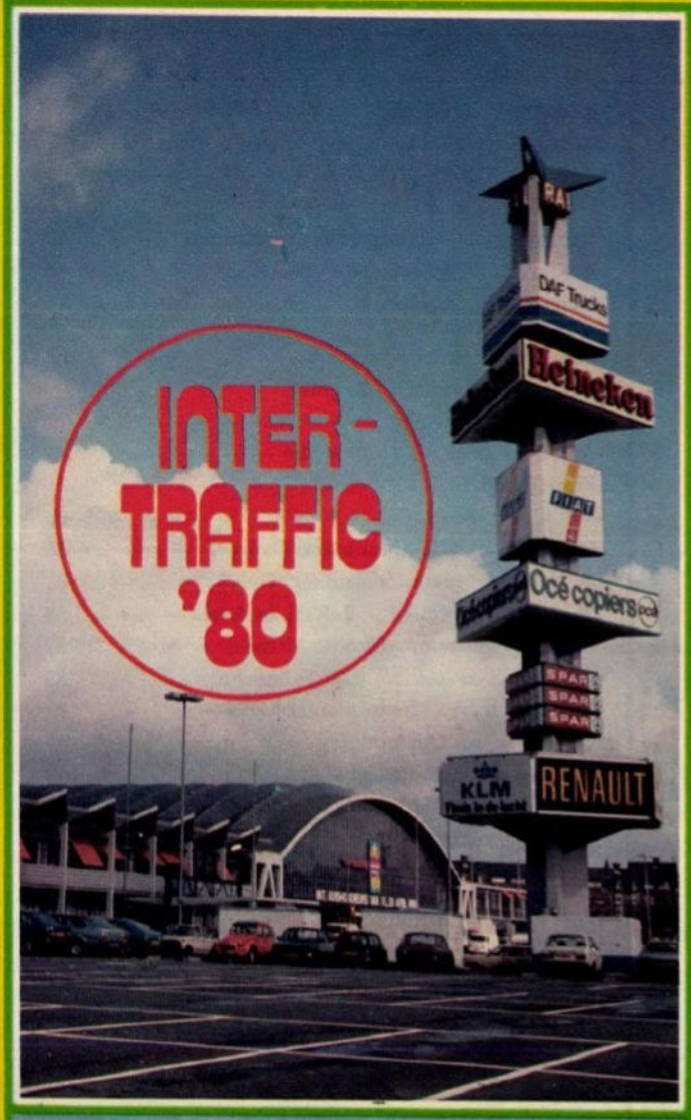
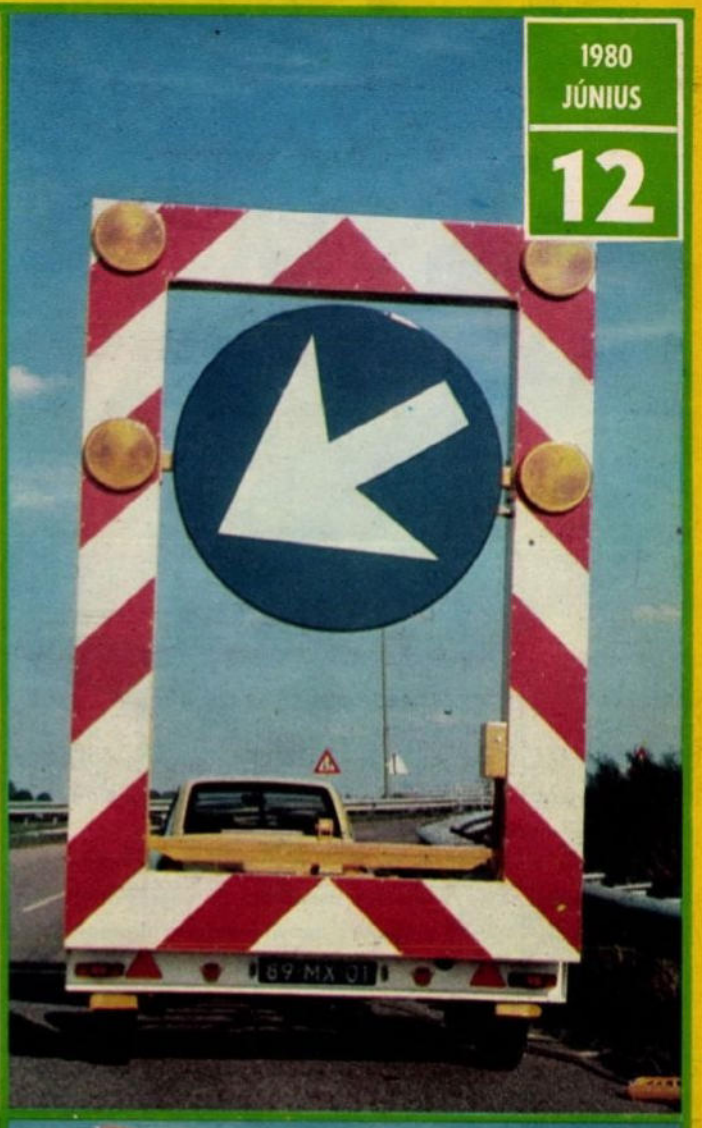
autó-motor



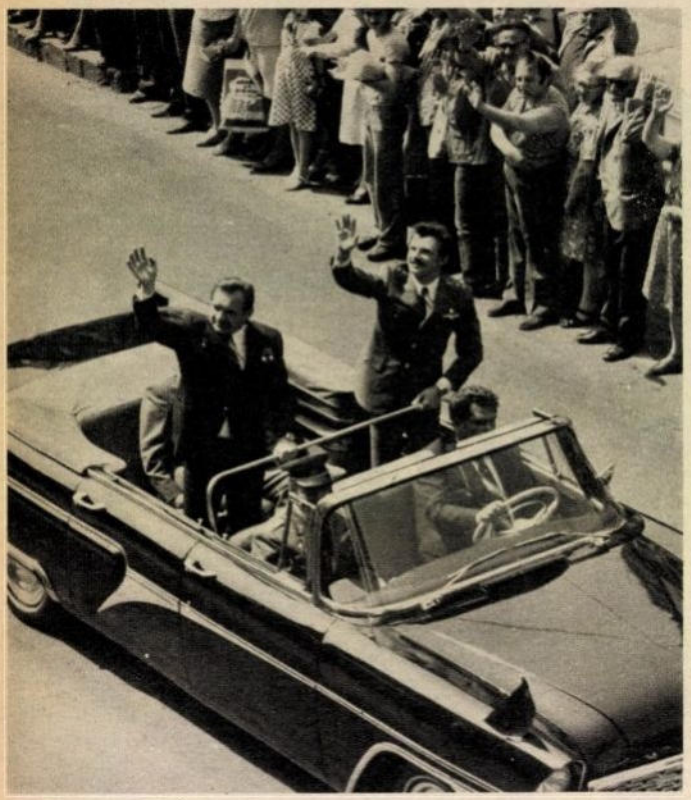
1980
JÚNIUS
12







ÚJRA KÖZTÜNK



Ünnepélyes, lelkes hangulatú fogadtatás, megható, emelkedett hangvételű szavak, katonai tiszteletadás, kitüntetések, előléptetések, pohárköszöntők, díszvacsora...

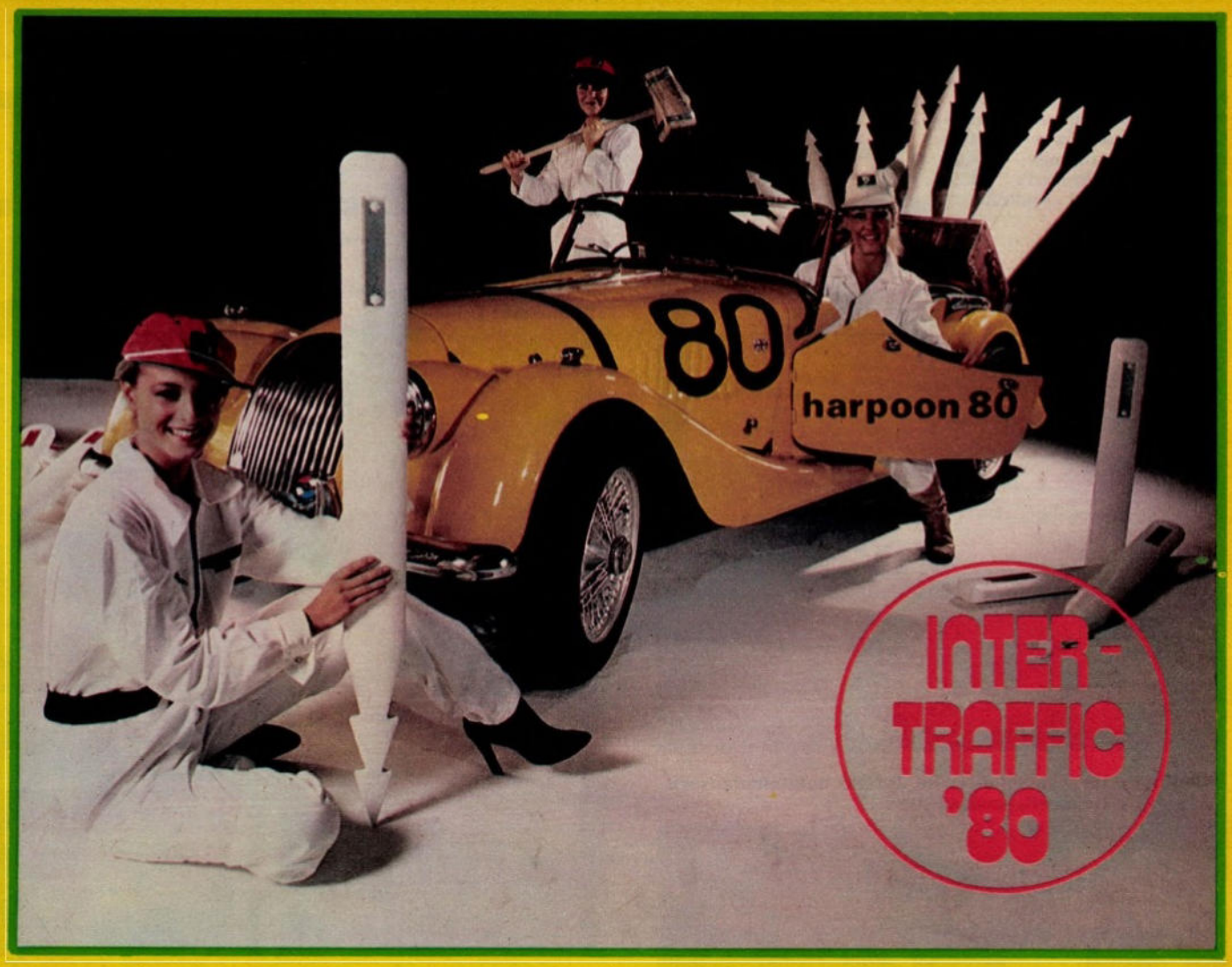
Ismét köztünk van a kozmoszt megjárt hazánkfia: Farkas Bertalan, s vendégünk: a Szaljut–36-os űrhajó parancsnoka: Valerij Kubászov. Budapestre érkezett a szovjet–magyar űrpáros. Tettüket, eredményes küldetésüket szépen jellemezték azok a szavak, amelyeket Kádár János elvtárs, a tiszteletükre rendezett parlamenti díszvacsorán elhangzott pohárköszöntőjében mondott: „... Az első magyar űrhajós nagyszerű tette szimbólum is, amelyben kifejeződik az a nagy történelmi változás, ami hazánkban a felszabadulás óta eltelt 35 év alatt végbement. Hiszen felszabadulásunk nélkül, a társadalmi rend gyökeres átalakítása nélkül, a szocialista építőmunka hatalmas eredményei nélkül még álmodni sem lehetett volna arról, hogy a huszadik század utolsó negyedében magyar űrhajós köszöntse honfitársait a világűrből. Csak szocialista rendszerünk, népünk alkotó munkája, szellemi és anyagi gyarapodása tette lehetővé, hogy minden elismerést megérdemlő tudósai, mérnökei, technikusai, munkásai révén, s immár űrhajósaival is bekapcsolódhatott a világűr békés célú, az egész emberiség érdekeit szolgáló feltárásának és meghódításának nagy munkájába..." A szovjet űrkutatásnak, az Interkozmosz-programnak, az első szovjet–magyar páros űrutazásának sikere is nagy bizakodással tölt el bennünket, hogy célunkat elérjük: a kozmosz is, a Föld is a békés alkotó munka szintere marad az egész emberiség javára és boldogulására..."

am AZ AUTÓ-MOTOR 1980/12. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Egy kiállítás képei (L. K.) – – – – – – – – – 4–5
Következik: a Szabadság-híd (Sipos László) 6–7
Az új Ford-karburátor (Almássy) – – – – – 8
Biztos vevő? (F. A.) – – – – – – – – – – – 9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Kocsiátvételi sorszámok – – 12
Keverékről... pörgetésről (Neszveda Péter) – 13
Ismerd meg hazádat! Vasvár, Rum, Zennye (Túri P.–Almássy T.) – – – – – – – – – – 14–15
Intertraffic '80 (Almássy Tibor) – – – – – – 16–17
Kolumbiai mozaik... Bogota (Markó Gabriella) – – – – – – – – – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – – – 20
Közösérdek – – – – – – – – – – – – – – – 21
Mit tud a Panda? – – – – – – – – – – – – 23–25
Le Mans 1955 2. (Martinecz György) – – – – 26–27
A 2140-es Moszkvics (Liener György) – – – 29–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – – 35
Miskolci képeslap (Szántó István) – – – – 36–37
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc) – – 39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) – – – – – – 40
Új helyen az Útinform (Földvári András) – – 41
Előzés-e az „elhaladás"? (Reményi-Gyenes István) – – – – – – – 43
Egy kortyot se – A „Csúcsforgalom" postája – – – – – – 44
Keréktolvajok alkonya (T. Ágoston László) – 45
Egy amerikai Párizsban – – – – – – – – – 46–47
Utolérhetők-e a japánok? – – – – – – – 48–49
BMW-Futuro – – – – – – – – – – – – – – 50
D. D. – – – – – – – – – – – – – – – – – – 51
Mi lett vele? Nagy György (R.) – **A mi kis múzeumunk: DKW E–250** – – – 53
Ez már verseny volt! (–espé–) – – – – – – 54
Motorcsónakosaink a VB-n (Berecz Béla) – 55
Aranyhomok Rallye (Fekete András)
Új szelek a kartpályán (Pesztenlehrer Ottó) 57
Az „öreg" mester (Fekete Kálmán) – – – – 58
Gyorsasági VB (Surányi Péter) – – – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki... – – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – – – – – 61
Spanyol GP (Andrew Frankl) – – – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: Képek az amszterdami közlekedésbiztonsági világkiállításról (Fotó: Almássy Tibor)

HÁTLAPUNKON: Motoros csendélet...



mikroprocesszoros „petróleumlámpák"

Világviszonylatban is nagy érdeklődéssel kísért nemzetközi közlekedési és forgalombiztonsági kongresszusra, valamint kiállításra került sor április 21–25. között Amszterdamban. A központi „vásárváros" – RAI – impozáns; csupaüveg kiállítási csarnokában a különböző országokból (köztük az Intertraffic rendezvénysorozatában ezúttal először hazánkból is) mintegy hetven vállalat és kutatóintézet mutatta be a közúti közlekedés biztonságát segítő új eszközeit. És természetesen az ezzel kapcsolatos kutatómunkája legfrissebb eredményeit.

A legnagyobb érdeklődés kétségtelenül az olyan kiállítók pavilonjai előtt mutatkozott meg, ahol a legújabb elektromos és elektronikus forgalomirányító és forgalomelosztó rendszerek, felszerelések, jelzőegységek tanulmányozására nyílt lehetőség. Ugyanis az immár hagyományosnak számító közlekedési-forgalombiztonsági eszközök mellett az új elektronikus jelzők, mikroprocesszorok eddig példa nélküli bő választékát kínáló seregszemléjére került sor az idén.

A merőben újdonságnak számító jelző- és ellenőrző egységek kidolgozására minden bizonnyal a technika mikrovilágában kibontakozó roppant gyors ütemű fejlődés adott szárnyaló lehetőséget. Más oldalról viszont ez a fejlődés – vagyis a szüntelen továbbfejlesztés igénye – napjaink mind gyakrabban és nyomasztóbban előtérbe kerülő energiagondjaival is összefügg.

A petróleumlámpa – közúti jelzés gyanánt – ma már nem csupán azért alkalmatlan feladata betöltésére, mert gyenge fényt ad és persze, biztonságtechnikai szempontból is ugyanilyen hatásfokú szemléletet tükröz. Hanem azért is, mivel újragyártásuk (minthogy alig láthatók, minduntalan összetörik, sőt újabban múzeális ereklye gyanánt „be is gyűjtik" őket), üzemanyag-ellátásuk, kezelésük roppant időigényes. Fenntartásuk tehát – ha mindent beleszámítunk – többe kerül, mint a legmodernebb, kitűnően észlelhető villanó fényeket sugárzó mikroprocesszoros jelzőegységeké.

Már csak azért sem fogadható el itt a „szegény ember vízzel főz" szemlélet.

És gondoljunk csak arra: az energiamegtakarítás szempontjából is milyen nagy haszna van annak, hogy a száloptikás egységet magában foglaló nagy jelzőtáblán bármilyen jelentéstartalmú jelzési kép „kiírható". Méghozzá a mindenkori forgalmi viszonyoknak megfelelően, automatikus vezérléssel, távirányítással. Ugyanakkor a száloptikák messziről és rossz látási viszonyok között is a legjobban észlelhető „kigyújtásához" mindössze egyetlen lámpa, egyetlen energiafogyasztó fényforrás is elég!

Így, hasonlóan nagy érdeklődést keltettek az olyan közlekedési táblák, amelyek jelzési képei – bizonyos tartományon belül – akár távirányítással is mindig az adott forgalmi körülményeknek megfelelően (szükség esetén a közeli baleseti helyszín vagy rendkívüli torlódás veszélyére figyelmeztetően) változtathatók.

Érdekes tanulmányt jelenthettek a teljesen automatizált (ugyancsak mikroprocesszoros) parkolóórák változatai. Legfőbb előnyük, hogy a parkolóhelyről távozónak nem kell értékes perceket

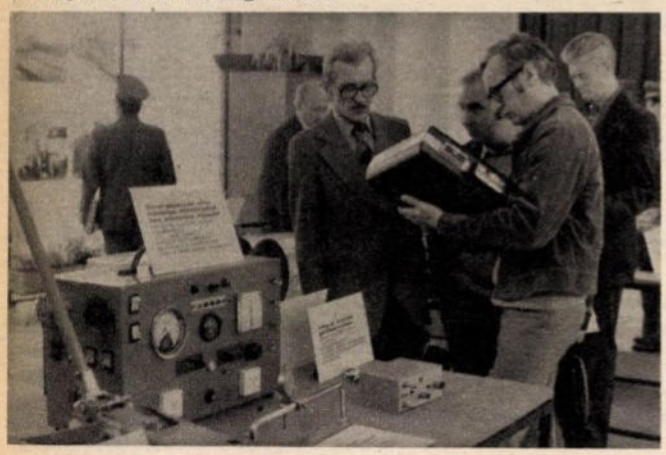
(Folytatás a 16–17. oldalon)

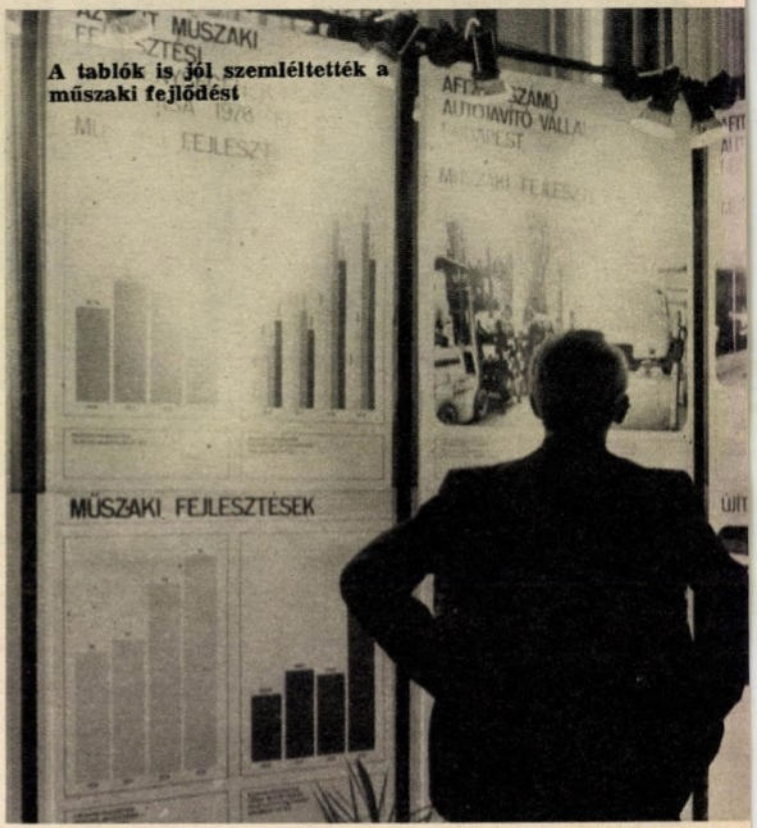
Feltűnően sok újítást láttunk az elektromossággal kapcsolatosan. Az volt az érzésünk: valahogy nagyobb az újítókedv az autóvillamossági szakmában

EGY KIÁLL



A kiállított tárgyak elhelyezése, kitűnő dokumentáltsága könnyűvé tette az eligazodást





A tablók is jól szemléltették a műszaki fejlődést

Az utóbbi három esztendő műszaki fejlesztését és újítási eredményeit bemutató kiállítást rendezett az AFIT. A Tröszt vállalatainál az elmúlt három évben jelentősen fellendült az újítómozgalom. Amíg 1976-ban 539 újítást hasznosítottak a javítóműhelyekben, tavaly már több mint 800 került alkalmazásra. Az elért gazdasági eredmény pedig ez idő alatt mintegy 11 millió forinttal nőtt és 1979-ben meghaladta a 20 milliót.

A BEMUTATÓK HASZNA

A szolgáltatások körül gyakran dúl a vihar. Hol a minőséggel, hol az alkatrészek hiányával van probléma. Ezért is kényszerül a szakember arra, hogy valamit tegyen, hogy valamit újítson. A rossz minőség olykor nem is a felületes munkavégzés számlájára írható, hanem már maga a beépítésre kerülő anyag sem felel meg a kívánalmaknak. Ezért is és még sok egyéb ok miatt kényszerül a dolgozó arra, hogy gondolkodva újítson, feltaláljon, vagy éppen módosítson. Az autójavító iparban is az újítások, találmányok egyre növekvő száma bizonyítja az alkotáshoz való kedvet és hozzáállást. Nem véletlen, hogy az AFIT ilyen jellegű bemutatóinak élénk visszhangjuk van. A szakma vállalatai pedig csoportos látogatást is rendeznek szakembereik számára. A kérdés csupán annyi: vajon a látogatók mit és menynyit hasznosítanak a kiállításon látottakból a saját munkaterületükön. Ha csak néhány jó ötletet használnak fel, valósítanak meg, a bemutató máris elérte a célját.

A LEGHASZNOSABB ÚJDONSÁGOKRÓL

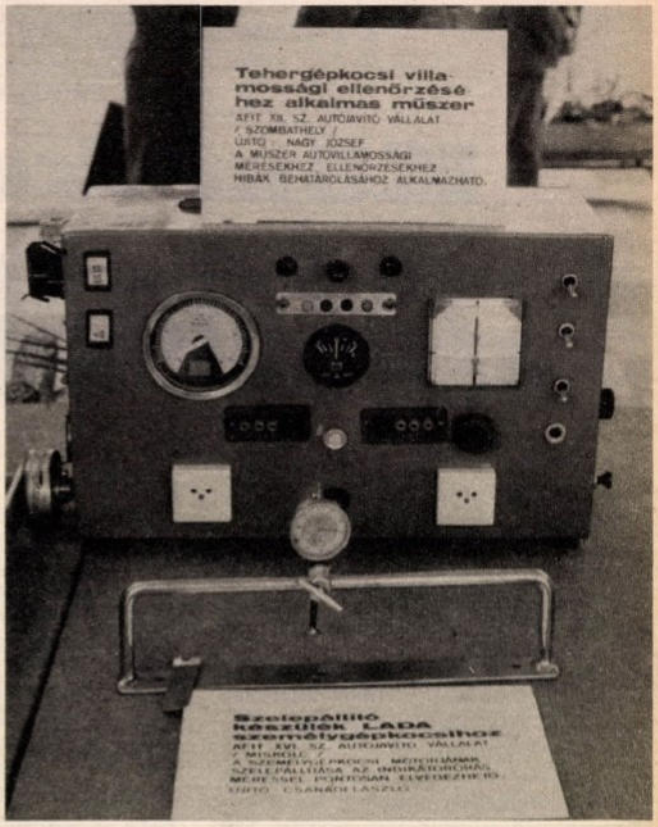
Miket is láttunk a kiállításon, ami számunkra is újdonságként hatott. A szombathelyi AFIT szakemberei, *Gombás Károly* és *Kiss János* olyan átalakítást végeztek a Trabant Hycomaton, hogy a lábféket és a gázpedált kézzel is lehessen működtetni. Átalakítási lehetőségek a következők:

— fék kézierővel történő működtetése és kézi gázadagolás (jobb kézre)

ÍTÁS KÉPEI

Érdekes szelepállító készüléket készített Csanádi László, a miskolci AFIT dolgozója. Az indikátorórával kombinált szerkezet pontos mérést tesz lehetővé a Ladákon





(Bojár Sándor felvételei)

— kézi gázadagolás jobb kézzel és fékpedál-áthelyezés bal lábra.

— fékpedál áthelyezése bal lábra.

Aki igényt tart a felsorolt átalakítások valamelyikére, bizalommal keresse fel a vállalatot.

Ha a Lada olajszivattyújának a fogaskereke eltörik, akkor az AC-pumpa leszerelésével lehet a hibás alkatrészhez hozzáférni. Ez tetemesen növeli a javítási időt.

Szabó Gyula, az AFIT IV. sz. Autójavító V. szakembere egy olyan szerszámot készített, amellyel a fogaskerék percek alatt kiszerelhető.

Varga György, a III. sz. AFIT újítója egy fényszóróbeállítót hitelesítő készüléket szerkesztett. Mondani sem kell, mennyire fontos a fényszórók pontos beállítása. És, ha hibás a beállító készülék, rosszul világít a fényszóró, ellenőrzéskor a büntetés nem marad el.

A műszerfalak egységes ellenőrzése a megfelelő műszerezettség hiányában korábban nem volt lehetséges! *Denke Ferenc* és *Maczkó László*, a miskolci AFIT dolgozói olyan próbapadot konstruáltak, amelynek segítségével játszi könnyedséggel lehet ellenőrizni a műszerek működését. *Kőházi Imre* és *Sárközi Sándor*, az AFIT győri üzemének szakemberei pedig a gépjárműellenőrző műszerek vizsgálatához készítettek autóimitátort. A hordozható műszer segítségével az ellenőrzés egyszerűbbé és pontosabbá válik.

KÉRDÉSEK . . .
KÉRDÉSEK . . .

Ám nem lenne teljes a beszámolónk anélkül, hogy saját észrevételünket ne tárnánk olvasóink elé. Aki gyakran jár a műhelyekbe, netán huzamosabb ideig ott is dolgozott, láthatja, tudja, hogy számos jó ötletet kamatoztatnak, hasznos újításokat alkalmaznak a műhelyek szakemberei. Őszintén meg kell mondanunk: ezek közül egynéhány lényegesen jobb, mint amit a kiállításon láthattunk. Joggal merülhet fel a kérdés: miért maradnak ezek csupán helyi kezdeményezések? Miért nem terjesztik ezeket — egy kiállítás nyilvánosságát is felhasználva erre — szélesebb körben? Kérdésünk mindössze ennyi lenne.

Ám azt is sajnálatos tényként könyveltük el, hogy a mai energia- és nyersanyagtakarékos időben a kiállításon alig találkoztunk olyan újítással, feltalálással, vagy műszaki fejlesztéssel, amely importból származó terméket pótolna. Lehet, hogy nincsenek ilyenek? Vagy, ha vannak, miért nem népszerűsítik, terjesztik azokat? Remélhetőleg a következő bemutatón az importmegtakarítást segítő ötletek számára is biztosít majd helyet az AFIT.

(L. K.)

Következik: A SZABADSÁG-HÍD

A Szabadság-hidat, a főváros harmadik állandó Duna-hídját a millenniumi ünnepségek során 1896. október 4-én avatták fel. A híd 333 m hosszú, ebből 175 m a középső nyílás. Szélessége 20,1 m, ebből közel 11 m az útpálya.

A hídon a megnyitástól kezdve közlekedett villamos. 1936-ig a szélén, majd közepén. A II. világháborúban a Dunának ez az ékessége sem kerülhette el a fasiszták pusztítását, 1945-ben felrobbantották. Mivel a híd viszonylag kevéssé sérült meg, a kirobbantott részt 1945. március 15-re a Vörös Hadsereg pontonokon és a régi hídszerkezet romjain álló provizóriummal kiegészítette. Sajnos, 1946. január 11-én a Duna jege a provizorikus részt tönkretette. 1946-ban építették újjá. Az újjáépítés során jelentős darabokat roncsanyagból pótoltak, a híd szerkezeti kialakítása így nem egységes. A Szabadság-híd első részleges felújítására 1965 és 1968 között került sor. Ekkor azonban nem zárták le a hidat, ezért az ellensúlyok vizsgálata és javítása nem történhetett meg. Az ellensúlyok közti szerkezet megerősítésére 1979-ben a pesti hídfőben az alsó rakparton alátámasztó állványzatot helyeztek el.

A Petőfi-híd építőinek áldozatos, jól szervezett munkája lehetővé tette, hogy a hídkorszerűsítés befejezését az eredetileg kitűzött határidőhöz képest több mint négy hónappal előrehozták. Ez azt jelentette, hogy a Petőfi-híd üzembe helyezése és az Árpád-hídi munkák megkezdése között mintegy 5-6 hónap alatt alapos előkészítés és koncentrált, nagy erők jól szervezett mozgósításával lehetőség nyílt a Szabadság-híd (teljes lezárás nélkül el nem végezhető) ellensúly- és pályalemez-javítására.

A felújítást végző vállalatokon kívül nagy teher nehezedett a forgalomterhelést előkészítő és szervező hatóságokra, tervezőkre és nem utolsósorban a tömegközlekedést lebonyolító Budapesti Közlekedési Vállalatra. A Szabadság-híd szűk keresztmetszete a budapesti Dunahidak forgalmából mindössze 8,7%-kal részesedik (maximális csúcsórai forgalma Buda felé személygépkocsikra átszámítva óránként 1000, Pest felé 1500; ugyanakkor az Erzsébet-híd forgalma egy irányba a 4500 jármű/órát is meghaladja). A Szabadság-hídon a tömegközlekedés viszont rendkívül jelentős, (20%). A villamosok és az autóbuszok naponta 147 000 utast szállítanak. Viszonyítva: az Erzsébet-hídon 160 000, a Petőfi-hídon (az átépítést megelőzően) 148 000 utas haladt át. Ezek a számok egyértelműen meghatározták, hogy a forgalomelterelés során elsődlegesen a tömegközlekedésre kell figyelmet fordítani.

A hídon, a lezárást követően, az egyik járdán gyalogosan mindig át lehet haladni. A kb. 350 m gyaloglási távolság megtételére vállalkozó utasok a Gellért téren megálló villamosokról átszállhatnak a Dimitrov tér és az Alkotmány utca között közlekedő villamospótló autóbuszokra. A 47-es és 49-es villamosok megszűnésével felszabaduló szerelvényekkel a 9-es, 18-as és a 19-es villamosokat sűrítik. Így a gyaloglást nem kedvelő utasok vagy a Schönherz Z. utcánál, illetve a Móricz Zs. körtérnél átszállva a 4-es, illetve 6-os villamosokkal juthatnak el az É—D-i metró Üllői úti állomására; vagy a Moszkva téren, illetve a Batthyány téren szállhatnak fel a K—Ny-i metróra. A Bajcsy-Zs. úton és a Kiskörúton autóbuszok pótolják a villamosokat. Az 1-es autóbusz a Petőfi-hídon közlekedik. Útvonala a Dimitrov térig változatlan, onnan: Közraktár utca — Petőfi-híd — Karinthy Frigyes utca — Móricz Zsigmond körtér. A Gellért téri megálló szűnik csak meg. A terelés ideje alatt az érintett vonalakon a tömegközlekedési járműveket sűríteni fogják.

A közúti forgalom elterelésére két híd vehető számításba:

— az Erzsébet-híd, — ahol a jelenlegihez képest forgalomnövekedéssel nem kell számolni;

— a Petőfi-híd — ahol az átépítést megelőző állapothoz képest változatlan két forgalmi sávon túl, kisegítő sávként (bizonyos feltételek mellett) a tervek szerint a villamossíneket is igénybe lehet majd venni.

Ezek figyelembevételével a terelőhálózat a következő:

— Tanács körút — Kossuth Lajos utca — Erzsébet-híd — Gellért rkp. — Gellért tér — Bartók B. út;

— Bartók B. út — Gellért tér — Gellért rkp. — Erzsébet-híd — Felszabadulás tér;

illetve:

— Kálvin tér — Üllői út — Ferenc krt. — Petőfi-híd — Irinyi J. u. — Schönherz Z. u. — Kosztolányi D. tér;

— Kosztolányi D. tér — Schönherz Z. u. — Irinyi J. u. — Petőfi-híd — Boráros tér — Közraktár u. — Bakáts u. — Szamuely utca — Kálvin tér.

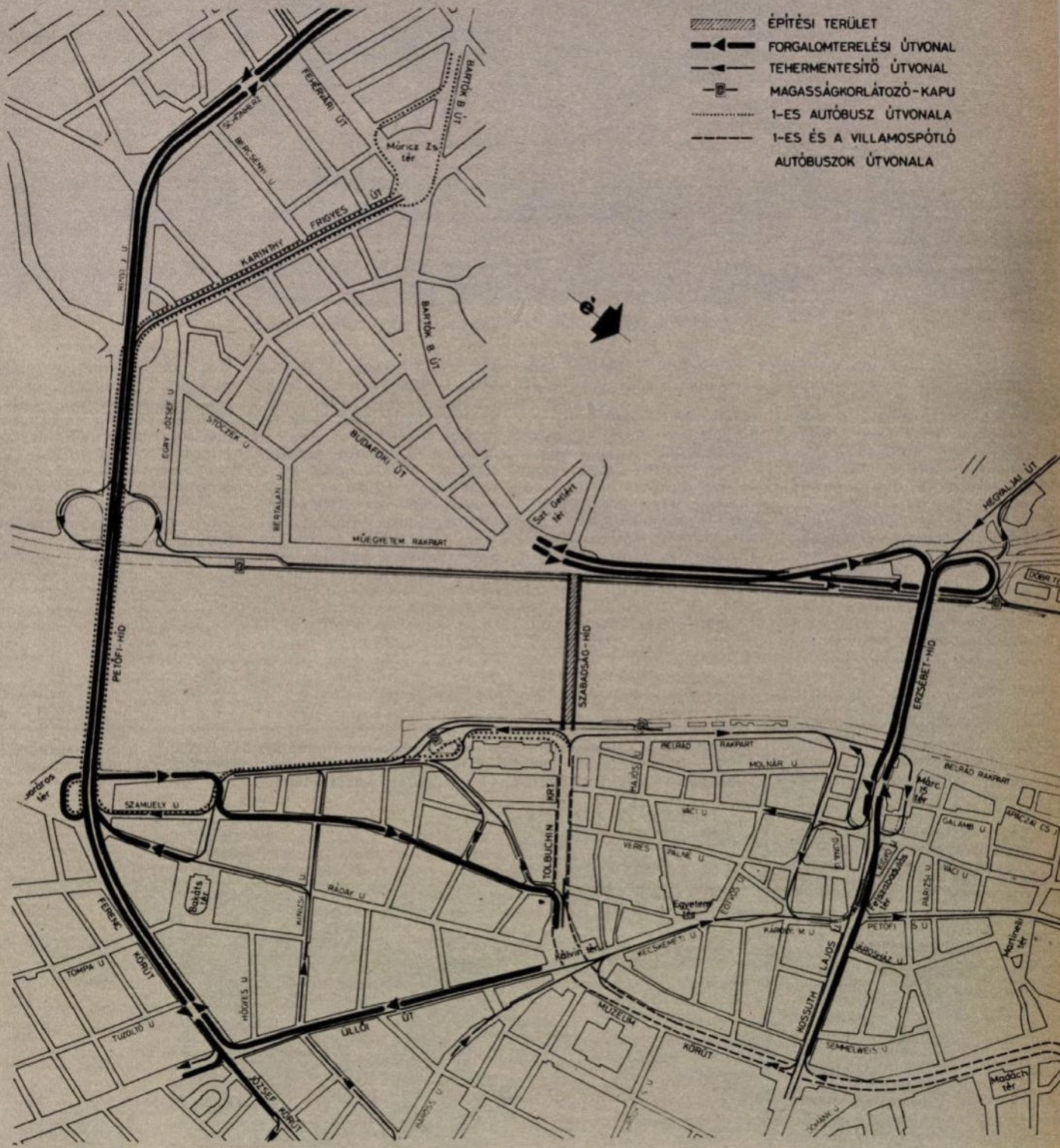
A terelőútvonalak kijelölése során figyelembe vették, hogy lehetőség szerint a Petőfi-híd lezárása miatt kiépített úthálózatot, illetve a korszerűsítés során elkészült utakat vegyék igénybe a járművek. Részben gazdaságossági szempontok, részben pedig az előkészítésre fordítható idő rövidsége miatt csak néhány szegélykorrekcióra (pl. Csarnok tér), aszfaltszőnyegezésre (pl. Vásárhelyi P. u.) kerül sor. Új jelzőlámpás csomópont építését nem teszi szükségessé a terelés. A jelzőlámpák programját viszont 18 csomóponton módosítják.

A Szabadság-hidat a Petőfi-híd átadását követően, várhatóan június 15-e után zárják le, s még 1980-ban tervezik a részben felújított híd forgalomba helyezését.

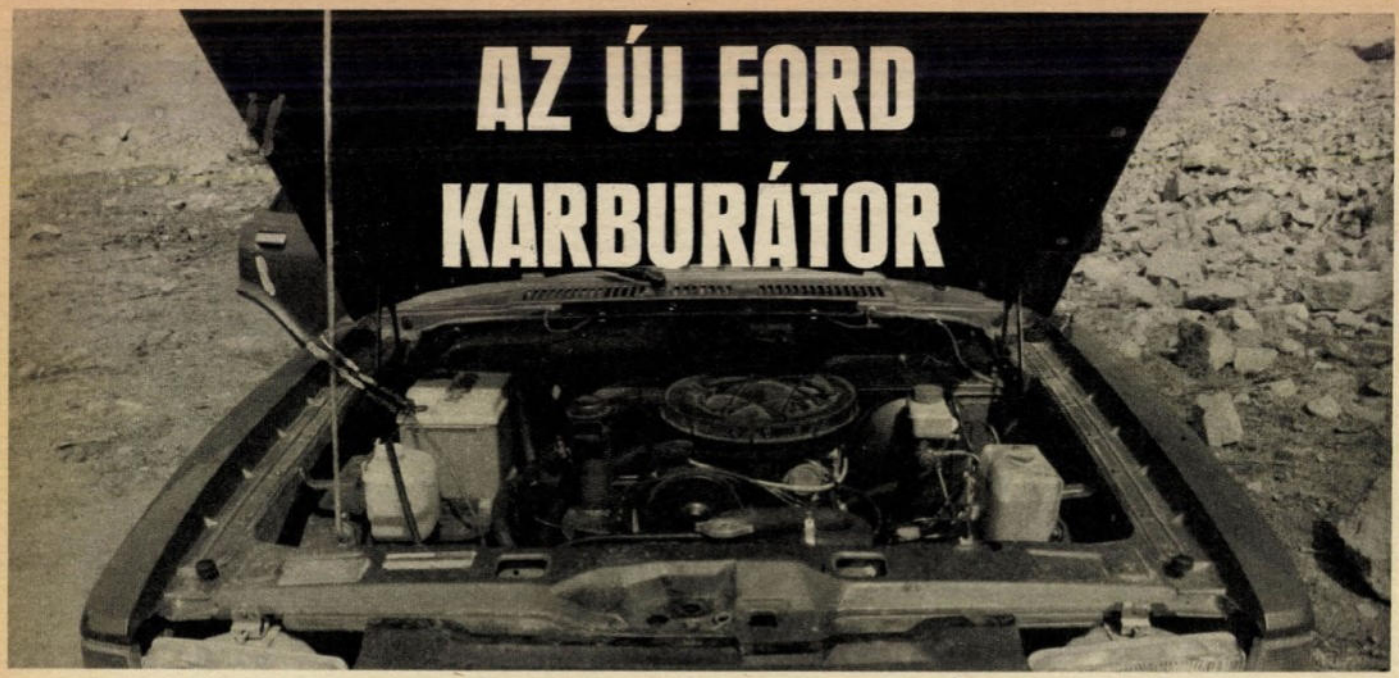
Ismerve Budapest lakóit, biztos, hogy ugyanolyan megértéssel fogadják a Szabadság-híd lezárását, mint a Margit-hídét vagy a Petőfi-hídét, és ugyanolyan érdeklődéssel figyelik a korszerűsítés során a napról napra megújuló híd képét, mely megfiatalodva még szebb színfoltja lesz fővárosunknak.

SIPOS LÁSZLÓ
Fővárosi Tanács VB Közlekedési Főigazgatóság csoportvezetője

A Szabadság-hid lezárásával kapcsolatos forgalomterelés



AZ ÚJ FORD KARBURÁTOR



Az 1980-as legújabb Ford Taunus tesztkocsink „gépháza"

Előző számunkban — az 1980-as Ford Taunus bemutatásakor — jeleztük, hogy ennek az autónak a napjainkban különösen nagyra értékelhető újdonságára, az energiatakarékos Venturi-karburátornak az ismertetésére még visszatérünk.

Nos, az az igazság, hogy hiába fürkésznénk, kuriózumok után kutatva, a tesztkocsi nyitott motorházteteje alatti erőforrást és segédberendezéseit szemléltető képen. Első rátekintésre minden bizonnyal nem sikerül sok újat felfedeznünk. Az igazi újdonság, a Venturi-karburátor eredetien ötletes szerkezeti megoldása ugyanis rejtve marad előttünk. Némi kárpótlást kaphatunk azonban azzal, hogy felépítését, részegységeinek működési elvét és alkotó elemeit viszonylag jól szemléltetik ezek a röntgenrajzok. Közreadásukkal — minthogy immár széles körben bevezetett és védett találmányról van szó — nem is sérthetjük meg a szerzői jogot.

A lényeg tehát: ennél az új, pontosabban továbbfejlesztett karburátorváltozatnál a Venturi-elv gyümölcsöztetésével kialakított szerkezeti elemek gondoskodnak a lehető legkedvezőbb energiafelhasználásról. Vagyis arról, hogy a motor minden körülmények között — üresjáratban, gyakori veszteglésekkel együttjáró, lassú városi menetben, vagy akár a nyílt országúton nagy tempójú száguldás közben — a belső térbeni „lecsapódás" veszélye nélkül mindig a legjobb hatásfokkal elégő, ugyanakkor a legnagyobb erőkifejtést, rugalmasságot nyújtó keveréket előállíthassa.

A megoldás lényege, hogy a hagyományos, fixen beépített, állandó keresztmetszetű Venturi helyére egy változtatható szívási ellenállású, illetve változtatható átömlési sebességet megvalósító rendszer került. Ez a változat magába foglalja a fúvókában nagy rugalmassággal elmozdulni tudó speciális rendeltetésű csúszószelepet, amely igen érzékenyen szabályozza a gáz áramlását. Mindig csak annyit enged bejutni az égéstérbe, amennyi adott körülmények között lecsapódási veszteség nélkül tökéletesen elég, és amennyi a legjobb erőkifejtéshez, motorműködéshez feltétlenül szükséges.

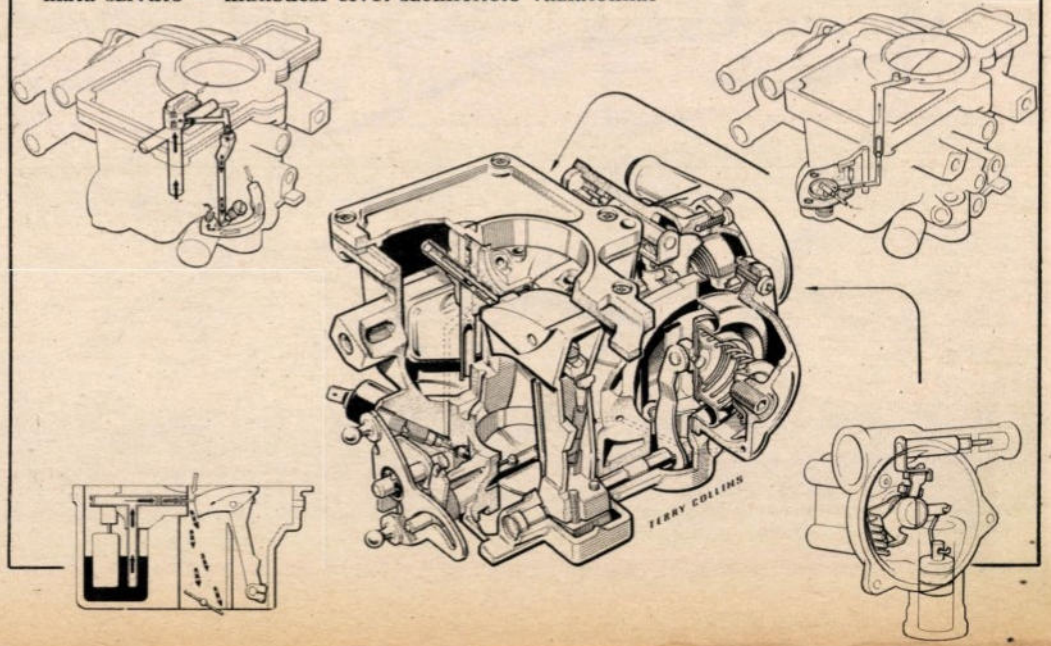
A sikeres (az SU-karburátorhoz kicsit hasonló elven működő) találmányt egyesítették a teljesen automatikusan működő hideginditó rendszerrel is. Így indításkor a vezetőnek nincs más dolga, mint elfordítani a gyújtáskulcsot, s tíz másodperc múlva a tarakírozás és a motorlefulladás veszélye nélkül elindulhat

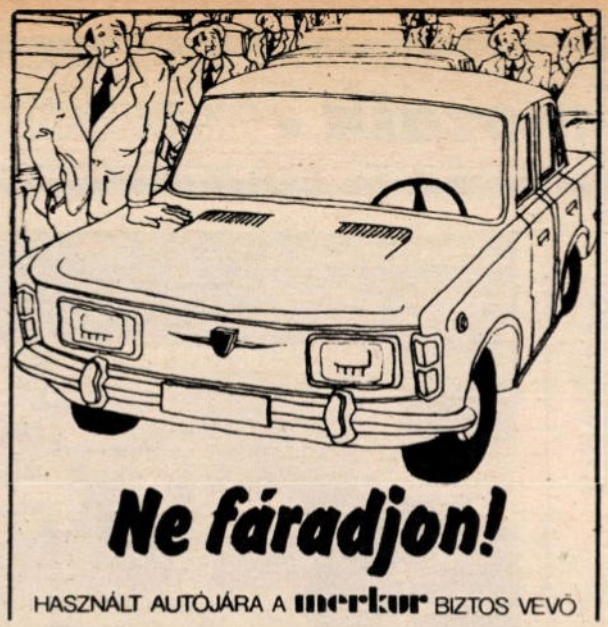
A laboratóriumi ellenőrző mérések igazolják, hogy ezzel a karburátorral számottevően (mintegy 30%-kal) tisztább égéstermék, és igen jelentős — 6—8%-os — üzemanyag-megtakarítás érhető el.

Persze, nincs olyan zseniális találmány, amelynek hatásfokát az ember — ha nem méltányolja — ne tudná lerontani. Mert az ilyen, eredendően energiatakarékos karburátorral felszerelt autó is lehet a durva, zaklatott vezetési stílust követő ember kezére bízva mértéktelenül túlfogyasztó.

(almássy)

A nevezetes találmány, a Venturi-karburátor röntgenrajza, a hozzá tartozó részegységek — a híres „sonic idle" üresjárat, a gyorsító szivattyú, a főfuvóka, valamint az automata szivató — működési elvét szemléltető vázlatokkal





BIZTOS VEVŐ?

Az újságíró ne sértődjék meg. Még csak zokon se vegye a hallgatást. Több mint egy esztendő telt el azóta, hogy riportban számoltunk be a háromévesnél fiatalabb autók kényszerpályára terelt értékesítéséről. Volt panaszunk, de választ, magyarázatot, ígéretet azóta sem kaptunk. De az újságíró ne sértődjék meg. Vigasztalja, hogy az olvasók, levélírók osztoznak véleményében.

Az olvasó telefonált. Pénzt akart. Nem tőlünk, hanem az autójáért. A Röppentyű utcai Merkur-telepre vitte féléves Zaporozsecét, ahol meg is mondták, hogy menynyiért vennék meg, de amikor az üzletre került volna sor, közölték, hogy készpénzt nem kaphat, csak bizományba hajlandók átvenni az autóját. Az olvasó tőlünk várt választ, jogos-e a Merkur eljárása.

A háromévesnél fiatalabb autók adásvételével foglalkozó kormányrendelet szerint a felkínált autót köteles átvenni a kereskedelmi vállalat, de eldöntheti, hogy készpénzért vásárol-e, vagy bizományi árusításra köt szerződést.

A rendelet szerint tehát szabályosan jártak el a telepen, de azért felhívtuk a Merkurt, hogy megtudjuk, házi utasításuk hogyan rendelkezik. A nehezen megszerzett válaszból végül is megtudtuk, hogy a kereslet-kínálat alapján a telepvezető dönti el, milyen értékesítésre veszi át a portékát. Ha úgy dönt, hogy bizományba, akkor nincs fellebbezés. Ha nem tudják értékesíteni a bizományba átvett kocsit, meg lehet hosszabbítani a megállapodást, vagy az üzlet reményében alacsonyabb ár kalkulálását kérheti a tulajdonos. Megkérdeztük, mi történik, ha így sem akad vevő a kocsira. Semmi. Az autót akkor sem értékesítheti tulajdonosa a szabadpiacon, hacsak nem várja ki, míg hároméves nem lesz az autója.

Itt tartunk. Eszünkbe jutnak a riportutunkon tapasztaltak, amikor például csak azért nem vették meg a felkínált autót, mert kiürült a kassza, az eladott kocsik bevétele nem fedezte az aznapi vásárlást. Ilyen apróságokon is múlhat a keresletkínálat?

A másik budapesti cég, a Hungaroszerviz még egyetlen autót sem vett meg, ott csak bizományba veszik át az autókat. Így aztán könnyű kockázat nélkül haszonhoz jutni.

Az autó nemcsak közlekedési eszköz, vagyontárgy is. Márpedig e vagyontárgyat alkalmasint értékesíteni is szokták. Bárkinek bármikor oka lehet arra, hogy pénzt csináljon az értéktárgyaiból. Az autó kivétel. Tulajdonosa köteles odavinni, ahová a rendelet parancsolja, és a cég diktálta áron vagy otthagyja vagy a nyakán marad. Mindegy, mit csinál, pénzt nem lát.

Egyoldalú a kötelezettség, és ha ezen annyit változtatnának, hogy kívánságra készpénzért is átveszik az autót, ettől nem szenvedne csorbát a rendelet célja, a piac ellenőrzése, a spekulációs autóvételek, -eladások meggátolása.

Amíg nem változik az eladó és az elrendelt vásárló cégek egyoldalú viszonya, legalább azt kérjük, hogy a telepeken feltűnő helyen írják ki, hogy a háromévesnél fiatalabb kocsik közül aznap melyik típust veszik meg készpénzért. Nehogy úgy érezze az autós, hogy az elutasítás személyre szóló, ne érezzen kísértést, hogy valamilyen törvénytelen módon befolyásolja a döntést. Ha ez a javaslatunk sem valósulna meg, akad még egy: a jól ismert hirdetés jelszava mögé biggyesszenek egy kérdőjelet. Hitelesebbé tenné!

F. A.

MÁGNES AZ AUTÓPÁLYÁN

Valamilyen különös, rejtélyes mágnes lökdösi a kocsikat az autópályán. A mágnes egyik pólusa a Kresz, a másik, autótaszító pedig talán a megszokás. Mert megszoktuk az autópályákat és azt is, hogy azokon irányonként két sáv van. Egy külső és egy belső, márpedig a külsőn haladni, a belsőn előzni kell, és aki ezt nem tudja, arra haragszanak a többiek.

Igen ám, csakhogy az M1—M7-es közös szakaszán szerencsére megépült a harmadik sáv, amit sajnos a külső mellé ragasztottak, így a régi nyomok rangja emelkedett, az egykori külsőből középső lett. Sokan megcsodálják a szép, széles utat, aztán továbbhajtanak a középső nyomon. Pedig biztos, hogy olvasták a Kresz párhuzamos közlekedésre vonatkozó szabályait. Csak ez a buta mágnes egy sávval beljebb löki őket.

Aki szabályosan közlekedik, és netán előzni szeretne a hétköznap csendes úton, zavarba jön. Maradjon a külső sávon és ott előzzön? Ez a legegyszerűbb, de a szabálytalanul közlekedőt veszélyes dolog szabálytalanul elhagyni. Váltson inkább kétszer is sávot? Ez már szabályos, de minden sávváltás veszélyt jelenthet. Menjen a másik mögé, és dudáljon, villogjon, míg az meg nem találja a helyét? Ez sem a legszerencsésebb megoldás.

A leghasznosabb a felvilágosítás. Ezért is írunk erről a témáról többedszer, ezért határoztuk el, hogy az úton is elmagyarázzuk, mi a teendő.

Az úti mutogatás általában nem jár sok eredménnyel, többnyire csak a sértések kifejezésére alakult ki az egyértelmű mutogatás-nyelv. Mégis, amikor a középen magában kocogó 126-os Polski elé kerültünk, megpróbáltuk kézzel elmesélni azt, amit itt írásban sokkal könnyebb. A Polskin ugyanis egy „T" betű hirdette, hogy vezetője még fogékony az újra. Tehát integettünk, mutogattunk, az autós figyelt is ránk, aztán felderült az arca, megértette, meg is köszönte a figyelmeztetést, és — felkapcsolta a tompított fényt.

—i—s

MŰANYAG AKKUMULÁTOREDÉNYEK

gyártását kezdte meg a Villamosszigetelő- és Műanyaggyár. A hagyományosnál gazdaságosabban feldolgozható, hőre lágyuló műanyagból készülő edényeket a második félévtől használja fel a VBKM Akkumulátor- és Szárazelemgyára. A decemberig tartó próbaüzem során 60 ezer 44 és 55 amperórás, 12 V-os személykocsi-akkumulátor készül.

GYŰRŰ ALAKÚ AUTÓPÁLYA

épül néhány éven belül Leningrád körül. Az út első, több mint 20 kilométeres szakasza a Finn-öböl elzáró gátjának tetején halad majd. A gátat a Néva-parti várost állandóan veszélyeztető árvizek megakadályozására építik.

A GÉPKOCSIK VILÁGVISZONYLATBAN

évente körülbelül 750 milliárd liter benzint fogyasztanak, – írja a Zemedelské Noviny. A legnagyobb a fogyasztás az Egyesült Államokban, Kanadában és Japánban. Az Egyesült Államokban a nagy benzinfogyasztást a gépkocsik száma mellett a motorok ürtartalma is „elősegíti".

A LEGNAGYOBB JAPÁN AUTÓGYÁR,

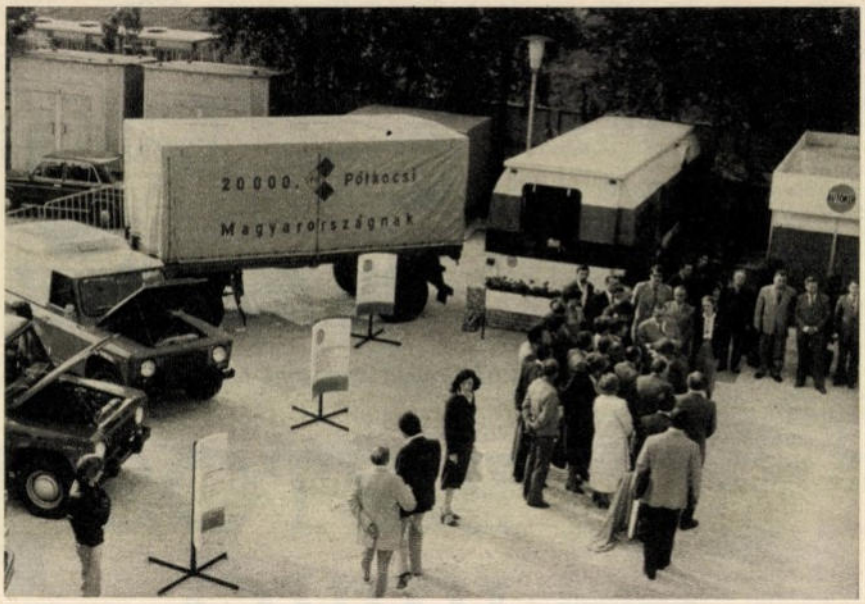
a Nissan végleges megállapodásra jutott az olasz Alfa Romeo-céggel, hogy közösen gyártanak személygépkocsikat Olaszországban. Az egyezmény értelmében két-három éven belül megkezdődik a gyártás a Dél-Olaszországban építendő gyárban. A tervek szerint az üzem évente 60 ezer gépkocsit bocsát majd ki, ezek felét a többi európai országba exportálják.

A PANAMA-CSATORNÁT

thermentesítő második víziút építésének terve szinte egyidős a csatornáéval. Korábban már többször előtérbe került Nicaraguán át egy másik víziút építése, de újabban erről nem esik szó. Most azonban Mexikó bekapcsolódott a Panama-csatorna tehermentesítésével kapcsolatos elképzelések kidolgozásába, és azt tervezi, hogy a Tehuantepec-szorost átívelő szárazföldi hidat épít, amely elsősorban a konténerforgalom számára volna előnyös.

MŰANYAGGAL HELYETTESÍTI

az álmot az amerikai Globe-cég új találmánya az akkumulátorok azon részeiben, ahol az elektromos vezetőképesség nem követelmény. A Johnson Controls Inc. leányvállalata az akkumulátorrácsok súlyát 60, az akkumulátor ólomtartalmát pedig több mint 10 százalékkal – mérettől függően 0,5–2,5 kilogrammal – csökkentette.



A Budapesti Nemzetközi Vásáron adta át az NDK-beli IFA gyár képviselője a 20 ezredik pótkocsit az Autókernek

(Bojár Sándor felvétele)



Idén már tizedik éve jelenik meg az ÁFOR KIADVÁNYA, az Autós Magazin. A jubileumi szám tanácsadással segíti a benzintakarékos vezetést, beszámol a közlekedés, a sport újdonságairól, az autósélet színes híreiről. Az ingyenes Autós Magazin 100 ezer példánya az Áfor töltőállomásain és az autósport-események színhelyein kaphatók

A FIAT-CÉG

május 5-én átlagban 5 százalékkal emelte a gépkocsik árát, hogy megbirkózhasson a magasabb nyersanyag- és bérköltségekkel. Legutóbb januárban hajtottak végre átlagosan 3,5 százalékos áremelést.

A FRANCIA CITROËN

gépkocsigyár összeszerelő üzem felállítását javasolta Ankarának. Szándéklevele szerint a gyárban 100 ezer személygépkocsit állítanak össze évente, részben exportra.

A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt"

vetélkedő megyei versenyének tesztkérdései közül több alkalommal is hármat-hármat nyilvánosságra hozunk, amelyeket más helyen nem ismétlünk meg. Így tesztkérdések jelentek meg a 9., 10. és 11. lapszámunkban.

A tesztkérdésekre a választ a megyei verseny értékelőlapján a 18., 19. és 20. számok után a betűk „X" jelzéssel történő áthúzásával kell megadni. A megadott válaszlehetőségek között több is lehet helyes.

A június 10. után megrendezésre kerülő megyei vagy területi versenyeken a 9., 10., 11., vagy 12. lapszámunkban megjelent tesztkérdésekre kell válaszolni, ezért a meghívott versenyzők – a gyalogos és kerékpáros kategória kivételével – a négy Autó-Motort hozzák magukkal, mert csak úgy tudnak a 10-10 pontot érő kérdésekre válaszolni.

18. **Mit jelent a közlekedés többi résztvevői iránt tanúsítandó előzékenység?**
   - **a)** Szándékolt közlekedési művelete véghezvitelében nem mehet el a veszélyeztetés határáig.
   - **b)** Közlekedési partnereit segíteni, szükség esetén még elsőbbségi joga feladásával is.
   - **c)** Minden esetben elsőbbséget adni nekik.

19. **Az alább felsorolt esetek közül mikor kötelező az irányjelző használata?**
   - **a)** Minden kikerüléskor.
   - **b)** Minden elinduláskor.
   - **c)** Minden irányváltoztatáskor.

20. **Az alábbiak közül melyik előzési tilalom alól nincs kivétel?**
   - **a)** Előzés kijelölt gyalogos-átkelőhelyen.
   - **b)** Előzés közvetlenül a kijelölt gyalogos-átkelőhely előtt.
   - **c)** Előzés a megengedett legnagyobb sebesség túllépésével.

Tévénézők figyelmébe!

Július 4. péntek, 17.40: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. műsor, 19.10.

6. vasárnap, 21.35: Közvetítés Kiskunlacházáról, a nemzetközi motocross-versenyről (felvételről)

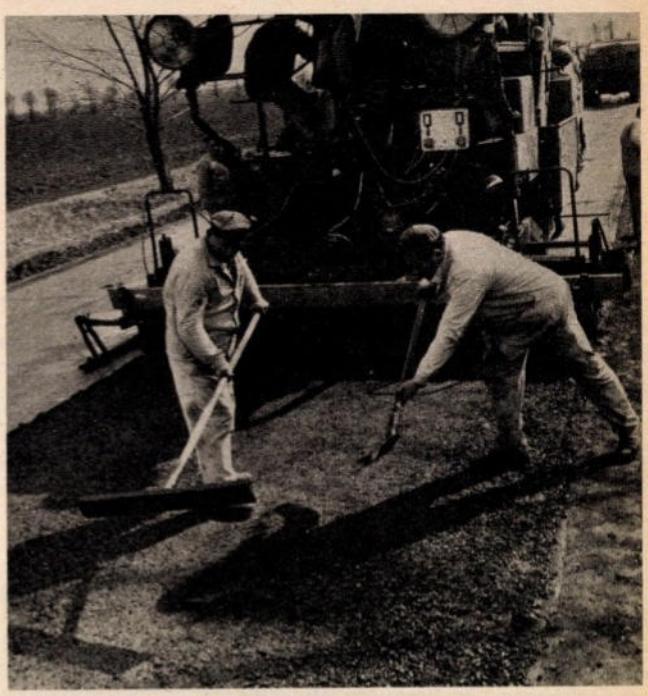
9. szerda, 2. műsor, 20.20: Autó-motorsport

18. péntek, 17.35: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. műsor, 19.10.

Augusztus 1. péntek, 18.50: Mindenki közlekedik. Ismétlés: 2. szombat, 9.00.

Az idő és az időjárás alaposan megrongálta a valaha legkorszerűbbnek tartott 21-es főút burkolatát. A Salgótarjánba vezető út alapnak kitűnő betonjára vastag bitumenréteget terítenek az egri Közúti Építő Vállalat dolgozói. Az autópálya hatvani csomópontjának közelgő átadása sürgeti az építőket, akik augusztus végéig Jobbágyiig be is fejezik a rájuk bízott feladatot

(Szabó Sándor felvétele)





Azt már kezdik elismerni világszerte, hogy a fotózás művészet, és sok helyen hivatalosan is a képzőművészet egyik ágaként kezelik. De hogy a fotóriportázs is művészet legyen, azon még igencsak vitáznak. (Amiképpen azon is, hogy maga a riportázs, az újságíró-riporter munkája lehet-e irodalom...) Nos, Bojár Sándor könyve nagy segítség e kérdés eldöntéséhez. Mert arról ugyan kissé gúnyosan szoktak beszélni, hogy igenis művészet: tudni, rátalálni, ráérezni, melyik esemény, színhely méltó a megörökítésre – hol kell „ott lenni". De az aztán külön tudós tanulmányok tárgya lehetne: micsoda művészet rejlik abban, hogy azt az eseményt valaki h o g y a n örökíti meg. Bojár új fotóalbumában Boldizsár Iván értő előszava példaként a felrobbantott pesti hidakról készült képet említi, amely ugyan a Lánchíd drámaian levegőben lengő láncmaradékait kívánja bemutatni, de olyan szögből, hogy ugyanakkor láttatja mögötte a három másik híd romjait is. Én azt a Díszszemle című felvételt emelném ki, amely a három sugárhajtású repülőgépet a milleniumi emlékmű tető-szoborcsoportozata két vágtató lovának „árnyékába" helyezi.

Ötven esztendő fotói: történelmi dokumentumok. De nézzük azt is: milyen fotók!...

Bojár Sándor most, nyugdíjban, a mi lapunk szerződéses munkatársa. Olvasóink sorra találkozhatnak olyan friss felvételeivel, amelyek újból és újból bizonyítják: a fotóriportázs is lehet művészet. **(r. gy. i.)**

Autósoknak

A MAGYAR AUTÓKLUB

gyulai csoportja és a gyulai Városi Tanács VB 1980. augusztus 18-án és 19-én Steyr: Puch és Fiat 500-as találkozót szervez Gyulán.
RÉSZVÉTELI DÍJ: 250 Ft. Klubtagoknak: 200 Ft.

Nevezési lapok a Magyar Autóklub gyulai csoportjától szerezhetők be. (5700 Gyula, Kossuth u. 6.)

A GÉPJÁRMŰ-TULAJDONOSOK

között egyre többen vannak, akik átutalási betétszámlán egyenlítik ki különböző fizetési kötelezettségeiket. Ezért az autósok közül sokan fordultak hozzánk azzal a kérdéssel, hogy mivel igazolják a műszaki vizsgán a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás befizetését, amennyiben betétszámlán fizetik a díjat. A biztosítótól kapott értesüléseink szerint az említett gépjárműtulajdonosok a három évenkénti műszaki vizsgán a díjbefizetést nem a díjigazoló lappal, hanem a számlakivonattal igazolhatják. Tehát ezeknek az autósoknak meg kell őrizniök a januári és júliusi számlakivonatokat, melyeken az 57-es kódszám jelöli a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra befizetett összeget. Nem árt tudni, hogy a kötelező gépjármű-felelősségbiztosítás első féléves díját valamennyi személyautó-tulajdonosnak június 30-ig kell kiegyenlítenie, ellenkező esetben 200 forint pótdíj fizetendő.

– k –

TRABANT-TULAJDONOSOK

kérdezték meg szerkesztőségünktől: ha nem kapnak előírt méretű gumit, akkor azt milyen másikkal helyettesíthetik. Kérdésünkre a KPM Autófelügyelettől a következő választ kaptuk:

– A KPM Autófelügyelet a gyárilag előírt méretű (ez típusbizonyítványban, következésképpen a forgalmi engedélyben rögzített adat) gumiabroncsok helyett elfogadja – a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium jóváhagyásával – az adott járműtípusra a különböző gumiabroncs-táblázatokból vagy gyártmánykatalógusokból kivehető, úgynevezett helyettesítő, egyéb méretű és szerkezetű abroncsot is. Így a Trabantokon elfogadjuk az 5,50×13, 5,60×13, 145–13, 145 SR–13 gyári jelölésű gumiabroncsokat. A fentiekből következik, hogy az Autófelügyelet akár időszakos vizsgálaton, akár közúti ellenőrzés során kifogásolja az e méretnél nagyobb gumiabronccsal szerelt személygépkocsikat.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. jún. 13-án

DACIA (Budapest)	3 124*
DACIA (Debrecen)	1 148*
LADA 1200 (Budapest)	3 252*
LADA 1200 (Debrecen)	3 126*
LADA 1200 Kombi	16 404
LADA 1300 (Budapest)	2 829*
LADA 1300 (Debrecen)	3 014*
LADA 1500 (Budapest)	1 775*
LADA 1500 (Debrecen)	2 642*
LADA 1600 (Budapest)	1 003*
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	9 784
POLSKI FIAT 126p	26 529
POLSKI FIAT 1500	650*
SKODA 105-S (Bpest)	639*
SKODA 105-S (Debrecen)	4 544
SKODA 105-S (Győr)	593*
SKODA 120-L (Budapest)	511*
SKODA 120-L (Debrecen)	306*
SKODA 120-L (Győr)	615*
TRABANT Lim. (Bpest)	1 428*
TRABANT Lim. (Debrecen)	378*
TRABANT Lim. (Győr)	844*
TRABANT Spec. (Bpest)	2 209*
TRABANT Spec. (Debrecen)	557*
TRABANT Spec. (Győr)	814*
TRABANT Kombi (Bpest)	6 054
TRABANT Kombi (Győr)	1 800
TRABANT Hycomat	9 824
WARTBURG Lim. (Bpest)	1 218*
WARTBURG Lim. (Győr)	1 101*
WARTBURG Lim. (tolótet.)	199*
WARTBURG de Luxe (Bp)	1 000*
WARTBURG dL (Győr)	1 041*
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 890*
WARTBURG Tourist (Bp)	568*
WARTBURG Tourist (Győr)	329*
ZAPOROZSEC	30 570*

*Új sorszám

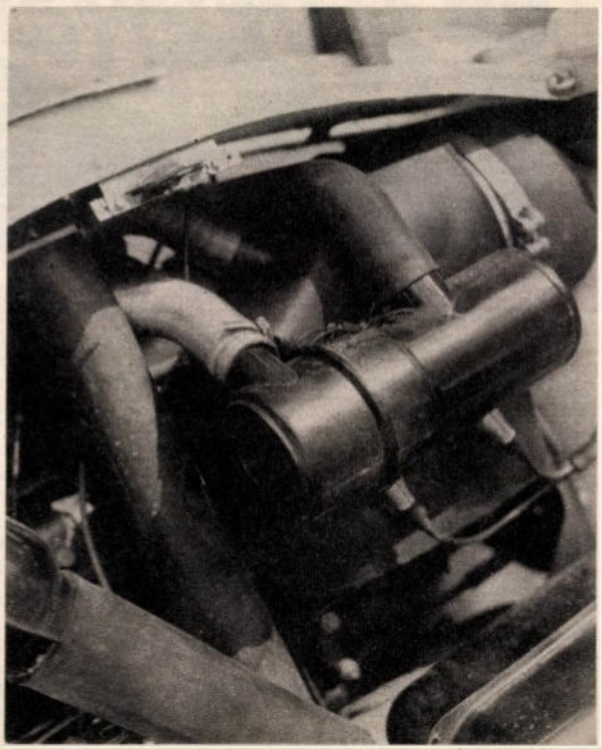
NÉHÁNY ÖTLETET

szeretnék ismertetni a Trabantosokkal, hogy még otthonosabban érezhessék magukat a kocsiban.

Eredetileg az ajtóra szereltek fogantyúként műanyag hevedert. A nagyobbik „testvértől" (Wartburg) örökölhető a kárpitozott könyöktámla (még a furattávok is megegyeznek), aminek jelentőségét főleg hosszabb út alkalmával lehet igazán értékelni. (1. kép) A koccanásos érintkezéseknél védik a lámpákat a könnyen felszerelhető gumibabák. (2. kép)

Kis átalakítás a motortérben. A hűtőlevegő-háztól az első hangtompítóhoz vezető bordáscsövet a levegőszűrő bevezető csövére kell húzni. Ehhez a bevezető csonkból mintegy hatvan millimétert le kell vágni. Így levegőáramlat rásegít a karburátor munkájára (kismértékű feltöltődés). A megoldás eredménye, hogy megnövekszik a motor teljesítménye, növekszik a gyorsulás, változatlan üzemanyag-fogyasztás mellett. (3. kép)

Kép és szöveg: SIMAY ISTVÁN







Keverékről..., pörgetésről...

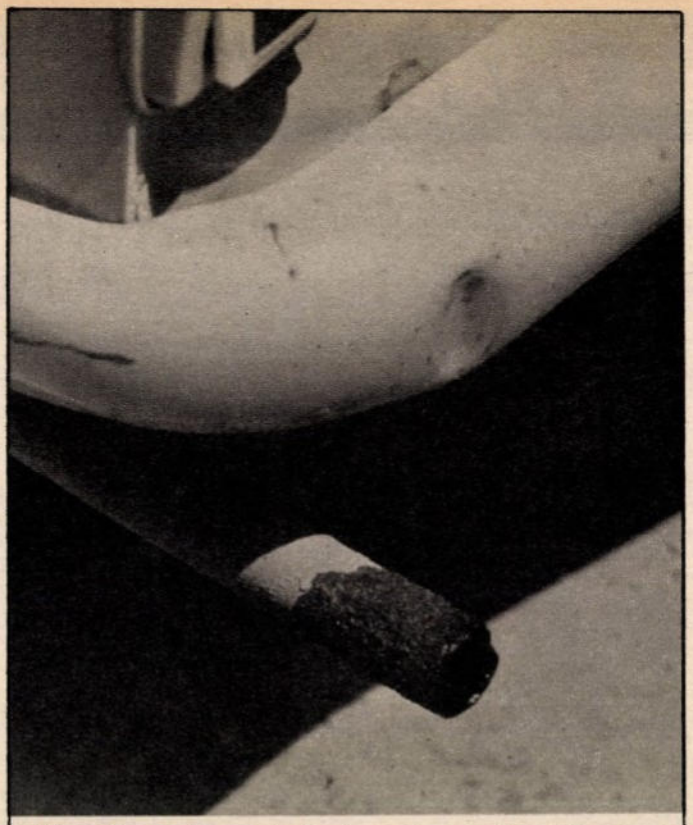
Valóban lusta lesz-e a kétütemű motorja? Mielőtt a kérdésre válaszolnék, hadd mondjam el néhány szóban, mi késztetett a válaszolásra.

Az utóbbi időben a szokottnál is sűrűbben találkoztam azzal a téves felfogással, hogy az új vagy felújított kétütemű motort — a Trabant és a Wartburg motorját — magas fordulaton kell bejáratni, úgymond „pörgetni" kell, mert különben „ellustul". Az átadótelepeken pedig így okítják a népszerű autók újdonsült gazdáit: „Az első néhány ezer kilométer megtételéig az előírtnál sűrűbb, 1:33-as keverékkel járjanak, hogy a nyers motor jobb kenést kapjon, és pörgessék a motort, nehogy ellustuljon!"

„Jó, avagy rossz" tanács

Nem tudni kitől származik ez a „jó tanács", de tény, ha megfogadják, biztos úton haladnak a motor igen hatásos, gyors tönkretétele felé. De felesleges sok pénzt költenek a magasabb fordulatszám követelte többletfogyasztás miatt, ami manapság szintén nem utolsó szempont. Nézzük meg, hogy műszakilag mi indokolja azt a kijelentésemet, miszerint a fent idézett „jó tanács" — tudatlanságból eredő —, rossz tanács!

Először is mitől lusta egy motor? — Ha nem veszi fel a fordulatot a gázpedál lenyomásakor — ez nem lustaság, hanem különböző beállítási hibák műve. Ha megfelelő forgatónyomaték mellett nem gyorsul eléggé a kocsi, ez már lehet lustaság, de ennek az oka a tengelykapcsolóban, a váltóban és a — „differenciál" áttételében lehet, de semmiképp sem a motorban. Az elfogadható magyarázat az, hogy az egyébként mechanikusan és elektromosan hibátlannak tűnő motor nem adja le a tőle megkívánt, a fordulatszámhoz tartozó forgatónyomatékot, és a kocsit nem gyorsítja megfelelően, végső soron tehát gyenge a teljesítménye. A hibátlan kétütemű motor erejét erősen befolyásolja a kipufogódob állapota is. A motor képességéből egy korommal, kokszal eltömődött kipufogódob legalább 2,2—3 kW-ot (3—4 LE-t) is elvonhat. És így már rögtön érthetővé válik a kétüteműek „ellustulása". Ez a hatás egyébként a Trabantnál sokkal érezhetőbb, mint a Wartburgnál — lévén ennek teljesítménye majdnem kétszer akkora. A 2,2—3 kW (3—4 LE) teljesítménycsökkenés a Trabantnál 12—16% teljesítményesést jelent, míg a Wartburgnál csak 6—8%-ot.



Jó, „zaftos" a kipufogócső vége. Itt, valamiben hiba van. Ennek megállapítása egy szakembernek nem okozhat nehézséget

A „lustulás" ellen

Mit kell tehát tenni, hogy az új, vagy felújított motorunk ne „lustuljon" el?

Először is meg kell akadályozni a kipufogódob elkokszosodását, ami az elégetlen, illetve tökéletlenül elégett üzemanyag maradványaként kerül bele. A benzin—olaj keverék égése az olaj mennyiségének növelésével egyenes arányban romlik. Az 1:33-as keverésű üzemanyag tehát 33,4%-kal rosszabbul ég el a hengerekben, mint az egyébként gyárilag ajánlott 1:50-es arányú. (A rosszabb égés itt kormozást jelent.) Könnyen belátható tehát, ha az előírt keverési aránynál sűrűbb üzemanyagot használunk, az a kipufogódob rohamos elkormozódásához vezet. Ez természetesen a teljesítmény csökkenését okozhatja. Ezt ellensúlyozandóan mondja a „jó tanács", hogy pörgessük a motort, mert a forró füstgázok a lerakódott kormot kiégetik a dobból. Csakhogy a városi forgalomban erre egyáltalán nincs lehetőség, és a még félig nyers henger, dugattyú egyáltalán nem „szereti" a magas fordulatot, a nagy hőterhelést, még erőltetett kenéssel sem, mivel a hengerekbe jutott olajnak mindig az azonos mennyisége kerül kenésre, a többi pedig elég. Így tehát az olaj-többlet-adagolás nemcsak a kipufogódobot károsítja, hanem felesleges pazarlást és levegőszennyezést okoz. Mit lehet tehát tenni a még nyers (hiába járatják meg az új motort fékpadon, az azért még nyers!) motorral, hogy nagyobb kopások nélkül, kíméletesen legyen bejáratva, de azért teljesítménye se csökkenjen a kipufogódob elkormosodása révén?

Miként is csináljuk?

- Ne tankoljanak az előírásnál sűrűbb keveréket, ha mégis, maximum 1:40-es arányút (Természetesen csak a tűgörgős csapágyazású típusoknál!)
- A jobb kenés és a kopások csökkentése végett tele tankonként tegyünk az üzemanyagba és a váltóba — legalább az első kétezer kilométer megtételéig FIMOLT, ami kétezer km után sem árt!
- Minden ellenkező híresztelésssel szemben, legalább kétezer km megtételéig nem szabad a nyers motort maximális fordulatszámmal járatni, a sebességeket teljesen kihúzatni. Utána sem ajánlatos, a többletfogyasztás, a nagyobb kopás miatt!
- Jó lenne, ha lehetne kapni olyan adalékanyagot, amely az üzemanyagba keverhető, és menet közben kiégeti a dob szennyeződéseit! (Régebben volt!) Erre azért lenne szükség, mert a kétüteműek kipufogódobja előbb-utóbb mégiscsak eltömődik, és a mechanikai tisztításnál egyszerűbb, olcsóbb, és jobb hatásfokú a vegyi tisztítás.

Neszveda Péter
autószerelő

*

Szívesen adtunk helyet a szakember véleményének, noha nem mindenben értünk vele egyet. Kíváncsian várjuk válaszukat a kétütemű-tulajdonosoknak és e típus javításával, karbantartásával foglalkozóknak. Készséggel közöljük hozzászólásukat, amennyiben az a Trabant- és Wartburg-tulajdonosok javára szolgál. *(Szerk. megj.)*

Ismerd meg hazádat!

244

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

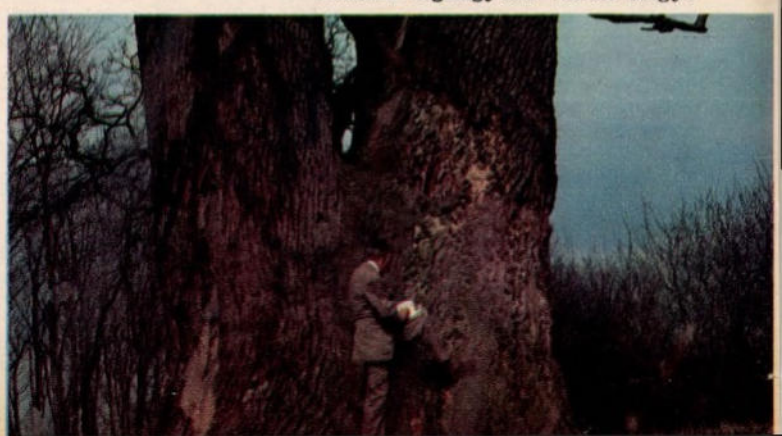


A zennyei Alkotóház

Fürst Sándor szülőháza



Hazánk legnagyobb védett tölgye



A 8-AS ÚTRÓL:
Vasvár, Rum, Zennye



A vasvári „Békeház" (ALMÁSSY TIBOR felvételei)

A Jeli-arborétumból távozóban, a 8-as számú főúton továbbhaladva érkezünk Vasvárra, a megye névadó településére, a vasvári békekötés színhelyére. A rendkívül dinamikusan fejlődő település — Kemeneshát központja — már a rómaiak idején is lakott terület volt, amelyet Castrum Ferrenum néven ismertek. Az Árpád-korban még jelentős várral rendelkezett, s társas kápolnáját még I. István király alapította.

Vasvár egészen 1578-ig a nevéből származó nemesi vármegye központja volt. Itt kötötték meg 1664. augusztus 10-én az úgynevezett vasvári békét — tíz nappal a szentgotthárdi csatában a törökök felett aratott győzelem után.

A békét I. Lipót király követe kötötte a törökökkel, ránk nézve lealázó, s a békekötést megelőző háború eredményeivel semmiképp összhangban nem levő feltételek mellett.

A szégyenletes vasvári béke, amely a törökök kezén hagyta Érsekújvárt, Nagyváradot és a Bánságot, óriási elkeseredést váltott ki a magyar nemesség körében, fokozva a Habsburg-ellenes hangulatot.

A település központjához közel — a hosszan elnyúló domboldalon — levő földszintes épületet „Békeháznak" nevezik. A hagyomány szerint e tágas udvarú, jó arányú földszintes épületben írták alá a békeszerződést. Az igazsághoz tartozik azonban az is, hogy ennek a hagyománynak tárgyi bizonyítékai nincsenek.

A település központjában a volt domonkos rendház és templom található. A hajdani rendház zömök falai között találjuk a helytörténeti gyűjteményt, amely izelítőt ad a község és közvetlen környékének múltjából. A kiállítás mellett figyelmet érdemel a középkori eredetű — a XVII—XVIII. században barokk stílusban átalakított — templom is.

Mielőtt utunkat a 8. számú főútvonalon tovább folytatnánk, térjünk vissza a kámi elágazásig és haladjunk a 87-es számú főútvonalon a megyeszékhely — Szombathely — irányába.

Néhány kilométer után a Rába folyó árterületére érünk. A folyó, és a hozzá csatlakozó holtágak és „vadvizek" hangulatos horgászási lehetőséget kínálnak. A természet kedvelői gyakran felkeresik e kedves, erdős, ligetes területet.

A Rába hídján áthaladva, máris egy kis településre — Rumba érkezünk. Az elágazásnál balra fordulva és mindjárt jobboldalt, emléktáblával megjelölt épületet találunk. Ebben a jellegzetesen falusi, földszintes, fehér falú házban született és töltötte gyermekkorának egy részét Fürst Sándor (1903—1932) az illegális kommunista mozgalom egyik vezetője, a munkásmozgalom mártírja. Egészen fiatalon, 1926-ban lépett be az illegális Kommunista Pártba, s 1928-ban már a Központi Bizottság tagja. Maradandó érdemeket szerzett a Kommunista Ifjúmunkás Szövetség szervezésében. Kétheti kínvallatás után — 1932-ben — statáriális bíróság elé állították és halálra ítélték. Az eljárás és az ítélet nagy nemzetközi tiltakozást váltott ki. 1932. június 29-én Sallai Imrével együtt kivégezték.

Az épület eredeti beosztását meghagyva rendezték meg benne a Fürst életútját és részben a kor társadalmát bemutató emlékkiállítást. A megsárgult újságlapok, dokumentumok, fényképek és eredeti tárgyak adnak hű képet munkásmozgalmunk egyik jeles alakjának küzdelmes életéről, tevékenységéről, politikai munkásságáról.

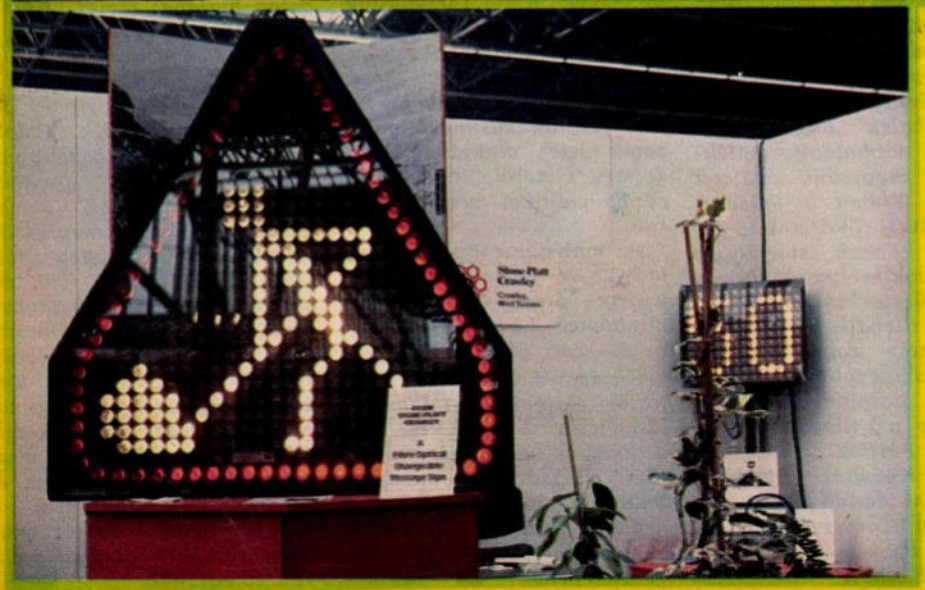
Az emlékháztól tovább haladva — portalanított, kanyargós úton — érkezünk a mindössze 1,3 km távolságra eső Zennyére.

Középkori templom és kolostor alapjainak felhasználásával a XVI—XVII. században építették fel, majd a múlt században romantikus stílusban építették át a jó arányú kastélyt. Jelenleg a Képzőművészeti Alap Művésztelepének ad otthont. Környezete is romantikus. Magas fal határolja — két oldaláról — a kastélyt övező, s védetté nyilvánított, 14 hektárnyi kiterjedésű, arborétum jellegű parkot, amelyet a múlt században a Bezerédiek telepítettek.

Az úton kissé távolabb — mintegy 400 méternyire — a patak hídjánál ismét álljunk meg. Húzódjunk jó mélyen a padkára, hogy a parkoló kocsink a forgalmat ne zavarja, ugyanis most egy kis kirándulás következik. Baloldalt jól kitaposott ösvény vezet az „ezeréves" famatuzsálemhez. Hazánk legnagyobb, 10 métert meghaladó törzskörméretű védett tölgyét találjuk itt. A föld felszínétől 2,5 m magasságban elváló, két hatalmas fatörzs tör az ég felé. Egykor szép ívelésű koronája — és törzsének egy része is — sajnos már kiszáradt. Éppen ezért fogadjuk meg a figyelmeztetést, hogy erős szélben és viharban nem tanácsos a koronája alatt tartózkodni, mert a fa korhadt ágai gyakran töredeznek.





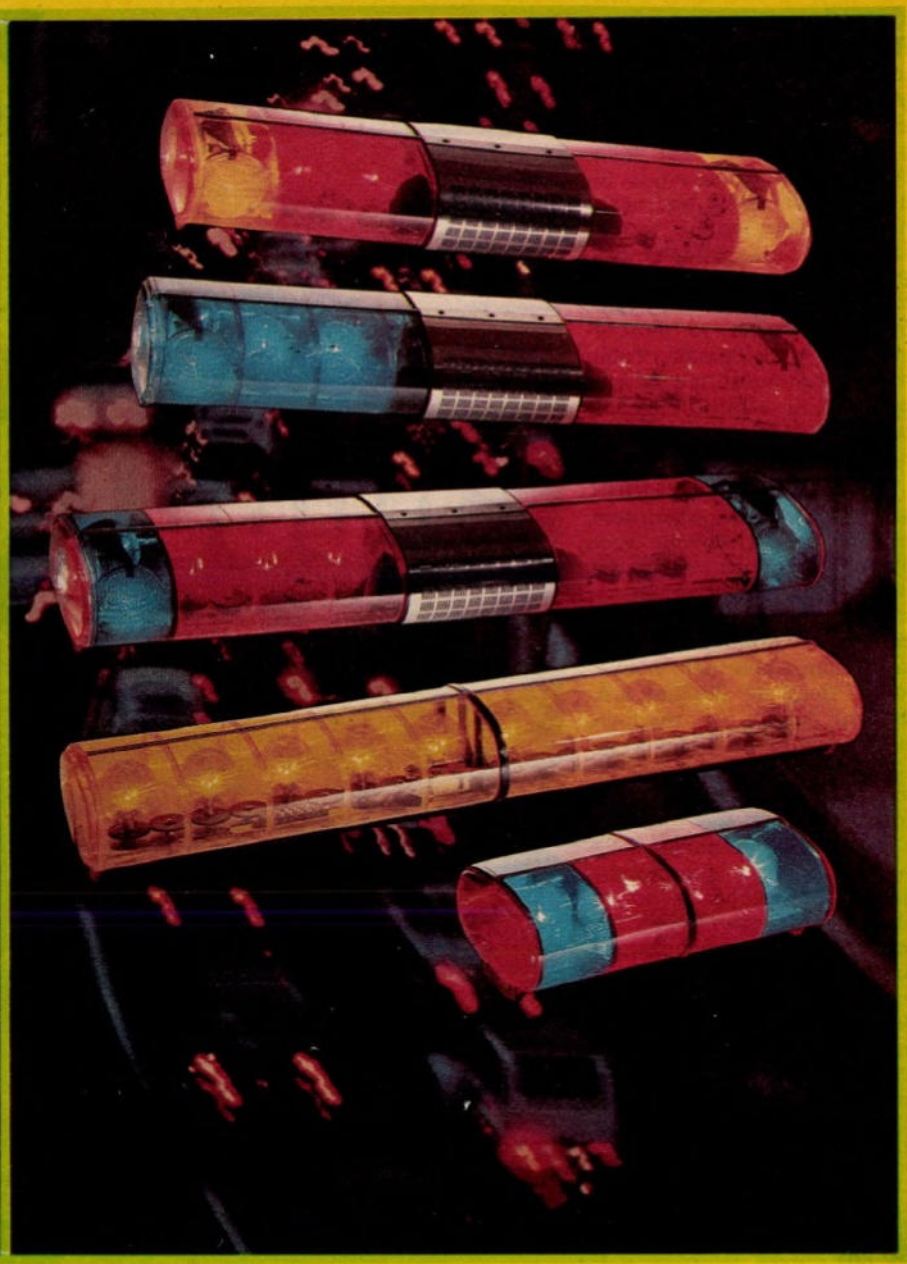


(Folytatás a 3. oldalról)

elvesztegetnie, amíg a parkolás valóságos idejének pereny pontossággal megfelelő pénzérméket keresgéli. A parkolóhelyre behajtó ugyanis egy kódolt jegyet kap, s amikor végleg eltávozik onnan, nem kell mást tennie, mint ugyanazt a kódolt jegyet „igazoltatni" a szerkezettel.

A kimondottan a közúti forgalomellenőrzést szolgáló radarok legújabb és legkorszerűbb változatai ugyancsak sok értékes tapasztalat szerzésére kínáltak lehetőséget a szakembereknek. Mind szigorúbb követelmény e készülékekkel szemben is a pontosság, aminek e változatok ma már a sebesség meghatározásakor plusz-mínusz 2 km/h engedélyezett tévedéssel meg is tudnak felelni. További előnyük, hogy antennájuk egészen kis méretű, autón belül és kívül, bármelyik irányba, éjszaka és nappal, álló megfigyelő poszton, vagy mozgó autó-





ban egyaránt alkalmazhatók. A bemért kocsi sebességét pontosan, digitálisan jelzik, rögzítik, s fényképet is készítenek.

A gyorsabb és biztonságosabb forgalomáramlást segítő elektronikus eszközök között megtalálhattuk az olyan megoldásokat is, amelyek révén az elektromos és elektromechanikus fényjelzők – a különböző fényingadozásokhoz igazodva – mindig jól szembetűnő fénnyel világítanak, illetve váltják a jelzési képeket. Így többek között az automatikus követéstávolság- és forgalomsűrűség-elemzők, amelyek jelzési képeit maguk a közlekedési eszközök kapcsolják az útburkolatba szerelt észlelőfejek, hurokdetektorok segítségével oly módon, hogy az elhaladó járművek fejtenek ki indukciós áramot.

Többek között, nagy sikert aratott az optikai detektorok kimondottan közúti forgalomellenőrzésre kialakított egyik legújabb változata.

Az infravörös tartományban dolgozó, elektromágneses hullámok jelzésére szolgáló szerkezeti elem a forgalmi sávok fölé függesztve ultrahangokat, mikrohullámokat bocsát ki, amelyek az úttestről, a pálya környezetéről, a járművekről visszatükröződve pontos tájékoztatást adnak a járművek követési és oldaltávolságára, a járműméretekre és még a pályán végrehajtott manőverezésekre is.

Az így nyert információk alkalmas jelekké átalakítva betáplálhatók a forgalombiztonsági feladatot ellátó központi számítógépbe, és ezzel az „elektronikus szemek" szinte felbecsülhetetlen értékű szolgálatot tesznek a forgalombiztonságot ellenőrző és segítő szakembereknek.

Számos kiállítási példány reprezentálta az útépítés, a burkolatfelújítás, illetve az útburkolat-érdesítés, a közúton folyó munkákra figyelmeztető jelzésváltozatok, a közúti forgalomellenőrzés, az energiaelnyelő biztonsági védőkorlátok, a fényszóróvakítást és a motorzajt egyaránt tompító palánkok ma használható, illetve használatba vételére, alkalmazására javasolt újdonságait. De legalább ilyen érdeklődéssel szemlélhettük az útszéljelzők, az egyenletes fényelosztású és a szemünknek is jóleső színekkel sugárzó világítótestek, vagy akár a forgalomtervezés legkorszerűbb, legérdekesebb változatait is.

A modern autón és korszerű utakon utazó ember ma már elvárja, hogy a forgalombiztonságot segítő eszközök körül is minden a legnagyobb rendben legyen. Ehhez adott kitűnő ötleteket, hasznosítható segítséget ezúttal is az Intertroffic rendezvénysorozata. Az újdonságok bemutatására és részletesebb ismertetésére még visszatérünk.

Kép és szöveg: ALMÁSSY TIBOR

Kolumbiai mozaik...

BOGOTA

A 2400 méter magasan levő Bogotában éjszaka is jönnekmennek a járművek, mint ahogyan az egy ötmillió lakosú világvároshoz illik. Sőt, a közvilágítással sem takarékoskodnak túlzottan, a főútvonalakon pedig egyenesen nappali fényt adnak a nátrium- és higanygőzlámpák. Pedig még a gödröket sem kell kerülgetni. Útjaik ugyanis egészen jó minőségűek és praktikusak. Talán még a bennszülöttek is elégedettek, de a külföldiek feltétlenül. Már akik autóval közlekednek

MERT GYALOGSZERREL — tragédia. Bár, szerintem, minden odaérkezővel azon nyomban közlik: vigyázzon, rafinált az utcák számozása, de ezt senki sem veszi komolyan mindaddig, míg kellőképpen bele nem bonyolódik. Hogy az utcákat számokkal jelölik — rendben. Hogy quadrában, vagyis saroktól sarokig számoznak — még érthető. De, hogy a merőleges utcák úgy vannak kapcsolatban a párhuzamosokkal, hogy a quadraszám négy számjegyéből az utolsó előtti az a merőleges, az utolsó szám a párhuzamos, az egyiket megelőzi a másik, vagyis ahol éppen járok, tudom, melyik merőleges utca következik... Ugye érthető? Egyébként, ha valaki tényleg megszokja, rájön, mennyire tudatos és logikus városrendezésre vall.

BOGOTA OVÁROSÁBAN — függetlenül az utak tengelyétől — a helyzetváltoztatás lábon vagy keréken, kellő türelmet, figyelmet és ideget kíván. Adva vannak az egyforgalmi sávos utcák, amelyek mindkét járdáját elfoglalják a parkoló járművek, a köztük levő szűkös helyen pedig állandósul a dugó. Így aztán nem ritka a szökdécselő járókelő, avagy az egyértelműen mutogató autós. A csúcsforgalmi idillt még az arravetődő rendőrök sem mindig képesek „megbontani". Pedig a kolumbiaiak elbüszkélkedhetnek a motorizált, egyenruhás hölgyekkel, akiknek néha egy odaillő mosolya is rendet teremt. Csinosak, fiatalok, vagányok. (Legalábbis, akikkel találkoztam.) Valószínű, hogy — akár Peruban — az életkor mellett a magasság, a súly és a kedves vonások is szerepet játszanak a rendőrnői egyenruha felvételében.



Csúcsforgalom



Lámpa, útjelző tábla, hirdetés — békésen egymás mellett

A BELVÁROSBAN — ha a forgalom nem is — a parkolás megoldott. Igaz, a járdák elfoglalásán túl, szép számmal vannak elkerített terek, parkolóházak. A metropolis többi negyedében sem gond elhelyezni a járgányokat, mivel a széles, több sávos, sztrádáknak beépített utakat eleve úgy tervezik, hogy használóik időnként meg kívánnak állni. A harminc-negyven emeletes felhőkarcolók föld alatti szintjei szintén garázsok, melyeknek helyeit bérelni lehet akár hosszabb időre.

AZ ESMERALDA, vagyis a smaragd híres hazájában nehéz lenne hirtelenjében kedvenc autót találni. A mindenfajta típus közül talán a Renault—4-esekből szaladgál szembeötlően több, de Polski Fiatból is kerekezik jó néhány. A járművek viszonylag jól vannak felszerelve, az ablaktörlőt sem csupán esős napokon használják. Úgy látszik, nem tartanak az alkalmi kölcsönzőktől, gondolván, azok nem teketóriáznak: kompletten viszik az egész járművet. A közbintonságról sok mindent el lehet mondani, csak azt nem, hogy biztonságos. A tévé egyik rendszeresített reklámja: hogyan védekezzen, ha autóját, motorját, kerékpárját akarják ellopni; mit csináljon a betörőkkel, a tolvajokkal, ha a házában, illetve az utcán támadják meg, s hasonlók. (Ezek után törvényszerű, hogy az első lépéseknél fixa ideám volt, hogy Bogota összes banditája csakis egy magyarra speciali-zálja magát.)

„BIENVENIDO A BOGOTA" — Isten hozta Bogotában, kívánja a repülőtéri táb. la. Alatta kis házikó, melyből kinyúl egy kar, s 50 pesót kér. S ha valaki nem őrzi meg bilétáját, távozáskor a jelenet megismétlődik. Ugye mondani sem kell, hogy ebben a városban is mindenért fizetni kell?!

MARKÓ GABRIELLA

Talán még a helybéliek is elégedettek városuk úthálózatával

A többsávos utakon nem hat zsúfoltnak Bogota forgalma

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein június első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Lada 1200	1977	SA	39
Lada 1200 K	1976	SA	48
Lada 1300	1978	SM	99
Lada 1500	1976	SA	70
Lada 1600	1978	BM	122
Moszkvics 412	1972	SM	16
Skoda 105 S	1978	BM	70
Skoda 120	1979	SM	78
P. Fiat 126	1979	SM	68
P. Fiat 1500	1977	SA	55
Trabant 601 K	1979	SM	62
Wartburg 353	1978	BM	89
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Lada 1200 K	1976	SA	52
Lada 1300	1977	BM	82
Lada 1500	1978	SM	103
Lada 1500	1979	SM	116
Moszkvics 412	1975	SM	29
Moszkvics 2140	1978	BA	54
P. Fiat 1500	1973	SM	47
P. Fiat 1500	1976	SA	52
P. Fiat 1500	1976	SM	50
Skoda S—100	1973	BM	29
Skoda 105 S	1978	BM	70
Trabant 601	1975	SM	31
Trabant 601 S	1975	SM	36
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1200	1974	SM	34
Lada 1500	1977	BM	82
Lada 1500	1978	SM	101
Lada 1500	1979	SM	110
Moskvics 2137	1977	SA	41
Moszkvics 2140	1980	BM	91
P. Fiat 1300	1970	BM	27
Skoda S—100	1974	BM	35
Skoda 105 S	1978	SA	40
Skoda 120	1978	SM	61
Trabant 601	1974	SM	27
Trabant 601 S	1979	SM	61
GYŐR (Rét u. 27.)			
Dacia 1300	1976	BM	60
Dacia 1300	1979	SM	81
Lada 1200	1971	SM	36
Lada 1200 K	1977	SA	48
Lada 1500	1975	BM	59
Lada 1500	1977	SM	98
P. Fiat 126	1979	BM	67
P. Fat 1500	1971	BM	25
P. Fiat 1500	1972	SM	45
P. Fiat 1500	1974	SA	26
P. Fiat 1500	1976	SA	37
Skoda S—100	1972	SM	10
Skoda S—100	1977	SA	18
Skoda 105 S	1978	SA	42
Trabant 601 S	1979	SM	57
Volga M—24	1972	BA	24
Volga M—24	1979	BA	75
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Lada 1200 K	1976	SA	45
Lada 1200 K	1974	SA	38
Moszkvics 2140	1980	BM	91
Moszkvics 412	1971	BM	17
P. Fiat 1500	1976	SM	59
P. Fiat 1500	1975	BM	56
Skoda S—100	1972	SM	10
Skoda 120	1978	SM	68
Skoda 105 S	1977	SM	66
Trabant 601	1979	BM	57
Volga M—24	1973	BM	25
Wartburg 353	1978	SM	66
MISKOLC (Lóránffy Zs. u. 49.)			
Moszkvics 412	1974	SM	37
P. Fiat 1500	1977	SM	60
P. Fiat 1500	1973	SM	36
P. Fiat 126	1977	SM	57
Skoda S—100	1976	SM	37
Skoda S—100	1974	SM	35
Skoda 120	1978	SM	58
Skoda 105 S	1978	SM	74
Trabant 601	1975	SM	45
Trabant 601	1978	SM	61
Volga M—24	1977	BA	60
Volga M—24	1974	BA	23
Wartburg 353 T	1977	SM	66
Wartburg 353 dL	1978	SM	89
Wartburg 353 dL TT	1978	SM	89
PÉCS (Fürst Sándor u. 6.)			
Lada 1200	1977	SA	35
Lada 1200	1978	SA	36
Lada 1200	1973	BM	44
Lada 1200	1974	BM	67
Lada 1300	1979	SM	99
Lada 1300	1980	SM	107
Lada 1600	1979	SM	132
P. Fiat 126	1978	SM	60
P. Fiat 1500	1976	SA	49
Skoda S—100	1970	SM	17
Skoda 105 S	1977	SM	65
Skoda 105 S	1978	SM	69
Trabant 601 K	1968	SM	10
Trabant 601 S	1978	SM	54
SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)			
Lada 1200 K	1974	SA	36
Lada 1300	1977	SM	89
Lada 1300	1979	SM	107
Lada 1500	1976	BM	79
Moszkvics 412	1974	BM	36
Moszkvics 2140	1977	BM	52
P. Fiat 1500	1977	SA	58
P. Fiat 126	1978	BM	60
Skoda 120	1978	SM	77
Skoda S—100	1971	SM	15
Trabant 601 S	1979	SM	58
Wartburg 353 T	1975	SM	52
Wartburg 353 dL	1978	BM	85
Zaporozsec 968	1973	SM	18
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)			
Dacia 1300	1976	SM	41
Dacia 1300	1977	SM	74
Lada 1200	1973	SM	32
Lada 1200	1974	SM	57
P. Fiat 1500	1973	SA	4
Skoda 105 S	1978	SM	68
Volga M—24	1975	SA	39
Wartburg 353	1975	SM	44
Wartburg 353 T	1979	SM	90
Zaporozsec 968	1972	SM	12
SZOMBATHELY (Zanati út 2.)			
Lada 1200	1977	SA	41
Lada 1200	1978	SA	34
Lada 1200 K	1974	SM	52
Lada 1500	1978	SM	116
Lada 1500	1975	BM	76
P. Fiat 1300	1972	SM	19
P. Fiat 1500	1977	SA	28
P. Fiat 126	1978	SM	57
Wartburg 353 dL	1974	SM	41
Zaporozsec 968	1972	SM	12

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

A SZABADPIACOKRÓL

BUDAPEST. A későn érkezett nyár első vasárnapján nagyon sok kocsit árultak. A kereslet meglehetősen mérsékelt volt, üzletkötést alig láttunk. Egy Skoda S—100 (ZF) 62 ezer forintért kelt el. Jellemző, alku előtti kínálati árak: Dacia 1300 (UF—UT) 55—77 ezer forint, Dacia 1300 (ZA—ZD) 77—84, Fiat 500 (CX—IH) 22—55, Fiat 850 (IH—IV) 55—60, Lada 1200 (IH—IZ) 30—42, Lada 1200 (ZA—ZN) 70—90, Lada 1200 K (ZA—ZK) 75—100, Lada 1300 (ZD) 100, Lada 1500 (ZA—ZM) 102—110 ezer forint.

GYŐR. Teljes pangás jellemezte június elején a Rába partján a börzét, annak ellenére, hogy kb. 400 kocsit kínáltak eladásra, de a reálisnál 20—30 százalékkal drágábban. Elég sok volt a C és I rendszámú autó, de a vásárolni szándékozók csak a 3 évesnél alig idősebb járművek iránt érdeklődtek.

MISKOLC. Azon a börzén, ahol ugyancsak 400 kocsit árultak, egyetlenegy adásvételt sem tapasztaltunk. Kínálati árak: Lada 1200 (IH—IM) 36—43 ezer forint, Lada 1200 (UP—UT) 72—75, Lada 1200 (ZE—ZG 86—88, Lada 1500 (UY) 80, Skoda S—100 (UD—US) 45—48, Skoda S—100 (ZK) 60, Trabant 601 (IB) 28, Trabant 601 (UM—ZD) 43—55 ezer forint.

SZEGED. Hatszáz kocsit árulnak ebben a nagy városban. A kereslet azonban messze elmaradt a szokásos tavaszi vásárlási láztól.

SZÉKESFEHÉRVÁR. Az eladók közül sok olyat megismertünk, akik már a fővárosi piacon többször kísérleteztek irreális áron túladni kocsijukon. Jellemző kínálati árak: Lada 1200 (IY) 80 ezer forint, Wartburg 353 T (ZE) 90, Trabant 601 (IV) 40, Skoda S—100 (UY) 53 ezer forint.

VÁSÁRNAPTÁR

Június 29.	Július 6.
Békés	Cegléd
Csorna	Debrecen
Debrecen	Gyöngyös
Hatvan	Győr
Kecskemét	Gyula
Kiskunmajsa	Jászberény
Kisújszállás	Kiskunfélegyháza
Miskolc	Kiskunhalas
Nagyatád	Lenti
Nyíregyháza	Miskolc
Szarvas	Nyíregyháza
Szeged	Oroszlány
Zalaszentgrót.	Pécs
	Szeged
Július 2.	Szentes
	Székesfehérvár
Tab	Tiszakécske
	Törökszentmiklós

Lakáskutató



Közös érdek

Az ellátási színvonal fejlesztése, az autósok előzékeny, kulturált kiszolgálása, alapos áruismeret! Nagy vonalakban meghatározva ezek voltak a május elején megrendezett Shell-Interag tanfolyam és konzultáció központi témái.

A Shell International Co. Ltd. Magyarországra érkezett szakemberei most újszerű módszert választottak: a hagyományos előadások helyett a töltőállomások vezetőivel együtt sorra látogatták a Shell-Interag szervizeit, tankolóhelyeit s természetesen az autósok szemszögéből is nézve, az adott helyszínen közösen elemezték, értékelték a tapasztalatokat.

A gondosan szerkesztett értékelőlap több mint 50 kérdése között ilyenek szerepeltek:

- az állomás megfelelő előjelzése,
- könnyű megközelítése,
- a beállást megkönnyítő útburkolati jelek,
- a kútkezelők öltözéke,
- a célszerű és gyors kiszolgálás,
- a kútkezelők udvariassága,
- a berendezések technikai színvonala és állapota,
- a kútkezelők áruismerete,
- az áruválaszték minősége,

A Shell benzinek elismert minőségét biztosító ASD adalék használata, a népszerű Shell kenőanyagok széles választéka természetes jellemzője a Shell-Interag állomásoknak, de legalább ilyen fontos az autósok igényeinek minden tekintetben való jobb kielégítése. Ezt a célt szolgálta a mostani tanfolyam, továbbá az Interag RT. vezetőségének döntése arról, hogy a kiszolgálás színvonalának javítása érdekében töltőállomásaikon ismét függetlenített vezetők irányítják a munkát.

Végül itt adunk hírt arról is, hogy az M3-as autópályán építés alatt áll egy új Shell-tükörállomás, vagyis egymással szemben két tankolóhely létesül, amelynek megnyitásáról időben tájékoztatjuk olvasóinkat.



AUTÓSOK!



ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVICS szaküzlet
1061 Budapest, Paulay Ede u. 29. Tel.: 420-355

ZAPOROZSEC szaküzlet
1061 Budapest, Székely Mihály u. 16. Tel.: 421-944

SKODA szaküzlet
1092 Budapest, Ráday u. 31. Tel.: 176-859

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4–5. Tel.: 420-183

TRABANT-WARTBURG szaküzlet
1061 Budapest, Paulay Ede u. 48. Tel.: 421-904

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet
1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

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

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT
1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4. Tel.: 211-101

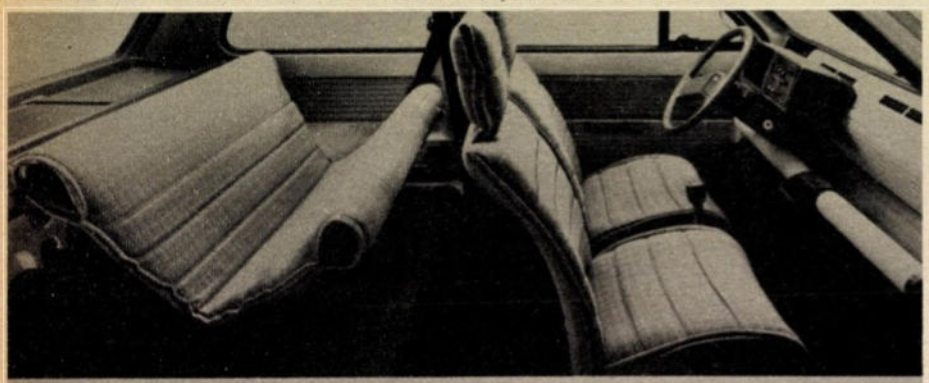
AUTÓKER

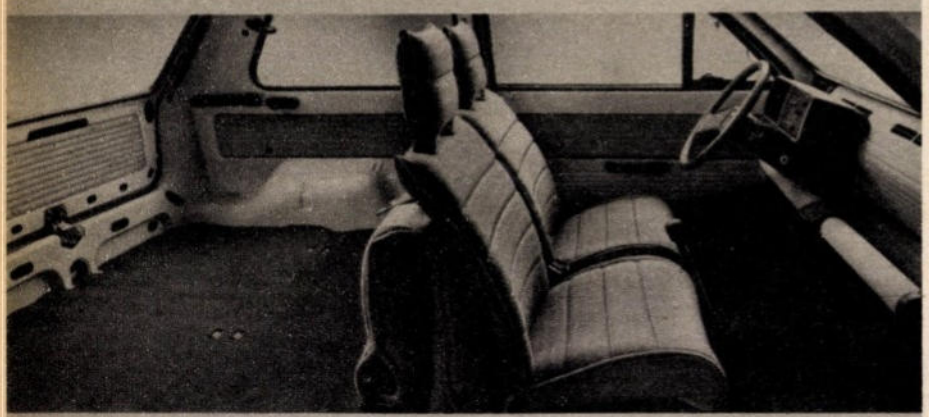

MIT TUD
A PANDA ?





MIT TUD A PANDA?







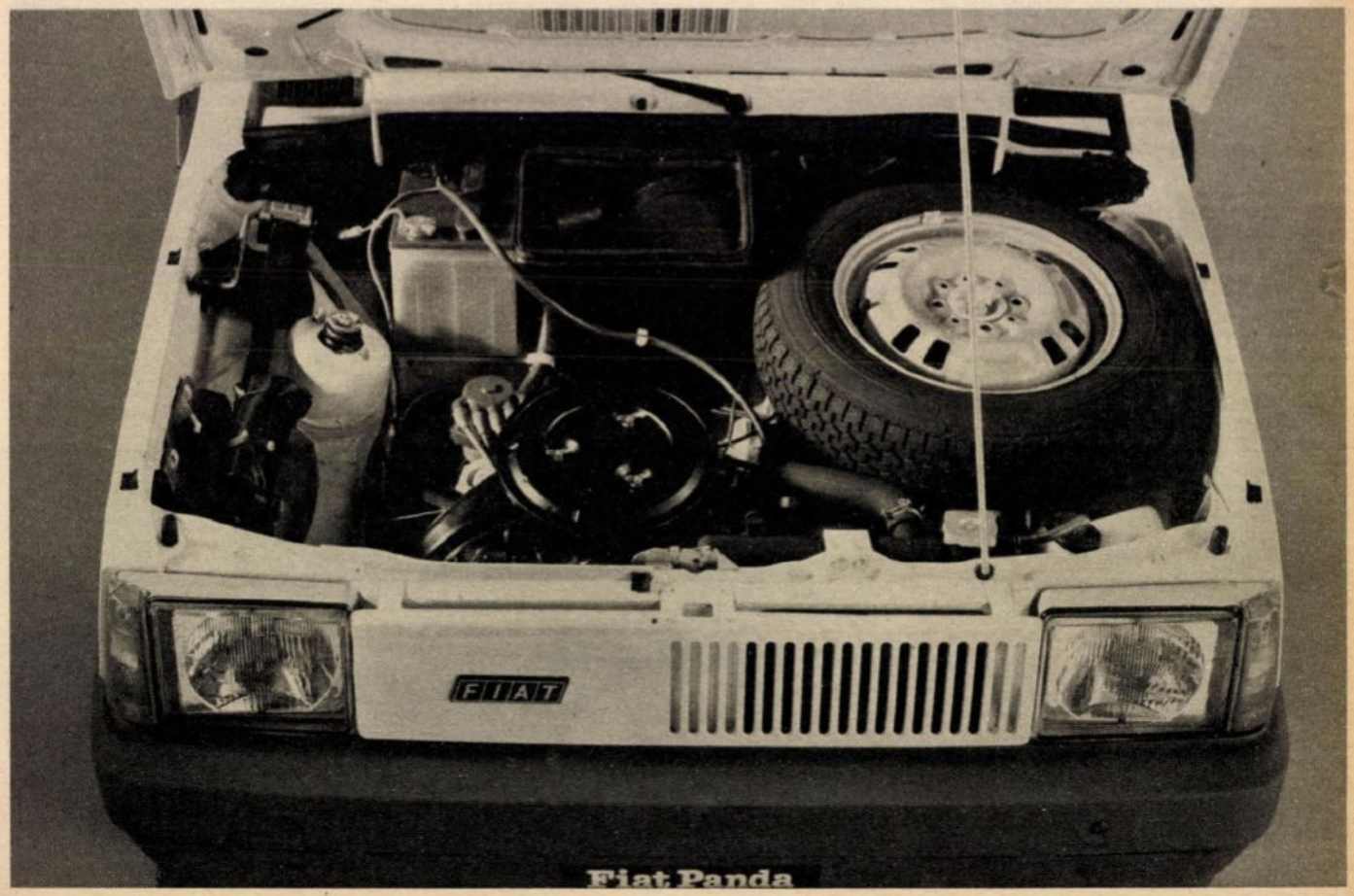
Erre a kérdésre jó válasz az előző oldalon látható kép. Tud például stabilan mozogni a csúszós úton, meglepően kis ívben, nagy tempóval fordulni, sőt a kép láttán azt mondhatjuk, hogy akár két keréken is tud engedelmeskedni vezetőjének a kis Panda. Mielőtt azonban tovább firtatnánk tulajdonságait, emlékeztetünk arra, hogy amikor lapunk idei 8. számában jeleztük létezését, már említettük, hogy az olasz kiskocsi kétféle motorral kerül forgalomba. Ennek megfelelően kell különbséget tennünk a Fiat Panda 30, valamint a Panda 45 típusok között. (Ha elölről nézzük az autót, amelyiknek a középvonaltól balra látható a rácsozata, az a kisebb, a másik pedig a nagyobb motorral épített változat.)

A 30-as típus kéthengeres, léghűtéses, 652 cm^3-es, 22 kW, vagyis 30 lóerő teljesítményű, 115 km/h sebességű, míg a 45-ös négyhengeres, vízhűtéses, 903 cm^3-es, 33 kW, tehát 45 lóerő teljesítményű kiskocsi. Mindkettő fronthajtású, és nem titok, hogy a motorokat tekintve az egyik a 126-os, a másik pedig a 127-es Fiat típusokból került át az új Pandákba, amelyeknek főbb méretei egységesen a következők. Alapterület 4,9 m^2, teljes hossz 338, szélesség 146, magasság 144 cm. A csomagtér, a rugyogóan variálható belső elrendezéssel 272 és 1088 dm^3 közötti űrtartalmat ad a két első ülés mögött, vagyis kiskocsihoz mérten elég tágas rakodótérről beszélhetünk.

Az AM 80/9-es példányának címlapján is közöltünk már képet a Pandáról, a kocsi érdekes műszerblokkjáról és az egyik belső oldalon egy olyan röntgenrajzot, amelyen jól láthatók a szerkezeti megoldások. Itt pedig további képekkel egészítjük ki az ismertetést. Végül pedig még néhány adat a súlyról és a fogyasztásról.

A Panda 30, amely a gyári leírásban éppúgy, mint 45-ös testvére – ötszemélyes típusként szerepel, 650 kg önsúlyú és 92-es benzinnel az új gyakorlati szabvány szerint 5,4–7,4 liter/100 km fogyasztású kocsinak tekinthető. A 45-ös Panda üres súlya 680 kg, fogyasztása pedig 5,8–8,4 liter/100 km közötti.





Fiat Panda

MARTINECZ GYÖRGY:

Utazás a múltba

Le Mans 1955 (2.)



Azzal folytatjuk a legutóbb leírt történetet, hogy a tréningek látszólagos komolytalansága mögött a háttérben a depók saját biztonsági személyzettel és a francia rendőrség által őrzött zárt világában természetesen lázas munka folyt. Az előzetes áttételszámítások ellenére sok helyütt cseréltek hajtóműkerék-párokat, no meg naponta többször az időjárás és a hőmérséklet, valamint a páratartalom legkisebb változásainak függvényében karburálták a motorokat.

Közben a francia sportrajongók több százezres táborával együtt a világ minden tájáról sorra futottak be az érdeklődők és a pálya környékét végeláthatatlan táborok vették gyűrűbe. Július 11-én délben a francia rádió 330 ezer néző jelenlétéről tesz említést, és az érkező tömeg minden irányból még mindig hömpölyög a pálya felé.

Délután 3 órakor a hatalmas szurkolósereg elcsendesedik, a depók felől felbőgő, eget-földet megreszkettető dübörgésre. A rendezőség jelt ad arra, hogy a startengedéllyel bíró 60 kocsi felvonulhasson a rajthoz, és a mért legjobb edzésidőnek megfelelő sorrendben elfoglalhassa a helyét. A szélben lobognak a részt vevő nemzetek zászlai, a páholyokban politikusok, a művészvilág előkelőségei és a boxokban, valamint a hozzátartozók számára fenntartott kis lelátón az autósvilág cézárai és azok, akiknek ceruzái a valóságba rajzolták a műszaki csodák álomvilágát.

Röviddel négy óra előtt az utolsó motorüvöltésnek is el kell hallgatnia. A versenyzőpárosok kezdő embere a kocsikkal szemben az út túloldalán foglalja el a helyét, hogy majd pontosan 4 órakor átrohanva az úttesten bepréselhesse magát a szűkre méretezett kabinba, és kilőjön a hatalmas boly zűrzavarából, lehetőleg minél gyorsabban és messzebbre.

Csend, halálos csend ereszkedik a pályára. Minden másodperc fogyasztja a visszaszámlálás zsugorodó idejét. Pontosan 4 óra, amikor a rohanva érkező versenyzők bevágódnak kocsijaikba, és füstbe, dübörgésbe borul a világ. Mire ismét látni lehet valamit, már a távolba tűnt az egész infernális jelenség. Ismét csönd van, a kocsik már valahol a hatalmas pálya túloldalán viharzanak, de immár mindent beleadva.

Az első köröket a papírformának megfelelően Castelotti és Maglioli vezetik a nagy Ferrarikkal. Mögöttük a kezdet meglepetéseként Walters, az amerikai Cunningham által benevezett Jaguárral, Beaumon szintén Jaguárral, majd Salvadori az Aston Martinnal, akit a már többszörös világbajnok Fangio követ a csoda Mercedes-szel.

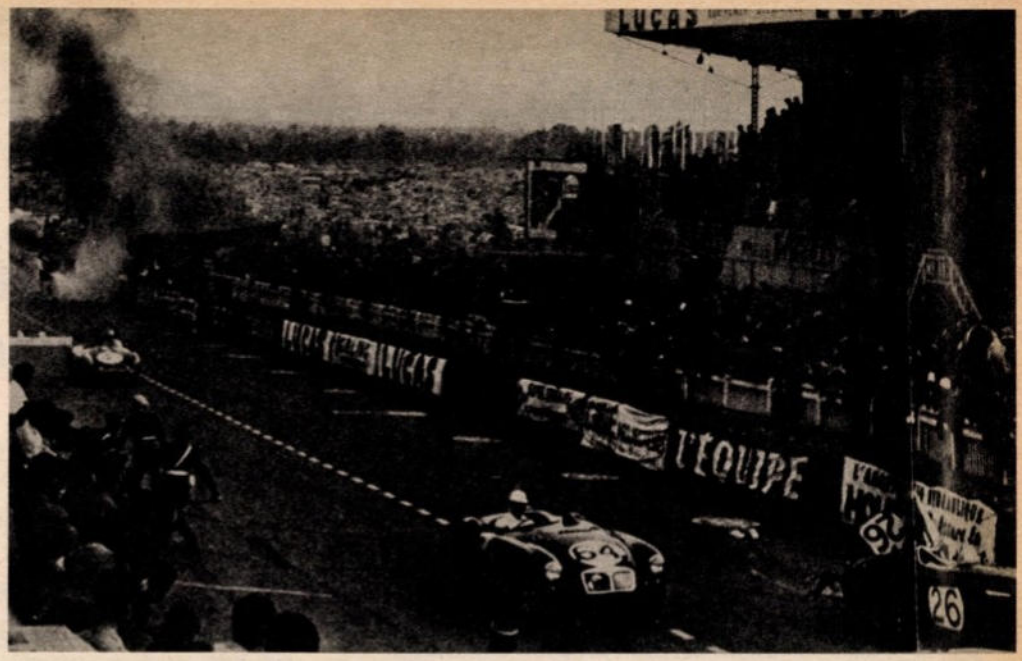
Elszabadul a pokol. A depókból máris lassítást intenek, szinte mindenkinek, hiszen majd egy teljes nap van még hátra. Hatástalanul. Az indulatok fékjüket és gátjukat vesztik. Sokszoros Grand Prix-győztes, megfontolt veteránok dobják sutba az elemi óvatosságot és körről körre fokozódik a tempó, egyre újabb körrekordok születnek és múlnak ki. A huszonnegyedik körben a bolyból közben kiszabadult Hawthorn, aki 195 kilométeres átlagsebességével minden addigi eredményt felülmúl. Fangio a Mercedes-szel és Hawthorn a Jaguar D-vel áll az élre, és ettől kezdve váltótársaikkal, Moss-szal, illetve Buebbel, megkezdik külön háborújukat az általános csatán belül. A Mulsanne-i hosszú egyenesben 300 kilométeres sebességgel süvítenek egymástól csupán centiméterekre.

A 33. körben az ősz francia bajnok, Pierre Levegh mintegy 65 kilométerrel gyorsabban éri utol Macklin Austin Healey-jét, hozzácsapódik, majd gellert kapva emelkedik az ezüst SLR Mercedes a levegőbe és bombaként csapódik be a nézők tömör erdejébe, ahol atomjaira robban, nagy körzetben tűzesőt fröcskölve. A pánik leírhatatlan, s miközben a pályán pillanatnyi szünet nélkül folytatódik a gyilkos küzdelem, 80 halottat és 100-nál több sebesültet szállítanak el.

A hosszú löketű és mégis csodálatosan rövid idő alatt felpörgő Jaguar ott lóg a Mercedesen, a kanyarok



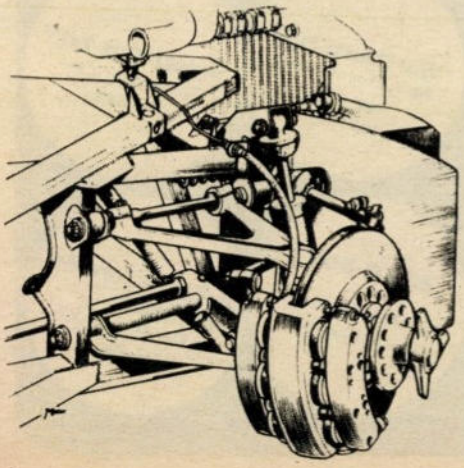
Epizódok a híres futamról. Például az éjszakai kerékcseréről és tankolásról, amelyet követően Fangio még a győzelem reményében hajtotta tovább a Mercedes-csapat vezérkocsiját. Azután kép a tragédiáról, amelyet itt az égre törő füstoszlop jelez. Este fél hét előtt egy perccel csapódott a nézők tömege közé Pierre Levegh ezüstszínű versenygépe... Majd a 6-os Jaguart látjuk, amely 160 km/h feletti tempóval tör ki az egyik kanyarból a győzelem közelségében. És egy emlékeztető rajz a kocsi kerékfelfüggesztési megoldásáról, no meg a tárcsafékről. És amikor itt olyan képet is felidézünk, amely a versenygépek nagy torlódását tárja elénk, igazán értékelhetjük a jó fékek fontosságát.

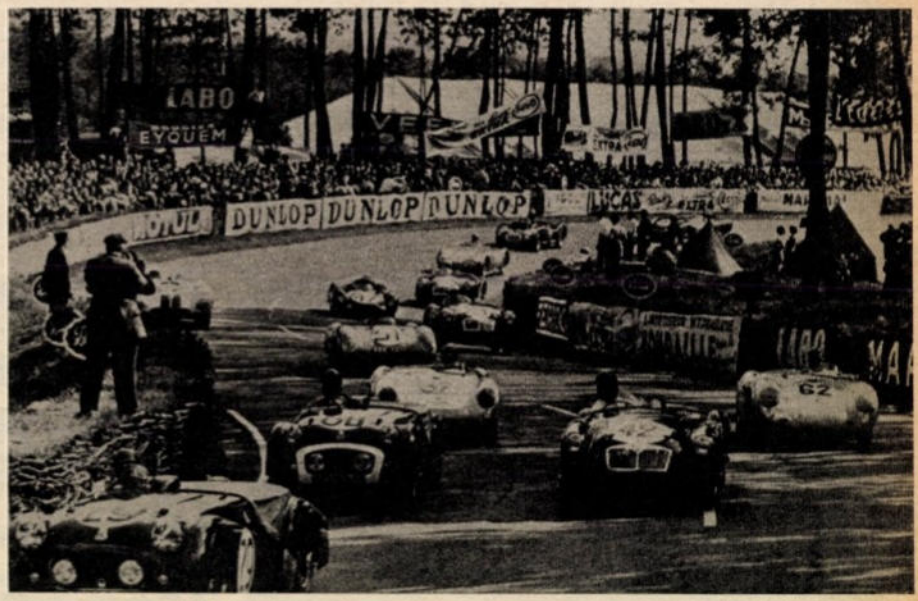


előtt pedig olyan kurta féktávokat vesz, hogy a nézők fejvesztetten menekülnek.

Múlnak az órák, minden változatlannak látszik, de a szakemberek már tudják, hogy a Jaguarokkal, ha nem is motorteljesítményben, de a kanyarok előtti időt nyerően rövid lassításban nem lehet felvenni a versenyt. Mégiscsak lehet valami abban a tárcsás fékben, gondolják most már néhány depóban. Az ilyen szakaszokon a Hawthorn—Bueb páros kocsija rendszerint előretör. Hiába Fangio és Moss tudása, a Mercedes veresége, bár még vezető helyen van, nyilvánvalónak látszik az órák múlásával. Aztán a Mercedes-különítmény telefonhívást kap a konszern igazgatóságától, Stuttgartból. Neubauer csapatkapitány a tizedik órában az éjszakai száguldásból kiparancsolja menőit a pályáról. Sebtiben összecsomagolnak és a sötétség leple alatt távoznak.

A Jaguar élpárosát most már semmi sem akadályozhatja a dicsőség felé vágtatásában. Újabb órák telnek el, és az újabb nap délelőttje a délutánba hanyatlik. Tankolások és kerékcserék tucatjai követik egymást, növekszenek a megtett mérföldek, és csökkennek a még futó kocsik. Délután pontosan 4 óra van, amikor a győzelmet jelentő kockás zászló lecsap Hawthornék 4175,38 kilométert lefutott kocsija előtt. A második kocsi Collins és Frère Aston Martinja, míg a Swaters—Claes-kettős Jaguarja az abszolút harmadik hely megszerzője. Összesen 21 kocsi fut be, ebből 13 angol. Az első tízből csupán három nem a szigetországiak kezének munkája, előrevetítve egy másik nagy sikerű márka, a Porsche későbbi győzelmi sorozatát.





Befejezésül ejtsünk még néhány szót a Jaguar D típusról, amely az öt ízben Le Mans-győztes, presztízskocsikat előállító Jaguar-cég számára három Le Mans-győzelmet hozott sok egyéb világverseny-győzelme és kiemelkedő helyezése mellett. E legendás és ma is több replicatípusként is épített gép a versenysportkocsi-építés alig túlszárnyalható csúcsa. A kereskedelmi forgalomba is hozott D típus „Le Mans"-változatának műszaki adatai a következők: hathengeres soros motor, kettős, fej fölötti vezérléssel, három, 45 milliméteres iker-Weber porlasztóval, 83×106-os furat/lökettel, hengerűrtartalma 3442 cm^3. Sűrítése 9:1-hez. Teljesítménye 285 LE,, 5750 percenkénti fordulatnál. 1955-ben győztes típusa 16 colos Dunlop gumijain 312 kilométer/órás sebesség kifejtésére volt képes. Későbbi, 3781 cm^3-es változatai Lucas befecskendezővel, jóval 320 fölött mentek és 1956-ban, majd 57-ben is győztek Le Mans-ban.

Ami meg az akkor még csodabogárként szemlélt tárcsaféküket illeti, aligha nem az ön leghétköznapibb kocsija alatt is megtalálható a biztonság őreként, kedves Olvasó.

coop tourist 1980

TENGERPARTI ÜDÜLÉSEK — EGYÉNI TURISTÁKNAK

NAPOSPART, HOTEL BOR

VI. 5–12-ig, VI. 12–19-ig, VIII. 28–IX. 4-ig és szeptemberben.
Elhelyezés: kétágyas, zuhanyozós szobákban.
Részvételi díja: kb. 2100–3080 Ft/fő teljes panzióval

NESZEBAR, HOTEL MESSAMBRIJA

szeptemberben 8 napos turnusokban
Elhelyezés: 2–3 ágyas, zuhanyozós szobákban
Részvételi díj: kb. 1650–2370 Ft/fő, teljes panzióval

ÚDULÉS A SPANYOL TENGERPARTON, A COSTA DORÁN

(egyéni valutakiutalással rendelkezőknek!)
júniustól októberig
8 napos turnusokban
Elhelyezés: 2 ágyas, fürdőszobás szobákban
Részvételi díj: kb. 75–97 dollár + 350–550 Ft/fő teljes panzióval

Jelentkezés a Cooptourist Irodákban és a megbízott Takarékszövetkezetekben.

COOPTOURIST BUDAPEST

A Dunamenti Takarító Főágazat

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

Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1033
Telefon: 170-408, 181-807



KERAVILL AUTÓSBOLTOK

KERAVILL

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

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

Polski-Fiat-bolt
Bp. XIII., Tahi u. 74.
408-544

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

Zsiguli-bolt
Bp. XX., Helsinki út 1.
Csepeli átjárónál

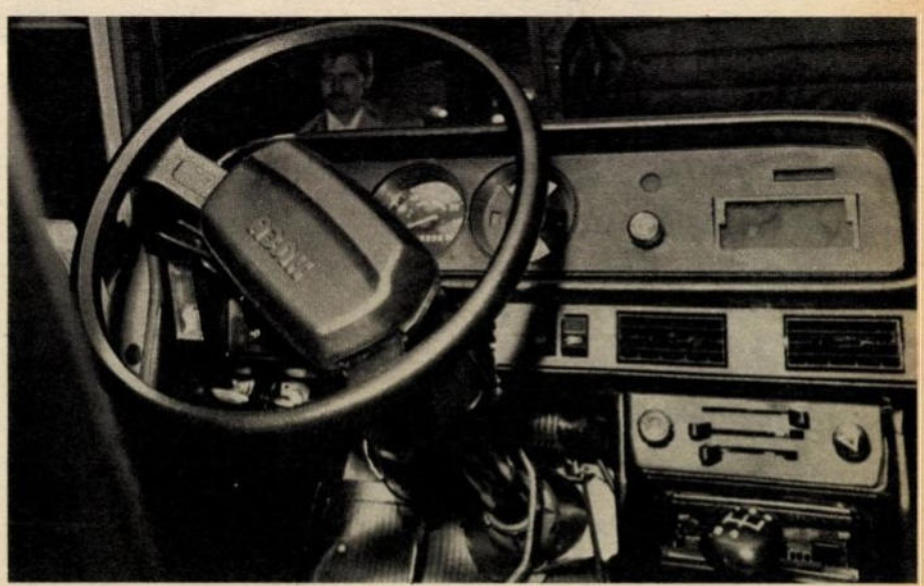
autófelszerelési szaküzlet
Bp. VI., Lenin krt. 99.
122-853



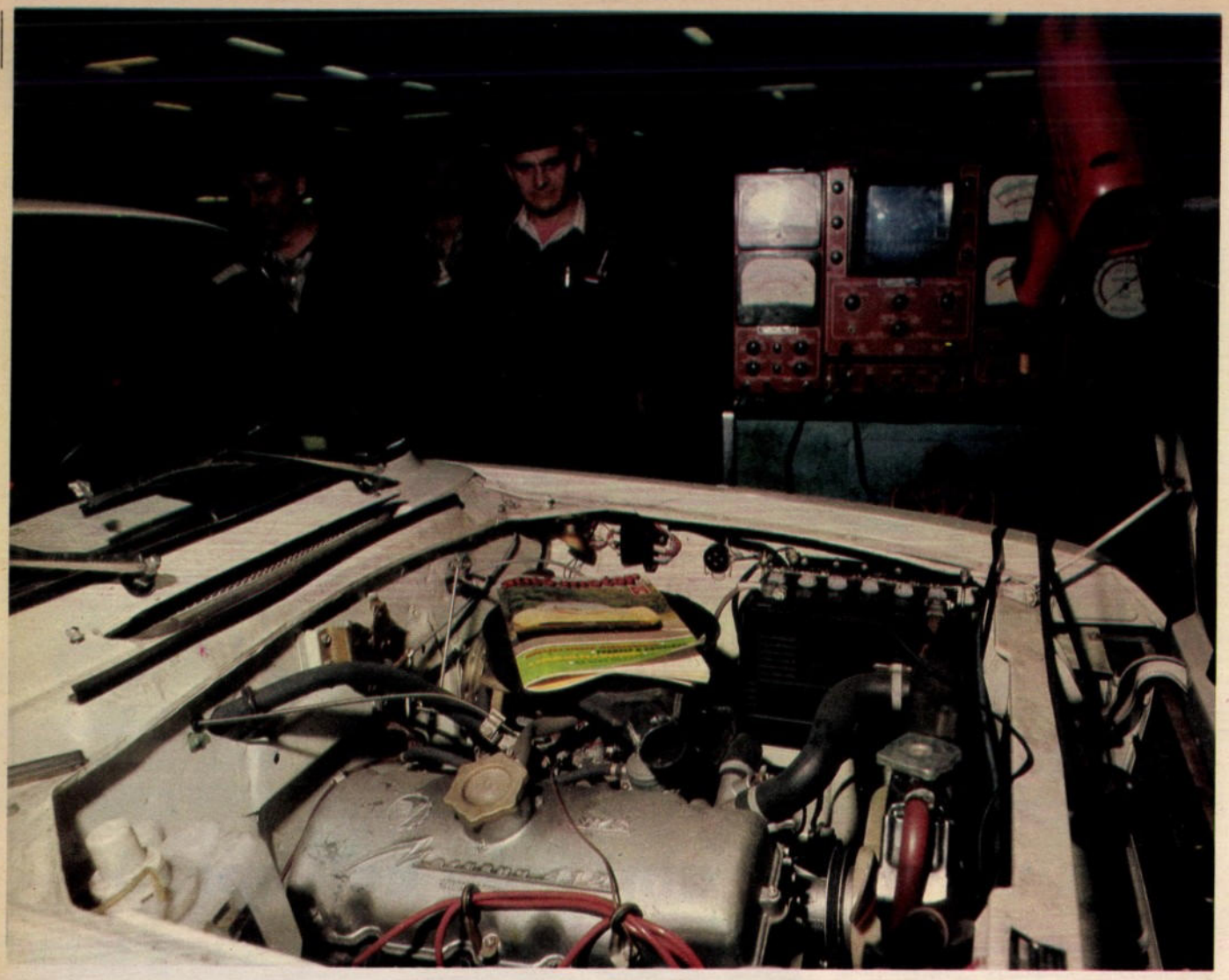
a 2140-es MOSZKVICS

és ami még kell hozzá

Ne legyen félreértés, nem olyan dolgokat akarunk reklamálni, amelyek mint gyári szerelvények hiányolhatók egy kocsinál. Ez az újabb típusú 1500-as Moszkvics igazán megkapott majdnem mindent, amit más, hasonló jellegű autónál sokszor hiába keresünk. Állítható fejtámla a fektethető első ülésekhez, több fokozatú ablaktörlő elektromos működésű mosóval, ugyancsak gyárilag beépített elakadásjelző vészvillogó, cigarettagyújtó, elöl-hátul hamutartók, szinte mindenre választ adó, jól elhelyezett műszerek, kontrolljelzők, jó fényű tolatólámpa és hasonlók. A fűtési rendszer, az utastér szellőzési megoldása is korszerű, az ülések konstrukciója, formája sem kifogásolható. A mutatós műbőrre persze nem árt valamilyen textilbevonatot húzni, bár úgy tudjuk, készen ilyen nem kapható. (Tekintse ezt válasznak P. J. soproni olvasónk, aki mint egy 2140-es tulajdonosa, még azt is kérdezte, van-e egyáltalán Moszkvics-bolt, és ha igen, mi a címe, mert ő bizony ilyen hirdetésre még nem bukkant rá.)



Nos, máris témánál vagyunk, hiszen nemcsak üléshuzat, hanem sokféle alkatrész, tartozék kellhet minden forgalomba jövő autóhoz. Természetesen a korábbi és az új típusú Moszkvicsokhoz is. Reméljük, többeknek segíthetünk, ha ide írjuk az AUTÓKER Moszkvics-szaküzletének címét: 1061 Budapest, Paulay Ede u. 29., telefon: 420-355. Továbbá azt is, hogy elvileg az ország valamennyi vidéki autósboltjában találhatnánk Moszkvics-alkatrészeket, de azt senki sem mondja, hogy van is, találunk is. Magunk sem állítjuk, hogy például az Észak-pesti ÁFÉSZ budapesti 3-as számú autósboltjában (IV. Fóti út. 71. telefon: 691-018) – bár hirdetik is, hogy árusítanak Moszkvics-alkatrészeket, valóban





van minden. Tény, hogy máshol hiába keresett alkatrészt, karosszéria-elemet gyakran találtak náluk, akik hozzájuk fordultak.

Egyáltalán nem tudunk rózsás képet festeni a Moszkvics-alkatrészellátásról, mert sem az AFIT kijelölt szervizétől, sem az AUTÓKER osztályvezetőjétől nem kaptunk megnyugtató válaszokat. A hivatalos nyilatkozat sem titkolja, hogy évek óta feszültséget okoz többek között a fékdobok és más fékszerelvények, valamint a motorhoz, az erőátviteli fődarabokhoz való fontos elemek akadozó szállítása, megszokott hiánya. Azt mondják, hogy főként a szállítási ütemezéssel vannak gondjaik, amit jól érzékeltet, ha feltárjuk, miszerint az idei évre várt, visszaigazolt alkatrészeknek csupán 9 százaléka érkezett meg március 31-ig . . .

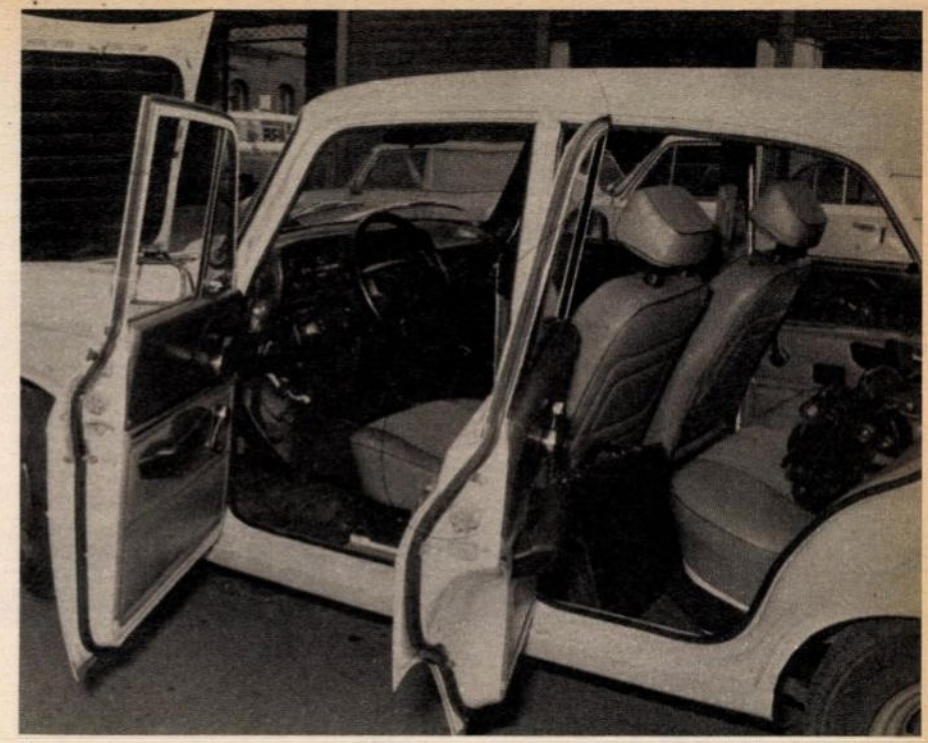
Általános nézet és gyakori hivatkozás, hogy viszonylag kevés új Moszkvics fut még nálunk, emiatt kerül hátrányba az ellátásuk. Ez talán elfogadható magyarázat, de nem megnyugtató érvelés. Azok, akiknek ilyen kocsijuk van, jog-

gal várják el, hogy zavartalanul használhassák egyetlen autójukat. Ennek érdekében persze gondosabb átadást, jó raktárkészlettel ellátott, a gyáriak segítségét semmiben sem nélkülöző márkaszervizt, javítóműhelyeket, de legalábbis egy mindenre felkészült központi üzemet kell adni ezekhez a kocsikhoz is.

A régi híres mondás, amelyet nehéz megcáfolni, így hangzik: **minden autó olyan jó, amilyen jó a vevőszolgálata.** És ezt az elvet nagyon komolyan vette a jó gyártmányként elismert Volkswagen egykori igazgatója, és ilyen irányú fáradozásaikat minden kontinensen siker koronázta. Arra pedig, hogy még kevés új Moszkvics van nálunk forgalomban, mit lehet válaszolni? Tény, hogy 1977 óta hozzuk be a 2140-es típust, illetve annak 2137-es kombi változatát, de legalább hét és fél ezer fut már ezekből. De futnak a korábbiak is, így például a 412-es modell, amelynek motorja ugyanolyan mint a mostanié. A 412-es állomány legjobb tudomásunk szerint mintegy 18 ezer autót, így hát ugyanannyi Moszkvics-tulajdonost jelent.

Igaz, hogy az NDK-ban csak a legutóbbi évek során is több mint 240 ezer, Bulgáriában több mint 250 ezer, Csehszlovákiában pedig legalább 140–150 ezer Moszkvicsot vásároltak. Finnország, Olaszország ugyancsak nagy mennyiségben importál ezekből, mint ahogy a világ más tájain is jó bizonyítványt érdemelt ki a mi fogalmazásunk szerint strapabíró munkatársnak, hűséges, megbízható, gazdaságosan használható kocsinak nevezhető Moszkvics. Az említett nagy számok tükrében a mi importunk valóban kevésnek tűnik. A kevés és a sok fogalmának viszonyítása persze mindig megítélés dolga. Ez vonatkozik a következő számokra is. Most ugyanis, amikor mi az új típussal ismerkedtünk, kikerestük a régi okmányokat, amelyek azt igazolják, hogy az AM munkatársai több mint 266 ezer kilométert tettek meg a korábbi 400-as sorozat különböző típusaival. Ebből 98 380 km jutott a 412-es változatra, amely tőlünk egy másik szerkesztőséghez kerülve rótta tovább a kilométereket.

Amikor pedig behozták a 2140-es számozású új 1500-as típust, annak első jellemzését úgy foglaltuk össze, hogy a korábbi 412-es utódjának tekintjük. Megírtuk, hogy tervezésénél előtérbe helyezték a biztonság és az utazási kényelem fokozását szolgáló új konstrukciós megoldások alkalmazását. No meg azt, hogy szembetűnő változás a kocsi elejének módosítása, a sötét színű rácsozatba ágyazott fényszórókkal. Most pedig néhány ezer kilométeren át ismerkedve az egyik ilyen próbakocsival, magunk is megállapíthattuk, hogy a modernizálás hasznos volt. A zavartalan autózáshoz kell azonban egy olyan vevőszolgálati hálózat, amely a nyers kocsikon elengedhetetlen finomításokat, mint például az ajtózárak beállítását, néhány csavar rögzítését, meg más, hol apróbb, hol jelentősebb munkákat sem hagy ki az első tennivalók közül. És kell, hogy mind a garanciális időn belül, majd pedig azon túl mindig és lehetőleg mind több helyen segítőkész karbantartó-javító bázisra, megfelelő, mindenre kiterjedő ellátásra számíthassanak az autósok. Természetesen nemcsak a Moszkvics, hanem a más típusok gazdái egyaránt.



Ez az autózás egyik legfontosabb alapfeltétele. A másik, hogy legyen elég autó. Reméljük, valamennyi kívánság teljesíthető, bár most ott tartunk, hogy erre a Moszkvicsra csak jövő évi szállítást ígér a Merkur. Pedig jól emlékszünk rá, egy korábbi cikkünkben meg is említettük, nemrég még szinte kínálták és szinte várakozás nélkül ki is tudták adni a 2140-es típust.

LIENER GYÖRGY



a 2140-es MOSZKVICS

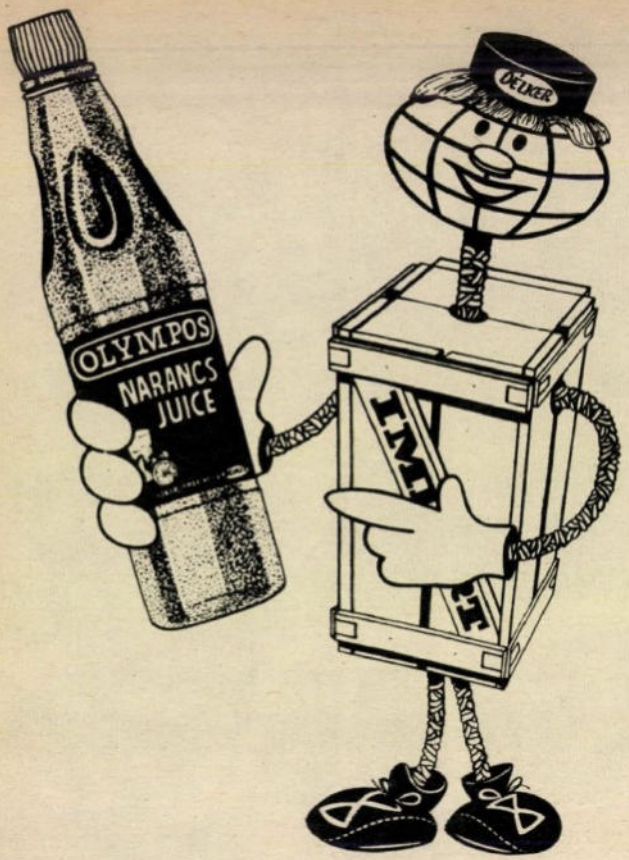




Gyári fotó és
FAVICS PÉTER
felvételei

am


PRÓBA
27-83



EREDETI ÍZ, ZAMAT:

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

DÉLKER

HUNGARO SZERVIZ

KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

– elektronikus fogyasztásmérés

– elektronikus motortesztelés és beállítás

– CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

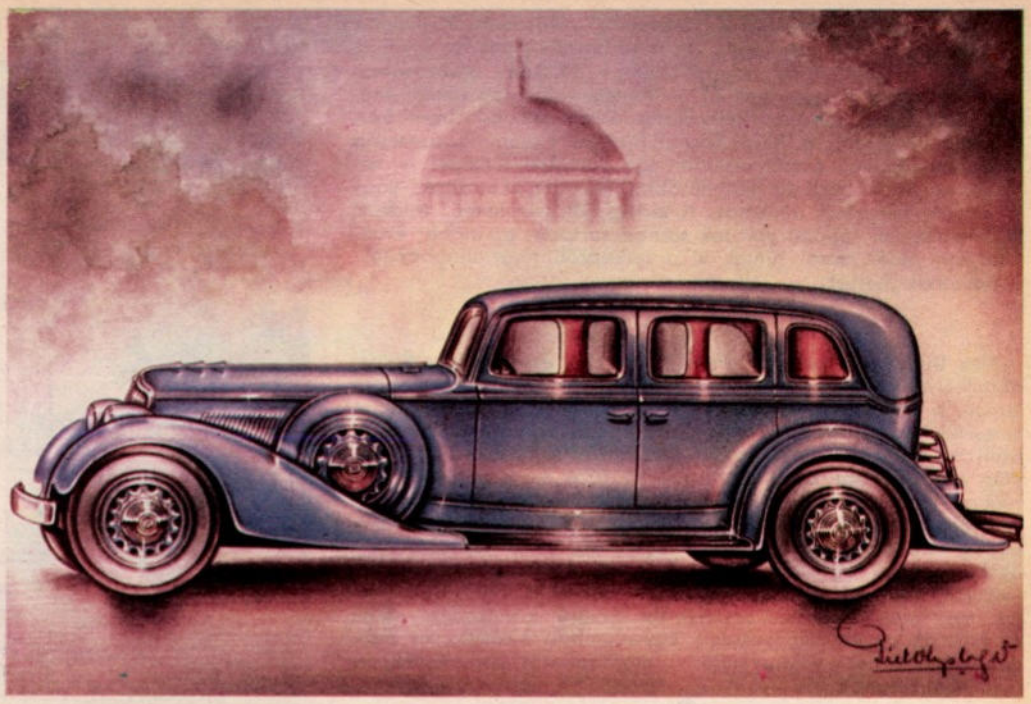
Vevőszolgálat: 631–001
631–003

RÉGI AUTÓ

– a harmincas évek amerikai sorozatgyártású, elegáns nagykocsijai közül a jellegzetes, hosszú motorházzal és a sárvédő ívében elhelyezett burkolt pótkerékkel. A soros, nyolchengeres, 4350 cm^3-es, 90 lóerős blokk számára valóban sok hely kellett az 1932-ben forgalomba hozott

GRAHAM PAIGE

típus orrában, de nem tagadható, hogy a hosszú motor mögött azért megfelelő kényelmet találhattak az ötszemélyes – de a zárt csomagtartót még nélkülöző –, 130 km/h sebesség elérésére képes kocsi utasai.





MODELL

Az eredetinek megfelelően színezve és dekorálva készítette el a Solido cég az 1:43 léptékű Ford Capri modellt, pontosabban az 1970-es évek Gruppe–2 mezőnye legeredményesebb, 3 literes kocsijának kicsinyített másolatát. Többek között az 1974-es Le Mans-i küzdelemben is egy ilyen – ott és akkor a 90-es rajtszámot viselő – példány nyerte el a legjobb túrakocsi részére kiírt díjat.

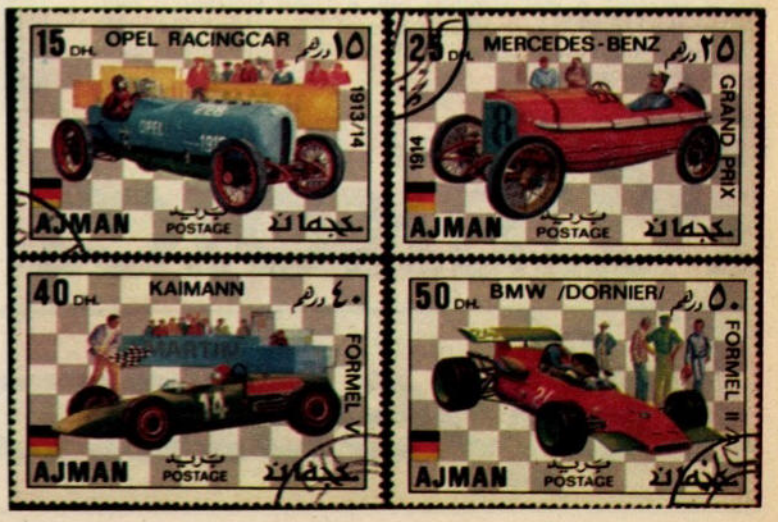
BÉLYEG ÉS KERÉK

Ezúttal folytatjuk az elmúlt számunkban megkezdett, régi és új német versenyautókat bemutató bélyegsorozat ismertetését, amely Adzsman (Ajman) arab sejkség kiadásában jelent meg.

A 15 dirhem névértékű bélyeg képén az 1913–14. évek híres Opel versenyautóját láthatjuk. A 25 dirhemes címlet az 1914. évi Mercedes–Benz versenyautót szemlélteti. A 40 dh-es bélyeg ábrája már a Forma–V kategóriába tartozó „Kaimann" versenykocsit, az 50 dh-es címlet pedig a Forma–2/A kategóriába tartozó BMW „Dornier" versenyautót mutatja be. A sorozat bélyegképeinek hátterét az autóversenyeken használatos kockás zászló után kockákkal rajzolta be a tervező grafikusművész. Egy ilyen zászlót a 40 dirhemes címlet képén láthatunk használatban.

A bélyegsorozatot egy kedves ausztráliai (Adelaide) magyar olvasónk – Lukács Miklós – küldte meg rovatunknak. Szívességét ezúton köszönjük meg.

Dr. Jasinszky István



Miskolci képeslap

Az ország második legnépesebb városában, Miskolcon is valósággá érett a pesti szólás-mondás: gyalog megyek, mert nagyon sietek! Miskolc belvárosában ugyanis a reggeli és a délutáni csúcsban immár menetrendszerűen jelentkezik a közlekedési trombózis. Szomolányi Antal, a KPM Borsod megyei Közúti Igazgatóság forgalomtechnikai osztályvezetője egy vázlatos térképet is készített azoknak, akik a közeljövőben Miskolcra utaznak, vagy a városon keresztül autóznak. A térkép jól szemlélteti: Miskolc a dinamikusan fejlődő városok sorába tartozik, az utóbbi években régi utcák sorai tűntek el a térképről, hogy újabbaknak adhassanak helyet.

●

Akik Budapest felől érkeznek a városba és úticéljuk Sátoraljaújhely, vagy a szomszédos Csehszlovákia, azok a Csabai kapun, a Lévay József, a Kun Béla és a József Attila utcán keresztül hagyhatják el legegyszerűbben a várost. Fordított irányban másként alakul a sor: József Attila, Szeles, Kazinczy utca és a Csabai kapu. Itt hívjuk fel azok figyelmét, akik korábban már megfordultak a városban, hogy május közepétől véglegesen egyirányúsították a Kazinczy és Szemere utcát Budapest felé, míg a Korvin és Beloiannisz utcát Bánréve irányába, s ezzel egyidőben néhány mellékutcában a ki- és befordulási lehetőségeket is megváltoztatták. Mikor e sorokat írjuk, még nem ismeretes ezeknek az újszerű közlekedési megoldásoknak az eredményessége. Egy azonban bizonyos, ily módon a belvárosi „villanyrendőr"-i csomópontot nagymértékben tehermentesítették.

●

Nyáron a városba látogatók tapasztalhatják majd, hogy gyors tempóval épül a hármas főközlekedési út városi átkelőszakasza, amit az említett térképen szaggatott vonallal jelöltek. Átadási határideje szeptember 30. Az útnak a városba bevezető szakasza már elkészült. Az új négysávos pályán haladók teljes elsőbbséget kapnak a városban. Az úton található jelzőlámpák vezérlésére olyan közlekedési irányító központot alakítanak majd ki, ahol biztosíthatják a „zöld hullámot".

●

Néhány jótanács a városba látogatóknak! Az avasi kilátó végeredményben nemcsak idegenforgalmi látványosság, hanem jó tájékozódási pont is, ugyanis a város jó részében messziről látható.

Miskolcon sok a közlekedési jelzőlámpa, ám úgynevezett „villanyrendőr" csak egy van, a Szemere utca és a Széchenyi utca találkozásában. Ezért, ha „villanyrendőrt" adnak meg tájékozódási pontként, erre a kereszteződésre kell gondolnunk. A városban sűrűn közlekednek az autóbusszok és a villamosok. A tájékozatlan idegeneknek érdemes igénybe venni őket.

Óvatosságra is intjük a városba látogatókat. Vannak Miskolcnak fekete pontjai, ahol sok a közlekedési baleset. Ilyen például az Avas déli, tapolcai útelágazás, valamint a Győri kapui útszakasz. Az Avas déli elágazásban a koccanásos balesetek vezetnek a statisztikában, míg a Győri kapuban a relatív gyorshajtás következményei a sorozatos gázolások. Az utóbbi helyen különösen ügyelni kell a villamos-járdaszigetekről lelépő gyalogosokra!

SZÁNTÓ ISTVÁN



1



2

1. Jól szembetűnő útinformációt tartalmazó transzparenseket szereltek fel a tavasszal Miskolcon. A cementgyári útelágazásban, például Budapest felől jövet balra kell elfordulni Tapolca és Lillafüred felé. Ezen az úton a város érintése nélkül, az úgynevezett panorámaúton érhetjük el a leghamarabb a Bükk hegység gyöngyszemét: Lillafüredet

2. A Csabai kapu és Lévay József utca kereszteződése, amikor még nem szerelték fel a jelzőlámpákat. Akkoriban mindennaposak voltak az ilyen koccanások. Ez a közlekedési csomópont ugyanis a szokásosnál terheltebbé vált a Kun Béla utcai útszakasz egy részének lezárása után. (Júliusban várható, hogy a Kun Béla utcai szakasz egy részét átadják a forgalomnak)

3. A SZOT-székháztól egyirányúsított úton folytathatjuk útunkat a belváros felé. Amennyiben sétát akarunk tenni a városban, ezen a környéken több díjmentes és fizető parkolót találunk

4. Ez a kép szeptember végére bizonyára megváltozik: ez lesz ugyanis a 3-as út Adyhídi átvezető szakasza



3

4

5. Miskolc egyik legkorszerűbb közlekedési létesítménye a Gömöri felüljáró. Mivel mindkét végén közlekedési jelzőlámpák erdeje töri meg a forgalom lendületét, itt óvatos vezetésre intjük a városba látogató vendégeket!

6. Kassa 87 kilométerre van Miskolctól, ezért a városban nagy a „teher- és személyautós idegenforgalom". Legyünk óvatosak a kavicsot szállító teherautók követésekor. Gyakori eset, hogy a kocsiról lepergő kavics „felrobbantja" a szélvédőt



5

6





KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban, gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban sportfelszerelésről is gondoskodunk.

Címünk:

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

Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.

AUTÓSZÖV

BUDAPESTI AUTÓJAVÍTÓ ISZ.

13. sz. csepeli üzemének (Bp. XXI., Jókai utca 25.) **szolgáltatásai:**

LADA összes változata	Garanciaszolgáltatás és kötelező átvizsgálások csekkszelvényre
	Szerkezeti javítások, garanciaidőn túli átvizsgálások
	Műszeres vizsgálatok
P. FIAT 125, 126	Zárttechnológiás rendszerű időszakos műszaki vizsgáztatások rövid határidőre
	Karosszériajavítás, -fényezés, fényező-szárító fülkében
	ÁB-kárfelvevő kirendeltség a helyszínen
TRABANT 601 duplex fékrendszerű	Első szélvédő üvegek cseréje ÁB-hitellevélre **soron kívül**
	Szervizmunkák előjegyzés alapján
	Személygépkocsik gépi felsőmosása
	Javítások OTP-hitellevélre is!

Üzemidő: 6–22 óráig, **szombaton** 6–14 óráig

Érdeklődés: 479-344
Előjegyzés: 479-388

AUTÓKÖLCSÖNZÉS
RENT A CAR

IR FŐTAXI

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

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



Van-e felelősség felelős nélkül?

Olvasónk, Sz. A. bátyjával kettesben, egy motorkerékpárral volt tavaly nyáron Romániában. A motorkerékpárra úgynevezett önkéntes motorkerékpár-biztosítást is kötött, amelynek éves díja 50 forint. Száraz, napsütéses időben motoroztak a főútvonalon mintegy 50 km-es sebességgel. A vezető egy előttük haladó teherautó előzésébe kezdett, amikor mintegy fél méter széles — s mint utóbb kiderült, egy kilométer hosszúságú — olajfoltra futott rá, amin a motor megcsúszott és eldőlt. Szerencsére nem történt személyi sérülés, csak a motorkerékpáron voltak kisebb horpadások, továbbá a vezető ruházatában keletkezett mintegy ezer forintra tehető kár.

Hazaérkezés után jelentkezett az Állami Biztosítónál, ahol a kárbejelentést tudomásul vették, annak összegszerűségét is megállapították, de a kifizetést attól tették függővé, hogy a román rendőrség megállapítja-e, ki a „vétkes" a baleset bekövetkeztében. A biztosító ígérte, hogy a levelezés eredményéről értesítést küld, de ezt hiába várja.

Olvasónk kérdéseinek lényege, hogy miért kell a levelezés eredményét megvárnia, illetve, ha az Állami Biztosító nem tartozik fizetni, hogyan lehetne mégis károsult, hiszen a baleset előidézéséért nem ő felel.

Nézzük először azt, volt-e olvasónknak olyan biztosítása, amelynek alapján az Állami Biztosító fizetési kötelezettsége fennáll.

Igen, volt, a minden gépjárműre kötelező felelősségbiztosítása. Ez azonban csak azon károk megtérítésére kötelezi a biztosítót, amelyeket a biztosított gépjármű másoknak okoz. A levélből egyértelmű, hogy nem ütközött mással, nem kényszerített másik járművet olyan hirtelen irányváltoztatásra, amely miatt az fának ütközött, nem ütött el senkit, kára csak saját magának volt. Így a felelősségbiztosítás alapján az Állami Biztosítónak nincs fizetési kötelezettsége.

A konkrét ügytől függetlenül szükségesnek tartjuk felhívni a figyelmet arra, hogy az utas sérülése, az utas ruházatának elszakadása, megsemmisülése esetén a felelősségbiztosítás alapján lehet igényt érvényesíteni, amennyiben az utas nem közös üzembentartó. Olvasónk levele csak a saját ruházatának sérüléséről, használhatatlanná válásáról tesz említést. Ha a bátyja ingóságai semmisültek volna meg, vagy a fivér sérült volna meg, és a testvér nem résztulajdonosa (közös üzembentartás) az olvasónk által vezetett motorkerékpárnak, akkor a felelősségbiztosítás alapján a biztosító fizetési kötelezettsége fennállhat.

Az úgynevezett önkéntes motorkerékpár-biztosítás — amelynek évi díja 50 forint — nem teljesen azonos a gépkocsik casco-biztosításával. Ez a biztosítás kiterjed a személyi sérülésre, akár az utas, akár a vezető sérül meg, kiterjed továbbá a lopásra, a tűz, a robbanás, a vihar és a villámcsapás okozta károkra. A biztosítás azonban nem nyújt fedezetet a saját motorkerékpárban bekövetkező töréskárokra. Ugyancsak nincs fizetési kötelezettsége a biztosítónak a motorkerékpár vezetője által magával vitt csomag és ruházat megsérülése miatt. Az utas csomagja, ruházatának sérülése és elpusztulása miatt azonban már van kártérítési kötelezettség.

Az Állami Biztosító tehát olvasónk ügyében semmilyen jogcímen nem tartozik fizetni.

További kérdés, hogy a román biztosítónak van-e fizetési kötelezettsége és ennek folytán várható-e eredmény a két biztosító közötti levelezéstől?

Az olajfolt — feltételezhetően — gépjárműből került az útstre. Az olajelfolyásért és az ebből előálló kárért a gépjármű üzembentartója — vétkességére tekintet nélkül — felelősséggel tartozik és az ilyen kárt a felelősségbiztosítás alapján megtéríti a biztosító.

Amennyiben tehát a káreset helye szerint illetékes rendőrség megtalálná azt a gépjárművet, amely az olajelfolyást okozta, nem lenne akadálya az igény érvényesítésének.

Olvasónkban felvetődhet az a kérdés is, hogy a biztosító megtérítési kötelezettsége akkor is fennáll, ha a kárt ismeretlen gépjármű okozta.

Ezen az alapon sincs megalapozott lehetőség az igényérvényesítésre. Elsősorban azért, mert a román polgári jog és ezen belül a kötelező gépjármű-felelősségbiztosításra vonatkozó szabály nem rendelkezik az ismeretlen gépjárművek által okozott károk megtérítésének kötelezettségéről.

De a magyar szabályozás szerint is — bár olvasónk esetében ennek alkalmazására nem kerülhet sor, miután mindig a káreset helye szerinti jogszabályok alkalmazandók — csak akkor van lehetőség az ismeretlen gépjármű által okozott kár megtérítésére, ha a rendőrség, vagy más hatóság kétséget kizáróan megállapítja, hogy a kárt gépjármű okozta. Márpedig olaj nem csupán gépjárműből kerülhet az úttestre. Lehet, hogy egy lovaskocsi rosszul záródó vagy lyukas tartályából, rendszámmal el nem látott mezőgazdasági gépből vagy kerékpáron szállított edényből került az olaj az úttestre. Ilyen esetben pedig a biztosítónak nincs fizetési kötelezettsége.

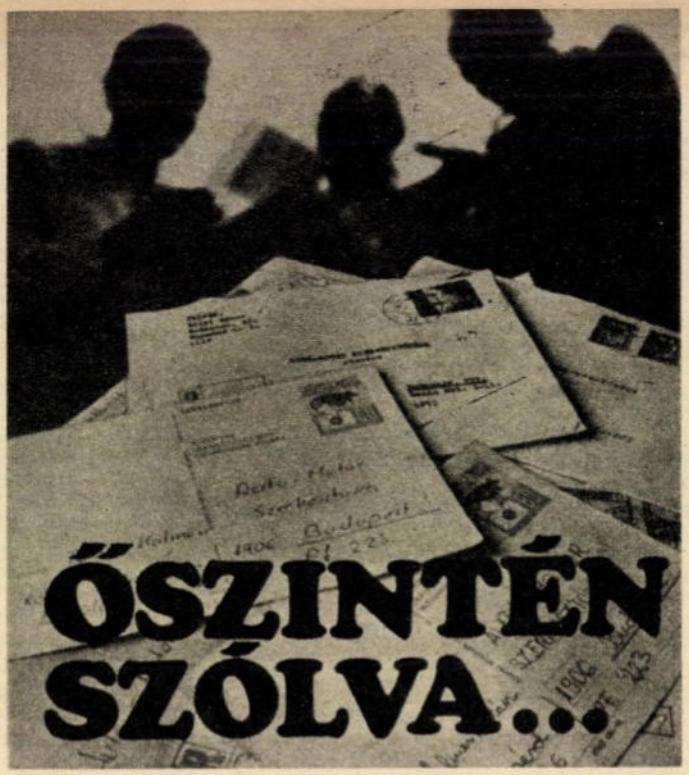
(A tévedések elkerülése érdekében újból megemlítjük, hogy az ismeretlen gépjármű által okozott kár esetén a biztosító a gépjárműben előállott kár megtérítésére nálunk nem kötelezhető. A motorkerékpár megrongálódásának helyreállítási költségét mindenképen az üzembentartónak kellene viselnie, a ruhakár, a személyi sérülésből előálló kár azonban megtérítendő lenne.)

A kár megtérülésének lehetne még egy jogi alapja és ez az útfenntartó felelőssége. Ismereteink szerint — a magyar joggal nagyjából azonosan — Romániában is köteles az útfenntartó szerv biztosítani, hogy az úton balesetmentesen lehessen közlekedni. Ennek a kötelezettségnek keretében el kell távolítania az útra került akadályokat, baleseti veszélyforrásokat — vagy ha ezek viszonylag gyors eltávolítására nincs lehetőség, ideiglenes táblával, a balesetveszélyes helyek jelzésével, elkerítésével erre fel kell hívni a figyelmet.

Ilyen esetben azonban mindenkor figyelembe kell venni, hogy mennyi idő telhetett el az olajnak az útra kerülése és a baleset között. Ha néhány óra eltelt, az útfenntartónak megvolt a lehetősége az óvintézkedések megtételére, vagy az olajfolt eltávolítására. Ha azonban csak rövid idő telt el, az útfenntartó részéről mulasztás nem állapítható meg és így nem lesz kártérítési kötelezettsége sem.

Olvasónk kárigényét tehát — előreláthatóan — nem lesz kivel szemben érvényesíteni.

DR. SZŰCS FERENC



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Szálka és gerenda

A két álló kocsi között szinte kínálja magát egy harmadik most érkező autó számára a hely. Jön is... A hölgyvezető, úgy ahogyan azt valaha tanulta, megáll az első kocsi elejénél, hátramenetbe kapcsol, felengedi a kuplungot. Kocsija kissé megugrik, de jó a kormánymanőver, szépen besiklik a két álló kocsi közé. De jaj! Baj lehet a hölgy térérzékével, mert tolatás közben hozzákoccan a mögöttes autó vészhárítójához, amelynek benyomódik kissé a rendszámtáblája. Hölgyünk most egyesbe kapcsol, kocsija kecske módjára előre ugrik, meg sem állva az első, már álló autó hátsó lökhárítójáig. Most az ő első rendszámtáblája horpad be kissé. Hátrakapcsolás, végre sikerül a középen való megállás. A szőke hölgy kiszáll kocsijából, ajtaját bezárja, sem az előtte, sem a mögötte álló autóra rá sem pillantva távozik, siet a dolga után.

Mi tagadás: mind szűkebb a parkolásra jutó hely, mind több ügyességet kívánó manőverré válik a szűk helyekre történő beállás. Ha egyáltalán befér oda kocsi. Az a teherautó például, amelyik — kedves ismerősöm beletörődő panasszal mesélte történetét — este a Körtér parkolójában leállított Trabantjának bal ajtaja mögötti részéből, a kilincs mögötti részből „kiharapott" egy darabot, feltehetően nem fért el a kocsija mellett. Mégis megpróbálta kierőszakolni a lehetetlent. Hátha... Nem sikerült. Teherautót mondott, és nem véletlenül, hiszen a „harapás" egy bizonyos márka lökhárítójának magasságával azonos. A károkozó itt is elegánsan távozott a helyszínről, 1332 forint kárt okozva a Trabant tulajdonosának.

Lapunk idei 4. számában jelent meg a „Megállni sem mindig könnyű" írásunk, amelyben azokat a végsőkig önző autósokat bíráltuk, akik a körültekintő gondosságot mellőzve, nem a megfelelő helyeken parkolnak, s gyakorta kárt okoznak. A cikk megjelenését követően sok levél érkezett hozzánk e valamennyiünket érintő és érdeklő témával kapcsolatosan. *Vida Lajos* (Budakeszi, Szél u. 67.) levelében például arra hívja fel az illetékesek figyelmét, hogy az Olimpia-szállónál gyönyörű parkolót építettek, s egy arra a célra létesített „beugrót" is, hogy az oda érkező személyeket szállító gépkocsik megálljanak, utasaik kiszálljanak, s az autók ezt követően továbbmenjenek, mivel ki van téve a parkolási tilalmat jelző tábla is. Sajnos, azonban ezt a táblát nem veszik figyelembe. A kocsik ott maradnak, ami már azért is balesetveszélyt jelent, mivel az úttest közepén záróvonal van felfestve, és csak úgy lehet elmenni a szabálytalanul parkoló autók mellett, ha meglovagoljuk a záróvonalat, ami szintén szabálysértés. A parkoló viszont üres... Nem lehetne rendet csinálni itt? *Tóth András* (Bp. Amerikai út 22.) levelében még ennél is közérdekűbb témát feszeget. Többek közt ezeket írja:

„Az AM 4. számában megjelent »Megállni sem könnyű« című cikk aktuális témát érint, helyesen és bátran bírál, ezért is jó lenne, ha sok követőre találna. Az a kártevés ugyanis, amit az autósok — tisztelet a kivételnek — produkálnak, minden állampolgárt anyagilag is érint.

A tönkretett járdák, gyepes területek, kidöntött kis fák helyrehozása, illetve pótlása sok pénzbe kerül és kerül. (A Thököly úton van terület, ahová harmadszor ültetnek fákat. A Tv székházánál pár évvel ezelőtt a kisméretű díszvaskerítések elég nagy mennyiségét többségében az autósok, teherautósok tették tönkre, vajon mennyibe kerülhetett helyrehozása?)

A parkolási anomáliák, kárt okozó cselekedetek miatt mindenki fizet, az autóval nem rendelkezők is, és minél több a nem intelligens autós, annál többet. Sajnos, a gátlástalan, kárt okozó parkolók felelősségre vonása ritka. Ezért is merészek, meggondolatlanok.

A jó szándékú, de gondatlan parkolóknak, akik magatartásukkal tudtukon kívül másoknak okoznak bosszúságot, okulásul egy példát említek. Az autós **olyan helyen** áll meg, és csapkodja éktelenül a kocsija ajtaját, egy ajtót kétszer is, ahol a lakóház ablaka a talajszinttől kb. 120 cm-re van. Az autósnak eszébe sem jut, hogy az ablak mögött emberek vannak. Az egyenlő magasság és az autó közelsége bent a lakásban hány embert, öreget és fiatalt idegesít? Ki tudja? Az autóst nem, az biztos!

Budapest területén a járdák alapozása, főleg a külső kerületekben gyenge. Súlyos autók alatt az aszfalt megreped. A többi romlást elvégzi a víz vagy a fagy. Lehet a járdát javítani...

A járdák rongálásában élen járnak a teherautó-vezetők. Ma már sok szállítómunkás sem akar a céltól egy-két méternél távolabb rakodni, szinte centiméterekre megközelítik a rakodás helyét. Próbáljon csak valaki ezért szólni!

Láttak-e levélszekrény-ürítő postásokat munka közben? Kedvüket vesztik, ha autóval nem közelíthetik meg egy méterre a levélszekrényt. Hány sietős járdára ugratást hajtanak végre egy nap? Még egy lónak is sok lenne. Idő előtt elhasználódik a futómű? Megfizetjük!

(Az objektivitás megköveteli, hogy az árut szállító teherautó-vezetők, a levélszekrényeket ürítő postások védelmében annyit azonban tegyünk hozzá, hogy sok esetben mi magunk kényszerítjük őket erre, eleve szabálytalan parkolásunk miatt. Sok-sok kirívó eset akad erre is. És hát még az úgynevezett „éjszakai rakodások" témája sincs megnyugtatóan rendezve... A szerk.)

Magam is autós vagyok, s tudom, a belváros gondjai ezeknél is súlyosabbak. Az autósok elvárják, hogy a hatóságok gondoskodjanak parkolóhelyekről. Tisztán kell azonban látni, hogy az adottságokból eredően elegendő parkolóhelyet nem lehet kialakítani. Ezt tudomásul kell venni. De azt is, hogy ez nem ad, nem adhat okot a fegyelmezetlenségre."

És sorolhatnánk tovább a példákat, hiszen gazdag még a példatár. De — gondoljuk — ezek is meggyőzően bizonyítják, hogy nemcsak másokban keresve a hibát, saját portánk előtt söpörve is lenne mit tenni a parkolás nem mellőzhető körültekintőbb gondosságáért. Hogy ne csak a más szemében lássuk meg a szálkát, sajátunkban pedig még a gerendát sem.

ZENTAI FERENC

ÚJ HELYEN AZ ÚTINFORM

Az utóbbi időben többet halljuk az Útinform nevét, mint az MLSZ-ét. Ami érthető is, hiszen az utak bonyolult helyzetével az a szervezet nem foglalkozik. Az Útinform annál inkább, és a friss hírek a rádió segítségével hamar eljutnak a hallgatókhoz, az autósokhoz.

Új helyre költözött az Útinform, Pestről Budára, a Fényes Elek utca 7—11. számú épület 6. emeletére. Aki látta a régi otthonukat, megérti, hogy eddig miért nem jutottak a tévé képernyőjére. Most már hamarosan, péntekenként a Tv-híradóban jelentkeznek tájékoztatójukkal.

Ennyi hasznunk máris van a költözésből. De többről is szó van. Az új helyen megjavult az összeköttetés a vidéki igazgatóságokkal, a változásokról gyorsabban kaphatják meg az információkat.

A híradásnak azonban nem ez az egyetlen módja. Az útellenőrök rendszeresen végigjárják a rájuk bízott szakaszokat, de nem biztos, hogy akkor érkeznek, amikor éppen történik valami. Ezért aztán állandó kapcsolatban áll a rendőrség és az Útinform, kölcsönösen értesítik egymást minden változásról.

Várják az értesítést az autósoktól is. Bejelenthetik észrevételeiket a közúti igazgatóságokon, szólhatnak az útellenőröknek vagy a rendőröknek, feltárcsázhatják a budapesti telefonszámot. Ez a telefon, pontosabban négy telefonszám természetesen elsősorban arra szolgál, hogy informálják az érdeklődő autósokat.

Eredetileg útállapotjelzés volt a szolgálat feladata, ma is ez a legfontosabb dolguk, azonban a jelentések alapján tisztában vannak a forgalom nagyságával, tapasztalatuk révén a forgalom természetével is, így azután azt is meg



A telefonos ügyeleti szoba, ahonnan minden érdeklődő kérdésére válaszolnak



Kezdődik az Útközben, a vezetőknek szóló információs műsor. Elmaradhatatlan része az Útinform jelentkezése



Számítógép is segíti az információk feldolgozását. Már gyűlik az ország úthálózatának forgalmát felmérő adathalmaz

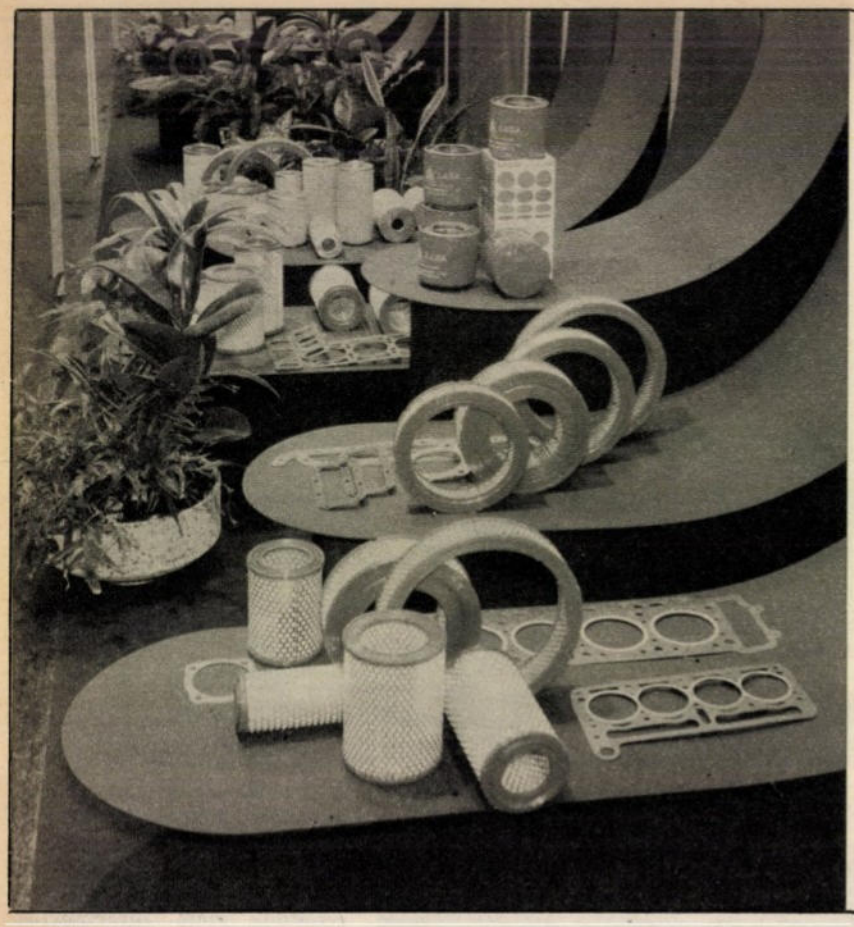
(Favics Péter felvételei)

tudják mondani, hogy a hét valamelyik napjának bizonyos órájában mekkora zsúfoltság várható a kérdéses útszakaszon.

Ezt persze sok autós is előre tudja jelezni, hiszen a megszokott út forgalmi terhelését végül is ők érzik. Az útinformosok azonban egy-egy útelzárás, javítás idejét is tudják, és rögtön tanáccsal is szolgálnak, esetleg más útvonalat vagy időpontot javasolnak a kényelmes utazásra vágyónak. A külföldre kirándulóknak a határátkelőhelyek zsúfoltságáról adnak felvilágosítást, és tanácsot, merre érdemes menni, de még azt is megmondják, hogy az éjjel utazó hol talál nyitva benzinkutat. Az Útinform éjjel-nappal hívható telefonszámai a költözéssel nem változtak meg, a 227-052, 227-643, 222-238 és a 229-831 számon szívesen adnak felvilágosítást. Minden olyan kérdésre igyekeznek választ adni, amely érdekelheti a közlekedőket.

Ebben az ügyfélellerázó hivatali világban igazán értékes ez a szokásuk, reméljük, az új helyen is megtartják.

FÖLDVÁRI ANDRÁS



armafilt

Személygépkocsijához az ARMAFILT olaj- és levegőszűrőit, tömítéseit vásárolja a szaküzletekben!

ARMAFILT

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

OKTATÁS - OKTATÁS - OKTATÁS

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

AUTÓSZERELŐ és KAROSSZÉRIALAKATOS SZAKMÁBAN!

A hallgatókat betanított munkásként foglalkoztatjuk, átlagos kereseti lehetőséggel.

Részletes felvilágosítás és jelentkezés:

AFIT I. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

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

AFIT

FOGYASSZON MÉHPEMPŐS MÉZET!

Nagy fehérjetartalma, továbbá B-, C-, D-, E- és H-vitamintartalma következtében

FIZIKAI ÉS SZELLEMI FELFRISSÜLÉST EREDMÉNYEZ, JÓ KÖZÉRZETET TEREMT

Fogyasztása tavasszal kiváltképpen ajánlatos.

Kapható az élelmiszerboltokban.

Forgalomba hozza a
HUNGARONEKTÁR
Budapest.

HUNGARONEKTÁR

Előzés-e az „elhaladás"?

Nagy vitát kavart Kazincbarcikán a múlt évi 21. számunkban *„A Kresz egyes rendelkezéseinek hivatalos értelmezése"* címen közölt tájékoztatásunk egyik pontja. És úgy érezzük, olvasóink széles táborát is érdekelni fogja, ha nyilvánosan ismertetjük e vita lényegét. Nézzük csak a hivatalos értelmezés szóban forgó 9. pontját:

„Lakott területen levő, párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, amelyen a forgalmi sávokat útburkolati jelek választják el egymástól, a belső forgalmi sávban (a belső forgalmi sávok valamelyikén) a megengedett sebességnél lassabban haladó jármű mellett a külső forgalmi sávban is el lehet haladni. Az elhaladás abban az esetben sem szabálytalan, ha annak megkezdése előtt és befejezése után a gyorsabban haladó jármű — a lassabban haladó jármű veszélyeztetése nélkül — forgalmi sávot változtat."

Ehhez mi akkor a következő megjegyzést fűztük:

„Ez nem jelenti az adott helyzetben a jobbra előzés engedélyezését. Az előzés fogalmánál ugyanis azt olvashatjuk, hogy: a »különböző forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek egymás melletti elhaladása nem minősül előzésnek«. De vigyázat! Ez nem jelenti a szlalomozás engedélyezését sem! (...)"

S most idézek olvasónk hozzászólásából:

„Számomra az Ön által megfogalmazottak nem egyértelműek, sőt az ezzel kapcsolatos fénykép, valamint a magyarázó szöveg is zavar. Ebben ugyanis nem fedeztem fel semmi újat. Hiszen az olyan, lakott területen belüli, párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten, ahol a forgalmi sávokat útburkolati jelekkel nem jelölték meg (vagy azok nem láthatók), a forgalmi sávokban egymás mellett gyorsabban elhaladó járművek nem előzték egymást.

Viszont az új értelmezés szerint az útburkolati jellel megjelölt ilyen jellegű úttesten a belső sávban lassabban haladó mellett jobbról történő előzéssel is el lehet haladni.

Mindezeket a helyi ATI Kresz-szakoktatóival és vizsgabiztosaival is megvitattam, és állításaimmal egyetértettek. Kérem, írja meg Ön is a véleményét.

Kovács József
Kazincbarcika, Mikszáth K. u. 27."

Megírtam a véleményemet. Idézek a válaszlevelemből:

»(1) Az útburkolati jellel el nem látott, de párhuzamos közlekedésre alkalmas úttesten az „egymás mellett gyorsabban elhaladó járművek" igenis előzik egymást! Ott ugyanis fokozott mértékben érvényes a jobbra tartás kötelezettsége. A Kresz 36. § (1) bek. szerint: „...a külső (jobb szélső) forgalmi sávban kell közlekedni". A belső sávba csak előzés(!) céljából lehet behajtani, és „az előzés befejezése után a külső forgalmi sávba vissza kell térni".

(2) A belső sávban folyamatosan haladni csak az útburkolati jellel elválasztott párhuzamos úttesten szabad — bizonyos feltételek megtartásával. Ez a belső sávon haladás viszont nem minősül előzésnek. Hiszen itt folyamatosan haladhatok akkor is, ha a külső sávon egyetlen jármű sem közlekedik! Véleményünk szerint tehát az új értelmezés — amely szerint a belső sávon lassan haladó jármű mellett el lehet haladni gyorsabban a külső sávon — nem jelenti a jobbra előzés engedélyezett eseteinek a kiterjesztését.

Mindenesetre érdekelne, hogy érveléseinket elfogadják-e az ottani szakemberek.«

És most megint idézek Kovács József válaszából:

„Eleget téve kérésének, közlöm, hogy az itteni szakemberek az Ön érveléseit nem fogadják el. (...) A hivatalos értelmezés ugyanis éppen azt fogalmazza meg, hogy veszélyeztetés nélkül, forgalmi sáv változtatásával is el szabad haladni a belső sávban lassabban haladó mellett. Ezt az elhaladást pedig, véleményünk szerint csak olyan közlekedési manőverrel lehet megvalósítani, amit a szakemberek jobbról történő előzésnek ismernek. (...) Javasolnánk, hogy az Autó—Motorban szenteljenek egy oldalt ennek a kérdésnek."

A javaslatot, íme, elfogadtuk. Bár egyesek úgy vélhetik, hogy a vitakérdés (előzés-e ez a jobbra elhaladás) csak elméleti jellegű fejtegetés, ami a gyakorlatot nem befolyásolja. Elmegyek mellette jobbra — és kész.

De nem így van. Mert az elmélet ez esetben is „a gyakorlat atyja". Nézzük csak a Kresz „Függelék"-ét, ahol a fogalmakat határozták meg. E szerint: *„Előzés: járművel az úttesten azonos irányban haladó jármű melletti elhaladás."* No de ennek az elhaladásnak a 34. §-ban felsorolt különleges feltételei vannak. Közülük csak azokra kívánok rámutatni, amelyeket a *terelővonallal ellátott* párhuzamos közlekedésű úttesten *nem* kell alkalmazni. Előzni ugyanis — többek között — csak az esetben szabad, ha... b) *az előzni kívánó jármű előzését más jármű nem kezdte meg;* — c) *az előzni kívánó jármű előtt ugyanabban a forgalmi sávban haladó másik jármű előzési szándékot nem jelzett".* Nos, ha a *terelővonallal jelzett* párhuzamos közlekedésű úttesten kívánok sávváltoztatással az előttem közlekedő jármű mellett elhaladni, ezt akkor is megtehetem, ha *a)* ezt az elhaladást más jármű is megkezdte; — *b)* az előttem haladó jármű előtt másik jármű is jelezte sávváltoztatási szándékát. Csupán az irányváltoztatás törvényét kell megtartanom: nem szabad veszélyeztetnem a másik sávban „az egyenesen haladó járműveket".

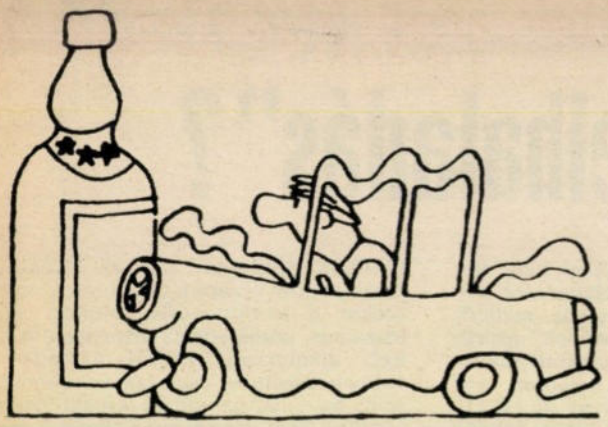
És, nem utolsósorban, itt van az előzés feltételeinek *e)* pontja: *„a vezető az előzés befejezése után a járművel a megelőzött jármű elé, annak zavarása nélkül vissza tud térni".* Ez se vonatkozik a szóban forgó sávváltoztatás, illetőleg „elhaladás" esetére: ezt ugyanis végrehajthatom akkor is, ha nem tudok visszatérni az előttem haladó jármű elé. Hiszen jogom van folytatni utamat az újonnan igénybe vett sávon!

Ezért is tartották szükségesnek, hogy az előzés fogalmának meghatározásához beiktassák ezt a második mondatot is: *„Párhuzamos közlekedés esetében a különböző forgalmi sávokban folyamatosan haladó járművek egymás melletti elhaladása nem minősül előzésnek."*

Nem tudjuk, hogy Kazincbarcikán ténylegesen milyen szakértők csatlakoztak levélírónk velünk vitázó álláspontjához (nem is kívánunk senkit sem megbántani), de reméljük: mindnyájukat meggyőzte ez a végső következtetésünk, amelyet maga a törvényerejű rendelet fogalmazott meg.

Végül: Levélírónk utolsó levelét így fejezte be: *„Időnként érdemes lenne az AM-ben »Kresz-vitaoldal« címen ilyen és hasonló témákat nyilvánosan megvitatni."* Tanácsát igyekszünk megfogadni. De ezt csak akkor tudjuk megtenni, ha olvasóink hozzásegítenek, hogy tudomást szerezzünk a viták tárgyául szolgáló „ilyen és hasonló témákról".

REMÉNYI-GYENES ISTVÁN



Egy kortyot sem...

A Büntető Törvénykönyvről szóló 1978. évi IV. törvény a korábban hatályos Btk.-nál szigorúbban rendelkezik az ittas állapotban elkövetett járművezetés büntetéséről. A 188. § (1) bekezdése szerint, aki szeszes italtól befolyásolt állapotban vasúti vagy légi járművet, valamint gépi meghajtású vízi járművet, vagy úszó munkagépet, avagy közúton gépi meghajtású járművet vezet, vétséget követ el, és egy évig terjedő szabadságvesztéssel, javító-nevelő munkával, vagy pénzbüntetéssel büntetendő.

Az ittas járművezetést egymagában – azaz súlyosabb következmény bekövetkezte nélkül is – akkor minősíti bűncselekménynek, ha a jármű fajtájára és a közlekedési útvonal jellegére tekintettel a közlekedés biztonságára fokozott veszélyt jelent. E szempontokra figyelemmel, a szeszes italtól befolyásolt állapotban történő járművezetést szándékos cselekménynek nyilvánítja.

Szigorúbb büntetési tételeket is megállapít, ha az ittas vezetés mellett egyéb közlekedési szabályszegés is megvalósul. Ehhez képest az elkövető csak akkor vonható felelősségre a 188. § (2) bekezdése alapján, ha a szeszes italtól befolyásolt állapota okozati összefüggésben áll más közlekedési szabály általa okozott megsértésével. Az ittasság a közlekedési szabályszegéssel akkor van közvetlen kapcsolatban, ha például az elkövető az ittassága miatt később fékez, és így okoz halált.

A 0,8 ezrelékes alkoholos befolyásoltság, amely 3 dl bornak, illetőleg 3 centiliter égetett szesznek felel meg, már büntetőjogi felelősséget von maga után. A Btk. egyéb, a gépjárművezetőkre vonatkozó szigorúbb rendelkezéseket is tartalmaz. Így a mellékbüntetésként alkalmazott jogosítványbevonást. A vezetéstől való eltiltás időtartama legkevesebb egy évre emelkedett. Ez azt jelenti, hogy a korábban kiadott jogosítvány érvénytelenné válik, és új vizsgát kell tenni.

A „Csúcsforgalom" postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

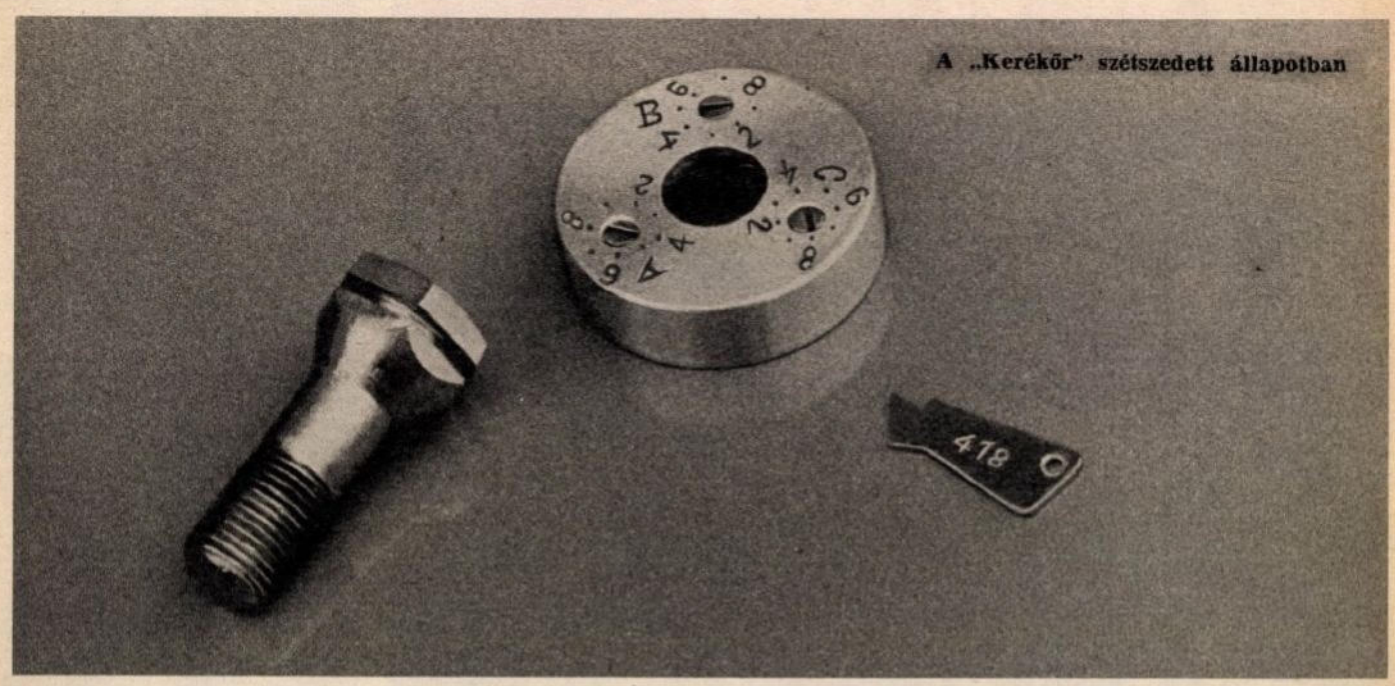
KÍNÁL: Fiat 128-as lengéscsillapító-garnitúrát, első lengőkarokat és kuplungtárcsát Nádel János (1075 Bp., Rumbach S. u. 20—22., II/26. Tel.: 416-218.) — **Zaporozsec ZAZ—968-as** motorhibás gépkocsit, alkatrészként is Kirschner György (6237 Kecel, Szőlő u. 68.) — **Steyr Puch 500-hoz** gázhuzalt és grafitgyűrűt, **Trabanthoz** 145×13-as Continental radiálgumit Szilágyi Lajos (890-697) — **1930-as kiadású** Citroën—CV15 hobbiautót, 2 db Weber DCOE—40 típ. karburátort Kiss József (Debrecen, Dobsina u. 12.) — **Moszkvics 408-at** alkatrészként is Toma István (3200 Gyöngyös, Hattyú tér 3.) — **1936-os kiadású** Gilera SV 500-as motorkerékpárt Athári László (2700 Cegléd, Puskaporos u. 11.) — **Skoda 1000 MB-t** alkatrészként is Nagy Pál (5430 Tiszaföldvár, Petőfi út 35.) — 155×13-as Victoria diagonál gumiköpenyt Zóta Erzsébet (8000 Székesfehérvár, Népköztársaság útja 22—24.) — **Moszkvics 403-as** motort és karosszériát Váradi Dezső (3715 Gesztely, Kossuth u. 44.) — **NSU 110-es** karosszériát, motort, sebességváltót Arányi István (5900 Orosháza, Kossuth u. 18.) — **BMW Glas 1204 TS-t** 1200 cm³-es motorral Sári István (3300 Eger, Gárdonyi G. u. 31.) — **Ford Capri Consul** 1340 cm³-est alkatrészként Kazinczy Imre (6440 Jánoshalma, Görgey u. 36.) — **Wauxhall—Viva** 1200-as motort, sebességváltót, első futóművet, és ajtóüvegeket Szabó Ferenc (1162 Bp., Máramaros u. 16.) — **Trabanthoz** 520×13-as Barum gumiköpenyt, dinamó forgórészt, kuplungkinyomó tárcsát Csór József (8380 Hévíz, Park u. 38.) — **Fiat 126p-hez** csomagtartó fenéklemezt Mike Sándor (7400 Kaposvár, Búzavirág u. 14.) — **Fiat 850-est** alkatrészként is Szente János (2100 Gödöllő, Major u. 23.) — **Stomil 135×12-es** radiál gumiabroncsot Nagy László (1087 Bp., Hungária krt. 32.) — **1920-as évjáratú** 500 cm³-es Jap motorkerékpárt Pócz Nagy János (6791 Kiskundorozsma, Barátság u. 3.) — **Mercedes 220 D** tárcsaféket, főékhengert, olajszűrőt és egyéb alkatrészeket Lenner Gyula (6600 Szentes, József A. u. 25.) — **Trabant 601-es** fenéklemezt Ágoston István (2030 Erd, Csurgói út 11.) — **Fiat 850-es** motort és differenciálművet Szabó Péter (3060 Jobbágyi, Lenin út 31.) — **Skoda 1000—MB** alkatrészeket Stiebi József (1204 Bp., Hrivcsák P. u. 28.) — **Renault R10-est** alkatrészként Balogh Zoltán (1192 Bp., Dobó K. u. 66.) — **480×10-es** diagonál Continental gumiabroncsot Somogyi István (1204 Bp., Alkotmány u. 12.) — **Simson Schwalbe** motorkerékpárt sisakokkal Gojsza Mihály (5055 Jászladány, Majakovszkij u. 15.) — **Tünde motorkerékpár**-alkatrészeket Zoboki András (6000 Kecskemét, Nyíl u. 10.) — **BMW 1500-ast** alkatrészként és 185×14-es Michelin gumiabroncsot Kocsándi László (7722 Zengővárkony, Arany J. u. 40.).

KERES: Wartburghoz vizsgáztatott, jó állapotban levő lakókocsit, Kalmár Lászlóné (Szeged, Moszkvai krt. 21.) — **Moszkvics 418-hoz** karosszériát Batta Józsefné (3733 Rudabánya, Kossuth L. u. 3.) — **P—20-as** motorkerékpárt Kiss Sándor (8782 Ligetfalva, Petőfi S. u. 34.) — **Sport Kupé 850-hez** vezértengelyt, hengerfejet Kovács Gyula (8151 Szabadbattyán, Árpad u. 92.) — **Kresz** hatályos jogszabályok gyűjteménye c. könyvet Neisz Péter (8653 Adánd, Árpád u. 4.) — **Fiat 500-hoz** trapézkart szilentblokkokkal és homloklemezt Molnár János (1212 Bp., Bagi I. u. 10.) — 165×13 **Stomil** acélradiál gumiabroncsot Varga Zoltán (1202 Bp., Temesvár u. 35.) — **Trabant Hycomat** vezérszelepet, olajpumpát, munkahengert Wágner Antal (1116 Bp., Sáfrány u. 46.) — **Fiat 500-hoz** vizsgaképes első lámpát Petőfi Sándor (6000 Kecskemét, Kanizsa u. 3.) — **MZ TS 125/1-hez** áramvonalidomot, ködlámpát égővel Balázs László (2433 Sárosd, Petőfi út 15.) — **Wartburg 353-hoz** bal első sárvédőt Gyükér Ferenc (3433 Nyékládháza, Arany J. u. 38.) — **Skoda S 100-hoz** jobb és bal oldali sárhányót és homloklemezt ifj. Csuppon Sándor (9400 Sopron, Lenin krt. 23.) — **Két- és négyütemű** versenymotorok tuningolási szakkönyvét Budai Károly (4751 Kocsord, Árpád u. 56.) — **Bontásra alkalmas** NSU—1000-est és 175×13-as Michelin gumiabroncsot Juhász Lajos (6400 Kiskunhalas, Jókai u. 69.) — **Fiat 850-hez** hűtőventillátort Szabó László (8500 Pápa, Csokonai u. 14.) — **Skodához** tolatólámpa kapcsolót és SR—12-es gumihoz felnit Mike Sándor (7400 Kaposvár, Búzavirág u. 14.) — **1200-as Zsigulihoz** hátsó ajtóüveget Marton István (Mezőkövesd, Gém u. 16.) — **Lada 1500-as** karosszériát Pongrátz László (2433 Sárosd, Március 21. út 29.) — **Skoda MB 1000-hez** motort Terjéki József (2746 Jászkarajenő, Ady E. u. 11.) — **Autó—Motor** 1977. évi 2., 10., 11., 14. és 1979. évi 16. számait Farkas György (9700 Szombathely, Petőfi S. u. 41.) — **Trabant Hycomathoz** rugót hüvellyel Borbély József (3300 Eger, Pozsonyi u. 23.) — **Tairan 125** motorkerékpárhoz akkumulátort Gotthárdi István (8999 Zalalövő, Lenin u. 10.).

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

KERÉKTOLVAJOK ALKONYA

Már készül a „Kerékőr"

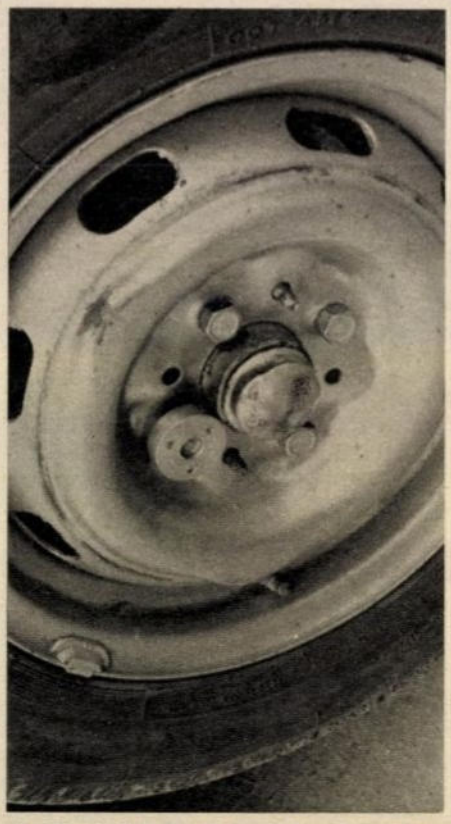


A „Kerékőr" szétszedett állapotban

Az utóbbi években az autósok rémei lettek a keréktolvajok. Idehaza is mind gyakoribb a keréktolvajlás, egyre több kereket lopnak el az utcán vagy nyílt parkolókban álló járművekről. A nyugati országokban, ahol szervezett alvilági bandák fosztogatnak, szinte hihetetlenné nőtt ez a szám.

— *A kerék a legkönnyebben és leggyorsabban leszerelhető gépkocsialkatrész* — mondja *Szilvitzky György* okleveles gépészmérnök, aki sok egyéb újítása, találmánya után a keréktolvajlás elleni védekezést is megoldotta. — *Az ügyes tolvaj, néhány perc alatt leszereli a négy csavart, és bottal üthetjük a nyomát. Az értékesítés se okoz nagy gondot, hiszen többnyire nem lehet azonosítani az ellopott kereket. Magam is autós ember vagyok, érthetően foglalkoztatott a probléma megoldása. Több külföldi kísérlet ismeretes, de egyik se sikerült igazán. Gyakorta került szóba ez a téma Hesz Tiborral, az Unitechnika Ipari Szövetkezet elnökével is, aki biztatott, hogy keressek valami igazán jó megoldást. Azt hiszem végül is sikerült. Az ötlet lényege az, hogy a kerékfelfogó csavar vagy anya végére beszúrást alkalmazunk, s erre helyezzük el a kombinációs zárat, amelynek több száz variációja lehet. Ezt gyakorlatilag képtelenség kinyitni a kombináció ismerete nélkül. S ami szintén lényeges, a kis szerkezet nem befolyásolja a kerék centrírozását.*

Ötletét bejelentette a Találmányi Hivatalban, ahol jelenleg elbírálás alatt áll.



A „Kerékőr" által őrzött kerék csak a hármas számkombináció ismeretével szerelhető le

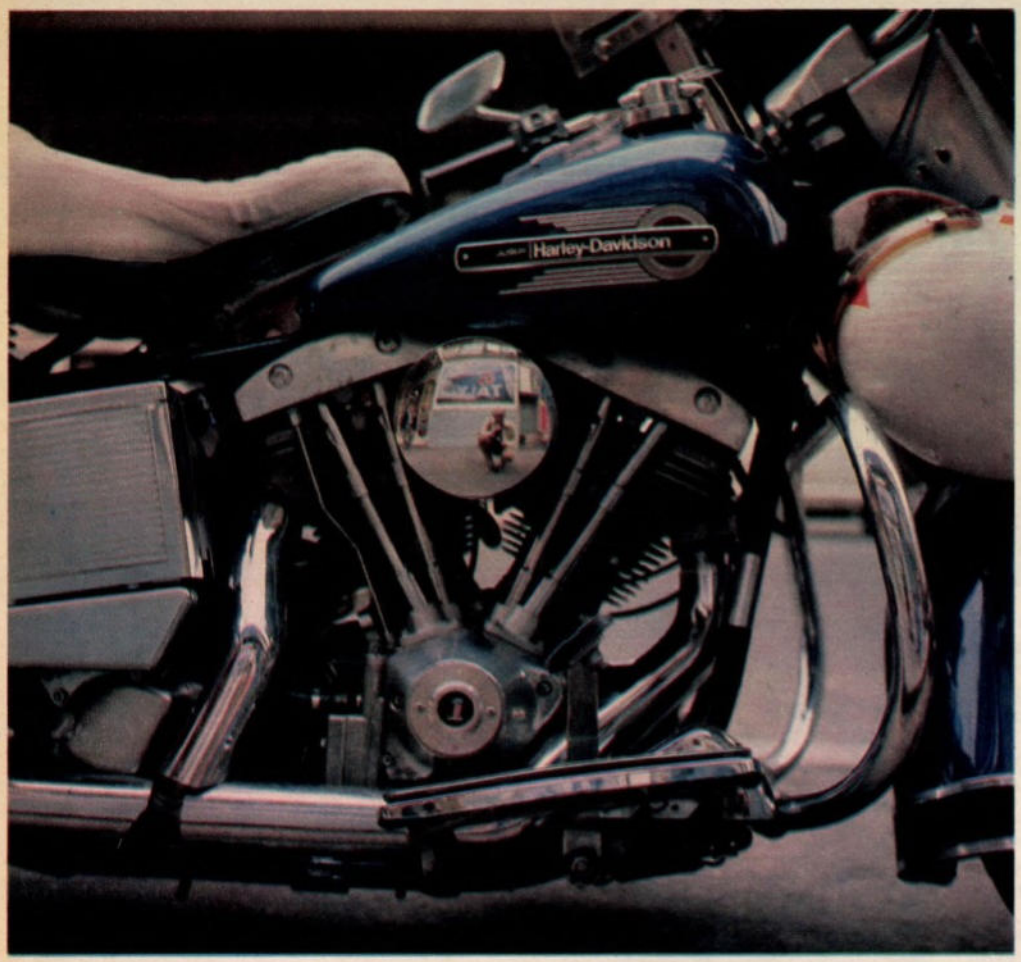
(Bojár Sándor felvételei)

— *Szövetkezetünknek mintegy ötéves kapcsolata van Szilvitzky Györggyel* — veszi át a szót *Hesz Tibor* elnök. — *Jelentős tőkés exportot bonyolítunk le gépkocsitartozékokból. Jeleztük a nyugati partnereinknek is a „keréktolvajok alkonyát" jelentő ötlet megszületését, s ők azonnal tárgyalni kezdtek róla a külkereskedelmi vállalattal. Függetlenül attól, hogy a Találmányi Hivatal szabadalomnak nyilvánítja-e, vagy csak nagyértékű újítás lesz, mi felkészültünk a gyártására, a szerszámok hamarosan készen állnak. Úgy tervezzük, hogy az őszi BNV-n bemutatjuk a hazai autósoknak, s ezzel egyidőben néhány százezret szállítunk a belkereskedelemnek. Négydarabos csomagolásban kerül forgalomba, becsléseink szerint darabonként 60 forint körül lesz az ára. Tehát olcsó, megbízható, s évente mintegy másfél milliót tudunk belőle készíteni. Terveink között szerepel, hogy a nagy gépkocsigyárak részére is felajánljuk új termékünket. Feltételezem, hogy az Állami Biztosító szintén örömmel fogadja majd.*

Ez a kis beszélgetés a keresztelő szerepét is betöltötte, hiszen még nem adtak nevet az új alkatrésznek. Igaz, hogy pezsgő és ünnepi szertartás nélkül, de megszületett az elnevezés: „Kerékőr". E néven kerül majd az autósboltok polcaira ez a hasznos, könnyen kezelhető, mégis biztonságot nyújtó kis alkatrész.

T. ÁGOSTON LÁSZLÓ

Egy amerikai



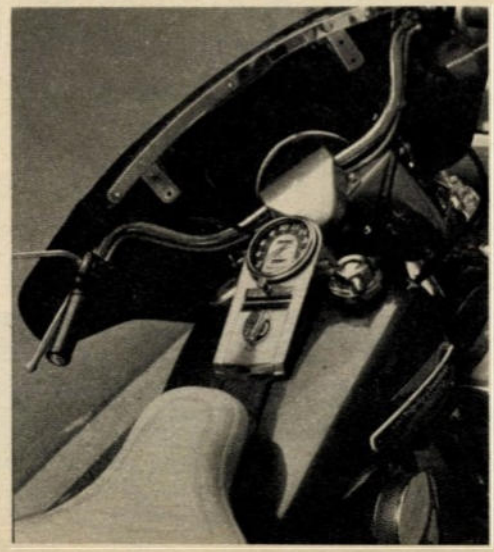


PÁRIZSBAN



Ez a címe a neves amerikai zeneszerző, Gershwin remekének, s e címet erre az alkalomra kölcsönvettük, ugyanis művészeti szerkesztőnk, Marosi László, aki sokkal inkább zene-, mint motorkerékpár-barát, miközben szorgalmasan rótta Párizs utcáit, a sok látnivaló közül is észrevette ezt a látványos amerikait.

Amikor hazaérve elbeszélte útikalandjait, benyomásait – többek között – ezeket a fényképeket is megmutatta. Nos, ez a Harley-Davidson, gazdája jóvoltából, kezdi felvenni párizsi illetőségét, csillogvillog, még az akkudoboz is kapott egy kis krómot (a fehér bőrrel bevont nyereg alatt). Jóllehet, hogy a



600 FA 33 sárga rendszámú, tengerkék erőgyár tulajdonosa valami nagy Cadillac, vagy talán egy méltóságosan fekete Rolls Royce birtokosa. Legyen bárki is a Harley boldog (?) gazdája, szívesen cserélnénk el járgányát a mi szerény, de ugyancsak megbízható mopedünkre(!).

Félre az élet megrontójával, az oktalan vágyakozással... Az Electra Glide kétségkívül a HD család legszebb tagja, és nemcsak Párizsban, de mindenhol a világon, ahol a Harley-rajongók élnek (így hazánkban is), ezt a modellt tartják a legnagyszerűbbnek, még akkor is, ha nem is képviseli a technika „utolsó divatját".



A fenti kérdés a motorkerékpárral kapcsolatban nevetséges lett volna, úgy negyed évszázaddal ezelőtt, amikor a Felkelő Nap országában megpróbálták leutánozni az európai motorkerékpárokat. És most a roppant tehetséges tanítvány messze maga mögött hagyta a mestert.

Itt van például ez a szoborszép Yamaha, amelynek alaptípusa az első háromhengeres modell volt. Közben megszületett a népszerűvé vált XS modellcsalád, amelynek legújabb tagja ez az SP (Special) jelű 650-es. Ezzel a típussal elsősorban az amerikai motorosok igényét akarják kielégíteni.

UTOLÉRHETŐK – E A JAPÁNOK?



A hangszereiről világszerte ismert Yamaha gyárnak szinte melléktermeke a motorkerékpár. A több mint két tucat két- és négyütemü motorkerékpár-típusból válogathat a Yamaha-hivő, egytől négyhengeres kivitelben, mégpedig 50 cm^3-től 1100 cm^3-ig.

(Amennyiben a fekete Yamaha tulajdonosa lement a tóra fürdeni, akkor előfordulhat, hogy – jó esetben – visszaérve nem találja a benzintartályra szíjazott kis bőröndjét, vagy gumipókkal nyergéhez rögzített útizsákját. Reméljük, nem hagyta motorját látótávolságon kívül. A szerk.)

És hogy címünk kérdésére mi a válasz? Azt szívesen az Olvasóra bízzuk.

BMW FUTURO

Lapunk más helyén szóba került, mint a nagy ellenfél, a japán motorkerékpáripar, amely némi túlzással szólva, rettegésben tartja az európai márkákat. Az NSZK motoriparának büszkesége, a kéthengeres, boxer, kardános BMW sem áll már olyan biztosan a lábán, és e tényről már többször is nyilatkoztak az illetékesek. A nyugati szaksajtó legjobbjai oldalakat áldoznak annak az igyekezetnek bemutatására, amelyet ez a méltán világhíres gyár tesz a piac visszahódítására.

Az NSZK legismertebb formatervezői, a Buchmann fivérek kaptak arra megbízást, hogy valami meglepőt, nagyszerűt alkossanak, mégpedig az alábbi szempontok figyelembevételével.

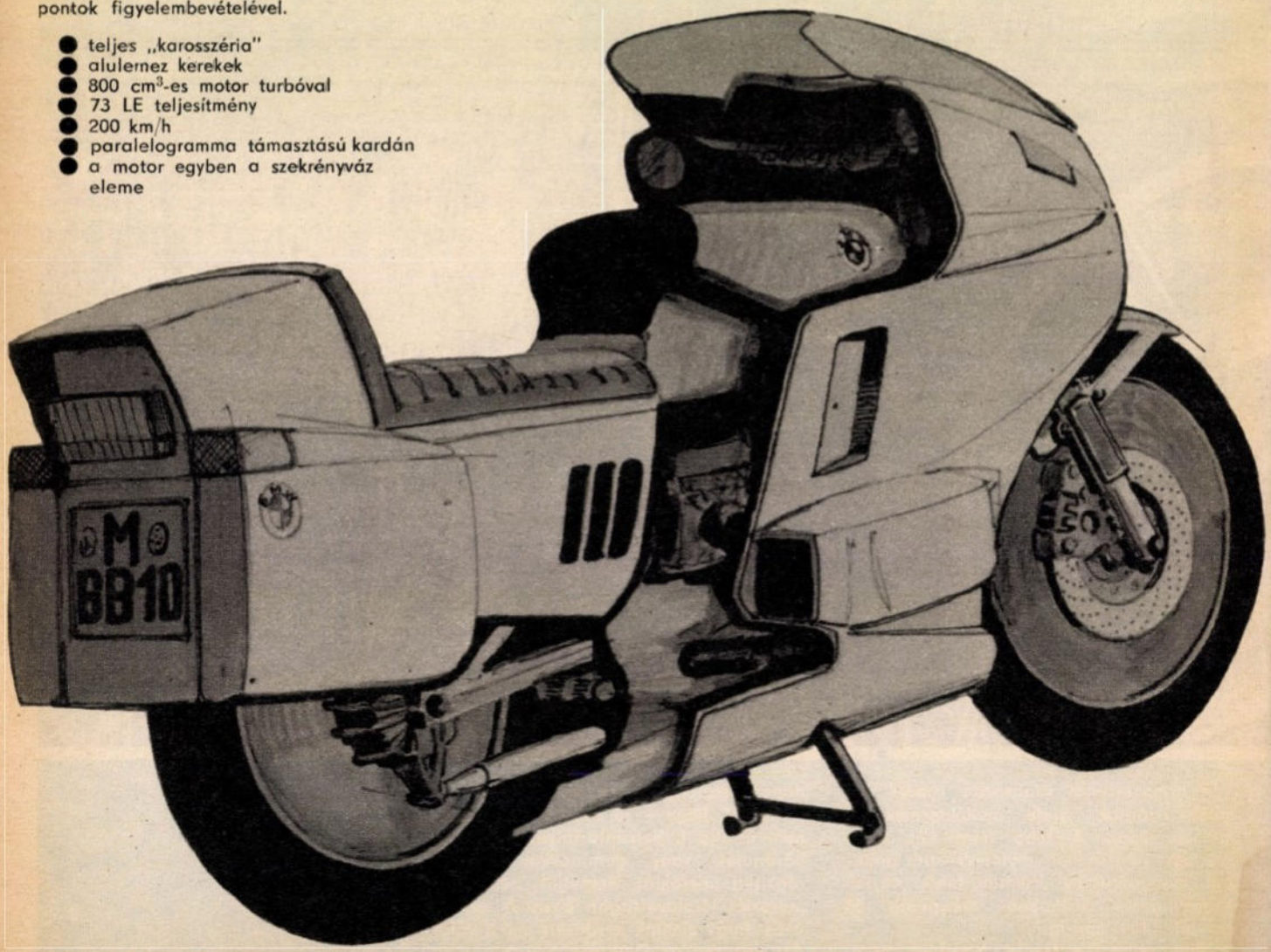
- teljes „karosszéria"
- alulemez kerekek
- 800 cm^3-es motor turbóval
- 73 LE teljesítmény
- 200 km/h
- paralelogramma támasztású kardán
- a motor egyben a szekrényváz eleme
- cantilever hátsó lengővilla
- egységesített fékrendszer
- elektronika
- 180 kg önsúly

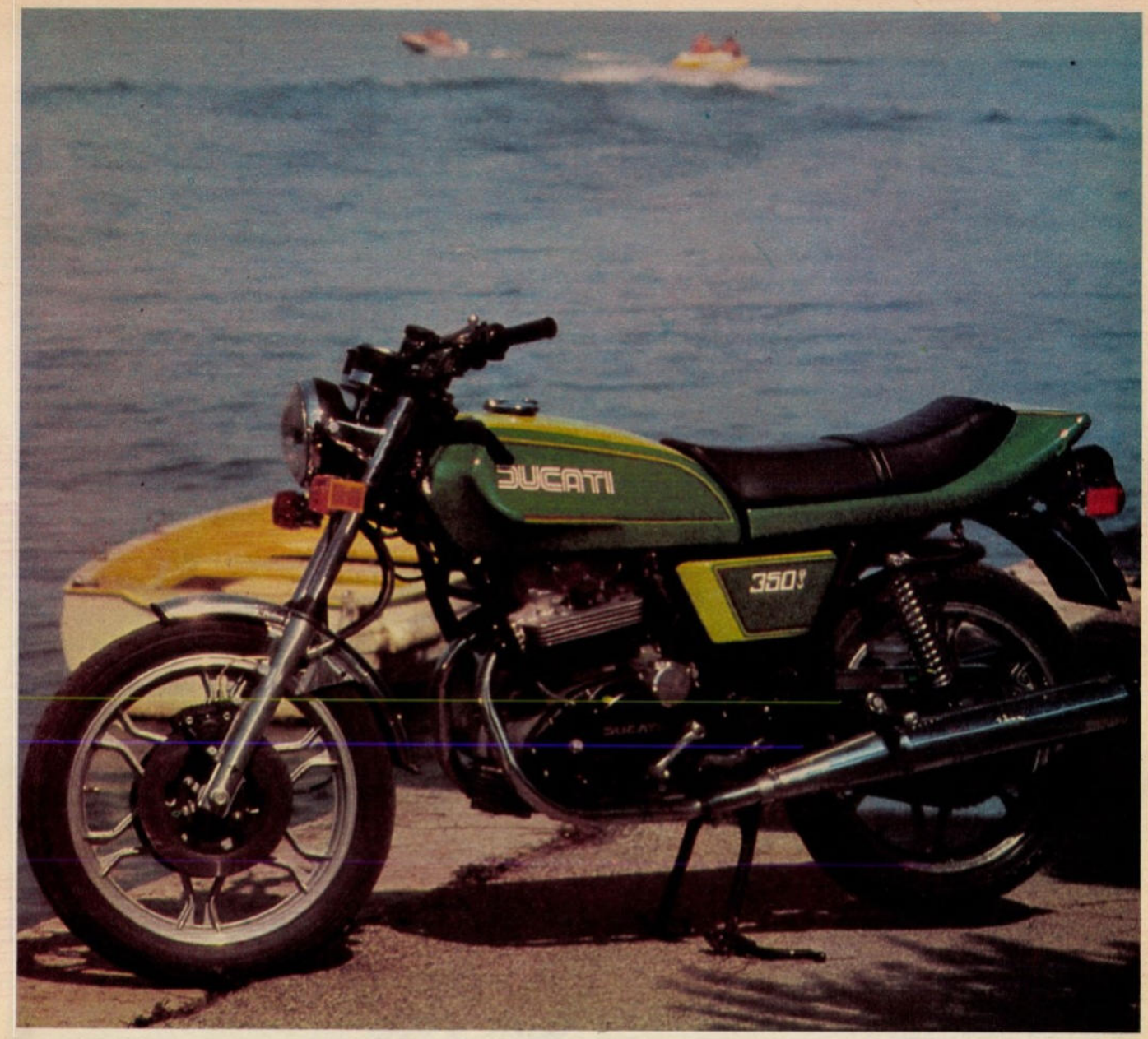
röviden: „minden legyen valamivel jobb, mint az R100 RS-nél".

A BMW tanulmány a Futuro (a jövő) nevet kapta, és ha igaz, az IFMA őszi kölni kiállításán már láthatják a benzinnel beoltott százezrek, és a tervek szerint 1982-ben már gyártják is.

A jelenlegi áramvonalidomnál keskenyebb az új karosszéria, amely magába foglalja a zárt csomagtartókat, felette a szerelvényfal, amely digitális és analóg kiírásokkal informálja a motorost, például a motor fordulatszámáról, a sebességről, időőráról, bekapcsolt sebességi fokozatról, a turbó töltőnyomásáról, akkufeszültségről, olajhőfokról, olajnyomásról, a pillanatnyi benzinátfolyásról, az átlagfogyasztásról, utazási időről az indulástól számítva, illetve az utazási átlagsebességről.

A Futurónak nagyon kellemetlen ellenfelei vannak a Távol-Keletről, ezért tehát szuper BMW-t kell csinálniuk a művészeknek, a műszakiaknak, akiknek ezeket a lehetőségeket megadják.





DD

Az olasz motorkerékpár – általában – kilóg a sorból: az azzurrik valami többletet tudnak adni motorjaiknak, és nemcsak szemet gyönyörködtető ízléses vonalvezetésükkel, hanem a műszaki megoldásaikkal is elismerést aratnak e járműfajta óriási baráti táborának.

Itt van például a bolognai Ducati Meccanica gyár desmodromic (kényszer) vezérelt kéthengerese (innen a D. D., azaz Ducati, Desmodromic). Az ikerhengeres 350-es 19 kW (32 LE) teljesítményű, és ehhez 8500-as percenkénti fordulatszám tartozik. Hengerenként egy-egy 26 mm-es Dellorto porlasztó adagolja, 100 km-re a 4,7 liternyi szuperbenzint, (lévén a sűrítése 9,6), de ha az ötödik fokozatban 148 km/h végsebességgel üzi a motoros, akkor majdnem 7 litert fogyaszt. Álló helyzetből 8,5 mp alatt gyorsul fel 120 km/h tempóra.

Az magától értetődik, hogy elöl dupla (260 mm), hátul pedig egy tárcsafék semmisíti meg a gyönyörű motor termelte energiát. Még egy apróság... A motort elektromos indító kelti életre. Ennyi sok szép és jó után essen szó a D. D. elgondolkoztató súlyáról: 193 kiló!

Nyaralót szeretne építeni?

Kezdje az építkezést az Építésügyi Tájékoztatási Központnál!

Korszerű, esztétikus, a tájjellegnek, a helyi előírásoknak, valamint saját igényének legjobban megfelelő ajánlott nyaralótervek közül választhat.

A tervek kiválasztásában segíti katalógusunk, amely 53 terv alaprajzát és távlati képét tartalmazza.

A „Nyaraló tervek" c. katalógus ára 26,50 Ft. Kapható az egész ország területén a hírlapárusoknál.

Ajánlott tervek alkalmazásával műszakilag megbízható tervekhez jut az építtető, gyorsabbá válik a hatósági eljárás, gazdaságosabb a kivitelezés.

Egy tervcsomag 4 pld. engedélyezési tervlapot 1:100 és 1 pld. kivitelezési tervlapot 1:50 mértékarányban tartalmaz.

A tervcsomagok ára egységesen 320 Ft.

Megvásárolhatók, illetve utánvéttel megrendelhetők az Építésügyi Tájékoztatási Központ Információs Irodáiban:

1075 Budapest VII., Majakovszkij u. 7.
Tel.: 223-021

4025 Debrecen, Vörös Hadsereg u. 75.
Tel.: 12-072

9023 Győr, Eszperantó u. 28–34.
Tel.: 11-468

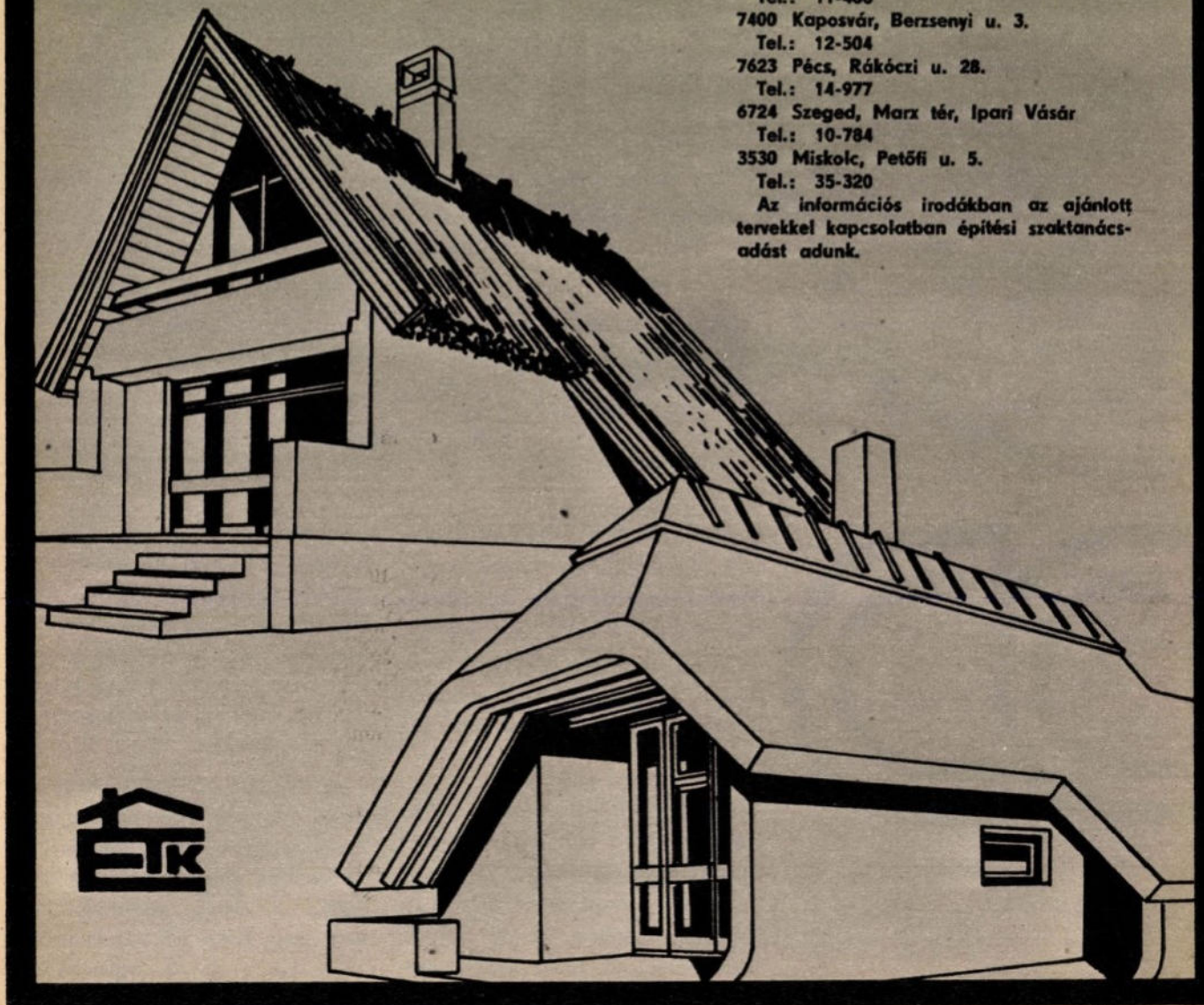
7400 Kaposvár, Berzsenyi u. 3.
Tel.: 12-504

7623 Pécs, Rákóczi u. 28.
Tel.: 14-977

6724 Szeged, Marx tér, Ipari Vásár
Tel.: 10-784

3530 Miskolc, Petőfi u. 5.
Tel.: 35-320

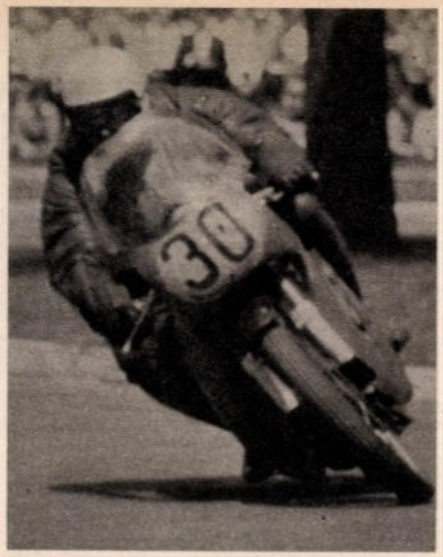
Az információs irodákban az ajánlott tervekkel kapcsolatban építési szaktanácsadást adunk.



Mi lett vele?

Nagy György





— Tulajdonképpen szerencsés embernek vallhatom magam, több okból is. Először is megértő a feleségem (már több mint negyed százada), *aki többek között versenyzői szenvedélyemet is elnézte. Nagyszerű fiam van, aki a volán mögött keresi meg a kenyerét* (sajnos, rá nem hatott a motorkerékpár), *olyan szakmám van, amit nagyon szeretek. De most veszem észre, hogy dicsekszem, pedig nem szokásom, ezt talán szívesen bizonyítják a volt sporttársaim, akik egykor Hockingnak neveztek* (kétszer volt világbajnok ez a rhodesiai sportember), *és amikor Czizi* (Csizmadia Imre, a BHSE mostani szakosztályvezetője) *volt a Zalka intézője, ő nevezett el „szpidgyuri"-nak.*

De kezdjem az elején. Amíg a kis iskolatársaim a focit kergették, addig én a motorkerékpárokat lestem. Ezért lettem ipari tanuló. Urbach László Mátra kismotorüzemében, ahol ideálom lett Szöllősi Zsiga „bácsi", aki művésze volt a motorbűvölésnek. Szinte neki köszönhetem, hogy versenyző lett belőlem.

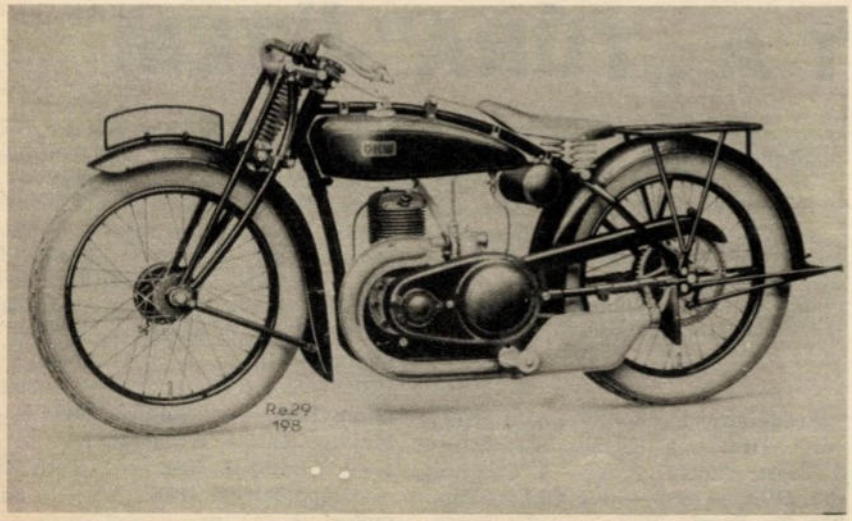
Amikor 1946-ban megalakult a Vasas motorszakosztálya, beléptem oda, ahol Lukavecz Feri bácsi volt a tanárom. Két év múlva kaptunk egy százas Csepelt, amit megtuningoltunk, és ezzel indultunk valamennyi versenyágban. Több mint tíz év után átiratkoztam a Postásba, ahol egy 250-es NSU-val szakoztam. A következő őszön végre sikerült bekerülnöm az MHS—KMK-ba, ahova sok szép emlékem fűz. Szeretettel emlékezem Seres János klubvezetőre, aki naggyá tette a Zalkát. Itt kaptam egy 350-es AJS-t, és egy 500-as Nortont. Éppen tíz évig versenyeztem ebben az egyesületben. Igaz, bajnok nem lettem, de ez nemcsak azon múlott, hogy nem voltam igazi, nagy tehetség, hanem sokkal inkább a kiszolgált motorjaimon. De még így is sikerült „vicebajnok"-ká lennem, azaz az OB második helyen végezni. Csupán egyszer sérültem meg, a Szlovák GP-n buktam, vállkulcscsontomat törtem.

Sokáig végeztem társadalmi munkát a Zalkában, a gyorsasági szakosztályt vezettem 1971-ig. Ma a Mechanikai Laboratóriumban vagyok műszerész, és ha kívánnék valamit, akkor az az, hogy több, sokkal több, na és jobb gyorsasági versenyt szeretnék látni — itthon.

R.

A MI KIS MÚZEUMUNK:

DKW E-250



Több mint fél évszázaddal ezelőtt, 1928-ban örvendeztette meg az akkori motorbiciklistákat a zschopaui Rasmusen Részvénytársaság ezzel a DKW-val, amelyet E—250 néven jegyeztek be a születési bizonyítványba. Kedves utódok, mai fiatal motorosok, ez a matuzsálem meglepő tulajdonságokkal rendelkezett, mint például 95 kilós súlyával, egyszerű, de roppant megbízható háromfokozatú sebességváltójával és elnyűhetetlen vázával. A hagyományos (tarajos dugattyús) kétütemű motorjának főtengelye csak 3000-szer fordult percenként, igaz, teljesítménye — ennek arányában — csupán 6 lóerő volt, ami egy negyedliteresnek valóban nem sok, de a 80 km-es végsebességhez ennyi elegendő is volt.

Ez a német gyár (a mai MZ) majdnem minden évben egy-egy új típussal lepte meg a márka híveit, sőt volt úgy, hogy két újszülöttel növelték a választékot.

Hogyan viszonylik egy ilyen tisztes veterán a diszkó-korszakbeli utódaihoz? Mint mondjuk, a haube (az akkori motoros fülessapka — vászonból) a bukósisakhoz..., vagy — és ez a valós — mint a derék E—250 az MZ TS 250/1-hez.

Ez már verseny volt!



Így „kitárt szárnyakkal" kitűnően látszik Szabó Péter autójának első VW futóműve

A második nekirugaszkodásra tisztázódott a szentendrei autócrosspálya helyzete. Míg a MAMSZ-kupa első fordulója ugyanezen a pályán a hó áldozata lett, és a versenyzők inkább az elemekkel viaskodtak, mintsem egymással, most a legpompásabb időjárás áldotta meg a pályát. A tulajdonképpeni pályapremier jól sikerült, a ránézésre hihetetlenül egyszerűnek tetsző „tarhonyás" szőnyeg, autókkal a hátán tehát most mást mutatott.

Tempó, technika, kaptató, ugrás, vagyis volt minden, ami a látványhoz kell, a pályatervezők — filmes műszóval élve — látványtervezőkké léptek elő.

Persze a versenyzők sem adták alább.

Végy mintegy 30 méter csövet, lemezeket, műanyagot, befőttes gumit, csavarhúzónyelet, és nem árt, ha motort és váltót is raksz az összeépített madárketrecbe, aztán ülj bele és mutasd meg, mit tudsz! A valahogy így hangzó alapkiírásra 29-en válaszoltak: jelentek meg a rajtnál, noha nem is a teljes géppark zarándokolt el Szentendrére. A depó hatalmas kiállítási placcra emlékeztetett, ahol a szárnyaló műszaki elme jobb-rosszabb, ötletesebb és kevésbé ötletes megvalósult produktumai sorakoztak egymás mellett. Mert talán egyetlen más autósportágban sem eregetheti ennyire szabadjára fantáziáját a konstruktőr.

A legolcsóbb autós versenyág körülbelül 5000 nézőt hívott a pályára. Bizton állíthatjuk, hogy egyikük sem bánta meg programválasztását. Az autócross nemcsak izgalmas verseny, hanem autós kabaré — humoros, mókás jelenetek egész sorozata. A versenyzők persze az alkalomnak megfelelően komolyan veszik a játékot, aztán ha mégis kidőlnek a sorból, csettintenek és a következő futamon ismét rajthoz állnak.

Az autócross első igazi hazai művelőjének, *Darázs Antal*nak nem kellett csettintenie. Az MZ-porlasztó emlőkről szoptatott három izmos Wartburg-henger, akár egy villanymotor, egyenletesen fütyürészve kényszerítette pályadarálásra a hátsó kerekeket. Az egyenletes teljesítmény pedig három nyert futamot, azaz a győzelmet hozta meg. Öccse, Ferenc sem véletlenül nyerte meg előfutamát a Lada-motoros régi változattal, és nyilván a döntőben is helyen lett volna, ha a középdöntő megpróbáltatásait túléli a féltengely.

A vér nem válik vízzé! A régi mondást igazolja *Szabó „Kuksi*nak", az egykori híres-neves motorkerékpárversenyző fiának, Péternek feltűnése a szárnybontogató sportágban. A ránézésre még csak félkész autócsodában dohogó VW-buszmotor az első- és középfutamban első, a döntőben pedig a második helyre tolta az ifjú titánt.

Előrelátható volt, hogy az autócross hatalmas fejlődésének aligha lehet gátat szabni. A Szentendrei Petőfi SK második MAMSZ-kupa versenye után immár teljesen világos, hogy a leglátványosabb hazai versenyág születésének vagyunk tanúi.

Izgalommal várjuk a folytatást, a harmadik fordulót, amelyet a Főtaxi SK rendez meg július 20-án (előreláthatólag) Pécelen.

— espé —

Eredmények: 1. Darázs Antal, Délép (Wartburg) — 2. Szabó Péter, Külker SK (VW) — 3. Virág Béla, Főtaxi (Lada) — 4. Soltész Károly, Szentendrei Petőfi (Fiat 125) — 5. Ujházi László, Ikarus (Wartburg) — 6. Dévényi László, Hungarocamion (Lada). A MAMSZ-kupa állása a 2. forduló után: 1. Darázs A. 18 pont — 2. Virág B. 8 — 3. Kovács II. László, Dovit és Szabó Péter, mind 6 pont.

MEGINDULT A „TÚRA"-ÜZEM

Ha egy NB III-as labdarúgó a pályára lép, előre tudja, hogy mennyi lesz a prémiuma. Nem úgy a terepmegbízhatósági versenyző, aki nincs tisztában azzal, hogy mennyibe fog kerülni — természetesen a saját számláján — egy-egy bajnoki futam. Mert hogy pénzbe kerül, az biztos (olykor nem is kevésbé), és nemegyszer bosszúságba is. A pénzkiadást elsősorban a saját motor előkészítése, a bosszúságot pedig az alkatrészhiány, és nemegyszer a gyalog turisták „pályaigazítása" okozza.

Mindezek ellenére az OB első fordulója, amelyen közel 50 motoros indult el, remekül sikerült. A pilisborosjenői speciális szakasznál az alkalmi drukkerek, a hozzátartozók és a motorosok nagy száma élvezte a jól rendezett versenyt.

Jó volna, ha ezt a viszonylag olcsó sportot jobban segítené a MAMSZ, hiszen ez az egyetlen technikai versenyág, amelyből tömegsportot lehetne csinálni.

R. F.

Eredmény: B 1 — 50 cm³, 1. Hutter I., HSE — 2. Kovács, Kismot. — 3. Csősz, Dunaújváros — 4. Csizmadia, HSE, — B 2 — 125 cm³, 1. Farkas T., Pécsi TTE — 2. Pócsi, HSE — 3. Papp, Km — 4. Bán, PTTE — B 3 — 250 cm³, 1. Hódos T., Dunaújv. — 2. Rotyik, HSE — 3. Nagy, HSE — A 1: 1. Fehér G., VOSE — 2. Bucsi, ZM — 3. Wolleszky, HSE — A 2: 1. Keller T., ZM — 2. Szél, HSE — 3. Fernbach, VOSE — 4. Borgulya, Km — 5. Kallos, PTTE — 6. Mészáros, Km — 7. Skobrák, Km — A 3. 1. Asztalos I. HSE — 2. Birgés I. ZM — 3. Csintalan, HSE — 4. Soltész, HSE — 5. Malina, Km — 6. Tanai, Km — A 4 — 1. Láng R. HSE — 2. Tóth ZM — Csapatban, 1. HSE „A" — 2. Kismotor „A".

minden *féle*

Jól szerepeltek motorcsónakosaink a VB-n

Hannoverben a Masch-tavon rendezték meg a 350 cm^3-es siklóhajók világbajnokságát. A versenyen Ausztria, NSZK, Olaszország, Svédország és az USA, valamint az egyetlen szocialista ország, Magyarország versenyzői álltak rajthoz. Versenyzőink dolgát nehezítette, hogy a hazai versenyszezon csak május 1-től indult be, míg a többiek már február óta több nemzetközi erőpróbán vettek részt. Múlt évi Európa-bajnokunk pedig még ebben a rövid felkészülési időben is súlyos motorhibákkal küszködött. A külföldi versenyzők már a legújabb típusú König- és Yamoto-motorokkal versenyeztek, ám válogatott gárdánk győzni akarása a régebbi motorokat is sikerre vitte. Versenyzőink közül Illy Zoltán szerepelt a legjobban, 5. lett, de dicséretre méltó ifj. Csepregi György 8. helye is, tudván, hogy törött karral versenyzett.

Berecz Béla

Eredmények: 1. Erwin Zöller — 2. J. Koslowski — 3. K. Berschik, mind D — 4. P. Landini, I — 5. Illy Z., H ... 8. ifj Csepregi Gy. — 9. Ribizsár M.

A MOTORCSÓNAK BBK

csehszlovákiai futamát Jedovnicében rendezték meg. A 350 köbcentiméteres siklóhajók versenyében Ribizsár a 4., ifj. Csepregi a 6. lett. Az 500-as siklók között Berentz a 8., Csapláros a 11. helyen végzett.

SPORTHÍREK

NAGYSZABÁSÚ VERSENY

keretében rendezi meg a Kiskunlacházi KSK a motocross-bajnokság 5. futamát július 6-án, 13 óra 30 perces kezdettel. Az alapításának 20. évfordulóját ünneplő sportkör 12 nemzet 40 versenyzőjét hívta meg, és ha a tárgyalások sikerrel zárultak: külföldi versenyzők oldalkocsis cross-bemutatót tartanak.

A MOTOCROSS OB

VI. fordulóját szovjet és csehszlovák vendégversenyzők részvételével, július 23-án, 14 órakor a Soroksári Vörös Október SE rendezi meg Piliscséven.

A MOTOCROSS VB

500 cm^3-es kategóriájának 4. futamát Svédországban rendezték meg. Az amerikai Brad Lackey (Kawasaki) tovább növelte előnyét az első és harmadik helyért kasszírozott pontjaival. A belga Malherbe (Honda) 2. és 3. helyezéseivel megőrizte 2. helyét a VB listán. Az 5. futam Finnországban zajlott. Itt, Malherbe hatpontos hátrányát 1-re csökkentette első és negyedik helyével, míg Lackey csupán két harmadik helyet motorozott össze. A VB állása 5 futam után: 1. Lackey, 107 — 2. Malherbe, 106 — 3. Carlqvist, S 79 — 4. Wromans, B (mind Yamaha) 49 — 5. Bruno, F (Suzuki) 38. A 250-es gépek a 2. VB versenyüket futották Csehszlovákiában, ahol az egyik futamot az ismét magára talált csehszlovák sztár, Falta megnyerte, a másodikban 4. lett, és ezzel ő a mezőny feje. A VB állása a 2. futam után: 1. J. Falta, CS (CZ) 38 — 2. G. Jobe, B (Suzuki) 34 — 3. R. Dieffenbach, D (Honda) 31. A 125-ÖS MOTOCROSS-mezőny az 5. futamon jutott túl Jugoszláviában. A versenyt Rahier nyerte meg, Rinaldi a 2., Autio a 3. lett. A VB állása az 5. futam után: 1. H. Everts, B (Suzuki) 98 — 2. M. Velkeneers, B (Yamaha) 97 — 3. G. Rahier, B (Gilera) 51 — 4. M. Rinaldi, I (KTM) 46 — 5. Matti Autio, SF (Honda) 38.

NEMZETKÖZI GYORSASÁGI VERSENYEN

Kielcében (Lengyelország) — üres páholyok előtt — lengyel, magyar, NDK-beli és egyetlen olasz versenyző mérte össze erejét. A következő eredmények születtek. **125 köbcentiméter:** 1. Drapál J. (Morbidelli) — 2. Juhász K. (MZ), — 3. Poppitz, NDK (MZ) — 4. Vlaszaty J. — ...6. Hegedűs L. (mind Rotax). **250 köbcentiméter:** 1. Drapál J. — 2. Juhász K. — 3. Hársfai L. — ...5. Szél T. (mind Yamaha).

„Mini-cirkusz", Miskolc



Neuser vezeti a mezőnyt
(Fotó: Bojáki Nagy György)

A MAMSZ-kupa II. futamának a miskolci Egyetemváros adott otthont. A Ruszöv Spartacus az egyetemistákkal közösen rendezte a versenyt, az eddigiekhez mérten jóval gyorsabb pályán. Az eddigi versenyek pályakialakításánál a szlalomjelleg volt a lényeg, ennek megfelelően a motorozási készség nagyrészt eldöntötte a helyezések sorsát. Itt az Egyetemvárosban viszont a tuningolási művészet legalább olyan lényeges volt, ha nem lényegesebb, mint a motoros tudás.

Izgalom akadt újra bőven, nem unatkozott a szép számú közönség. A depóban az okozott különös izgalmat, hogy a spartacusos Neuser Lajos motorja fantasztikusan gyors volt a többiekéhez képest. Az „A" kategória I. futamát simán nyerte, a II. futamban utolsónak indult és második lett, és a III. futamot is elsőként fejezte be.

Stampay István

A. Kategória: 1. Neuser Lajos, R. Spart. — 2. Harmathi ZMMK — 3. Czapkó, BHSE — 4. Pócsi BHSE — 5. Tóth, BHSE. — **B.** 1 Kugler Viktor, D. Ep. — 2. Csizmadia, BHSE — 3. Körei, R. Spart. — 4. Csillich, D. Ép. — 5. Pánits, BHSE. — **Ruszöv Kupa:** Neuser Lajos, R. Spart. — Czapkó, BHSE — Tóth, BHSE — (mind Simson).

SZARVASI VAS-FÉMIPARI SZÖVETKEZET

AUTÓSZERVIZ

A 44-es főútvonal mellett a vasúti átjárónál korszerű szolgáltatások: diagnosztikai állomás, „dinitrol" alvázvédelem, gépkocsi-vizsgáztatás, sárga angyal, gyorsmosó, motorkerékpár-szerviz





Kilométeróra, spirálok javítása, készítése minden típushoz. ÖZV. GÉCZY DÖMÖTÖRNÉ Bp. VII., Nyár u. 11.

WARTBURG gépkocsik szakszerű javítása gyári technológia szerint. Vizsgára előkészítés, kívánságra vizsgáztatás. GÉCZY GYULA okl. közl. gép. technikus Budapest XVI., R.szentmihály, Templom u. 9.

RIASZTÓBERENDEZÉSEK SZERELÉSE, KÜLÖNBÖZŐ VÁLTOZATOKBAN. AUTÓVILLAMOSSÁG XVIII., FERENC U. 54.

KULCSMÁSOLÁS A KELETINÉL GÉPKOCSI- ÉS LAKÁSKULCSOK KÉSZÍTÉSE MEGVÁRHATÓ KÉKESI Bp., VII. ker. Baross tér 15.

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

AUTÓRUGÓK LAPRUGÓK JAVÍTÁSÁT SZERELÉSSEL, SPIRÁLRUGÓK ÍVELÉSÉT, PÓTLÁSÁT GARÁZSKAPU- ÉS LÉGPUSKARUGÓ KÉSZÍTÉSÉT AZONNALRA VÁLLALJA: PATIK MEGVÁRHATÓ! Bp. X., Keresztúri út 98.

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

Alváz- és üreges korrózióvédelem. Karosszériajavítás LACKÓ járműmérnök Újpest IV., Virág u. 62. Tel.: 833-994.

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

LADA gépkocsik szakszerű javítása, Elektronikus fogyasztásmérés, Porlasztó speciális átállítás tartalékos üzemre Beszabályozás, CO-mérés, motordiagnosztika MLADONICZKY IMRE autószerelő mester 1125 Tusnádi u. 5/b.

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

Alváz- és üreges korrózióvédelem.

Korszerűen felszerelt műhelyben modern technológiával végezzük el az Ön gépkocsiján a korrózióvédelmi munkákat.

Az Örs vezér terétől 4 km-re! 1163 Bp. XVI. Sashalom, Újszász u. 46. (A 46-os busz vonalán) Nyitva 7 órától — 17 óráig

RÁCZ TIBOR autószerviz kisiparos

Munkafelvétel: 638-773

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

Aranyhomok Rallye:

Kudarc és siker

Bolondosan alakul az idei rali EB sorsa: a szuper favoritnak tartott finn *Pentti Airikkalát* a Vauxhall gyár három, félig-meddig sikertelen kísérlet után szélnek eresztette; a francia *Bernard Béguin* 300 lóerős Meznarin-Porschéjével már négyszer állt rajthoz, háromszor kiesett és csupán egy sovánka 40 pontos első helyet tudott szerezni Belgiumban; az Alfagyár két turbófeltöltős bombázójának pilótái: *Pregliasco* és az 1974. évi Európa-bajnok *Verini* is eddig csak a balsikerekben múlták felül egymást; a Fiat Abarth-ról egy szintén 300 lóerős Alméras-Porschéra átnyergelt spanyol *Zanini* eddig még nem sokat mutatott magából (igaz, ez nyomban egy 80 pontos győzelem volt odahaza a Costa Brava Rallye-n), így a nagy zűrzavart kihasználva, a svéd *Stig Blomqvist* szinte akarata ellenére az ideiglenes EB-lista élére vetődött.

Mivel a magasabb szorzójú EB-futamok vészesen fogynak, a 3-as szorzójú bulgáriai Aranyhomok Rallye kisebbfajta elődöntőnek számított, aki itt nem tudott felzárkózni az élbolyhoz, annak bizony nagyon nehéz dolga lesz a jövőben... Nos, Zanini a rajttól a célig fölényesen vezetve simán nyert, míg a két gyári Turbó Alfetta ismét elvérzett.

A nagyok mögött mindvégig a *Ferjáncz/Tandari* kettős vezette a kicsik sorát, ha szoros küzdelemben is, de állandóan sakkban tartva az egyenrangú ellenfélnek számító gyári Skodák armadáját, valamint a lengyel *Krupa* és a bolgár *Csubrikov* Renault 5-ét. Igaz, egy balszerencsés kábeltűz miatt a legnehezebb és leghosszabb gyorsaságin közel másfél percet veszítettek Ferjánczék (a felhőszakadásban ablaktörlő nélkül botorkáltak!), de a következő gyorsaságikon óriási hajrával visszaszerezték a 45 EB-pontot érő 2. helyet. Sajnos, a kikészített pezsgősüvegek mégsem durrantak a célban, mivel a 34. gyorsasági céljánál a kék raketa motorja hangos csattanással kilehelte lelkét: hajtókarszakadás...

A szokásoktól eltérően, ezúttal a BBK-csapatoknak is a több mint 1600 km-es teljes távot kellett teljesíteni, és az ítéletidő miatt az eddigi legnehezebb Aranyhomok Rallye-n a magyar csapat ragyogóan állta a sarat. *Zsembery Jenő* csapatvezető taktikai utasításait betartva, a fiúk okosan, visszafogottan koncentráltak a célba érkezésre és a csehszlovák csapat mögött a 2. helyet szerezték meg. A válogatottban még szinte újoncnak számító pécsi *Szuhanyik/Ranga* kettős az EB összetettben a 12., a BBK abszolútban pedig a fényesen szép 8. pozíción végeztek, a szintén pécsi *Tóth/Nagy* duó a BBK-listán a 12. lett. A sok kisebb-nagyobb probléma miatt kissé lehangolt *Dudás/Doma* páros csak a célba érkezés után tudta meg, hogy mennyit is ér a 15. helyük: a parc-fermé̊ből útban a szállodához az összekuszálódott differenciálmű miatt leállt a gép.

Fekete András



Sodródás nélkül kunkorodik a győztes Zanini/Sabater/Porsche hármas

(A szerző felv.)

VÉGEREDMÉNY: 1. Zanini/Sabater (E) Porsche, — 2. Krupa/Misztowski (PL) Renault, — 3. Kvaizar/Kotek (CS) Skoda, — 4. Brundza/Brumm (SU) Lada, — 5. Csubrikov/Cerovszki (BG) Renault, — 6. Sedivy/Janecek (CS) Skoda, — 7. Kolev/Popov (BG) Renault, — 8. Blahna/Schovanek (CS), — 9. Pech/Gottfried (CS) mind Skoda, — 10. Radecki/Kabulski (PL) Polonez.

AZ EB ÁLLÁSA 18 FUTAM UTÁN: 1. Zanini 140, 2. Blomqvist 130, 3. Kullänq 80, 4—5. Krupa és Airikkala 64, 6. Pitkanen 61 ponttal.

A BBK ÁLLÁSA KÉT FUTAM UTÁN: 1. Blahna (CS) 91, 2. Sedivy (CS) 84, 3. Radecki (PL) 75, 4. Tóth (H) 60 pont.

Új szelek a KARTPÁLYÁN

A hozzáértő közönség is csettintett ujjával, Győrben a magyar gokartbajnokság depóját végigjárva. Mi adott erre a megnyilvánulásra okot? Az ott szerelés alatt levő és rajtra kész, mintegy másfél száz gokart. De milyenek? A mai európai gokartsport mezőnyében is jegyzett motorokkal felszerelve. Meghatározó, és tekintélyt parancsoló vízhűtéses Rotaxok különféle változatai. De a száraz motorok sem voltak lebecsülendők. Talán csak az ejti gondolkodóba az embert, hogy a MAMSZ mellett működő kart-bizottság határozata értelmében csak az vehet részt a BBK-futamokon, aki az országos versenyen is szocialista országban gyártott motorral felszerelt gokarttal versenyez. A tények szerint a nemzeti bajnokságon való eredményes részvétel többet jelent, mint válogatott színekben indulni nemzetközi versenyen?!

Az új bajnoki kiírás és a pálya sok lehetősége, a fotocellás időmérés, kizárt minden vitát a besorolás tekintetében. A nemzetközi osztályba sorolt versenyzők 6 futam alapján döntötték el a bajnoki futam helyezéseit. *Kesjár Csaba* (Volánbusz) győzelmét társai nem tudták kétségessé tenni. A győri *Nagy testvérek* — az előző két év országos bajnokai — a 2. és 3. helyet szerezték meg. A nemzetközi osztályban a bajnoki győzelmet *Dancsi István*, a Győri Volán versenyzője szerezte meg klubtársa, *Kozák András* előtt.

Az 1980-as versenyévadban került először kiírásra a 250 cm^3-es szériamotorokkal felszerelt gokartok versenye. A népes mezőnyben az első helyre esélyes *Novák István* (BKV Előre) és *Losonczy István* (Győri AFIT) — műszaki hibák miatt — feladta a versenyt és így a „nevető" *Csányi István* (Kecskeméti Spartacus) végzett az első helyen. A 125 cm^3-es szériagépek versenyét *Bodrogi János* (Dunaújvárosi Volán), az 50 cm^3-esek versenyét szériában *Magyar Zsolt* (Győri Volán), speciálban pedig *Lengyel Attila* (Veszprémi Volán) nyerte.

Pesztenlehrer Ottó



A Volánbuszos Lupták Pál „Forma—1" kartja

(A szerző felv.)

AZ „ÖREG" MESTER



A 74-es Volán Rallye rajtjánál a Bálint—Pánics duó...

30 éve megszakítás nélkül csinálja, pipájával a szájában könnyen felismerhető minden „kerekes" sportrendezvényen. 1950-ben, egy 100-as Csepellel kezdte, de versenyautóba csak 68-ban ült, és egy évre rá túra abszolút bajnokságot nyert. 1970—71-ben raliban a legendás Puchjával kategória 2., illetve 1 helyezett. Külföldi EB-futamokon három alkalommal is dobogóra került, sőt, 72-ben itthon Förster navigálásával rali abszolútot nyert — de az évben a díjat nem adták ki... Ezután Sashegyi és Pánics navigátorokkal évente bajnokok a széria Lada kategóriában. Pécsett többnyire csak Ferjáncz verte meg... Az 1975-ös Volán Rallye-n búcsúzott:

— Nem értettem egyet a klub vezetésével — meséli *Bálint Árpád* sokszoros magyar bajnok —, *ezért megváltam tőlük. Baráti kapcsolatom folytán azonnal a Bp. Volánhoz, a Ferjáncz-teambe kerültem. No, azért Péccsel sem szakadt meg a kapcsolatom: a Komlói Bányász edzőjeként négy párost irányítottam. Sikeres 3 év volt: 76—78-ig túrában éves csapat 1., 2. és 3. helyünk volt. A feloszlás után Selmeczi a Bp. Volánhoz, Kiss pedig a Pécsi Volánhoz került.*

— Hogyan dolgozik a Ferjáncz—dr. Tandari-team? Nos, teljes egyetértésben. A versenyszerviz kivételével nincsenek szigorúan kiosztott feladatok, mindenki teszi a dolgát. Ime a felállásunk: Hercegh Áron (Roni) és Csordás Ferenc (Pupusz) a Barkasszal, valamint Léhi Sanyi és én a Volga Kombival. Sanyi képes egyhuzamban 3 napig vezetni... A szervizautókban komplett motor és karosszéria (!) kivételével minden van: váltó, futómű és gátlók, kipufogó, szívócső és karburátorsorok, aggregát, hegesztőkészülék és egy 600 kilós láda, ami szerszámokkal és még ezerféle felszereléssel van teli.

A távolságtól függően általában úgy utazunk, hogy akkorra érkezzünk, amire Attiláék befejezik az edzést. Néha az edzőautót is „lábra kell állítani", mert a „próba" erősen megviseli. De erre csak akkor kerül sor, ha a versenyen szervizautóvá lép elő. A gépátvétel előtt még egy általános ellenőrzést tartunk és megbeszéljük az Attiláék által kidolgozott szerviztervet. Gyakori a 20—20 szervizhely. Ez esetenként csupán 100—200 km-rel kevesebb autózást jelent, mint maga a verseny. Visszatérő tréfa, hogy a hússzal szemben 17 hely már „álló szerviznek" számít... Az autókban az URH-rádió óriási segítséget nyújt, mert előre felkészülhetünk az elhárítandó hibákra. A 79-es Rajd Polskin éppen Attiláéké romlott el, és a murvás pályákon slick gumikkal kínlódtak végig... Csak Michelinnel megyünk. A verseny útvonalának talajától függően kerül sor a TB (száraz), a PB (vizes) és a GF (terepmintás) abroncsok felszerelésére, ami négy kerék esetén gyorsemelővel és gyorskulccsal csupán 2—3 percig tart. Éjjel a fejünkre szerelt lámpákkal világítunk. A tankolás, az ablak- és lámpatisztítás mindig feladat, a kerékcseréket a szervizterv tartalmazza. Ezenkívül bármi adódik, minden az idő függvényében kerülhet orvoslásra. Néha az összeszokottság is kevés, ha szeszélyes az autó: rossz utakon gyakran sérül a hátsó futómű. Attila pillanatnyilag többre képes vele, mint amit az R 5-ös nyújtani tud. Hegynek, aszfalton bizony kevés az a 135 lóerő...

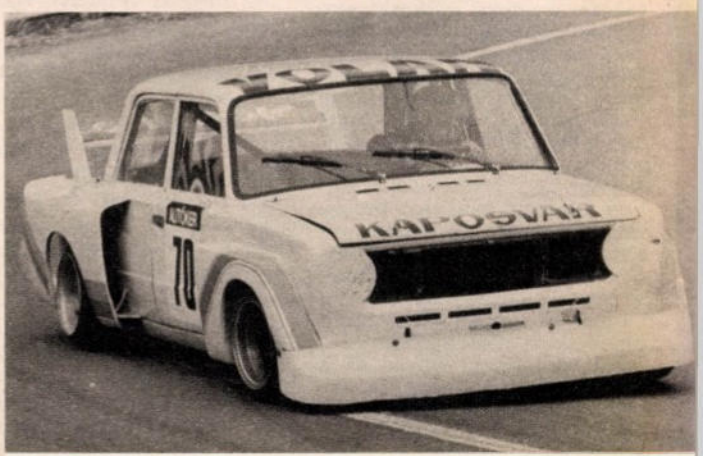
Régi sportbarátság révén — Renault-segédlettel — a 80-as évre szerződést kötöttünk a Gitanes céggel a szocialista országokban rendezendő EB-futamokra. Ez várhatóan előnyökkel fog járni. Szeretnénk jó jóstehetségnek bizonyulni: reméljük, az R 5 Turbo év végére homológ autóként kerül a nemzetközi mezőnybe. Hogy nekünk is legyen, ahhoz a MAMSZ-nak és a Volánnak azt meg is kell vásárolnia.

Meg kell köszönnöm a munkahelyem segítségét: a Pécsi Vasipari Szövetkezet vezetősége messzemenően támogat és lehetővé teszi, hogy valamennyi versenyen tagja lehessek Attiláék csapatának.

És végül hadd említsem meg, hogy családomban mindenki az autósport zászlaja alatt áll. Feleségem és Évi lányom a hazai versenyeken Sági Bandi kiértékelő-teamjének állandó tagjaiként dolgoznak.

FEKETE KÁLMÁN

TÓTH ISMÉT LEGYŐZTE KISST!



... az erkölcsi győztes, Hidegh János. (Fekete András felv.)

Gyorsasági VB

Salzburgringtől Le Castellet-ig

A havazás miatt elmaradt salzburgringi gyorsasági VB nyitófutama Misanóba (Olaszország) vándorolt. *Kenny Roberts* úgyszólván végig vezette az 500-as kategóriát, hatalmas formájából ítélve a 3. koronáját is vitrinbe teheti. A 350-esek versenyét *Cecotto* könnyen nyerte, míg a 250-esek listavezetője, *Ballington* egy olajfolton bukott, győzött Mang. Az 50 cm³-esek futamát *Lazzarini*, a 125-ösökét *Bianchi* nyerte meg.

A következő fordulóra a spanyol Jaramán került sor. *Kenny Roberts* ismét könnyedén győzött az 500 cm³-es osztályban. A 250-esek mezőnyét Kork Ballington vezette végestelen-végig, őt követte a misanói győző, *Anton Mang* 8 másodperccel. A 125-ösök futamában Bianchi és a honi Nieto vívott ádáz csatát a 60 ezer néző előtt. Morbidellije a 3. körben elfogyott és az olasz Bianchi győzelemre vitte az MBA-t. *Lazzarini* az 50 cm³-es Kreidlerrel, akárcsak Misanóban, ismét győzött. A 13. helyről rajtolt és a 12. körben már ő „vontatta" a mezőnyt.

Harmadszor Franciaországban (Le Castellet) találkozott a mezőny. Noha az 500 cm³-esek edzésén *Lucchinelli* állította rövidre a stopperórát, *Roberts* gyenge rajtja (a 4. helyről indult) után a pakli élére állt és győzött. A két suzukis, *Mamola* és *Lucchinelli* vitte el az ezüstös és bronzos helyeket, míg *Sheene* rugózási hiba miatt bukott, és az egyik kezén a kisujja olyan súlyosan sérült, hogy a francia orvosok szerint amputálni kéne. *Sheene* a hír hallatán Angliába repült, remélve, hogy ott jobb orvosokra talál.

A 350-esek nagy csatája *Cecotto* és *Ekerold* között dúlt. *Cecotto* végig vezetett, de az utolsó métereken *Ekerold* elcsente a primet. *Kork Ballington* is megvívta a maga csatáját a 250-es Kawasakiján míg kétvállra fektette *Mangot*. *Nieto* pedig kiköszörülte a hazai csorbát, most ő nyerte a 125-ös kategóriát *Bianchi* előtt. Az oldalkocsisok versenyét a tavalyi VB páros, *Biland/Waltisberg* nyerte az angol/svéd *Taylor/Johansson* kettős előtt.

Surányi Péter

A VB állása a 3. futam után: 500 cm³: 1. K. Roberts, USA (Yamaha) 45 pont — 2. M. Luchinelli, I — 3. R. Mamola, USA (mind Suzuki) mind 22. **350 cm³:** 1. J. Cecotto, VEN (Yamaha) 27 — 2. J. Ekerold, SA 20 — 3. M. Matteoni, I (mind Bimota) 16. **250 cm³:** 1. A. Mang,D39 — 2. K. Ballington, SA (mind Kawasaki) 30 — 3. T. Espie, F (Yamaha) 26. **125 cm³:** 1. P. Bianchi, I (MBA) 42 — ?. A. Nieto, E (Minarelli) 21 — 3. B. Kneubühler, CH (MBA) 20. **50 cm³:** 1. E. Lazzarini, I 30 — 2. S. Dörflinger, CH (mind Kreidler) és Henk van Kessel, NL (X16 Pentax) mind 18. **Oldalkocsi:** 1. R. Biland/K. Waltisberg, CH 15 — 2. J. Taylor/B. Johansson, GB/S 13 — 3. W. Schwarzel/A. Kenny D/GB (mind Yamaha).



Méltán büszke „King Roberts", hiszen a Kawasaki-sereg ellen vitte sikerre Yamaháját

(Gyári felv.)

Szegény ember vízzel főz, a szegény honi hegyi versenyző meg jobb híján kénytelen beérni a pécsi és egri pályával. Részben ez a szomorú pálya-ínség, részben pedig a manapság oly aktuális ésszerű takarékossági szándék szülte hát azt az újszerű ötletet, miszerint a „sima", tehát nem nemzetközi versenyek alkalmával szombaton és vasárnap is rendezzenek egy-egy bajnoki fordulót, külön gépátvétellel és edzéssel. Mint minden kényszermegoldásnak, úgy természetesen ennek is vannak jó, és kissé rossz oldalai, de lényeg mégis csak az, hogy az így legalább éves szinten 6 pontszerzési lehetőséget kaptak hegyi versenyzőink ...

Az első ilyen új rendszerű kettős egri hegyi verseny végső soron teljes sikert aratott, telt ház előtt.

A kétnapos műsor fő attrakciójának természetesen a kissé meglepő, de azért nem is annyira váratlan „bajnokverés" bizonyult. Tóth Janika szombaton még csak néhány tizeddel, vasárnap viszont már vastag másodpercekkel előzte meg riválisát, Kiss Dódit: *„a nagyarányú vereség titka, hogy kétszer is csúnyán melléváltottam"*.

Az Osella és a TOJ árnyékába kényszerült Cserkuti ezúttal ellenfelei esetleges „lelki törésére" és így az abszolut győzelemre játszott. A szombati edzésidők igazolni látták e furcsa, de jogos taktika helyességét (Kiss az ausztriai, Tóth pedig a változatosság kedvéért a spanyol EB futamon „tette oda" a versenyautót és Öcsi most arra számított, hogy óvatosabban fognak bánni a gázpedállal). Az igazán nagy meglepetés azonban elmaradt: „Háromhengeres lett a motorom, nem mertem egy generáljavítást kockáztatni" — dohogott a célban Cserkuti.

Ha jól belegondolunk, akadt azért mégis igazi szenzáció: ilyen volt a például a kaposvári Hidegh fricskája. A végletekig lekönnyített, agyonszélesített és felszárnyazott spéci Lada 1600-as géppel már szombaton elkapta Balatoni frakkját és tulajdonképpen másnap is sikerült a kanárisárga Renault Alpine ellenében a bravurt megismételnie — bár ez az eredménylistán a sportbírók következetes következetlensége jóvoltából sajnos nem hagyott nyomot ...

Mi is történt valójában, mi kavarta fel ismét annyira szenvedélyesen a kedélyeket? Az igazságot ma már színte lehetetlen a versenyzők, pályabírók és a szemtanuk homlokegyenest eltérő állításainak összegabalyodott sűrűjéből kihámozni. Mindenesetre elgondolkodtató, hogy ha szombaton az egyik, baleset miatt akadályoztatott versenyzőnek engedélyezik az újbóli rajtot, akkor másnap a másik versenyzőtől szinte teljesen azonos szituációban miért tagadják meg ugyanazt ...

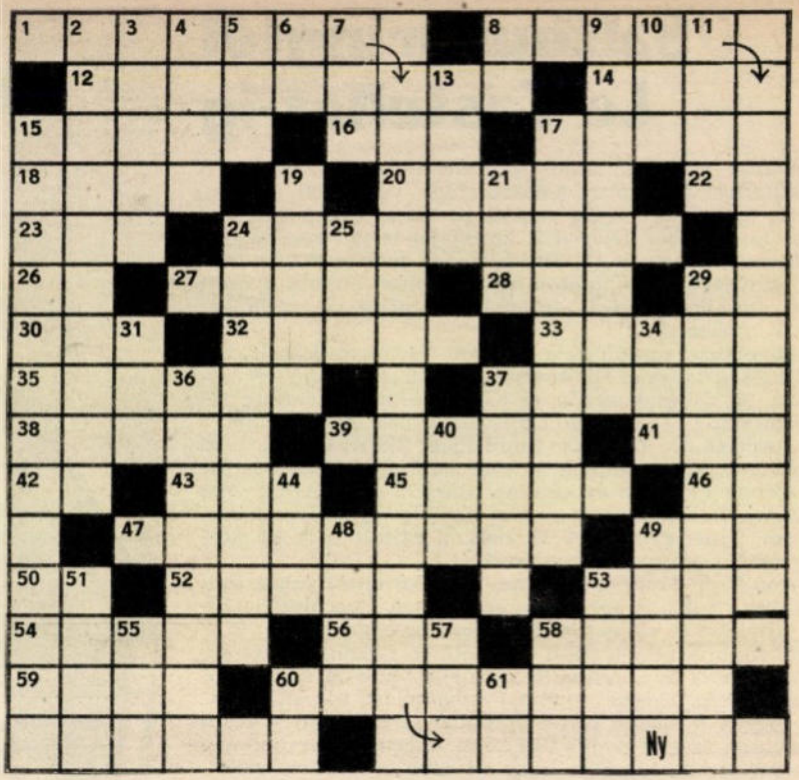
— e — s

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Az elsőbbségadás kissé furcsa meghatározása. Folytatása a vízsz. 8., függőleges 15. számú sorban. Zárt betűk itt: O, T, T, T, N. 8. A meghatározás második része. Zárt betűk: E. N. A. 12. Gyümölcsös. 14. Pénzzé tesz. 15. Angol fizikus, 1933-ban Nobel-díjat kapott. 16. ... mars! 17. Becézett Anna. 18. Fakad. 20. Szétáraszt. 22. Határrag 23. Masina fele! 24. Nem általános jellegű. 26. Bizonyító szócska. 27. Annyi a . . . . hogy a tyúk eszi az apraját (szólás). 28. Krivoj . . .; ukrán város. 29. Némán tudó! 30. Perui pénz. 32. Női név. 33. Főműve: „Állam és forradalom". 35. Ritka női név. 37. Hegység Szófiától délre. 38. Elzavar a házból. 39. Itt született Jászai Mari. 41. Szigetek röv. 42. Tanítóképző röv. 43. Kecskelábú pásztoristen. 45. Állítás, tétel olyan logikai előzménye, amelynek érvénye nélkül az állítás, tétel nem áll meg. 46. Annyi mint röv. 47. Katonatisztek. 49. Az ENSZ első főtitkára. 50. Fegyvert használ. 52. Becézett Katalin. 53. Rázkódik, remeg. 54. A szerelmi költészet múzsája. 56. OMA. 58. Bábjátékos. 59. Szibériai folyó. 60. Ahol a cselekmények lezajlanak.

FÜGGŐLEGES: 2. Hegyről szalad. 3. Ypern francia neve. 4. Itt adta át Kossuth a hatalmat Görgeynek. 5. Neon és szén. 6. Képes Sport. 7. Főkapu része! 8. Néma nóta! 9. Magyarázkodik. 10. Római számok, összegük 1150. 11. Román város. 13. Rock and . . . 15. **A megállapítás harmadik része. Zárt betűk: O, V, A.** 17. Pl. Dickens, H. G. Wells, Thackeray. 19. Vonalzó régiesen. 21. Ór — táviratban. 24. Műsorvevő készülék a múltból. 25. Sózott páratlan betűi. 29. Szolnok megyei község. 31. Római 54-es. 34. Biztató szócska. 36. Hirtelen ugrik a földre. 37. Skiccel. 40. ZSY. 44. Azonos betűk. 48. Hordó űrtartalmát meghatározza, régiesen. 49. Tüdő része. 51. A fejére. 53. . . . hajrá! 55. Osztrák, norvég és román autójel. 57. Angol női név. 58. Költői felkiáltás. 60. Saját kezével röv. 61. Betű fon.

Bajai István



Beküldendő: a vízszintes 1., 8., függőleges 15. számú sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: **1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225—917. Beküldési határidő: július 5.**

A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki.

A 10. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtése: **Persze, hiszen a gondolkozás nem kerül egy fillérbe sem.**

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Zán Karola, 1173; Szendrei György, 1149; Schmied László, 1502; Bors Lászlóné, 1122; Klucsik Beatrix, 1045; B. Gorzó Magdolna, 1082; Harkay Gyuláné, 1081; Rózsahegyi József, Vajszló; Gerhát Károlyné, Markaz; Kiss Lászlóné, Gerendás; Mártonhegyi Ferenc, Baja; Dóka Vidor, Nyíregyháza; Holperth Márton, Sopron; Farkas Istvánné, Mindszentpuszta; Ohodniczki Réka, Matdór.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... milyen típusú autó részlete látható a képen. A típus megnevezésén kívül azt is meg kell írni, hogy hol, milyen gyár, amelyiknek a neve nem egyezik az autóval, hozta forgalomba. A megfejtők között hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A válaszokat 1980. július 5-ig várjuk szerkesztőségünk címére (1906 Pf. 223.).

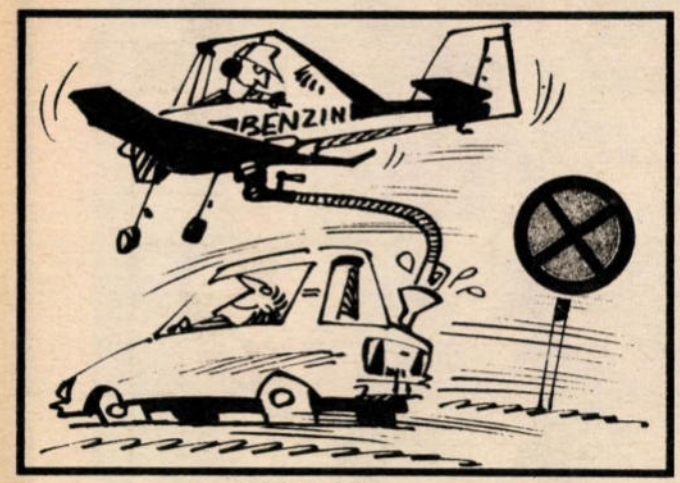
„A derék motoros éppen a Városligeti Műjégpályán jégmotorozik. Az oldalt látható két támasztó stabilizátor pedig a lába. A jég a kerekek és a lábak alatt van" — írja ifj. Rácz Sándor (1054 Bp., V., Rosenberg hp. u. 8.) 10. számunk rejtvényének megfejtéseként, és e gunyoros sorokkal meg is „vásárolta" hat jutalomkönyvünk egyikét. Meglepetésünkre sokan komoly versenynek vélték ezt a mókás találkozót, pedig ez csak egyfajta évadzáró hancúrozás.

A többi jutalomkönyvet Dajka József (1054 Bp., Vadász u. 32.), Farkas Adorján (1108 Bp., Szűcs S. u. 20.), Szabó Tibor (5700 Gyula, Irinyi János u. 9.), Szénás Lajos (6726 Szeged, Középfasor 23/301.) és Vajda József Tibor (8552 Vanyola, Dobó I. u. 24.) címére postázzuk.

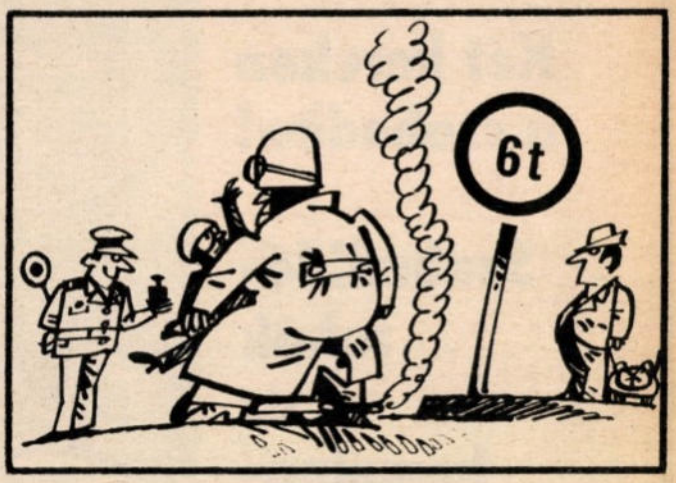


Képes Kresz– (félre) magyarázat

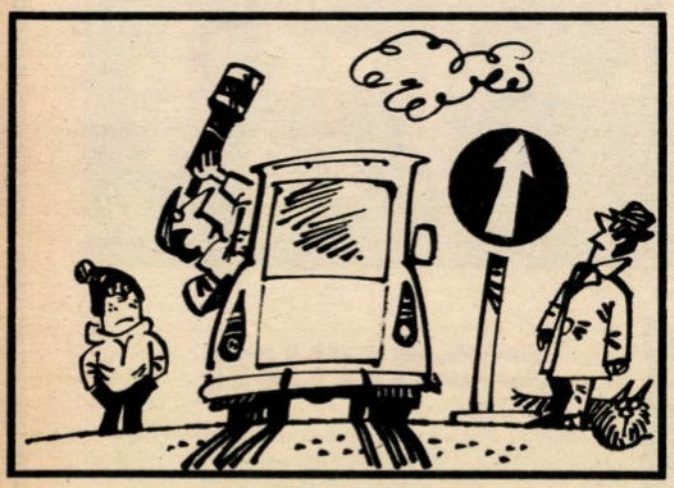
Testvérlapunk, a prágai Svet Motoru munkatársa, Karel Helmich készítette azt a könyvet, amelyből néhány rajzot közlünk



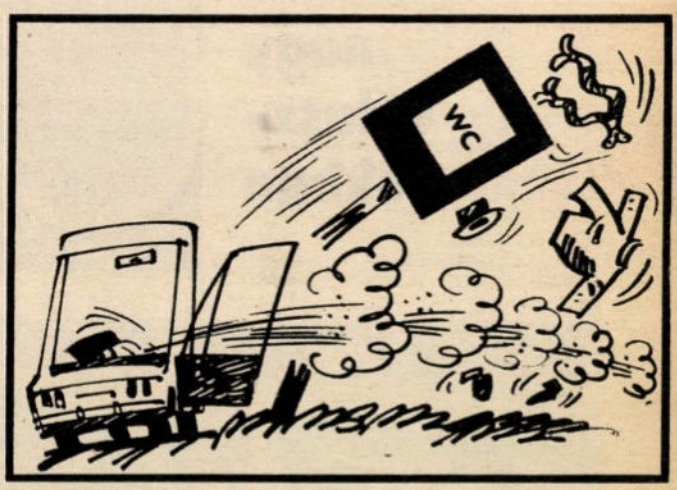
Megállni tilos



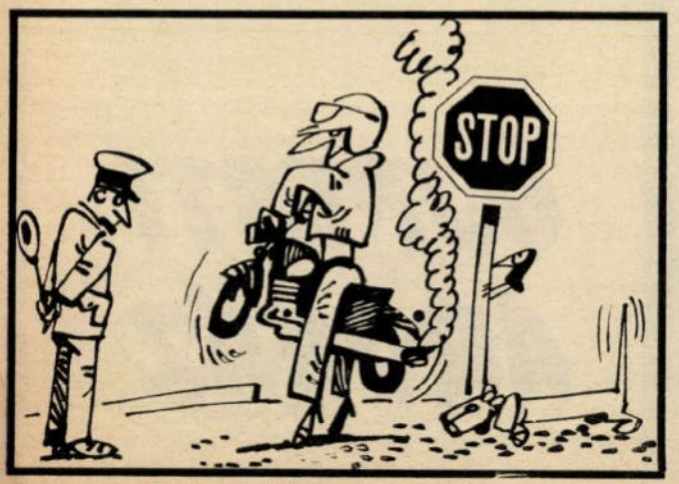
Súlykorlátozás



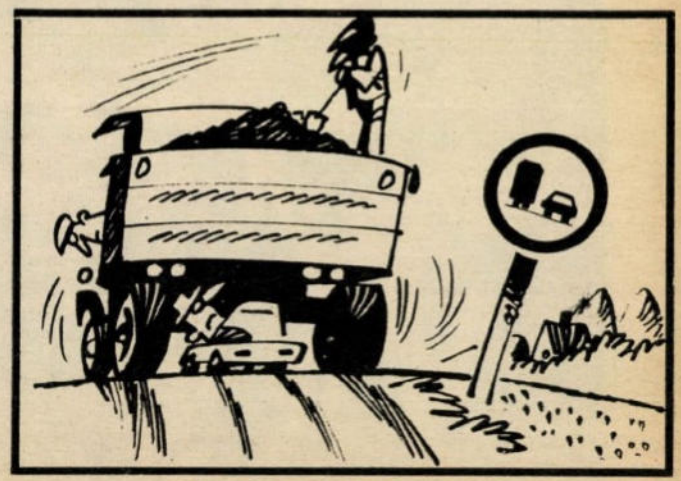
Kötelező haladási irány



(Ez a tájékoztatást adó tábla a magyar Kreszből hiányzik)



ÁLLJ! Elsőbbségadás kötelező



Tehergépkocsival előzni tilos

Két keréken a szabadba!

Szabadidő-ruhák és kemping-cikkek nagy választékban





centrum

ÚJPESTI ÁRUHÁZ

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

80.0885
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

ANDREW FRANKL:

SPANYOL GP PONT NÉLKÜL



. Ecclestone, a Brabham csapat főnöke és a FOCA vezetője Nelson Piquet-vel (A szerző felv.)

A Ferrari, Renault és Alfa Romeo nélkül induló spanyol GP nem volt GP, ugyanis Jean-Marie Balestre, a FISA (az autósport csúcsszerve) vezetője szembekerült és csúnyán összekülönbözött Bernie Ecclestone-nal, a FOCA (az F—1 konstruktőrök szövetsége) főnökével. Előzmény: a belga és a monacói GP előtti versenyzői megbeszélésen, amelyet Balestre hívott egybe, 12 csapat 15 versenyzője nem jelent meg, amiért Balestre, aki egyben a francia Autóklub elnökségének is a tagja, 2000 dollárra büntette a szófogadatlanokat, egyben bevonta a francia versenyzők licencét. Itt kezd az egész ügy nagyon bonyolult lenni — konstruktőrök nélkül nincs Forma—1, FISA nélkül viszont nincs világbajnokság.

A Forma—1 nem annyira sport, mint egy jól fizetett nemzetközi vándorcirkusz. Az üzletet Ecclestone köti a csapatok nevében, amelyek ezenfelül abból élnek, hogy eladják kocsijaikat mint száguldó reklámot. Például Leyland teherautókat gyárt, és mert a cirkusz nagyon sok országban lép fel, az egyik legjobb csapat (Williams) két kocsijára Leyland van felírva, ami Leylandnak egymillió fontba kerül. Ezért a Leyland — ha minden jól megy, mint pl. Monacóban — sok-sok perc ingyen hirdetést kap 600 millió tv-néző előtt. A Marlboro, Martini, Gitanes cégek újság helyett F—1 autón hirdetnek. E pénzek nélkül nem lenne Forma—1, ezért inkább üzlet, mint sport ez az autóverseny.

A Renault, a Ferrari (100%-os Fiat leányvállalat) és az Alfa Romeo mind milliárdos forgótőkével bíró nemzetközi autógyárak, amelyek nem veszhetnek össze az autósport nemzetközi szövetségével. Végeredményben az autósport nemcsak Forma—1-ből áll, és ha a Renault részt vett volna a „lázadásban", akkor Balestre minden valószínűség szerint kitiltotta volna őket a rali-, VB,- valamint EB-versenyekből és a sport összes többi ágából is. Csúnya helyzet! Balestre beképzelt, nehéz fiú, de tagadhatatlan, hogy hisz a sportban. Ecclestone inkább az üzletben hisz, de az ő „szakszervezetéhez" tartozik a legtöbb Forma—1-es kocsi. Két lehetőség van: lehet, hogy a többi ország képviselői „megfúrják" Balestre-t, és felváltják olyannal, aki együtt tud dolgozni Ecclestone-nal. Az is lehet, hogy Ecclestone és a többiek csinálnak egy profi cirkuszt, mint Connors, Gerulaitis és a többi teniszező. Egy dolog nem kétséges — mint mindig, most is a publikum fogja megszenvedni ezt a meglehetősen ízléstelen vitát. A 600 millió tv-néző nem fogja látni Villeneuve-t és Arnoux-t és Depailler-t, mert ők mind a vita áldozatai lesznek. Renault és Ferrari nélkül pedig nem verseny a verseny.

Reutemann parádésan indult a spanyol GP-n, és vezetett, amíg Emilio Villotát nem próbálta leköröznI. Reutemann és Laffite — akiket csak egy méter választott el egymástól — utolérték Villotát, aki először jobbra mozdult, majd balra. Reutemann még csak elment mellette, de mire Laffite is megpróbálta, addigra Villota „becsukta a kaput". Így Laffite beleszaladt az ifjú spanyolba, és onnan három keréken átpattant a pálya másik oldalára, ahol „összeszedte" a versenyt addig hibátlanul vezető Reutemannt. Így a brazil Piquet vette át a vezetést, de motorhiba miatt ő is kiesett. Didier Pironi ez alkalommal annyival vezetett, hogy csak körbe-körbe kellett mennie, de — leesett a kereke.

Alan Jones örökölte az első helyet, de a kilenc pontot nem kapta meg, ugyanis a FICA törölte a Spanyol GP világbajnoki státusát.

Spanyol Grand Prix: 1. A. Jones, AUS (Williams) 103 perc 14.076 — 2. J. Mass, D (Arrows) 104 perc 5.016 — 3. E. de Angelis, I (Lotus) 104 perc 26.347 — 4. J. P. Jarier, F (Tyrrell) kh — 5. E. Fittipaldi, BR (Fittipaldi) — 6. P. Gaillard, F (Ensign)

am

1980 • 12

Ára: 15 Ft

