonyos jobb láb mennyire nyomódjon előre. A közlekedésben nagyon nehéz valamit elvonatkoztatva, csak önmagában vizsgálat tárgyává tenni. Így van ez a sebesség kérdésével is. Lehet nézni a témát mozgástani szempontból, de lehet az üzemeltetés költségének az oldaláról is értékelni. A kettő szorosan összefügg egymással, de a biztonságos közlekedés érdekében másodlagos szempont a költségkihatás. Ha mód lenne arra, hogy megvizsgáljuk azokat a költségeket, amik azért következtek be, mert a balesetet okozó jármű vezetője adott esetben nem jól választotta meg haladási sebességét, országos viszonylatban elképesztően nagy összeget kapnánk (gépjárműkár, közúti létesítmények rongálása, SZTK-költségek, munkakiesés, ügyintézések, perköltségek stb.).

Ha valaki figyelemmel kíséri a napilapok baleseti krónikáit, igen gyakran találkozik olyan megfogalmazással, hogy valaki „... járművét nem a forgalmi, út- és időjárási viszonyoknak megfelelően vezette". Könnyen mondhatnánk erre, hogy ez az, amire mindent rá lehet fogni, csakhogy a jármű vezetője legyen elmarasztalva. A közlekedési szabályok nem rögzíthetnek mindent. Azon belül még sok minden a jármű vezetőjének az elhatározására,

pillanatnyi ítélőképességére

van bízva. Az engedélyezett sebességhatárokat figyelembe véve a jármű sebességét úgy kell megválasztani, hogy azt minden akadály előtt a belátott távolságon belül, ha kell, — meg tudjuk állítani. Az esetek többségében vagy eredeti szándékunknak megfelelően állunk meg, vagy váratlan esemény hatására. A problémát mindig az utóbbi okozza. Sokan hiszik azt, ha nagy sebességgel vezetik járművüket előbb érnek célhoz. Ez igaz is lenne a sebesség, az út és az idő fizikai összefüggése alapján, és főleg akkor, ha a közúton lehetőség lenne arra, hogy ott egyedül csak mi tartózkodjunk. A közlekedés azonban csapatmunka, mivel rajtunk kívül mások is közlekednek. Adott esetben segíthetjük, vagy hátrányos helyzetbe hozhatjuk egymást. Jó lenne eljutni oda, hogy egyesek ne tekintsék versenypályáknak a közutakat, főleg ne pótkocsis teherautóval. A versenyzői kedv kiélésére is megvannak ma már a lehetőségek mindenki számára. Ha valaki úgy „istenigazából" kipróbálja hivatalos versenyen saját és járműve képességeit, ha az illető egyébként nem versenyző, arra aligha vállalkozik még egyszer.

A Magyar Autóklub és az Országos Gumiipari Vállalat rendezésében

1970-ben részt vettem

a nyolcórás időtartamú éjszakai csillagtúra versenyen. Azt hiszem ezen a versenyen valamennyi Autóklub képviseltette magát. A székesfehérvári csapat helyzeti előnyben volt, az akkor már rendelkezésre álló autópálya-szakasz miatt, mivel nem volt kizáró ok egy-egy útvo-

TOTT SEBESSÉG



Az erőltetett sebesség és egy pillanatnyi figyelemkihagyás következménye, egy váratlan esemény hatására beláthatatlan

nal többszöri megtétele sem. Elsők lettünk a 8 órás időtartam alatti 740 km-es út megtételével. Ez 92 km/óra átlagsebességnek felelt meg. Az eredmény eléréséhez minden kedvezett. A tiszta éjszaka, a többször végigjárt és jól ismert útvonal, a forgalommentes száraz úttest, és nem utolsósorban azok a vasúti alkalmazottak, akik versenyünk során a hivatalos közeget képviselték, és bélyegzővel a kezükben már az állomásajtóban vártak ránk. A verseny hevében, jóformán menet közben, olyan lelkesen pecsételték le a versenylapokat, hogy a motorháztetőn még egy hét múlva is olvasható volt a bélyegzés időpontja. A járművek sebessége 110—120 km/óra volt, bömböltek a motorok és nyelték a benzint. Az akkori kocsim átlagfogyasztása 8,4 l/100 km volt, de a verseny során 13,5 l/100 km-t fogyasztott. Az erőltetett sebesség, a vele járó kockázat, azóta sem csábított újabb versenyre.

A mi eredményünknél figyelemre méltóbb volt azoknak a teljesítménye, akik az ország valamelyik távoli sarkából indultak a budapesti célállomásig és a 400—450 km-es út megtételével még csak helyezést sem értek el. Itt az átlagsebesség 50—55 km/óra volt.

Hosszabb távon

ez a reális eredmény,

de mindennapi útjaink átlaga még jóval ez alatt van.

Az erőltetett sebesség rendszeres közlekedésünk során nem hozza meg a várt eredményt és figyelemkihagyásnál vagy váratlan esemény hatására a következmény beláthatatlan.

A sebesség veszélyességének érzékeléséhez abból kell kiindulni, hogy egy közlekedési eseményre mennyi idő alatt vagyunk cselekvőképesek. A cselekvési idő, nagy átlagban az egyének adottságaitól függően, 1 mp. Ezen idő alatt a jármű szinte változatlan sebességgel halad tovább.

Ha egy váratlan széllökést kormánymozdulattal helyesbítünk, akkor a különböző cselekvési idejű vezetőknél a jármű a táblázat szerinti utat teszi meg, amíg újra egyenesbe kerül.

Ez bizony még egy rendkívül jó, 0,5 mp-es időveszteségnél is ha a sebesség nem megfelelő, könnyen az út ellenkező oldalon levő forgalmi sávja, vagy az útmenti árok lehet.

A figyelem és az előrelátás elengedhetetlen feltétele a biztonságos vezetésnek. A váratlanul jelentkező veszély cselekvőképtelenné is tehet valakit, különösen kezdő vezető korában. Ezt igazolja egyes baleseteknél az a körülmény is, hogy a baleseti helyszínlelők nem tudnak rögzíteni semmi olyan nyomot, ami arra engedne következtetni, hogy a kérdéses jármű vezetője tett is valamit a baleset elkerülésére azon kívül, hogy nyomta a gázpedált.

Útjaink során az időjárási körülményekhez, az út- és látási viszonyokhoz jól megválasztott haladási sebesség, mindig igazodva a pillanatnyi közlekedési helyzethez, adhat csak kellő biztonságot. Haladási sebességünkkel mindig alkalmazkodjunk a többi járműhöz,

KÜLÖNBÖZŐ CSELEKVÉSI IDŐ ALATT MEGTETT ÚT

km/h	1,5 mp	1,0 mp	0,8 mp	0,5 mp
50	20,83	13,89	11,11	6,94
60	25,00	16,67	13,34	8,33
70	29,16	19,44	15,55	9,27
80	33,33	22,22	17,78	11,11
90	37,50	25,00	20,00	12,50
100	41,67	27,78	22,22	13,89

és a váratlan helyzetek elkerülése miatt használjuk is a visszapillantó tükröket.

A jól megválasztott haladási sebesség az, ami szinte mindent befolyásol a közlekedés során. Legfőképpen a biztonság szempontjából fontos, de mint üzemanyag-fogyasztási tényező sem hanyagolható el.

Amikor az újságokban arról olvashatunk, hogy valamelyik államban sebességkorlátozást vezettek be, szinte hivatalból rendelték el a járműmotorok számára, hogy abban a fordulatszámtartományban forogjanak, ahol a legkedvezőbb az üzemanyag-fogyasztás.

Ugyanis egy olyan személygépkocsi motorja, amely 140 km/h végsebességet biztosít a járműnek,

leggazdaságosabban úgy 80—90 km/h sebességnél

dolgozik, vagyis a maximális fordulatszám kétharmadánál.

Sokan talán nem hallottak arról, hogy amikor egy jármű használati utasításában olyan számértéket találnak a fogyasztást illetően, hogy 8,00—11,00 l/100 km, mit is takar ez, úgy nagy általánosságban. A határok közötti különbség 3 l/100 km. Az alsó határ a gyári kísérleti pályán mért legkedvezőbb adat, amit a gyárak természetesen üzleti okokból igyekeznek minél kedvezőbbé tenni. Az autóba beültetnek egy pehelysúlyú próbamestert, megvárják a teljes szélcsendet, ideális gördülőellenállású pályán fut a jármű, nagyon kedvező sebességgel és nem utolsósorban tökéletesen beállított motorral. Vagyis, olyan helyzetet teremtenek, amilyenbe soha többé nem kerül a jármű. A mindennapi használat során tömegesen hatnak azok a tényezők, amelyek a magasabb érték felé tolják el a fogyasztási értéket.

Ésszerű vezetési technikával azonban nagymértékben kedvezővé tehetjük a jármű fogyasztását. Az autósok jelentős része nem törődik azzal, hogy a jármű, ha már felgyorsult, jelentős mozgási energiával is rendelkezik, ami kedvezően felhasználható. Erre szolgálnak a kétütemű motorral felszerelt járművek szabadon futó szerkezetei is. Az indokolatlan felgyorsítás, és az ezt követő kényszerű fékezés olyan vezetési módszer, amelynek velejárója a túlfogyasztás. Úgyis elég többletfogyasztásra ad okot a nagyvárosok zsúfolt forgalma, az útkereszteződésekben való áthaladás, a forgalomirányítás, a forgalmi torlódások, vagyis olyan egyéb tényezők, amelyek nem rajtunk múlnak. Ezek a tényezők, ha kedvezőtlenül jönnek össze,

50—60%-os túlfogyasztást

is eredményezhetnek.

Végezetül ismét visszatérek arra, hogy a sebesség megválasztásánál a gazdaságosság csak másodlagos szempont, az első helyen mindig a közlekedés biztonsága áll.

Örvendetes, hogy egyre gyakrabban olvashatunk olyan gépjárművezetőkről, akik fél- vagy egymillió kilométert vezettek balesetmentesen, s nem azért érték el ezt a kimagasló teljesítményt, mert szerencséjük volt és megúszták a dolgot, hanem azért, mert egyszerűen: akartak és tudtak is jól közlekedni.

DR. MIHÁLY LAJOS
okl. gépészmérnök





A cselekvési idő nem mindenkinél egyforma, s a vészhelyzettől való menekülési készség sem. Olykor sajnos ez a következmény

(A szerző felvételei)



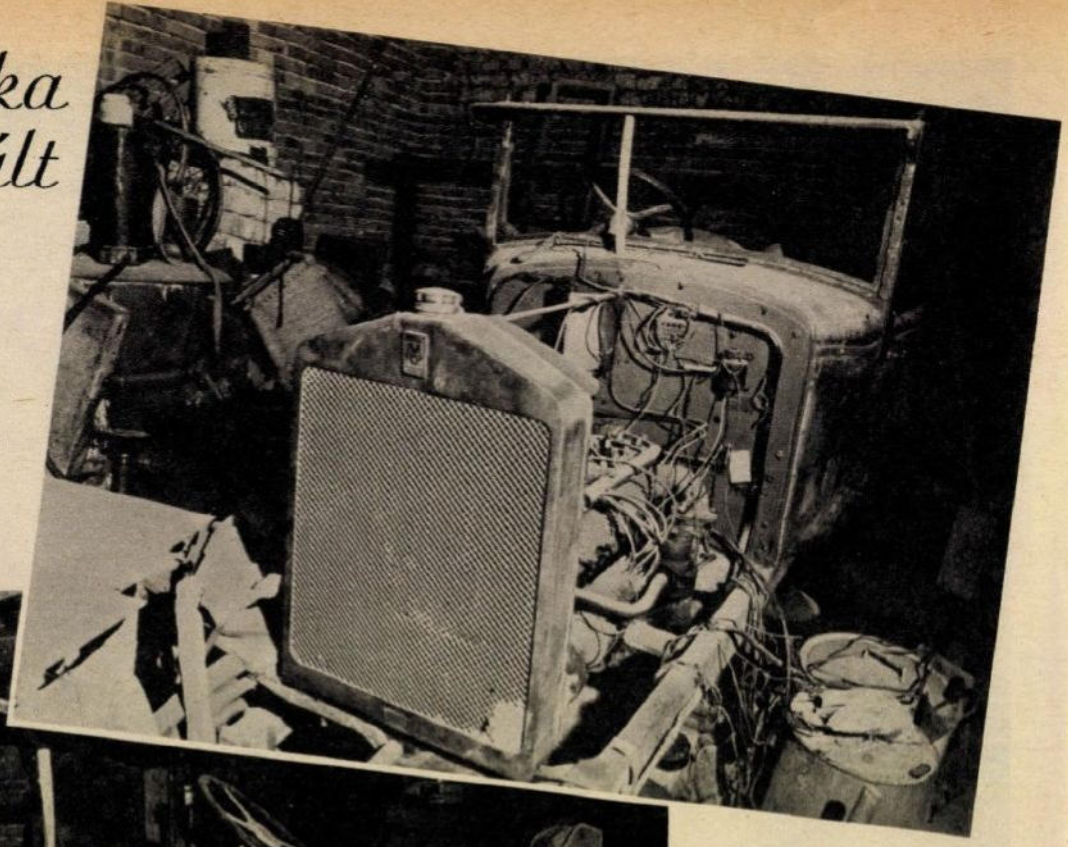
Egy darabka múlt

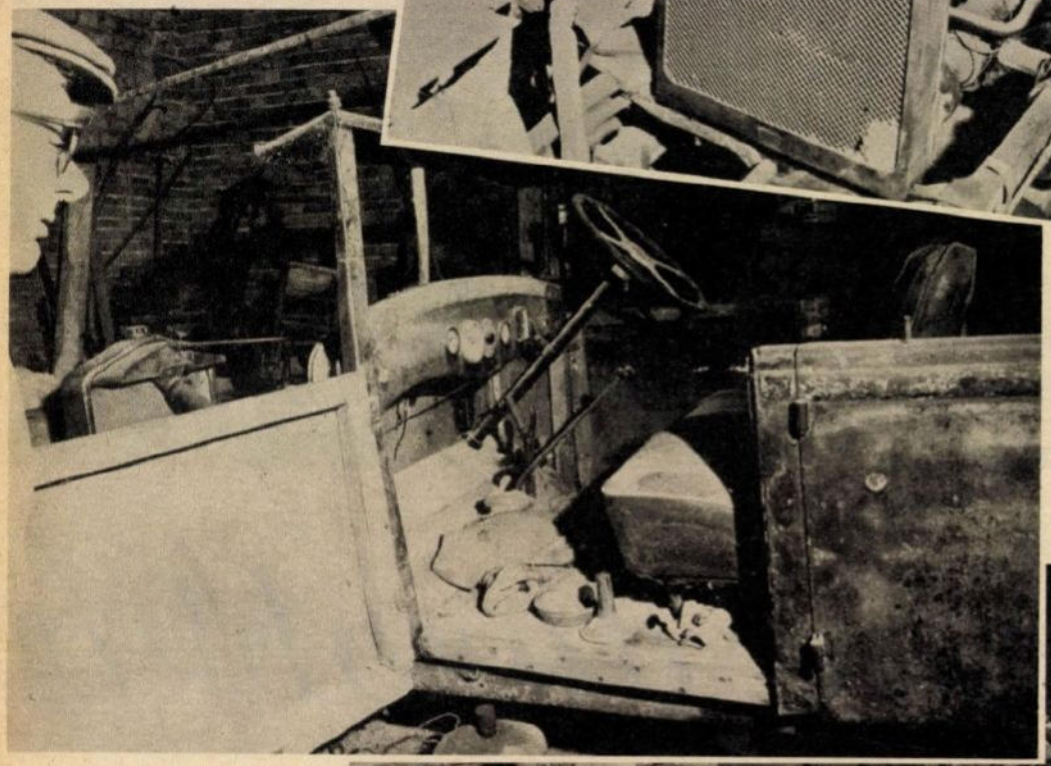
Idős ember fogadja a köszönést, félmondatokkal válaszolgatva várja, hogy a látogató kibökje jövetele célját. Mert járnak itt többen is napjában, főleg idősebbek, akik apróbb javításokért keresik fel az ezermesternek ismert, s keze munkája miatt a kis baranyai falu minden lakója által tisztelt Pfaffenbüchler Imre évszázadnyi időt megért házát. Amint elviszik az öreg faliórát, amelynek vetemedett ajtajából hasított le keveset Imre bácsi — koros gazdája kifelé menet kedvtelve nyitja-csukja az ingás szerkezet faragott fedelét, ismét a régi — teljesülhet a vendég kívánsága, a ház gazdája a hátsó udvarban levő nyitott fészer felé indul.

A tornácon álló, a századelőről származó stabilmotorokra csodálkozó pillantások láttán, már menet közben értő technikatörténeti tájékoztatásban van részünk, bár a figyelem elsősorban már a félhomályos fészerben kirajzolódó körvonalaké. Itt őrizte Imre bácsi negyedszázadon át kedves régi autóját, egy Magosixet. A magyar gyártmányú, egykor elegáns automobil ma bizony a mulandóság jelképe, bár karosszériája meglehetősen jó állapotú, s a házigazda visszaemlékezéséből hamarosan kiderül az is, hogy miért.

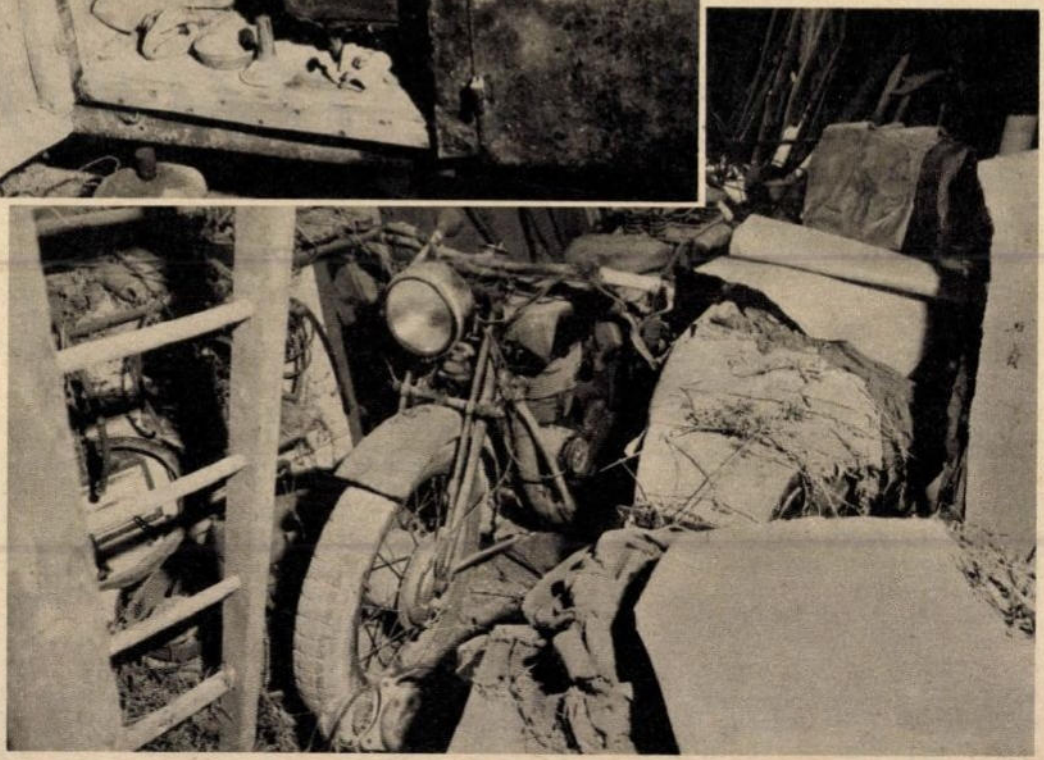
— Egy göcsönyi gazdatiszt vásárolta a kocsit újonnan Budapesten. Én 1938-ban vettem meg tőle 500 pengőért. Az összeg felét részletekben fizettem ki, a maradék fejében meg traktort javítottam neki.

Egy darabka múlt





Beke Béla felvételei





Egy darabka múlt

Imre bácsi és az ő kincsei... Mert számára, és ne tagadjuk, hogy valamennyiünk számára is nagy érték egy ilyen öreg esztergapad, amely az ezermester ügyes kezeinek engedelmeskedve még sok-sok újat tud teremteni a régi járművekhez. Mert bizony fél évszázad pusztító nyomait viseli az itt őrzött Magosix, és ki tagadná, hogy a hasonló korú oldalkocsis 500-as Gillet motort ugyancsak régen indíthatták be utoljára.

1942-ig használtam, főleg szenet, gázolajat fuvaroztam vele kis tételben, amire az itteni kereskedőknek szükségük volt. A háború alatt, míg én a fronton voltam, a régi tulajdonos visszavette az autót, csak az ötvenes évek közepén került ismét hozzám. Akkor kezdtem el rendbe hozni. Kijavítottam a fenéklemezt, rendbe hoztam az ajtókat, új ülésekkel cseréltem fel a régi tönkrementeket, s az elkallódott műszerek helyett is másokat építettem be. Aztán rájöttem, hogy nincs értelme a munkának, túl öregek vagyunk már mindketten, és az unokámnak ajándékoztam. Mostanában sok látogatója akadt, amióta eladó — fejezte be a Magosix történetét Imre bácsi, aki egyébként 1912-ben lett lakatosinas, s felszabadulva a pécsbányatelepi lőszergyárban kezdett dolgozni. 1918-ban behívót kapott a K. u. K. hadseregbe.

— Bécsbe kerültem a Kraftfahrgruppe-hoz, ami a mai gépkocsizó alakulatok őse volt — mondta. — Ott tanultam meg autót vezetni. Nekem Ganz Fiatom volt, de voltak Büssingek, VAF-ok, Pragák, Marták és Fiatok is. Egész életemben, ha csak tehettem, gépekkel és motorokkal foglalkoztam. A húszas években például építettem egy traktort, amelybe svéd Avance motort szereltem be. Nemrégen még motoroztam az R—75-ös BMW-n, a Magosix-szel egyidős Gillet motorkerékpárom azonban már nagyon régen volt utoljára beindítva.

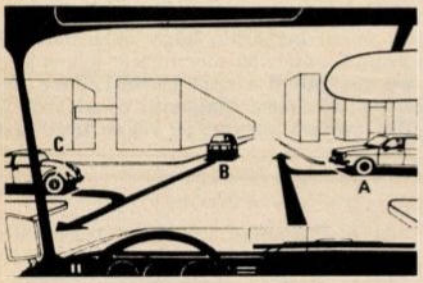
Az alacsony mennyezetű, ódon műhely is számos látnivalót kínál. A csiszológépet egy hajdan lezuhant Liberator önindítómotorja hajtja. A hengerfúró váza repülőgépfutómű felhasználásával készült, s ma is pontosan lehet dolgozni a Sopianae gépgyár régen kiselejtezett, s Imre bácsi által felújított egyik esztergáján. Ezek a tárgyak már bizonyosan a műhely berendezőjével érik majd meg az elmúlást, nem úgy a járművek, amelyek új gazdákra találtak. Hozzáértő restaurátorok kezében talán még visszanyerhetik eredeti állapotukat, ami különösen a Magosix esetében lenne érdekes. Szerencse, hogy a tulajdonos sok eredeti szándékával ellentétben vélhetően nem kerül külföldi vevőhöz — a Közlekedési Múzeum a birtokában levő két hasonló típusra hivatkozva nem tiltotta ugyan meg az ilyen eladást, de levelében felhívta a figyelmet a várható nehézségekre —, s remélhetően előbb-utóbb viszontláthatjuk majd a veterán autók találkozóin.

OCSKAY ZOLTÁN

A **„Keressük a legjobb gépjárművezetőt"** elnevezésű közlekedésbiztonsági vetélkedő utolsó területi elődöntőjét szeptember 20-án rendezzük meg Debrecenben, a Borsod, Hajdú és Szabolcs megyék versenyzőinek részvételével. A vetélkedő előtt ismét nyilvánosságra hozunk három tesztkérdést, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg. Ilyen tesztkérdések jelentek meg a 9., 10., 11., 12., 16. és 17 lapszámunkban. A tesztkérdésekre a választ a területi elődöntő értékelőlapján a 18., 19. és 20. pontok után a betűk „X" jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A megadott válaszlehetőségek között több is helyes.

A szeptember 16-a után megrendezésre kerülő területi elődöntőn az előbbiekben felsorolt lapszámainkban megjelent tesztkérdések valamelyikére kell válaszolni, ezért a meghívott versenyzők – gyalogosok és kerékpárosok kivételével – az Autó-Motor felsorolt hat számát hozzák magukkal, mert csak így tudnak a 10–10 pontot érő kérdésekre válaszolni.

18. **Melyik járművek haladhatnak át az útkereszteződésben elsőként egyidőben?**
   - **a)** Az „A" és „B" jelű jármű.
   - **b)** Az „A" jelű és a „C" jelű jármű.
   - **c)** A kormánykerékkel ábrázolt személygépkocsi és a „C" jelű jármű.



19. **Hol köteles az alábbiak közül a balra bekanyarodó jármű vezetője arról is meggyőződni, hogy balról járművének előzését vagy kikerülését másik jármű nem kezdte-e meg?**
   - **a)** Párhuzamos közlekedésre alkalmas főútvonalon.
   - **b)** Párhuzamos közlekedésre nem alkalmas főútvonalon.
   - **c)** Párhuzamos közlekedésre nem alkalmas mellékútvonalon.

20. **Az alábbiak közül milyen általános kötelezettség terhel mindenkit, aki a közlekedésben részt vesz?**
   - **a)** A személy- és vagyonbiztonságot ne veszélyeztesse.
   - **b)** Másokat közlekedésükben indokolatlanul ne zavarjon.
   - **c)** Másokat az út használatában indokolatlanul ne akadályozzon.

AZ ENERGIAVÁLSÁG

egyre újabb és újabb energiaforrások felkutatására készteti a tudósokat. Rio de Janeiro városi útjain például négy olyan dízelolaj-üzemelésű autóbusz közlekedik, amelyek üzemanyagának 30 százalékát földimogyoró-olaj adja. A kísérletek fél évig folynak majd, de az első eredmények már optimizmussal töltik el a kezdeményezőket. José Arantes, Brazília ipari és kereskedelmi minisztériumának egyik felelős munkatársa szerint ebben az ötletben nincs semmi különös, hiszen Rudolf Diesel már 1900-ban a párizsi világkiállításon bemutatott egy növényolajjal üzemelő motort. A brazil kutatók most arra keresik a választ, hogy lehet ezt nagyobb kapacitású motorok esetében alkalmazni.

VARSÓ ÓVÁROSÁBAN

a gyakran látható „Melex" elektromos meghajtású gépkocsik más lengyel városokban is feltűnnek, sőt, az USA és több ország golfpályáin is népszerű járművek. Gyártója, a mieleci Közlekedési Eszközök Gyára. Legutóbb megkezdték egy új típus kidolgozását. Szándékuk újfajta konstrukciós anyagok felhasználásával a jármű súlyának csökkentése, így a műanyagok, alumínium és duralumínium alkalmazásán keresztül, valamint javítani kívánnak küllemén is. Eddig már több mint 60 ezer Melex autó készült el, ezeknek többségét az USA-ba exportálják.



A turistaszezonban egyre több tanácstalan autós áll meg hiába útbaigazító és helységnévtábláink előtt. Hiányoznak a betűk, a számok, a nyilak, pedig államunk kemény milliókat költ a korszerű jelzőtáblák sokaságára. Merre tovább? – tűnődnek a tábla előtt, és amíg töprengenek, hosszú kocsisorok keletkeznek a hátuk mögött. Kinek lehet szüksége e táblák betűire? Az autósoknak? Aligha. Nemcsak közös ügyről, közlekedésünk biztonságáról, hanem hírnevünkről is szó van. Ne húzzunk el némán a rongálók mellett. És egy találós kérdés: Melyik magyar város neve jut eszébe az olvasónak? Könnyítésül annyit, hogy mintegy 60 kilométerre van Budapesttől.

(Szabó Sándor felvétele)



Lám, mivé lesz az autó. A kiszolgált Skodából teherautó-küllemű munkagép vált, amely büszkén robogott végig Nagymaros utcáin, emlékeztetve egykori személyautómúltjára

A SZOVJETUNIÓBAN

a következő ötéves tervidőszakra jelentős közlekedési fejlesztést irányoztak elő. A szállítási infrastruktúra fejlesztésére már eddig is nagy összegeket fordítottak. 1961 és 1979 között az ország szállítási útvonalai a duplájára növekedtek. A fejlesztési ütem azonban még így sem tudott lépést tartani az árutermelés fejlődésével. Az utóbbi években az ország nyersanyagbázisa fokozatosan Keletre tevődik át. Fokozott figyelmet kell fordítani az autóutak építésére. Ezek hiánya jelentős termékveszteséget okoz a mezőgazdaságban. Az SZKP KB és a Minisztertanács határozata szerint 1981–85 között 80 ezer kilométernyi autóutat építenek, 1990-re befejezik az első kategóriájú úthálózat kiépítését a gazdasági központok és városok között. Ez a program jelentős anyagi erőket és szellemi kapacitást köt le, de a jó közlekedés haszna meghaladja a befektetés mértékét. Az útépítéshez nagy teljesítményű munkagépeket szereznek be, gépesítenek és automatizálnak. Jól használhatók a japán és francia gyártmányú berendezések. A Szovjetunióban a fejlesztési programokat nagyobb időszakra készítik, s ezek megvalósításához megbízható kereskedelmi partnerekre is szükség van. (APN)

JUGOSZLÁVIÁBAN

gyorsan növekszik a személykocsik száma, s egyre több a túrista, valamint a tranzitutas is. Az ország útjai mind zsúfoltabbak, balesetveszélyesek. Már hosszú évek óta folyik a Testvériség-Egység autópálya építése az osztrák határtól Kranj, Ljubljana, Belgrád, Nis, Gevgelija irányába. A kétszer kétsávos autópálya 1185 kilométer hosszú lesz. A program szerint az év végéig összesen 430 kilométeres szakasza (köztük a Ljubljana–Zágráb és a Belgrád–Csuprija közötti) készül el.

FRANCIAORSZÁG OLAJIMPORTJA

egyre gyorsabban csökken.. Az első fél évben a franciák 57,22 millió tonna kőolajat importáltak, ez 10,5 százalékkal kevesebb a tavalyinál. Júniusban ennél is gyorsabban, 17,4 százalékkal esett vissza az olajimport.

POSTAFORGALMI GÉPJÁRMŰTELEPET

adtak át Sopronban. A hatvan autó javítására alkalmas telepet a legkorszerűbb berendezésekkel szerelték fel.

A BRITISH LEYLAND

augusztusban nagy hírveréssel kisért időleges árleszállításba kezdett, hogy megállítsa hanyatlását a hazai piacon. Jó néhány modelljének árát mérsékelte 300–500 fonttal, hogy így növelje piaci részesedését augusztusban, az autóvásárlások hagyományosan legerősebb hónapjában.



A Velencei Nyár '80 keretében rendezték meg Nadapon az I. Wartburg-kupa versenyt. (A versenyen egyébként nemcsak a kedvelt NDK autókkal lehetett részt venni.) A wartburgosok közül a három első helyezettet, a többi kategóriában az első két helyezettet jutalmazta serleggel a rendezőség. A versenyt az OKBT és a Székesfehérvári Skála Autóklub vezetői irányították. A jól sikerült verseny résztvevőitől Kiss Károly, a megyei művelődési központ igazgatóhelyettese köszönt el: „Viszontlátásra 1981-ben". Kár, hogy e rendezvényről későn értesítették szerkesztőségünket, és így nem tudtuk előzetesen felhívni rá a figyelmet



Könyvekről

SOMFAI–WIESEL: Párbeszéd a gazdaságról (Kossuth). Mindenki saját életének alakulásában is érzi a gazdasági – népgazdasági és világgazdasági – változások hatását. A nem szakembereket is érdekelheti tehát ez a mindennapok stílusában megfogalmazott „beszélgetés".

DRABKINA: Viharos esztendők (Európa). „Ott voltam a Népbiztosak Tanácsának ülésén. Vlagyimir Iljics elnökölt." Ehhez hasonló mondatokat olvashatunk e visszaemlékezések lapjain. Személyes kapcsolatok a történelemmel, és történelmi emberekkel.

CSEKE LÁSZLÓ: Visegrád (Panoráma). A „Magyar városok" sorozat új kötete az itt megszokott részletességgel kalauzol el az ősi településen és környékén. Aki már sokszor járt erre, az is meglepetéssel veheti észre: milyen sok újdonságot tár fel még számára ez a csodálatos vidék.

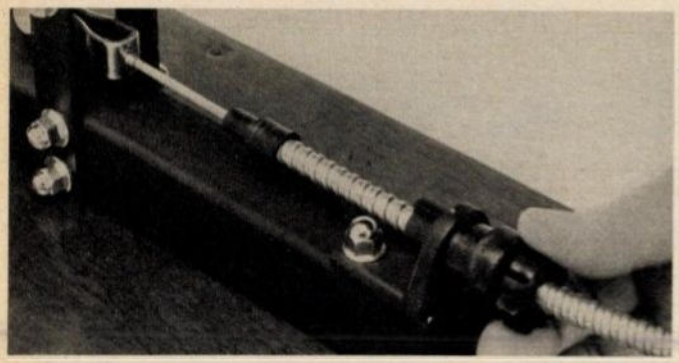
Autósoknak



A KÉT TUSKESHÁTÚ különös találkozását örökítette meg a kamera. Faunánk egyik kedvelt állata a névadója annak az új szerkezetnek – a „műszaki sün"-nek – melyet kísérleti Audi kocsikba építenek be. Egy izben bemutattuk már ezt a műszaki újdonságot, amely azóta a gyakorlatban is bebizonyította, hogy a hideg motor „étvágyát" csillapítani tudja – egészen addig, míg el nem éri az üzemi hőfokot.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. SZEPTEMBER 5-én

DACIA (Budapest)	3124
DACIA (Debrecen)	1228
LADA 1200 (Budapest)	5796
LADA 1200 (Debrecen)	5139
LADA 1200 Kombi (Bp)	1632
LADA 1200 Kombi (Debr.)	573
LADA 1300 (Budapest)	4732
LADA 1300 (Debrecen)	3836
LADA 1500 (Budapest)	4449
LADA 1500 (Debrecen)	4273
LADA 1500 (Győr)	858
LADA 1600 (Budapest)	1940
LADA 1600 (Debrecen)	1515
MOSZKVICS 2140	9946
POLSKI FIAT 126p. (Bp.)	2678
POLSKI FIAT 126p. (Debr.)	1042
POLSKI FIAT 1500	757
SKODA 105 S (Budapest)	644
SKODA 105 S (Debrecen)	699
SKODA 105 S (Győr)	668
SKODA 120 L (Budapest)	511
SKODA 120 L (Debrecen)	306
SKODA 120 L (Győr)	615
TRABANT Lim. (Budapest)	1552
TRABANT Lim. (Debrecen)	378
TRABANT Lim. (Győr)	1400
TRABANT Spec. (Budapest)	2516
TRABANT Spec. (Debr.)	754
TRABANT Spec. (Győr)	2270
TRABANT Kombi (Bp.)	388
TRABANT Kombi (Győr)	466
TRABANT Hycomat	9997
WARTBURG Lim. (Bp.)	1800
WARTBURG Lim. (Győr)	1976
WARTBURG de Luxe (Bp.)	1506
WARTBURG de Luxe (Győr)	1582
WARTBURG de Luxe (tolót.)	7082
WARTBURG Tourist (Bp.)	747
WARTBURG Tourist (Győr)	475
ZAPOROZSEC	30570



A KUPLUNGOT ÉS A KÉZIFÉKET működtető huzalok időnként utánállítást kívánnak. Előfordul, hogy már nem lehetséges, s emiatt alkatrészcsere szükséges.

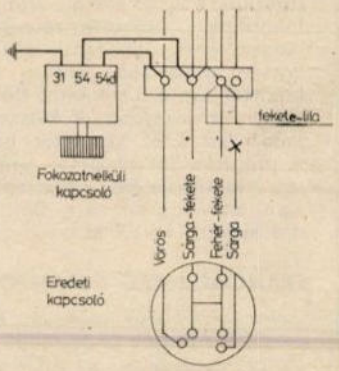
Az utánállító mechanizmus, a szokásos kivitelénél, egy kétoldalt ellentétes irányú csavarmenetes rúdanyán keresztül csatlakozik a kábelvégekhez. Az angol Bowden Controls Ltd nemrégen olyan flexibilis kábelbeállító szerkezettel jelent meg a piacon, amely azonfelül, hogy nagyobb mértékű utánállítást enged meg, üzembiztosabb és olcsóbb is a hagyományos kivitelűeknél. A megoldás májusban az angol formatervezők díját nyerte el.

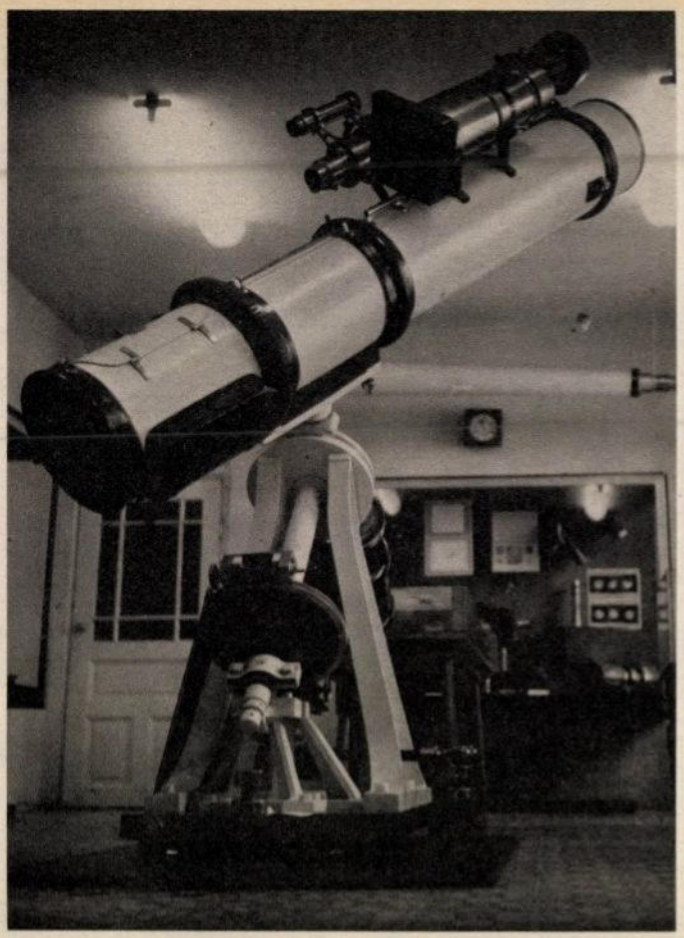
A szerkezet lényege: egy kúpos műanyag csavaranya, amely közvetlenül a flexibilis kábelre csavarható és egy, ezt befogadó és a kábelen szabadon csúszó kónikus hüvely, ugyancsak műanyagból. A hüvelyes elemet átfűzik a kocsi alvázára szerelt acélszöglet lyukán, és a flexibilis kábelre csavart kúpos műanyag anyát kézzel addig forgatják, amíg a kábel eléri a kívánt hosszúságot. A szerkezet nagy előnye, hogy nem korrodál és az utánállítás kézzel, a kúpos anya csavarásával mindkét irányban végezhető

A POLSKI FIAT 126p egyfokozatú folyamatos gyors törlésű ablaktörlővel (1 ütem kb. 1 mp) kerül forgalomba, amelynek hátrányai és kényelmetlenségei közismertek – írja Varga István, Várpalotáról, majd így folytatja levelét:

A komfort fokozását és a hátrányok megszüntetését az alábbi megoldással valósítottam meg:

Vásároltam egy KWS 02 típusú univerzális, fokozat nélküli, NDK gyártmányú ütemvezérlő kapcsolót (1 ütem 3–20 mp között) 258 Ft-ért. Ezt az eredeti ablaktörlő-kapcsolóval párhuzamosan kötöttem be a motor áramkörébe. Az ütemvezérlő kapcsolót a kormányoszlop bal oldalán alul, a csomagtartózár fogantyúja közelében helyeztem el úgy, hogy az utastérben csak a kapcsolós potenciaméter forgatógombja található. A csomag- és az utastér közötti válaszlemezen található egy műanyaggal zárt négyzet alakú nyílás, amely kibővítve alkalmas a kapcsoló felszerelésére. Az ütemvezérlő kapcsoló így kerül a csomagtérben az ablaktörlő-motor és a gyárilag szerelt ablaktörlő-kapcsoló közötti négy csúszónyelves kábelcsatlakozó közé, ahonnan az ütemvezérlő 54 pontjára kötjük a „+" feszültséget, az 54 d pontra az eredeti kapcsolótól jövő „+" ágat, és a 31 pontot az ablaktörlő-motoron található szabad „–" vezetékkel testeljük. Az eredeti ablaktörlő-kapcsolótól jövő „–" ágat a kábelcsatlakozónál megszakítjuk és elszigeteljük. A leírt kapcsolás esetén a két ablaktörlő-kapcsoló az igényeknek megfelelően egymástól függetlenül vagy együtt is üzemeltethető 1 mp-es, vagy 3–20 mp-es ütemben.



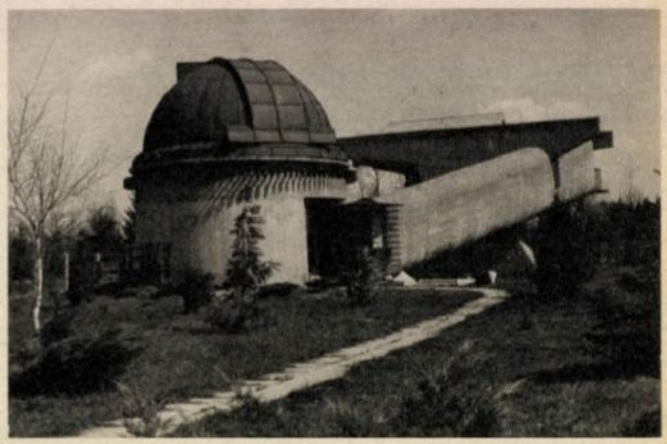


„Nyugdíjba vonult" távcső



A Pásztorcsárda „belvilága"

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)



Újszerű megfigyelőállomás a régi csillagvizsgáló udvarán

A skanzen közelében, a város peremén húzódó egyik magaslaton 1970-ben avatták fel az impozáns vonalvezetésű felszabadulási emlékművet. (15-ik számunkban közöltünk róla színes felvételt.)

A Derkovits-lakótelepet keresztezve, a város határában még két jelentősebb látnivaló akad: a kámoni arborétum és a közelében levő Gothard-csillagvizsgáló emlékeit bemutató kamarakiállítás.

Az arborétum alapjait a múlt század hatvanas éveiben Sághy Mihály vetette meg. A természetvédelem alá helyezett 45 hektáros területen a fafajok száma jelenleg meghaladja a 2300-at. Jelentős tudományos munkát is folytatnak itt, s főleg a fenyőnemesítésben értek el figyelemre méltó eredményeket.

Az arborétum a város lakóinak — s a Szombathelyre utazóknak is — kedvelt kirándulóhelye. Tavasszal és ősszel (májusban és szeptemberben) különösen lenyűgöző itt a természet.

Májusban a színpompás rhododendronok, ősszel pedig a lombszíneződés teszi rendkívül hangulatossá a kertet. Sétányok, padok, mesterséges tó, sziget, patakcsörgedezés, madarak éneke mind-mind hozzájárul ahhoz, hogy igazán kellemesnek és pihentetőnek érezhessük ide vezető utunk során e környezetben eltöltött időt.

Az arborétumtól nem messze, kis gyalogséta után találjuk az egykori Gothard-kúria klasszicista épületét. A benne lévő technikai múzeum őrzi a nagymúltú és egykoron ugyancsak számottevő csillagvizsgáló emlékeit. Az égbolt fürkészésére szolgáló régi eszközök igazán gazdag, s roppant tanulságos tárháza — az eget hajdan kémlelő nagyméretű távcső is — látható itt. A kertben felépített modern vonalú megfigyelőállomás berendezésére és „szolgálatba állítására" a hírek szerint a közeli jövőben kerül sor.

Szombathelyen régi és új szállodák, turistaszállók, (kemping is), éttermek, szórakozóhelyek várják az ide látogatókat. Nagyon kedvelt a Vadásztanya és a Pásztorcsárda, ahol szinte mindig kaphatók a vasi ételkülönlegességek: a vasi kanászpecsenye, birkapörkölt dödöllével, bojtártál, juhászpalacsinta...

Kirándulások Szombathelyről:

Induljunk el, mondjuk, Kőszeg irányába. Ám, míg Kőszegre érünk, sok szép élményben, látnivalóban lesz részünk. Utunk mind közelebb visz majd minket a festői Kőszegi-hegységhez.

Először térjünk be Bozsokra, majd Velembe és Cákra, s csak ezt követően lépjünk be a nagy történelmi múlttal rendelkező, kedves határszéli városunkba — Kőszegre. Ezekről a kirándulásainkról azonban majd a következő folytatásokban lesz szó.

Így is lehet kezdeni



A város neve — amely sorrendben Lengyelország ötödik települése — Poznan. Az iskola közlekedési parkja egy olyan új városnegyedben áll, amilyen lehet Moszkvában, Szófiában, Budapesten vagy akár Berlinben. Minden intenzíven fejlődő városban szinte teljesen azonosak a közlekedés eszközei, feltételei és a közlekedők. Azonos feltételek, azonos szabályok, azonos veszélyek, azonos baleseti okok — de vajon azonos-e az a munka, amellyel megelőzni igyekeznek az ilyen városokban a baleseteket, azok közt is a gyermekbaleseteket és éppen ilyenkor, szünidőben.

A közlekedési park láttán más is feltételezte volna, hogy itt az iskolai oktatás egyik fontos tárgya a közlekedés. Méghozzá nem fakultatív, hanem kötelező tantárgya, amely benne szerepel az órarendben. Sőt, tegyük hozzá azt is, hogy az elméleti oktatáson kívül, kötelező a gyakorlati rész is. Az előbbit kissé „szárazabban", de a gyakorlati részt játékos komolysággal sajátítják el a gyerekek. Igen, játékosan, de nagy komolysággal, mert az akadályok, asztalok makettjai mellett ott ülnek a rendőrtisztek, akik ugyanúgy értékelnek, mint a rendes utcai közlekedésben, azzal a különbséggel, hogy itt, ebben a nagyszerű parkban jutalmat is kapnak a győztesek. Tehát nem büntetnek — jutalmaznak.

Mit is lehet tenni a balesetmentesebb közlekedésért egy ilyen parkban? Ahhoz, hogy biztonságos közlekedésre neveljék a gyerekeket, több módszert dolgoztak ki. Elsődleges a gyerek biztonságos mozgása, egyensúlyi érzékének alakítása, fejlesztése, járjon az gyalogosan, vagy járművön. Erre a roller tűnt a legalkalmasabbnak. A legkisebbek is kedvelik. Ezt követi a görkorcsolya egy kis ügyességi feladattal, majd a kerékpár. Íme a fokozatok. Akik bármelyiket kihagyják, pótolniuk kell. Kellő egyensúlyi érzékkel jöhet a kerékpározás, addig azonban gyakorlásra kiválóan alkalmas a rögzített kerékpár — ahogy a gyerekek nevezték, a fogyasztó — amelyen kilométeróra segítségével lehet bizonyítani, hogy egy mért idő alatt mennyit haladt volna közúton.

Hogy mennyire fontos a kerékpározás elsajátítása, és azzal a helyes, szabályos közlekedés a közutakon, azt aligha kell magyarázni. Másként ítéli meg az adott forgalmi helyzetet nemcsak a felnőtt, a gyerek is, ha járatásságra tesz szert egy járművön. Hogy a budapesti iskoláskorúak közül hányan tudnak kerékpározni? Érdemes lenne minden iskolában megkérdezni. Ugyanis az egyik suli ötödik osztályában mindössze öten emelték fel kezüket válaszul a feltett kérdésre. Ez igen kevés. Vannak viszont, akik apuka mellett hamar, sőt túl hamar ismerkednek a gépkocsi vezetésével. Rossz sorrend!



A biztonságos közlekedésért

A keskeny betonon szalompályát alakítottak ki. Az ügyesebbek egy kézzel vezetik kerékpárjukat, másik kezükben vízzel telt pohár. Az nyer, aki gyorsabban jut célba, úgy, hogy a legtöbb víz marad poharában. Egymást váltották a rajok, egymást figyelték a barátok, együtt hallgatták a rendőr közlekedési kérdéseit, és fe-





leltek azokra. Itt sem maradt el a jutalmazás, jutott egy-egy lámpa a bicajra, fényvisszaverő prizma a táskára, vagy egy-egy szelet csoki.

A szabad idő játéka

Ez is hasznos volt. Városrészük modern épületei egy terepasztalon adtak lehetőséget a közlekedés gyakorlására. Utcák, terek kereszteződései előtt jelzőlámpák és táblák, a garázsokban Match-boxok. Ezen rótták a „kilométereket" a jövő gépkocsivezetői. Aki szabálytalanul közlekedett, zsetonnal fizetett az asztal végén ülő rendőrnek, és ha elfogyott a zseton, nem jutott az ajándékokból, mert ezt a játékot is kellő komolysággal kellett végezni.

A tanárok is jelen voltak, de csak a rend miatt. Semmi viccelődés, a közlekedés komoly dolog. Mindenki biztatta társát, de senki sem nevetett, ha rosszul csinálta. A tantárgy komolyságára, úgy tűnt, az iskolában a nevelő, a parkban a rendőr vigyázott.

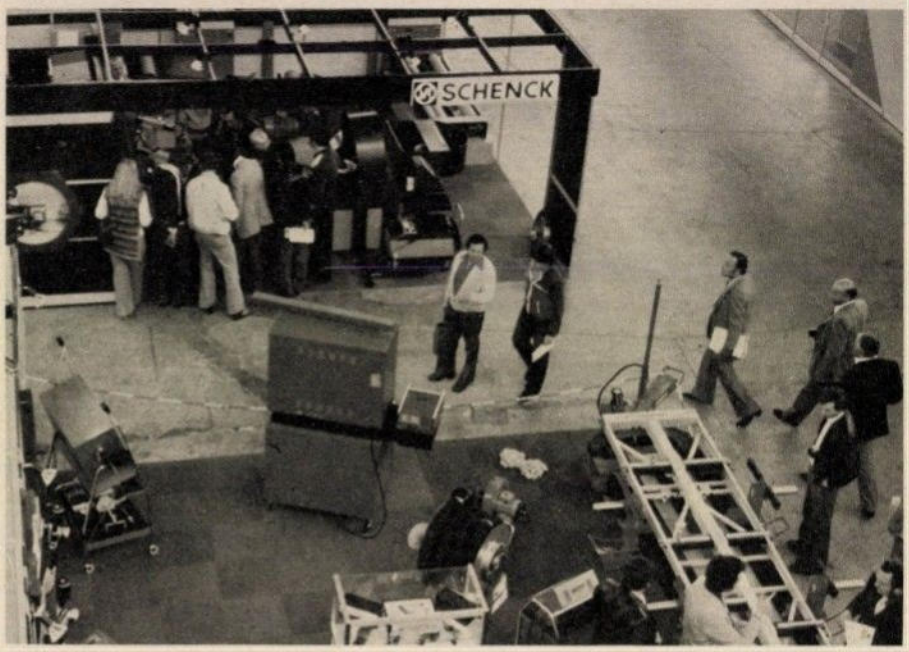
Minthogy nem kell magyarázni, mit jelent kerékpározni tudni, ahhoz sem fér kétség, mennyivel biztonságosabban közlekedik az, aki tud kerékpározni. Nem ártana nálunk is követni a lengyel példát: gyakorlatban is alkalmazni közlekedési parkjainkat, az iskolákban pedig megfelelő komolysággal tanítani a közlekedést.

ZELMAN FERENC

Az ember és az autó

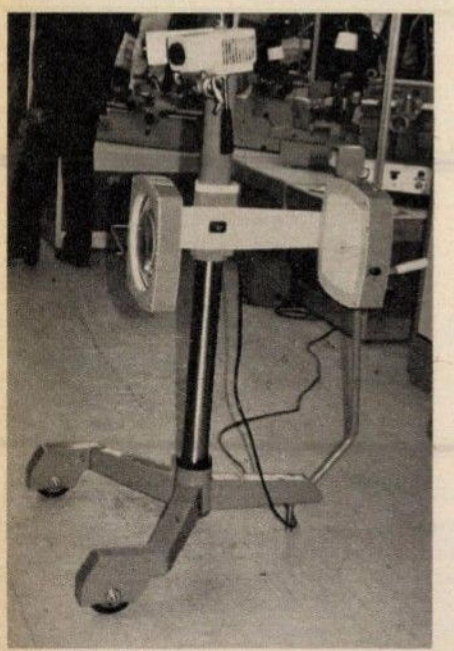
Ez volt a mottója a Brnóban megrendezett Autoprogress '80 kiállításnak. Számos ország autótartozékokat gyártó cége vonult fel termékeivel, köztük sok olyannal, ami valóban újdonság volt. Különösen sok olyan műszert mutattak be, amely a motor, a futómű és más egyéb szerkezetek beállítását teszi könnyűvé és pontossá. Szemmel látható volt a törekvés: ma már mindenütt igyekszenek leegyszerűsíteni a járművek karbantartását. Amit csak lehet gépesítenek, és ez hallatlan nagy precizitású munkát tesz lehetővé. Évről évre fejlődnek például a futómű-beállító műszerek. Ma már a lézerrel működő berendezés a sláger. És sorolhatnánk tovább a Brnóban látott újdonságokat. Mindent összegezve: az ilyen jellegű automechanikai bemutatókra nagy szükség van! Ajánlatos ezt a szakembereknek megtekinteni – hogy az ott látottakat hasznosíthassák is. A szocialista országok autóstermékei is kitűnőek voltak. Sajnos, egyes gyártmányokról, berendezésekről olykor idehaza semmit sem tudunk. Vajon miért?

Varga Ferenc



Látogatók a hatalmas kiállítási csarnok kupolája alatt. Volt mit nézniük az érdeklődőknek

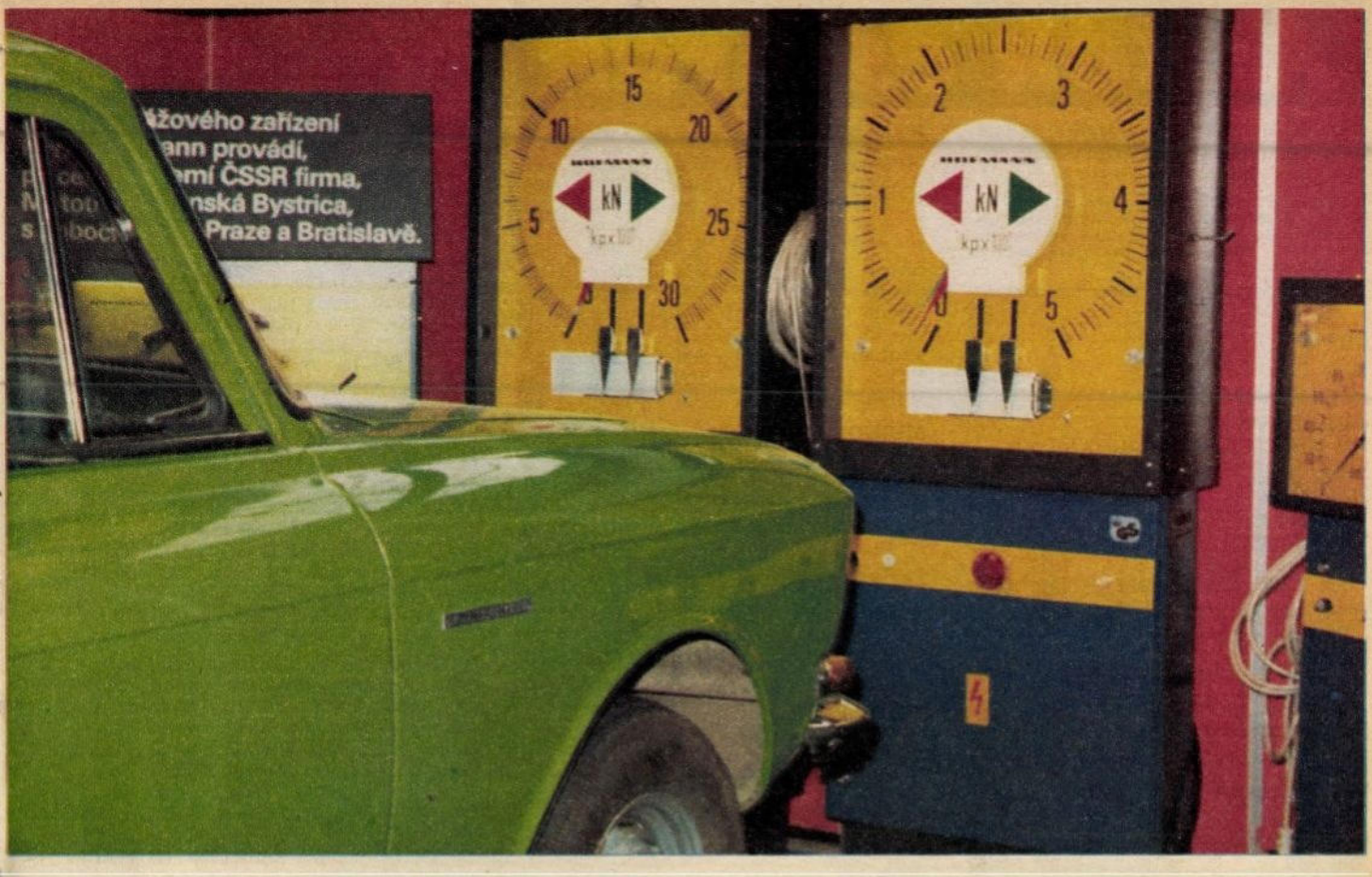
A Szovjetunióból számos műszer érkezett az Autoprogress '80-ra. A képen látható fényszóró-beállító műszer igazi újdonság volt



Az itt látható emelő is a szovjet ipar terméke

(A szerző felvételei)



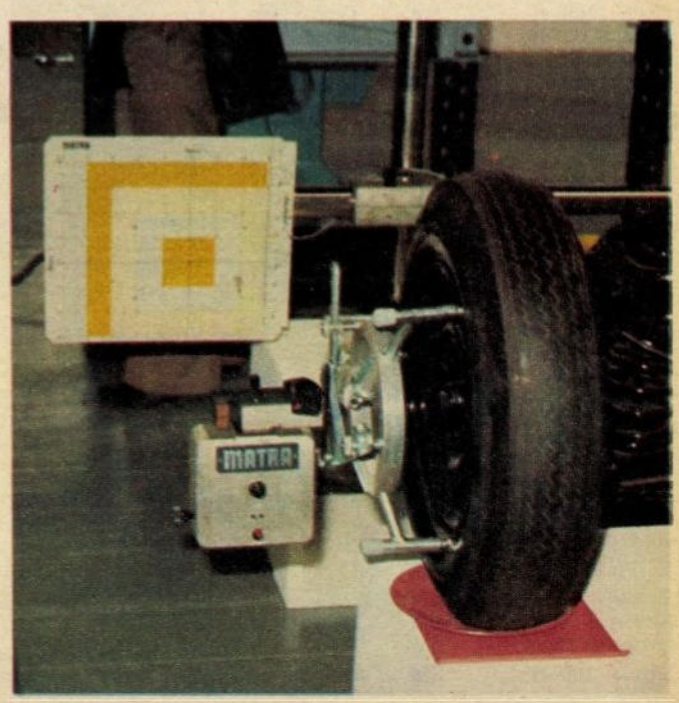




A Hofmann-cég motorteljesitmény-mérő padja. Pontosságáról elismerően nyilatkoztak a szakemberek

A Sun gyártmányú mikrokomputeres motorvizsgáló műszer, amely a mért eredményeket képernyőre vetíti

A Matra cég lézersugaras futómű-beállító készüléke. Ez ma a csúcs az ilyen jellegű műszerek között



Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein augusztus végén 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	Jel	Évjárat	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Új cím: Erzsébet királyné út 125.)			
Dacia 1300	SM	1977	78
Lada 1200	BM	1975	75
Lada 1200	SA	1973	18
Lada 1200	SM	1979	81
Lada 1200 K	SA	1977	48
Lada 1300	BM	1977	83
Lada 1500	SM	1978	108
Lada 1500	SM	1976	79
Lada 1600	SM	1978	124
P. Fiat 126	SM	1978	52
P. Fiat 1500	BM	1977	66
Skoda 105 S	BM	1978	73
Skoda 120	SM	1978	72
Trabant 601 S	SM	1975	31
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Dacia 1300	SM	1974	47
Dacia 1300	SM	1979	99
Fiat 850	SM	1971	24
Lada 1200	SM	1975	45
Lada 1200 K	SM	1974	55
Lada 1300	SM	1976	67
Lada 1500	SM	1978	97
Moszkvics 2140	BM	1978	54
P. Fiat 1500	SA	1976	43
P. Fiat 1500	SA	1977	48
Skoda 110 R	BM	1974	48
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200 K	SA	1975	37
Lada 1200 K	SM	1974	57
Lada 1200	SM	1974	39
Lada 1200	SM	1972	50
Lada 1300	SM	1976	76
Lada 1300	SM	1979	111
Lada 1500	SM	1975	65
Lada 1500	SM	1976	75
Moszkvics 426	BM	1973	35
Moszkvics 2140	BM	1978	55
P. Fiat 1500	SA	1976	42
P. Fiat 1500	BM	1977	77
Skoda 110	SM	1976	40
Skoda 120	SM	1978	73
Skoda 105 S	SM	1977	63
Trabant 601	SM	1976	40
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1300	SM	1977	83
Lada 1500	SM	1976	88
Lada 1600	SM	1978	130
P. Fiat 1500	SA	1974	38
P. Fiat 1500	SA	1976	54
P. Fiat 1500	SA	1977	40
P. Fiat 126	SM	1977	60
Skoda S 100	SM	1973	32
Skoda S 100	SM	1974	32
Skoda 105 S	SM	1977	69
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Moszkvics 412	SM	1972	12
P. Fiat 126	SM	1980	69
P. Fiat 1500	SA	1974	23
P. Fiat 1500	SA	1976	26
P. Fiat 1500	SA	1978	62
Skoda 120	BM	1978	60
Skoda S 100	SM	1975	29
Skoda 105 S	SM	1979	76
Skoda S 100	SM	1976	37
Trabant 601	SM	1978	53
Volga M—24	BA	1978	50
Volga M—24	SM	1971	19
MISKOLC (Lóránffy Zs. u. 49.)			
Moszkvics 2140	BA	1980	82
Moszkvics 412	BM	1972	20
P. Fiat 126	SM	1977	62
P. Fiat 126	SM	1979	66
P. Fiat 1500	SA	1975	38
P. Fiat 1500	SM	1976	55
P. Fiat 1500	BA	1975	12
Skoda S 100	SM	1975	27
Skoda S 100	SM	1976	39
Trabant 601	SM	1974	40
PÉCS (Fürst S. u. 6.)			
Lada 1200	SA	1975	16
Lada 1200 K	SM	1976	76
Lada 1500	SM	1978	115
Moszkvics	SM	1974	40
P. Fiat 126	SM	1978	62
P. Fiat 1500	SA	1973	26
P. Fiat 1500	SA	1974	31
SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)			
Lada 1200 K	SM	1979	110
Lada 1600	SM	1979	126
Moszkvics 412	BM	1970	12
P. Fiat 126	SM	1977	50
P. Fiat 1500	SA	1977	57
Skoda S 100	SM	1975	31
Skoda S 100	SM	1976	44
Trabant 601	SM	1977	45
Volga M—24	SA	1974	25
Wartburg 353	SM	1970	58
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)			
Moszkvics 412	BM	1974	37
Moszkvics 2137	BM	1978	65
P. Fiat 1500	SA	1976	47
P. Fiat 1500	SA	1978	44
Skoda S 100	BM	1972	18
Skoda S 100	SM	1973	33
Skoda 105 S	SM	1979	79
Skoda 1203 VAN	SA	1977	48
Trabant 601	SM	1969	19
Trabant 601	SM	1974	37
UAZ 469 B	SA	1975	29
Volga M—24	BM	1975	53
Wartburg 353 dL	BM	1975	58
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Lada 1200	SA	1974	19
Lada 1300	SM	1976	75
Moszkvics 2140	SM	1977	49
P. Fiat 1500	SM	1977	79
Skoda 1000 MB	SM	1969	11
Volga M—24	SA	1976	28
Wartburg 353 dL	SM	1973	37
Zaporozsec 968	SM	1975	18
Zaporozsec 968	SM	1974	21

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

A SZABADPIACOKRÓL

Az ősz kezdetének csalhatatlan jele, hogy a kínálat soha nem látott méreteket öltött a börzéken. Autó autó hátán, s már ismét lehetett alkudni. Láttunk olyan eladót, hogy 10 ezer forintot is engedett, mert kellett a pénz az új kocsijához...

BUDAPEST: A fővárosi kínálat még az országos átlagot is meghaladja. Jellemző kínálati árak (alkú előtt): Dacia 1300 (UX) 72 ezer forint, Audi 100 GL (ZA) 180, Lada 1200 (ZI) 65, Lada 1500 (ZM) 105, Lada 1500 (UT) 85, Lada 1300 (ZA) 90, P. Fiat 126 (ZA) 62, P. Fiat 1500 (IB) 30, P. Fiat 1500 (UZ) 68, Trabant 601 (IM) 32, Trabant 601 (UB) 35, Trabant 601 K (UX) 55, Wartburg 353 (ZN) 83, Skoda S 100 (UO) 50 ezer forint.

DEBRECEN: A nagy kínálat ellenére üzletkötést nem tudtunk megfigyelni. Kínálati árak: Moszkvics 412 (IS) 38 ezer forint, Lada (1200 (UP) 65, Lada 1500 (ZN) 90, Fiat 127 (UK) 75, Dacia 1300 (UE) 60, P. Fiat 126 (ZU) 65, P. Fiat 1500 (ZK) 90, Skoda S 100 (ZJ) 48, Trabant 601 (ZC) 50, Wartburg 353 (ZS) 90 ezer forint.

MISKOLC: Észak-magyarország legnagyobb ipari városában több mint 400 autó árválkodott a börzén, reménytelenül várva a vevőkre. Üzletkötést nem láttunk. Jellemző árak: Lada 1200 (IM) 40 ezer forint, Lada 1200 (ZO) 90, Lada 1300 (IZ) 95, Lada 1500 (ZK) 90, Mercedes 350 SLC (PM) 140, Ford Pinto (TA) 170, Trabant 601 (IB—ZG) 60, Wartburg 353 (ID—ZL) 28—30 ezer forint.

PÉCS: A Mecsek alján 500—600 darab gépkocsit szerettek volna eladni. Többségük Trabant és Wartburg volt, de még reális áron sem lehetett üzletet kötni. Kínálati árak: Dacia 1300 (ZM) 80, Lada 1200 (IX) 36—42, Lada 1500 (ZI) 90—100, Trabant 601 (IB—IX) 25—35, Wartburg 353 (IF—IM) 36—49 ezer forint.

SZOMBATHELY. Több mint 150 gépkocsit számláltunk meg. Két üzletkötést láttunk: Lada 1200 (IP) 60 ezer, Dacia 1300 (UE) 68 ezer forintért. Jellemző kínálati árak (alkú előtt): Lada 1200 (UX—UY) 75—85 ezer forint, Lada 1200 K (PL) 63, Lada 1300 (ZJ) 90, Lada 1500 (ZK) 95, P. Fiat 1300 (PL) 30, P. Fiat 1500 (PD) 60, Trabant 601 (ZK—ZR) 62—65, Skoda S 100 (UT) 50, Skoda S 110 (ZE) 63 ezer forint.

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Szeptember 21.

Ajka
Debrecen
Dunaújváros
Kaposvár
Kiskőrös
Kisterenye
Mázaszászvár
Miskolc
Mohács
Nagykanizsa
Nyíregyháza
Orosháza
Sopron
Szeged
Szigetvár
Szolnok
Tatabánya

Szeptember 24.

Tab

Szeptember 28.

Békés
Csongrád
Csorna
Debrecen
Eger
Hatvan
Kalocsa
Kecskemét
Kiskunmajsa
Kisújszállás
Komárom
Miskolc
Nagyatád
Nyíregyháza
Siklós
Siófok
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót

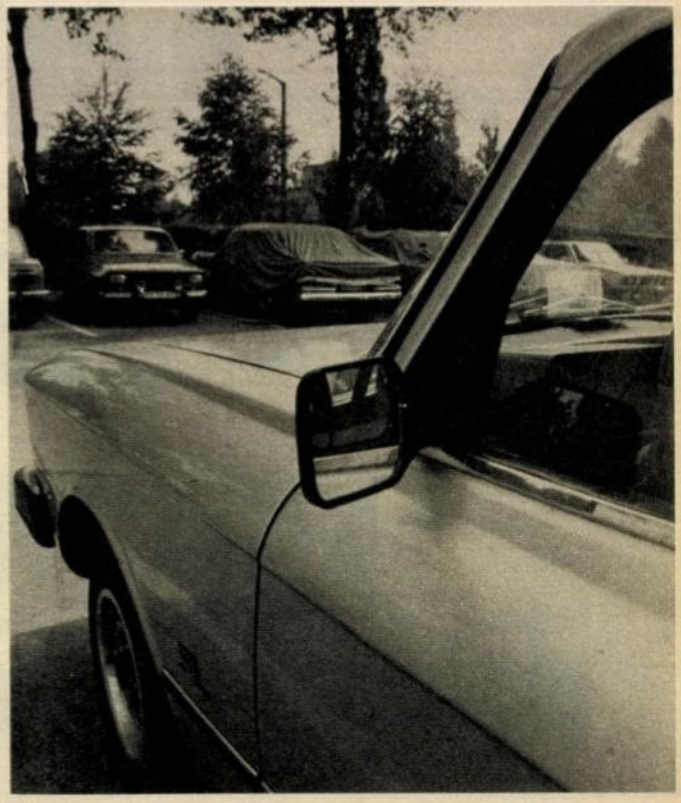


Képes híradó

Amikor a jó szemű fotós behozta szerkesztőségünkbe ezeket a képeket, még nem tudtuk, hogy rajta kívül hányan vehették észre a megszokottól eltérő Moszkvicsot. A szép, ezüstmetall színű, szovjet rendszámot viselő autó egy balatoni parkolóban került Boriszov Jenő fényképezőgépe elé. Alaposan megnézte és több felvételt is készített az újdonságról, amelyen a márkajelzésen kívül a motor hengerűrtartalmára utaló 1,5-ös, valamint a kivitelt jelző SL feliratokat látta.

Említést érdemel még a színezett szélvédő, a fényszóróüveg mosó- és törlőberendezése, a két kagylósított, fejtámlás ülés, a belülről beállítható tükör, a módosított műszerfal és több, a képeken jól látható változtatás.

Azóta már más lapokban is megjelent kép és szöveg ugyanerről a példányról. Sőt, volt akit a szerencse összehozott a kocsi vezetőjével, V. Sz. újságíróval, az egyik szovjet lap munkatársával, aki próbaútként járt errefelé az újdonsággal, amely lehet, hogy a jövő évtől már nem tekinthető ritkaságnak.



MI HOZZA ÖSSZE AZ ÜZLETET?

HOZZUK ÖSSZE AZ ÜZLETET!

Használt autók vétele, eladása

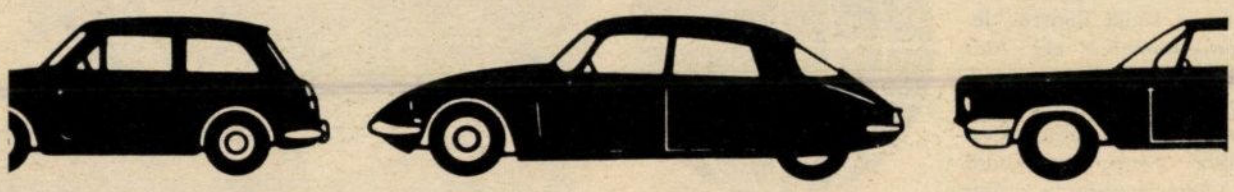
autóápolási és felszerelési cikkek

autós információ

merkur park

Budapest XIV.,

Erzsébet királyné útja 125.



merkur



SZUPER, vagy NORMÁL az 1200-as tankjába?

Az elmúlt időszakban számos olvasónk kereste levélben és telefonon szerkesztőségünket a Lada 1200 gépkocsi oktánszámigényét illető kérdéssel: a tv és a rádió néhány adásában *dr. Gárdos János,* a KÖTUKI munkatársa szerint az említett típus oktánszámigényét a hazai normál fokozatú benzin kielégíti.

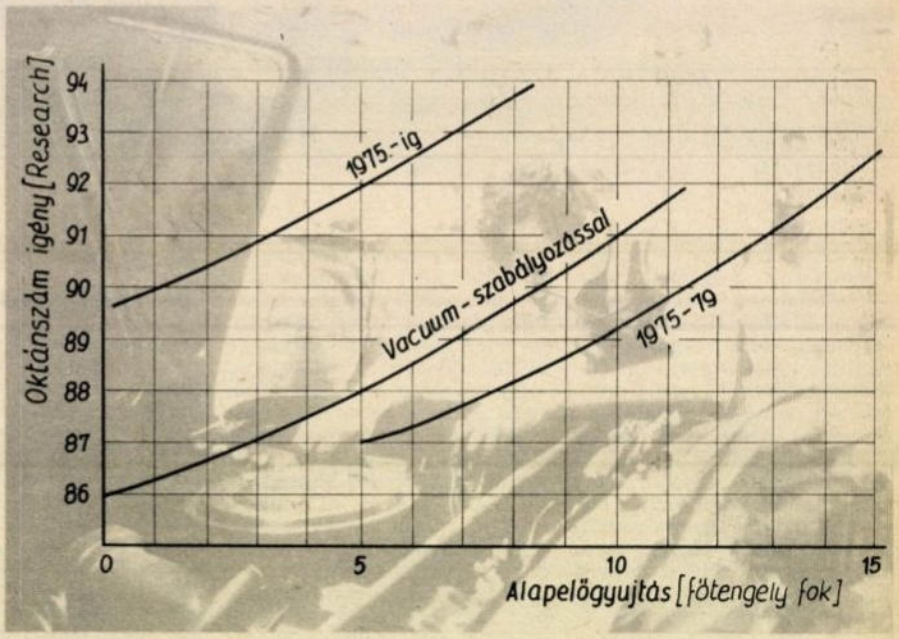
Ezért kértük fel dr. Gárdos Jánost, hogy részletesebben is tájékoztassa olvasóinkat az oly sokakat érintő kérdésről.

— A kérdés valóban érdekes, hiszen a Lada 1200 gépkocsi oktánszámigényét megjelenésétől napjainkig 93 Research oktánszámban adták meg. Az első időkben még arról is vita folyt, hogy a hazai szuper fokozatú, névlegesen 92 Research oktánszámú benzin a garanciaidőn belül megfelelő-e, azaz nem okoz-e olyan károsodásokat a motorban, amelyekre így a garancia nem vonatkozhat. A vita eleve sehová sem vezethetett, mivel minden autógyártó a tényleges oktánszámigény feletti legközelebbi hazai benzinfokozat Research oktánszámát jelölte meg, mint a gyártmányt kielégítő oktánszámot. A Lada 1200 gépkocsik oktánszámigényéül így jelenhetett meg a szovjet А И 93 jelű benzin 93-as Research oktánszáma.

Az eltérő üzemeltetési körülmények, de leginkább a motorbenzinek összetétele teszik indokolttá minden országban a főbb típusok oktánszámigényének hazai megállapítását.

Ezek után lássuk az intézetünkben lefolytatott mérések eredményeit, amelyekkel csaknem egy évtizede, a FŐTAXI megrendelésére foglalkozunk. Az eredményekhez még hozzá kell tenni, hogy azokat mindig több gépkocsival végezzük annak érdekében, hogy a gyártásból adódó szórás hatásait kiküszöböljük.

Ezek az eredmények a mellékelt diagramon láthatóak, ahol is a gépkocsik oktánszámigénye az alapelőgyújtás függvényében szerepel. A diagram három Lada 1200 változat oktánszámigényét tartalmazza. Először az 1975-ig behozott változatát, amelynek oktánszámigénye a gyárilag előírt 5° alapelőgyújtásnál közel 92, így ehhez feltétlenül a hazai szuper fokozatú benzin használható. A legalacsonyabb oktánszámigényűek az 1975 és 1979 között üzembeállított Lada 1200 változathoz tartozó egyedek. Ezek igénye 5°-nál 87, tehát a hazai normál fokozatú benzin károsodás nélkül még felhasználható bennük. A csökkenést a gyártómű úgy érte el, hogy a kompresszióviszonyt módosított hengerfejjel 1:8,8-ról kb. 1:8,5-re csökkentette. A módosított hengerfejek az első henger gyertyája alatt levő AK 6M2 vagy az АЛ—33 feliratról ismerhetők fel.



A diagram még egy, „vacuumszabályozással" feliratú görbét is tartalmaz. Ez a görbe az 1980-tól szállított vákuumvezérlésű előgyújtásszabályozóval és szintén vákuummal vezérelt második torokkal rendelkező gépkocsik oktánszámigényét ábrázolja. Ennek igénye 5°-nál 88 Research oktánszámú benzin, amelynek a hazai normál és szuperfokozat mintegy 0,6:0,4 arányú keveréke felel meg. Kiegészítésül meg kell itt jegyezni, hogy a módosítás az oktánszámigényt az előző változathoz képest ugyan növelte, az üzemanyagfogyasztás azonban jelentősen, közel 10%-kal csökkent.

Hangsúlyozni kell, hogy az előzőek csak előírásosan beállított centrifugálszabályozó esetében érvényesek. A vákuumos előgyújtásszabályozó helyes működése és beállítása az oktánszámigény szempontjából azonban gyakorlatilag közömbös, miután éppen a kritikus tartományban nem befolyásolta az előgyújtást — fejezi be a tájékoztatást a vitatott kérdésről dr. Gárdos János.

*

Mi csupán annyit főzünk szavaihoz, hogy adott esetben a döntést célszerű megbeszélni azokkal a szerelőkkel, akik kocsink motorját rendszeresen ellenőrzik és annak különböző beállítási munkáit is elvégzik. Vagyis, tisztában vannak a tájékoztatásban említett, a hengerfejen található jelzésekkel.

ZAJOK A KOCSIBAN



A képen a Lancia Delta látható, amelyen a konstruktőrök ki
válóan oldották meg a hangszigetelést

Már az új autó is — az első kilométerek megtétele után — kellemetlen zörgő hangot adhat. Elvileg ilyennek nem szabadna előfordulnia, ám szállítás közben elég, ha a kipufogórendszert enyhe nyomás éri és máris verődés, rezonancia keletkezhet. Rendkívül bosszantóan hatnak a nem kívánt zajok, mert hangjuk hallatán rögtön komolyabb bajra gyanakszunk. Sokszor nincs okunk erre, hiszen egy meglazult csavar, vagy egy elszakadt gumibak is lehet a hiba okozója. A kellemetlen csak az, amikor az autó konstrukciójánál fogva hajlamos a zajosságra. Nagyon érdekes cikket olvashattunk a nyugatnémet Mot autószaklapban arról, hogy milyen zajhatások érhetik a kocsiban ülőket.

Az autókonstruktőröknek sok fejtörésükbe kerül egy-egy típus kialakításakor, hogy a kocsiban keletkező zajszint ne érje el a megengedettnél nagyobb erősséget. Szinte hihetetlen, hogy mennyi zörejforrással, az autó működése közben keletkező hanghullámokkal kell megbirkózniuk az akusztikai szakembereknek. Valljuk meg őszintén: ha már a kocsiban ülünk és közlekedünk, útitársaink vagy a rádió hangján kívül más „idegen" hangra nem vagyunk kíváncsiak. Vagyis kényelemre, komfortra vágyunk. Egy jármű akusztikáját akkor sikerül jól kialakítani, ha menet közben zavartalanul élvezhetjük a beszédet vagy a muzsikát.

A konstruktőrök munkájához egy példával szolgálnánk. A kerttulajdonosok sok fáradtságába kerül a növények védelme. Az ugyanis nem sokat használ, ha a kerítésen csak néhány lyukat töm be. Az üregi nyúl, vagy más rágcsáló az egyetlen megmaradt nyíláson át is betérhet a veteményeskertbe. A járműakusztikusoknak az utolsó lyukat is meg kell találniuk, azt, amelyen keresztül a kellemetlen motorzaj, a gördülő abroncsok és a szél hangja a kocsi belső terébe juthat.

Magas és mély hang

A keletkező zajok különböző réseken hatolhatnak be az utastér belsejébe. Más helyet keres magának a magas és mást a mély frekvenciájú hang. Nagyon sok zörejt ver vissza a karosszéria, amely a hangokat felerősítve vezeti. Rezonáns felület pedig szép számmal akad az autóban. Ami azt illeti, a konstruktőrök — amennyire ez lehetséges — igyekeznek e lemezeket bordázattal ellátni vagy kevésbé rezonálóvá képezni. Az ablaküvegek kellemetlen beremegése, no meg az ajtók belsejében levő szerelvények lazasága is idegesítőleg hat. A magasabb frekvenciájú hangokat a padlózat szőnyeggel történő burkolásával lehet kiszűrni. (Nem teljesen! Ezt hangsúlyozottan kijelentjük.)

Hogy miként kerülnek rezgésbe a zajvisszaverő felületek, a legkézenfekvőbb példaként a kipufogórendszert említjük. A berendezés közvetlenül az egyik zajforráshoz, a motorhoz rögzítődik. Az erőforrás minden egyes mozzanatát átveszi és továbbvezeti. Ismeretes, hogy a motor és a kipufogóberendezés gumielemeken nyugszik. Nincs tehát mereven rögzítve a karosszériához. Bármelyik gumiból készült alkatrész tönkremenése forrása lehet a zaj keletkezésének. A hátsókerék-meghajtású autóknál a kardántengely kelthet zajt. Kevéske deformálódás — és ez könnyen előfordulhat — már kiegyensúlyozatlanságot okozhat, amely dübörgő hangban jelentkezik. Az osztott kardántengelyes típusoknál a felfüggesztés lazaságából eredhetnek kellemetlen mellékzörejek.

Zajcsökkentést, de hogyan?

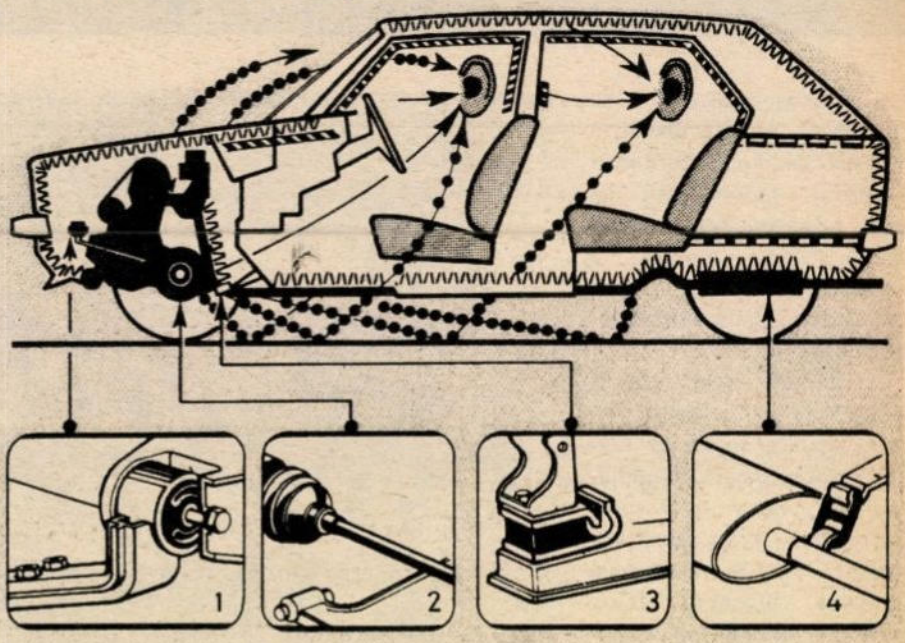
Tavaly az év autója lett a Lancia Delta. Különösen sok plusz pontot jelentett az értékeléskor a kocsi kitűnő akusztikája. Sikerült a konstruktőröknek — azonkí-



= A karosszériáról visszaverődő hang

= Légáramlás okozta hangok

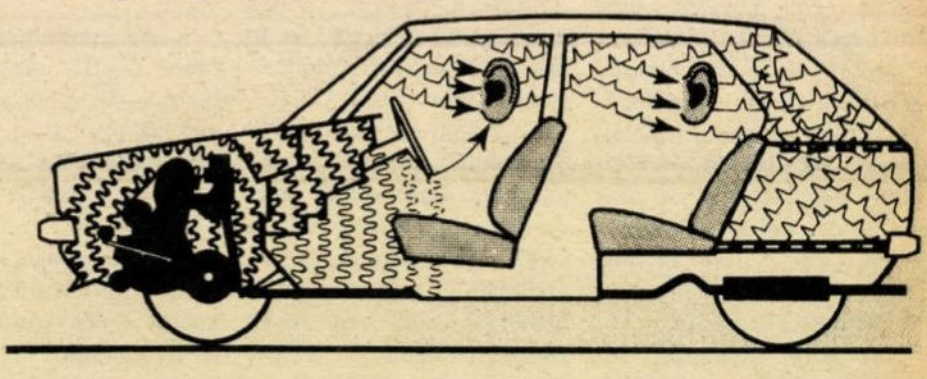
= A kocsiszekrénybe jutó levegő hangja



Kellemetlen hangok keletkeznek akkor, ha: elszakad a motortartó gumibak és fém a fémhez verődik (1), a meghajtótengely(ek) csuklói már megkoptak (2), a sebességváltó felfüggesztése rossz (3), és a kipufogószerkezet felerősítői elszakadtak

= A levegőhang áthaladási iránya

= Az üregektől keletkező rezonanciák



vül, hogy a motor hangja is jó — oly kiválóan megoldani a szigetelést, hogy az utastérben a zajszint a minimumon van. Mint már említettük: rendkívül fontos minden egyes nyílás tömítése a kívülről beáramló zaj ellen, hiszen vannak olyan rezonanciák, amelyek az üreges részekből keletkeznek. Hasonlóan ahhoz a jelenséghez, amit egy kifeszített gumikötél okoz, ha megpengetjük. A pengetést követően álló rezgéshullám alakját veszi fel. Nos, hasonló jelenség keletkezhet az utastérben is. Ha a zajszintmaximum — vagyis a hullámvonalak legnagyobb kitérése — az utas fejmagasságában alakul ki, akkor azt az autót hangosnak érezzük. Ebből kitűnik: az akusztikai szakemberek törekvése az, hogy a fejmagasságban terjedő hullámvonalak kitérése a legkisebb legyen.

Hogy hogyan és milyen nagyságban terjednek a hullámvonalak a kocsi belsejében, függ a térség formájától és nagyságától. Viszont az autó méretét és formáját gazdaságossági és formatervezői elgondolások alapján határozzák meg, nem pedig az autóakusztikai szakemberek kívánsága szerint.

A VW Golfnál egyszerűen oldották meg a zajcsökkentést. A csomagtér padlózatának szövetbevonatát kilyukasztották és ezáltal kiszűrték a kellemetlen hangokat. Természetesen még sok tennivaló volt a zajcsökkentés céljából, ám az előbbi ötletes megoldás lényegesen tompította a hangokat.

Ha azt mondjuk: a hangforrás megtalálása olykor nagyobb feladat, mint a zaj megszüntetése — nem járunk messze az igazságtól. Mert bizony a szerelvényfal mögüli hangok okozójára olykor napokig sem tudunk rájönni. Számos barkácsoló igyekszik a motorteret Nikecell vagy más szigetelőlemezzel szigetelni, többnyire sikerrel.

A zörgő, nyikorgó, csattogó, ketyegő és más egyéb hangok zavarják a vezetőt, elvonják figyelmét a vezetéstől, tanácsos hát az idegen „muzsikát" mielőbb megszüntetni még olyan áron is, ha ez verítékes munkával jár.

(L. K.)

MIKOR ÉS MENNY

Az Országos Anyag- és Árhivatal, egyetértésben a Belkereskedelmi Minisztériummal, módosította az 1979 februárjában kiadott irányelveket, melyek a használt személygépkocsi árképzését, eladási árát szabályozták.

A másfél évvel ezelőtt megjelent rendelkezés felülvizsgálata során az illetékes főhatóságok megállapították, hogy a kiadott irányelvek olyan szempontokat is tartalmaztak, amelyek bizonyos fokig torzítást okozhattak a gépkocsik egységes ármegállapításában. Jó néhány típus eladási ára nem tükrözte híven a valós forgalmi értéket. Ennek következtében árai miatt eladhatatlanokká váltak, más típusok pedig nagyon is kedvező eladási áruk következtében fokozták a típus iránti keresletet, és ez utóbbiaknál a szabadpiacon is indokolatlanul magas kínálati árak alakultak ki. Időközben megváltoztak az üzemeltetési költségek is, így érhető, hogy az olcsóbb üzemeltetésű gépkocsik felé fordult a kereslet.

Az 1979. július 23-i árváltozás csak a szocialista iparban gyártott gépkocsik ármegállapítását érintette, a nyugati gépkocsik alapára lényegében nem változott, így ennek következtében e tekintetben is jelentkezett bizonyosfajta eltolódás.

A gépkocsi-ellátottságot és a fenti ellentmondásokat is figyelembe véve, megváltoztatták a gazdálkodó szerveknél a gépkocsik eladási árainak megállapítási módszerét. Ennek következtében a régi és új árképzés alapvető módosításai a következők:

— A három éven felüli gépkocsik eladási árának meghatározására már nem vonatkozik az irányelv, az értékesítő vállalatok és szövetkezetek szabadon állapíthatják meg a használt személygépkocsi eladási árát — természetesen a kereslet és kínálat figyelembevételével — úgy, hogy a kialakított eladási ár az új fogyasztói árnál nem lehet magasabb.

— A nyugati gyártmányú gépkocsik alapárát nem 14 forintos, hanem 19 forintos szorzóval kell úgy megállapítani, hogy az Automobil Revue katalógus adatai alapján az utolsó gyártási évnek megfelelő árat kell figyelembe venni.

— Az avultatásnál a korábbi I—III. táblázat helyett I—V. táblázat szerint kell az avultatási tényezőket figyelembe venni, az alábbiak szerint:

I. sz. táblázat

ARO, Moszkvics, Zaporozsec, Volga, Warszawa gépkocsik: 5000 km-ként 3%.

II. sz. táblázat

Zastava 750, Skoda Octavia, Octavia Super, Felicia, 1000 MB, S 100, S 100 L típusok, továbbá az 1000 cm^3 hengerűrtartalom alatti nyugati gépkocsik: 5000 km-ként 2,5%.

III. sz. táblázat

GAZ—69, UAZ—469, Skoda 1203, Barkas B—1000, Skoda 110, Skoda 105, Skoda 120, Dacia, Polski Fiat 125/1300—1500 típusok, továbbá az 1000—2000 cm^3 hengerűrtartalmú nyugati gépkocsik: 5000 km-ként 2%.

IV. sz. táblázat

Lada valamennyi típusa, továbbá a 2000 cm^3 hengerűrtartalom feletti nyugati gépkocsik: 5000 km-ként 1,5%.

V. sz. táblázat

Polski Fiat 126, Trabant, Wartburg típusok: 5000 km-ként 1%.

A 75 000 km futásteljesítmény fölötti kocsiknál viszont egységesen másfél százalékot kell elszámolni minden további 5000 km után. Ezen felül természetesen az évi 2%-os típusavulás mellett félévenként 1% avulást is el kell számolni. Például egy két és fél éves Trabant 25 000 km futásteljesít-



Ezek a fotók már a napokban átadott budapesti, az Erzsébet királyné út és az Öv utca sarkán felépült Merkur-telepen készültek, ahol az eddiginél lényegesen jobb körülmények között, korszerűbb berendezésekkel tudják vizsgálni az értékesítésre váró különböző típusú használt kocsikat

(Bojár Sándor felvételei)

...IT ÉR EGY AUTÓ?



ménynél 10%-ot avul, így az avultatott érték 90%, a számított eladási ár (extra tartozékok nélkül) 53 100 Ft.

Új elem az avultatásban az, hogy nem a megkezdett félévek, illetve évek és kilométerek alapján kell az avultatást elszámolni, hanem a befejezett félévek, ill. évek és kilométerek figyelembevételével.

— Az úgynevezett korrekciós tényezők azokra az esetekre vonatkozóan továbbra is megmaradtak, amikor is a gépkocsi műszaki és esztétikus állapota a rendeltetésszerű használattól eltérő jellegű, vagyis ha a gépkocsi sérült, vagy javított, vagy a szerkezeti részek hibásak, felújítottak.

A változás a korrekció százalékában következett be, eszerint felújított és újrafényezett karosszéria esetén + 10%-ot lehet felszámolni, korrodált, felújításra szoruló kocsiszekrény esetében viszont — 15%-ot kell megállapítani. Plusz 20%-os árkorrekció alkalmazható abban az esetben, ha a gépkocsi karosszériáját új karosszériára cserélték, a kárpitozás és a fényezés is gyári eredetű, és a csere időpontja nem több egyévesnél.

A hibás karosszériaelemeknél a csökkenés 3—6%-ra emelkedett a szocialista országokból származó gépkocsik esetében, míg a nyugati gyártmányú gépkocsiknál 4—10%-ban határozták ezt meg. Az egyengetett, vagy javított, illetve cserélt elemeknél a csökkenés mértéke 1—2%-os a szocialista gyártmányú gépkocsiknál, 2—3%-os a nyugati gyártmányúaknál. Újrafényezett elemeknél 0,5—1% értékcsökkenést kell figyelembe venni, de az összes levonás nem haladhatja meg az 5%-ot!

A szerkezeti részeknél is változott a korrekció, melyet az alábbi táblázat ismertet.

Hibás szerkezeti részeknél:

Fődarab neve	Szoc. gyártm. gk-nál %	Nyug. gyártm. gk-nál %
motor	5—10	10—18
sebességváltó	3—6	5—10
futómű	2—4	3—7
kormánymű	2—4	3—7
fék	2—4	3—7

A felső határt kell alkalmazni, ha a fődarab hiányos, vagy üzemképtelen.

Új, vagy felújított fődaraboknál:

	%	%
motor	4—5	5—6
sebességváltó	2—3	3—4
futómű	1—2	2—3
kormánymű	1—2	2—3
fék	1—2	2—3

— Amennyiben a gépkocsi féléven belül vizsgaköteles, — 5%-os, három évre szóló műszaki vizsga első évében + 5%-os korrekciót kell alkalmazni. Természetesen az első forgalomba helyezés műszaki vizsgája után pluszkorrekció nem számolható el.

— Új elem az árképzésben az úgynevezett szezonális idő is, amely február 1-től július 31-ig van meghatározva. Ebben az időszakban az avultatott és korrigált eladási árat nem lehet változtatni 0—3 éves gépkocsik esetében, míg szezonidőn kívül, augusztus 1-től január 31-ig — 10% ármérséklést lehet alkalmazni, természetesen egyetértésben az eladóval.

— Bizományba adott gépkocsik esetében 20%-kal lehet csökkenteni az eladási árat, ha a gépkocsi 30 napon belül a korábban megállapított eladási áron nem volt értékesíthető. A csökkentést az eladó és az értékesítő szerv közös megegyezése alapján kell végrehajtani.

Nádasy Endre
Merkur-osztályvezető

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!



ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK, CSAPÁGY és SZIMERING szaküzlet
1092 Budapest
Ráday u. 31.
Telefon: 372-664

AUTOVILLAMOSSÁGI ÉS ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete
1066 Budapest
Jókai u. 1.
Telefon: 314-926

ÖNKISZOLGÁLÓ ÁRUHÁZ
1133 Budapest
Gogol u. 13.
Telefon: 490-714

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

SZERSZÁM ÉS GARÁZSSZERVIZ BERENDEZÉSEK szaküzlete
1065 Budapest
Hajós u. 15.
Telefon: 126-007

AUTÓS HOBBI BOLT
1061 Budapest
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312-737

AUTÓKER

ROBERT BAN:

A JÖVŐ EGYIK ZENÉJE

...a svédek igazi újdonsága a jövő autótechnikai igéreteit hirdető „Concept Car" volt, vagyis egy Volvo kísérleti kocsi...

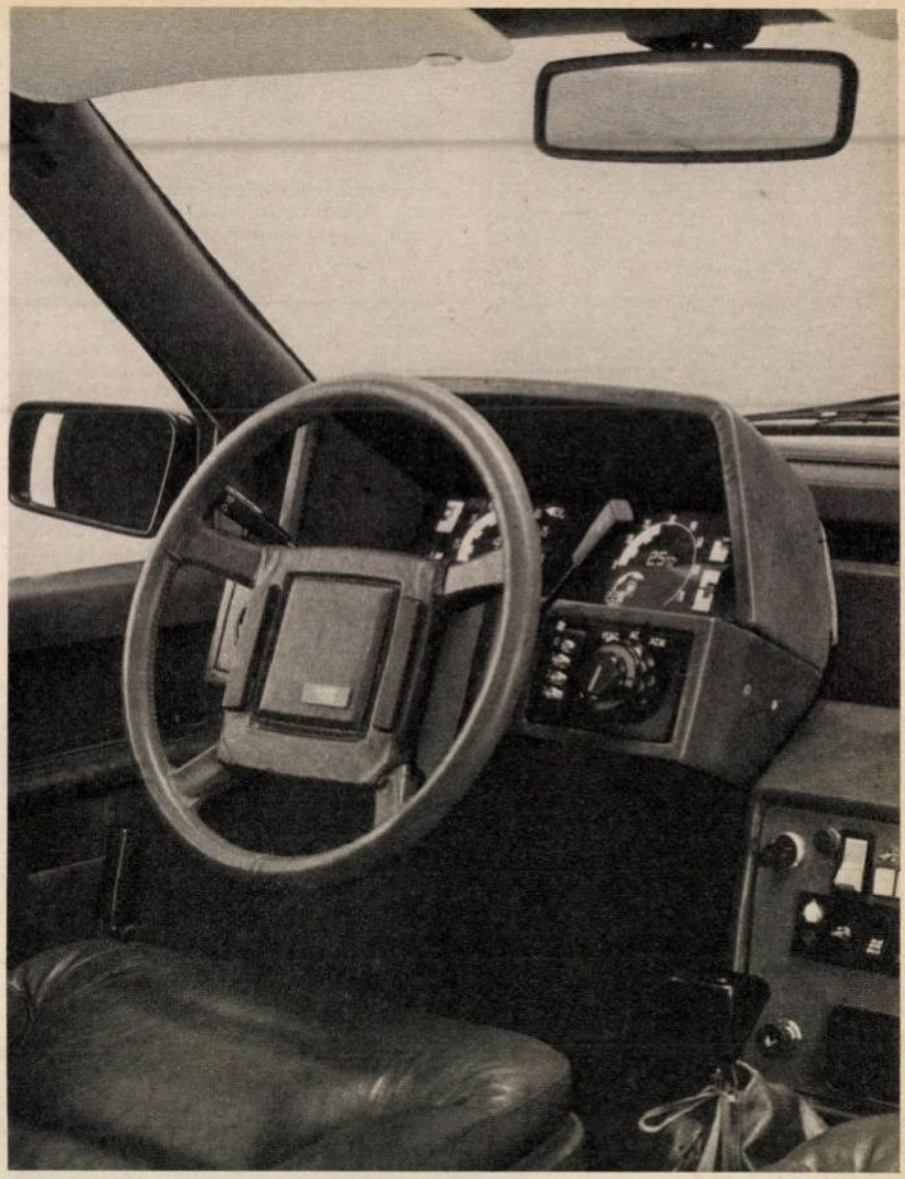
...Érdekes tanulmány a „Concept Car", a dobozautó, sok elektronikával és más újdonsággal...

Ezek a mondatrészek az AM 1980/9. számában voltak olvashatók a Genfi Autószalonról megjelent tudósításban, hiszen akkor és ott mutatták be a Volvo tervezői egy külön erre a célra épített gépkocsin, hogyan képzelik el az autó további fejlődését. Pontosabban azt, hogy a most kezdődött új évtizedben milyen alapokról indulhatnak konstruktőreik.

Ez a kocsi a „Volvo Concept Car" nevet kapta és egyik meglepő jellemzője, hogy nem kis kocsi. Súlya ugyan valamivel könnyebb, mint a mai Volvo 240/260-as széria ismert tagjaié, és azoknál néhány centivel rövidebb is ez a mintadarab. Nagyobb és súlyosabb is, mint a mai úgynevezett kis Volvo, tehát a 343-as típus.

Úgy látszik, a gyár meg akar maradni abban a kategóriában, ahol már kivívta az egész világ elismerését és itt kívánja tovább erősíteni pozícióját. A Volvo tehát nem mond le sem az utastér, sem a csomagtér megszokott méretéről és a teljesítményt sem akarja csökkenteni. A jövőt tekintve természetesen javítani fogják a kocsik gazdaságosságát, úttartását, a vezetés örömét és mindezekkel együtt a biztonságot is.

A Volvo Concept Car – mint már említettük – arról ad képet, hogy a gyár milyen elvek, milyen szándékok alapján kíván haladni az elkövetkező években. Ennek megfelelően ez a kocsi tele van tűzdelve mindazokkal a technikai szellemességekkel, amelyeken szívesen csemegéznek mind a szakemberek, mind az autók szerkezetei iránt érdeklődő tömegek.





Ha a kocsi külső formáját tekintjük, ezt az ötajtós karosszériát akár hagyományos kombinak nevezhetjük. Szépségéről a vélemények eltérőek, voltak, akiknek nagyon tetszett, mások viszont csak a szájukat húzogatták.

Persze, ez a forma sem a véletlen szüleménye, hanem igen gondos kutatások, tanulmányozások előzték meg. Szem előtt tartották azt is, hogy a kocsi feltétlenül könnyebb legyen, mint a maiak. Ugyanakkor sok méret adva volt, hiszen ezt a modellt is meghatározott számú személy és azok csomagjai részére tervezték. Ezzel párhuzamosan a kocsi légellenállási tényezőjét, homlokfelületi keresztmetszetét is oly csekélyre igyekeztek leszorítani, amint az a mai kötöttségek ellenére megoldható. Arról sem feledkeztek meg a formatervezők, hogy a túlzottan cseppformájú áramvonal igen kényes az oldalszélre. Így hát szükségszerűen választották a képeken jól látható karakterisztikát, amely ugyan dobozként hat, de áramlási tulajdonságai mégis kedvezőek, célszerűek. Annak érdekében pedig, hogy a kocsi könnyű legyen, a motorháztetőt, a sárvédőket és a kombi jellegű hátfalon az úgynevezett ötödik ajtót alumíniumból készítették.

Kiszámították azt az ideális szöget is, amelyet a karosszériának az úttesthez képest tartania kell, hogy a levegőellenállás a legalacsonyabb legyen. Egy automatikus nivószabályozó gondoskodik arról, hogy a karosszéria terheléstől függetlenül meg tudja tartani ezt az optimális helyzetet. Egy másik érdekes részlet, ugyancsak a levegő-ellenállás csökkentésére, az automatikus beállású spoiler, a homlokfali légterelő, amely 70 km/h feletti sebességnél magától leereszkedik a kocsi elején levő biztonsági vészhárító mögül. Annak érdekében, hogy ez a terelőlemez rossz utakon se verődjék a talajhoz, 70 km/h sebesség alatti haladásnál szinte rejtve marad.

Igen érdekes a kocsi hátsó futóműve, illetve annak felfüggesztése is. A Volvo konstruktőrei eddig valamennyi típusnál következetesen ragaszkodtak a merev hátsó híd alkalmazásához. Szerintük, így minden esetben változatlan marad a nyomtáv, ezáltal jobb a kocsi úttartása. Úgy vélik, hogy a merev hátsó híd előnyei felülmúlják azt a néhány hátrányt, amelyek bizonyos szituációkban az utazási kényelem rovására adódhatnak. Például azt, hogy zavaró hangokat vezetnek be a karosszériába, vagyis az utastérbe. Ezt a tényleges problémát a Volvo technikusai itt igen szellemesen oldották meg. A differenciálmű mellé ugyanis egy stabilizátorkeretet – egy mankót – helyeztek el. Ezt a karosszéria padlólemezének legvaskosabb részéhez csatlakoztatták, gumiperselyek beiktatásával. Ily módon a felerősítés igen merev, de egyben rugalmas, és nem továbbítja a kellemetlen zajokat. Természetesen ennek a keretnek kell egyben felvennie a toló- és húzóerőt attól a két különböző hosszúságú egymás alatt fekvő stabilizátor-rúdtól, amelyek közül az egyik az indulásnál, az előrehaladásnál, a másik a fékezésnél kezd hatni.

A hátsó híd felfüggesztése is jobb e két hosszanti stabilizátor segítségével, ahol a lengéscsillapítók a tengelyvonal előtti támasztó karokon, a spirálrugók pedig a híd mögötti pontokon vannak. Ez a kialakítás egyben lehetővé tette, hogy a benzintank minél védettebb helyre kerüljön.

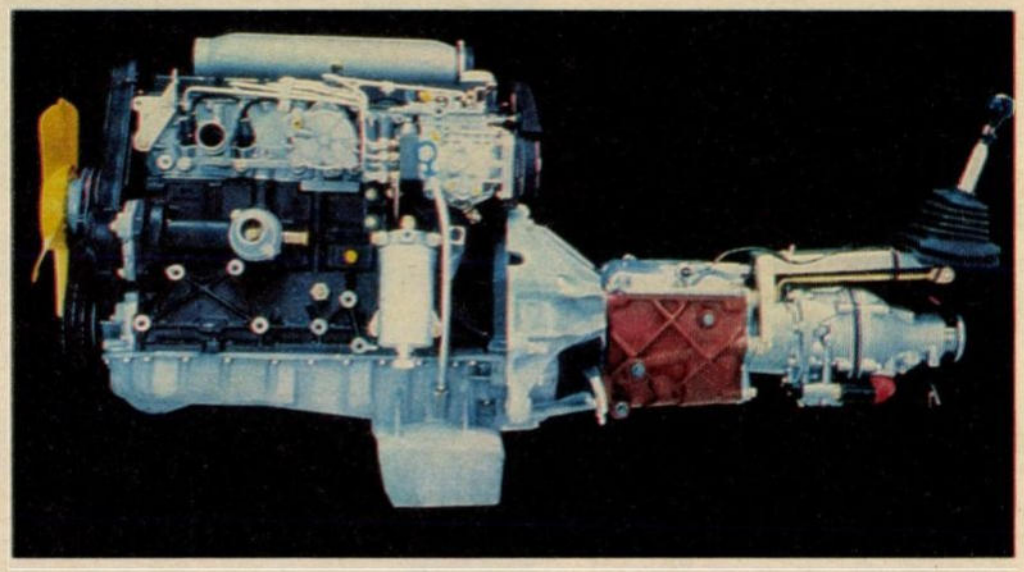
Maga az utastér is tele van újdonságokkal. Először itt mutatták be Volvóék a szabadalmaztatott, úgynevezett passzív biztonsági övet egy, a kocsiba épített térdvédővel. Az egészen új megoldású bizonsági öv szinte magától csatolódik a vezetőre, amikor az a motort beindítja, de ha a vezető a kocsi ajtaját kinyitja, az öv ugyancsak automatikusan lekerül róla. Ez a megoldás akkor született, amikor azt vizsgálták, hogy frontális ütközésnél hogyan működnek a hagyományos biztonsági hevederek. Igen sokat foglalkoztak ezzel a kérdéssel, amíg most eljutottak odáig, hogy a kocsi padlózatába is formáztak egy olyan bemélyedést, amely hozzájárul, hogy frontális ütközésnél az utasok ugyan szinte belepréselődnek az ülésekbe, de nem csúszhatnak ki a védőövből, így nem sérülhetnek meg.

Az amerikai piac igényeire való tekintettel – ahol 1983-tól ezt új követelményként akarják előírni – a már ismert légzsákkal is ellátták ezt a Volvo VCC típust.

Természetesen a modern elektronika vívmányai, többek között a CRT rendszerű (Cathode Ray Tube) tv-képernyőt ugyancsak alkalmazták ebben a kocsiban, ahol egymás mellett két ilyen 110×260 mm nagyságú mezőnyt találunk. Az egyiket a mai autók szerelvényfalának hagyományos műszereivel könnyen összetéveszthetnénk. Amikor azonban bekapcsolnánk a gyújtást, ez a képernyő itt vörös és zöld színekben vetítené ki a sebességmérőt, a kilométerszámlálót, valamint jelezné a vízhőmérsékletet és az üzemanyag mennyiségét. Ennek a mérőegységnek figyelmeztető feladatai is vannak, mint például a túlzott hőfok, a kritikusan kevés üzemanyag, vagy a behúzott kézifék hatásos jelzése.

A második ernyő négy színben – zöld, sárga, piros és kék – illetve három feladatkörben működik. Amikor a gyújtást bekapcsoljuk, mutatja az olajnyomást, az akkumulátor töltését, majd a motor fordulatszámát. Ez utóbbit éppúgy mint a haladási sebességet, a klasszikus módon, valamint a modernebb digitális rendszerrel egyaránt kijelzi. Ugyanakkor meghatározza azt a fordulatszámot, amely a mindenkori legtakarékosabb üzemanyagfogyasztást eredményezheti!

A tv-képernyő másik két feladata: diagnosztikus kontrollnak nevezhető, amely részben számot ad arról, ha a kocsi valamelyik biztonságilag fontos eleme elromlott. Jelzi például a különböző fékhibákat, de tájékoztatja a vezetőt arról is, ha az úttest és a kerekek közötti tapadás más módon alig észlelhetően megváltozik, esetleg helyenként vékony jégréteg keletkezett. De „megmondja" azt is, hogy milyen átlagsebességgel haladjunk, ha



A Volvo Concept Car különleges ülésállító automatikájáról a címlapon, a műszerfalról és a B 21-es, 100 kW (136 DIN LE) teljesítményű motor beépítéséről az előző oldalon láthatunk képeket. Itt a 2383 cm³-es dízelegység, a kézi kapcsolású váltóval, valamint a szellemes megoldású hátsóhíd a „mankós" felfüggesztő elemmel tanulmányozható, és a már jól bevált vaskos, rugalmas biztonsági ütközőt ugyancsak megfigyelhetjük az új kombiformán

meghatározott időpontra kívánunk célba érni.

Az elektromos, vagyis elektronikus felületen további érdekesség egy olyan mikrokomputerrel vezérelt központ, amely többek között a gyújtás bekapcsolása után 10 másodpercig égve tartja a belső világítást, vagy adott esetben az ajtó becsukását követő 10 perc múltán elzárja a hátsó ablak melegítését, máskor pedig, ha a kocsi motorja még nem működik, meggátolja a nagy áramfogyasztású klímaberendezés üzemét.

Külön érdekesség itt az is, hogy a vezetőülést szintén elektromos úton lehet állítani, sőt négy különböző helyzetre előre beprogramozni. Így például, egy olyan család tagjai, akik felváltva vezetik a kocsit, előre kiválaszthatják az eltérő méreteknek legjobban megfelelő helyzetet, majd csupán egy gombnyomásra van szükség, hogy az ülés magától beálljon a különböző pozíciókra.

Végül beszéljünk a kocsi motorjáról, illetve motorjairól. Ezt a Volvo típust ugyanis két motor-variánssal mutatták be. Mindkettő turbótöltésű. A benzinüzemű nem más, mint a jól bevált B 21-es továbbfejlesztése, ami annyit jelent, hogy ezt a négyhengeres, 2127 köbcentiméteres motort elektronikus vezérléssel, vagyis teljesen integrált gyújtás- és üzemanyagrendszerrel látták el. Ilymódon a keverék elégése szinte tökéletes. A turbó-szisztémának különben is jellemzője a gazdaságosság, és most nagy figyelmet fordítottak arra, hogy alacsony fordulaton is hatékony legyen a töltés, de a turbókészülék se nagyon növelje a motor súlyát. A másik változatnál pedig egy olyan dízelről van most szó, amelynek teljesítménye 177 lóerős és ezzel a kocsi gyorsulása 0–100 km/h között 8,5 másodperc, végül is a nem éppen versenygépszerű autó csúcssebessége 200 km/h feletti lehet. És még annyit, hogy hathengeres, 2383 cm^3-es turbó-dízel nyújtja ezeket az előnyöket.



A kocsinak négyfokozatú automatikus váltója van, amelynél a negyedik áttétel 0,69:1, és ez a módosítás Volvóék szerint egy új lépés a fogyasztás csökkentése érdekében.

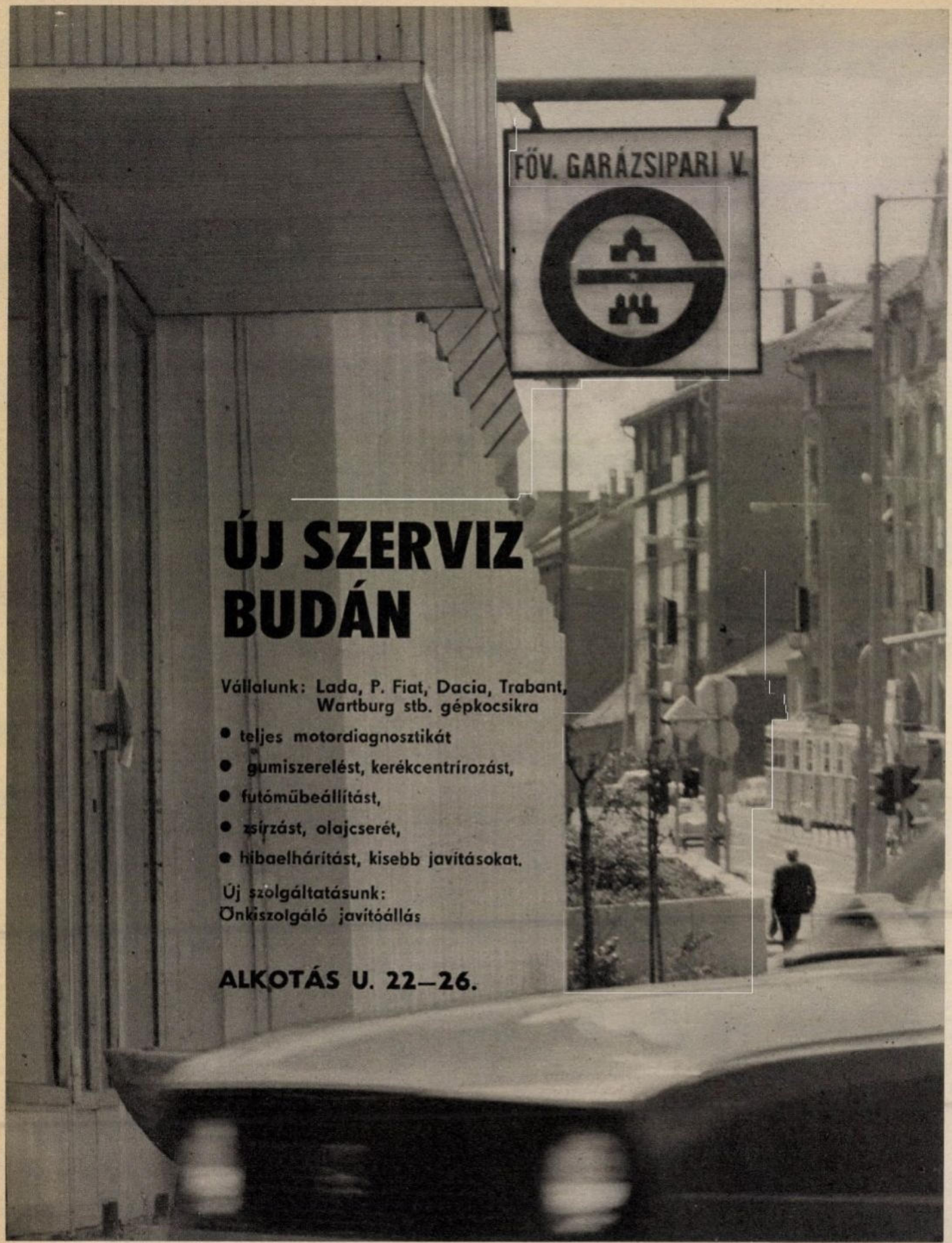
A gyáriak erősen hangsúlyozzák, hogy ez a kocsi csupán tervezői eddigi elgondolásait foglalja össze a következő évtizedre. Sériagyártásáról szó sincs, de az mégis biztosra vehető, hogy a Volvo Concept Car egyes részleteit rövid időn belül felismerhetjük a sorozatban készülő autókon.



A JÖVŐ EGYIK ZENÉJE




VOLVO 480 TURBO



ÚJ SZERVIZ BUDÁN

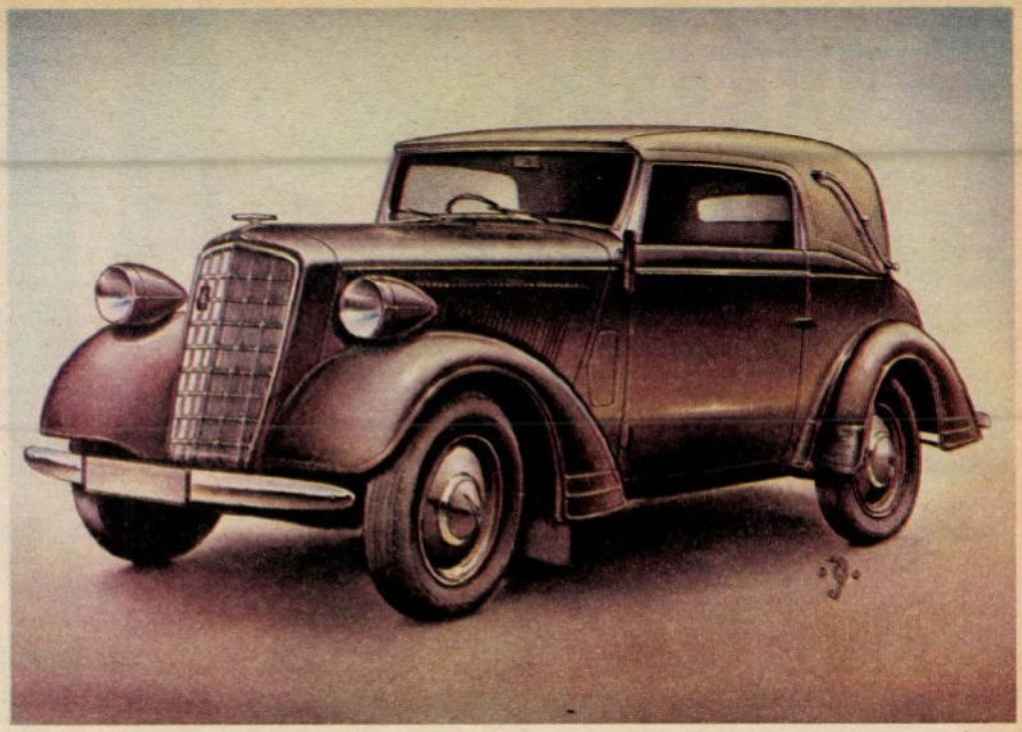
Vállalunk: Lada, P. Fiat, Dacia, Trabant, Wartburg stb. gépkocsikra

- teljes motordiagnosztikát
- gumiszerelést, kerékcentrírozást,
- futóműbeállítást,
- zsírzást, olajcserét,
- hibaelhárítást, kisebb javításokat.

Új szolgáltatásunk:
Önkiszolgáló javítóállás

ALKOTÁS U. 22–26.

RÉGI AUTÓ



– amelyből azonban elég sok futott annak idején a magyar utakon is. Hogy ez mikor volt? Hát bizony a harmincas évek derekától jelentek meg nálunk az ilyen 1932 cm^3-es, hathengeres, vízhűtéses, soros motorral épített

OPEL

típusok, természetesen nem csupán kétajtós, vászontetős, hanem többféle karosszériával. E kocsik speciális megoldású első rugózása is emlékezetes, különleges kivitelű volt. És még annyit, hogy a 45 lóerős motorral 105 km/h sebességet értek el ezek az Európa-szerte népszerű autók, amelyeknek hivatalos bemutatója 1936-ban volt.



MODELL

A Tyrrell versenyistálló 1977-es slágereként ismertük a hatkerekű konstrukciót, amelynek harmadik változatát kicsinyítették 1:43 léptékű modellé a japán EIDAI–GRIP üzem ügyes kezű technikusai, műszerészei.

Azt is tudjuk, hogy a forradalminak ígérkező angliai versenyautó-újdonság, sajnos nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket, nem mutatkozott stabilabbnak, biztonságosabbnak, mint négykerekű társai, és így egyszer sem futott be elsőnek.

BÉLYEG ÉS KERÉK



Monaco híres nemzetközi autóversenyeiről. A monacói raliversenyek alkalmára 1958 óta, a Monacói Nagydíj versenyeinek megrendezésére pedig 1962 óta már többször bocsátott ki postabélyegeket. 1979. november 12-én az első Monacói Nagydíj 50. évfordulójára 1 Fr névértékben bocsátott ki alkalmi postabélyeget. A bélyegképen két 1929-ben futott versenyautót láthatunk – Monaco tengerparti részletével a háttérben.

Svájc. Az ez évben Genfben megrendezett 50. Nemzetközi Autószalon alkalmára 80 rappen névértékű bélyeget bocsátott ki.

Brazília. Az automobilipar népszerűsítésére 35 ct névértékű bélyeget bocsátott ki – autóprofil-vázlatrajzokkal, évszám feltüntetése nélkül.

Ausztria. Egy lófogatú „ős" látható az 1974. évi bélyegnap alkalmára kibocsátott bélyegén. A postakocsi hátterét a bécsi 1-es (a mai 1010 sz.) postahivatal épületének bejárati részlete képezi, 1905 körüli felirattal: „K. K. Central-Briefabgabe-Amt".

Dr. Jasinszky István

Autók a város ellen?

2.



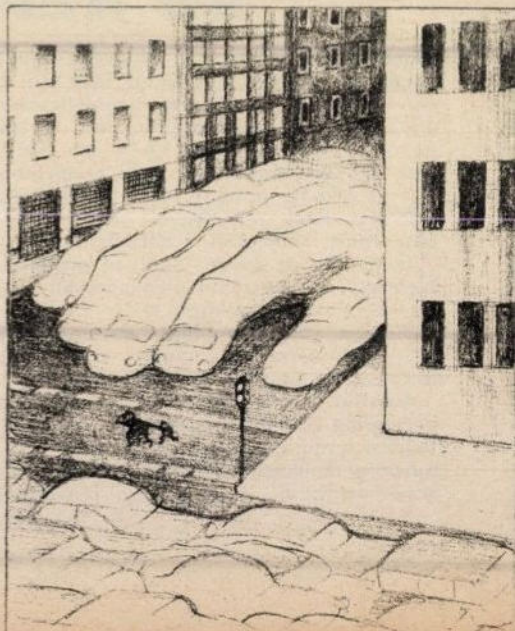
Az ember feltalálta a kereket, később feltalálta a robbanómotort, a kettőt autóvá egyesítette, és ezzel feltalálta a forgalmi dugót, az olajválságot, a környezetszennyezést és a baseti helyszínelést.

Előző számunkban arról beszélgettünk Szűcs István településszociológussal, miként változtatta meg a városlakók életét az autó. Most arról faggatjuk a BUVÁTI városépítési, kutatási osztályának vezetőjét, hogyan változtatja meg a város az autót.

— Akinek nincs autója, bizonyára egyetért a motorizáció fejlődésével. Akinek van, viszont közlekedni akar vele. A több autó csak akadály, és nemcsak a kocsival közlekedőknek. Olyannyira, hogy az apróhirdetéseket olvasónak feltűnik, milyen sokan kívánnak lakást cserélni a jó levegőjű, csendes — tehát autótlan — zöldövezetbe. Egyetért azzal, hogy e szándékukat elsősorban az autózás okozta kényelmetlenségek ébresztik?

— Nem egészen. Vizsgálataink szerint az állandó lakás megválasztásában az autó ma még nem játszik nagy szerepet. Külföldön valóban találunk ilyen példát, hogy ismét a szomszéd országot említsem, ilyen város Graz, ahol a kivezető utak mentén a semmiből nőnek ki a házak. Kocsik nélkül az ott lakók élete elképzelhetetlen, hiszen távol laknak mindentől.

Előrebecslésünk szerint az elkövetkező 10—20 évben Budapest környékén nem lesz jellemző ez a lakásépí-



„Csúcsforgalom"
(A Stern nyomán)



FAVICS PÉTER felvétele

tési mód. Elvétve persze lehet, de tömegesen nem választják ezt az életmódot. Változás csak akkor várható, ha megszűnik majd a lakáshiány, és a minőségi lakáscsere készteti újabb költözésre az embereket.

Ez a szétszórt területfoglalás is megelőzhető, ha a főváros belterületét sikerül addigra úgy korszerűsíteni, hogy kellemes életkörülményeket nyújtson az ott lakóknak. Várható, hogy az utak mentén szétszórt lakóházak helyett inkább a városkörnyéki településeket választják majd, akik távolabb vonulnak a várostól.

— A közlekedési igényeket mindenképpen növeli majd a távolba húzódás. Mint ahogy nagy növekedést okoz az, hogy a lakótelepeket is a város körül építik, messze a központtól.

— A legfontosabb fővárosi feladat az utóbbi évtizedben is a lakásépítés volt. Ott építkeztünk, ahol hely van, ahol keveset kell bontani és sok új lakást lehet emelni.

A közlekedésnek csöppet sem kedvezett, hogy a lakások nagy részét Budán építettük fel, a munkahelyek meg a pesti oldalon maradtak. A Duna-hidak terhelése ezzel csak tovább fokozódott. A budai oldalon most már nem kezdünk nagyobb lakótelepek építésébe, és a másik parton is csak 10 évig folytatódik a külterületi telepek építése. Azután beljebb húzódik majd az építési övezet, a közlekedési feltételek javulását ekkor már a lakásprogram nem veszélyezteti.

— Lakótelepeink nagy része valamilyen közlekedési szűkület hátában épült, a gyors tömegközlekedés, az útépítés jó esetben is csak évek múlva éri utól az ott lakókat. Végül is hogyan fér össze a város és az autó?

— Össze kell férnie. Ehhez változtatjuk a várost is, ehhez kell változtatni autós szokásainkon is. Bár igen nehéz megjósolni, hogy mi lesz. Ma már például érezni lehet a benzinárak emelkedésének a hatását. Az emberek még töretlen lelkesedéssel vásárolnak kocsit, de már kevesebbet közlekednek vele.

*

Alig egy évtizede, hogy igazi lendületet vett Magyarországon a motorizáció. Még vígan futnak az első Ladák, ha gazdájuk nem állítja inkább a parkolóba. Máris keressük az autók új helyét, formáljuk őket, hogy idomuljanak a városokhoz. Ki tudja megmondani, hogy újabb tíz év múlva mivé lesz az autó? És mivé a város?

FÖLDVÁRI ANDRÁS

ÉPÍTKEZNI AKAR? SEGÍTÜNK!



Kezdje az építkezést az Építésügyi Tájékoztatási Központnál, amely újabb kiadványokkal kívánja segíteni azokat, akik magánerőből építkeznek.

Korszerű és szép családiház- és nyaralótervek közül választhatja ki igényének a legmegfelelőbbet.

A tervek kiválasztásához katalógusaink adnak segítséget, amelyek 135-féle ajánlott családiház- és 53 nyaralóterv alaprajzát és távlati képét tartalmazzák.

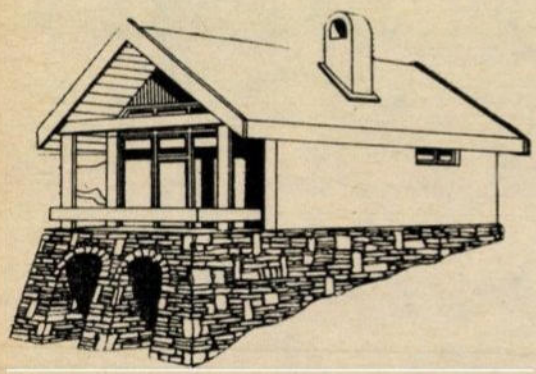
„Családi házak 1." katalógus ára: 28,— Ft

„Családi házak 1.1" katalógus ára: 32,— Ft

„Nyaralótervek" katalógus ára: 26,50 Ft

Folyamatosan jelennek meg az „Építési 1×1" sorozat füzetei, melyek a házépítésre vonatkozó gyakorlati ismereteket foglalják össze.

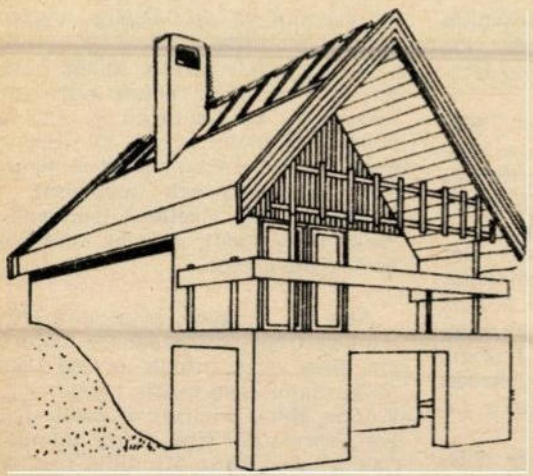
A sorozat 12 füzetből áll, melyek ismertetik a munkához szükséges építőanyagokat, szerszámokat, a munkakezdés feltételeit, a szakmunkásoknak kiadott munkák átvételét, elszámolását.



Az Építésügyi Tájékoztatási Központ gondozásában az idén is megjelent a „MAGÁNÉPÍTTETŐK KINCSESTÁRA" című kiadvány.

A 240 oldalas Magánépíttetők Kincsestára számos ötlettel, vásárlási tanáccsal, az építkezéshez szükséges anyagok, felszerelések, berendezések bemutatásával és széles körű ajánlatával kíván segíteni a lakosság ilyen irányú gondjain.

A kiadvány ára: 20,— Ft



Kiadványaink megvásárolhatók és megrendelhetők az alábbi címeken:

ÉPÍTÉSÜGYI TÁJÉKOZTATÁSI KÖZPONT
Terjesztési Osztálya
Bp. VII., Rumbach S. utca 15/a.
Levélcím: Budapest Pf. 83.
1400

Vidéki Információs Irodák:
Debrecen, Vöröshadsereg u. 75.
Győr, Lenin u. 12.
Miskolc, Petőfi u. 5.
Szeged, Bocskai u. 11.
Kaposvár, Ady E. u. 14.
Pécs, Rákóczi u. 28.

Ki a külföldön befizetett gépkocsi eladója?

Olvasónk egyik afrikai országban dolgozott. Munkabéréből a Konsumexnél befizetett egy Wartburgra, majd hazaérkezése után az autót a Merkur Személygépkocsi Értékesítő Vállalat telepén átvette. Az autó átvételével együtt kézhez kapta az AFIT vevőszolgálati csekkfüzetét, amelyben a forgalomba hozó cégként a Merkur volt feltüntetve. A jótállás időtartama alatt a kocsival nem volt semmi gond, de később a lendkerék széttörött. A törés robbanásszerűen következett be, tönkretette a hűtőventillátort, a kipufogócsövet, összetörte a szélvédőt, megsértette a motorháztetőt. A kárt szavatossági igényként bejelentette a Merkurnál, amely az igényt azzal utasította el, hogy a szavatossági idő letelt. A vevő ebbe nem nyugodott bele és az igényének peres úton történő elintézése előtt előzetes bizonyítás keretében szakértői szemlét kért. A szemlén a Merkur képviselője is megjelent, s ennek során a hibát és annak gyári eredetét megállapították. A Merkur ennek ellenére elutasította az igényt, változatlanul arra hivatkozva, hogy a szavatossági idő eltelt. Ebben igaza is lett volna a vállalatnak, ha a gépkocsit nem a Polgári Törvénykönyv módosítását megelőző időben vásárolta volna meg a tulajdonos. A Ptk. módosított 308. §-a szerint ugyanis a jogosult — általában — a teljesítéstől számított hathónapos elévülési határidő alatt érvényesítheti szavatossági jogait. Ha viszont a hiba a dolog természeténél fogva ezen idő alatt nem volt felismerhető, a szavatossági jogok a tartós használatra rendelt dolognál a teljesítéstől számított három éven belül érvényesíthetők.

Olvasónk és a Merkur között adott esetben azon folyt a vita, hogy a Ptk. új vagy a régebben hatályban volt rendelkezései szerint kell-e az ügyet elbírálni. A régebben hatályos rendelkezések általában rövidebb határidőket írtak elő, de bizonyos esetekben lehetővé tették a három éven túli igényérvényesítést is. Közbejött azonban egy Wartburg-találkozó, amelyen megjelent a gyár képviselője is. Olvasónk elpanaszolta a történteket és a gyár segítségét is kérte a kocsija helyreállításához.

A gyár megküldte a javításhoz szükséges összes alkatrészt — közte motort, ventillátort, stb. — azzal, hogy a hiba valóban visszavezethető gyártási vagy anyaghibára, s a vevőt emiatt ne érje károsodás. A gyár által küldött alkatrészekkel a javító vállalat a megrongált autót helyreállította és a javítási költségeket, mintegy 6000 forintot olvasónknak felszámította. Miután a hiba a gyár képviselőjének megállapítása szerint is gyári eredetű volt, és mert a vétel időpontjában hatályos jogszabályok szerint a szavatossági jogok érvényesítésének határideje nem járt le, olvasónk a Merkur ellen a javítás költségeinek megfizetéséért pert indított. Ebben a perben egyéb kárainak a megtérítését is kérte, miután a 310. § szerint a szavatossági jogainak érvényesítésén kívül a jogosult a hibás teljesítésből eredő kárának megtérítését is követelheti.

A megindult perben a Merkur már nem a szavatossági igény érvényesítésére nyitva álló határidő elteltével, hanem azzal védekezett, hogy a szavatossági igényhez nincs köze, mert a vevő a kocsit nem tőle, hanem a Konsumextől vásárolta. Olvasónk ekkor a követelést a perben a Konsumex-szel szemben is érvényesítette, de fenntartotta az igényt a Merkurral szemben is. Hangsúlyozta, hogy a Merkur telepén vette át a kocsit és ott olyan űrlapokat írt alá, amelyekben eladóként a Merkur volt feltüntetve. A kocsival együtt átadott vevőszolgálati csekkfüzetben is a Merkur szerepelt forgalombahozóként. Szerinte a Merkur volt az eladó, a Konsumex csak olymódon kapcsolódott az ügybe, mint a belföldi vásárlás alkalmával az OTP. Önmagában azért, mert a vételárat az OTP-hez kell befizetni, még nem az OTP az eladó. Végül a károsult kocsivásárló arra is hivatkozott, hogy a Ptk. a szerződés megkötésénél és a szerződés teljesítésénél egyaránt előírja a felek együttműködési kötelezettségét és ennek keretében azt, hogy minden lényeges körülményről tájékoztassák egymást. Minthogy ezt a tájékoztatást a Merkur elmulasztotta, az ebből előállott kárt köteles megtéríteni. A Konsumex — amint ez várható volt — a kereset elutasítását kérte azzal az indoklással, hogy a hibának a Merkurral történt közlése időpontjában az igény még érvényesíthető lett volna, de az igénynek vele történt közlésekor a Polgári Törvénykönyvnek régi és módosított szövege szerinti határidő régen lejárt. Olvasónk abban a kérdésben kért tanácsot, hogy kitől követelheti a gyár által megküldött alkatrészek beszerelésével felmerült kiadásait és egyéb kárainak megtérítését, miután — amint ezt a panasza végén említette — a bíróság minden igényét elutasította. Az első fokon hozott elutasító ítéletet a fellebbezési bíróság is helybenhagyta.

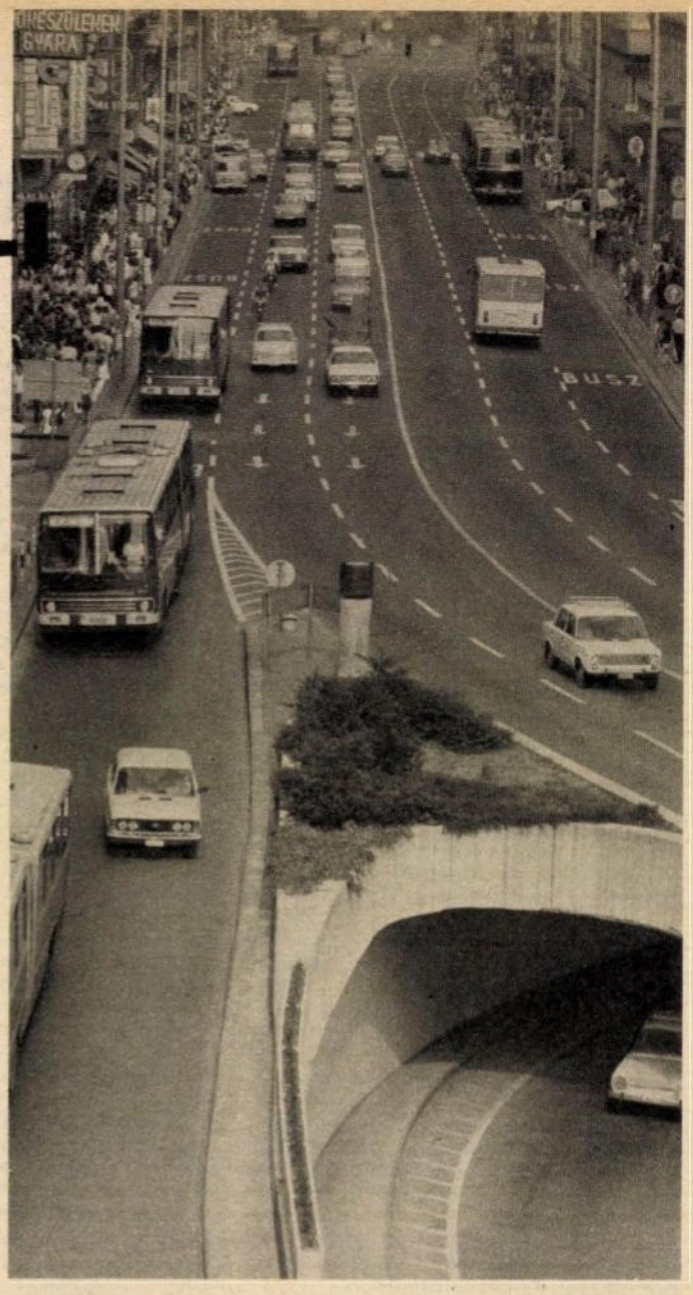
Az ítéletek szerint az eladó a Konsumex volt, nem a Merkur. A külföldről befizetett autó esetén a Konsumex nem az OTP-hez hasonló pénzintézeti feladatokat lát el, hanem tényleges eladó. A Merkur kizárólag teljesítési segédként jár el, tehát a Konsumex megbízásából kiszolgáltatja a vevő részére a járművet. Az nem vitás, hogy a jótállás időtartama alatt a jótállási igényeket a teljesítési segédnél is joghatályosan be lehet jelenteni, de ez nem vonatkozik a jótállás lejárta után jelentkező igényekre. Ha tehát egy éven belül robbant volna szét a motor, az igény bejelenthető lett volna a Konsumexnél, a Merkurnál, az AFIT-nál, vagy bármelyik szerviznél, amely jótállási munkákat végezhet. Miután az egy év eltelt, az igények bejelentése csak az eladónál történhet. Ezzel a bejelentéssel pedig a vevő elkésett.

Az ítéletek szerint a Merkur nem felelős azért, mert a vevőszolgálati csekkfüzetben forgalombahozóként magát és nem a Konsumexet tüntette fel. A vevőnek — megfelelő gondosság mellett — tudnia kellett volna, hogy ez tévedés, és az eladó a Konsumex. Nem felelős a Merkur azért a mulasztásért sem, hogy a hozzá egyébként határidőben beérkezett igényt nem továbbította a vele szerződéses kapcsolatban álló Konsumexnek, nem hívta fel a vevő figyelmét arra, hogy neki semmi köze nincs a szavatossági igényhez, sőt azzal érdemben foglalkozott, az igényt helytelen jogszabályra hivatkozással elutasította és a szakértői szemle során is megjelent és ott sem közölte, hogy nincs jogviszonyban a vevővel.

Az együttműködési kötelezettség ugyanis csak a szerződő feleket terheli, és ebben az ügyletben a Merkur nem volt szerződő fél.

DR. SZŰCS FERENC

ELŐBB A BUSZ SZABAD



Budapest közlekedésfejlesztési terve távlatilag is a tömegközlekedés elsődlegességét tartja a legfontosabb szempontnak és feladatnak. A tervezők és forgalomszervezők az eddig alkalmazott módszerek, lehetőségek mellett (buszsáv, útvonalvédések, megállóhelyek optimális elhelyezése stb.) az előnyben részesítés céljából kísérletet folytatnak a fővárosban. Ezzel a jelzőlámpával irányított csomópontokon a zöldhullámból adódó, de eddig ki nem használt időtartalékot az autóbuszok közlekedésének segítésére lehet felhasználni. E pótlólagosan megadható szabad idők a csomóponti várakozási idők csökkenését eredményezik.

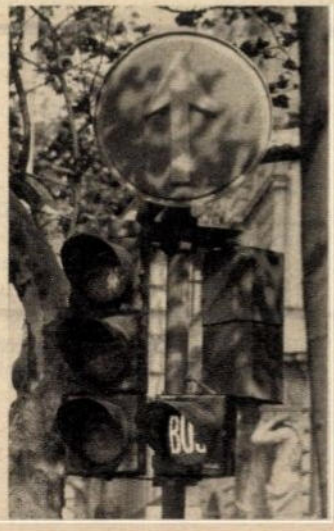
A kísérletre — mint az AM-ban közölt korábbi cikkből is ismeretes — az Astoria (Rákóczi út—Múzeum körút) és a Rákóczi út—Síp utca csomópontokon került sor. Az autóbuszok külön jelzőlámpát kaptak, amely a BUSZ-sávnak a többitől eltérő idejű irányítását végzi. A jelző — célját tekintve — hasonló a villamos holdfényjelzőhöz, BUSZ-feliratot világító egyforgalmú fehér fényű lámpa. A jobb oldali (fő) jelző mellett került elhelyezésre kiegészítő lámpaként.

Ahol a BUSZ-sávról a jobbra (kis ívű) kanyarodás is megengedett, ott — a Kresz-ből ismert — szabályos zöld színű kiegészítő jelző biztosítja a kanyarodó járművek részére a szabályos továbbhaladást.

A Rákóczi út—Síp utcai csomóponton menet a Baross tér felé csak „BUSZ" jelző került felszerelésre, mert a jobbról becsatlakozó Puskin utca a csomópont felé egyenirányú. Az autóbusz a „zöld" előidő alatt előre megy a Vas utcai megállóig, és az ottani zöld elején már tovább tud haladni a többi járművel.

A másik irányból a Vas utcai (lámpa utáni) megállóban „elidőző" buszok sokszor tilosra érkeznek a Síp utcánál. Az itt felszerelésre került új jelző „BUSZ" jelzés nyújtásával lehetővé teszi a buszok előrejutását az Astoria megállóig. Így az utascsere befejeztével a továbbhaladás a következő zöldhullám elején már lehetséges. Ez 1—1,5 perc nyereséget jelent a buszon utazóknak.





A Síp utcába jobbra kanyarodók részére —, hogy ne tartsák fel az autóbuszokat — kiegészítő zöld lámpa is felszerelésre került.

A kísérlet harmadik helyszíne az Astoria csomópont. Itt a Múzeum körút kiszélesedő részén, a járműosztályozóban alakítottunk ki rövid BUSZ-sávot, lehetővé téve ezzel az egyenes haladást a busznak a szélső sávból. A háromforgalmú jelző mellé szerelt BUSZ, ill. jobbra mutató zöld kiegészítő lámpa az autóbuszt a többi — már megállított — jármű elé engedi. A jobbra kanyarodás is hosszabb ideig lehetséges. A kísérlet eddigi tapasztalatai, a baleseti helyzet, időmegtakarítások, a szabálytalanságok számának csökkenése kedvező eredményeket mutat.

A járművezetők és gyalogosok figyelmét azonban fel kell hívnunk arra, hogy az újfajta szabályozás az eddigiektől eltérő helyzetet teremt. Az álló járművek mellett a szélső sávban ugyanis elhaladhat az autóbusz. Így mindenki körültekintően továbbra is csak a rá érvényes szabályok szerint közlekedjen.

Paróczi János
a Fővárosi Tanács V. B. Közlekedési Főigazgatóság mérnök-főelőadója

(FAVICS PÉTER felvételei)

AUTÓ -vészjelző

1



2



3



4



Az AEG-Telefunken 1977-ben kezdte meg autó-vészjelző rendszerének kidolgozását. Akkor úgy látszott, hogy ez a rendszer — a reléállomások nagy építési költsége miatt — csak a nyolcvanas évek végére valósítható meg. A balesetek nagy számára való tekintettel azonban az NSZK szövetségi kutatási és technológiai minisztériuma (BMFT) felkarolta a tervezetet, amely a mikroelektronika ésszerű közlekedésbiztonsági alkalmazását teszi lehetővé. Százhatvan jármű bevonásával, még az idén megkezdődik az AEG-Telefunken autóvészjelző rendszerének gyakorlati kipróbálása Darmstadt környékén.

1. ... az autóvezető benyom egy gombot ...

2. ... a legközelebbi antenna fogja a jelet ...

3. ... és továbbítja a mentők központjába,

4. ... ahol a képernyőn megjelenik a baleset színhelye, amely kellő tájékoztatást nyújt a mentőket riasztó ügyeletesnek

Az NSZK-ban naponta több mint 20 millió gépjármű kb. egymilliárd utaskilométert tesz meg, miközben átlagosan 1000 közlekedési baleset történik, amelyek során 40 ember életét veszti, 1400 pedig megsérül. A mentés, a segítségnyújtás folyamatában (a baleset helyének biztosítása, elsősegély, a baleset bejelentése, a mentőszolgálat akciója, a kórházi kezelés) kétségkívül a baleset bejelentése a gyenge láncszem. A közúti balesetek napi kb. 500 súlyos sérültje közül 60-nak 8—15 percet kell várnia, amíg a bajt egyáltalán hírül adják. Húsz esetben 16 percnél is több idő eltelik a bejelentésig. Emberéleteket lehet megmenteni, ha a mentők korábban érkezhetnek a helyszínre.

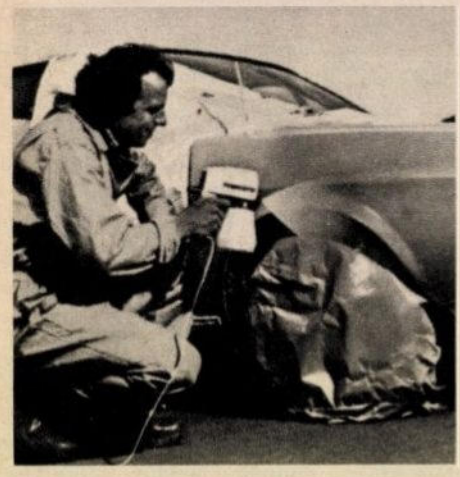
Ezt segíti elő az autó-vészjelző rendszer, amelynek három összetevője az autóba épített, állandóan üzemkész rádió adó-vevő, az iránybemérő reléállomások (két ilyen állomás pontosan beméri a helyszínt) és a mentők állomásain elhelyezett adó-vevő. A vészjelzéshez az autóba épített URH készüléken csak egy gombot kell lenyomni; a rádiótáviratnak része a készülék saját azonosító jele, így a visszaélések kizárhatók. Ha a mentők központjából az ügyeletes beszélni kíván a bajba jutott járművezetővel, rádiótáviratot küld az autóban elhelyezett készüléknek, amely akkor automatikusan beszédforgalomra vált át, és kis ablakán megjelenik a „Tessék beszélni" világító felirat. Az autó adó-vevőjén egy másik gomb lenyomásával üzemzavart is be lehet jelenteni, ez esetben a rádiótáviratot a reléállomás a nyugatnémet ADAC autóklub segélyszolgálati központjába továbbítja. A baleseti vészjelzések a rendszerben elsőbbséget élveznek az egyébként tízszer gyakoribb üzemzavar-bejelentésekkel szemben.

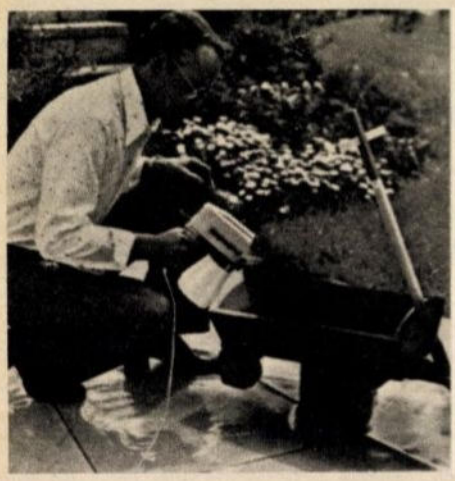
HE.

AUTÓSOK, FIGYELEM!

ÚJ TERMÉK – MAGNASPRAY 40

ELEKTROMOS KÉZI FESTÉKSZÓRÓ PISZTOLY





A levegőporlasztás nélküli MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly ma már nélkülözhetetlen barkácseszköz a lakásokban, a családi házakban és a hétvégi házakban előforduló ezerféle munka elvégzésénél.
Formatervezett, szép kivitelű és könnyen kezelhető készülék, amely a különféle tartozékaival együtt alkalmas:
- autók fényezésére, kisebb-nagyobb hibák javítására,
- motorok mosására, zsíros alkatrészek zsírtalanítására,
- festékek, zománcok szórására,
- faházak, kerítések, garázskapuk pácolására, impregnálására, lakkozására, politúrok szórására,
- bútorok, falak festésének felújítására,
- kárpitozott bútorok, matracok fertőtlenítésére, tisztítására,
- növények permetezésére,
- régi játékok újrafestésére,

A MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly kettős szigetelésű – a rádióvételt nem zavarja –, elektromos kapcsolója megfelel a biztonságtechnikai előírásoknak.
A készülék üzemeltetéséhez kompresszor nem szükséges, sűrített levegő nélkül porlaszt.
Burkolata, festéktartálya tartós, oldószerálló műanyagból készül. A készülék nagy teljesítményű és öntisztító, azaz szétszedés nélkül tisztítható.
Wolframkarbid szivattyúval, megbízható hajtóművel és elsőrendű rugóacélból gyártott dugattyúval készül.
A készülék tartálya bajonettzárral – $^1/_4$ fordulattal – rögzíthető. A szívócső a tartály aljáig ér, így a festék maradéktalanul felhasználható. A szórás kapuja és a szórónyomás – így a kiszórt anyag mennyisége – a szabályozógombbal fokozat nélkül, szórás közben is változtatható. A készülékben levő körsugárfúvóka speciális rozsdamentes acélból készül, a beépített rugós szeleppel kombinált perdítőbetét elősegíti és fokozza a tökéletes porlasztást.

Műszaki adatok:

Hálózati feszültség	220 V, 50 Hz
Felvett teljesítmény	40 watt
Szóróteljesítmény	0,13 liter/perc
Fúvókaméret	0,5 mm-es körsugárfúvóka
Tartály térfogata	0,55 liter

JÓ TANÁCSOK a MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly üzemeltetéséhez:
- mielőtt a festéshez hozzákezdenénk, feltétlenül végezzünk **próbaszórást** egy nagyobb kartonlapon;
- a jobb szóróhatás érdekében a vizes hígítású festékek egy részéhez – 0,5 literhez – célszerű egy-egy csepp Ultra mosogatószert adni;
- jobb kétszer vékonyan, mint egyszer vastagon szórni;

A készülékhez külön beszerezhető tartozékok:
- 0,3 mm-es furatú fúvóka (híg anyagok szórásához);
- 0,8 mm-es fúvóka (sűrű anyagok szórásához);
- hajlítható fúvókahosszabbító (nehezen hozzáférhető helyek, sarkok, fűtőtestek, mennyezet stb. festéséhez);
- Tősugárfúvóka (kemény sugárban szór, motorok tisztításához, szennyeződések eltávolításához);
- Szúrófúvóka (kárpitozott bútorok, matracok fertőtlenítéséhez, tisztításához);
- Mérőpohár (szórandó festékek megfelelő sűrűségének összeállításához);
- Tartalék tartály – fedéllel – a különböző festékek és oldószerek jól zárható tárolására;

FONTOS A HÁZNÁL A MAGNASPRAY 40
- a legkülönbözőbb festési munkák végezhetők el egyszerűbben és gyorsabban
- pénzt és időt takarít meg

MERT: – a szórt festék szebben takar, tükörfényes felületet biztosít,
– hatszor gyorsabb a kézi mázolásnál.

A MAGNASPRAY 40 elektromos kézi festékszóró pisztoly kapható a Vas- és Műszaki Nagykereskedelmi Vállalatok, az Autóker, az Ezermester- és Úttörőbolt Vállalatok szaküzleteiben az egész ország területén.

GYÁRTJA a

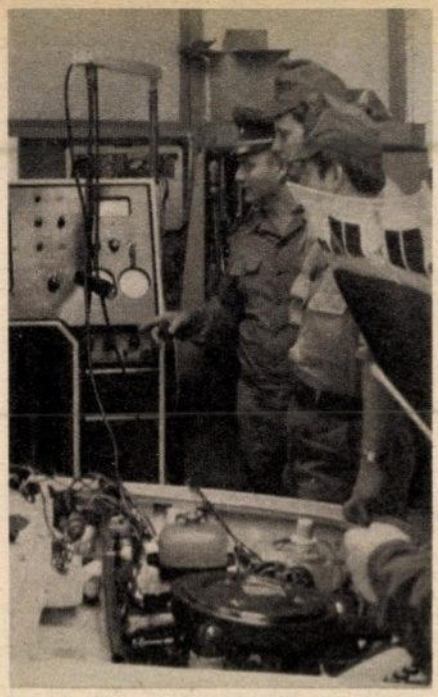
MECHANIKAI MŰVEK

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

VEVŐSZOLGÁLAT:
MECHANIKAI MŰVEK
Budapest IV., Komját A. u. 18.
1041
Telefon: 693-906

SZERVIZ: RAMOVILL SZOLGÁLTATÓ SZÖVETKEZET
Országos Szervizhálózat
Központ: Budapest IX.,
Ráday u. 26.
Telefon: 496-125

Egyenruhában



„Megszerzem a jogsit, aztán majd csak átvészelem valahogy azt a huszonnégy hónapot!" Mi tagadás, a sorköteles életkorhoz közelgő fiatalemberek némelyike ilyen gondolattal jelentkezik az MHSZ valamelyik szervezeténél, hogy felvételét kérje a gépjárművezető-képző tanfolyamra. Az MHSZ hosszú idő óta igen intenzíven és sikeresen foglalkozik a fiatal korosztály gépjárművezetői képzésével. Javarészt ennek köszönhető, hogy számos sorköteles fiatalember, amikor megkapja a katonai behívót, már gépjárművezetői jogosítvánnyal a zsebében lép be a laktanya kapuján.

A néphadsereg korszerűen felszerelt, gépesített csapatai számára ez nagyon sokat jelent. Mentesíti az alakulatokat a gépjárművezető-képzés nagy erőket lekötő, időigényes feladata alól. A sorkatonai szolgálatra bevonuló fiatalemberre viszonylag rövid idő elteltével rá lehet bízni a katonai szállító, vontató és különleges gépjárművek vezetését. Ez lehetővé teszi, hogy amikor a két évüket leszolgált sorkatona-gépjárművezetők átadják fiatalabb társaiknak a gépjárműveket, megszakítás és törés nélkül, a harckészültség átmeneti csorbítását is elkerülve folytatódhat a kiképző és a szolgálati munka.

A gépjárművezetői jogosítvánnyal rendelkező fiatalemberek többsége a hadseregben válik kellőképpen gyakorlottá és magabiztossá. Ezt szolgálja, hogy a csapatoknál nagy figyelmet fordítanak a fiatal gépjárművezető katonák sokoldalú továbbképzésére, rendszeres gyakoroltatására. Számos fiatalember a hadseregben szerez olyan gyakorlatot, amelynek birtokában a polgári életbe visszatérve, hivatásos gépjárművezetővé válik. A korszerű katonai gépjárművek vezetési technikájának, karbantartásának, üzemeltetésének elsajátítása és begyakorlása a polgári életben is kamatoztatható.

A volánnál ülő sorkatona tehát nem „átvészeli", hanem igen hasznos és intenzív munkával tölti a huszonnégy hónapot.

Bertalan István Béla



Korszerű diagnosztikai műszerek is segítik munkájukat

Ismerkedés az autóbusz műszerfalával

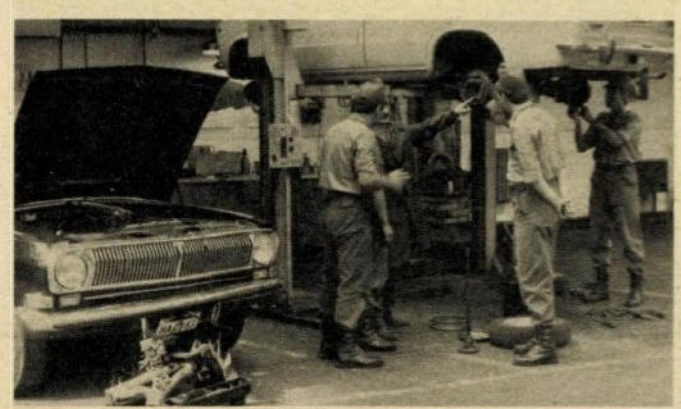
Játék a betűkkel helyett — „Játék" a Kresz-táblákkal...

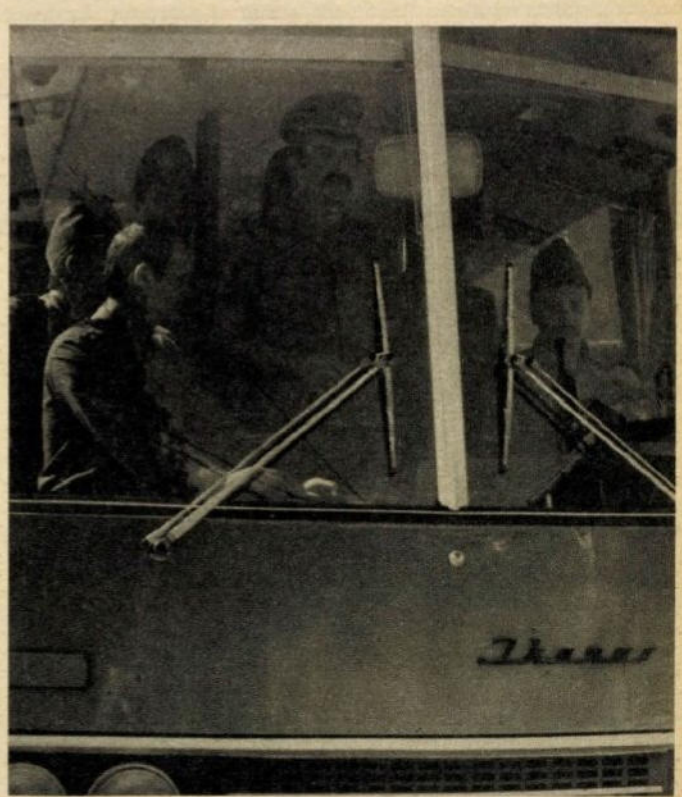
A műhelyben

Próbaúton

(Bojár Sándor felvételei)







Reflektor

Tatai orvos barátom panaszolja, hogy az időszakos műszaki vizsgán a vizsgabiztos leszedette kocsijáról a H-jelzést, mert azon az Áfor emblémája is szerepelt. Nem a pár forintos kiadás, no meg az újabb utánjárás fáradsága miatt méltatlankodik, hanem azért, mivel egyes intézmények forgalomba hoznak olyan matricát, amelyet más intézmény szabálytalannak minősít. Hogy láthat tisztán ebben a kérdésben az egyszerű állampolgár? „Még jó, hogy nem büntettek meg!" — dohog a barátom.

Mi az igazság?

A KPM Autófelügyelet igazgatóhelyettese, *dr. Mészáros Árpád* ezt mondja:

— A „H" államjelzésre *szabvány* van érvényben. Ez nemcsak a betű és az ellipszisképet nagyságát, vastagságát írja elő, hanem szó szerint ezt is: *„A jelzésen egyéb jel vagy betű nem alkalmazható."* Így van a nemzetközi Egyezményben is, amelyhez hazánk csatlakozott. Mivel a szabvány törvényjellegű, a vizsgabiztos eljárása tulajdonképpen nem volt törvénytelen. De ugyanekkor értelmetlen volt. És ellenkezik a mi belső rendünkkel. Ezzel kapcsolatban ugyanis azt az utasítást adtuk ki, hogy a felülvizsgálatkor csupán figyelmeztessék az autóst az államjelzés szabványától való eltérésre, és magyarázzák meg, hogy külföldön ebből kellemetlenségük lehet. Nemrég történt például, hogy az NSZK egyik határállomásán nem engedtek át egy magyar autóst, mert H-jelzése eltért a nemzetközi Egyezmény előírásától. De mivel ez nem közlekedésbiztonsági kérdés, és az országon belüli forgalomban semmi jelentősége nincs, mindenképpen helyteleníjük a tatabányai vizsgabiztos eljárását, és intézkedünk, hogy ilyesmi többé ne forduljon elő.

Köszönettel vettük a nyilatkozatot. Ugyanakkor azonban furcsállnunk kell, hogy minden korlátozás nélkül terjesztenek olyan államjelzéseket, amelyek eltérnek a szabványtól. Márpedig még a nyomdákat is felelősség terheli, ha a törvénnyel vagy bármiféle rendelettel ellenkező terméket állítanak elő!

Most pedig nézzük a KPMSZ Kk 104—72 számú szabványt, amely *„Az államjelzés gepjárműveken és pótkocsikon"* címet viseli, és 1974. január 1. óta van érvényben. A fekete színű H-betű *magassága legalább 90 mm, szélessége 64 mm, vonalvastagsága 13 mm.* A fehér alapon rajzolt, ugyancsak fekete *ellipszis tengelyeinek legkisebb mérete 175 és 115 mm.*

A nemzetközi Egyezmény egyéb előírásait pedig a 23/1975. (XII. 31.) KPM rendelet 17. § (4) bekezdése így érvényesíti országunkra:

A motoros járműre és a pótkocsira az ország területéről történő kilépése előtt felszerelendő „H"-betűt feltüntető — szabványos kivitelű — államjelzést a jármű hátsó részén, jól látható helyen, úgy kell elhelyezni, hogy az államjelzésnek a rendszámmal való összeolvasását kizárja.

Előállítottak (vagy még most is előállítanak!) nálunk olyan H-matricát is, amelyen a betű mellett az állami címer is szerepel. Ez külön törvénybe ütközik! Az állami címer használatának körét ugyanis külön rendelet szabályozza: a címer gépjárművön csak az ott meghatározott módon és alkalmakkor helyezhető el. Az említett H-matrica felragasztása tehát az országon belül is kimeríti a *„jogosulatlan címerhasználat"* fogalmát — és büntethető szabálysértés.

Ami pedig a H-jelzés összekapcsolását illeti a cégek, vállalatok, intézmények propagálásával, ezt itt csak annyiban érintjük, hogy az országhatárt elhagyva — és a H-betű felragasztása, elhelyezése csak akkor kötelező! —, ilyen „kombinált" államjelzés használatával kitehetjük magunkat annak, hogy valamelyik országhatáron nem fogadják el . . .

Maguknak a hirdetés, illetve propagandajellegű emblémáknak a használatáról viszont ugyancsak érdemes szót ejteni. Úgy tervezzük: erről más alkalommal külön írunk.

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN

A „Csúcsforgalom" postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

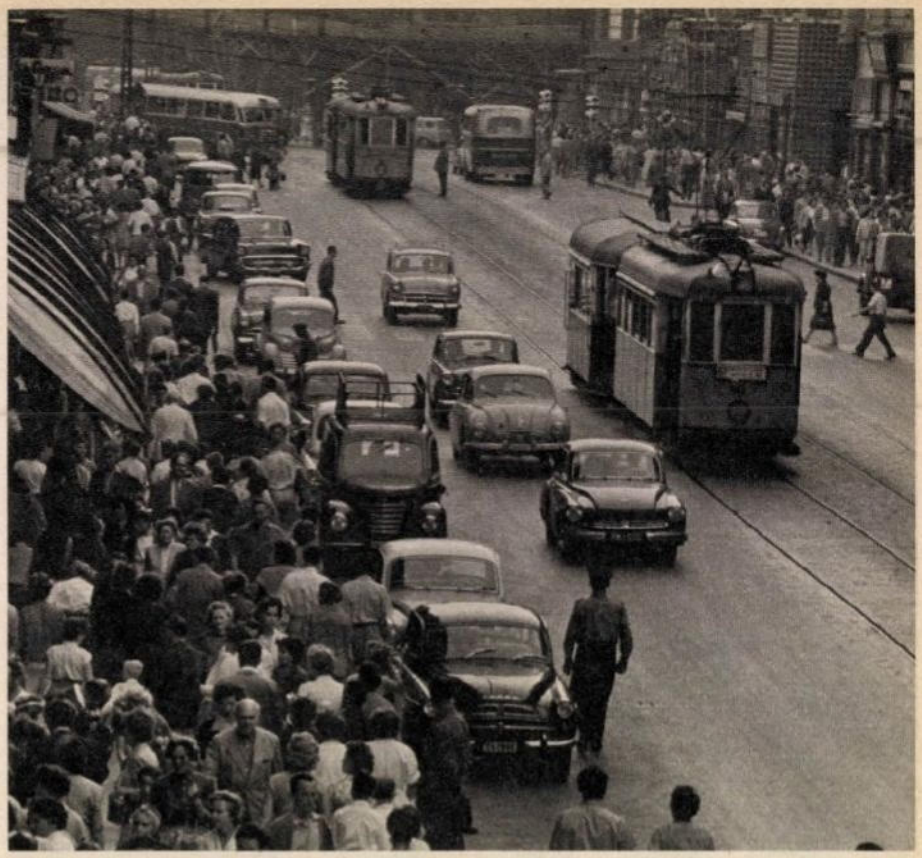
KÍNÁL: 50 kcm-es áramvonalidomos Jawa versenymotort (1192 Bp., Taksony u. 17. Tel.: 473-253) — **Citroën 2CV 4-est** Kun Imre (1025 Bp., Pentelei Molnár u. 1.) — **1938-as Lanciát,** tartalékalkatrészekkel, Menthy Árpád (Bp., Visegrádi u. 29.) — **1600-as Lada motort,** Klement János (1062 Bp., Hengeri u. 51. Tel.: 317-291) — **BMW R69** 600 kcm-es motort, Augusztin János (8442 Hárskút, Kossuth u. 1.) — **Renault—10** alkatrészeket, Pap Mihály (3300 Eger, Vallon út 10.) — **Trabant 500-ast,** teljesen felújítva, vizsga előtt, Cserhegyi Andor (1192 Bp., Zalaegerszeg u. 44.) — **Trabant 601-es** karosszériát, Szendi László (Balmazújváros, Tóth Árpád u. 18.) — **1500-as P. Fiat** új motort, új karosszéria-elemeket és egyéb alkatrészeket, Bajczi Lajos (7400 Kaposvár, Fekete István u. 4.) — **NSU 600-as Prinz 4L** üzemképes gépkocsit egyben vagy alkatrészenként, Horváth Kálmán (9023 Győr, Felszabadulás út 61.) — **5 db 6,70×13-as** Barkasra való Pneumant gumit, Gál Róbert (6500 Baja, Petőfi S. u. 82.) — **Riga 16** motorkerékpárt és Riga motort, Simon Zsolt (9400 Sopron, Gesztenyés krt. 48.) — **850-es Fiatot** egyben vagy alkatrészenként, Dudás László (3014 Hort, Partizán u. 14.) — **Volkswagen 1600 TL** kombit alkatrészként is, Bajog Karola, (1091 Bp., Üllői út 61.) — **850-es Fiathoz** új gyári fenéklemezt, Perlaky Vince (9024 Győr, Bocskai u. 3/a.) — **Műszaki nélküli NSU 600** Prinzet, Mészáros József (6900 Makó, Kígyó u. 41.) — **6 V-os Opel önindítót,** Szilágyi Ferenc (6721 Szeged, Komócsin Zoltán tér 2/a.) — **DKW Junior F11-es** gépkocsit alkatrészenként, Horváth István (9700 Szombathely, Tarr Imre u. 28.) — **Tomos cross 50 Junior** típusú versenymotort, Bíró Mihály (6400 Kiskunhalas, Mártírok u. 5.) — **Skoda Octaviát,** lejárt műszakival, egyben vagy bontásra, Szabó Elemér (9400 Sopron, Május 1 tér 72.) — **1959-es kiadású** BMW 340-est rendszámmal, alkatrészekkel, kezelési utasítással, valamint műszaki leírással, Fiedler Vilmos (1183 Bp., Szil u. 7.) — **Zastava 750** alkatrészeket, Juhász Attila (6440 Jánoshalma, Görgey u. 29.) — **R—8 és R—10-hez** komplett motort, 2 db 145×15 Michelin ZX gumiabroncsot, és egyéb Renault alkatrészeket Horváth László (8660 Tab, Kossuth u. 95.) — **1200-as Volkswagen** karosszériát és motort, Szigeti Gábor (1161 Bp., Rákosszentmihály, Petőfi u. 47.) — **Skoda motort,** SOLE sebességváltót, féket, futómű-alkatrészeket, első, hátsó szélvédőket és oldalsó ablakokat, eladná vagy elcserélné Mini (Austin) hasonló alkatrészekre, Molnár Mihály (2000 Szentendre, Katona J. u. 3.).

KERES: **1000-es Wartburgot** és Wartburg Sport karosszériát Menthy Zsolt (1067 Bp., Rudas L. u. 31.) — **Crossmotorhoz** első és hátsó műanyag sárvédőt, Csők Lajos (8638 Boglárlelle, Kossuth út 22.) — **968-as Zaporozsechez** első fékcsövet Nagy Lászlóné (3211 Gyöngyösoroszi, Petőfi u. 46.) — **1300-as** Lada karosszériát Traszler Béla (8451 Padragkút, Kossuth u. 48.) — **Zastava 750-hez** 19-es kerékanyakulcsot, eredetit, Juhász Attila (6440 Jánoshalma, Görgey u. 29.) — **Ford Taunus M12-eshez** (P4TS, 1964-es kiadású gk.) szélvédőt, Nagy Barnáné (3532 Miskolc, Győri kapu 134.) — **NSU Prinz 600-as** első szélvédőt, Kozák József (3580 Leninváros, Malinovszkij út 12.) — **Komplett csónakmotort,** 125 kcm-ig, Zombor István (3458 Tiszakeszi, Nagyváradi u. 8.) — **Zaporozsechez** 2 db komplett első lámpát, betéttel együtt, Salátli Andrásné (2000 Szentendre, Vörös Hadsereg út 15.) — **1200-as Zsiguli** kombihoz bal hátsó sárvédőt, Farkas József (Pákozd, Damjanich u. 22.) — **„Jet"** állvédős bukósisakhoz szélvédőt, Tóth Kovács András 6722 Szeged, Mérei u. 20.) — **Motorkerékpáros** tuningolási könyvet, Gyurán József (8460 Devecser, Széchenyi u. 21.) — **Skodához 155SR14-es** típ. gumiabroncsokat, Gardos Csaba hv. (3100 Salgótarján, Ujakna 17/a.) — **MZ TS 250/1-es** motorkerékpárhoz komplett motorblokkot, Albert László (3871 Méra, Vasút u. 1.).

CSERE: 5 db Trabant radiál köpenyt cserélek diagonál köpenyre, Bornemisza Péter (1118 Bp., Alsóhegy u. 26.).

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

Idilli hangulatban



Bosszankodunk, ha lassú a közlekedés, panaszkodunk, ha nincs parkolóhely, türelmetlenek vagyunk a közlekedő társakkal szemben, ha mafláskodnak az úton.

Egy-egy kellemes utazás után, egy-egy kiadós bosszankodáskor sok mindenre gondolunk, csak arra nem, hogy ez az egész autózásos tömeg — valami új dolog a budapesti utcákon.

A Budapest Székesfőváros statisztikai és közigazgatási évkönyve szerint 1927-ben 4327 személykocsit tartottak nyilván. Ebből állami 68, egyéb közhatóságé 27, a magánautók száma 4232 volt.

A fénykép már 1959-ből való. A cím is sejteti, hogy a közlekedés akkoriban is válságban volt (Napirenden a városi közlekedés). Az 1959-es Autó—Motort lapozgatva a balesetveszélyesen csúszós burkolatú Népköztársaság útjáról olvashatunk, a felfestett parkolóban kétautónyi helyet elfoglaló kocsiról készült képet láthatunk, a közelben csak egy autó áll, új jelzőlámpákról tudósít a lap.

Napirenden volt a városi közlekedés, és le sem került róla. Az Erzsébet-híd kezdődő újjáépítése miatt forgalomelterelést harangozott be a lap a két pillér környéki utakra.

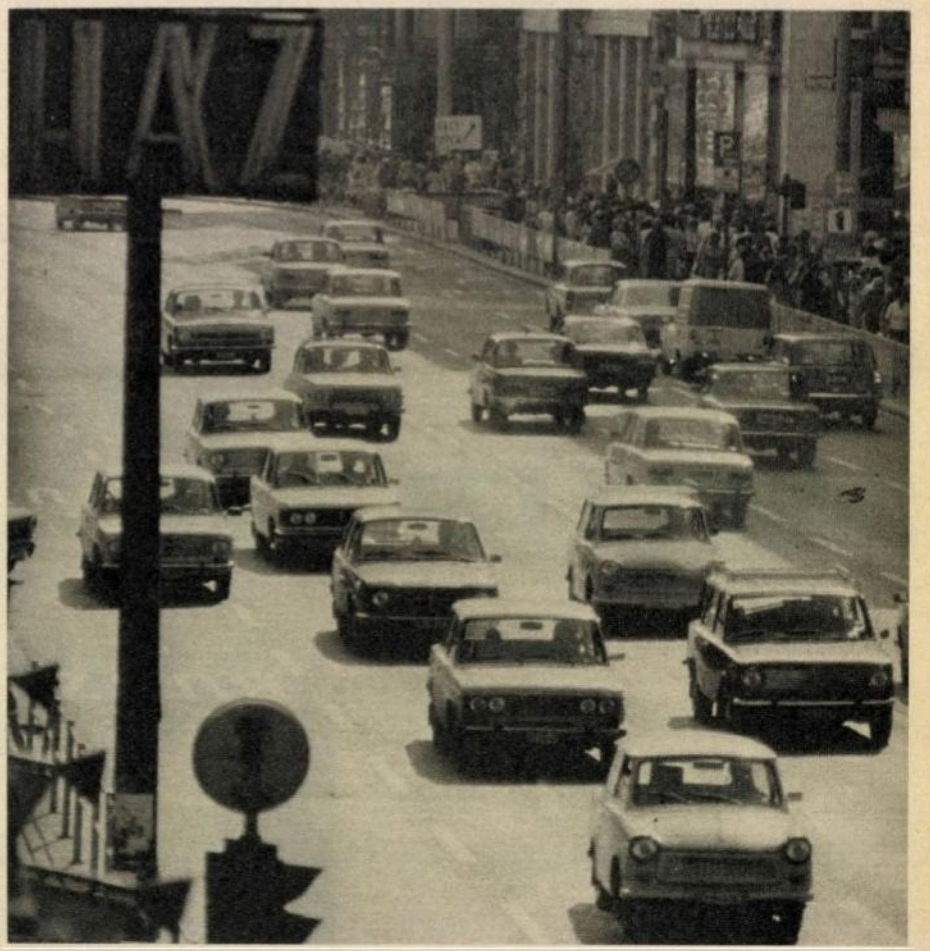
A Központi Statisztikai Hivatal nyilvántartása szerint 1959. december 31-én 12 790 személyautó volt a fővárosban. Annyi, amennyivel ma Magyarországon másfél hónap alatt gyarapszik az autóállomány. Azóta, húsz esztendő alatt hússzorosára nőtt a budapesti autók száma.

A régi képet nézve a soha vissza nem térő kor után sóhajtunk, amikor még szabad volt várakozni a Kossuth Lajos utcában, és még üres hely is várta az autókat. Sehol egy tilalmi tábla, sehol egy parkolóóra, sehol egy buszsáv, a gyalogosok a járdán is, az úttesten is sétálgattak, nem szorultak a korlát szabta keskeny csíkra.

És mi lett mára? Lett metró, aluljáró a mélyben, meg közúti alagút, lett higanygőzlámpa, érdesített burkolat, számítógép-irányította jelzőlámparendszer. És lett zaj, lett füst — közlekedünk. Az utca, a kelet—nyugati közúti tengely időnként akkora dugókat produkál, hogy talán a húsz év előtti autóállomány elférne benne. Igen, ezt hívjuk fejlődésnek, meg a fejlődés ellentmondásának.

Azért ne haragudjunk olyan nagyon a mai képre. Hátha lesz valaki, aki húsz év múlva e képpel bizonyítja majd az elmúlt kor idilli hangulatát.

F. A.

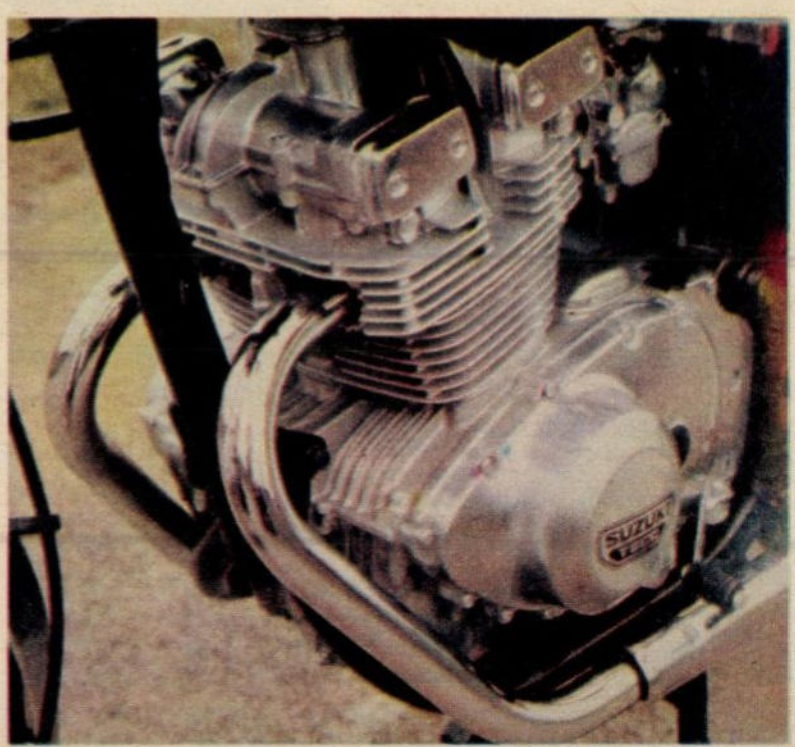




A dús választékú Suzuki-program GS-családjának legújabb tagja a GSX 250, amely a motorkerékpár-ipar friss divatkreációja. Az ikerhengeres, dupla OHC motornak nyolc szelepe látja el a portások feladatát. Persze a 10,5 sűrítés a legdrágább nedüt követeli, igaz, ezért – szűken – 20 kW (27 LE) teljesítményt továbbít a hatfokozatú váltóhoz. Igaz, ennyi energiához megfelelő mennyiségű fordulatszám is szükséges, ami a GSX 250-nél percenként 10 000, de a legkedvezőbb forgatónyomatékot, 20 Nm (2,0 mkp) már 8000-nél eléri. Ha a vezetője a 14 literes tartályra dőlve „vollgázt" ad, akkor 144 km/h a tempó vége.



NEGYED LITER, 8 SZELEP



FŐ a FŐ



1



2

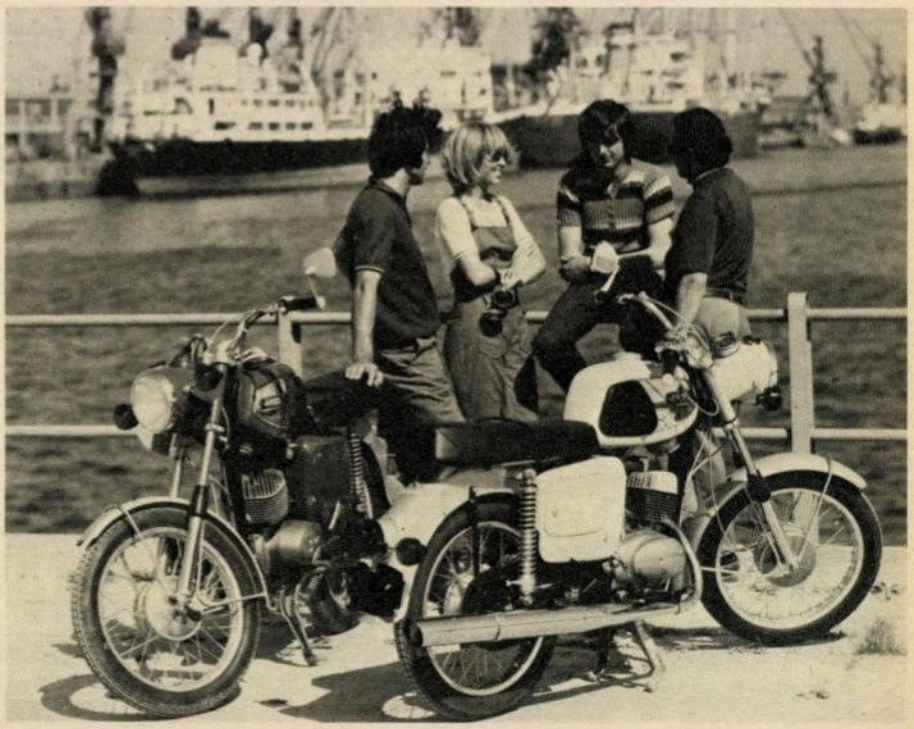
Tajtékos haraghullámokat vetett egyes motorosok indokolatlan hőzöngése, amikor nálunk is bevezették a bukósisak kötelező viselését. Kaptunk akkor olyan „fenyegető leveleket" is, amelyekben a feladó bejelentette dühödten, hogy akkor ő inkább lemond a motorozás élvezetéről.

Mindez arról jutott eszünkbe, hogy a múlt hónap óta az NSZK-ban is elrendelték a sisak használatát, méghozzá a nálunkénál szigorúbb feltételekkel; ugyanis az az olyan moped vezetőjére is kötelező, amely 25 km/h tempónál gyorsabb.

Ja igen! Szabadjon még igaz barátsággal felhívni szíves figyelmüket azoknak a motorostársainknak, akik elfelejtették (arra nem is gondolunk, hogy készakarva) becsatolni a sisak szíjazatát, hogy ezzel nemcsak az idevonatkozó rendeletet szegik meg, hanem — és ez a veszélyesebb — a megismételhetetlent, a semmivel sem helyettesíthető életüket veszélyeztetik.

Az érzékletes magyar nyelvben a család irányítóját, védelmezőjét, a család fejét családfőnek nevezzük. FŐ és FEJ... Így hát a lényeg: fő a fő!





4

1. Kendő a hideg miatt, sisak a biztonság miatt...

2. Ők természetesnek veszik a sisak viselését

3. Harminc évvel ezelőtt még a sportoláshoz sem viseltek sisakot (Fejér és Szabó Andor, mindketten bajnokok voltak)

4. ... és ahogy nemcsak tilos, hanem életveszélyes is

A CÁPA

A tengerek fenevadjáról, a cápáról kapta nevét a kétüteműről jól ismert Zündapp-gyár legújabb típusa, amelyet az AM e számának megjelenése idején mutatnak be a világ legnagyobb motorkerékpár-kiállításán, a kölni IFMA-n.

A „Hai 50" (Cápa) nemcsak enduro-kivitelben készül 2,5 kW teljesítményű mokick motorral, négyfokozatú váltóval, hanem „Hai 25" típusjellel 1 kW-os mofa motorral, három fokozattal, és természetesen kerékpárpedálokkal.

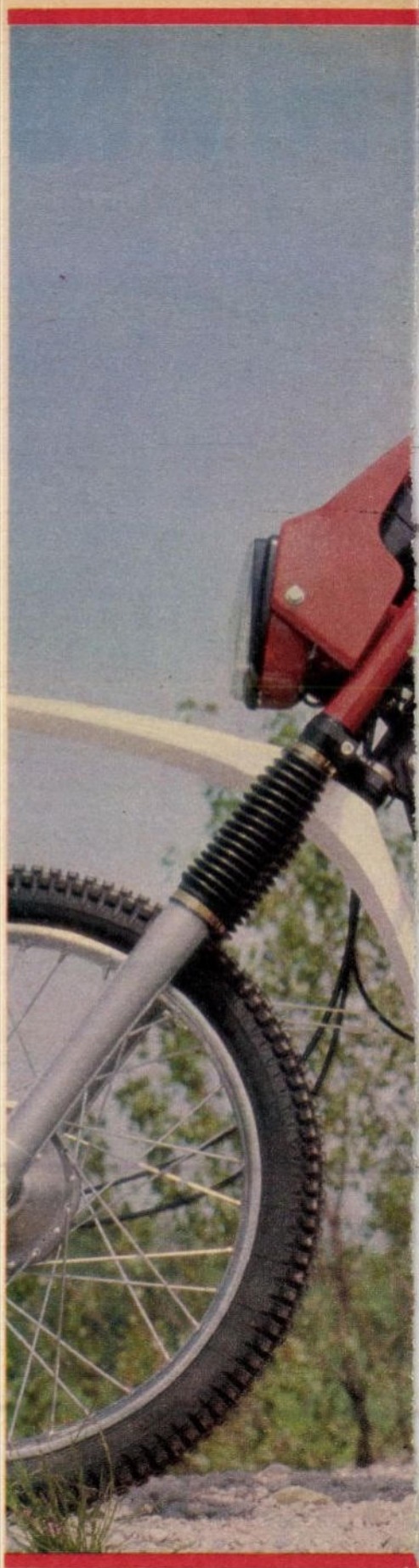
Mitől „cápa" a Zündapp cápa? A „harapós" motorjától, ugyanis a szelídebb kivitelű, de ugyancsak új modell, a „Mokick CS 50" motorja azonos, azaz majdnem egyezik a „Cápáéval", de ennek 2,1 kW teljesítményű a motorja, igaz, hogy percenként csak 5400-szor fordul a főtengelye, a „cápa" százzal pörgősebb. Ezenkívül a hegymászó képességükben is különböznek, a „CS" 47 százalékos kaptatóra is képes, míg a „cápa" 59 százalékosra van hitelesítve. Ami közös, az az engedélyezett 40 km/h végsebesség.

Nem véletlen, hogy az utóbbi 12 esztendőben 40 európai országban Zündapp motorokon nyertek terep- és túrabajnokságot. És a gyár fél évszázados fennállása során több mint tizenkétezer érmet, díjat hoztak a Zündapp motorkerékpárok.

Befejezésül néhány figyelemre méltó részlet:

- nagyobbnak tűnik, mint amilyen,
- elpusztíthatatlan központi csőváz,
- kényelmes utazás — hosszú rugóutak,
- rugalmas műanyag sármentők,
- magasra húzott kipufogócső utódobba,
- aszimmetrikus kis szélfogó, jól leolvasható km-órával,
- gyújtószár,
- féklámpa.





A harapós „cápa 50-es" motorja 3,4 lóerős, de adott esetekben, zsokéjával a nyergében felkapaszkodik az 59 százalékos meredeken is. Az új Zündapp neve „Hai 50" és „beosztása": enduro mokick

Ez pedig a kis „cápa", azaz a „Hai 25", ami nemcsak azt jelenti, hogy legnagyobb sebessége 25 km, hanem kerékpárpedállal lehet a motort életre kelteni

(Gyári felvételek)


ZÜNDAPP
hai 50
ZÜNDAPP

Egy motoros olvasó megjegyzése

Tökéletesen egyetértek motoros „bajtársaimmal" együtt a májusi 9. számukban található „Nemcsak motorosoknak" című írásuk tartalmával. De valami mégis azt súgja, ne hagyjam szó nélkül.

Nos, kezdeném a bukócsővel. Csak dicsérni tudom. Sok mindenben tud segíteni a motorosnak. Az a baj vele, hogy a rendőröknek nem tetszik.

A következő, a nappal is bekapcsolt tompított fényszóró. Erről inkább elmarasztalóan tudok írni. Két motoros barátommal összefogva „kérdeztük meg" a közvéleményt.

Lakott területen, ha valahol megálltunk, ezzel fogadtak: „Mi az, tán nem láttok? Mit hülyéskedtek a tompítottal?" Válaszul csak ennyit mondtunk: „Majd megtudjátok mire is jó!" Az autósok sorra mutogatták, hogy „hülyék vagytok".

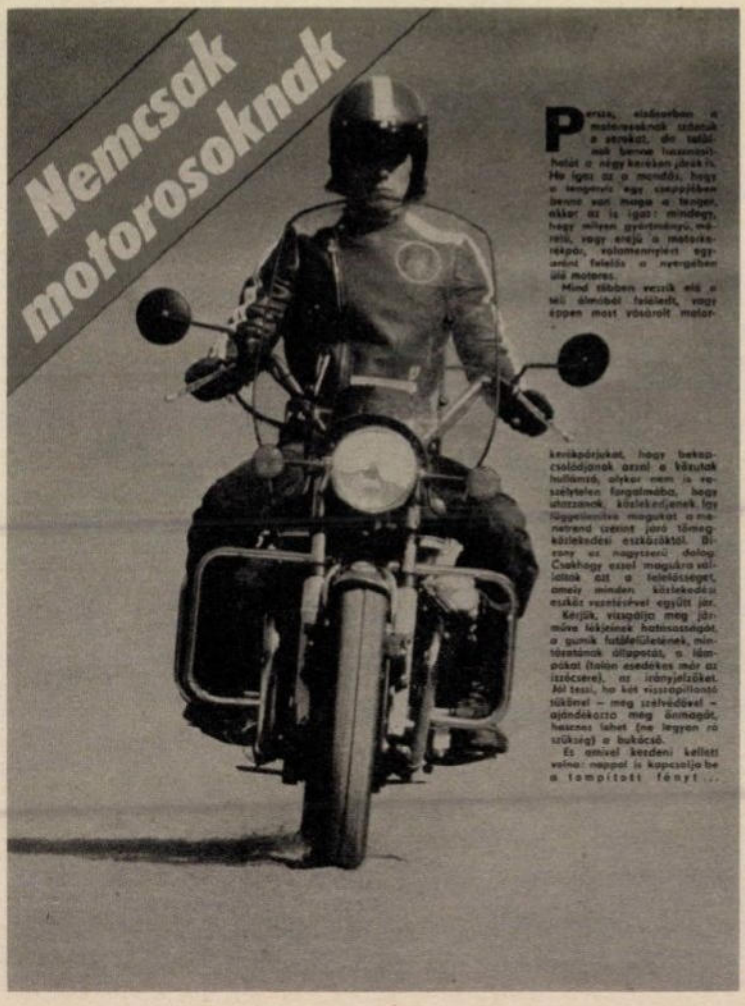
Lakott területen kívül: Nem mentünk messzire, csak a Csongrád—Szentes között levő „Vas-hídig".

Ha a hídról jönnek le a járművek, akkor megkezdődik a hajsza. Majdnem párosával előzik az autók a lassúbb járműveket.

Kipróbáltuk tompított nélkül 70-es iramban. Kétkilométeres szakaszon a szembe jövő forgalomból hatan is úgy előztek, hogy fékeznünk kellett.

Tompítottal ugyanilyen körülmények között „csupán" négyen, de itt sem maradt el a mutogatás.

Végül fényszóróval. Arról jobb nem beszélni. Az valahogy egyáltalán nem tetszett az autósoknak. Igaz, senki sem előzött.



Következő, a visszapillantó tükör.

A tükröknek több fajtája is van. Egyik típusa a bilincses, amelyet balra, minden további nélkül fel lehet szerelni. Jobbra viszont úgy, ahogy. Ezeknek a tükröknek az a hátrányuk, hogy nem minden motortípusra alkalmasak (mint például az MZ-család néhány tagjára vagy a Jawára). Ezekre csak alakítgatással lehet felszerelni.

Van egy másik típusa a tükröknek, amelyik a kormányvégbe vagy -végre szerelhető. Itt viszont az a bökkenő, hogy alig, vagy egyáltalán nincs jobboldalas.

A balos tükör meg valahogy nem úgy áll jobboldalt, mint kellene.

Kérdésünk: miért nem lehet kapni országszerte jobbos tükröt?

Végül az indexről, és vele együtt a műszaki vizsgáról szeretnék szólni.

Mindenki arra törekszik, hogy minél biztonságosabb legyen a közlekedés, és ne csak a négy kerék nyújtson biztonságot és kényelmet, hanem némileg a két kerék is. Ezt többek között az index is elősegíti. Ugye, milyen jó dolog? Csupán az a „baj", hogy vannak olyan emberek, akik nem szeretik, ha utólag szerelik azt a motorra. Ezek az emberek a KPM Autófelügyeletnél dolgoznak, akik arra vigyáznak, hogy a közúti forgalomban csak jó műszaki állapotú járművek vegyenek részt.

Ha a motoros műszakira viszi motorját, minden ilyen biztonsági és kényelmi cikket le kell szerelni a járműről.

A műszaki vizsgán vajon miért nem elfogadható a bukócső, a két visszapillantó tükör és az index? Miért legyen a motoros azon a napon védtelen, amikor gépét műszakira viszi?

Miért baj, ha a motoros „felspécizi" mociját (bukócső, index, két tükör, az újrafestés vagy esetleg az ülés újrahúzása). Miért szúrja ez a hatósági közegek szemét? Miért kell ezekért a dolgokért a motorjukat nagyon szeretőknek „adót" fizetniük?

Tisztelt Szerkesztőség! Több motoros társam nevében tettem fel ezeket a kérdéseket. Reméljük „élőben" kapunk választ kérdéseinkre.

Tisztelettel:

Papp Ferenc
Csongrád

Tripla törpe

A legkisebb kategória világbajnoka, az olasz Eugenio Lazzarini, egy kétszer 74 köbcentis motorkerékpárt, a mammut méretű kétkerekűiről ismert olasz Moto Guzzi gyár „125 2C"-jét próbálta ki, ha úgy tetszik, tesztelte.

A mindössze 159 cm magas (alacsony) Eugenio, hosszúnak aligha nevezhető lábával támasztja magát és a nagyobb testvéreit majmoló kis Guzzit (amint az a képen is látható).

A kéthengeres blokk ötfokozatú váltója a negyedliteres, négyhengeres Guzzi-modellből származik, természetesen némi módosítással. A fordulatszámmérőnek jelentős szerepe van, mert ha 8000 alá esik a mutató, akkor tanácsos egy fokozattal visszakapcsolni. Ezt a világbajnok mondta, igaz, hogy ő versenyszerűen motorozik. Eugenio szerint 4—5 litert (szupert) kortyol a motor (ami szerintünk nem is csoda, ilyen vezetési módszernél). Olaszországban a 16. életévtől engedélyezett a 125-ös géposztály, és így érthető — habár a 2C nem tartozik az olcsó motorok közé —, hogy nagyobb keresletnek örvend, mint a szemnek, fülnek egyaránt sokat ígérő négyhengeres 250-es.

Nézzük csak, mit tud ez a szimpla OHC-ikerhengeres:

10 600 fordulatnál, 1:10,6-os sűrítéssel 11 kW-t (16 LE-t). Lazzarini szerint a sebességmérő óra lustálkodott, mert amikor 130-at mutatott, akkor ő 150-et saccolt. (Lehet ebben egy kis nemzeti elfogultság?)



KÉNYELEM ÉS MAGAS FOKÚ TEREPJÁRÓ KÉPESSÉG — EZEK A

LADA 2121

JELLEMZŐI



Az Avtoexport Szovjet Külkereskedelmi Egyesülés mutatja be ezt a személygépkocsit 1980. szeptember 26. — október 5. között az Őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron.

A kiállított termékek között szerepelnek még:

— különböző márkájú motorbiciklik, mopedek és kerékpárok;

— Lada 2106, Moszkvics 2140, Zaporozsec, — ZAZ 968M gépkocsik,

— Week-end utánfutó

Helyszíni felvilágosítást az Egyesülés képviselői adnak.

Látogassa meg az Avtoexport kiállítását a C pavilon 5. sz. kiállítóhelyén!

AVTOEXPORT

TESTVÉRI SEGÍTSÉGGEL

A nézőkkel telepakolt miskolci salakarénában, elképesztően könnyen, minden megerőltetés nélkül nyerte meg a tizenegyszeres világbajnok, *Ivan Mauger* a III. Miskolci Salak GP-t.

Teljesen szokatlan módon, már a verseny első napjára, az úgynevezett kisdöntőre (ahonnan idén a legjobb kilenc versenyző jutott tovább) majdnem teljesen megtelt a miskolci gyűrűt karéjozó nézőtér.

A rendező (Miskolc város Tanácsának megbízásából a Borsodi Volán SK), a közönségnyomásra való tekintettel még a kerítéseket is őrzi. A nagyérdemű tódulásától való „félelem" indokolt. A magyar salakbizottságnak, VB-futamon kívül, először sikerült igazán rangos, sőt, a létező legrangosabb versenyzőt hazai pályára hozni, aki nem más, mint az oválpályás versenyágak 11-szer megkoronázott királya, az új-zélandi Ivan Mauger.

Az első napi összecsapáson a 11 koronás uralkodó ugyan még nem áll rajthoz, a Jawa gyárból jött szűz motorja már a versenyműhely műtőasztalán áll. Szerelője, a 27 éves skót, *Norman Alan* már a másnapi csatára készíti a táltost. — *Mindent kicserélünk a motoron, a kerekeket a könnyűfémből készültekre, saját műanyag sárvédőinket, ülésünket, kormányunkat rakjuk fel. És egy másik motort* — mutat a sportszatyorból kikukucskáló hengerfejre. — *A verseny nem alkalmas a bejáratásra.*

Kint már szólnak a gépek, közeledik a kisdöntő rajtja. Csehszlovák, jugoszláv, lengyel, NDK-s, osztrák és magyar versenyzők készülődnek. Hogy csak a jobbakat említsük, a lengyelek: Rembas és Nowak és a meglepetés: Kekec Jugoszláviából. Tőlünk Berecz, Gregó, Jakab, a két Sziráczki és Szőke. Szirácczki Józsefet és Bereczet kivéve, fiaink továbbjutnak. Jakab parádésan szerepelt, de Kekec révén szerzett bokasérülése miatt Szirácczkinak adja a kivívott helyét.

A döntő reggelén már egy egérke sem fér a nézők közé. Mauger a 2. futamban rajtol először, és pillekönnyen nyer. Az 5. futamban apró feladatot kap. Bennragad. A rajttól csak harmadikként indul, de az első kört már másodikként fejezi be. A következő körben a célkanyarban kívülről bevezetett ívébe becsípve kizárja Olsakot, és a csata hevében a 77,6 másodperces pályacsúcsot 77 mp-ével darabokra töri. Közben Szirácczki és Szőke csipegeti a pontokat, Szirácczki motorja nem valami sikerült példány, a versenyt megelőző éjszakán még a lóerőket csempészték bele. Nem így Kekecé. Ő Mauger egyik motorját vette meg szőröstül-bőröstül, és most azon mesterkedik életveszélyes stílusával, hogy leszorítsa az azonos pontszámú Szirácczkit és Szőkét a dobogóról, hiszen az első helyet Mauger, a másodikat Nowak már kibérelte.

A 18. futam a nagy vízválasztó. Szirácczkit csak az öccse, Jóska segítheti a dobogóra Kekec megverésével. Miután Kekec már Mészárost és Szőkét is megverte, aligha van esélye. A futam mást mutat. Kis Sziri a rajttól, mint a kámfor elillant, és a nyakán loholó Kekecet elegánsan tartja maga mögött. A befutókanyarban Kekec durván kivezeti Szirácczkit, a versenybíró pedig a jugoszláv fiút a pályáról.

Az utolsó futamban három ideges magyar, Mészáros, Szirácczki és Szőke ad randevút a már győztes Maugernek. A király persze elmegy a rajttal, és a maga rendkívül szokatlan körívén, messze elöl döngicsél. Mögötte Szirácczki—Mészáros—Szőke a sorrend. A rajtkanyarból a 2. körben a tulajdonképpen esélytelen Mészáros belülről erőszakosan nyomul Szirácczki mellé, elbukik és kizárják. A futam ismétlésében Mauger Szirácczki távoli nyomására ismét pályacsúcsot javít (76,9 mp). Szirácczki a megszerzett 2. helyével a lengyel Nowak mögött a dobogó 3. fokára lép.

SURÁNYI PÉTER

Eredmény: 1. Ivan Mauger, NZ 15 pont — 2. Bohuslaw Nowak, PL 14 — 3. Szirácczki István, H 11 — 4. Jerzy Rembas, PL 10 — 5. Szőke János, H 10



A döntő egyik legnagyobb futama. Szirácczkit a rajtkanyarban „ellenségei" kizárták. Az utolsó helyről győzött. Itt Kekec lóg a nyakán, hogy megvédje a palánkot a felcsapódó salaktól (A szerző felvételei)



És egy kép az oválpályás sportok tizenegyszeres világbajnokáról. A nyeregben Ivan Mauger

NÉGYHENGERES WARTBURG A MONOKI PÁLYÁN



Darázs Antalnak (2) nem akadt vetélytársa, itt éppen Pálfalvit (26-os) körözi le

(Keglovich János felvételei)

A dolog azzal kezdődött, hogy a szerencsi *Bereczk fivérek*, Jóska és Béla beleszerelmesedtek az autósportba. Előbb ügyességiztek, aztán raliztak, illetve depóztak, majd kissé kinőve mindebből, új „foglalkozás" után néztek. (Okuk volt erre azért is, mert a tavaly támogatók nélkül maradt Miskolci AFIT elvesztette ralicsapatát, ráadásul a Bükk Kupát sem tudta megrendezni ezen okok miatt.) Kézenfekvő volt, hogy a crossra kellene „odafigyelni", sok-sok takarékos vonása miatt. S Bereczkék Szerencs szomszédságában, Kossuth szülőfaluja, Monok mellett rátaláltak egy nagyrétre, ami előbb terepversenyekre kínált lehetőséget, majd megismerték az egykori kőbányát is, és attól a perctől kezdve csak egy „saját" autócrosspályáról álmodoztak. A Miskolci AFIT SE vezetői megfejtették a Bereczk testvérek álmát, megnyerték a monoki tsz-t. Áfészt és mindenkit, s megépülhetett a crosspálya. *Nádasi Ricsi bácsi*, a verseny főbírája mondta: *„Az ország eddigi legjobb crosspályája. Nekem egyébként is mindig a legfiatalabb tetszik"* — tette hozzá magyarázatképpen.

A Bereczk fivérek elkezdték, a *Darázs* testvérek befejezték. A kezdet valamikor márciusban volt, a „befejezés" a verseny napján fél hatkor, amikor előbb Darázs Anti, majd Darázs Feri átdöngetett a célvonalon — az első hivatalos monoki verseny legjobbjaiként. A bajnokság ez évi előfutáraként megrendezett MAMSZ Kupa IV. fordulója volt ez, egy 900 méteresre nyújtott kőbányában és mezei úton kijelölt pályán, a Monok melletti nagyréten.

A vasárnap reggeli gépátvételen 28 + 1 autó és gazdája jelentkezett. A plusz egy volt a szenzáció. Darázs Anti eddigi eredményeire ugyanis felfigyeltek északi szomszédaink, és kölcsönképpen elhoztak számára egy 110 lóerős csodaszöcskét. Ha hiszik, kedves olvasóink, ha nem, ebben a szóban forgó autóban egy 4 hengeres, az-az négyhengeres Wartburg-motor visított. Hogy mit tud? Erről csak annyit, hogy ezzel az ötlábú birkával Darázs a döntőben is majdnem utolérte a „közvetlenül mögötte haladókat".

Amíg Darázsék a mezőny előtt döngicséltek, addig *Szabó Péter* elvétette a mezőgazdasági munkák helyes menetrendjét, s három körön át szántani kezdte a monoki homokot. Bal első kereke ugyanis önállósította magát, Peti azonban mit sem törődve egy ilyen aprósággal, végigment a futam teljes távján — amúgy három kerékkel. Ő volt az abszolút pech-díjas, mert még a reményfutamban is vezető helyről kellett, műszaki hiba miatt feladnia a versenyt.

Négy selejtező, egy reményfutam, két középdöntő és a döntő csigázta a kedélyeket ezen a vasárnap délutánon és egyben bizonyította mind a monoki pálya nagyszerűségét, a rendezés biztonságra is gondoló precizitását és ezzel együtt természetesen az autócross hazai életképességét. A pálya nagyszerűen debütált, a verseny pedig 5000 embernek nyújtott kitűnő szórakozást.

HORVÁTH KÁLMÁN

EREDMÉNY: 1. Darázs Antal, Délép SK — 2. Darázs Ferenc, Délép SK — 3. Virág Béla, Főtaxi — 4. Soltész Károly, Szentendrei Petőfi — 5. Nagy Ferenc, Főtaxi — 6. Haluska Ádám, Szegedi Afit — 7. Eisen Zoltán — 8. Eisen Ferenc, mind Főtaxi — 9. Tóth István, Szegedi Afit.

A jubileumhoz méltó volt ez a futam: százezres tömegek, jó időjárás és látványosan izgalmas versenyek tették emlékezetessé a 30. Velka Cenát. A veteránok és a nemzetközi bajnokság futama bemelegítette a több mint 10 km-es kört zsúfoltan karéjozó szurkolók hadát.

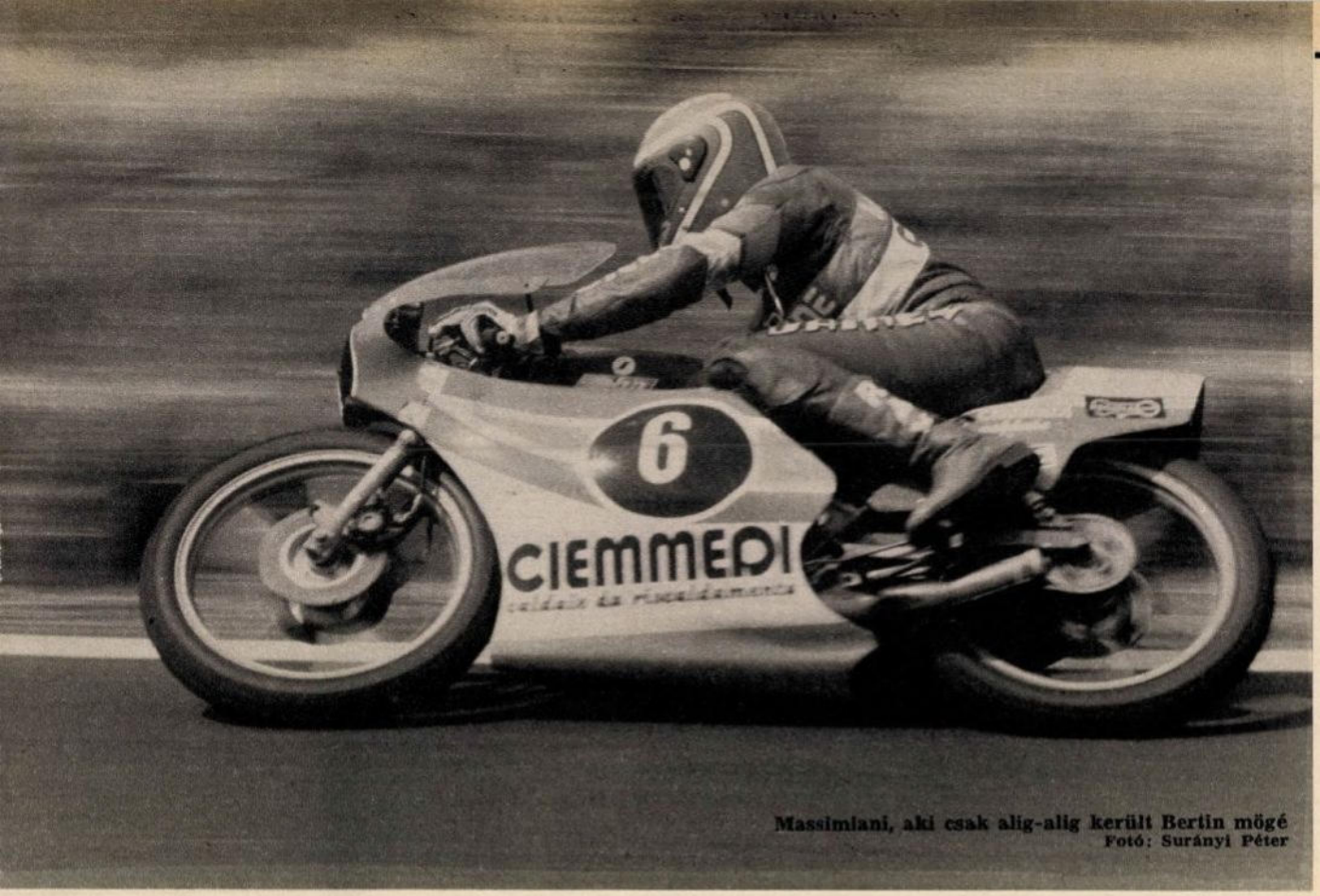
A nem kötelező melegítő körrel kezdődött a 250-esek futama, amely a már 120 ponttal világbajnok *Mang*nak (Kawasaki) s a Kawa gyár pilótájának, *Ballingtonnak* (60) pont ünnepi előadását ígérte. (*Hársfai* és *Juhász* megbuktak a felvételin, azaz az edzésidejükből nem tellett egy rajthelyhez.) Mang hamarosan megszerezte Ballingtontól a „parancsnokságot", és húzta maga után a Ballington, *Marchetti* (MBA), *Baldé* (Kawa) és *Freymond* (AD Majara) kvartettet. Később az angol Ballingtonon kívül mindenki leszakadt, a két Kawás nyüstölte egymást, jó 100 m választotta el az angolt a némettől (aki gyakran fordult hátra). És a világbajnok Mang jelentős előnnyel győzött — megérdemelten, bár Ballington nem takarékoskodott erejével (a befutókörben bal kezével integetve köszönte meg a közönség tapsát).

— *Így terveztem* — mondta Anton Mang a koszorúzás után.

A 125-ben csak *Drapál képviseli* színeinket, noha a 3. sorból indul, helyezésre csak akkor lenne esélye, ha a közben gyülekező felhők aktivizálnák magukat. Majd meglátjuk! Sajnos, a nap kisüt, de Drapál az élmezőnyben tartja magát, amelyet *Bianchi* (vb-lista első) vezet, majd a kis *Nieto* kerül előre. Csoda történt, Drapál tartja a 7. helyét, de már a 6., mert Nieto, aki a 10. világbajnoki címét akarta megszerezni, kiesik. (Sebváltó-hiba.) Sok stafétázás után a francia *Bertin* (Motobecane) győz félkerékhosszal, *Massimiani* (Minarelli) előtt.

— *Hát ha az áttételem is jobb lett volna* — „kesergett" Drapál a futam után.

Ahogy az elmúlt két évben Kork Ballington nagy főszerepét ünnepelte az egész brnói publikum, úgy most Anton Mangé volt a nagy szerep. A mélynövésű, a kor igényének megfelelően ondolált hajú NSZK-beli versenyző meglovagolta a szerencséjét, és a Ballington nélküli mezőnyben összeszedett pontjaival a 250-ben már világbajnokként szállt itt csatába. Nem így a 350-ben, ahol tulajdonképpen menet közben jött meg az étvágya. Nagyon rosszul kezdte az évet, de míg a korai pontgyűjtők, mint *Cecotto* vagy *Matteoni*, így a szezon végére „kolduspontra" jutottak, Mang fokozatosan felzárkózott *Ekerold* mögé, és Brnóra már csak egy még mindig tekintélyes elsőhelynyi (15 pont) győzelem kellett, hogy átvegye a vezetést Ekeroldtól, feltételezve, hogy az egyetlen pontot sem szerez.



Massimiani, aki csak alig-alig került Bertin mögé
Fotó: Surányi Péter

BRNO

HARMINCADSZOR

Valójában ötvenedszer rendeznek itt versenyt, mert 1930. szeptember 28-án, itt, de akkor még 29,1 km hosszú pályán rendezték az első automobil-versenyt, és ebből lett később a „Csehszlovák Grand Prix", amely évről évre bekerült a nemzetközi versenynaptárba. És 30 évvel ezelőtt ezen, de már megrövidített pályán rendezték meg az első motorkerékpár VB-futamot, illetve a Túraautók EB-futamát

Persze, ekkora mázlira aligha lehetett kilátása, mert ő is tudta, hogy az utóbbi versenyeit a dél-afrikai angol két első és egy 2. hellyel zárta. Mentek is a rajt után, mint az ördögök. És ha Ekeroldot feldühítik, úgy odateszi a gépét, mint a fordító kanyarban most is, — ahol az út a hegyre mászik. Mangé volt a hegyről leszaladó sringli, Ekeroldé a fordító kanyar, ahol a féktávolságon belül elszaladva szögletesen oldalára csapta a Bimota Yamahát, hogy szebbik felét mutassa riválisának. Mögöttük jócskán leszakadva, a francia Baldét emésztette el elegánsan a rossz rajtja miatt hátulról falatozó, kicsit megöregedett csodagyerek: Cecotto. És megesett a csoda. Ekerold motorja fáradni kezdett, és Cecottóét is elkapta az álomkór. Cecotto kiállt, Ekerold pedig kétségbeesve integetett cimboráinak, hogy ne előzzék ki. Hiába. A 10. helyért járó egy pontjával Mang és ő holtversenyben várja a címosztó NSZK GP-t.

Ha csak egy ponttal is, de már a rajt előtt világbajnok volt az angol/svéd *Taylor/Johansson* páros, elvileg az első hét fogat bármelyike esélyes lehetett az uralkodóhelyettesi státusra. Bilandék, akiknek állítólag nem kevés pénzükbe van a játék (egy versenyre többet költenek, mint Taylorék két év alatt) kamatoztatni akarták a befektetést és utcahosszal rajt—cél győzelmet arattak. Míg mögöttük ritka, szép és látványos előzködés árán sem tudott stabil döntést kicsikarni a *Holzer/Meierhans* és *Streuer/van der Kaap* páros, a *Michel/Burkard* duó hátulról indított gyors offenzívájával könnyedén vette el tőlük a 2. helyet.

RÓZSA GYÖRGY

EREDMÉNYEK. 125 KCM: 1. Guy Bertin, F (Motobecane) — 2. M. Massimiani, I (Minarelli) — 3. H. Müller (MBA Elit) — 4. B. Kneubühler, mind CH (MBA) — 5. P. Bianchi, I (MBA Sanvenero) — 6. Drapál J., H (Morbidelli). A VB ÁLLÁSA: 1. P. Bianchi 86 pont — 2—3. A. Nieto, E (Minarelli) és G. Bertin, mind 66 — 4—5. L. Reggiani, I (Minarelli) és B. Kneubühler, CH (MBA) mind 63 — 6. H. Müller, 54.

250 KCM: 1. Anton Mang, D (Kawasaki) — 2. K. Ballington, GB (Kawasaki) — 3. Jean Baldé, F (Kawasaki) — 4. R. Freymond, CH (AD Majora) — 5. H. Müller, CH (Yamaha Elit) — 6. T. Espié, F (Yamaha). A VB ÁLLÁSA: 1. A. Mang, 118 — 2. K. Ballington, 72 — 3. T. Espié, 53 — 4. J. Baldé, 47 — 5. R. Freymond, 43 — 6. C. Lavado, YV (Yamaha) 29.

350 KCM: 1. Anton Mang, D — 2. J. Baldé, F (mind Kawasaki) — 3. J. Sayle, AUS — 4. J. Cornu, CH — 5. J. Bolle, F — 6. T. Heat, GB (mind Yamaha). A VB ÁLLÁSA: 1—2. John Ekerold, GB (Bimota) és A. Mang mind 48 — 3. J. Baldé, 30 — 4. J. Cecotto, YV (Bimota) 27 — 5. E. Saul, F Yamaha) 24 — 6. J. Sayle, 21.

OLDALKOCSIK: 1. Biland/Waltisperg, CH (LCR) — 2. Michel/Burkard, F/D (Yamaha) — 3. Holzer/Meierhans, CH (LCR 007) — 4. Streuer/van der Kaap, NL (LCR) — 5. Schwarzel/Huber, D (Yamaha) — 6. Vanneste/Vanneste, B (Suzuki). A VB ÁLLÁSA: 1. Taylor/Johansson, GB/S, (Yamaha) 79 — 2. Biland, 63 — 3. Michel, 51 — 4. Schwarzel, 44 — 5. Streuer, 42 — 6. Jones/Ayres, GB (Yamaha) 35.

A MÉH Vállalatok

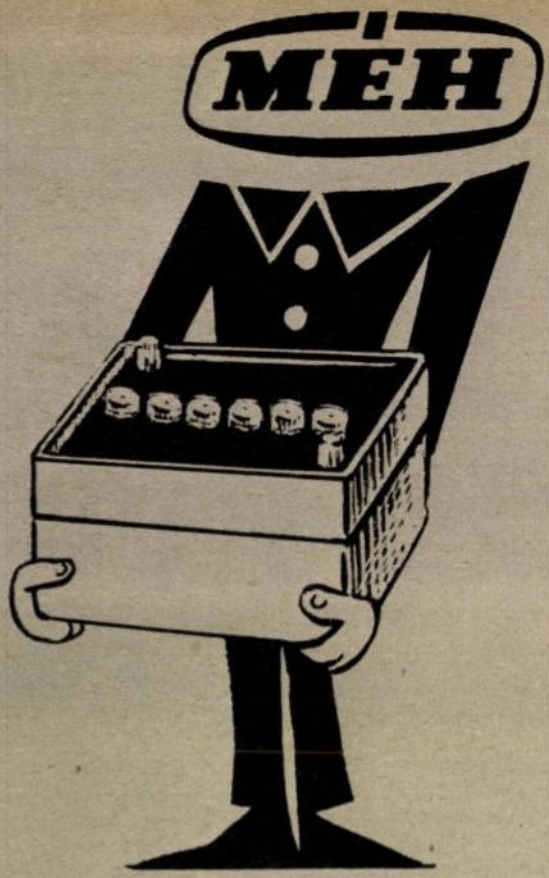
kijelölt budapesti és vidéki átvevőhelyein és telepein az elhasznált, felújíthatatlan ólomakkumulátort minden mennyiségben megvásárolják.

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.





HŰTŐSZERVIZ
Hűtőjének javítását, tisztítását egy napon belül vállalom. Utánvéttel is postázva. Felújított hűtők kaphatók.
WIENER
1066 Dessewffy u. 7.
Tel.: 124-868.

FÉKBETÉT-ragasztás minden típusú dobfékhez tárcsafékhez, kuplungtárcsa-felújítás, csere, garancia, biztonság.
RÓNA TAMÁS
műszerészmester
1067 Budapest, Szondi u. 19.
Tel.: 318-206.

AUTÓRUGÓK javítását, pótlását ki- és beszereléssel, új utánfutók és tartozékok, valamint garázskapurugók készítését azonnalra vállalalom.
PATIK BALÁZS
kovácsmester. Bp. X.,
Keresztúri út 98.

LENGESCSILLAPITOK!
Skoda, Zsiguli, Fiat 850-es, Wartburg, Zastava, Trabant, Moszkvics stb. javítása jótállással:
HORVÁTH LORÁNT,
1096 Bp. IX., Telepy u. 2/c. (Hámán Kató út sarok)
Telefon: 144-513.

Kerékkiegyensúlyozáshoz KERÉKSÚLY
futóműbeállításhoz **HÉZAGOLÓLEMEZ.**
Készíti: **POLYVÁS ISTVÁN** okl. gm.
1024 Bp. II.,
Keleti Károly u. 15/A.
Tel.: 359-312.

MINDEN TIPUSU SZEMÉLYGÉPKOCSI SZERVIZELÉSÉT ÉS ALVÁZVÉDELMÉT VÁLLALOM GARANCIÁVAL
GÉMES
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

Lada—Trabant—Skoda
gépkocsik futó- és nagyjavítása, speciális fékjavítás, vizsgára felkészítés
FÜGEDI, 1194 Bp., Vörös Október u. 215.

Tirisztoros gyújtások javítását, **URH** áthangolást azonnalra is vállalok.
Tel.: 406-509.

X. BARUM RALLYE

Gottwaldov, egy, a Csehszlovákiára oly jellemző kisvárosok közül. Iparváros. Itt sorakozott fel augusztus 8-án reggel 157 autó a X. Barum Rallye futamait megelőző gépátvételre.

Néhány nagymenő, ügyes kezű pilóta mellett, mint például John Haugland vagy az osztrákok 4-es rajtszámot viselő üdvöskéje, Wittmann (Audi 80) mellett ott volt az egész gyári Skoda-csapat is. Nem maradtak otthon az NDK-sok, NSZK-sok, az osztrákok, a bolgárok és természetesen a magyarok sem.

A szervezők mindenre gondoltak, és ez így természetes, hiszen a Barum Rallye egyben csehszlovák, osztrák, NSZK, valamint olasz bajnoki futam is. Kétnapos versenyről, valamint 1025 km-es gyorsasági szakaszokkal nehezített pályáról lévén szó, a versenyzők minden kedvezményben részesültek. A nap és az éjszaka minden órájában hozzájuthattak üdítőkhöz, szendvicsekhez éppúgy, mint üzemanyagokhoz vagy olajhoz. A pályáról: itt is érvényesek a szervezésről elmondottak. Gottwaldov és környékén zajlottak a versenyek több ezer lelkes hozzáértő néző előtt. Rövid, de nehéz gyorsaságik váltogatták egymást. Összesen kilenc ilyen volt, de ezt a versenyzők a kiírásnak megfelelően oda-vissza huszonkilencszer tették meg. Igen gyors szakaszok is voltak — ezt tükrözi az igen sok „elesett", kiállt autó száma (mintegy 100-ra tehető). Aki ismeri a Salgó Kupa versenyeit, el tudja képzelni az útviszonyokat. Nagyrészt erdei út (betonozott), domború, keskeny, kétoldalt fákkal. Bonyolította a helyzetet, hogy néhol murvás, köves, kavicsos részek váltakoztak a betonúttal.



Hazai pályán, hazai autóval a norvég győztes a svéd navigátorral: Haugland/Bohlin

Az időjárásról. Nemcsak nálunk Magyarországon szeszélyes a nyár. Szomszédainknál sem különb az időjárás. A pálya bejárásakor a rajt és a cél napján igazi nyár volt. De megcsúfolta a versenyzőket, az éjszakai sűrű eső, köd, erős szél.

A részvevőkről. Nagy nevek olvashatók a rajtlistán, a már említetteken kívül ott volt Franco Ceccato Olaszországból, jóllehet Fiat 131 Abarth-ja csődöt mondott. Na és a csehszlovákok. A gyári csapat „tarolt". Abszolútban 2. Svatopluk Kwaizar, 3. Jiri Sedivy, 4. Václav Blahna, de az 5., 6., 7. hely is az övék. Az élen persze a norvég fiú, Haugland végzett, szintén Skodával.

Szóljunk a magyarokról is, megérdemlik. Egy fárasztó verseny után — ami a Taurus Rallye volt — 4-én szereltek, 5-én indultak Gottwaldovba. Öt autóval érkeztek, három Zsigulival versenyeztek, kettővel szervizeltek. Csapatot tehát nem tudtak nevezni. Eredményeik ilyen előzmények után elismerést érdemelnek. Szuhanyik kategóriájában 3., Máhler 8., Bernáth 9. lett.

Tüskés László

SZLOVÁK NAGYDÍJ



A legelőkelőbb helyen végzett magyar: Juhász Rossz rajtjával a 7. lett

Pöstyén repülőterén augusztus 9—10-én szünetelt a légiforgalom, hogy a kifutópályákon megrendezhessék a Szlovák Grand Prix autó- és motorversenyt.

A magyar csapat a szabadságát töltő Drapál nélkül érkezett a versenyre, hogy 125, 250, 350 cm^3-es géposztályban álljon rajthoz.

Az első edzések után láttuk, hogy az Európa 12 országából érkezett versenyzők között nehéz dolga lesz a magyar gárdának. A 125 cm^3-es kategóriát eleve leírtuk. A 22 Morbidellit az elaggott egyhengeres MZ-kkel megközelíteni sem lehetett. Így ebben a géposztályban győzött — óriási harcban a szlovákiai nemzeti hőssel, Balázs Péterrel — az olasz Luigi Rinaldo, MBA motorokon. A 250 cm^3-es kategóriában a nagy formát mutató Hársfai Lajos kitűnő edzésideje táplált némi magyar reményt a 40 indulót számláló mezőnyben.

A start utáni másodpercekben a zalkás remények hulltak porba, Juhos Yamahája nem kelt életre, Rendeket a nagy tolongásban fellökték, az idén először yamaházó Szabó Jánosnak még túl nagy falat az ilyen mezőny.

Az elsőség sorsát a futam elején eldöntötte a kamikáze stílusban motorozó francia Alain Berald, start—cél győzelmet aratva. Mögötte küzdött Hársfai a második-harmadik helyen, mígnem a befutó körben, a célkanyarban az elfogyott elsőfék miatt bukott, magával rántva olasz vetélytársát. Így az ezüstkoszorú a cseh Bohumil Staša nyakába hullott.

A rosszul startoló Juhász Károly 7., Szabó János 10. lett. A 350-esben csak Juhos Árpád képviselte színeinket, a 3. körben szétrepült gyújtás miatt kiállt.

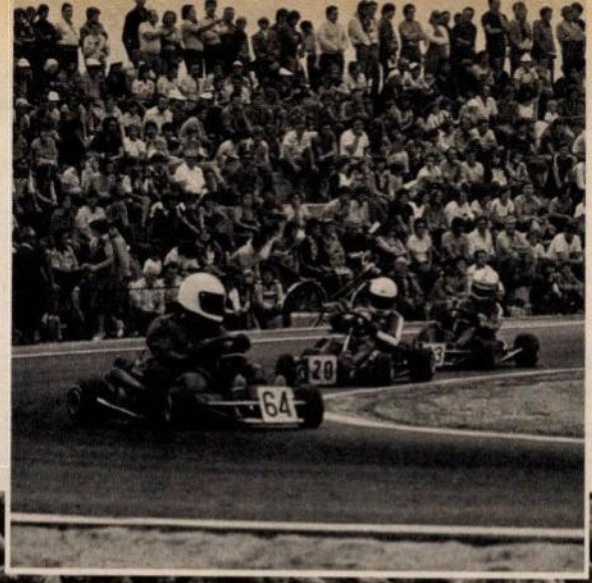
Győzött a nagy napot kifogó Balázs Péter.

A versenynek 55 000 fizető nézője volt.

Takács Béla

GOKART

BBK-futam és pályaavató



Elöl a BBK-sok második helyezettje, a szovjet Buslanov (64), mögötte Kysely ▶

Epizód a 125-ösök mezőnyéből. A mintegy 15 ezer néző ilyen szemtől szembe jelenetnek is tanúja lehetett ▼



Nagyszerű létesítménnyel gazdagodott a hazai gokartsport. Kecskeméten a Bácsép és a város üzemeinek összefogásával elkészült a kartstadion.

Rangosabb eseménnyel nem is kerülhetett volna átadásra a 940 m hosszú, 10 döntött kanyarral „cifrázott" pálya, amely tökéletesen megfelel még a legkényesebb nemzetközi követelményeknek is.

A BBK-kupasorozat IV. futamán, Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, az NDK, a Szovjetunió és Magyarország válogatottjai álltak a rajtkockákra. Mint az előző három futamon, itt is a csehszlovák és a szovjet válogatott „akasztotta össze" a kereket az első helyért.

Milan Simak egyéni első helye azonban nem volt elég ahhoz, hogy a szovjetek csapatgyőzelmét megakadályozza.

A magyar csapat az NDK-val versenyzett a dobogó harmadik fokáért. Ami a Szovjetunióban lebonyolított futamon sikerült, azért most a *Rasmussen* vezette gárda visszavágott és az NDK-é lett a dobogós helyezés. Csapatunkból *Szabó Károly* és *Dancsi István* volt a legeredményesebb.

A nemzetközi nagydíjat a 100 és 125 cm^3-es gépek részére írták ki a rendezők. Rangos csehszlovák, holland, jugoszláv, NSZK-beli, osztrák és magyar versenyzők állították csatasorba gépeiket. A 125 cm^3-es kartok futamában a magyarok közül egyedül *Kesjár Csaba* vette fel az „odadobott" kesztyűt és káprázatos stílusával — ha a második futamban nem fogy el első kerekének gumija — akár az elért harmadik helyénél is előrébb végezhetett volna. Mindenesetre a pályaavató legjobb hazai szereplője volt.

A visító 100 cm^3-es fix gépek összecsapása az NSZK-beli *Josef Bertzen* győzelmét hozta, macska—egér játékával fölényesen nyerte el a város nagydíját.

Kép és szöveg:
PESZTENLEHRER OTTÓ

EREDMÉNYEK:

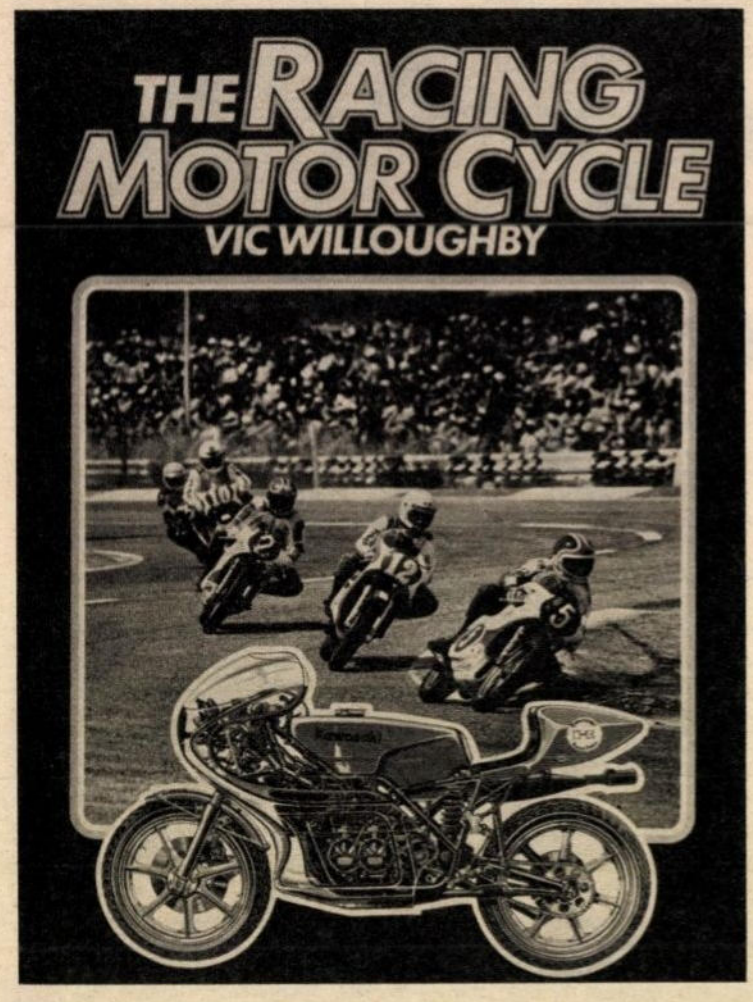
BBK EGYÉNI: 1. Milan Simak, CS — 2. Peter Buslanov, SU — 3. Pavel Kysely, CS.

BBK CSAPAT: 1. SU — 2. CS — 3. NDK — 4. H.

100 kcm: 1. Josef Bertzen, D — 2. Udo-Franz Fusch — 3. Christian Moser, mind A.

125 kcm: 1. Frank Leuze — 2. Günter Lehnert, mind D — 3. Kesjár Csaba, H.

Kettő a négy ellen



Szinte egyedülállóan érdekes könyv jelent meg Angliában „A versenymotor" címmel. Szerzője Vic Willoughby, a rangos angol lap, a Motor Cycle Weekly munkatársa, nemzetközi hírű szakírója. Könyve mikroszkóp alá veszi az elmúlt 30 év kiugró konstrukcióit, amelyek dicsőséget szereztek a világbajnokságokon. De megszólaltatja a kor nagy versenyző egyéniségeit és tervezőit is. A bevezetőből való a következő figyelemre méltó szemelvény.

Amíg a félelmetes hírű olasz mérnökök szelepes motorjaikat küldték a gyorsasági VB frontvonalaira — a kisebb kategóriákban —, az ötvenes évek vége felé, a keletnémet MZ-gyárban születőben volt egy olyan kétütemű motortípus, amelyik később lesöpörte a pályáról a négyüteműeket.

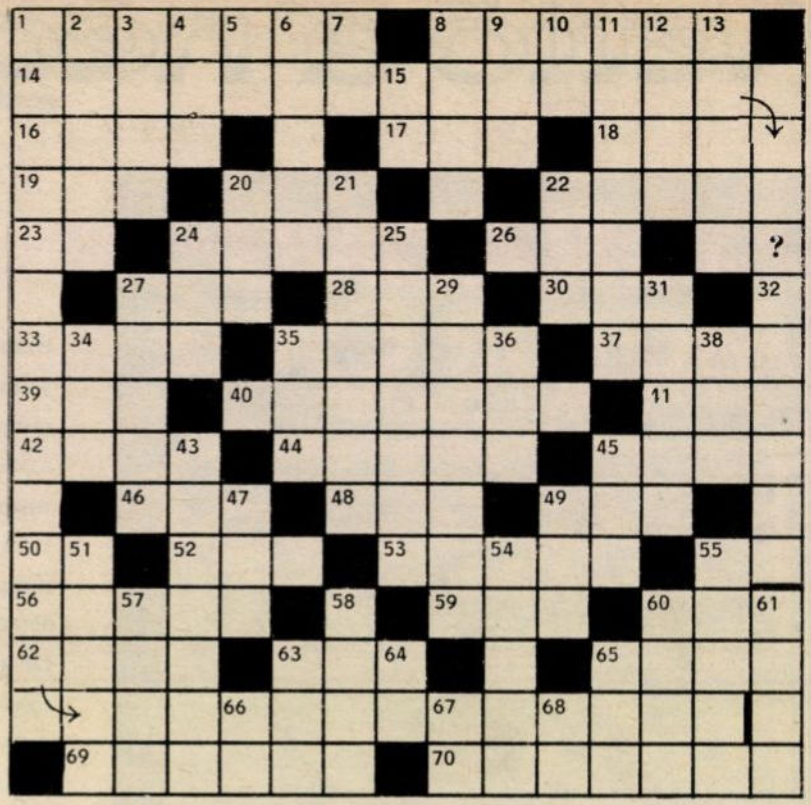
Valójában Walter Kaaden mérnök volt az egyetlen, aki felismerte a feltöltő nélküli kétüteműekben rejlő lehetőségeket: a gázok rezonanciájának kihasználhatóságát, illetve a rugótárcsa alapvető előnyét. A nyugati gyárakhoz képest csekély költségvetésből gazdálkodva, Kaaden lassan és szisztematikusan kidolgozta azokat az elveket, amelyek a kétüteműek egyeduralkodásának alapjai lettek, jóllehet a legdöntőbb módosításba véletlen botlott bele. Ezek voltak a segédfelömlők a kipufogócsatornával ellentétes oldalon. A megoldással Kaaden valójában a hajtórúd-kisszem túlmelegedésén, kenési szegénységén akart segíteni. Elképzelését igazolta a gyakorlat, és segédfelömlők alkalmazása ugyanakkor 10 százalékos teljesítményemelkedést hozott.

Kaaden mérnök munkássága nyomán, 1960-ra az MZ potenciális világbajnok lett. Ha képesek lettek volna nyugati valutában fizetni Gary Hockingnak, miután 1959 végén tüneményesen futott az MZ-vel, és nem halássza el a sikerek nyomán az MV Agusta, ha Ernst Degner nem disszidál, amikor már csak egy versennyire volt a 125-ös VB címe, és ha Mike Hailwood káprázatos lovaglása a keletnémet kétüteműn rendszeresült volna, akkor ma az MZ többszörös világbajnok lenne.

Degner disszidálásával az MZ titka Japánba került. Nemcsak a Suzuki, hanem a Yamaha is lekopírozta az MZ-formulát, és mindkét cég képes volt hosszú távú szerződéseket kötni világklasszis versenyzőkkel, hogy továbbfejlesszék a kaadeni alapelveket, noha az igazsághoz tartozik, hogy egy jottányit sem tudtak javítani rajta.

Japán örökölte Kelet-Németországtól azt a szinte megoldhatatlan feladatot, hogy letaszítsák a bajnokságok trónusáról az akkor már 13 éve büszkén egyeduralkodó négyüteműeket...

Keresztrejtvény



VÍZSZINTES: 1. Cukros lé (névelővel). 9. Kőhőgéscsillapító. **14. Két autós jó barát az „Angyal" legújabb filmjéhez vált jegyet. Előtte az egyik a következő kérdéssel fordul a másikhoz: zárt betű: A. (A választ lásd a függ. 32. és 1. sz. sorban).** 16. Nem mozgó. 17. Város Pest megyében. 18. Ez a kakas nem kukorékol. 19. Kerek rész! 20. Az angol légierő névjele. 22. A huzal népies neve. 23. GM. 24. Jövés-. . .. 26. Veszprémen folyik keresztül. 27. Fürdőszobához tartozik. 28. Lom ikerszava. 30. Verskellék. 33. Egy kevéssé. 35. Sérülések. 37. Üres hangot ad. 39. Feleség — tréfásan. **40. A lagúnák városa, a Budapest Tourist úticéljainak egyike.** 41. Tea németül. 42. Kelta nyelv, melyből a skót és az ír származik. 44. „Égi . . .", Liszt Ferenc zenekari műve. 45. Angol diákváros. 46. Létezik. 48. „Ki . . . tud?". 49. Kávékeverék. 50. Amerikai Hírszolgálati Iroda. 52. Gléda. 53. Bács-Kiskun megyei helység. 55. Tagadás. 56. A Városliget tréfás neve. 59. Újság. 60. Ennek tulajdona. 62. Trogir régebbi neve. 63. Becenév. 65. Származik. 69. Belga légitársaság. 70. Rendfokozat.

FÜGGŐLEGES: 1. A válasz befejező része; zárt betűk: AYJ. 2. Bridzsműszó. 3. Kossuth-díjas költő (Zoltán). 4. Alkotóművész. 5. Szolmizációs hang. 6. Útközben. 7. Pest része! 8. Oldalfegyver 9. Kohászati központ. 10. Igen — oroszul. 11. Hagyják. 12. Község Fejér megyében. 13. Műanyag. 15. Kiejtett betű. 20. . . . River, a Mississippi mellékvize. 21. Rettegés. 22. Csapadék. 24. MÁG. **25. Ez a tengerparti jugoszláv üdülőhely is szerepel a Budapest Tourist programjában. 27. A Budapest Tourist egyik útvonala ezen az ukrán városon át halad.** 29. Masírozik. 31. Alapgondolat. 34. Női név. 35. Negatív válasz. 36. Kacat egynemű betűi. 38. Szóösszetételekben új-at jelent. 43. Kisebb sebességű. 45. Az ENSZ első főtitkára volt (ford.). 47. Bibliai alak. 49. Repülő rövidítése. 51. Szín. 54. Olasz sziget. 55. „Még a . . . sem áll jól" (mondás). 57. Étel, étkezés (argó). 58. Pest megyei község. 60. Származik. 61. Cukros. 63. Passaunai ömlik a Dunába. 64. Névelő. 65. Czuczor Gergely írói álneve. 66. Magánhangzók. 67. Menetvég!. 69. Mutatószó.

Bajai István

Beküldendő sorok: vízsz. 14., függ. 32. és 1. sz., valamint a vízsz. 40., a függ. 25. és 27. számú sorok megfejtése, nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: 1980. szept. 27. A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, 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 16. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: **Csorba — Kupari — Loutraki — Jó kocsi jó vezetőre vár — Közúti balesetek — Jankó Margit.**

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: **Diószegi Ede,** Gyoma; **Deák Edit,** Szekszárd; **Mártonhegyi Ferenc,** Baja; **Kaszap Lajos,** Pécs; **Gál József,** Tiszavasvári: **Bús György,** Tárnok; **Bérces Terézia,** Jászberény; **Gombos Pál,** Nyíregyháza; **Rimaszombati Gyula,** 1157; **Szécsényi Istvánné,** 1161; **Fazekas József,** 1015; **Budai László,** 1209; **Hegedüs Istvánné,** 1081; **Nádas Jeremiás,** 1201; **Tasnádi Attila,** 1157.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

...milyen típusú autó ajtaja látható a képen? A válaszokat szeptember 27-ig kérjük szerkesztőségünk címére beküldeni (1906 Pf. 223). A jó választ adók között hat könyvet sorsolunk ki.



16. számunk rejtvényképén egy salakmotor-versenyző a késével alakítja a gumiját a saját elképzelésének megfelelően. A salakversenyág szabályai nem tiltják ezt a beavatkozást, egy feltétellel, ha a versenyző csak bemetszéseket végez, vagyis nem vág ki anyagot a futófelületből. A sorsolás értelmében megfejtőink közül a hat jutalomkönyvet Bulka Katalin (Bp., Hegyalja út 16. 1016), Buzás Mihály (Ceglédbercel, Ady Endre u. 10. 2737), Földi Gábor (Bp., Hegedüs Gy. u. 68. 1133), ifj. Jung Ferenc (Bp., Gárdossy u. 8. 1032), Szemerédi Zoltán (Debrecen, Sámsoni út 86. 4033) és Tóth László (Bp., Csilla u. 4. II./717. 1101) címére küldjük el.

HUMOR

— Több mint 80 km-es sebességgel hajtott a városon keresztül! — állítja meg a rendőr a kezdő úrvezetőt.
— Lehetetlen, biztos úr, legfeljebb 60-nal hajtottam. Sőt, az is lehet, hogy csak 40 volt. Bizonyos körülmények között pedig talán csak 20 vagy 10 lehetett...
A rendőr elunja a dolgot:
— Rendben van. Tíz frankot fizet tiltott helyen való parkolásért!

*

März úr boldog:
— Ma végre kifizettem az autóm utolsó részletét.
Fia örömmel kiáltja:
— Klassz, apa, akkor máris vehetünk új kocsit!

*

A kereskedő megkérdezi az autóvásárlótól:
— Nos, hogy tetszik az új kiskocsija?
— Megjárja, csak a lábujjamat szorítja egy kicsit!

*

Sabina felháborodottan meséli a barátnőjének:
— Képzeld, tegnap hirtelen rámdudált egy autós, és magával akart vinni!.... Hű, micsoda elegáns lakása van!

*

„Néhány héttel ezelőtt arról olvastam, hogy valaha a kereket az ember nem ismerte. Azóta állandóan az az átkozott kérdés gyötör, hogy akkoriban is káromkodtak-e az emberek, ha autójukat meg akarták indítani?"

*

Az út szélén álló kis családi ház falát nagy robajjal áttöri egy autó, és megáll a család reggelizőasztala előtt.
— Hová igyekszik? — kérdezi nagy lelki nyugalommal a ház ura.
— Dortmundba — hangzik a válasz.
— Akkor forduljon mindjárt jobbra, a gyerekszobán keresztül, de ne dudáljon, mert a kislányom még alszik!

*

A stockholmi autós bekopog egy városszéli házikó ajtaján, és sajnálkozva közli az ajtót kinyitó idős hölggyel:
— Roppantul sajnálom, asszonyom, de az imént, ahogy megfordultam, elgázoltam a macskáját... Természetesen hajlandó vagyok kárpótolni önt...
— Rendben van — mondja az öregasszony —, akkor kuporodjon oda a kályha mellé és doromboljon szépen!

*

Az autóvezetési vizsga letétele után a kezdő autós első ízben indul útnak egyedül, és persze kissé feltartja a forgalmat. Az egyik kereszteződésnél egy másik autós végül rákiált:
— Marha!
Az újonc barátságosan válaszol:
— Örvendek, Meier vagyok.

*

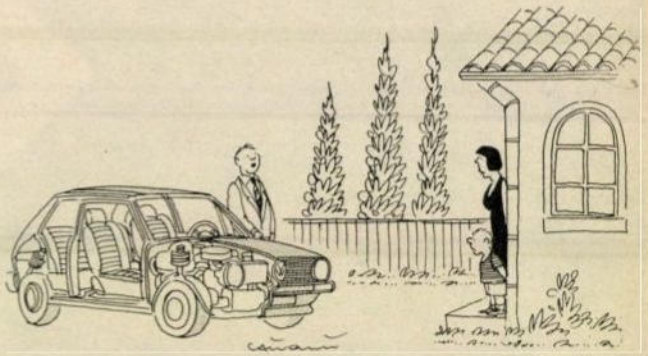
Az autóvezetői vizsgán az egyik jelölt a következő kérdést kapja:
— Körülbelül 300 métert már megtett, amikor hirtelen észreveszi, hogy nincs is slusszkulcsa. Mit csinál?
A tanulóvezető rövid gondolkodás után így felel:
— Szóval, előbb jobbra fordulok, aztán megállok, kiszállok, és jól behúzok annak, aki az egész idő alatt maga előtt tolt!



Új házasok — nászúton...



Nem látta a táblát? Itt tilos parkolni!...



„Az autókiállításon a modellt vettem meg — jutányos áron"



Nézd, a szomszédok megérkeztek Tahitiból!







...MINDENÜTT
A CENTRUMBAN!

autó-motor

XXXIII. évfolyam
Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:
Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

Szerkesztőség:
Budapest VII.,
Lenin krt. 9–11. 1073
Telefon: 223-625, 222-408
Sportrovat: 427-749
Levélcím: 1906 Pf. 223.

Felelős kiadó:
Siklósi Norbert

Kiadja:
a Lapkiadó Vállalat
VII., Lenin krt. 9–11.
Telefon: 221-285
Levélcím: 1906 Pf. 223.
Terjeszti a Magyar Posta
Előfizethető a hírlapkézbesítő postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér 1. – 1900) közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a KHI 215-96162 pénzforgalmi 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 őrzünk meg
és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

80.1447
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

HOLLAND GP

Piquet vagy Jones?



„Vajon mi lehetett az »alsószoknya« lecsúszásának oka?" — kérdezi Jones, a kocsi konstruktőrétől, Patrick Headtől (jobbról)

(Fotó: L. A. T. London)

Az első sorból ismét a két Renault indult, mögöttük a két Williams. Jones tehát — papíron — tovább gyűjthetné a döntő-VB pontokat... Igen, papíron, mert a 2. körben a Williams beállt a depóba és csak behozhatatlan 4 körös hátránnyal folytatta Jones a versenyt.

Az edzés ígérte események elmaradtak; a turbó Renault-k és a Williamsek nem „párbajoztak", igaz, *Arnoux* (Renault) második lett és *Reutemann* (Williams) a 4., de egyiknek sem volt köze a verseny kimeneteléhez, ennek ellenére a zandvoorti csata hozott bőven izgalmat. Az első húsz percben négyszer cserélt gazdát az első hely: Jones (1—2. kör), Arnoux (3), *Laffite* (3—13) és *Piquet* (13—72) azaz a célig volt az élen. A Brabham brazil pilótája, Piquet páratlan egyenletességgel építette fel harcmodorát, védte ki Laffite ellentámadásait, aki mellett aztán a kis Arnoux is elhúzott. Piquet így növelte előnyét: 8,62 mp (25. kör), 11,40 (35.), 16,30 mp (45.), 20,80 mp (55.), és a futam vége felé kezdett lassítani — biztonságból.

Izgalmakat a 3. helyért viaskodó gladiátorok, név szerint a fiatal *Giacomelli* (Alfa Romeo), Arnoux, *Andretti* (Lotus) és Reutemann okoztak. A balszerencse nemcsak Andrettit üldözte, de *Jabouille-t* (Renault), az osztrák GP győztesét sem kímélte, aki többször is megállt sebváltóhiba miatt, végül a táv harmadánál feladta. A legbosszantóbb esete Andrettinek volt, ugyanis a cél előtt 300 méterrel, akkor fogyott el a Lotus tartályából a benzin, amikor az amerikai a pontot érő 5. helyen utazott.

Szerencsés kimenetelű balesetből is jutott látnivaló, elsőként *Pironi* Ligier-jét védte ki a sövény, utolsóként *Daly* Tyrrellje célozta meg, úgy 200 km/h tempóban az öreg autóköpenyekből összerakott ütközőt, ahonnan már veszélytelenül csapódott a védősávhoz.

Hogy mi történt Jonesszal, illetve a kocsijával? A Williams „alsószoknyája" csúszott le, és azt már nem tudták a depóban tökéletesen a helyére „kötni". Emiatt a kocsi alatti szívóhatás romlott, és ennek következtében csak a 9. helyre volt jó az ausztrál versenyző, aki talán a lecsúszott „alsószoknya" miatt eshet el a világbajnoki címtől.

G. ROSSI

Végeredmény: 1. Nelson Piquet, BR (Brabham), 98.13,83 — 186,99 km/h átlag — 2. R. Arnoux, F (Renault), 12,93 mp hátrány — 3. J. Laffite, F (Ligier), 13,43 — 4. C. Reutemann, RA (Williams) 15,29 — 5. J. Jarier, F. (Tyrrell) — 6. A. Prost, F. (McLaren) — 7. G. Villeneuve, CDN (Ferrari) k. h. — 8. M. Andretti, USA (Lotus) 2 — 9. A. Jones, AUS (Williams) 2 — 10. J. Scheckter, ZA (Ferrari) 2 k. h.

VB állása: 1. Alan Jones 47 pont — 2. Piquet 45 — 3. Reutemann 33 — 4. Laffite 32 — 5. Arnoux 29 — 6. Pironi 23 — 7. Jabouille 9 — 8. Patrese és Angelis 7 — 10. Jarier és Daly 6 pont.



NEGYED LITER, 8 SZELEP
TRIPLA TÖRPE
ZAJOK A KOCSIBAN

am
1980 • 18
Ára: 15 Ft