autó-motor

1980
JANUÁR
1



5,9 LITER 100-RA!

F–1. VERSENY-NAPTÁR

CSALAFINTA VILÁG-REKORD



A JÉGVESZÉLYRŐL

A fagypont körüli hőmérséklet a legjobb jégképző. Néhány időjárási körülmény ugyancsak figyelmeztető lehet: hideg időben az eső, a lecsapódó köd szinte azonnal megfagyhat. Az úttestre lehullott hó a forgalom miatt olvadni kezd, majd azt követően gyorsan jéggé fagyhat. Fokozottan ügyeljünk a felüljáróknál, hidaknál, az árnyékos, és erős szélnek kitett útszakaszon is.

A tükörjég az autós egyik legalattomosabb téli ellenfele. Sokszor hangoztatott tanácsaink közül néhányat ezúttal is megismételünk: hajtsunk kisebb sebességgel, tartsunk nagyobb követési és oldaltávolságot, tartózkodjunk a hirtelen fékezéstől. S ha mégis megfarol a kocsi, akkor kíséreljük meg ellenkormányzással autónkat ismét a rendes haladási irányba téríteni. A jeges úttesten egyébként – a szárazhoz képest – a fékút akár a 15-szörösére is emelkedhet!

am AZ AUTÓ-MOTOR 1980/1. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

Az év első autókiállítása (Mécs) – – – – – – 4–5
Közlekedési prognózis: 1980 (Kovács Zoltán) – 6–7
Autóval havon, jégen át... (V. P.–Sz. B.) – – 8–9
Mozaik – – – – – – – – – – – – – – – – – – 10–11
Autósoknak – Sorszámok – – – – – – – – – – 12
Jaj, de megrázott! – – – – – – – – – – – – 13
Ismerd meg hazádat! Somló 2.
(Túri P.–Almássy T.) – – – – – – – – – – – 14–15
Kontrapunkt (Almássy Tibor) – – – – – – – – 16–17
Kávéország 1. São Paulo (Székely Tamás) – – 18–19
Autók és árak – Vásárnaptár – – – – – – – – 20
Új karbantartó állomás Győrött
(Varga Ferenc) – – – – – – – – – – – – 21
A ma és a holnap 2.
(Dipl. Ing. Karl Jérôme) – – – – – – – – – 22–25
Csillogjon, de menjen is (Lovász) – – – – – – 26–27
A műszer hasznos, de... (Kiss Miklós) – – – – 28–29
5,9 liter 100-ra! – – – – – – – – – – – – – 30–31
1980-as Forma–1 versenynaptár – – – – – – 32–33
Régi autó – Modell – Bélyeg és kerék – – – 35
Emberek, utak, balesetek,
Győr-Sopron megye útjain (Csiszka Antal) – 36–37
A jogászé a szó (Dr. Szűcs Ferenc) – – – – – 39
Őszintén szólva (Zentai Ferenc) – – – – – – 40
Mire indok az energiahelyzet? – – – – – – – 41
Beszélgetés a „kisaranyosról..."
(almássy) – – – – – – – – – – – – – – – 43
Útburkolat gumiabroncsokból
– A „Csúcsforgalom" postája – – – – – – 44
Színes kockák (–ai) – – – – – – – – – – – – 45
Mindennél fontosabb – – – – – – – – – – – 46
Kell-e tető a hangyaboly fölé?
(Repárszky László) – – – – – – – – – – – – 47
Négy nap száguldás – – – – – – – – – – – – 48–49
„Csoda" Milánóban (G. Rossi) – – – – – – 50
Gyorsul, mint egy F–1 –
„Még-több-öröm" – – – – – – – – – – – 51
„Különkenés" – – – – – – – – – – – – – – 52
Az elefántba oltott gazella (–a –y) – – – – 53
Mi lett vele? Nagy László (R.) – – – – – – – 54
A jó tanítvány (Fekete Kálmán) – – – – – – 55
Csalafinta világrekord (surányi) – – – – – – 57
Ilyen az autócross (–e –s) – – – – – – – – – 58
500 köbcenti és 130 lóerő (G. R.) – – – – – 59
Keresztrejtvény – Találja ki – – – – – – – – 60
Humor – – – – – – – – – – – – – – – – – 61
Visszasírja-e Lauda? (rossi) – – – – – – – – 63

CÍMLAPUNKON: Egy VW Scirocco metanolos motorral

HÁTLAPUNKON: Élboly...
(Surányi Péter felvétele)



Fotó: BOJÁR SÁNDOR

Jobban – és másként

Nehéz esztendőt hagytunk magunk mögött. Igaz, nem voltunk híjával az eredményeknek sem. S a nagy, országra szóló, egyetemes értékű létesítmények sorában továbblépett az autózás is, és ugyancsak sokat fejlődtek a hozzá kapcsolódó ágazatok. Az elmúlt esztendő azonban hozott sajnálatos megtorpanásokat is. Sor került olyan — indokolt — kormányzati intézkedésekre, amelyek bizonyos mértékig kellemetlenül érintettek minden magyar állampolgárt.

De egyes változások külön is befolyásolták az autósok életét. Elsősorban az üzemanyagok drágulására gondolunk. Felemelték az autók árát is, és az új kocsit igénylőknek az eddigi 20 százalék helyett 50 százalék előleget kell befizetniük. Az üzemanyagtakarékosság előmozdítására korlátozták az autók sebességét az országutakon.

Mindez megnehezíti most az autósok dolgát. S ez nem kevés embert érint, hiszen ma már átlagosan minden második család érdekelve van abban, ami az autózás körül történik...

Egyre növekszik tehát mindazoknak a felelőssége, akik befolyásolhatják ezt a „történést". Mert jó részt kell vállalnunk abból a feladatból, hogy segítsünk alakítani az emberek szemléletét, hogy az igazodjék a megváltozott körülményekhez. Az autózásra is áll, ami az egész gazdasági életre érvényes. Hogy tudniillik ma már nem lehet érvényes a felfogás: „ugyanazt kell csinálni, mint eddig, csak valamivel jobban". Nem. Egyes dolgokat másként kell csinálni.

Például. Arra kell buzdítanunk olvasóinkat, hogy kevesebbet használják az autót, és ahová lehet, menjenek a tömegközlekedési eszközökkel. Igen ám, de ugyanakkor a hatóságok embereit pedig arra kell buzdítanunk: teremtsék meg ehhez az elég parkolóhelyet, ahol ott lehet hagyni a kocsit, hogy utasai átszállhassanak a villamosra, autóbuszra, metróra... Vagy egy másik példa. Sorozatosan kell elemeznünk, ismertetnünk a módszereket, amelyekkel még és még gazdaságosabban használhatjuk járművünket. De ugyanakkor azt is elemeznünk, ismertetnünk kell: mi legyen a módszerük a hatóságoknak ahhoz, hogy tökéletesedjék az összhang a közlekedés tárgyi feltételei, illetve szervezése, valamint a gazdaságos autóvezetés lehetőségei között...

Új módon kell tehát dolgoznunk nekünk is, az AM szerkesztőségében. Ehhez azonban olvasóink segítsége is kell. Igaz, megkaptuk ezt a segítséget eddig is. Hiszen e nélkül az együttműködés nélkül nem érhettük volna el eddigi eredményeinket. De most még fontosabb lesz, hogy olvasóink közöljék velünk tapasztalataikat, elgondolásaikat, hogy végül együttesen alakíthassuk ki: mit kell tennünk, hogy még jobban menjenek a dolgok.

AZ ÉV ELSŐ AUTÓKIÁLLÍTÁSA a Brüsszeli Szalon

Az autóipar egyike azoknak az ipari szektoroknak, amelyek – ezideig még – számottevő eredménnyel küzdenek az általános gazdasági krízis ellen. A gyártó cégekhez szorosan hozzá tartozó mellékiparágak is millióknak biztosítanak kenyeret, és maga a gépesített közlekedés döntő szerephez jutott világunk csaknem valamennyi helyén és időpontjában.

Az ember és a gépkocsi viszonya hajdan egy érdekházassághoz hasonlított. A két fél között ma már a szerelem csalhatatlan jeleit fel lehet fedezni. Az okosabb (?) fél, az ember messzemenően törődik társával, de a gép sem marad hálátlan. A „szerelmesek" viszonyának alakulása (kicsit a nyilvánosan enyelgőkhöz hasonlítva) a nagyközönség előtt zajlik le. Kiállítások, szalonok tanúsítják az ember és a gép egymáshoz tartozásának alakulását.

Az új esztendő első autó- és motorszalonjára január 16. és 27. között a brüsszeli Heysel-park kiállítócsarnokaiban kerül sor. A belga főváros ezúttal a szokásosnál is nagyobb gonddal, lelkesedéssel készül a nemzetközi autós és motoros világ e találkozójára.

A brüsszeli szalon különös jelentősége, hogy Párizs és Birmingham ebben az esztendőben – anyagi okok miatt –, hátat fordítva a hagyományoknak, nem vállalta az év utolsó két szalonjának megrendezését, az 1979 szeptemberében tartott frankfurti seregszemle pedig már lassan három hónapja, hogy bezárta kapuit. Így Brüsszelnek januárban kiváló alkalma nyílik arra, hogy a technika újdonságait a látogatók serege elé tárja.

Az év első szalonjának felelősei három problémát kívánnak a közönség előtt szavakban, írásban, és a felvonultatott technika útján nyilvánosan megtárgyalni, bemutatni. E „hármas tétel": a gépjármű energiatakarékosságának módját, szociális szerepét, és az autóipar közönségét szolgáló információkat foglalja magába.

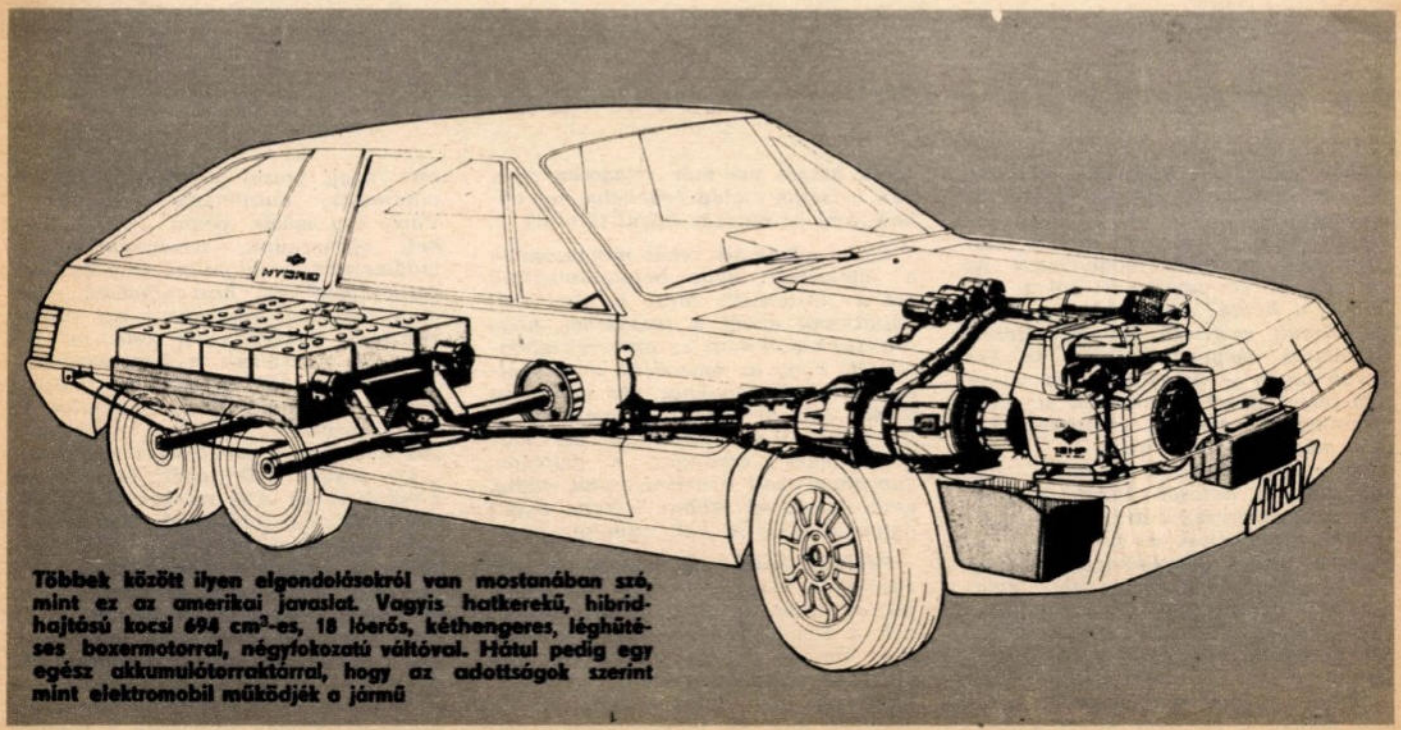
Ami az élet valamennyi területét érintő energiatakarékosságot illeti, ebben oroszlánrész jut a gépjárművek hajtóenergia-szabályozásának. Az előrejelzések szerint a gyártó cégek – mintegy kivétel nélkül – főleg olyan újdonságokat mutatnak be, melyek az autósok, motorosok egyre sűrűsödő táborának lehetővé teszik, hogy a lassan már égig szökő hajtóanyagárak mellett is kitarthassanak járműveik mellett.

Az ilyen természetű technikai információk rendkívül érdeklik az autósok táborát. Egy gondosan végzett kutatás például kimutatta, hogy amíg 1976 előtt az autószalonok látogatóinak 60 százaléka csupán érdekes attrakciónak tekintette a kiállítást, a mai közönség 80 százaléka már okulni, tanulni kíván a látottakból.

Ez a törekvés teljesen átalakította a szalonok légkörét. Az ember és a gép kapcsolatát megváltoztatta. Harmadik, de nem utolsó célja az autószalonnak, hogy informálja a közönséget azokról az újdonságokról, amelyekkel a gyártó cégek a fogyasztó társadalom érdeklődését felkelthetik... No és a vevők számát növelhetik.

A brüsszeli szalon – az új év első seregszemléjéhez méltó módon – minden vonatkozásában érdekesnek, figyelmet felkeltőnek ígérkezik. A rendezőség közel 1 millió látogatót vár, s hogy a holnap motorjának Brüsszelben felbőgő zaja messzire hangzik majd, arról a jelenlétét már előre jelző, körülbelül ezer újságíró fog gondoskodni.

(mécs)



Többek között ilyen elgondolásokról van mostanában szó, mint ez az amerikai javaslat. Vagyis hatkerekű, hibridhajtású kocsi 694 cm³-es, 18 lóerős, kéthengeres, léghűtéses boxermotorral, négyfokozatú váltóval. Hátul pedig egy egész akkumulátorraktárral, hogy az adottságok szerint mint elektromobil működjék a jármű



Ez már nem csupán terv, hanem bemutatásra váró újdonság. Eddig több vázlatrajz sejtette, hogy új fronthajtású kiskocsit hoznak forgalomba az olaszok. Most már van neve is: Fiat Panda! Az 1980-as év elejétől már piacra is hozzák a 338 cm hosszú, 650 cm^3-es, kéthengeres, 23 kW (30 LE) teljesítményű, léghűtéses motorral hajtott Panda 30, valamint a 903 cm^3-es, négyhengeres, 33 kW, 45 lóerő teljesítményű Panda 45 jelzésű típusokat. A kisebb motorral 115, a nagyobbal pedig 145 km/h a mindkét változatban kisfogyasztásúnak ígért kiskocsik végsebessége

(A torinói Fiat-gyár sajtóosztályának felvételei)



KÖZLEKEDÉSI PROGNÓZIS:

Idén tovább folytatódnak — jóllehet mérsékeltebb ütemben —, a közlekedési beruházások. Az átadásra kerülő nagy létesítmények közül azokat vesszük sorra, amelyek a napi tömeges közlekedési gondjainkat enyhítik. A jelentős költségigényű építések mellett mind jobban előtérbe kerülnek a szerényebb forgalomtechnikai megoldások. A közvélemény jogosan teszi szóvá többek között a jelzőlámpákkal kapcsolatos anomáliákat. Reálisan fel kell mérnünk, hogy a meglevő berendezésekkel és eszközökkel hogyan lehet hatékonyabban, a közlekedési igényekhez még jobban igazodva „gazdálkodnunk".

Ez elsősorban a felszíni forgalomirányításra érvényes. A forgalmi rend szabályozására, a jelzőlámpák összehangolására, porkolási lehetőségekre gondolunk elsősorban.

I. NAGYBERUHÁZÁSOK ÉS KORSZERŰSÍTÉSEK

1. Észak—déli metró

A Nagyvárad tér és Kispest—Kőbánya vasútállomas közötti szakaszának üzembehelyezésére 1980 nyarán kerül sor. Ezzel a dél-pesti városrészek tömegközlekedése lényegesen javul. A metróval egy időben készül el a 2×1 nyomsávos Üllői út. Így a Pöttyös utca és Határ út közötti szakasszal most már létrejön a Nagyvárad tér és a Vörös Hadsereg út közötti egyenes irányú összekötés. Az Üllői út végleges átadására később, a metróval párhuzamos villamos megszűnte után — várhatóan 1981-ben — kerül sor. Az Üllői úti csökkentett keresztmetszetre figyelemmel, változatlanul ajánljuk, hogy az átmenő nehéz- és tehergépjárművek a korábbi Vajda Péter utca—Kőér utcai útvonalat vegyék igénybe a 4-es számú főközlekedési út felé, a személygépjárműveknek hagyva az Üllői utat. Elkészül az Üllői út—Ferihegyi gyorsforgalmi út közötti felüljáró és a Határ úti csomópont. Jelzőlámpát kapnak az Üllői úti kereszteződések, a Könyves Kálmán körútnál, az Ecseri útnál, a Pöttyös utcánál és természetesen a Határ útnál. A metróállomások köré újabb „Park and Ride" rendszerű parkolóhelyek épülnek Ezen a vonalszakaszon összesen 1000 autóval növelve a mai parkolási férőhelyszámot.

Tény, hogy a metró megjelenésével alapvetően megváltozik a dél-pesti városkép és közlekedés.

Az észak—déli metró további — Váci út alatti, az Élmunkás tér és a Róbert K. krt. közötti északi szakaszának — építésével összefüggésben 1980 I félévében forgalomterelés kezdődik, amely kapcsolódik a térség eddigi — és továbbra is érvényben levő — terelési útvonal-rendszeréhez. Az érintett útvonal-kombinációk észak felé: Rudas L. u. — Dózsa Gy. út — Kassák Lajos utca — Róbert K. krt. és Hegedűs Gyula utca — Népfürdő utca — Vizafogó út; dél felé pedig a Róbert K. krt. — Kassák L. utca — Dózsa Gy. út — Dráva utca — Rajk László utca. A terelés kapcsán 7 új jelzőlámpás csomópont épül



a Dráva utca — Kárpát utca és Hegedűs Gyula utca, Dózsa György út — Kassák Lajos utca, Róbert K. krt. — Gidófalvy utca és Papp Károly utca, Népfürdő utca — Árpád-híd déli lehajló ága valamint a Váci út — Vizafogó út kereszteződésében.

A metró Deák tér és Élmunkás tér közötti szakaszának átadására minden valószínűség szerint 1981-ben kerülhet sor, mégpedig a Marx téri és Élmunkás téri felszíni csomóponti rendezésekkel együtt.

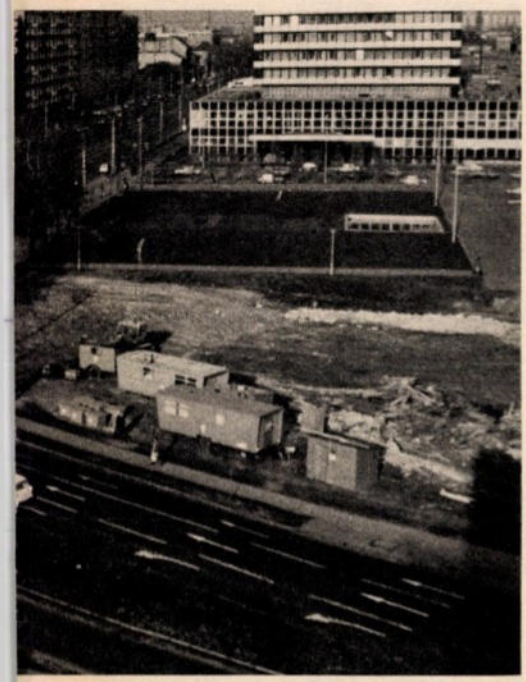
2. Híd-program

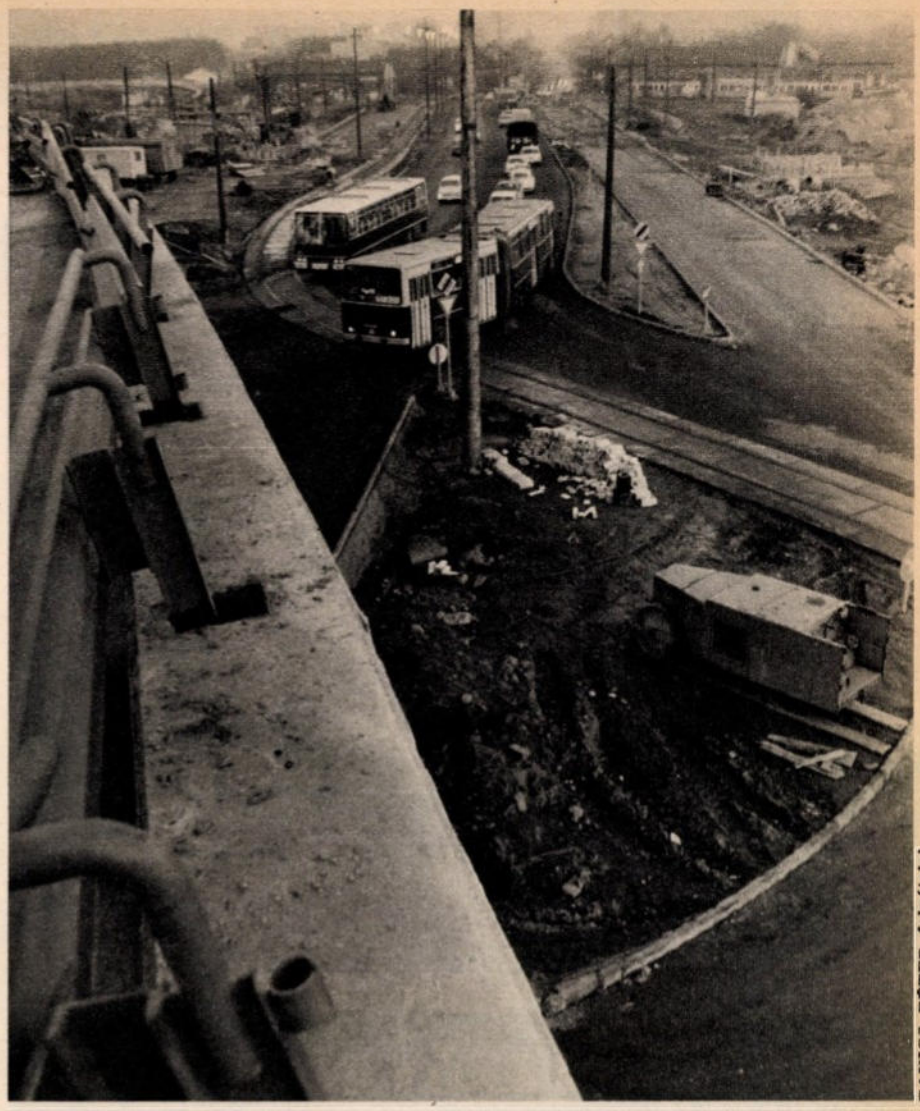
Ha egészen váratlan körülmények nem jönnek közbe, a hídépítők — tartva az 1979-es időnyereségüket — a határidő előtt jóval, vagyis 1980 júliusáig átadják a korszerűsített Petőfi-hidat és a hozzá csatlakozó pesti (Üllői útig), valamint budai (Fehérvári útig) terjedő útszakaszokat. Ezzel — az Alkotás utca, Mártírok útja, Budaörsi út után — elkészül az összefüggő pesti és budai körút. (Kivételt a Moszkva tér képez, Közép-Buda városközpontja. Átépítésére — óriási költségigénye miatt — legkorábban 1985—90 között kerülhet sor.) Bővül a kapcsolódó útvonalak áteresztőképessége: a Ferenc krt. keresztmetszete 1—1 sávval nő, a budai hídfőben a gyalogosok külön szintben — aluljárón át — keresztezik az Irinyi József utcát. Jelzőlámpák irányítják majd a forgalmat Pesten a Ferenc krt. — Tűzoltó utcai, Tompa utcai, Mester utcai, a Boráros tér — Ráday utcai, Soroksári úti, Budán az Irinyi József utca — Karinthy F. úti, Budafoki úti, a Schönherz Zoltán út — Bercsényi utcai és Kőrösy utcai csomópontokban.

Az átadások révén — a helyi közlekedés mellett — számottevően javul a 4., 5., 6., 10., 11., 70. számú országos főközlekedési utak és az M1-es, M7-es autópályák összeköttetése is.

A Margit-híd és Petőfi-híd rekonstrukciója után, amelynek keretében a hidak keresztmetszete nem változott, hídszélesítésre is sor kerül: 1980-ban megkezdődik az észak-budai és pesti térség nagyszabású vállalkozása, az Árpád-híd kiszélesítése és a Flórián tér átépítésének előkészítése. A munkálatok forgalomtereléssel kezdődnek. Ennek előfeltételeként 1980-ban elkészül az új Duna-parti út, amely a budai alsó rakpart meghosszabbításában, a Zsigmond tértől halad az Óbu-

1980





FAVICS PÉTER felvételei

dai rakpart vonalában a Mozaik utcáig és itt csatlakozik a 11. sz. úthoz. Ily módon elkerüli a Flórián teret és tehermentesíti az Árpád fejedelem útját. Befejeződik továbbá a 10. sz. úttal kapcsolatot jelentő Bécsi út korszerűsítése, annak Vörösvári úti csomópontjával együtt. A Lajos utca — Bécsi út és Duna-parti út mintegy közrefogják az építési területet.

Az Árpád-híd a teljes kiépítés időszakában 2×3 nyomsávos lesz, középen villamossal. Külön szintű műtárgy kapcsolja össze az Árpád-hidat a Szentendrei úttal.

3. Útépítések és útkorszerűsítések

Az utóbbi évek legnagyobb fővárosi útépítési munkáinak egyike a Szentendrei út. 1980-ban teljesen elkészül a Pók utca és Kórház utca közötti mindkét útpálya. Egyedülálló érdekesség, hogy az útpályákat elválasztó sávban a főváros bemutatja a feltárt római vízvezeték maradványait, ezzel téve teljessé Aquincum és térsége római kori városi emlékeit.

1980 nyarára, július 1-ig befejeződnek az M1-es, az M7-es autópályák városi bevezető szakaszának 2×4 nyomú kiszélesítési munkálatai. Ezzel korszerű, nagy kapacitású kapcsolat jön létre a külső autópályák és — a BAH-csomópont révén — a főváros kelet—nyugat irányú közúti tengelye, valamint a Petőfi-híd között.

II. FORGALOMIRÁNYÍTÁS

1. Jelzőlámpás forgalomirányítás

1979 végén kereken 290 db jelzőlámpás csomópontja volt a fővárosnak. Ezek 65—70 %-a több programmal, illetve a forgalomtól függő üzemben működnek. A csomópontok 70 %-ánál összehangolt forgalomirányítás van. 1980-ban a csomóponti* jelzőlámpa-állomány mérsékeltebb ütemben, mintegy tizenöt új berendezéssel gyarapodik. Néhány a fontosabbak közül: IX. ker. Illatos út — Gubacsi út, VII., Dob utca — Izabella utca, X., Gyömrői út — Kőér utca, XVI., Veres Péter út — Baross Gábor utca, II., Vörös Hadsereg útja — Kelemen László utca.

1979-ben befejeződött a Névtelen utcai közúti forgalomirányító központ sikeres próbaüzeme. A belváros 16 jelzőlámpás csomópontjának felügyeletét és programjainak — az igényekhez igazodó — váltását irányítják innen a burkolatba beépített (60 db) forgalomszámláló detektoroktól érkező adatok alapján. A jelzőlámpák hibáit a központ a felügyelő rendszer segítségével azonnal észleli és az elhárításra intézkedik. A forgalomirányító központ nagy előrelépés a forgalomirányítás javítását célzó intézkedések sorában.

Ide tartozik még, hogy a legforgalmasabb csomópontok programjait felülvizsgálják és a legutóbbi időszak forgalmi változásainak megfelelően — különös tekintettel az energiatakarékosság szempontjaira — módosítják.

A forgalomirányító központ szoros kapcsolatot tart fenn a tömegközlekedést irányító központtal, azzal együtt alkotja a — világvárosi — integrált forgalomirányítási rendszert. Ezzel Budapest is csatlakozott a fejlett forgalomirányítási rendszerrel rendelkező európai nagyvárosokhoz. Jelentős erőfeszítések történnek a jelzőlámpás csomópontok hibaelhárítása és szervize területén is.

A forgalmi rend, valamint a parkolás módjának alakulásáról a későbbiekben részletesen tájékoztatjuk az Autó—Motor olvasóit.

KOVÁCS ZOLTÁN
a Fővárosi Tanács Közlekedési Főigazgatóságának osztályvezetője

AUTÓVAL HA



LEGFŐBB SZÖVETSÉGES: A DERMESZTŐ HIDEG

A szovjet sarkvidék dús természeti kincseket ígérő világába nincsenek kiépített utak. Sok-sok ezer kilométeren át csupán mocsarak őrzik a nagy északi folyók medencéjét, ahol a mélyben szenet és fémeket, a felszínen pedig fát talál az ember.

Egyetlen évszak kínálkozik e természeti kincsek elszállításához: a tél! Amint beáll a fagy, a kemény hideg, gépkocsikaravánok indulnak el a jakutszki tájakról, megrakodva a legkülönbözőbb gépberendezésekkel, építőanyagokkal és árucikkel. Visszafelé majd nyersanyagot hoznak, de ennek előfeltétele, hogy odaérjenek. Ebben sohasem lehetnek biztosak a vállalkozó kedvű, sokat bíró gépkocsivezetők. A kockázat nagy! A távoli utakon az egyetlen szövetséges a dermesztő hideg. Nélküle aligha érhetnek el a kitűzött célhoz. Tél tábornok olykor szeszélyes fondorlatokkal, játékokkal teszi próbára őket. Ha váratlanul megenyhül az idő, s olvadni kezd a hó és a jég, rögtön bajba kerülnek a gépkocsik, s akár rögtön fel is adhatják a végtelennek tűnő kilométerekkel vívott harcukat.

AZ EDZETT, sokra vállalkozó gépkocsivezetők sohasem indulnak el magukban, rendszerint nagy karavánokban vágnak neki a tél uralta szibériai vidéknek. Robusztus, nem akármilyen gépkocsikon robognak előre. MAZ, a KRAZ és a Tatra kocsik dübörögnek a téli úttalan utakon.

Kövessük mi is egy mindenre elszánt kis gépkocsioszlop útját, és vállaljunk részt a sorsukban is. Segítségünkre siethet ebben Vlagyimir Pervencev szovjet riporter, aki maga is betársult hozzájuk, és átélte a gépkocsikaraván viszontagságait.

Az indulás március végére esett. Az Artikban kegyetlen tél uralkodik. Az autók ajtajára szerelt hőmérő mínusz 40—41 fokot mutat. A napok hosszabbodása már a tavasz közeledtét jelzi. Sietni kell, bár még jó ideig csikorgó téli megpróbáltatások várnak a kocsik utasaira. A jövő ismeretlen előttük. Ám valamennyien tudják, hogy tavaly ilyenkor két teherautó is a Jana folyó jegébe szakadt. A szállítmány a kocsikkal együtt víz alá merült, a vezetők éppen hogy megmenekültek.

A HÁROM TATRA gépkocsiból álló karaván tapasztalt vezetője Grigorij Lobov. Ő halad az élen. Mögötte a még újoncnak számító Andrej Mityin, hátul pedig Vaszilij Száricsev, akinek a kocsiján a riporter is helyet kapott. A pótkocsikkal is ellátott Tatrákat alaposan megrakták a gyeputatszkiji ércdúsítóknak szánt berendezésekkel.

Az út, amelyre a „pilóták" alaposan felkészültek, nehéznek és rendkívül kockázatosnak ígérkezett.

Az első kilométereket viszonylag békés fülke-melegben élvezték, jóllehet a kocsik olyan erősen himbálództak, mintha hajó fedélzetén utaznának. Az erdők határolta utakról hamarosan lekanyarodtak a folyó befagyott szalagjára.

A jégen, még a tél elején, két párhuzamos sávot szántottak ki a bulldózerek, s azóta alaposan kitaposták a nyomokat az errefelé közlekedő gépkocsik kerekei.

Rövidesen visszakanyarodtak a meredek partra. Kiértek a mocsaras területekre. A fák tövében haladtak tovább, a rakomány gyakran odaverődött a törzsekhez, gallyakhoz, tördelték az ágakat, csúszkáltak a keményre fagyott buckákon.

AZ ÖRDÖGHÁGÓ ELŐTT lelassult a menet. Sötétedett...

Apró, füstölgő kéményű házikó — a közlekedési igazgatóság menedékhelye — mellett húztak el; fűtött szoba, tiszta ágy várt volna a betérőkre.

Noha már jócskán éjszaka volt, mégsem tarthattak pihenőt: menekültek a közelgő tavasz elől. Ha az utak netán felengednek, sorsukra kell hagyniuk az autókat. Az embereket persze helikopterekkel kimenthetik a mocsárból, de az autókra öt hónapon át tartó raboskodás várna.

A konvoj útja váratlanul megszakadt.

„Hirtelen lökésre riadok fel — emlékezik a riporter —, a Tatra áll. A sofőr dermedten néz a visszapillantó tükörbe, aztán vésztjósló hangon kiáltja: felborult a pótkocsi!"

Az egyik fordulóban rosszul vette a kanyart. Következményeként a több tonnás súly az útpadkához lökte a pótkocsit, s az felborult.

MEGPRÓBÁLTÁK A LEHETETLENT. Drótkötéllel, két kocsi segítségével talpra állítani az oldalán fekvő, teherrel megrakott, súlyos szerelvényt. De sikertelenül. A pótkocsi továbbra is oldalára borultan feküdt a jégen. Úgy döntöttek, hogy visszatérnek az éjszakai pihenőhelyre és megvárják ott a reggelt.

A hajnali fagyban viszont, az újabb próbálkozások során elpattant a drótkötél. A kocsit sorsára hagyva, a kö-

AVON, JÉGEN ÁT...

zeli faluba indultak segítségért. Végül traktorokkal sikerült a manőver. Három értékes napot veszítettek. Száricsev gépkocsivezető ott maradt a faluban, hogy a sérült pótkocsit kijavítsa.

A riporter átült a különleges konstrukciójú Tatrába, Andrej Mityin mellé. A 12 tonnás pótkocsi kísérleti példány. Korábban csak nyolctonnásokkal közlekedtek. A rakomány értéke — amint azt a kívül feltüntetett táblácska is jelzi —, 18 000 rubel. Mindezért, s mindvégig a sofőr vállal felelősséget.

A GÉPKOCSIK KÉSŐBB hihetetlenül nehéz részhez érkeztek. Az út itt a sziklákhoz szorul. Mellette 200 méter mélységű szakadék, lent pedig a jéggel borított Hondinga folyó. A hágó felett süt a nap. A pilóták elborultan nézik az olvadt vízfoltokat.

Az „északi" konstrukciójú Tatra vezetője bekapcsolja a differenciálzárat, hogy a kerekek tapadását fokozza. Eredménytelenül: a 40 tonnás szerelvény váratlanul megáll, és lassan csúszni kezd hátrafelé.

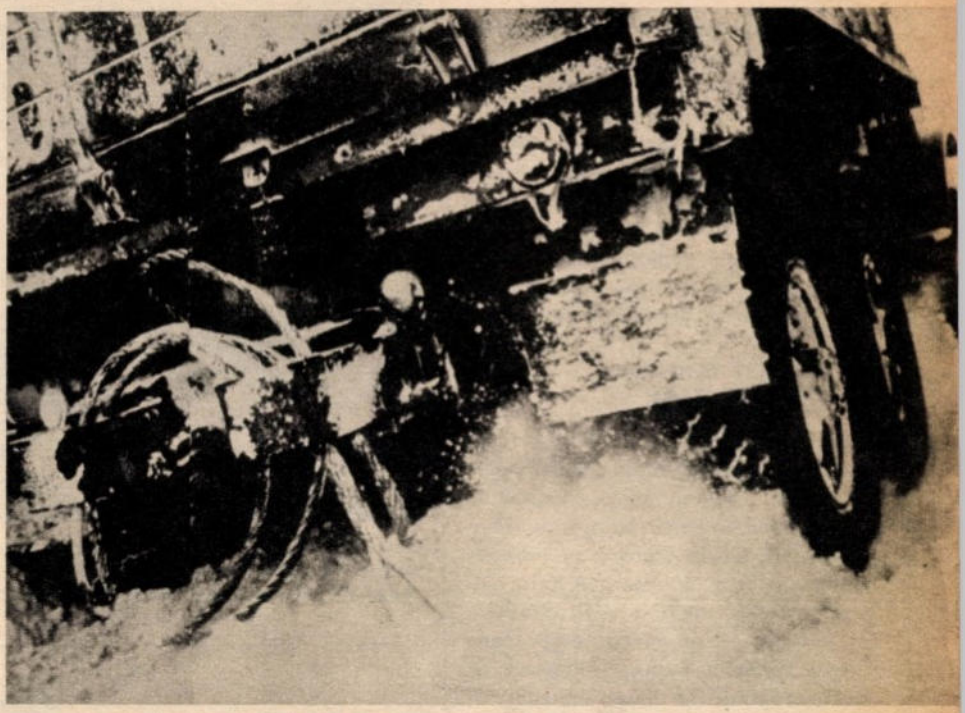
..Mityin hátrafordul. Arca falfehér — írja a riporter, V. Pervencev. — A nagy fémtest mind gyorsabban, s megfékezhetetlenül csúszik a szakadék felé. Ugorj! — kiáltja Mityin. De hogy ugorjak! S vele mi lesz? A mélybe zuhan az autóval? Jobb kezem önkéntelenül is az ajtóra tettem. Hirtelen erős ütést éreztem a bal vállamon és kirepültem a fülkéből. Egész testemmel a sziklának vágódom. Homályosan látom magam előtt az egyhelyben forgó kerekeket, a fülkét és a szélvédő mögött Andrej arcát... Ugorj te is gyorsan, kiáltanám, de hang nem jön ki a torkomon."

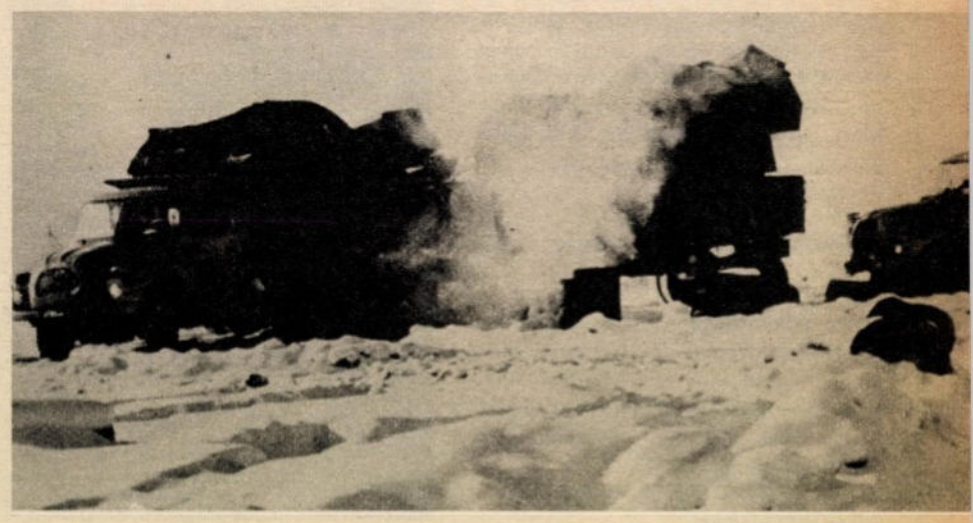
A TRAGIKUS HELYZETET egy véletlen manőver oldotta meg. A vontatmány a szakadék felé rántotta a Tatrát, amikor az összekötőkapocstól ütést kapva, a pótkocsi újra elfordul, maga után rántja a vontatót, s belefúródnak a megmentő sziklába. A kocsi most keresztbe fordulva áll az úton, a pótkocsi súlyánál fogva visszatartotta a vontatót a lezuhanástól.

A karaván később tovább folytatja útját. Elérték az Északi-sarkkört. Fehér síkon robognak már, a széles Jana folyó jegén. Négyszáz kilométert kell még megtenniük a folyón Kujgáig, s onnan már közel van Gyeputatszkij.

Teljes sebességgel robognak. Az idő melegszik. Másnap reggel Janszk városát is elhagyják, onnan már csupán 250 kilométer a cél.

Az autók friss jégmezőn haladtak keresztül... A folyó vize a felmelegedés hatására a jég repedésein át utat keresett magának felfelé. Szétfolyt a felszínen, majd újra megfagyott. De már jóval vékonyabb rétegben a réginél. A pilóták a nagyobb sebesség





mellett nem vehették észre kellő időben a jég elvékonyodását.

A kocsik lesüllyedtek az eredeti jégkéregig. A vezetők kiugrottak a fülkéből. Vízben álltak így is. A második kocsi jobb helyzetbe került. Csak a pótkocsija süllyedt le, az is partközelben. A vontató csupán kerékagyig merült.

A SOFŐRÖK A PARTRÓL homokot hordtak a második autó alá, és lekapcsolták a pótkocsit. Rengeteg kísérlet után a vontatót sikerült felvinni a partra.

Megpróbálkoztak az első kocsival is, de oly vadul recsegett a jég, hogy jobbnak vélték békében hagyni a szerelvényt. Segítséget kértek. Lobov ott maradt a kocsija mellett.

Most már csak egy autó folytatta útját. A legközelebbi településről Uszty-Kujgáról bulldózert küldtek folyón rekedt barátjuk kimentésére.

Aztán megérkeztek Gyeputatszkijba. Rövidesen befutott, felborult kocsijával, a hátramaradt Száricsev is. A folyón rekedt autót is kiszabadították. Így végül Lobov is megérkezett.

Valamennyi autó célba érkezett. Megelőzték a tavaszt...

V. P. — Sz. B.

(Fotó: V. Misin)

VILÁGSZERTE

fokozott figyelmet szentelnek az energiatakarékosságnak. Ennek megfelelően a Szovjetunióban is nagy gondot fordítanak az üzemanyag hatékonyabb felhasználására, kisebb fogyasztású, de jobb hatásfokú, nagyobb teljesítményű robbanómotorok kifejlesztésére. Jelenleg évente 3 millió motort gyártanak a Szovjetunióban gépjárművekhez, mezőgazdasági és szállítógépekhez, valamint a különféle nehézgépekhez.

AZ 1874-BEN ALAPÍTOTT GANZ-MÁVAG GYÁR

100 éve építette első nevezetes hídját, a párizsi világkiállításon díszoklevéllel kitüntetett zsolnai közúti Vág-hidat. Ezt követően a hazai hídgyártás rohamosan fejlődött, s hamarosan véglegesen megszűnt a hídimport. A hazai hídgyártás hosszú ideig a világ élvonalába tartozott. A harmincas évek végén megkezdődött a magyar hídexport is: Törökországban 11 hidat építettek. A háború után Indiában, az NDK-ban és Csehszlovákiában gyártottak több hidat, s Jugoszláviában magyar tervek szerint és kivitelezéssel négy Duna-, egy Száva-, és két kisebb híd épült. Most Újvidéken építik az 1014 méter hosszú, 351 méteres középnyílású, ferdekábeles Duna-hidat.

A KORÁBBI HÍRESZTELÉSEKKEL

ellentétben nem a VW, hanem a Deutz teherautógyár, a nyugatnémet Klöckner–Humboldt–Deutz leányvállalata vásárolta meg az American Motors Corp. jelenleg leállított richmondi üzemét. Az üzemben dízelmotorokat fognak gyártani.

SVÉDORSZÁGBAN

1979 első 10 hónapjában 181 ezer új autót adtak el, 9,5 százalékkal többet, mint az előző év azonos szakaszában. 35 900 darabbal a Volvo 240-es típus vezet, a második helyen a Saab 900 típus áll 14 450 darabbal, majd a Volvo 340, a VW Golf és a Saab 99 következik.

GYŰRŰ ALAKÚ AUTÓPÁLYA

épül néhány éven belül Leningrád körül. Az első, több mint húsz kilométeres szakasza a Finn-öbölt elzáró gát tetején halad majd. A gátat a Néva-parti várost állandóan veszélyeztető árvíz megakadályozására építik. A hatsávos, kemény burkolatú autóút két helyen alagútban halad majd a Finn-öböl vize alatt: itt 110–200 méter széles zsilipeket építenek a hajók számára. Hat helyen, ahol vízáteresztő berendezéseket hoznak létre, a gépkocsik felüljárón közlekedhetnek.



Gerebenics Imre, az Állami Biztosító vezérigazgatója sajtótájékoztatóján ismertette a biztosító tevékenységét, és közölte, hogy a kötelező biztosítás összege nem változik 1980-ban. Egy újfajta casco-biztosítás bevezetését is tervezi a biztosító
(Bojár Sándor felvétele)



Oktatói vetélkedőt rendezett a budapesti autóvezető-képző szervek 12 csapata. Az ATI, az MHSZ, az Autóklub és a munkaközösségek szakoktatóinak nehéz ügyességi gyakorlatokat és szakmai kérdéseket kellett megoldaniuk. Az első és a második helyen az Autóklub, a harmadikon pedig a munkaközösségek csapata végzett

AZ USA AUTÓGYÁRAI

a kényelmet és a természetet egyaránt kedvelő fogyasztók kedvében járva, a

60-as években felfedezték a terepjárókban rejlő üzleti lehetőséget. Fáradozásuk eredményeként ma már hétvégeken 10 millió elnyűhetetlen autóval járja közel 43 millió amerikai ember az erdőt és a sivatagokat. A városokból való menekülés világjelenség, s úgy látszik, ez végzetszerűen a feldúdülést, kikapcsolódást nyújtó természeti környezet visszafordíthatatlan pusztításával jár. Amerikában a terepjárók és motorkerékpárok, alig 20 év alatt több mint 4 ezer négyzetkilométernyi területet szabdaltak fel, s tettek tönkre Kaliforniában. Összehasonlításképpen a külszíni bányászattal 150 év alatt 8 ezer négyzetkilométer terület vált meddővé.

AZ NDK SZERZŐDÉST KÖTÖTT

a Citroën-Peugeot céggel összesen 1000 darab, luxuskategóriába tartozó személygépkocsi vásárlásáról. Ez az első ilyen jellegű szerződés, amelyet az NDK a francia céggel kötött. Eddig svéd és olasz gépkocsikat vásároltak, továbbá két évvel ezelőtt 10 ezer darab Volkswagen Golfot. A Citroën-Peugeot cég ezzel tovább bővítette kapcsolatait az NDK-val. Jelenleg a francia cég gyárat épít az ország déli részén, itt fogják készíteni egy új NDK-gyártmányú személygépkocsi karmánybérendezéseit.

A LUBLINI VAJDASÁGBAN,

Swidnikben a Közlekedési Eszközök Gyára 1,6 millió 125 és 175 cm^3-es motorkerékpárt gyártott 25 év alatt. Az első motorkerékpár 1952-ben hagyta el az üzemet. Kilenc év óta ez az egyetlen egynyomtávú járművet gyártó vállalat Lengyelországban.

F. COSTIN ANGOL KONSTRUKTŐR

ideális anyagokat keresve a gépkocsikarosszéria építéséhez, rátalált a... fára. Kutatásai során kiderült, hogy a fa nemcsak a korrózionak áll ellen, de emellett nem is „fárad el", mint előbb-utóbb valamennyi fém alkatrész. A fából készült bevonatok is nagyon tartósaknak bizonyultak. A fa-karosszéria erősebb a hagyományosnál, mert ütközésnél több energiát nyel el, tehát jobban védi az utasokat a katasztrófák következményei ellen.



(Bojár Sándor felvétele)

A közlekedés, az autóvezetés egyik legkülönösebb fortélya: eltalálni azt a sebességet, amellyel még biztonságosan haladhat a jármű az úton, anélkül, hogy fölöslegesen akadályoznánk mások haladását. Különösen nehéz ez az alkalmazkodás, amikor egyik óráról a másikra, ebben az évszakban gyakran egyik kilométerről a másikra változnak meg az út- és látási viszonyok. Ez a teherautó is talán a nyálkássá vált 8-as úthoz kevéssé tapadó gumik miatt került az árokba

KÖNYVEKRŐL

GEORGIJ VACSNADZE: Keletre irányított antennák (Kossuth) Az „Amerika hangja", a „Szabad Európa" és egyéb rádióállomások hullámain küldik nyugatról keletre az információk áradatát, amelyek gyakran ügyesen igyekeznek álcázni az agitáció, a propaganda jelleget. Keletkezésük története, mai szervezetük leírása kalandregénnyel ér fel.

JUSTINAS MARCINKEVICIUS: Három dráma (Európa) A neves litván író drámatrilógiájában nemzetének történelméhez nyúl vissza. Célját így határozza meg: „Amit mi történelemnek nevezünk, valójában nincs befejezve, hanem bennünk folytatódik, és utódainkban fog örökké folytatódni..."

SULYOK KATALIN: Egy ország gyesen (Kozmosz). A világon egyedülálló a gyermekgondozási segély magyar rendszere. Bevezetése, 1967 óta több mint 1 millió anya maradt otthon 3–5 évre: gyermeket nevelni. Gondjaikat, örömeiket „járja körül" a riportkönyv.

LINDNER LÁSZLÓ: A Loire völgye (Panoráma). Ez aztán autósoknak való úticél! Bebarangolni a francia kastélyok völgyét a Loire és mellékfolyói mentén. A tájak s a történelmi emlékek szépségei életre szóló élményeket kínálnak. S az élmények maradandóbbak lesznek e könyv útmutatásai segítségével.

FARAGÓ JENŐ: Közügy? Magánügy? (Kossuth). Az országot járó újságíró lépten-nyomon találkozik helyzetekkel, amikor egy-egy embernek választ kell keresnie: magatartása, cselekedete kizárólag magánügy marad-e, vagy tekintettel kell-e lennie a környezetére...

A tévénézők figyelmébe

Januárban hétrészes közlekedési filmsorozat sugárzását kezdi meg a televízió. Kedd esténként hét alkalommal a francia Pathe cég repüléstörténeti sorozatát adják. Az érdekes filmsorozat a repülés történetét mutatja be archív filmek felhasználásával, a kezdettől napjainkig.

Január 8., kedd, 20.50: A repülés története filmsorozat Katonák a levegőben című része.

Január 8., kedd, (2), 21.35: Autó-motorsport.

Január 15., kedd, 20.50: A repülés története filmsorozat Át az óceánon című része.

Január 16., szerda, 10.20: Stop! Közlekedj okosan! (rajzfilm) Felszállás villamosra a járdaszigetről című része.

Január 18., péntek, 18.50: Mindenki közlekedik.

Január 18., péntek (2.) 21.50: A Mindenki közlekedik ismétlése.

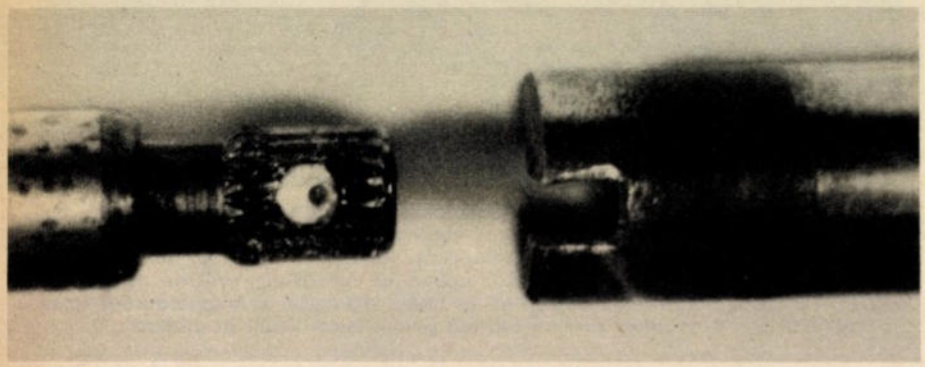
Autósoknak

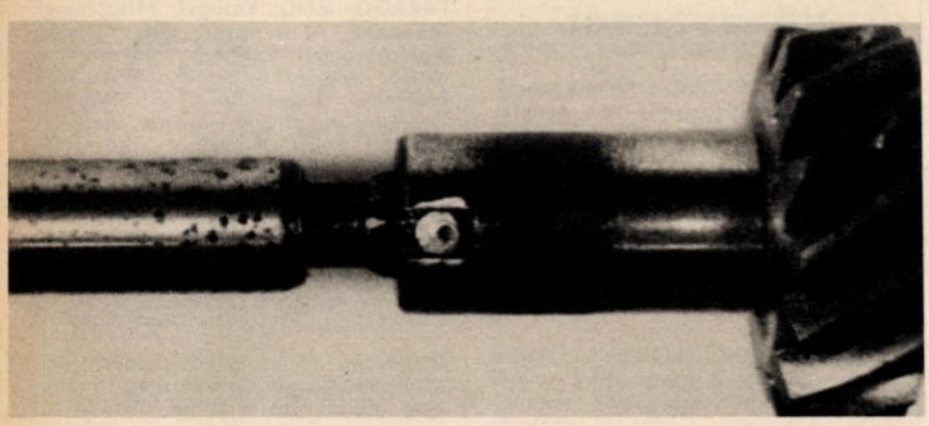
AZ OLAJSZIVATTYÚ

meghibásodása komoly gondot okozhat. Kiváltképp, ha ez útközben, távol egy településtől következik be. Csak egy megoldás van: az autót bevontatni a legközelebbi szervizbe.

Mi lehet a hiba oka? Az esetek többségében az olajszivattyút meghajtó közbetét fogaskerekének hornyai elkopnak és ezáltal nem forog. Az elromlott alkatrészt nem kell eldobni – írja Dzsugán János, adonyi olvasónk –, hanem egy kis kézügyességgel az felújítható.

A tengelyt át kell fúrni, majd egy stiftet jó szorosan a lyukba tenni. A közbetét fogaskereket pedig úgy fűrészeljük be, hogy az szorosan illeszkedjék a stiftelt tengelyen. Az így megjavított és beszerelt olajpumpa kifogástalanul működik és nem kell félni a további hibától. A fotókon kitűnően látható az ötletes megoldás, amely támpontot nyújthat a megvalósításhoz.







Siegfried Look, az NDK-beli Robur gyár igazgatója ünnepélyes keretek között adta át a posta járműtelepén a húszezredik Robur gépkocsit az Autóker illetékeseinek. Az első ilyen típusú járművek a 60-as évek elején kerültek a posta – a legnagyobb hazai használó – tulajdonába.

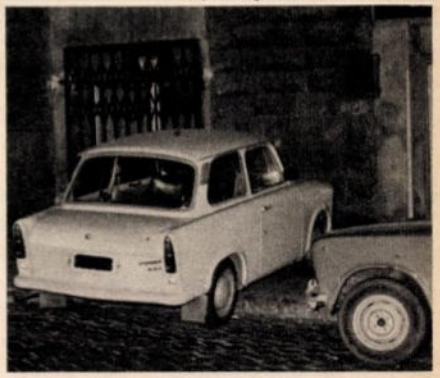
KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR, 1979. DECEMBER 27-ÉN

DACIA	14 582
LADA 1200 (Budapest	106 947
LADA 1200 (Debrecen)	58 703
LADA 1200 Kombi	16 299
LADA 1300 (Budapest)	18 255
LADA 1300 (Debrecen)	10 332
LADA 1500	29 888
LADA 1600 (Budapest)	5 830
LADA 1600 (Debrecen)	2 220
MOSZKVICS 2140	8 715
POLSKI FIAT 126p	25 888
POLSKI FIAT 1500	15 793
SKODA 105—S (Budapest)	7 268
SKODA 105—S (Debrecen)	3 610
SKODA 105—S (Győr)	4 867
SKODA 120—L (Budapest)	6 011
SKODA 120—L (Debrecen)	2 938
SKODA 120—L (Győr)	3 863
TRABANT Lim. (Bpest)	22 673
TRABANT Lim. (Győr)	9 935
TRABANT Spec. (Bpest)	34 603
TRABANT Spec. (Győr)	20 143
TRABANT Kombi (Bpest)	5 031
TRABANT Kombi (Győr)	1 638
TRABANT Hycomat	9 006
WARTBURG Limousine	16 667
WARTBURG Lim. (tolótetős)	3 311
WARTBURG de Luxe	21 795
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	6 257
WARTBURG Tourist	6 573
ZAPOROZSEC	30 507

A PARKOLÁSNAK

e módja, sajnos, kezd divatba jönni nálunk. Megértjük a parkolni szándékozók nehézségeit, de a járda elsősorban a gyalogosoké!

(Simay István felvétele)





EZT KELLETT VOLNA HASZNÁLNI!

Jaj, de megrázott

Sokszor megtörténik, hogy amikor a kocsiból kiszállunk és a kilincset megérintjük, enyhe áramütést érzünk. Ilyenkor olyan elektrosztatikus kisüléssel állunk szemben, amelynek feszültsége meglehetősen magas (10—15 000 V), de áramerőssége (amperben) annyira csekély, hogy az emberi testben kárt nem okozhat. Sőt az orvosoknak az a véleményük, hogy az efféle áramütéseknek néha csillapító hatásuk van. Az ilyen áramütések nem minden emberre hatnak egyformán. Az élénk vérmérséklet fokozhatja a jelenséget, olyan módon, hogy amelyik autós a természeténél fogva többet izeg-mozog az ülésen, az az elektromos feltöltődést meggyorsítja. Ha izzadunk, vagy az idegességtől a szokottnál nedvesebb a bőrünk, ez a feltöltődést csökkenti, hiszen a nedvesség levezeti az áramot. Manapság az üléshuzatokban levő műszálak a ludasak a nagyobb fokú feltöltődésért, s ez csak fokozódhat, ha az autósnak az üléssel érintkező ruházata is műszálas. Az a kölcsönös dörzsölés, amely ülés következtében létrejön, elegendő ahhoz, hogy a feltöltődést siettesse. A száraz levegő, a 30%-os páratartalom alatti, viszont elősegíti a kisülést.

Mitől keletkezhet az áram?

Fizikailag a kisülés a következőképpen magyarázható. Ha két rossz vezetőt (szigetelőt) — ezekhez tartoznak a műanyagok és az abból készült textiliák is — egymással szoros érintkezésbe hozunk és egymással összedörzsölünk, akkor a feltöltődés megszakad, az elektronok az egyik anyagról a másikra áramlanak. Miután ezek az anyagok nem vezetik az elektromosságot, így nem folyhatnak az elektronok vissza. Ha e két anyagot egymástól elválasztjuk (ez történik meg mikor az autós kiszáll a kocsiból), akkor az egyik anyag pozitív, a másik anyag negatív töltésű marad és a kettő között elektromos mező képződik.

A gyakorlatban ez a következőképpen megy végbe. Ameddig ülve maradunk, addig a töltések az érintkezési felületekhez kötődnek. Amikor az ülésről felemelkedünk — ugyanez következik be, ha a cipőnket a kocsipadlóról felemeljük — akkor az ülés és a ruházatunk egymással ellentétes töltésű lesz. Ha viszont a kocsiból kiszállunk, akkor a ruhánk elektromos töltése az ember teste által — amely az elektromosságot vezeti — a talajjal történő, cipőtalpon keresztüli érintkezés következtében kisülhet. Az elektromos töltés kisülhet a jármű fémszerelvényeinek érintésével is.



Mit ér az áramelvezetés

Dr. Roland Eietz, az Audi gyár mérnöke szerint az évekkel ezelőtt oly népszerű, a kocsi után húzott, „villámhárítóknak" semmi hatásuk nincsen, mivel a nagy sebességnél az úttestről felemelkednek és csak ritkán testelnek. Egy tanácsát azonban érdemes megfogadni: kiszálláskor, mielőtt még az útfelületre tenné lábát az autós, az egyik kezével fogja meg az ajtó keretét (szélét). Ekkor ugyanis a felhalmozódott elektromos töltés a nagy kiterjedésű kéz felületén át eltávozik anélkül, hogy észrevennénk.

(A Stern magazin nyomán)

Idegenvezető: TÚRI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL: SOMLÓ 2.

A szőlőültetvények felett, s a Szt. Margit-kápolnától balra, jó kis kaptató vezet a Somló-hegy fennsíkjára. A nagy kiterjedésű, lapos területen kora tavasztól késő őszig zöldell a fű, s a mezei virágok szemet gyönyörködtető tarka szőnyeget alkotnak. Innen már jól látszik a hegy tetején levő Petőfi-kilátó és turistapihenő vörös kőből emelt épülete.

Még jó negyedórás meredek kapaszkodó és máris a kilátótorony 435 m magasságba eső talpazatához érkezünk. A tornyot 1938-ban emelték, Medgyaszay műépítész terve szerint. A háborúban megrongálódott, de 1954-ben helyreállították. A Somló legmagasabb pontján égbe törő kilátótorony páratlan szép panorámával kárpótolja az eléréséhez szükséges fáradozásunkat.

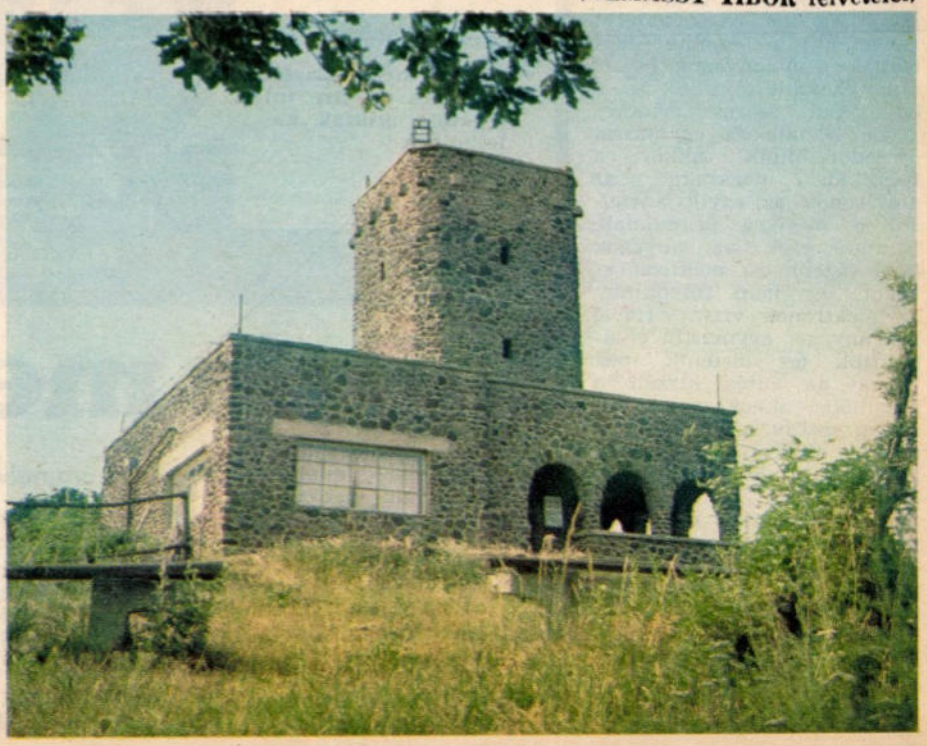
A torony mellett szalonnasütési lehetőség is adódik, s a gyermekeknek még labdázásra alkalmas területet is kijelöltek.

A kilátótól lépcsőzetes erdei ösvény vezet a romantikus környezetben



Somló várának romóriása

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

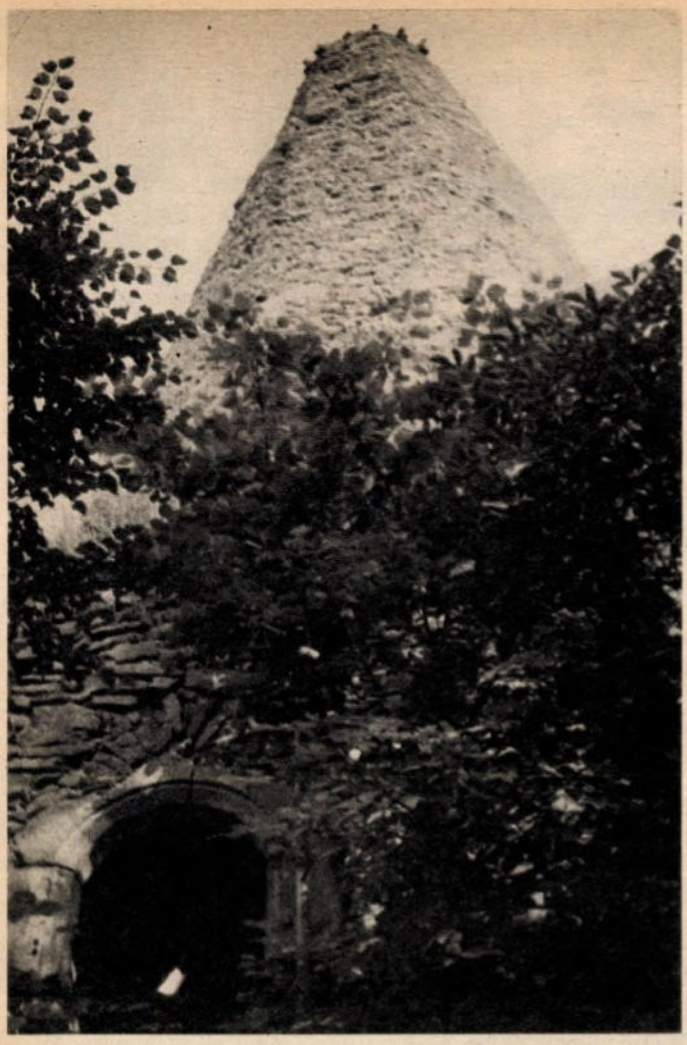


A Petőfi-kilátó és turistapihenő

megbúvó várromokhoz. A kényelmes sétálás (most már lefelé haladunk) mintegy 20 percet vesz igénybe, s az erdő nagyra nőtt fái közül egyszer csak hirtelen, minden átmenet nélkül elénk tárul Somló várának romóriása, a táj egykori történelmi központja.

A vár hosszú és dicső történettel büszkélkedhet. A tatárjárást követően építették a Castrum Somlót. Többször volt királyi birtok, de a legtöbbet különböző földbirtokosok tulajdonában. Így a Garaiak, Rozgonyiak, Kinizsi Pál, s egy ideig Bakócz Tamás egri püspök is birtokolta. Az ő idejében élte a vár a fénykorát. Az ekkor — 1495—1517 között — végzett építkezések során nyerte el végleges formáját, amelynek romjai ma is lenyűgözőek, szépséget és hatalmasságot hirdetnek.

A vár erősítése mellett, ebben az időben készítették a szépen faragott ajtó- és ablakkereteket, a boltíves és



A vár jellegzetes, kürtőszerű tornya



A lassú pusztulásra ítélt várfalakat állagmegóvásban részesítették



Itt kora tavasztól késő őszig pompáznak a mezei virágok

tornyos kápolnát is. A mohácsi vészt követően oly erős és szinte bevehetetlen volt a vár, hogy messzi vidéken a magyarság mentsvára, egyetlen igazi erőssége volt. A törökök 1543-ban ostromolták meg, s ez a támadóknak 300 halottjukba és számtalan sebesültjükbe került. A török időben egyébként a várak tulajdonosai szinte stafétaszerűen váltották egymást. A sok tulajdonos kezén — végül is — szomorú sorsra jutott. 1707-ben szerepel várként utoljára, amikor a hős kuruc tábornok, Vak Bottyán, a jó „öreg fészket" még utoljára rendbehozatta és hadianyaggal látta el.

A Rákóczi-szabadságharc után stratégiai jellege véglegesen megszűnt és Sümeg fennhatósága alá került. A XVIII. és XIX. század folyamán is gyakran változtak gazdái és így tulajdonképpen gazdátlan maradt. Omladozó falait, tetőszerkezetét, ajtóit, ablakait senki sem javíttatta. A lassú pusztulásra ítélt várfalakat végül is állagmegóvásban részesítették.

A várromok egy kis bazaltkúpon helyezkednek el, s minden oldalról erdő veszi körül őket. A váregyüttes a magas, meredek sziklák miatt csak egyik oldalról közelíthető meg. Hajdan itt is árok húzódott, amelyet felvonóhíd ívelt át. A vár bejárata napjainkban is ép állapotban van, s 8 méter magas falain jól láthatók a lőrések.

A kapun belépve hosszú, szűk sikátorba jutunk, innen jobbra haladva érkezünk a vár előcsarnokába, majd pedig a várudvarra. Az előudvar mentén húzódó laktanyában volt az őrség szállása. A belső udvart szintén felvonóhíd kötötte össze a külső várrendszerrel. Tisztán felismerhető a hidat leeresztő őr álláshelye, amely igen szépen faragott, kagyló alakú tetejével viszonylag ép állapotban maradt fenn.

A várudvaron nagyméretű (kövekkel sajnos majdnem teljesen teledobált) boltíves kiképzésű ciszterna található. Nagy a valószínűsége annak, hogy abban forrás is fakadt. Mellette a vár jellegzetes — kürtőszerű, s belülről négyszögletes — tornya emelkedik. E tornyot mésztufából, a vár összes többi részét pedig a helyszínen található bazaltból építették. A vár kétemeletes lakásszárnyainak falai jól láthatók. Különösen szépek a fennmaradt ablaknyílás-keretek. A ciszterna melletti várfalból négyszögletes, kisebb torony ugrik előre.

A napjainkban is nagyszerű somlói vár sok turistát vonz. És nem véletlenül, hiszen nagyszerű kirándulási célt jelent az iskolásoknak is. A kilátótorony mellett lehetőség nyílik különböző labdajátékokra, számháborúsdira és a romantikus várromok ostromára. A természet szépsége, s a növényvilág gazdagsága, a jó kilátás, a csend és a nyugalom feledteti velünk a kaptatók legyőzésekor érzett fáradtságunkat is. Végeredményben felüdülve, igazi, nagyszerű élménnyel gazdagodva térhetünk vissza a hegy lábánál hagyott autónkhoz.

„Rideg Somló, térföldi remete!
Reád száll a mezők lélekzete,
Körül foly a nap, mint hű szerető,
Osztatlan hévvel, téged ölelő: —
A távoli Marcal, szellőt küld feléd,
Hogy illat és fény olvadjon beléd."

Vörösmarty Mihály soraival búcsúzunk hazánk egyik legszebb bazalthegyétől, Somlótól, s a belőle élő, aranyló zöldes, tüzes borai révén messzi földön is jól ismert, „művészi rendetlenségben" sorakozó szőlőültetvényeitől.



KONTRA

Íme, egyike a legelsőknek, a ma is legendákkal övezett nagyhírű márkáknak: a 10 lóerős, 2 hengeres Royce autó. Az egykori, s ma már szinte műemlékké avatott ősi pályán, Manchesterből indították újkori próbaútjára a Rolls-Royce-alapítvány 75 éves jubileuma alkalmából az 1904-ben előállított, 1,8 literes, négyüléses autóveteránt, amelyet még Henry Royce elektromérnök tervezett. Az újkori próbaút lebonyolítására a nevezetes esemény demonstrálása alkalmából került sor: annak idején éppen ennek a (illetve ilyen) Royce-autónak az első nyilvános szereplése is roppantul felkeltette a közvélemény – köztük Charles Rolls autóversenyző és mérnök – érdeklődését. A sikeres futam végeredményeképpen fogott össze, és egyesítette anyagi-szellemi erejét a két neves szakember, és megállapították a világ legpatinásabb autógyártó vállalkozását, a Rolls-Royce céget. Az RR-embléma azóta fogalommá vált, és a világon szinte mindenütt értékmérő szimbólum lett. Már az indításkor is híressé vált első exkluzív sorozatát a 2, 4 és 6 hengeres változatok követték, amelyek között ott találjuk az 1906-os 40/50-es típusjelzésű modellt, amely a szépek között is a legszebb, s a híres-nevezetes Silver Ghost nevet kapta a pezsgőfürdős keresztelőn. Gyártottak sokat, de nem tömegével minden évben: 1978-ban például 3347 Rolls-Royce autó kelt el, méghozzá úgy, hogy a legyártott mennyiség hatvan százalékát exportálták. És igazán nem akarunk a 75 éves jubileumát is megért nagyhírű vállalkozás ünnepróntói lenni, hiszen nyílt titok, amit még elárulhatunk róluk: a hírneves cég napjainkban nem csupán a roppant munkaigényes, exkluzív autókat állítja elő. A rohanó idő megváltozott viszonyai között ez még egy



APUNKT

tőkeerős, igazán tekintélyes cégnek is túl sok kockázatot jelentett volna. Éppen ezért gyártják tömegével a különböző elven működő, és a legkülönfélébb feladatokra alkalmas jármű-, illetve stabil motorokat a repülőgép-ipar, az északi-tengeri olajkutak, és nem utolsósorban a nukleáris erőművek számára. Ma már valójában ez a tevékenység a Rolls-Royce gyár fő profilja, elsőrendű feladata.

Az „ellenpólusként" szembeállított másik jármű nem automatuzsálem, hanem éppen ellenkezőleg, a legújabb kor egyik legfrissebb terméke. A Forma–3 versenyautó izigvérig szigetországi változatát láthatjuk a felvételen. A hovercraftok építési módjából bizonyos titkokat elleshettek a tervezői, mert az egész járművet merőben újszerűen átköltött stabilizáló szárnyak helyenként alig láthatóan, másutt szinte köténvszerűen övezik. Ennek tulajdonítható, hogy az aerodinamikus tanulmánynak is beillő közúti torpedót egészen gyors tempójú haladása, száguldása közben a „szívó-légpárna" valósággal stabilizálja a kanyarban. A 165 lóerős, kétliteres erőforrással felszerelt Project–177 elnevezésű Forma–3 versenyautó a kelet-angliai, nagyhírű Lola versenyautógyártó cég terméke. És ugyanitt, már készül az újabb változat, a még korszerűbb – teljes egészében könnyűfém – Titan Chevrolet Vega 16 hengeres OHC erőforrással. A kocsi első hivatalos bemutatkozása a Vanderwell Forma–3 bajnokság, és ezt követően részt vesz a géposztályhoz tartozó valamennyi európai versenyen. A Lola cég ez idő szerint mintegy 200 versenyautót gyárt évenként, és azok mintegy nyolcvan százalékát exportálja a tengerentúlra és Európába.

ALMÁSSY TIBOR

Kávéország

1. SÃO PAULO

Egyáltalában: lehet-e Brazíliában közúti közlekedésről beszélni? Miféle helyközi közlekedés lehet egy olyan országban, amely több mint kilencvenszer nagyobb hazánknál, és amelynek területén (a Szovjetunió európai részét nem számítva) egyszerre elférne vén kontinensünk csaknem valamennyi országa, lakosainak a száma pedig meghaladja a százmilliót. Ilyen irdatlan távolságok áthidalására — a 21. század küszöbén — egyedül a légi közlekedés alkalmas...

Az AM olvasóit kalauzolva, három mammutváros, Sao Paulo, Rio de Janeiro és Brasília, a főváros lesz villámlátogatásunk színhelye.

•

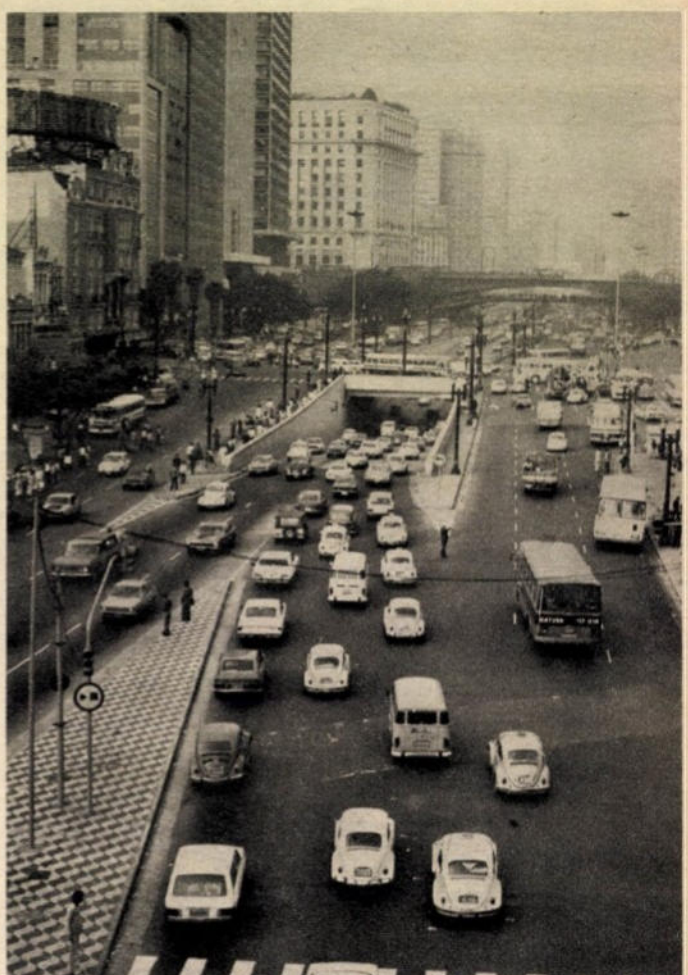
Budapestről, a Ferihegyi repülőtérről legalább tizenhat óra kell, amíg elérjük Dél-Amerika gigantikus nagyvárosát, ahol több ember él, mint hazánkban! Száz évvel ezelőtt Sao Paulo még csak kétszázezres kisváros volt... ma tizenkétmillióan lakják! A helyi lakosok szerint szűkebb pátriájuk a világ leggyorsabb ütemben fejlődő városa, és a világutazó ezt minden fenntartás nélkül azonnal el is hiszi. Ahol most nyolcsávos utakon éjjel-nappal hömpölyög az autófolyam, százhúsz éve még teaültetvények pompáztak. Sao Paulo egymaga 12 ezer kilométer hosszúságú, kitűnő burkolatú úttal büszkélkedhet, a napjainkban is továbbépülő metró 17 kilométer hosszú vonalain pedig nem kevesebb, mint 300 millió ember utazik évente.

A helyi idegenvezető

mondta nekem: „A mi városunk nem szép, de megkapó!" Nem szép, mert nincs önálló arculata, nem szép, mert az esztétikumot gyakran alávetették a gazdaságosságnak, nem szép, mert nehezen áttekinthető, nehéz tájékozódni benne, s mert a hatalmas arányok mindent eltorzítanak. Miért megkapó mégis? Elsősorban sajátos életritmusa-elevensége-lüktetése miatt! S ennek a rohanó-tülekedő világnak sokkal inkább van embersége, mint New Yorknak vagy Chicagónak. Szóval nem a felhőkarcoló egymagában felelős a humanizmus, az emberség hiányáért... A közúti forgalomban részt vevő autósok is emberségesek ebben a városban. De nem mindenütt Brazíliában.

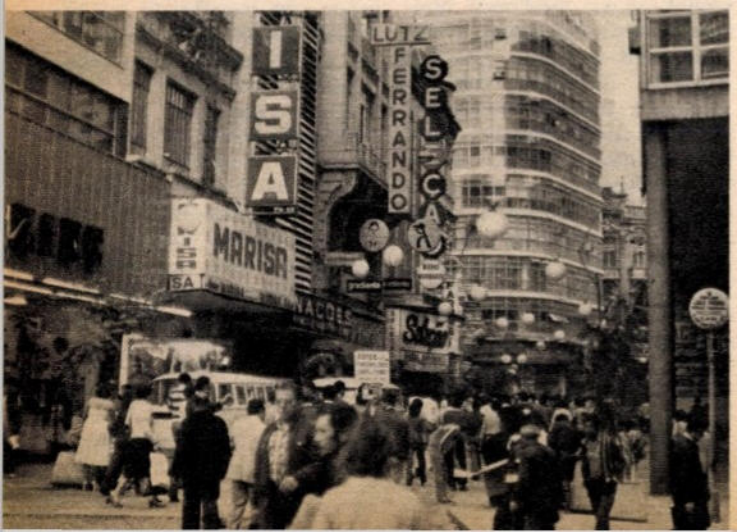
Az országutakon 80 km/h a megengedett maximális sebesség. Ezzel a sebességkorlátozással két legyet is ütöttek egy csapásra: jelentősen csökkent a súlyos balesetek száma, s figyelemre méltó üzemanyag-megtakarítást sikerült elérni. Az olajválság korában még a gazdag Brazíliának sem mindegy, hogy milyen hatékonysággal képes felhasználni az évi négymilliárd dollárért importált nyersolajat! Brazília kőolajkészlete ugyanis elhanyagolhatóan kevés, így ki van szolgáltatva az OPEC-országok kénye-kedvének. Az állam nem dotálja az üzemanyag-beszerzést. Gazdasági szakértők szerint a nemzetközi olajválság ugyancsak alaposan visszavetette a latin-amerikai kontinens legnagyobb országának gazdaságát, de a közlekedését is!

Sao Paulo gépjármű-közlekedésének rohamléptű fejlődése a Volkswagen gyár alapításával kezdődött, és a brazil gépkocsigyártó ipar a szó legszorosabb értelmében magával rántotta az egész ipart. Az infrastrukturális beruházások igyekeztek nemcsak lépést tartani a futószalagok egyre gyorsuló sebességével, hanem meg is előzték azt. A tőkés vállal-



Aluljárók, felüljárók... Százhúsz évvel ezelőtt még teaültetvények voltak e helyen

A belvárosban





Viaduktok, alagutak tucatjai könnyítik az autózást São Paulo és Santos között

kozók csak így remélhettek átütő kasszasikert, csak így alakulhatott ki az a valóban megnyugtató helyzet, hogy jók az utak, kitűnő a szervizhálózat, sok a parkolóház, a garázs és az üzemanyagtöltő állomás. A Volkswagen nyomában ott termett a Ford és a Fiat, helyet kért (és kapott) a Chrysler is, a Mercedes pedig uralja a buszgyártást.

Sao Paulo és Santos,

a hatalmas kávékikötő (és egyben nyaralóváros) között boszorkányos ügyességgel építették meg a csodálatos autóutat, amely — minden bizonnyal — a világelsők között van. Nem építésének idejére célzunk, hanem inkább a minőségére, vonalvezetésére és az építése során leküzdött, elháríthatatlannak tűnő akadályok leküzdésére. Ez az autópálya az egyetemes műszaki kultúra kiemelkedő teljesítménye: útvonalán hatalmas szintkülönbségeket, magas hegyeket és mély völgyeket küzd le. Alagutak és viaduktok tucatjai segítik a biztonságos és gazdaságos gépkocsi-közlekedést. Kell is a jó út, mert péntek esténként — nagyon óvatos becslés szerint — legalább százezer személyautó igyekszik Sao Paulóból Santosba, vasárnap délutánonként pedig ugyanannyi vissza. Ha műszaki hiba vagy baleset miatt eltorlaszolják a pályát, a másfél órás út 4—5 óra is lehet. De egy háromnapos nemzeti ünnep alkalmával a kétszázötvenezer személyautó olyan kritikus helyzetet alakított ki, hogy a másfél órás útból tizenkét órás lett.

Kép és szöveg:

SZÉKELY TAMÁS

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein december második 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	1974	SA	36
Lada 1200	1974	SA	21
Lada 1200	1977	BM	89
Lada 1200	1977	BA	48
Lada 1200	1976	BA	45
Lada 1200	1977	BA	50
Lada 1200	1977	BA	58
Lada 1200	1978	SA	78
Lada 1500	1979	BM	127
Lada 1500	1977	BM	89
Lada 1500	1978	BM	106
Moszkvics 412	1971	BM	16
Opel Ascona	1973	SA	48
Renault 16	1973	SA	30
P. Fiat 126	1978	BM	65
P. Fiat 1500	1976	SA	45
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Moszkvics 412	1971	BM	19
Moszkvics 412	1970	BM	21
P. Fiat 1500	1975	SA	26
P. Fiat 1500	1977	SA	61
P. Fiat 1500	1978	SA	61
P. Fiat 1500	1975	SA	27
P. Fiat 1500	1973	BM	51
P. Fiat 1500	1976	SA	54
P. Fiat 1500	1975	BM	54
P. Fiat 1500	1970	BM	34
P. Fiat 1500	1976	BA	49
Skoda S—100	1974	BM	24
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Lada 1500	1975	BM	71
Lada 1500	1976	BM	88
Lada 1500	1978	SM	111
Lada 1600	1978	SM	128
Lada 1600	1979	BM	137
Moszkvics 2140	1977	SA	45
Moszkvics 2140	1977	SM	53
Moszkvics 2137	1978	SA	56
P. Fiat 1500	1973	SM	39
P. Fiat 1500	1974	BM	32
P. Fiat 1500	1976	BM	70
GYŐR (Rét u. 27.)			
Lada 1500	1975	SM	78
Lada 1500	1978	SM	113
Opel Rekord	1974	BM	30
P. Fiat 1500	1974	BM	37
P. Fiat 1500	1975	SA	22
P. Fiat 1500	1976	SA	24
P. Fiat 1500	1977	SA	70
P. Fiat 1500	1979	SA	58
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Ford Taunus 17	1973	BA	26
Lada 1200	1973	SM	48
Lada 1200	1974	SA	18
Lada 1200	1976	SA	47
Lada 1200	1977	SA	51
Lada 1200	1978	SA	49
Lada 1200	1979	BM	100
Lada 1200 K	1975	SA	31
Lada 1300	1977	BM	79
Lada 1500	1976	BM	89
Lada 1500	1979	SM	125
P. Fiat 126	1977	SM	47
P. Fiat 126	1978	BM	64
P. Fiat 1500	1976	SA	39
P. Fiat 1500	1977	SA	51
Skoda S—100	1976	SM	49
MISKOLC (Lóránffy Zs. u. 49.)			
Moszkvics 412	1974	SM	36
Moszkvics 2137	1978	SA	52
Moszkvics 426	1973	BA	17
P. Fiat 1500	1977	SA	51
P. Fiat 1500	1975	BA	27
P. Fiat 126	1978	SM	63
Skoda 120 L	1978	SM	78
Skoda S—100	1976	SM	34
Zaporozsec 968	1972	SM	14
PÉCS (Fürst Sándor u. 6.)			
P. Fiat 1500	1976	SA	53
P. Fiat 1500	1976	SA	68
P. Fiat 1500	1978	SA	39
P. Fiat 1500	1977	SA	55
Skoda S—100	1973	BM	29
Skoda S—100	1975	BM	51
Skoda 105 S	1978	BM	76
Skoda 105 S	1978	BM	75
Trabant 601	1971	SM	20
Volga M—24	1976	BA	64
Wartburg 353 dL	1974	SM	55
Wartburg 353 dL	1974	BM	52
SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)			
Lada 1300	1978	BM	96
Lada 1300	1978	BM	104
Lada 1500	1979	BM	113
Lada 1500	1978	BM	103
Lada 1600	1978	BM	127
P. Fiat 1500	1978	BM	101
P. Fiat 1500	1974	SA	25
P. Fiat 1500	1977	SA	46
P. Fiat 1500	1972	SA	19
P. Fiat 1500	1976	BM	52
SZÉKESFEHÉRVÁR (Csíkvári u. 14.)			
Lada 1300	1977	SM	88
Lada 1300	1979	SM	112
Lada 1300	1979	SM	113
Lada 1300	1979	BM	113
Lada 1500	1978	BM	121
Lada 1600	1979	BM	136
Lada 1200 K	1974	SM	68
Moszkvics 412	1975	BA	24
Moszkvics 2140	1978	SA	61
SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)			
Lada 1200	1977	SM	62
Lada 1200 K	1976	SM	60
Lada 1300	1977	SM	92
Lada 1300	1977	BM	96
Lada 1500	1975	BM	82
Lada 1500	1976	BM	94

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

A SZABADPIACOKRÓL

Bármilyen enyhe volt az idő december közepén, a piac teljesen befagyott. Aki ezekben a napokban akart kocsit vásárolni, az a szabadpiacokon választékot lelhetett ugyan, de az árak olyan irreálisak voltak, hogy még alkudni sem volt érdemes. Az állami kereskedelem jól kihasználja ezt a helyzetet, mert néhány ezer forinttal alacsonyabb árral szinte elszipkázza a vevőket. Kulisszatitokként eláruljuk, hogy a rendelkezésünkre bocsátott Merkur-árjegyzéknek több mint a felét kihúztuk, mert nem fért volna be az oldalra. A budapesti és a vidéki állami telepek két hét alatt több mint 250 kocsit adtak el, a szabadpiacokon még a tizedrésze sem cserélt gazdát.

BUDAPEST. Sok most is az eladó kocsi, elsősorban az 1500—1600 köbcentisek. Tekintettel fantasztikus árukra, az eladók makacs irrealitására, meg sem érdemlik, hogy a 120 ezer forint feletti árakat részletezzük. Egyéb kínálati árak: Dacia 1300 (UV) 60 ezer forint, Lada 1200 (IH) 40, Lada 1200 (UB—UO) 60—80, Lada 1300 (ZG) 97, Skoda S—100 (IV) 42, Skoda S—100 (UX) 55, Trabant 601 (IO) 35, Trabant 601 S (ZC—ZH) 60—65 ezer forint.

DEBRECEN. Már csak 100 kocsit kínálgatnak, de teljes az érdektelenség. Egyetlenegy üzletkötést sem láttunk. Kínálati árak: Lada 1200 (IR—IT) 45—48 ezer, Lada 1200 (UF—UT) 65—70, Lada 1300 (ZJ) 95, Lada 1300 (ZM) 110, Moszkvics 412 (IF) 25, Moszkvics 412 (UH) 45, Skoda S—100 (UB—UH) 43—47, Trabant 601 (UB—UD) 42—45 ezer forint.

MISKOLC. Nem akartunk hinni a szemünknek: húsz autót kínáltak a néhány csellengő érdeklődőnek. Igaz, egy Lada 1200 (IS) elkelt 40 ezer forintért, de ez a piac valóban befagyott, talán egészen tavaszig. Kínálati árak: Lada 1200 (IM) 50 ezer, Lada 1200 (ZB) 90, Lada 1300 (ZF) 95, P. Fiat 1500 (PK) 58, Skoda S—100 (UF) 49, Skoda S—100 (ZK) 68, Trabant 601 (UF) 46 ezer forint.

SZEGED. A Tisza partján a szokottnál több kocsi vár új gazdára. Igaz, itt még a fővárosinál is kellemesebb volt a vasárnapi időjárás, de az árak még nem kezdtek olvadni. Például: Lada 1500 (UX—ZH) 105—108 ezer forint, Moszkvics 412 (IC) 28, Skoda S—100 (IL) 38, Trabant 601 (CT) 34, Trabant 601 (UH) 52, Wartburg 353 dL (UL—UX) 58—78, Wartburg 353 L TT (ZI) 80 ezer forint.

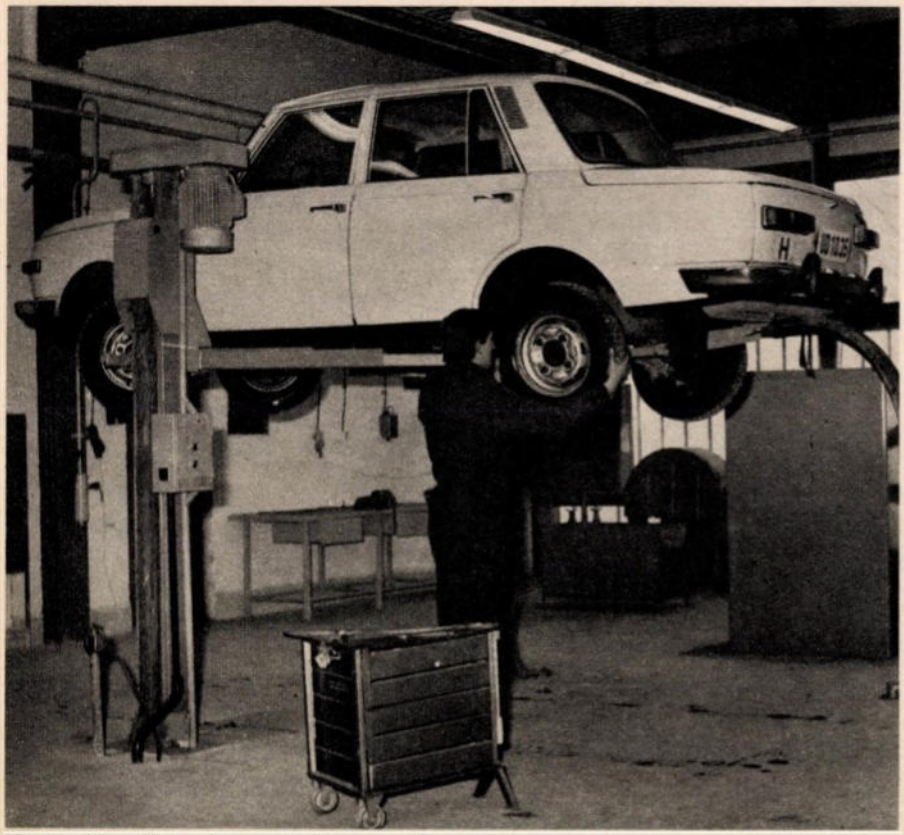
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

Január 12.
Szentlőrinc
Szombathely
Tata
Veszprém

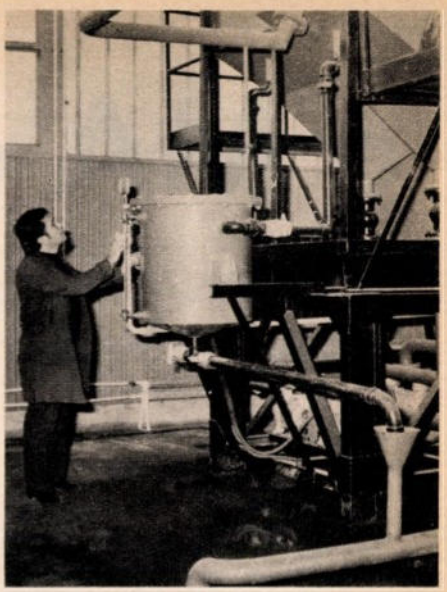
Január 13.
Baja
Békéscsaba
Dabas
Debrecen
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Pécs
Siófok
Szeged

Január 20.
Ajka
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Orosháza
Sopron
Szeged
Szolnok
Tatabánya

Új AFIT karbantartó-állomás Győrött



Korszerű műhely és szerszámok... És ami nagyon fontos az egészségvédelem szempontjából: a kipufogógáz-elszívóberendezés



Szennyvíztisztító berendezés szűri meg a vizet, mielőtt az a csatornába kerülne



A fényezés szárítását gyorsítja az infravörös fényt sugárzó készülék

A második nagy kapacitású AFIT karbantartó-üzem átadására került sor Győrött. A város és vonzáskörzetének gépjárműállománya dinamikus növekedése szükségessé tette a mind nagyobb karbantartási igények kielégítését.

Az üzem, az új Jáki lakótelep közelében, a Fehérvári úton, a 81-es nemzetközi útvonal mellett található. A beruházás szervesen kapcsolódik a 81-es útszakaszhoz, hogy segítséget nyújtson az autós idegenforgalom zökkenőmentes lebonyolításában.

Az új üzemegység az AFIT-hagyományokat követi, de már a jövő megoldásait is tartalmazza. Építészeti megjelenése, általános elrendezése, megfelel az utóbbi években létesített karbantartó-állomások bevált rendszerének.

Újszerű viszont az a megoldás, hogy az üzem területén a különböző javításra váró gépkocsik elválasztására lehetőség nyílt. Ettől az üzemi fegyelem megszilárdulását, valamint korrekt ügyfélkapcsolatokat vár el a vezetőség.

Az általános célnak megfelelően, ebben az üzemegységben is teljes körű szolgáltatás valósul meg. Az elrendezés és a technológiai felszerelés lehetőséget ad mindenféle művelet elvégzésére. Itt történhet az új kocsik átadása, a „0" revízió, a garanciális és garancián túli munka, ápolás, karambolos autók javítása és fényezése, helyszíni ÁB-ügyintézés, műszaki vizsgára való felkészítés és vizsgáztatás, alvázvédelem, autómentés és totálkáros bontás.

A dolgozók megfelelő munkakörülményeit korszerű, balesetvédelmi szempontból kifogástalan szerszámok és berendezések, valamint minden igényt kielégítő szociális létesítmények segítik.

Külön figyelmet fordítottak az ügyfélszolgálati rész kialakítására. Ízléses váróhelyiség, büfé és autósbolt szolgálja az ügyfelek kényelmét.

Környezetvédelmi szempontból a legkorszerűbb elképzeléseket valósítja meg ez az üzem. A szombathelyi AFIT által gyártott Aermix szennyvíztisztító a lehető legtisztább vizet bocsátja a közcsatornába, sőt a tisztított víz egy része visszaforgatva, alvázmosásra ismételten felhasználható.

Az új üzem, amely a Fehérvári út 76. szám alatt található, Trabant, Wartburg, Moszkvics, Volga, Zaporozsec, valamint Barkas, IZS 2716-os garanciális és azon túli szolgáltatásait végzi.

Kép és szöveg: VARGA FERENC

Dipl. Ing. Karl Jérôme:

a MA és a HOLNAP (2.)

ALTERNATÍV ÜZEMANYAGOK

A benzin- és dízelolajárak emelkedésével fokozott figyelem irányul a cseppfolyós gáz (propán-bután) és a földgáz felé.

Az Otto-motorokban való felhasználás nem jelent különösebb problémát, sőt előnyöket is biztosít. Problematikus csupán a tárolás, ami főleg a földgáz esetében igen nagy nyomást, vagy erős túlhűtést igényel.

Alkohol vagy etanol hozzákeverése a benzinhez, ugyancsak régről ismert lehetőség. (Sokan emlékezhetnek még a motalkóra . . .)

A legesélyesebb alternatív üzemanyag a METHANOL, amely alkoholfajta szénből, gázokból, biológiai alapanyagokból előállítható.

A legideálisabb motorhajtóanyagnak a hidrogén mutatkozna, ha előállítása nem lenne oly nagy mértékben energiaigényes.

A legideálisabb meghajtás, az elektromotor még mindig várja a kis súlyú, nagy kapacitású, kis méretű és olcsó akkumulátorokat.

A takarékos autós

Vessünk pillantást egy a frankfurti szalon alkalmából közölt rendkívül érdekes táblázatra.

Mivel az új európai ECE-szabvány az autók átlagfogyasztása megállapításakor 50 %-ban a 120 km/h autópálya-fogyasztást veszi figyelembe, az összeállítás ezeket a fogyasztási adatokat tartalmazza a legismertebb és legnépszerűbb típusokról.

	Városi üzem	90 km/h tartós sebesség	120 km/h tartós sebesség
VOLKSWAGEN			
Golf 50 LE	9,9	6,6	9,2
Golf 70 LE automata váltó	11,0	7,2	10,1
Golf 50 LE Diesel	6,8	5,3	7,8
Jetta 70 LE	10,3	6,8	9,6
Passat 75 LE	11,3	6,8	9,2
AUDI			
100 85 LE	12,6	7,0	9,2
100 Diesel	9,0	6,2	8,5
OPEL			
Kadett 53 LE	9,8	6,5	9,3
Ascona 75 LE	11,8	7,7	10,2
Ascona Diesel	8,7	6,4	9,2
Rekord 90 LE	12,4	8,0	10,7
Rekord Diesel	8,6	6,6	9,6
FORD			
Fiesta 45 LE	8,2	5,9	8,3
Escort 34 LE	9,8	6,6	9,3
Taunus 73 LE	10,5	7,1	9,5
Granada 114 LE	13,7	8,6	11,0
Granada Diesel	9,1	7,0	9,9
MERCEDES			
240 Diesel	9,5	7,4	10,9
230	14,7	9,4	12,5
280 S (új)	16,9	8,9	11,1
BMW			
320	13,0	7,5	10,1
520	12,7	7,8	10,2
728 i	17,8	8,8	11,2
CITROËN			
2 CV 6	6,9	6,0	–
Visa	7,6	5,7	–
GSA (5 seb.)	9,4	6,9	8,9
CX Diesel	8,9	6,1	8,1
PEUGEOT			
104 GL (45 LE)	8,3	5,8	8,0
305 GL (60 LE)	9,5	6,5	9,1
505 (96 LE)	11,4	7,1	9,7
505 Diesel	8,7	6,9	9,6
RENAULT			
4 GTL	7,0	5,6	–
5 GTL	7,9	5,7	8,0
14 TL/GTL	9,1	6,4	8,9
18 GTS	9,9	6,1	8,2
20 TL/GTL	11,0	7,2	10,0
FIAT			
126	7,3	5,4	–
127 (900)	8,4	5,7	8,0
128 (1100)	9,2	6,3	8,5
Ritmo 75	10,7	6,2	8,6
131 Super	10,7	6,5	8,6
131 Diesel	9,9	6,2	8,8
132 (2000)	13,9	7,6	9,9
LADA			
1200/1300	9,9	8,0	10,8
1500	10,9	8,0	10,6



A Volkswagen 1971 óta foglalkozik az úgynevezett alternatív hajtóanyagok gyakorlati alkalmazásával, és nemrég – pontosan 1979. november 24-i dátummal – érkezett a gyár sajtóosztályától tájékoztatás, valamint képanyag arról, hogy már az első privát autósoknak is átadták a Golf-Methanol típusú kocsikat. Ezek a Golfok M 15 jelzéssel futnak, és ez a jelölés a 15 % metanol, 85 % benzin alkalmazására utal. Jelenleg az NSZK területén 30 töltőállomáson tankolhatnak metanolos keveréket az M 15-ös kocsik új gazdái

Ebből látható, hogy már ma is lehetséges takarékosan autózni, hiszen a „normális" autók fogyasztása igazán nem túlzottan magas, a dízelmotoros kocsikról nem is beszélve.

És hiába fejleszt ki az autóipar a következő évek során 8–10 százalékkal kevesebbet fogyasztó kocsikat, ha az autós nem autózik takarékosan. A pesszimisták azt vélik, hogy a leghatékonyabb „nevelőeszköz" a benzinárak drasztikus megemelése és az autóhasználat korlátozása.

Az optimisták – és ezek vannak ma még többségben – azt hiszik, hogy az autóst meg lehet győzni, meg lehet nevelni, csak kellőképpen kell őt tájékoztatni.

Ismét az elektronika adja az autós kezébe a legérdekesebb információs eszközt az ún. „fedélzeti komputert". Ez a csodálatos szerkezet méri és jelzi az időt, a távolságot, az átlagsebességet, a pillanatnyi és az útszakaszra eső átlagfogyasztást, ellenőrzi és korrigálja az autó minden lényeges funkcióját, figyelmeztet hibákra, hiányosságokra, veszélyekre, működési zavarokra.

Ugyancsak elektronikus szerkezetek, berendezések tájékoztatják az autóst a fellépő torlódásokról, akadályokról, időjárás okozta nehézségekről, sőt, kiválasztják a célhoz vezető legjobb útvonalat. Néhány amerikai, francia és német autótípusnak már tartozéka a fedélzeti komputer, bizonyára csak idő kérdése annak általános használata, illetve beépítése.

Lehetséges, sőt majdnem biztosra vehető, hogy az elektronika csodái nem maradnak meg sokáig tájékoztató, felvilágosító szerepüknél, hanem átveszik az autó vezetőjének egyre több tevékenységét, ami által fő feladatuk nem csupán az adatközlés, hanem a felmérés, egyeztetés mellett a vezérlés lesz. Ahol és amikor ezek a berendezések az autóst segítik, az autózás biztonságát növelik, igazi haladásnak tekinthetők, ha azonban azért, és ott lesz rájuk szükség, ahol egy kis figyelem, értelem, józanság is megtenné, hát bizony szégyenné válnak, és igazolják azokat, akik azt állítják, hogy kényszer, korlátozás, tilalom és büntetés nélkül az emberiség a vesztébe autózna.

Közlekedés-szervezés és tömegközlekedés

A legtakarékosabb autó és a legtakarékosabb autós sem old meg olyan problémákat, mint amilyen pl. a forgalom folyamatosságának időnkénti és helyenkénti akadályozottsága, és az a körülmény, hogy a személygépkocsi kihasználási foka rendkívül kedvezőtlen.

Tény, hogy az autó kilométerenkénti fogyasztása akkor a legnagyobb, amikor a kocsisor torlódva, lépésben halad, illetve amikor kereszteződések előtt sebessége 0-ra csökken.

(A km-enkénti fogyasztás időlegesen szinte végtelen nagyra nő, hiszen a nevezőben álló km = 0.)

Fontos energiatakarékossági szerepe van tehát minden olyan forgalomirányító, közlekedésszervező intézkedésnek, rendszabálynak, amely megjavítja a forgalom folyamatosságát, illetőleg a minimumra csökkenti az állási, a várakozási időt.

Ilyenek a zöld hullám, a kétszintű kereszteződések, a főforgalmi utak egyirányúsítása, a forgalom központi irányítása a mindenkori közlekedési szituáció függvényében, sőt, a jelzőlámpás irányítású kereszteződések számának ésszerű csökkentése is. (Zürichi kísérlet!)

Ugyancsak fontos tényező a parkolóházak, a földalatti garázsok kapacitásának növelése a városok belterületén, hiszen a parkolóhelyet kereső autó is csak fogyaszt, környezetet ront, anélkül, hogy haladna.

Energiatakarékossági szempontból rendkívüli jelentőségű a tömegközlekedési eszközök jövőbeni szerepe. E téren talán helytelen a tömegközlekedési eszköz, mint elavult fogalom szóhasználata. Helyesebb a nyilvános közlekedés átfogóbb és találóbb fogalmának a használata.

Vitathatatlan tény, hogy a hely- és energiapocsékoló egyéni közlekedésnek legjobb helyettesítője a nyilvános közlekedés. Az autóbusz, a troli, a villamos, a földalatti, a vasút feltétlenül gazdaságosabb, sok esetben gyorsabb és kényelmesebb is, mint az autó.

Van azonban egy nagy hátrányuk ezeknek a klasszikus, valódi tömegközlekedési eszközöknek: kiválóan szolgálják ugyan a vonaljárati közlekedés feladatait, alkalmatlanok azonban a területi utasforgalom ellátására.

Ez viszont egyik fő oka annak, hogy a magánautós nem szívesen mond le autójának használatáról, amely mindenkor, mindenütt rendelkezésére áll, és oda viszi, ahová ő akarja.

A fő cél tehát: a nyilvános tömegközlekedés attraktivitásának növelése, annak időbeli és térbeli alkalmazkodása az utasok igényeihez.

A „hívjon, jövök" igényt a nyilvános tömegközlekedés nem tudja kielégíteni, ez a taxi feladata, no persze eléggé borsos áron.

Kialakult, illetve kialakulóban van egy – legalábbis Európában – újszerű közlekedési forma, az igényekhez alkalmazkodóan irányított kisbusz (Taxibus, Bus-taxi, Rf-bus, Demandbus és más, hasonló elnevezésű autóbuszok) rendszere.

Ez a közlekedési eszköz hivatott az utasokat összegyűjteni és eljuttatni a tömegközlekedési eszközök állomásaihoz, illetve onnan az utasokat „szétosztani", eljuttatni lakóhelyük közvetlen közelébe.

Gyűjtő és elosztó szerepük kiegészíti a forgalmi vonalhálózatot, növeli annak hatásfokát, kihasználtságát, gazdaságosságát.

Nyilvánvaló, hogy ezeknek a feladatoknak az ellátására csak kis, fürge autóbuszok alkalmasak, mintegy 30 főnyi befogadóképességgel (50 %-ban álló-, 50 %-ban ülőhely), amelyek már külsejüknél fogva a taxi és a nagyvárosi autóbusz közötti űrt hivatottak betölteni. Ebbe az új kategóriába sorolhatók az úgynevezett Citybuszok, amelyek ötletét elsőnek az osztrák Steyr cég valósította meg, és azóta több más gyár is ráállt ilyen kis városi buszok gyártására.

Az igényekhez való alkalmazkodás legolcsóbban és legegyszerűbben úgy oldható meg, hogy a kis autóbuszok egy területen belül a nap különböző szakában más-más vonalon, és változó sűrűségben közlekednek, figyelembe véve az utasáramlás fő irányait, csomópontjait, fő időit.

Tökéletesebb, egyúttal drágább az a megoldás, amikor az utas az állomásokon, megállóknál elhelyezett hívóoszlopokon gombnyomással betáplálja, hogy hová kíván eljutni. Ezt az utazási igényt a központi komputer felveszi, elemzi, utasítást ad a legközelebbi kisbusz vezetőjének, hogy hol vár az utas. Az utas pedig néhány másodpercen belül leolvashatja,



A bonni Kutatási és Technológiai Minisztérium az 1979–1982 közötti években mintegy ezer különböző rendszerű kísérleti kocsi tervét és próbáját hagyta jóvá. A Volkswagen Művek 800 járművel vett részt ebben a nagyszabású programban. Az új LT típusú VW City-Bus is egyik tagja ennek a sokat ígérő kocsiparknak

hogy melyik számú kisbusz, hány percen belül érkezik a megállóhoz, közben az automatánál megválthatja jegyét.

A bonni Kutatási és Technológiai Minisztérium tetemes összegeket bocsátott a „hívásra jövő busz"-rendszerek „hard- és software"-jének kifejlesztésére (ami elektronika nélkül szinte elképzelhetetlen). A kísérleti üzem Wunstorfban (Hannover mellett) a Messerschmitt–Bölkow-rendszerrel, és Frieltrichskafenben a Dornier-rendszerrel jó eredményeket hozott. Az elektronikus irányító- és vezérlőközpontok azonban a nagy buszokat, villamosokat, trolikat is szolgálják, és oly mértékben hivatottak harmonizálni, összehangolni a nyilvános közlekedés minden eszközét, hogy a magánautó használata a legszükségesebb minimumra korlátozódjék.

Ha ez sikerül, egyszerre megoldhatók lesznek az energia-, a környezetvédelmi, a közlekedési és városrendezési problémák, anélkül, hogy az emberek motorizált mozgékonysága erősen csökkenne.



A „hívásra jövő busz"-rendszerek egyik próbakocsija is VW, de az elektronika segítségével irányított közlekedési hálózat kialakítása a Messerschmitt–Bölkow tervezőinek feladata. Az alsó képen látható Mercedes-Benz típusokat viszont Daimlerék vizsgálgatják, hogy választ kapjanak a metanolos, az elektromos, valamint a hidrogénes üzem tulajdonságairól



CSILLOGJON, DE MENJEN IS...

Tél van, cudar az idő. Embernek, autónak egyaránt kellemetlen, Találó a mondás: egyetlen télen két évet öregszik a kocsi. És ez kétszeresen igaz, ha ráadásul nem is törődünk vele.

Rendkívül visszatetsző a koszos autó látványa. Majdhogynem gazdája jellemét is tükrözi. Igaz, sokszor objektív nehézségek is hátráltatják a rendszeres karbantartást, ám ez sem menti fel a gazdát sok minden alól. A koszosság leple alatt sajnos sokszor ott leskelődik az alattomos rozsda is, ékesen cáfolván ama autósállítást, hogy a szenny gátolja a korrodálást.

Szükséges-e, hogy autónk elhanyagolt állapotban legyen? A rend- és tisztaságszeretők válasza e kérdésre más nem is lehet, mint: nem! És mégis! Számos autós képes arra, hogy egész télen át koszos autóval közlekedjen.

Tartsuk karban a karosszériát

Az autó egyes szerkezeti részei lényegesen olcsóbban és könnyebben javíthatók, mint az elkorhadt karosszéria. Mégis, ezzel az igen fontos tartozékkal törődnek legkevésbé az autósok. Nemcsak kevesen készítik fel autójukat a viszontagságos időjárásra, hanem közönyükkel ráadásul siettetik a korrodálás ütemét.

Pedig ilyenkor télen különösen ügyelni kellene minden olyan szerkezetre, amely rendszeres karbantartást igényel. Például jónéhány autó futott már a végkimerülésig úgy, hogy fényezésével egyáltalán nem törődtek. A szakemberek a megmondhatói, hogy a festék mennyi gondozást igényel. Évente egyszer fel kell polírozni, el kell távolítani a festékrétegbe ivódott szennyeződést. A fényezés fokozatosan öregszik, megvakul, veszít a fényéből. A folyamatot megállítani nem lehét, késleltetni viszont igen! Hogyan? Gondos kezeléssel. Sok olyan autóst ismerünk, aki elhatározta: na most nekiáll és fényesre glancolja kocsiját. Az elhatározásnál azonban sohasem jutott tovább. Egyszer hideg volt, máskor meleg. És ez éppen elég ok volt a halasztásra. Kár...

Igaz, nem könnyű munkáról van szó. A polírozás művelete nem kíván szakmunkás bizonyítványt, de fizikailag nem könnyű feladat. A megfelelő eredmény eléréséhez elegendő idő és tisztítószerek kellenek. Ha nincs minden együtt, akkor a munka nem megy. Hogy mégse legyenek elhanyagolt küllemű járművek, az autósok segítségére sietett a Fővárosi Garázsipari Vállalat szolgáltatása, amely a kocsik kozmetikázását hivatott elvégezni. Maga a megnevezés bizarr, de ötletesnek bizonyult, hiszen valóban az autók széppé tételén van a hangsúly.

Polírozás, vagy balzsamozás?

A vállalat Sallay Imre utcai garázsában lehet jelentkezni a négykerekűek ápolására. Hogy ez miként megy végbe, arról szólunk az alábbiakban. Koszos autót nem lehet kezelni, tehát alaposan meg kell mosni. Méghozzá úgy, hogy a fényezésen egy porszem sem maradhat. Mihelyt a karosszéria megszárad, kezdődhet a belső rendesinálás. Hogy egyes járművek belül miként néznek ki, arról jobb ha hallgatunk. Érdemes megnézni a porszívó zsákját egy alapos takarítás után. A porrá száradt sár, s az egyéb szennyeződés között a gomboktól kezdve a fém tízesig sok minden megtalálható. Szilikonos kezelést kap a műanyaggal bevont szerelvényfal, de megszabadítják a portól a fémes felületeket is. Amikor az autó belül úgy ragyog már, mint a frissen csiszolt gyémánt, kezdődhet a külső suvickolás.

Polírozás, vagy balzsamozás? A kettő nem azonos, és nem mindegyik használ a fényezésnek. Például egy új autót vétek polírozni, azt balzsamozni kell. Ebből következik, hogy a korosabb kocsikon mind a kettőt ajánlatos elvégezni, vagy elvégeztetni. A polírozást csak szükség szerint és módjával szabad csinálni, hiszen mindenféle csiszolás — még ha nem is intenzív — a lakkréteget vékonyítja.

A balzsamozás más. A festékre kent réteg felfrissíti a lakkot, eltömíti a pórusokat és védőréteget alkot a karosszérián. (Kár, hogy apróbb festékhibákat, kisebb rozsdapörsenéseket itt nem javítanak, pedig az lenne az igazi, ám már az is nagy szó, hogy ilyen szolgáltatás egyáltalán létezik.) Ami a munka minőségét illeti, kitűnő, — remélhetőleg az is marad. A kozmetikázás ellenértéke nem mellbevágó, bőven megéri annak, aki a kocsiját szereti.





Ne hanyagoljuk el a szerkezeti részeket

Téved, aki azt hiszi, hogy a kocsiszekrény ragyogása elhomályosíthatja az autó többi részét. Hiába fénylik kívül, ha valami mattul belül a motorházban, vagy a futómű körül. De lehet „homály" másutt is, van rá lehetőség bőven.

Érdekes, ahogy leesik az első hó, máris látni lerobbant autókat. Nincs értelme taglalni vajon mi lehet ennek az oka, hiszen az esetek többségében nem a magas hó, hanem a nem kellő gondossággal előkészített kocsi a bűnös. A kocsi? Dehogy... A gazdája!

Egy szerkezet ritkán megy tönkre egyik pillanatról a másikra. Mindig van valamilyen előzmény, amire illene odafigyelni. Sajnos, hogy a közömbösség, a nemtörődömség sokszor sokkal erősebb, mint az ellenkezője. Pedig, de sokan vágnak neki kocsijukkal úgy a télnek, hogy azon még a legfontosabb tennivalókat sem végeztetik el. Hány autó fut még most, a tél kellős közepén is nyári üzemelésre állított levegőszűrővel. E, kocsik tulajdonosai pedig csodálkoznak, hogy miért működik olykor furcsán autójuk motorja. Aztán itt van például az ablakok párásodása. Sokszor elmagyaráztuk már az autósoknak, mit kell tenniük ennek elkerüléséért. Ma is, tíz kocsi közül legalább ötnek párás az ablaka. Pedig a párátlanítás nem kerül pénzbe, csak érteni kell hozzá. Mivel sok autósnak ez lesz az első tele, nem árt ha újólag is elmondjuk a teendőket.

Nedves időben a kocsiszekrényben kilehelt levegő párát képez, s az nehezen távozik el. Ajánlatos ilyenkor az első ablakokat ujjnyira leengedni, hogy a kocsiban a levegő keringése intenzív legyen. A hatás még nagyobb, ha a fűtő-ventillátort bekapcsoljuk, és a levegőterelőket az ablakokra irányítjuk. Ha menet közben kezd szűnni a párásodás, a ventillátort leállíthatjuk és az ablakokat változatlanul nyitva tarthatjuk.

Legyünk körültekintőek

Pereg a tv-híradó, ködborította utakat mutat a kamera, a riporter számolja, hány kocsi megy kivilágítatlanul. A végén már nem is regisztrál, csak fásultan megjegyzi: hát így állunk. Sajnos! Sokszor a legelemibb szabályokat, előírásokat is figyelmen kívül hagyjuk, csak azért, mert mások is így teszik. Ha valaki feledékeny, vagy éppenséggel felelőtlen, nem fontos az ő példáját követnünk.

Tél van, hó borítja az utakat. El-eltűnnek az útjelzések és csábítanak a lehetőségek. Ne eljünk velük, maradjunk a józanság határán belül. Ne versenyezzünk az idővel, mert út széli fa lehet a célpont. Ne rohanjunk nyolcvanas tempóval ott, ahol ezt nyáron könnyedén megtehettük. Hideg van, hó van és köd. Ilyenkor mindent másképp kell csinálnunk. Gondosabban, megfontoltabban...

(Lovász)

A műszer hasznos, de...

Lapunk múlt évi 19. számában „Lassabban, olcsóbban" című írásunkban említést tettünk egy Pierburg márkájú kombinált mérőműszerről. Megírtuk, hogy létezéséről lapzártakor szereztünk csak tudomást, de visszatérünk ismertetésére.

Ezt követően Kiss Miklóst, a Ganz Műszer Művek Közlekedési Műszergyára főkonstruktőrét kértük fel, hogy tájékoztasson bennünket az említett fogyasztásjelző gyakorlati értékéről, és műszaki megoldásairól. Tanulmányát, amely mind technikai, mind gazdasági vonatkozású érdekességet tartalmaz, most a megfelelő illusztrációkkal közöljük.

ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁSMÉRŐK A GÉPKOCSIBAN

A benzinárak rohamos emelkedése óta, mindinkább érdeklődés van olyan műszerek iránt, amelyek gépkocsiba szerelve, menet közben adnak információt az üzemanyag-fogyasztás mértékéről.

Az ez iránti érdeklődés elsősorban azok részéről jelentkezik, akik a meglevő gépkocsijukat kívánják tovább műszerezni.

A műszergyáraknak elsősorban az autógyárak igényeit kell kielégíteni, mivel azok biztosítják a megfelelő rendeléseket olyan darabszámban, amely lehetővé teszi a gyár számára a gazdaságos konstrukciók és technológiák alkalmazását. Így azután nyilvánvaló: kimondottan műszergyári kívánságra nagyon ritka esetben születik termék.

Az egyéni vásárlók piaci bázisa nem elég nagy ahhoz, hogy a termékeket olcsón lehessen eladni, megfelelő nyereség mellett. A másik lényeges szempont, az üzemanyag-fogyasztásmérő használati értéke.

Nincs olyan műszer, beleértve az elektronikus fordulatszámmérőt is, amely olyan sokba kerülne, mint az üzemanyag-fogyasztásmérő. Ennek oka jeladóinak bonyolultsága és a jelzőműszer elektronikája.

Kétségtelen tény, hogy ennek a műszernek a használata megváltoztatja a vezetési stílust, és különösen haszonjárműveknél eredményezhet megtakarításokat. Ehhez azonban az ösztönzési rendszer felállítása, alkalmazása is szükséges.

A személygépkocsiknál a jelenleg is takarékosan vezetők részére az eredmény, illetve a nyereség nem volna túlságosan nagy, a sportosan vezetők pedig ezt a műszert meg sem vásárolnák. Így azután a tulajdonképpeni vevőkör országos szinten sem mondható nagynak.

Az autógyárakat egyéb más szempontok is vezérlik abban, hogy ilyen kívánalommal még nem jelentkeztek a hazai műszergyártóknál.

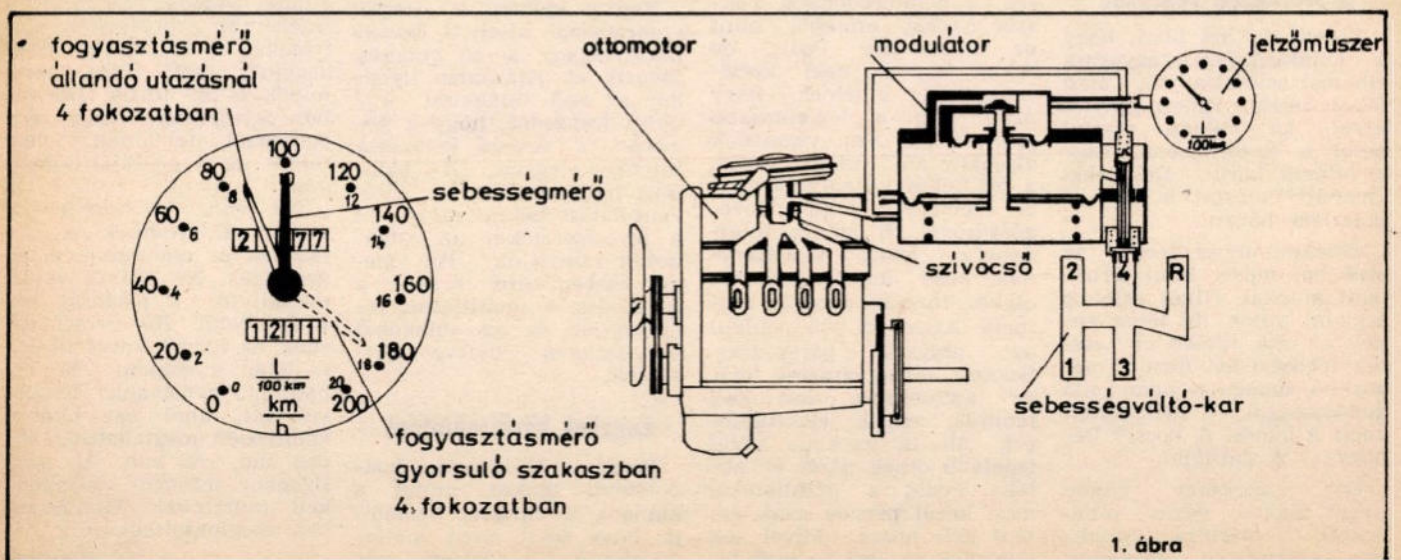
A fenti megfontolásoktól függetlenül, az alábbiakban olyan megoldásváltozatokat ismertetek, amelyeket különböző külföldi cégek fejlesztettek ki.

A svájci PIERBURG-i cég egy újfajta üzemanyag-fogyasztásmérőt fejlesztett ki. A rendszer (1. ábra) lehetővé teszi a felhasználás folyamatos ellenőrzését liter/100 km-ben és a jobb leolvashatóság érdekében a sebességmérőben van integrálva. A berendezés különlegessége, hogy az üzemanyag-fogyasztás jelzése és a sebességmutatás egy műszerben, közös mutatótengelyen van elhelyezve. Nincs olyan műszer, amelyet a gépkocsi vezetője olyan gyakran kísér figyelemmel, mint a sebességmérő. Ezzel anélkül válik lehetővé az üzemanyag-fogyasztás ellenőrzése, hogy a figyelmét más műszerre kellene irányítania, ami értékes tizedmásodperceket vonna el a forgalom figyelésétől.

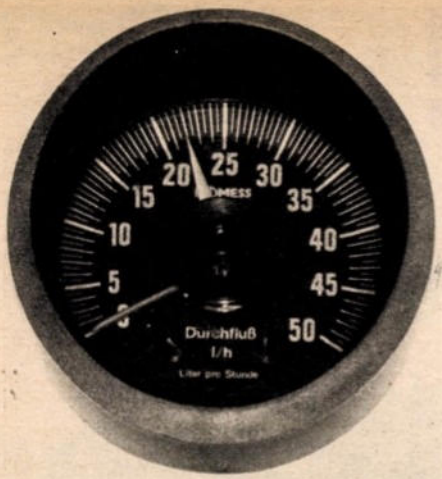
A vevő azonban nemcsak a pillanatnyi fogyasztásról kap felvilágosítást, sokkal többet mond neki a szögdifferencia a sebesség és a felhasználás mutatói között, amely a legkedvezőbb értéket mutatja meg. Hibás menet megválasztásánál különösen világosan láthatók, ilyenkor előre kúszik a fogyasztás mutatója, hasonlóan mint az emelkedőkön és a gyorsítási szakaszokon. Ezzel szemben kedvezőbb feltételeknél késik vagy fedik egymást.

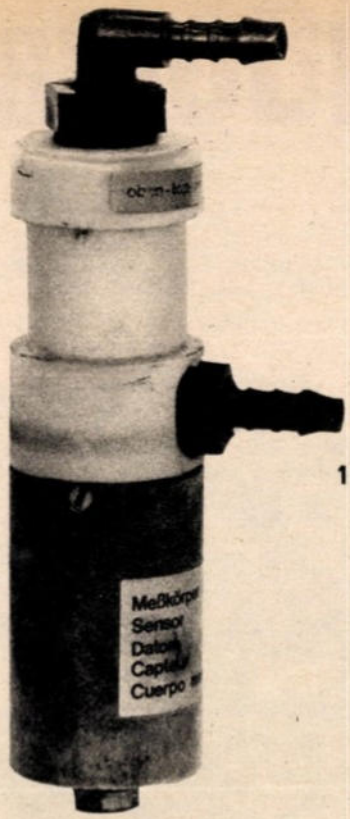
Vezetés közben úgy kell tehát használni a műszert, hogy a mutató lehetőleg mindig a minimum közelében mozogjon, és a sebességmérő mutatójához képest késsen.

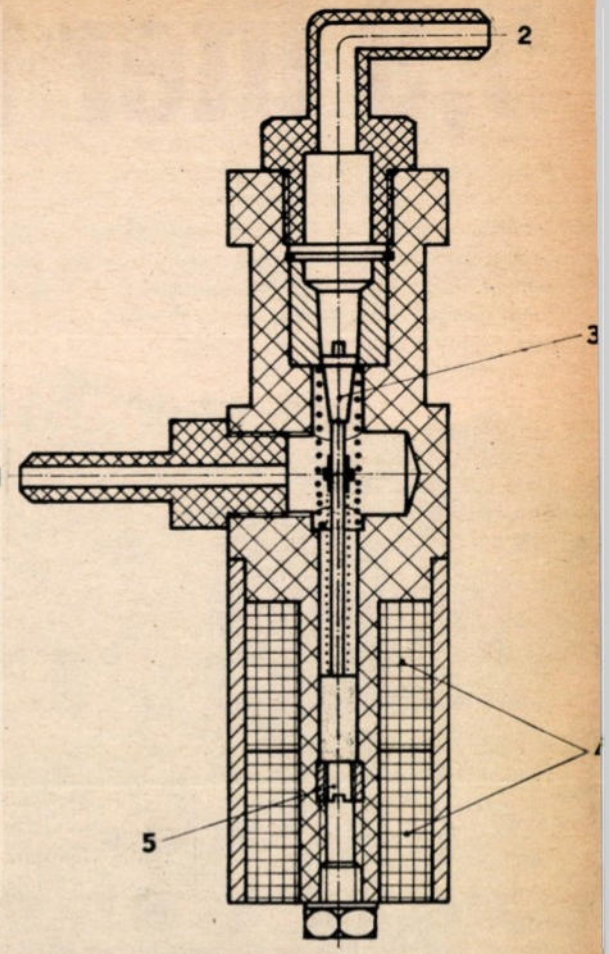
A mérés alapelvéül a cég azt a gondolatot használta fel, hogy az Otto-motoroknál a szívónyomás elegendő pon-



1. ábra







A „ROMESS" KV–1 típus jelzőműszere a hozzá tartozó adóval, illetve az adó szerkezeti vázlata:

1–2. üzemanyag be- és kivezetés

3. mérőegység

4. tekercsek

5. állítócsavar

tossággal az átáramló üzemanyag mennyiségét jellemzi, amelynek érzékelésére egy pneumatikus mérőkör szolgál. Az itt érzékelt és feldolgozott pneumatikus jelet egy „Bourdon-csöves" műszerben véglegesíti mutató-elmozdulás formájában.

A műszer a negyedik sebességi fokozatra van hitelesítve, a többi sebességfokozatban a mellékelt vázlaton látható módon van modulálva a szívónyomás. Ez a moduláció mindig a módosult meghajtásáttételnek megfelelő, és a felhasználást ezekben a sebességfokozatokban közelítően helyesen jelzik.

„ROMESS" KV–1 TÍPUSÚ ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁSMÉRŐ

A műszer, amely a pótlólagos beépítés szempontjából a legegyszerűbbnek tekinthető, többek között az üzemanyag-fogyasztást méri liter/h-ban, vagyis azt indikálja, hogy mennyi a pillanatnyi átfolyó mennyiség a vezetékben.

Az egység jelzőműszerből és egy adóból áll. A jelzőműszert a műszerfalra, az adót pedig függőlegesen kell az „AC" pumpa és a karburátor közé szerelni.

Az adóban látható, hogy egy kúpos mérőtest helyezkedik el az áramlatban, amely egy mérőrugó ellenében függőleges mozgást végez. Ennek nagyságát érzékeli egy indukciós mérőfej, ahonnan a jel a jelzőműszerbe kerül, és ott elektronikus feldolgozás után egy „Deprez" rendszerű mérőrész alakítja át mutató mozgássá. Megjegyezni kívánom azonban, hogy az adóműszerben az elmozdulások olyan kicsinyek, hogy az onnan kapott jel feldolgozása nem egyszerű.

Az általunk ismert „ROMESS"-féle műszeren belül például csak az alkalmazott elektronikus elemeinek beszerzési ára megközelítően 400 forint.

Hasonlóképpen kiemelném, hogy a műszer nem tartalmaz összegezőt, amely mérési adatot szolgáltatna arra vonatkozóan, hogy mennyi volt a megtett 100 km alatt elfogyasztott üzemanyag mennyisége.

MERA–KFAP RENDSZERŰ ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁSMÉRŐ

Hasonlóan a „PIERBURG"-ihoz, liter/100 km kalibrálás van a műszeren, tehát a gépkocsivezető azt érzékeli, hogy ha állandó sebességgel haladna, mennyi lenne a fogyasztása 100 km megtétele után. Használati szempontból a mozgás alatt a minimumra való törekvés is lehetséges, és gyakorlati oldalról tekintve, ez a közlés a hasznosabb.

A komplett egység három részből áll: egy hányadosmérésen alapuló jelzőműszerből, és két különálló adóműszerből.

Az egyik az átáramló üzemanyag mennyiségét méri, a másik a sebességet érzékeli, ez a mechanikus sebességmérő és a meghajtóspirál közé van elhelyezve.

Ha a két információt egy hányadosmérő műszerbe vezetik, akkor

liter/h:km/h = liter/km

természetesen a végeredményt liter/100 km-ben kalibrálják.

Mind az egyik, mind a másik adóműszerből levett jel azonban önmagában még nem felhasználható, így annak átalakítására van szükség oly módon, hogy a két jelszint értékelhető villamos jellemzővel rendelkezzen.

Ezek a követelmények azt eredményezik, hogy itt sem beszélhetünk olcsó megoldásról.

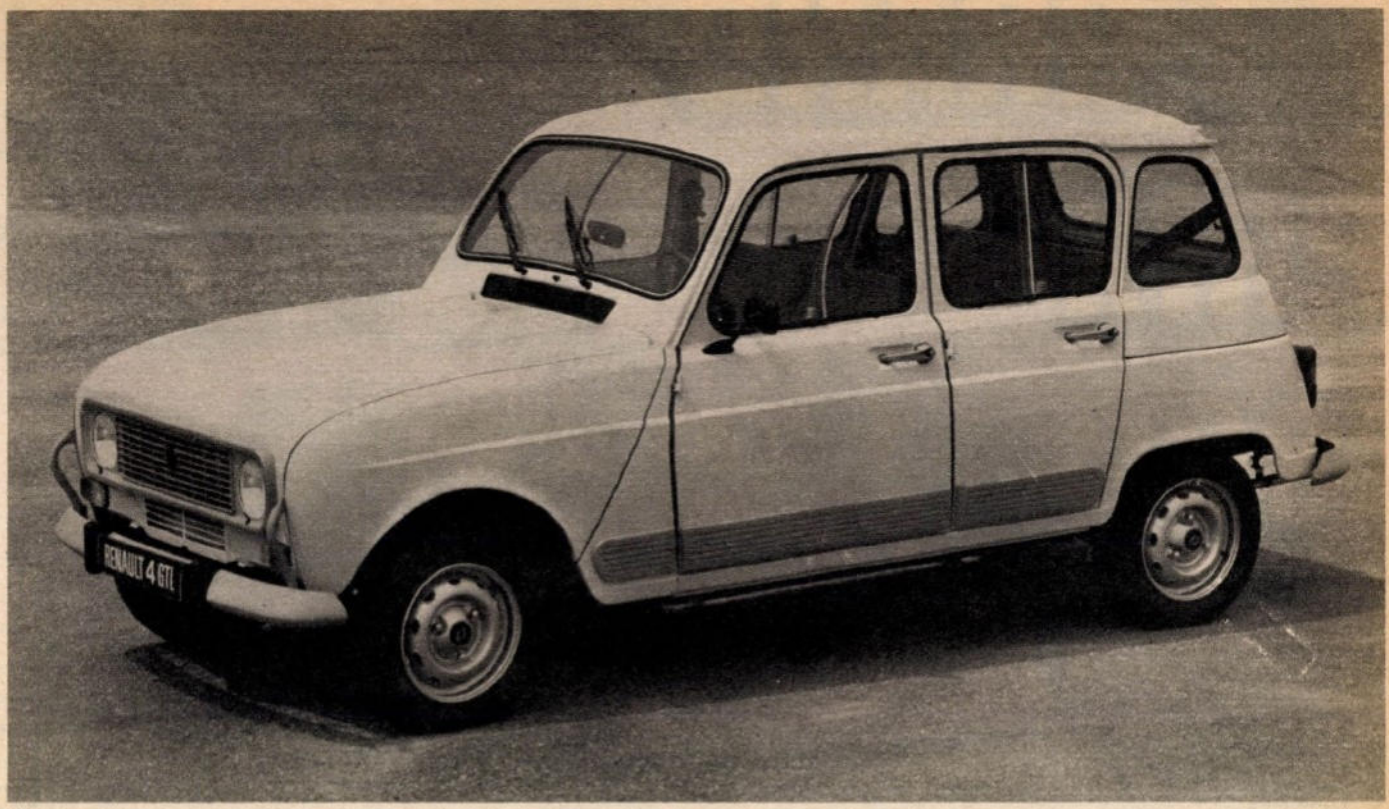
*

Összefoglalva az elmondottakat, megállapíthatjuk, hogy mindenképpen hasznos műszerről van szó, de felhasználásuk körül olyan akadályok vannak, amelyek egyrészt a sorozatgyártást, másrészt a vásárlói árat is érintik.

KISS MIKLÓS
főkonstruktőr

5,9 liter 100-ra!



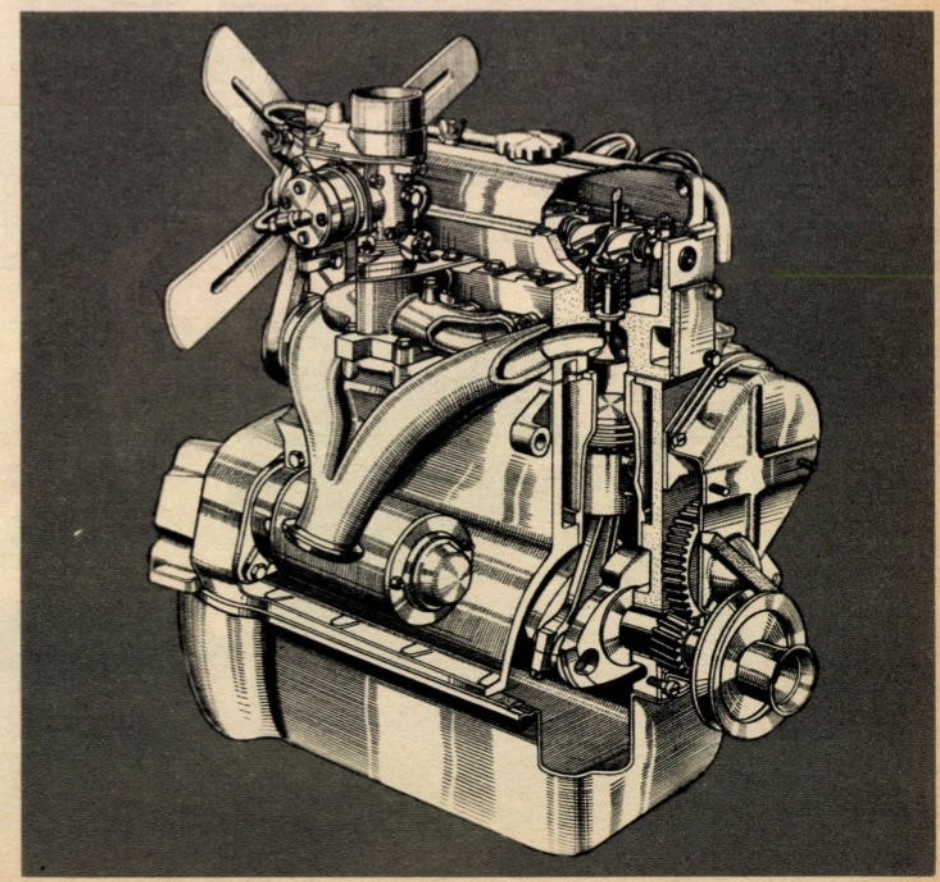


Lehet gratulálni a kis Renault sikeréhez, hiszen, ha egy négyszemélyes, 480 dm³-es csomagterű, ötajtós kocsi kevesebb mint 6 liter benzinnel tesz meg 100 kilométernyi utat, az megérdemli a dicséretet. Mi most azért idézzük fel ezt az 1961 óta sorozatban gyártott R 4-es modellt, mert a napokban, vagyis 1979 végén aratta új sikerét takarékos fogyasztásával. Akkor közölte a svájci Touring című lap, hogy az új normák szerinti méréssel a kategória első helyére került náluk a Renault 4 GTL kocsi. Ez az új DIN 70030-as szabvány szerinti mérés külön-külön határozza meg a 90, a 100 és a 120 km/h sebességre vonatkozó fogyasztást, és az átlagot, amely az említett kocsinál 5,9 liter 100 kilométerre. Nem állítjuk, hogy ez megdönthetetlen rekord, de ha úgy értékeljük, hogy az R 4 közel húszesztendős konstrukció, és az alaptípus négyhengeres, 747 cm³-es, 4700 fordulatnál 27 lóerőt teljesítő vízhűtéses motorja 1941-es tervezésű, akkor van min csodálkozni a műszaki elméknek.

Még csak annyit, hogy a svájci méréseknél a második helyre egy Renault 5 TL került, 6,0 lit./100 km fogyasztással, a továbbiakban pedig így alakult a sor: Citroën 2 CV Club (6,5), Fiat 126 (6,7), Daihatsu Charade, Ford Fiesta, Peugeot 104 GR, Renault 5 GTL, Toyota Starlet – ezek mind 7,2 literes átlaggal – majd a kategória tizedik helyén a Mitsubishi Colt 7,3 literrel.

Tudjuk, néhány teljesítményre utaló adat is kellene egy ilyen jellegű összehasonlításhoz, de itt most csak a Renault 4-es családról kívántunk szólni, bemutatva az 1980-as évre dátumozott GTL-változatot is.

Akik ismerik az R 4 alaptípust, könnyen megállapíthatják, hogy külsőleg nem sok újat mutat a mostani 4 GTL-változat. Jól bevált szerkezetein sem igen kellett módosítani. A kocsi oldalát védő műanyag betétek számítanak újdonságnak az 1108 cm³-es motorral hajtott kocsin – amely 90 km/h tempónál csak 5,4 litert fogyaszt –, de az itt közölt motorrajz nem a mostani, hanem az 1941-es prototípusé! Ez az erőforrás tehát közel 40, míg maga a kocsi közel 20 éves múltra tekinthet vissza!



F-1 GRAND PRIX '80



FORMA-1 VB-PROGRAM AZ a OLVASÓI RÉSZÉRE



HELY.	1. Január 13. Argentin GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	2. Január 27. Brazil GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	3. Március 1. Dél-afrikai GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	4. Március 30. USA „K" GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	5. Április 13. Mexikói GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	6. Május 4. Belga GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	ius 18. nacói GP	PONT
		9
		6
		4
		3
		2
		1

HELY.	8. Június 1. Spanyol GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1



HELY.	9. Június 29. Francia GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	10. Július 12. Angol GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	12. Augusztus 17. Osztrák GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	13. Augusztus 31. Holland GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY	14. Szeptember 14. Olasz GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	15. Október 5. Kanadai GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

HELY.	16. Október 12. USA „Ny" GP	PONT
1.		9
2.		6
3.		4
4.		3
5.		2
6.		1

FORMA-1 VB

	ARGENTÍNA	BRAZÍLIA	DÉL-AFRIKA	USA „K"	MEXIKÓ	BELGIUM	MONACO	SPANYOLORSZÁG	FRANCIAORSZÁG	ANGLIA	NSZK	AUSZTRIA	HOLLANDIA	OLASZORSZÁG	KANADA	USA „NY"	ÖSSZ-PONTSZÁM
JODY SCHECKTER																	
GILLES VILLENEUVE																	
DEREK DALY																	
JEAN-PIERRE JARIER																	
NELSON PIQUET																	
RICARDO ZUNINO																	
JOHN WATSON																	
ALAN PROST																	
MARC SURER																	
JAN LAMMERS																	
MARIO ANDRETTI																	
ELIO DE ANGELIS																	
CLAY REGAZZONI																	
JEAN-PIERRE JABOUILLE																	
RENÉ ARNOUX																	
EMERSON FITTIPALDI																	
KEKE ROSBERG																	
PATRICK DEPAILLER																	
BRUNO GIACOMELLI																	
DIDIER PIRONI																	
JACQUES LAFFITE																	
ALAN JONES																	
CARLOS REUTEMANN																	
RICCARDO PATRESE																	
JOCHEN MASS																	

KÁR A BENZINÉRT...



Az elpiszkolódott, mosás közben elázott papír levegőszűrő-betét száz kilométeren akár több literes túlfogyasztást is okozhat.

ENERGIAFELÜGYELET

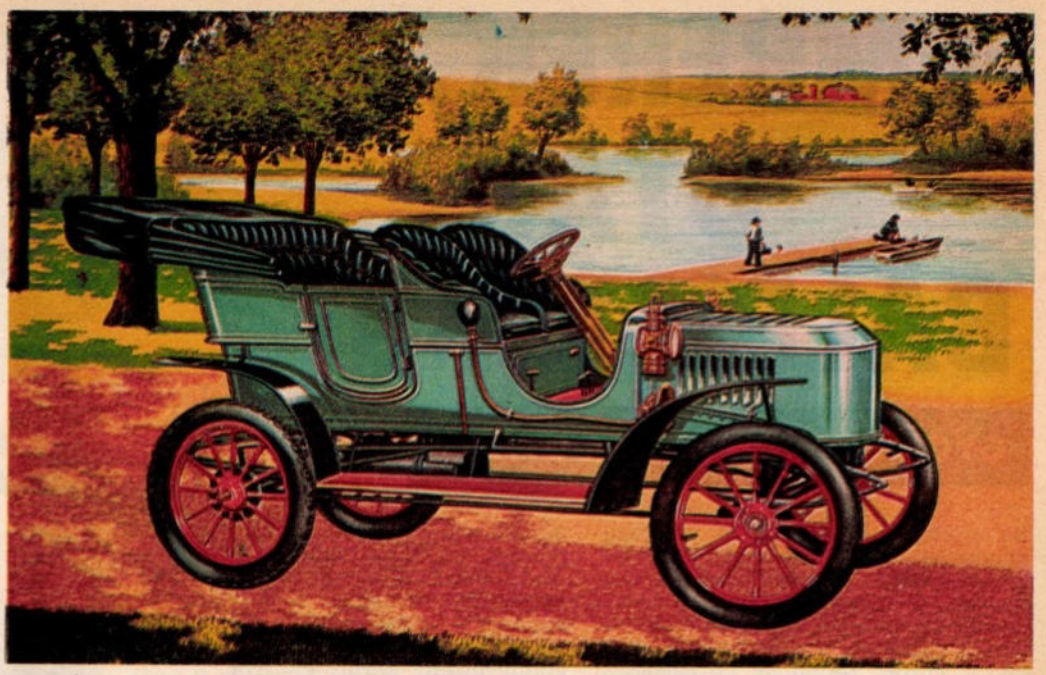
zsebre megy

RÉGI AUTÓ

– mégpedig gőzhajtású motorral, 254 cm tengelytávval, ötszemélyes vászontetős karosszériával. És akik a jövő autóihoz ugyancsak a gőzmotor terveivel foglalkoznak, bizonyára alaposan tanulmányozzák az 1908-ban készített amerikai

STANLEY STEAMER

kocsi megoldásait. Ismeretes, hogy 20 lóerőnyi teljesítményt tudott kifejteni, és egyszeri vízfeltöltéssel 50–60 kilométerre lehetett eljutni vele. Igaz, a cég, amely 1926-ig létezett, közben áttért a petróleum-, illetve benzinmotorok alkalmazására.





MODELL

Az olasz Alfa Romeo gyár Alfetta GTV típusát, ha a mi útjainkon nem is túl gyakran, de a mai filmeken annál többször láthatjuk. Igaz, nem ilyen dekorációval, hanem szolid külsővel szerepeltetik a szép vonalú, gyors autót, amelynek 1:43 léptékű modelljét a francia Solido márkajelzéssel hozták forgalomba. Mintaként a belgiumi Spa-körpályán, az ottani 24 órás versenyen 1976-ban igen szép eredményeket elért példányt választották, amely ugyanilyen színezéssel és feliratokkal rótta sikeres köreit.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Csehszlovák Szocialista Köztársaság. Újabb közlekedésbiztonsági bélyeget bocsátott ki a Csehszlovák Posta. A 60 haléru névértékű bélyeg képén a gyakran ismétlődő téma látható: labda az úton... A bélyeg felirata pedig arra figyelmeztet, hogy „a közút nem játszótér, hanem a közlekedés helye".

Az 1979-es Nemzetközi gyermekév jegyében Luxemburg közlekedésbiztonsági bélyeget bocsátott ki a gyermekek védelme érdekében. A bélyeg – mint miniatűr plakát – szellemesen oldotta meg feladatát, az autók sora előtt közlekedési figyelmeztető táblákkal díszített léggömbökkel „átlebegő" fiúcska ábrájával.

(A fiúcska 5. ballonján a Nemzetközi gyermekév jelképét láthatjuk.)

Törökország 1979-ben a 8. Európai Közlekedési Szimpóziumra egy líra névértékű postabélyeget adott ki. A bélyegképen a főbb közlekedési ágazatok jelképeit találjuk.

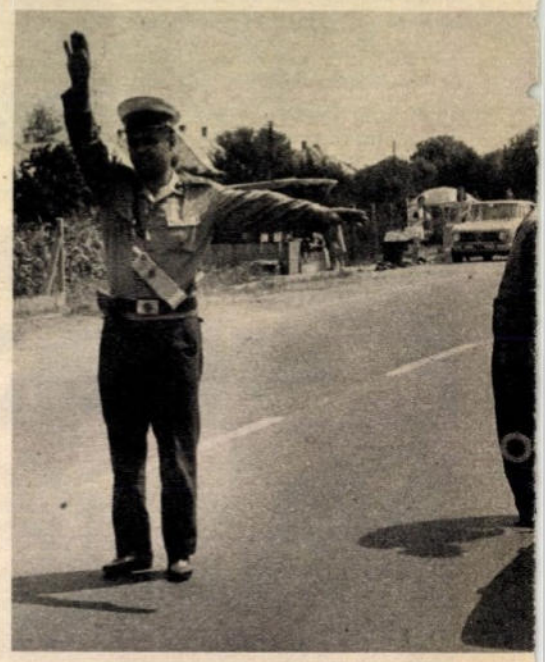
Dr. Jasinszky István

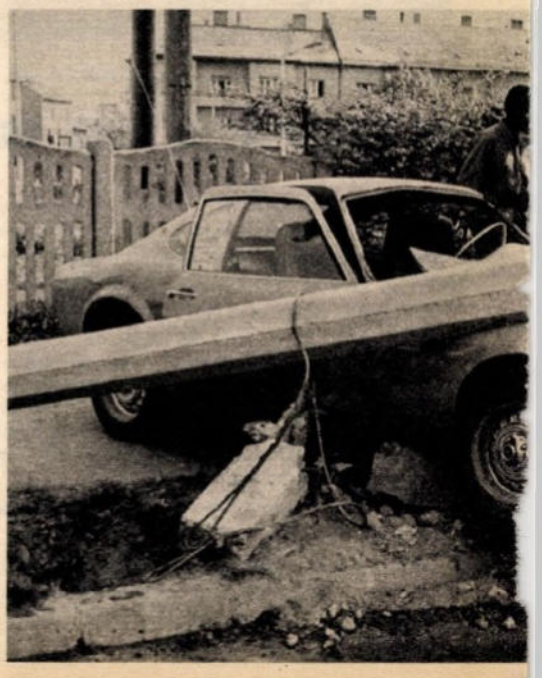


EMBEREK, UTAK, BALESETEK

GYŐR-SOPRON MEGYE ÚTJAIN







Ez a megye természeti és földrajzi adottságai révén az ország jelentős mezőgazdasági és ipari közigazgatási egysége. A Kisalföld üzemei, szövetkezetei az országos átlagnál erőteljesebben fejlődtek, s ez éreztette hatását a közúti forgalom növekedésében is. A sűrűsödő forgalom számlált adataihoz kapcsolódik a tranzit- és idegenforgalom fokozatos növekedése, amelynek levezetésére mintegy 1500 kilométernyi KPM-kezelésű közúthálózatból döntően 380 kilométer egy- és kétszámjegyű út hivatott.

A megyei közúti igazgatóság 1976-ban a biztonságosabb közlekedés jegyében megkezdte az úthálózat forgalmi rendjének felülvizsgálatát. Ez a tevékenység a teljes úthálózaton 1979-ben befejeződött, a korszerűsített forgalmi rendszer kialakításának határideje pedig ezen tervidőszak vége. Csaknem teljesen elkészült a főúthálózat fényvisszaverős tájékoztató, útbaigazító táblákkal való felszerelése, sőt 156 kilométernyi bekötő úton is kialakították ezt a rendszert. A megye állami kezelésű úthálózatán a műanyag vezetőoszlopokat mindenütt elhelyezték, s ezek a műtárgyak 1980-ban a fontosabb bekötő utakon is könnyítik a járművezetők dolgát. Főleg az esti, éjszakai vezetéskor. A közúti igazgatóság kiemelt tevékenysége a burkolati jelek festése, rendszeres felújítása.

A korábban megkezdett munka eredményeként, Győr-Sopron megyében nem lesz biztosítatlan közúti-vasúti kereszteződés 1980-ra! A lassú járműveket az 1-es és a 15-ös útról már régebben letiltották (felülvizsgálták ezek „Kivéve célforgalom" jelzéseinek szükségességét), s hasonló „sorsra" jutott a 81-es számú út is.

Az ötödik ötéves terv időszakában a rohamosan növekvő forgalom „parancsolta" kényszerű helyzetet felismerve — az 1972-ben megkezdett útszélesítési programot folytatva — az illetékesek elérték: 1980 végére a megye állami kezelésű úthálózata teljes egészében legalább hat méter szélességű burkolattal lesz ellátva.

*

A több mint 3000 kilométernyi tanácsi úthálózat állapota már közel sem nyújt ilyen kedvező képet. Az általános fejlesztésből azonban ez sem maradt ki. Elsősorban a belterületi utak, utcák állapota javult, s ami különösen örvendetes, a megye öt városában a közlekedés biztonságának fokozásáért a forgalmas csomópontok korszerűsítése került előtérbe.

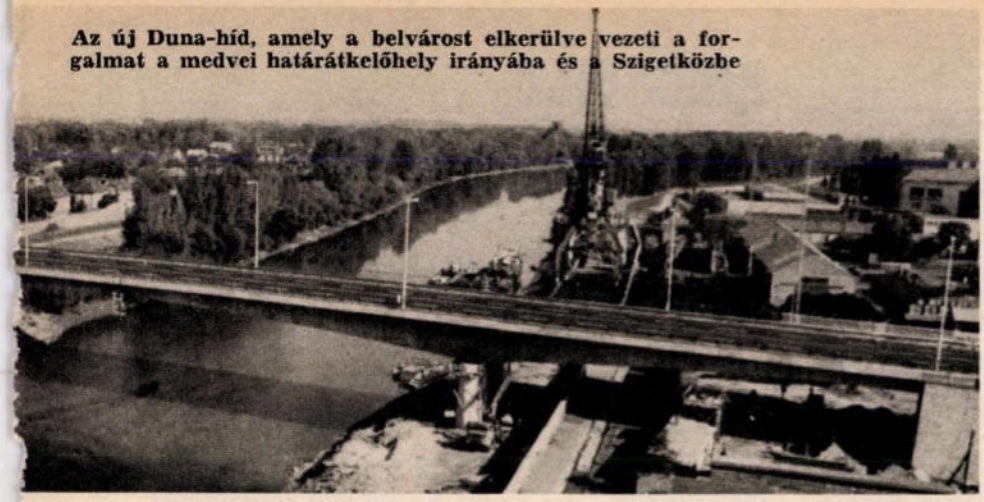
Sopronban, Mosonmagyaróvárott a főutak átmenő szakaszain új, jelzőlámpás csomópontokat létesítettek 1979-ben, Győrött pedig több forgalomirányító fényjelző készüléket helyeztek üzembe tavaly, mint amennyi ezt megelőzően összesen volt! A tanács helyes törekvéseit bizonyítja, hogy ma már nemcsak a főutak kereszteződéseiben enyhítik a közlekedés veszélyeit a jelzőlámpák, hanem az immár negyvenezres lakosú Győr-Ady-városban is.

A megyeszékhely belterületén december 15-től a gyáriak újra „tanulhatják" a közlekedést, mert a földgázprogram és közmű-rekonstrukció egy jelentős szakaszának befejeztével a történelmi városmag szűkös közlekedési lehetőségeit tovább javítva, célszerűbb egyirányúsítást követően újabb utcákról tiltották ki a forgalmat. Határozott intézkedéseket léptettek életbe az elsősorban vendégek számára sok kellemetlenséget okozó parkolási gondok enyhítésére: Győr város Tanácsa nemrég végrehajtó bizottsági ülésen fogalmazta meg a legsürgősebb tennivalókat.

A nemzetközi teherforgalomnak a komáromi Duna-hídról való letiltása óta a kelet—nyugati (és viszont) irányú kamionforgalom minden terhe Győrt sújtja. Bár kamionok nem léphetik át az ország határát a medvei Duna-hídnál, valamelyest mégis enyhített a helyzeten a november 7-e alkalmából átadott győri új Duna-híd, amelyhez 2,5 kilométer vadonatúj nyomvonal is csatlakozik. A csaknem 450 millió forintért épített úthíd együttes — a 14-es győri út átkelési szakasza — lényegesen megkönnyíti a medvei határátkelő megközelítését mind az M1-es úton, mind pedig a Székesfehérvár, Veszprém és Pápa felől érkező forgalom számára, méghozzá a belváros elkerülésével.

A településfejlesztési tervek részletes elgondolásokat tartalmaznak például a Győrt keresztülszelő vasútvá-

Az új Duna-híd, amely a belvárost elkerülve vezeti a forgalmat a medvei határátkelőhely irányába és a Szigetközbe







Nem árt az első magyarországi kilométereken szabálytisztelőbb tempó betartására inteni a külföldit is. Ők nem is vitatkoznak a Traffipaxszal

Ezt az autót előbb ellopták, majd Sopronban, a nem veszélytelen Városi körút egyik kanyarját kiegyenesítették vele. A kirándulás végül is így végződött...

(Lobenwein Tamás, Matusz Károly, Szűk Ödön felvételei)

lózat miatti forgalmi akadályok csökkentésére (felüljáró, aluljáró, hídkorszerűsítés), miként Sopron hasonló gondjának enyhítésére is. Mindezek — a többi város úthálózati korszerűsítésével együtt — a népgazdaság teherbíró-képességének függvényei.

*

A megyén áthaladó autóst, motorost nyilván érdekli, hogy miként van ellátva a Kisalföld a közlekedési infrastruktúra jellemzőivel. Nos, üzemanyagtöltő állomás viszonylag bőven található, bár elhelyezésük nem mindig szerencsés. Például, Győr és Székesfehérvár között, a 81-es út mentén egyetlen komplett töltőállomás van (Mór), és két „félszolgáltatású" (Kisbér, Mór). Nincs benzinkút Győr és Tata, Győr és Mosonmagyaróvár között az M1-esen, miként a Balaton felé vezető 82-es út Győr-Sopron megyei szakaszán sem.

Az autósokat közvetlenül szolgáló szervizhálózat kialakítása (kialakulása?) nem mondható szerencsésnek Győr-Sopron megyében. A megyeszékhelyen működik az ország legnagyobb kapacitású AFIT-szervize, s december első felében kezdte meg a munkát ugyanezen vállalat kétszázezer órás személygépkocsi-javító állomása. (Erről lapunk mostani számában külön híradást találnak olvasóink a 21. oldalon.) Ezenkívül Győrött működik egy nagy kapacitású, autójavítással is foglalkozó szövetkezet (Elektromobil), a várostól húsz-egynéhány kilométerre, Téten, egy jól tevékenykedő másik és az ugyancsak harminc kilométeren belüli Csornán AFIT-üzemegység van. Igaz, korlátozott szolgáltatással. Győrhöz kell még számítani a helyi autóklub műszaki állomását, ahol két műszakban nyolc kocsiálláson fogadják a klubtagokat.

Ugyanakkor Sopronban csupán egy kis kapacitású, s számos gépkocsihoz garanciális joggal nem is rendelkező szövetkezet (s a helyi autóklub kis javítóbázisa); Mosonmagyaróvárott egy alacsony technikai felszereltségű, kis kapacitású szövetkezet működik; a több mint tízezer lakosú Kapuvár, és nem kis környéke pedig teljesen ellátatlan.

Az autóalkatrész-kereskedelmi hálózat viszont elfogadható, kínálata az országos állapotokat tükrözi...

*

A megye közútjain a közlekedésbiztonság avatott gazdája a Győr-Sopron megyei Közlekedésbiztonsági Tanács. Működésének egyértelmű dicséretét jelzi, hogy sikerült e testületnek a legszélesebb társadalmi összefogást megvalósítani tennivalói ügyében.

Csupán felsorolásként az 1979-es esztendő sikeres akciói közül néhányat. A Szakszervezetek megyei Tanácsával közösen olyan közlekedési vetélkedőt rendezett, amelynek selejtezőin mintegy 12 ezer szocialista brigádtag válaszolt a Kresz-kérdésekre. Az MKBT az év folyamán számos, köztük több idegen nyelvű kiadványnyal, szórólappal szolgálta a közlekedésbiztonsági propagandát — s ezek elkészítéséhez jelentős anyagi segítséget nyújtottak a nagyvállalatok, vagy például az Állami Biztosító, a tanácsok, a Hazafias Népfront, a TIT, az autóklub, amelyeknek a vezető tisztségviselői tevékeny tagjai az MKBT elnökségének.

Az idei nagy vállalkozás a több millió forint értékű vezetéstechnikai pálya létrehozása volt Győrött a közlekedésbiztonsági tanács kezdeményezésére jelentős társadalmi összefogással.

Jól dolgoznak a különféle szakbizottságok, amelyekben a közlekedési szakterületek legkiválóbb megyei ismerői tevékenykednek. Munkájuk nyomán mind a megyeszékhelyen, mind a területi kbt-k körzetében számos forgalomszervezési javaslatot valósítottak meg. Az egyik legfrissebb példa is győri: országosan egyedülálló, számítógépes feldolgozással elemezték a megyeszékhelyen egy év alatt történt sérüléses baleseteket a városi tanács és az MKBT inspirálására a Közlekedési és Távközlési Műszaki Főiskola szakemberei.

*

Mindent egybevetve, Győr-Sopron megye úthálózata, közlekedési infrastruktúrája jelentősen fejlődött az elmúlt néhány évben. Több erőfeszítésnek köszönhetően a növekvő forgalom ellenére közel sem nőtt ehhez igazodó mértékben a közúti balesetek száma. Az illetékes szervek, intézmények, testületek jól ismerik a közlekedés biztonságának, kulturáltságának fokozásához szükséges tennivalókat. Törekvéseiknek csupán az anyagi lehetőségek szabnak határt.

CSISZKA ANTAL



ARMAFILT IPARI SZÖVETKEZET

Cím: 1135 Budapest XIII., Reitter Ferenc u. 37.
Telefon: 299-260 Telex: 225969

Az olaj- és levegőszűrők cserélésének idejére vonatkozóan a gyártó cég előírásait kell betartani
olajszűrőket — — — — minden olajcserénél
levegőszűrőket — — — — 10 000 km után

A szennyezett levegőszűrő túlfogyasztást eredményez!

Előírás szerinti használat =

ENERGIATAKARÉKOSSÁG!

armafilt

NE DOBJA EL

a lakásában található, Önnek már értéktelen

pamuttextil hulladékot

azt a

MÉH

budapesti és vidéki átvevőhelyein és telepein kiemelten magas áron megvásárolja.

Átvételi árak:
Mosott fehér háztartási pamuttextilhulladék kilogrammonként: 20 Ft
Mosott színes háztartási pamuttextilhulladék kilogrammonként: 10 Ft
Mosatlan fehér háztartási pamuttextilhulladék kilogrammonként: 10 Ft
Mosatlan színes háztartási pamuttextilhulladék kilogrammonként: 5 Ft

A pamuttextilhulladék árai legalább 20×20 cm nagyságú ép, nem foszladozó pamuthulladékokra vonatkoznak!

PAMUT ALAPANYAGÚ TEXTILHULLADÉKOK,

pl. sifon, damaszt, zefír, karton, puplin, vászon, klott, flanell, barhent, delén, tetra, freskó, frottír, valamint krepp anyagok, és az ezekből készült ruhaneműk, ágyneműk, lakástextíliák.

Egyéb, vegyes háztartási textilhulladék kilogrammonként: 1,60 forint

Csak az autós veszíthet?

Azt senki nem vitatja, hogy jelenleg valóban csak az autós veszít, ha az autósnak — az esetek számottevő részében — magának kell a hiányként jelentkező alkatrészt megkeresnie az alkatrész-forgalmazással foglalkozó vállalatok, szövetkezetek, magánkereskedők sokszáz üzletében, lerakatában. Az utánjárás — közismerten — napokat is igénybe vehet. Az alkatrészhiány miatt a gépkocsi hetekenhónapokon keresztül nem üzemeltethető és ezt a hátrányt is csak az autós érzi. Időnként előkerül ugyan egy-egy hiánycikk, de csak a „pult alól". Ennek a „szívességnek" az ellenértéke is az autóst terheli.

De vajon szükségszerű-e mindez? Valóban ennyire kiszolgáltatott-e az autós az objektív okok, vagy mulasztások, szervezetlenségből előálló elosztási hibák miatti hiányoknak.

A választ a tartós fogyasztási cikkek alkatrészellátásáról, és javítószolgálatáról intézkedő 35/1978. (VII. 6.) MT rendelet előírásaiban kell keresnünk, — hangsúlyozva, hogy a rendelkezések gyakorlati alkalmazásával összefüggő bírói gyakorlat kialakítására mindeddig nem került sor, annak ellenére, hogy a rendelet már 1978. július 6-án hatályba lépett. Rendelkezéseit azonban csak az 1979. január 1. napja után gyártott, illetve importált cikkekre kell alkalmazni.

Az 1979. január 1. napja után importált gépjárművek döntő többségére az egyéves jótállási idő alatt még nem ez a rendelet, hanem a 4/1969. számú közös miniszteri rendelet előírásai az irányadóak. Az alkatrészellátásról szóló rendelet így csak azokban az esetekben kerülhetett — illetve kerülhetett volna — alkalmazásra, ahol az alkatrészpótlást helytelen kezelés, külső okok (karambol) teszi szükségessé.

Nézzük meg most a rendelet előírásait és azt, hogy — előreláthatóan — milyen kérdésekben kell a bíróságoknak dönteniök.

Az nem vitás, hogy a gépjárművek mindegyike tekintetében az alkatrészellátásról a vásárlónak történő eladástól számított 8 éven át kell gondoskodni. Ezt az időtartamot a jótállási jegyen fel kell tüntetni.

Más kérdés — amire a válasz már nem egyértelmű —, hogy ez a gondoskodási kötelezettség kit terhel.

A rendelet szerint a tartós fogyasztási cikkek (ideértve a gépjárművek) üzemben tartásához, illetve javításához szükséges alkatrészekről és tartozékokról a gyártó, illetve importáló vállalat az áru szokásos élettartama alatt folyamatosan köteles gondoskodni.

Az üzleti lebonyolítás mechanizmusát a gépkocsik vásárlói nem ismerik, így csak feltételezhető — és a bírói gyakorlat által eldönthető —, hogy a külkereskedelmi vállalat megbízójaként az egyetlen személygépkocsi-értékesítő vállalat lehet az alkatrészellátásért felelős. Ez így egyszerűnek látszik, de a rendelet 2. §-a (3) bekezdése már bizonyos mértékig ellentmond ennek az egyébként egyértelmű rendelkezésnek, amikor előírja, hogy ha a tartós fogyasztási cikket és annak alkatrészeit nem ugyanaz a vállalat importálja, az alkatrészellátásról az annak importálásával foglalkozó vállalat köteles gondoskodni, a tartós fogyasztási cikk importálójával együttműködve. Így a kérdésre adandó válasz már nem egyértelmű. Az alkatrészeket ugyanis nem a személygépkocsi-értékesítő vállalat importálja, még a külkereskedelmi vállalat, a MOGÜRT megbízójaként sem. A vásárló előtt nem ismert, hogy van-e olyan belkereskedelmi vállalat, amelyik a külkereskedelmi vállalat megbízójaként tekinthető, — és ha van, a sok vállalat közül melyik a felelős? Ha ilyen nincs, akkor az importáló külkereskedelmi vállalat a felelős?

Mindez azonban még nem elég a döntéshez, hiszen a 2. §. (4) bekezdés szerint „a belkereskedelmi vállalatok az alkatrész-ellátás biztosításában — különösen az igények felmérésében, az alkatrészellátásra vonatkozó információk szolgáltatásában és az alkatrészek forgalmazásában — együttműködnek a gyártó, importáló, illetve a javítószolgálatot ellátó vállalatokkal". Az importáló ily módon nyugodtan hivatkozhat arra, hogy felelősség nem terheli, mert a belkereskedelmi vállalatok — ismételjük, legalább 30—40 ilyen van — nem jól mérték fel az igényt, nem helyes információt adtak részére, nem helyesen végezték az alkatrészek forgalmazását, helytelen volt azok terítése.

Igaz, hogy az 5. §. (3) bekezdése szerint a forgalomba hozó kereskedelmi vállalatok a gyártókkal, illetve importálókkal kötött szerződésben az alkatrészellátás és a javítószolgálat biztosításának módját is kötelesek meghatározni, de a szerződés ilyen rendelkezéseiről a vevőnek nem lehet tudomása.

Így nem tudhatja azt sem, ki ellen fordulhat, ha élni kíván a 6. §. (2) bekezdésében előírt jogával, amely szerint „az alkatrészellátás, illetve a javítószolgálat megszervezésének elmulasztásával a vásárlónak okozott kart a polgári jog szabályai szerint kell megtéríteni".

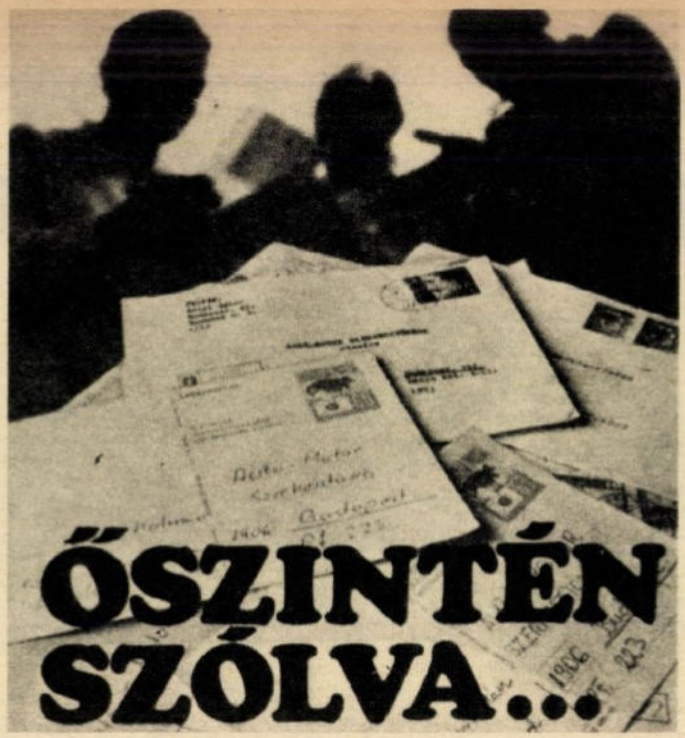
Az pedig végképpen bizonytalan, hogy „a polgári jog szabályai szerint" milyen kártérítésre lehet igénye. Hiszen nem történik más, mint az, hogy üzemen kívül áll a gépkocsi. Ez pedig nem vagyoni kár, mégpedig olyan, ami nem esik a megtérítendő nem vagyoni károk közé.

Hosszabb üzemen kívül állás esetén elképzelhető, hogy téríteni kell az erre az időre kifizetett adót, biztosítási díjat. A casco-részletek kárként megállapítása ellen a kártérítésre kötelezett (ha lesz ilyen) tiltakozni fog, hiszen a casco az üzemen kívül állás esetén is nyújt — elvben — lopás és rongálás ellen védelmet. Bizonyos esetekben elképzelhető lesz a garázsbérleti díj felszámítása is és taxi vagy bérkocsi igénybevétele olyankor, amikor a biztosító ellen indított kártérítési ügyekben a bíróságok azt indokoltnak tartják. Hosszabb állás esetében az évi 6—7%-ra becsült avulás megfelelő hányada is megítélhető kár lesz.

Külön vizsgálatot érdemel az a várhatóan sok ügyben jelentkező kérdés — amely elsődlegesen az Állami Biztosítót érinti, de kihat más ügyekre is —, hogy a felelősségbiztosítás alapján rendezett kárügyeknél az alkatrészhiány miatt totálkárosítandó, vagy indokolatlanul hosszabb ideig üzemen kívül kerülő járművek miatt megnövekvő károsszegeket az Állami Biztosító követelni fogja-e valakitől.

Addig azonban valóban csak az autós veszíthet: időt, fáradságot, pénzt, s esetleg autót is.

DR. SZŰCS FERENC



ŐSZINTÉN SZÓLVA...

Restancia

Tavalyi adósságok törlesztésére szánom e számunk Őszintén szólva rovatát. Adósságokat mondtam, hiszen — ha írtunk is válaszlevelet szerkesztőségünket soraikkal megtisztelő Olvasóinknak — lényegi válaszokat nem kaptak, mivel úgy terveztük, hogy leveleiket az arra illetékesek válaszaival együtt csokorba gyűjtve adjuk közre. Restanciánkat pótolva, ezúttal tesszük ezt meg.

Varga Róbert (Szentlőrinckáta, Dózsa György út 1.) levelében többek között arra kért választ: miért olyan körülményes, szerinte bürokratikus, egy új motorkerékpárnak első üzembe helyezése. Saját kálváriáját írta le azzal kapcsolatosan: két nap szabadságába, párszáz forintjába, s mindezen felül hónapokba tellett, amíg új motorkerékpárjára ülhetett, csupán azért, mert lakóhelye, a vizsgáztatás helye, valamint az illetékes rendőri szerv nem egy helyen van.

Varga Róbert észrevétele nem egyedi eset. Éppen ezért kértük fel a levél megválaszolására a KPM Autófelügyeletétől *dr. Ágel Vilmos* igazgatót.

Íme, a KPM Autófelügyeletének válasza:

„A vizsgára való jelentkezés és a forgalomba helyezés előtti vizsga közötti időszak lerövidül, ha a vásárolt motor tulajdonosa a területileg illetékes KPM Autófelügyelet megyei Közlekedésfelügyeletét személyesen vagy telefonon megkeresi és a vizsga időpontját egyeztetik. Így a terheléstől függően kb. 8—10 napon belül, de több helyen még rövidebb időn belül az Autófelügyelet az igényeket ki tudja elégíteni.

A bejelentéstől számított 30 nap alatt azonban a bejelentett jármű vizsgálatát az Autófelügyelet minden esetben elvégzi. A közúti forgalomban rendszám és érvényes forgalmi engedély nélküli járművek csak egy alkalomra szóló forgalmi engedély birtokában vehetnek részt, ennek illetéke pedig 50,— Ft. Az Autófelügyelet által a vizsgára kiadott „válaszlap" ez esetben a fenti engedélyt helyettesíti, és ezért kell az előírt illetéket leróni.

A motorkerékpár forgalomba helyezése előtti megvizsgálásának összideje várakozással együtt kb. egy óra, ha az üzembentartók az egyeztetett vizsgaidőpontokat betartják.

A KPM Autófelügyelet a vásárlási és forgalomba helyezési időpontok közötti időszak lerövidítésére, az ügyintézés egyszerűsítésére, gyorsítására törekszik.

Ezért az Autófelügyelet a vizsgára felkészített új motorkerékpárokat, kérelemre, ha azok száma legalább 20 db, un. „házi vizsgákon" a kereskedelem által igényelt helyeken az üzembentartó ismerete nélkül levizsgáztatja."

Ligeti József (Veszprém, Haszkovó u. 31.) olvasónk vállalat által leadott használt személygépkocsit kívánt venni, s levelében megírja, hogy a Merkur budapesti, székesfehérvári és győri telepén nem tudott ilyen kocsihoz hozzájutni, mert arra a kocsira, amelyet „kiszemelt" magának, többen is jelentkeztek, s mivel ilyen esetben sorsolással döntenek, számára nem kedvezett a szerencse. Talált olyan kocsit, amit jelenlétekor vett meg a győri használtautótelep, azonban azt neki nem adták el, mivel azt — így mondták neki — másnap bocsátják áruba.

Levelére *dr. Oroszi János*, a Merkur kereskedelmi igazgatója válaszolt.

„Használtautó-kereskedelmi egységeink az előírásoknak megfelelően jártak el. A megvásárolt személygépkocsit aznap nem lehet árubabocsátani, viszont a vásárlást követő napon áruba kell bocsátani. Ennek oka egyrészt az adminisztratív átfutási idő, másrészt pedig ily módon mindenki, aki használt személygépkocsit kíván vásárolni, tudja ezt a rendszerünket és ezáltal igen sok visszaélést előzünk meg.

Abban az esetben, ha egy gépkocsit többen kívánnak megvásárolni, sorsolással kerül eldöntésre, hogy a jelentkezők közül ki vásárolhatja meg. Tisztában vagyunk azzal, hogy ez a sorsolás egy szükségszerű megoldás, azonban mind a vásárlók, mind pedig a hivatalos szervek ezt a megoldási formát elfogadták. A használt autónál, típuson belül is ahány autó, annyiféle állapot, és annyiféle ár fordul elő. Tulajdonképpen tehát egy típuson belül is minden autó különbözik a másiktól. Sorsolás útján egyébként az összforgalmunknak csak 10—15%-át bonyolítjuk le. Ez a szám is mutatja, hogy nem minden autónál kell sorsolni. OTP-re csak azok az állami eladásból származó autók vásárolhatók meg, amelyek 3 napon túl állnak az eladótérben."

Részlet *Egyedi Katalin* (Budapest XIV., Martos Flóra u. 3/b.) leveléből. Érdemes észrevételeire az illetékeseknek odafigyelni:

„... A Hungária krt. és a Kerepesi út sarkán a 75-ös trolibusz és az 55-ös autóbusz megállójától nem messze a kereszteződés előtt van egy hatalmas TIR tábla, amelynek alsó része kb. 1,5 méterre van a földtől, tehát figyelni kell, nehogy nekimenjen az ember a nagy tömegben. Nem lehetne azt a táblát valamivel feljebb tenni?... Nálunk is jó lenne szigorúbban érvényesíteni azt a szabályt, ami nyugaton él és létezik: hogy a zebrák előtt kötelező legyen a lassítás, s ha a gyalogos a zebrán van már, akkor a megállás, hogy ne a gyalogos várjon a zebra közepén, hanem az autós a gyalogos átkelőhely előtt... Nem ártana keményebben bírságolni a zebra előtti figyelmetlenségeket..."

H. Kiss János (címét nem közölte velünk) ugyancsak fontos témát említ levelében:

„... Megfigyeléseim szerint főleg két közlekedési szabály ellen követik el a legtöbb vétséget (és ami súlyosabb, sokan talán nem is érzik törvényszegésnek eljárásukat!).

1. Ha egy jármű előttünk előzési szándékát jelezte, mi nem előzhetünk! Akkor sem, ha a kérdéses jármű lassúbb mint mi, akkor sem, ha már „svungban" vagyunk, s akkor sem, ha mi ezt így tartanánk ésszerűnek vagy jónak. Sajnos, ezt a szabályt alig néhány vezető tartja be!

2. A másik negligált szabály a városi közlekedés rémévé vált: igen sokan képesek elszáguldani a gyalogos átkelőhely előtt várakozó másik autó mellett! Pedig az életveszélyes a gyalogosra nézve. Ez utóbbi szabály megszegőit pedig hatóságaink aránylag könnyen leleplezhetnék és a legszigorúbban büntethetnék!

Remélem, már az is segít valamit, ha felfedjük a hibákat, s ráirányítjuk a figyelmet..."

És végezetül egy üzenet *F. G.* (Hódmezővásárhely, pontos cím) részére. Őszintén sajnáljuk, hogy levelében felvetett okos gondolatait nem közölhetjük, hiszen nem járható út keményen odamondani, ugyanakkor a névtelenség homályában maradni. Bizonyos benne, hogy bírálatáért — szavait idézve — „törvényszerű lenne a megtorlás"? A magunk részéről — természetesen nevének kiadása nélkül — továbbítottuk az illetékeseknek hasznos javaslatait, azt remélve, hogy válaszunk és eljárásunk nem buzdít másokat is a névtelenségben maradás kényelmességére.

ZENTAI FERENC

Mire indok az energiahelyzet?

„Mennyit fogyaszt 100 kilométeren egy álló autó?" — kérdeztük az őszi AM-Magazinban, kételkedve egy újságcikkben, amely az elektromágneses benzincsap egyébként okos találmányáról szólt. A cikk ugyanis tudatta az olvasókkal, hogy a feltalálók évi 10 millió liter üzemanyag megtakarítását, a trabantosoknak pedig 10 százalék körüli benzinspórolást ígérnek csapjukkal. Vitattuk, hogy szabad-e az álló autó fogyasztását kilométerekre számítani, vitattuk, hogy illő-e a kényelmi berendezéseket is a ma oly kapós energiatakarékosság ragyogásában csillogtatni.

A cikkre a következő levelet kaptuk — magától a feltalálótól:

Tisztelt F. A.!

Nagy elismeréssel kell adóznom kivételes ironizáló képességének és a cikkében kristálytiszta logikával közölt, igazán egyszerű gazdaságossági értékelésének. Nagy kár, hogy az első szorzásnál már (szándékosan? vagy véletlenül?) egy nagyságrenddel hibázik, és 100 ezer Trabant gépkocsi 280 millió forintos szeleppel való ellátásánál 28 millió forint helyett 2,8 millió forintot tüntet fel. Így adódik, hogy cikkében az évi 2,86-szoros térülés helyett 28,5-szeres térülést említ, ami kiválóan alkalmas az abszurdumokra érzékeny olvasók kedélyének felborzolására. Meg kell adni, indításnak nem rossz fogás! Na, de ha humorizálunk, kevés egy kis felborzolása a kedélyeknek és feltétlen tovább kell menni, hogy kiélvezhessük a tiszta logika fényében cikkében tündöklöttetett túlzásokat.

Ne legyünk szívbajosak ugyebár, és folytassuk a tények tagadásával, így hatásosabb! Cikkében azt állítja, hogy benzintócsát ez ideig nem talált Trabant gépkocsija alatt. Úgy gondolom, ez olyan tény, amivel kár is lenne vitába szállni. a Trabant gépkocsik ugyanis benzin—olaj keverékkel üzemelnek, és így nagyon meglepő lenne, ha szivárgás közben — mondjuk — az olaj párologna el, és a benzin alkotna tócsát. Na de a kristálytiszta logika alkalmazásában van még egy kis hiba, egy kivételes műszaki állapotú Trabant gépkocsi — különösen, ha az a konstruktív cikkíró tulajdonában van — nem reprezentálhatja a hazánkban levő kb. 140 000 Trabant gépkocsi átlagos műszaki állapotát, még üzemanyag-szivárgás szempontjából sem! Mert ugyebár, ha egy nagyon kedvező helyzetet feltételezünk, és 40 000 gépkocsira kimondjuk, hogy nem szivárog állás, illetőleg parkolás közben, még mindig 100 000 Trabant gépkocsit érint az állás közbeni szivárgásból eredő üzemanyag-veszteség. Az a tény, hogy 100 parkoló Trabant gépkocsi alatt legalább 70-nél megtalálható a kisebb-nagyobb olajfolt, könnyen ellenőrizhető — persze, nem az íróasztal mellett —, hanem a parkolóhelyeken. Hogy mennyi lehet az elszivárgó üzemanyag-mennyiség egy év alatt, az egzakt statisztikai felmérés nélkül valóban nem becsülhető, amit tízegynéhány gépkocsi gondosan ellenőrzött üzemanyagmérlege alapján próbáltam megállapítani, összehasonlítva a szelep nélküli és szelepes üzemeltetés azonos időszakát. Ez valóban nem egzakt statisztikai felmérés, de feltétlenül megbízhatóbb adatot nyújthat, mint a cikkíró F. A. saját kocsis általánosítása. Feltételezve, hogy egy nagyobb szériával — mondjuk — a hazai Trabant állományt szivárgás szempontjából reprezentáló 1000 kocsival való felmérés a 12 kocsira alapozott megtakarításnak csak egyharmadát eredményezné (túl óvatosnak tartom ezt a feltételezést)), 100 000 Trabant gépkocsi esetében még így is évi 3 millió liter üzemanyag megtakarítását lehet biztosítani. Gondolom, hogy még ez az üzemanyag-megtakarítás is indokolttá tenné a kényelmi szempontokon felül az elektromágneses elzáró szelep használatát.

Kétségtelenül nagyon hatásos, tisztelt F. A., ahogy a 100 km-re eső üzemanyag-megtakarítást kikarikírozza. Teljesen egyet lehet érteni önnel, hogy az üzemanyag-szivárgás nem üzem közben, hanem a parkolás során következik be. Így — szigorúan véve — nincs értelme az üzemanyag-megtakarítás 100 km-re való kivetítésének. De egy kis jóhiszeműséggel azért közérthető, hogy itt viszonyításról van szó, mégpedig arról, hogy amíg egy Trabant gépkocsi (havi átlagos 1000 km-es üzemeltetést feltételezve) 100 km-t megtesz, a hozzá tartozó parkolási idő alatt szivárog el a becsült mennyiségű üzemanyag.

No de félretéve a meddő vitát, úgy vélem, hogy egy kis tájékozódás után (parkoló Trabant gépkocsik alatti olajfoltok szemléje) a tisztelt F. A. is helyesbíti álláspontját, még abban az előnytelen helyzetben is, amit az MTK (más találta ki, más tette közzé) faktor jelenthet számára.

Egyebekben elgondolkodtató, hogy ha a 60 W-os izzók használatában is takarékoskodásra int a jelenlegi energiahelyzetünk, mennyire fogadható el olajban szegény országunkban egy energiamegtakarító lehetőség szubjektív alapokon nyugvó szatirikus lejáratásának kísérlete és ennek megjelentetése?

Szeberényi Béla
(SZ. B.)

*

Köszönjük a feltaláló elismerését, a szép kezdő sorokat. Ritkán dicsérik meg ennyire egy cikk szerzőjét, igaz, ritkán is vetik szemére, hogy nem talált fel semmit (MTK), és emiatti ingerültségében kétségbe vonja más ötletének létjogosultságát.

A feltaláló — az újságíróval ellentétben — jól számol. Igaza van a tizedesvesszőt illetően, találmánya csak 2,85-ször térül meg évente, de azért ez is közgazdasági bravúr.

Valami baj azért csak lehet a számokkal. Amikor a Magazinban szó szerint idéztük a feltaláló becslését, kerek 10 millió liter benzin megtakarításáról beszélt. Most, egy hónap elteltével 3 millió liter üzemanyag megtakarításáról tudósít. A lealkudott 7 millió liter nem vall valami megbízható számításra.

De térjünk vissza az alapkérdésre: mennyit fogyaszt 100 kilométeren az álló autó? Levélírónk is egyetért velünk, ilyen módon menet közben nem lehet szó megtakarításról. De ez most sem akadályozza meg abban, hogy 100 kilométerre számítsa a tekintélyes spórolást. Hogy milyen matematikai alapon? „Jóhiszeműséggel." Nem valami egzakt átszámítási alap. Igaz, szükség is van a jóhiszeműségre, hiszen a feltaláló is elismeri, hogy „nincs értelme az üzemanyag-megtakarítás 100 kilométerre való kivetítésének". Mindenesetre önmagával szemben igencsak elnéző, csak „szigorúan véve" értelmetlen az átszámítás. Jóhiszeműséggel nem. Azzal a jóhiszeműséggel, amelyet közvéleményünk — és lapunk is számtalan cikkében — tanúsít minden javító törekvéssel szemben. Fölösleges kihasználni ezt a jóhiszeműséget, elpazarolni, mint a csöpögő üzemanyagot. Bírált cikkünkben sem vontuk kétségbe, hogy azokkal az autókkal, amelyek folyatják a benzint, megtakaríthatnak üzemanyagot a csappal. Hogy hogyan? Ha van trabantos, akinek rossz, kopott, ereszt a porlasztója, ha az úszóberendezés szivárogni engedi az üzemanyagot, és ha ez a trabantos nem javíttatja meg kocsiját, továbbá, ha ugyanez a trabantos még a benzincsapot sem zárja el, akkor a találmány valóban képes üzemanyagot megtakarítani, feltéve, hogy a Trabant áll. Mert menet közben a hibás úszóberendezés, a kopottan hagyott tűszelep túlfogyasztást okoz. Jobb megcsináltatni a rossz autót. A portéka megvásárlásáról azonban most sem beszélünk le senkit — továbbra is kényelmesnek tartjuk.

A dolog még ennyi szót sem érdemelt volna, ha a levél utolsó mondatában nem kaptuk volna meg az ilyen helyzetben gyakori kioktatást: jobb lett volna, ha a cikket meg sem jelentetjük. Indokul itt az országos érdek, a „jelenlegi energiahelyzet". Ha pedig itt van, honnan vesszük a bátorságot, hogy szóljunk bármi ellen is, ami a takarékosságra hivatkozik. Jobb, ha nem keverjük össze: az energiagondokat véleménytakarékossággal nem lehet megoldani.

Az AM szerkesztősége



BUDAÖRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET

Budaörsi szerviz

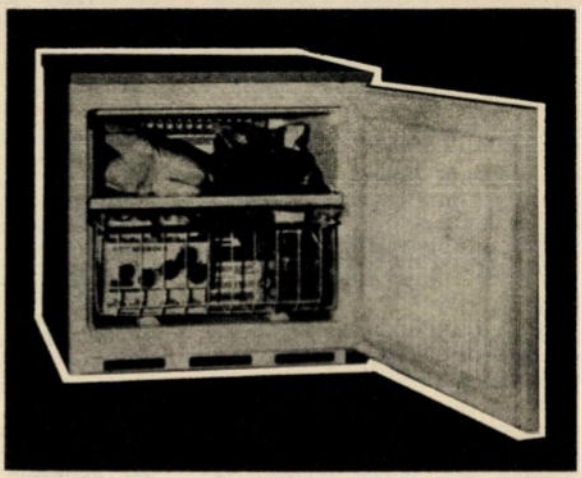
Budaörs, Csata u. 17. Tel.: 668-844

Vállaljuk:
LADA valamennyi típusa,
SKODA S100, 110, 105S, 120L,
Trabant 601, Wartburg 353 személygépkocsik
garanciális és garancián túli javítását,
korszerű diagnosztikai átvizsgálás,
motor, futómű, fékek, fényszórók
műszeres ellenőrzése, -beállítása,
kerekek statikus és dinamikus
kiegyensúlyozása,
korrózióvédelem,
vizsgára előkészítés és helyi vizsgáztatás,
karambolos gépkocsik javítása.

LEHEL

Háztartási fagyasztószekrény

H 60F ✳ ✳✳✳



HÜTŐGÉPGYÁR

Jászberény



AUTÓSZOLGÁLAT

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

AUTÓSTALÁLKOZÓ

Beszélgetés a „kisaranyosról"...

A népszerű ügyféltalálkozók hagyományaihoz híven, az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat nagy érdeklődéssel kísért előadást tartott a Polski Fiat 126p kisautó gazdaságos üzemeltetéséről. A Lengyel Kultúra Nagymező utcai székházában sorra került rendezvényen, vagyis a kétoldalú beszélgetésre, tapasztalatcserére is lehetőséget adó találkozón, a POL–MOT, a Boldizsár utcai Fiat szerviz, valamint a rákoskeresztúri üzem vezetőin és dolgozóin kívül az immár sikeresen tevékenykedő hazai Polski Fiat Kör vezetője és számos tagja is jelen volt. Olyan nagy volt az érdeklődés, hogy sokan már az előtérbe sem fértek be, jóllehet, ott még figyelemmel kísérhették volna a hangszórón is közvetített előadást. Különösen ez utóbbiak részére – mintegy kárpótlásul – Dabóczi Lajos – a Budapesti Fiat szerviz termelésvezetője – beszámolója alapján több olyan időszerű „műhelyfogásra" hívjuk fel a figyelmet, amelyek ismételt közreadása a kis Polski Fiat 126-os kocsik üzemeltetőinek minden bizonnyal érdekes, adott esetben megszívlelésre érdemes tanács is lehet.

Ezekben a napokban, a hűvös, fagyos téli reggeleken (vagy huzamosabb állás után máskor is) esetenként tapasztalható, hogy a motor nehezen indítható be. Az indítómotor forgása 3–4 fordulat után mind erőtlenebbé válik, majd teljesen leáll. Ha a rövid ideig tartó indítózás alatt nem indult be a motor, rendszerint nincs más hátra, mint hogy megtoljanak, más kocsival meghúzzanak minket, vagy másik (egyébként bármilyen) kocsi 12 voltos akkumulátorától vezessünk át az indítás idejére kisegítő áramot. Sokan az ilyen indítási nehézség jelentkezésekor kizárólag a kocsi akkumulátorát vélik túl gyengének, vagy hibásnak. Nos, mi tagadás, az eredeti, mindössze 34 Aó-s akkumulátor valóban gyengécske volt. Ma már azonban erőteljesebb, 45 Aó-s akkumulátorokkal szállítja a gyár a kocsikat, ám a szóban forgó jelenség, esetenként így is tapasztalható. A gyakorlat ugyanakkor azt is bizonyítja, hogy a legtöbb esetben tulajdonképpen nincs baj az akkumulátorral, hanem a töltés, vagyis a feszültségszabályozó, az elektromos fogyasztók részéről mérsékelt igénybevételű gyári üzemre van még mindig beállítva. A megváltozott üzemi körülmények között viszont a rövid távú, gyakori megállásokkal, újraindításokkal és újraindulásokkal tűzdelt, s ráadásul mérsékelt tempójú városi utazások alkalmával elfogyasztott többlet villamos energiát a dinamó (a feszültségszabályozó nyári állása mellett) az akkumulátorba nem képes utántölteni. Ha ennek ellenére mégis beindult a motor, a továbbiakban és üzemmelegen már könnyedén, többször és szinte egyből indul. A töltés pillanatnyi szüneteltését egyébként arról is könnyen felismerhetjük, hogy ha megállunk valahol, s a motor alacsony fordulaton dolgozik, a töltésellenőrző piros lámpácska állandóan vibrál, vagy éppen folyamatosan világít.

Aki hosszabb távú utakon rendszeresen használja az autóját, általában az alacsonyra állított töltés ellenére sem tapasztal ilyen okból indítási nehézséget.

Nos, az ilyen zavart mindenesetre elkerüljük, ha így télidőben a feszültségszabályozót a gyár által megadott legnagyobb (14,5 volt) töltésre állítjuk be. Az újabb típusok (éppen az ilyen zavarok elkerülése miatt is) már a villamosenergia-háztartás hullámzásaihoz jobban alkalmazkodni tudó generátorral készülnek. Nagy kár, hogy ezeket a változatokat még nem szállítják hozzánk.

A témához tartozik természetesen az is, hogy az indítás sikere érdekében (különösen a hideg téli reggeleken) az egyedül helyes indítási módszert alkalmazzuk. Mégpedig a következőképpen:

A gyújtást ráadva – kinyomott kuplunggal, hogy az erőátviteli szerkezetekben óhatatlanul fellépő ellenállásokat függetlenítsük – teljesen felhúzott (!) szívatókarral indítózzunk. Ennél a típusnál, pontosabban a gázosító (porlasztó, karburátor) ilyen változatánál nincs semmi értelme annak, hogy az indítás előtt, vagy kiváltképpen indítás közben, a gázpedált – a benzinbefecskendezés reményében – ütemesen nyomkodjuk. Sőt, indítás közben – amikor a szívató karja teljesen fel van húzva – a gázpedálhoz hozzá sem szabad érni! (Csak zárt fojtószelep-állás mellett működik az indítórendszer!) Ha a motor már egyenletes fordulaton kezd dolgozni, a szívató karját mintegy a fél-állásig nyomjuk vissza, és ettől a pillanattól mérsékelten növelt gázadagolás mellett akár el is indulhatunk. Szükségtelen (sőt, káros is!) hosszú percekig a hideg motort a kocsi álló helyzetében úgymond: bemelegíteni. Ilyen körülmények között úgysem érheti el az üzemi hőmérsékletet. Sokkal jobban járunk (és ezzel a motorunknak is jobbat teszünk), ha a néhány másodperces járatást követően – amikor a félig visszatolt szívatóállás mellett már tarakírozás nélkül felveszi a fordulatot a motor – elindulunk. Terhelés alatt ugyanis sokkal hamarabb elérjük az üzemi hőfokot, mintha álló helyzetben percekig járattuk volna a motort.

Az autóstalálkozó vezetői külön utaltak arra, hogy amennyiben a szakszerű kezelés ellenére a garancia-időn túl, gyártási hibára utaló zavar miatt a kocsi üzemképtelenné válik, az ügyfelet törvényes jogok védik, s szavatossági igénnyel léphetnek fel a Merkurral szemben. A lengyel partner minden ilyen jogos kifogás esetén készséggel átvállalja a felmerülő költségeket.

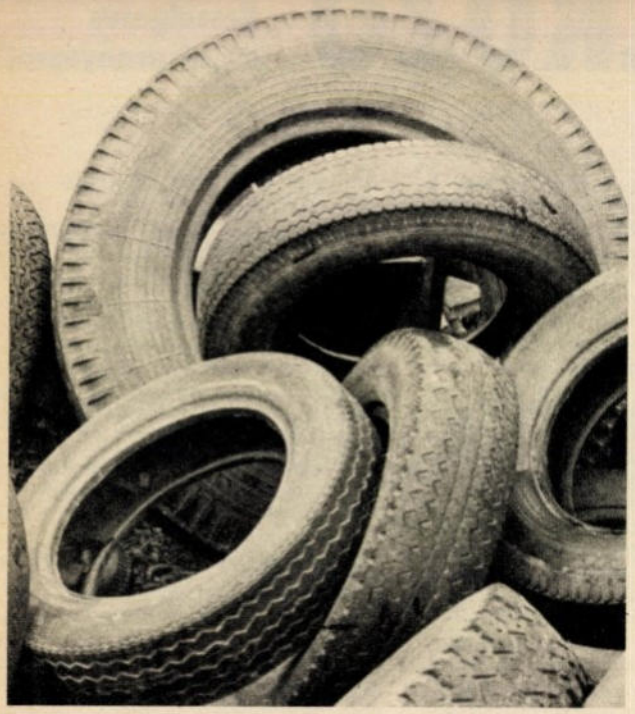
A Polski Fiat Kör vezetősége ezen a találkozón elhatározta, hogy a rendszeres összejöveteleikre (minden hónap utolsó keddjén tartják a Lengyel Kultúra VI. ker., Nagymező u. 15. alatti székházában) a jövőben rendszeresen meghívják a javító vállalatok és a POL–MOT képviselőit is.

(almássy)



(Bojár Sándor felvétele)

A Lengyel Kultúra székházában legutóbb sorra került autóstalálkozó elnöksége. Balról jobbra: Jan Likowski, a Lengyel Kultúra igazgatóhelyettese, Hidasi Mihály, az AFIT Kazáló utcai üzemének vezetője, Szikszay Béla, az AFIT II. sz. Autójavító Vállalat igazgatója, Tadeusz Podwysocki, a POL-MOT budapesti kirendeltségének vezetője, Dabóczi Lajos, a Boldizsár utcai Fiat Szerviz termelésvezetője, amint éppen az előadását tartja és Sarvajcz József, a Boldizsár utcai Fiat Szerviz vezetője



ÚTBURKOLAT GUMIABRONCSOKBÓL

Az NDK-ban évente mintegy 70 000 tonna, újrafutózásra már nem alkalmas gumiabroncs okoz gondot a szakembereknek. Hogyan lehetne hasznosítani ezt az értékes, másodlagos nyersanyagot? A magdeburgi Központi Közúti Laboratórium munkatársai új módszert dolgoztak ki a korábban elégetett, vagy szemétre hányt gumiköpenyek hasznosítására, s az eljárás a gyakorlatban is bevált.

A már használhatatlan gumiabroncsokat a salzwedeli gumifeldolgozó üzemben szilánk nagyságú granulátummá őrlik, majd cementtel és homokkal keverik össze. Az így nyert, úgynevezett gumibetont először 1974-ben próbálták ki egy autópálya egyik szakaszán. Eddig az útburkolat semmilyen károsodást nem mutatott. 1976 és 1978 között az autópálya további szakaszait újították föl gumibetonnal, mégpedig oly módon, hogy a gumigranulátumot tartalmazó cementréteget a régi betonlapok fölé öntötték, majd erre került rá az új betonburkolat. A kísérletek pozitív eredményt hoztak. Tavaly láttak hozzá először ahhoz a kísérlethez, hogy a gumibetont hordozórétegként alkalmazzák vékony bitumen alapú gazdasági utak építésében, továbbá alátámasztó rétegként olyan városi utak építésekor, amelyek esetében szélsőségesen rossz altalajjal kell megbirkózni. Kifogások ezekkel a kísérletekkel szemben sem merültek fel. A keverék előállítása szintén nem okoz lényeges problémákat. A gyártáshoz valamennyi betonkeverő berendezés megfelel.

A delitzschi járásban folyó útépítési munka során – első ízben – alkalmaztak gumibetont hordozórétegként. Ez lényegesen csökkenti a burkoló bitumenréteg vastagságát, hiszen a hagyományos módszernél szükséges 21 cm helyett csupán 5 cm vastag bitumenrétegre van szükség. A gumigranulátum jó hőszigetelő, ezért az alapozó kavicsréteg is vékonyabb lehet. Bitumen mellett tehát több tonnányi sódert, kavicsot és homokot lehet megtakarítani egy-egy kilométer út építésénél. Egy tonna gumiőrlemény mintegy 0,4 tonna bitumen megtakarítását teszi lehetővé. Számítások szerint évi 10 000 tonna gumigranulátum felhasználása 1,2 millió márka megtakarítást eredményez.

A „Csúcsforgalom" postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: Citroën DS 19-et alkatrészként is György Béla (1112 Bp. Prielle Kornélia u. 45.) — **Gumiköpenyt** 15×5.90 tárcsával Láng Géza (1117 Bp. Bölcső u. 4.. 653-281) — **Riga—4** segédmotorkerékpárt Tóth Béla (2100 Gödöllő, Duna u. 18.) — **Fiat 127-hez** Weber 30 Dic 2 kéttorkú karburátort és Polski 1500-hoz generátort szabályozóval Griecs Mátyás (5600 Békéscsaba, Lenin u. 22.) — **Renault Dauphine** gépkocsit alkatrészként is Balla Lajos (8800 Nagykanizsa, Kaán K. u. 24.) — **Bőr motorosruhát** Szilágyi György (1024 Bp. Mártírok u. 39.) — **Fiat 850-es** indítót, dinamót, motort, elosztófejet, ablaktörlőmotort Göblyös Margit (6724 Szeged, Zöld S. u. 8/b.) — **Lengyel lakókocsiba** való új, jobb oldali ablakot Székely András (1188 Bp. Ady E. u. 132/b.) — **5 db 6,15×13-as** (155×13) diagonál gumiabroncsot Sümegi Zoltán (6524 Dávod, Tolbuhin u. 46.) — **Honda Triál 100-as** motort, illetve Zaporozsecre cserélné Kukov Géza (8800 Nagykanizsa, Liszt F. u. 8.) — **Skodához** 2 db téli gumival felszerelt komplett kereket 155/14 Halász Kálmán (1124 Bp. Kisfaludy u. 24.) — **Mercedes 200 D** alkatrészeket Gyuvana Miklós (Bp. József krt. 19.) — **Az Autó-Motor újság** 1978. évi számait Harsányi István (4492 Dombrád, Vasút u. 34.) — **Fiat 2300-as** vezérműtengelyt, siemensblokkot, levegőszűrőt Tóth Lajos (6800 Hódmezővásárhely, Dózsa Gy. út 14/a.) — **Fiat 600-as** váltót és egyéb alkatrészeket, vagy cserélne esztergapadért Bakonyi Lajos (6070 Izsák, Katona J. u. 52.) — **1938-as kiadású DKW Meister Class** autót alkatrészekkel Németh József (8640 Fonyód, Szegedi u 6.) — **BMW 700-ast** alkatrészként is Králik Márton (2840, Oroszlány, Határ út 28.) — **Fiat 500-as** első kerékhez külső-belső csapágyakat Váradi Albert (6500 Baja, Bem J. u. 26.) — **Skoda S—100-as** alvázat, sebességváltót, bal oldali ajtókat, motor- és karosszéria-alkatrészeket Stocker István (1214 Bp. Völgy u. 21.) — **125 cm³ Szé-1963-as évjáratú Wartburg 1000-es** de Luxot alkatrészenként is, Varga Gyula (7090 Tamási, Báthory u. 9.) — **Moszkvics 412-es** bukócsövet, keréktárcsát, **Solex C40 DDH** porlasztót Heberling János (7140 Bátaszék, Babits M. u. 47.) — **Polski Fiat 1300-as** jobb és bal oldali első doblemezt Szeberényi Attiláné (2045 Törökbálint, Szegfű u. 1.) — **Mercedes 170 V-alkatrészeket**, Zsuffa László (1016 Bp. Róka u. 1.) — **Skoda Octavia** alkatrészeket Stocker István (1214 Bp. Völgy u. 21.) — **125 cm³ Szé-ria gokart-ot** Tarr József (2400 Dunaújváros, Váci M. u. 12.) — **135—145—150×13"-os** Michelin gumitömlőt Hóman József (1113 Bp. Bartók B. út 78.) — **BMW 500 cm³-es** R 51/2-es Laczkó József (7173 Zomba-Paradicsompuszta) — **Renault R—10-hez** motort, sebességváltót és egyéb alkatrészeket Mező István (9142 Rábapatona Dózsa Gy. u. 18.)

KERES: BMW 1500—1800-as autót vagy alkatrészeket, kezelési utasítást; műszaki leírást Kacsándi László (7722 Zengővárkony, Arany J. u. 40.) — **MZ TS 250 LUX 4** sebességes motorkerékpárt Erdei László (1054 Bp. Garibaldi u. 1.) — **125-ös és 250-es** kéthengeres Honda motorkerékpárt és alkatrészeket Dani Péter (6414 Pirtó, Petőfi u. 2.) — **Skoda S—100-hoz** hűvelysorozatot (68) Bagoly Zoltán örv. (5005 Szolnok, Pf. 10 52.) — **Üzemképtelen 500-as vagy 600-as Trabantot,** Zastavát, vagy 500-as Fiatot Csajkó István (3700 Kazincbarcika, Szabó Lajos út 61.) — **Jawa 350-es és CZ—350-es** kezelési-karbantartási könyvet Bíró András (8800 Nagykanizsa, Bartók B. út 3.) — **Renault R—4** csomagtér ajtót, hátsó lökhárítót vagy R—4-et alkatrészenként Dahó Csaba (2400 Dunaújváros, Martinovics u. 31.) — **50 kcm tuningolt motorblokkot** és tuningolással kapcsolatos könyveket Vas Gábor (4034 Debrecen, Huszár Gál u. 45.) — **Skoda S 105** ajtóhoz üveget Szabó Imréné (6060 Tiszakécske, Vasvári P. u. 21.) — **Moszkvics 1500/2140-hez** hátsófalat Nagy László (4956 Kispolád, Fő u. 412) — **Peugeot 404** limuzin karosszériát Kisfalvi István (2410 Százhalombatta, Pf. 32) — **Steyr-Puchot** lejárt műszaki vizsgával vagy [redacted] nélkül Győri Imre (5065 Cserkeszőlő, Kossuth u. 1.) — **Trabant 601-hez** motorháztetőt, első lökhárítót, homlokfalat díszráccsal, első sárvédőket Tóth Mihály (4028 Debrecen, Homok u. 24.) — **Renault R—4-hez** javítási kézikönyvet Hercz György (2400 Dunaújváros, Asztalos J. u. 2.) — **MZ TJ 250-es** motorkerékpárt Sajtos Sándor (4300 Nyírbátor, Sóhordó út 132.) — **Simson 250 B-hez** 87 cm-es kilométerspirált és csomagtartót Hriczu Mihály (2760 Nagykáta, Jókai u. 11.) — **Skoda S—100-as** jobb és bal oldali sárvédőket, homloklemezt és egyéb alkatrészeket Katona Ignác (6783 Ásotthalom, IV. ker. 372/I.) — **600 cm³-es** R 69/2 BMW-t Laczkó József (7173 Zomba-Paradicsompuszta).

Keresem UI 2862 frsz. Zsiguli kombi üzembentartóját a gépkocsi rendőrségi átírása végett: Barna László Bp. XIX., Huba u. 2.

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

ELTERELŐ MANŐVER

Nyolc, élethűen ábrázolt meztelen nő szobrát állította ki Beverly Hillsben (USA, Kalifornia állam) levő villája kertjében egy olajsejk. Összeütközésbe került a rendőrséggel, mert a jól látható meztelen alakok elvonták néhány autóvezető figyelmét, s emiatt a villa előtt több esetben baleset történt.

KOMPUTER-BAKI

A nyugatnémet autóklub megállapítása: az utóbbi időben több ezer gépkocsi-tulajdonos hibás forgalmi engedéllyel autózik. Az okmányban szereplő rendszám ugyanis nem egyezik a járműveken levő rendszámtáblával. Az NSZK városaiban akkor keletkezett ez a zavar, amikor az iratok kiállítására kísérletképpen komputert alkalmaztak.

RÁFIZETÉSES REKLÁM

A hirdetés lett egy ottawai (Kanada) autókereskedő vesztе. Az üzletember, hogy vevőket csalogasson, egy hirdetésben ingyenes utazást ígért a Bahama-szigetekre annak, aki november 13. és december 12. között elsőnek veszi meg a Chrysler Gépkocsikonszern egyik termékét. Egy 24 éves fiatalember erre azonnal az üzletbe sietett, 1,35 dollárért vett egy elosztófedelet és követelte az utazási jegy kiadását. A haragos kereskedő kifogására, hogy a vásárolt tétel csak csekély értékű volt, a férfi nem volt hajlandó követelésétől elállni.

A RABLÓ TRÜKKJE

Egy tokiói férfi felajánlotta a segítségét egy pénzszállító autó őrségének, amikor a jármű defektet kapott. Azzal az indokkal, hogy ellenőrizni akarja a gyújtást, az udvarias járókelő a kormányhoz ült és elviharzott az egyik szupermarket napi bevételét tartalmazó autóval.

Színes kockák

TELJES SIKER

A keményen hidegben egy nyugat-berlini autótulajdonos gépkocsijának befagyott szélvédőjét egy lángvágó segítségével akarta jégteleníteni. Igen rövid időn belül minden oldalra kitűnő kilátása nyílt — igaz, hogy a gépkocsi teljesen kiégett közben.

KÍSÉRTETHANGOK

Meghökkenten szakította meg prédikációját Közép-Angliában egy pap, amikor a templomban hirtelen felhangzott: „Gyere be, Bred!" Egy másik templomban a misét a „Panda 1. Panda 4-nek" közlemény szakította meg. A kérdés megoldása a templomokban elhelyezett hangszórókban és elektromos orgonákban rejlett, amelyeknek hálózata vette a taxik és rendőrautók rádióadásait.

ÖNJÁRÓ GÉPKOCSI

Egy chicagói lakos egészen különleges módszerrel kísérelte meg gépkocsiját egy hóakadályból kiszabadítani. A sebességváltót hátramenetbe kapcsolta, a gázpedált fadarabbal leszorította, és kiszállt, hogy a kocsit megtolja. Ez utóbbi meg is mozdult és 30 km-es sebességgel elkezdett körözni. A vezető tehetetlenül szemlélte a szokatlan „körforgást". Végül 20 perc után az időközben segítségül hívott rendőrség egyik gépkocsiját feláldozta ütközőként. A gépkocsivezetőt „figyelmetlen közlekedés" címén megbírságolták.

RENDŐRI VÉDELEM

Autótolvaj-bandát tartóztattak le Strasbourgban. A rendszeresen lopott gépkocsikat átfestették és egy ócskavas-kereskedőtől szerezték be hozzá az autóroncsok papírjait. A banda úgyszólván rendőri védelem alatt dolgozott, hiszen a letartóztatottak között volt a francia rendőrség két tagja is.

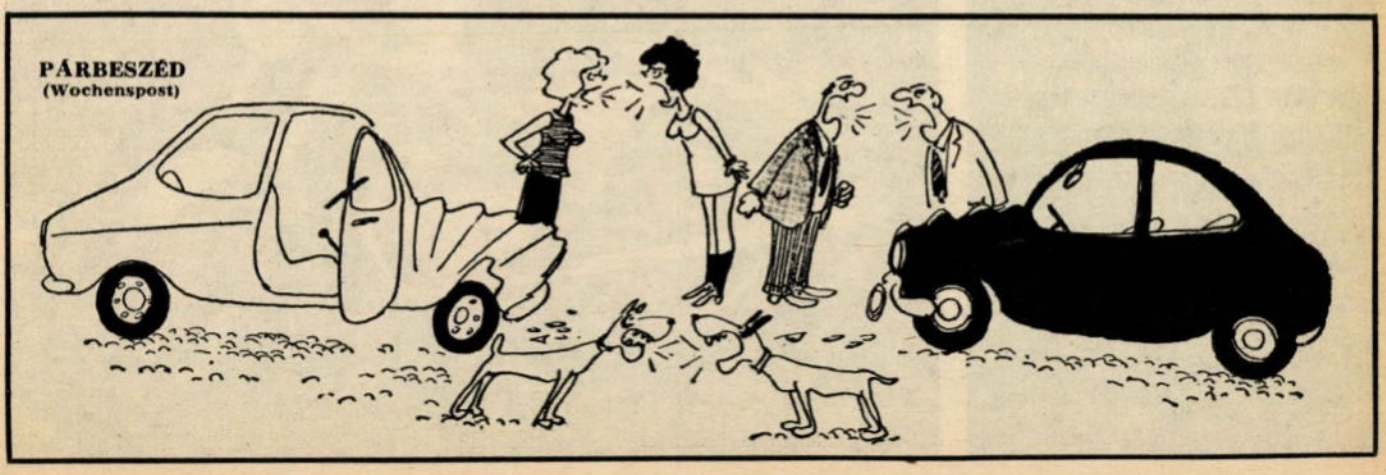
KORAI ÖRÖM

Igencsak megörült egy moreliai (Mexikó) lakos, amikor a rendőrség telefonon értesítette, hogy megtalálták ellopott kocsiját. Ám amikor a boldog autótulajdonos a helyszínre érkezett, újabb csalódásban volt része: kocsiját másodszor is ellopták.

AUTÓ-HASONMÁS

Egy berni sportkocsi tulajdonosa riasztotta a rendőrséget, mivel kocsija eltűnt a parkolóból. Röviddel később egy járőr meglátta és megállította a keresett kocsit. A kocsit vezető hölgy igencsak elámult, amikor megtudta, hogy jogtalanul használ egy eltulajdonított autót. A rejtélyre hamarosan fény derült: a hölgy tévedésből egy, az ő kocsijával színre és típusra teljesen megegyező autóba szállt be abban a parkolóban, ahol ő is hagyta kocsiját. Még jobban elképedtek a rendőrök, amikor megállapították, hogy a hölgy egyik kulcsa csakugyan pontosan beleillik az „eltulajdonított" sportkocsi ajtajának zárjába, a másik pedig a gyújtáskapcsolóba.

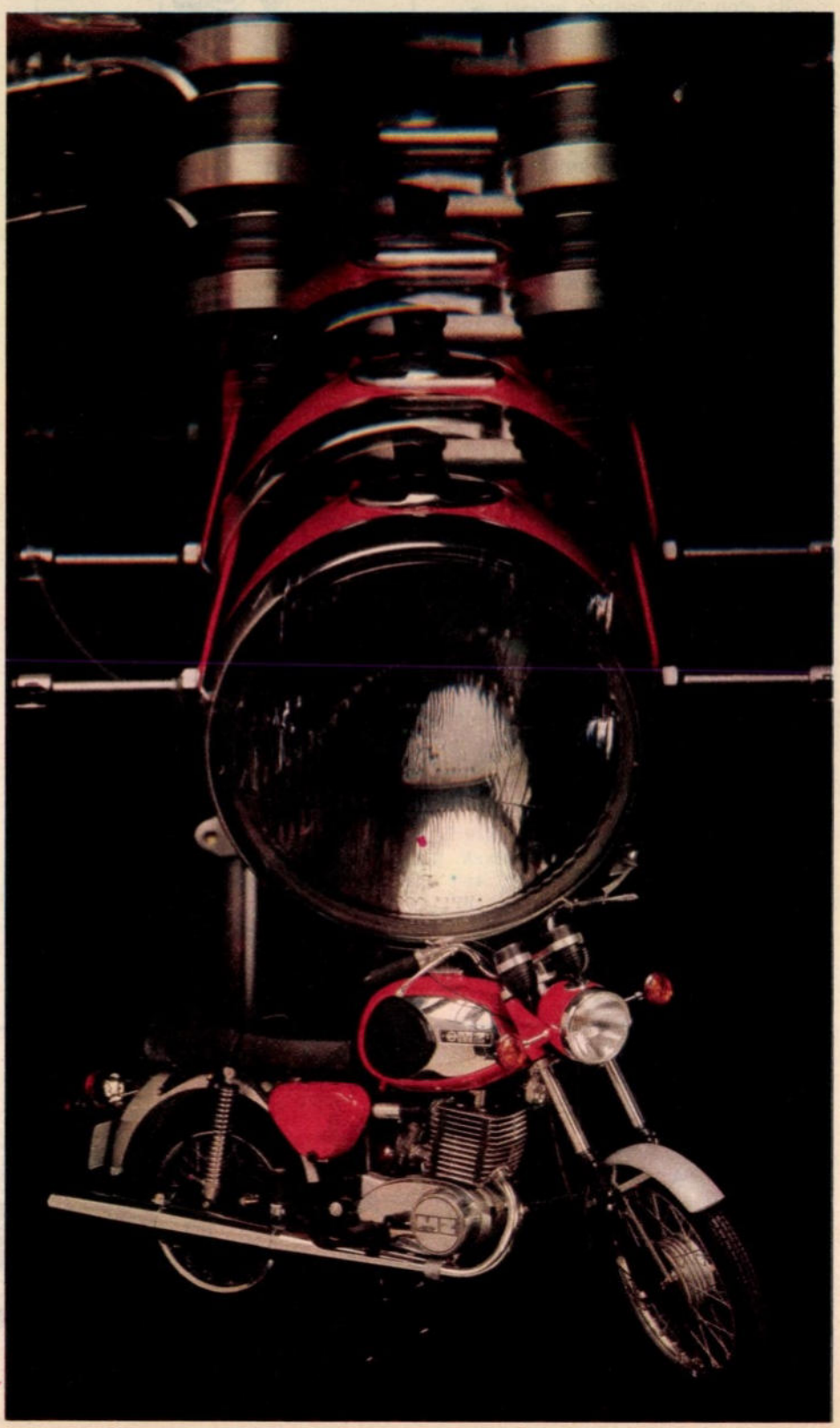
— ai



Mindennél fontosabb!

Hogy mi lehet fontosabb mindennél?
A jól látás, de ami legalább ilyen fontos, az a láttatás. Igen, hogy b e n n ü n k e t lássanak, vegyenek észre a sötétbe borult úton. És, ha ez mindennél fontosabb, akkor még hangsúlyozottabban vonatkozik ez ránk, motorosokra.
Szépen kérjük a két és három keréken közlekedő sorstársainkat, no és persze a többi gépjárművezetőt, hogy kapcsolják be – már szürkületkor, az est beállta előtt – járművük tompított fényszóróját, és ne a semmit sem érő helyzetlámpát. A „nagy" fény nemcsak azért nem pazarlás, mivel a dinamó (generátor) amúgy is termeli az áramot, de azért is, mert ha forintba is kerülne, akkor is megérné, ugyanis testi épségünket – olykor az életünket – menthetik meg az elöl-hátul fényt adó, és biztonságot jelentő lámpák

ÉS EZ MINDENNÉL FONTOSABB!





Senkit se tévesszenek meg a rendszámok! A kép hazánkban készült. A vászon-utánfutós Komárok Lengyelországból érkeztek, ez pedig szép teljesítmény



Kellemes nyári emlék, amelyre oly jó visszaemlékezni a borongós-hideg téli estéken . . .

(Balás István felvétele)

Kell-e tető a hangyaboly fölé?

Az olvasói levél egyfajta köldökzsinór, amely az olvasóval összeköt. És nemegyszer a közhangulatról is árulkodik.

T. Szerkesztőség!

Egyszer már tollat fogtam bukósisak ügyben. Nem ellene szóltam akkor sem, most sem viselése ellen szólok. Az akkori hozzászólásom óta eltelt idő mérlegelt néhány kérdést, amelyek társulnak a korábbiakhoz, és amelyek már hegyként tornyosulnak fölöttünk. Megpróbálom e kérdéseket megfogalmazni. Nem azért, hogy arra bárki is — hivatalos — választ adjon, inkább azért, hogy e kérdéseket mindenki saját magának is feltehesse, keresve reájuk a választ. S ha megtalálta, módjában álljon akként cselekedni.

Veszítene-e népszerűségéből a kismotor, ha kötelező lenne a bukósisak viselése? Hogyan alakul kereskedelmi helyzete, visszaesik-e az eladások száma? Energiában szűkös — ugyanakkor igényes — világunkban a benzinárak nem kedvező perspektívájának tükrében tagadhatatlan e kérdés gazdaságpolitikai jelentősége.

Hogyan érinti a többnyire kispénzű mopedosokat (akik 20—30 Ft-os havi benzinköltséggel számolnak járművük fenntartását illetően) a nem olcsó sisak vételi kötelezettsége? Az őszi, téli havas-jeges utakon gyakrabban előforduló bukásokból levonható-e olyan következtetés, hogy ily súlyosnak látszó intézkedést hozzunk? Van-e olyan sisak, amely nem szegi kedvét a kismotorra ülőnek? Ha az elromlott mopedet lábbal hajtjuk tovább, vajon levehető-e a sisak? Nyári, nagy melegben.

Vagy vessük el teljesen ezeket a szempontokat a humanista felfogásra hivatkozva, s ha igen, a kényszer mélyebb, lelki motívumait is figyelve valójában humanista-e ez a felfogás?

Kotorászva nagyapám reám örökített iratai között, kezembe került egy hivatalos értesítés az Állami Biztosítótól. Íme.

Kedves Ügyfelünk!

Értesítjük, hogy az Elnöki Tanács a kötelező biztosítást 1957. március 31-ével megszüntette, hogy a lakosság önkéntes elhatározására bízza a biztosítások megkötését. Saját érdeke, hogy az önkéntes biztosítást minél előbb megkösse.

A két szó az eredeti szövegben is alá van húzva, s e két szó ad hangsúlyt és mélyebb értelmet az idézetnek. Ne kerülje el figyelmünket a szövegben levő dátum. Nem hiszem, hogy az azóta eltelt huszonkét év avulttá tette azokat az elveket, amelyek ezt a határozatot létrehozták.

Kérdezhetné valaki, hogy jön ez ide? Úgy, hogy a bukósisakot felfoghatjuk úgy is, mint egy életbiztosítást. Nem valószínű, hogy az életbiztosítást, ma, 1979-ben eszébe jutna valakinek is kötelezővé tenni.

Gyermekkorom egyik legkeservesebb csalódása volt, amikor tetőt ácsoltam a kertünkben levő hangyaboly fölé, azért, hogy a szilvafáról lehulló gyümölcs alkalmanként ne sodorjon magával négy-öt hangyát. Mire a szilva megérett, mind elköltöztek kertünkből a hangyák. Pedig megvédtem őket a szilvától.

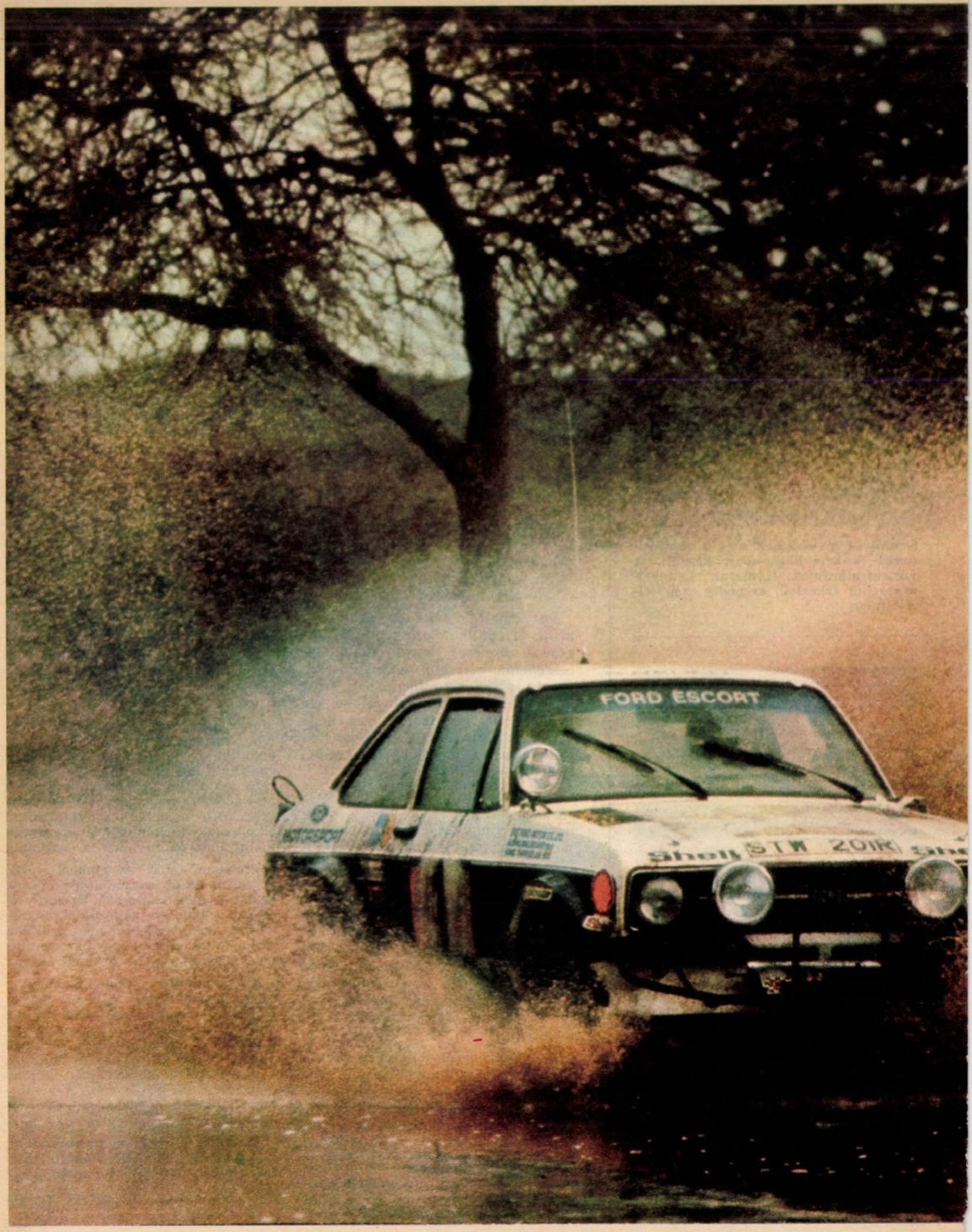
Hol van tehát az embert védő, de ugyanakkor nyomó intézkedések bevezetésének határa? Hiszen ha csupán a baleseti statisztikákat vizsgáljuk, előbb-utóbb bukósisakban járhat minden gyalogos, bár ez most még nagyon sci-fi-szerűnek tetszik.

A tudomány fejlődése magával hozza a közlekedési eszközök és védőszerkezetek fejlődését. Eljő az idő, amikor az embert óvó gyári berendezéseknek az alkalmazása kerül előtérbe, anélkül, hogy a tudatos védekezésről lemondanánk. Néhány évtized, és a közlekedési múzeumban láthatjuk a biztonsági övet és a bukósisakot.

És addig? Ki tudná megmondani, hogy kell-e a kötelező életbiztosítás, és kell-e tető a hangyabolyra?

Repárszky László

Leányfalu


FORD ESCORT
MOTOSPORT
Shell STW 201K



NÉGY NAP SZÁGUL-DÁS

Ritka bravúrt hajtott végre a finn svéd pár: nagyon rossz időjárási körülmények között vitték győzelemre – és, ezen a rali VB futamon ismét, immáron nyolcadszor nyerették „zsinórban" – a Ford Escort RS kocsit
A négynapos, 2700 km-es RAC–Rallye-t, mint már hírül adtuk, Hannu Mikkola és Arne Hertz nyerte.
A színes kép a Sutton Coldfield előtti gázlónál készült.

am

„JÖNNEK AZ ÚJ TÍPUSOK..."

„CSODA" MILÁNÓBAN

Igaz megállapítás, hogy az energiatakarékosság tovább növeli a motorkerékpárok iránti keresletet. Ezt az irányzatot hűen tükrözte a 46. Milánói Nemzetközi Kétkerekű-kiállítás, amelyen 23 ország 1122 szakmai cége-gyára vonultatta fel négy napon keresztül portékáját, a félmillió különféle korú és nemű látogató előtt. Soha nem volt olyan élénk érdeklődés e járművek – főleg azok kisebb fajtái – iránt, mint éppen most. Az ipar gyorsan reagált e jelenségre, amit a kiállítás anyaga bizonyít.

Szembetűnőek voltak a kiállító gyárak „vonzó" transzparensei a bemutatott modellek fölött: szinte valamennyi egy-egy nagyra méretezett számot reklámozott. Ez a szám pedig az egy liter benzinnel motorozható út hosszát közölte. (Volt olyan felirat is, amely nem kevesebb, mint 59 kilométer megtételét ígérte egy liter normál benzin/olaj keverékkel.) Ezekkel az ígéretekkel akartak hatni a négykerék-tulajdonosokra, akik e mennyiség sokszorosának elpusztítására vannak ítélve. Nos, a hatás talán elmaradt, de a töprengés nem.

A kis motorok gyártói sokat tettek, hogy ezek a mofák, mopedek még kevesebbet igyanak, és még csendesebbek legyenek (ez utóbbinak nagy sikere lesz az idősebb korosztályúaknál).

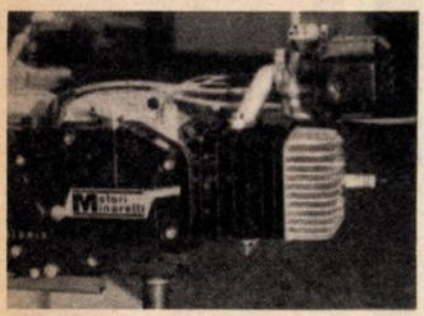
A kismotorok kategóriájában elég bőséges volt az új típusokból az ajánlat, de akadt néhány ízletes mazsola az igazi motorkerékpárok „kalácsában" is. Ezek közé számított a Moto Guzziék kéthengeres 125-öse, persze, négyütemű motorral (őket csak a Honda előzte meg az ilyen kialakítású CB 125 típusával). A remek vonalaival jeleskedő Benelli is itt mutatta be az új nyolcadliteresét, amelylyel csak akkor számíthat sikerre, ha azt hamarosan piacra hozza, mégpedig megfelelő mennyiségben. Hasonló eredményre számíthat a Malanca új 125 GTI-je, ámbár a sorozatgyártásra még nem érett meg. A gyár megbízottja a vízhűtéses modellről is tett – titokban – említést.

Az új 125-ösök listájára feliratkozott még a Gilera is, de nem hozták azt el Milánóba, a gyár embere szerint ezzel szemben már megindult a típus sorozatgyártása.

A nagy érdeklődést kiváltó kiállítás, a siker mellett bizonyos vonatkozásban csalódást is okozott. Arról van szó, hogy egyes gyárosok (akiknek a tavalyi modellekjeikből sok eladatlan maradt raktáron) nem jöttek el Milánóba, nem hozták el legfrissebb „süttetű" motorjaikat. Az egyik vezető márka sajtófőnöke mondta: „Igen, jönnek az új típusok, de majd csak tavasszal..."

G ROSSI

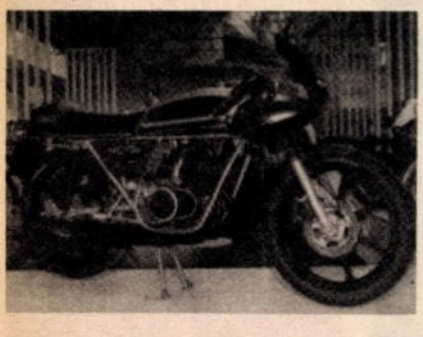
1



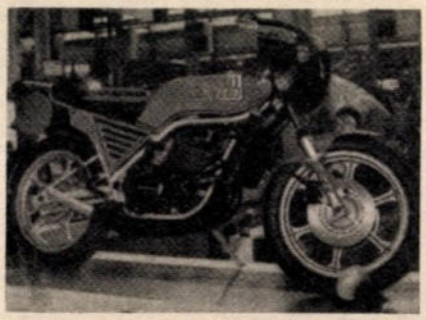
2



3



4



5



6



1. A számtalan új modell mellett a jövőre is gondolt a motorkerékpár-ipar. Itt van például a bolognai Minarelli gyár 50 cm³-es segédmotorja, amely etilalkoholt iszik. Igaz, a szerkezet még nem teljesen érett a sorozatgyártásra

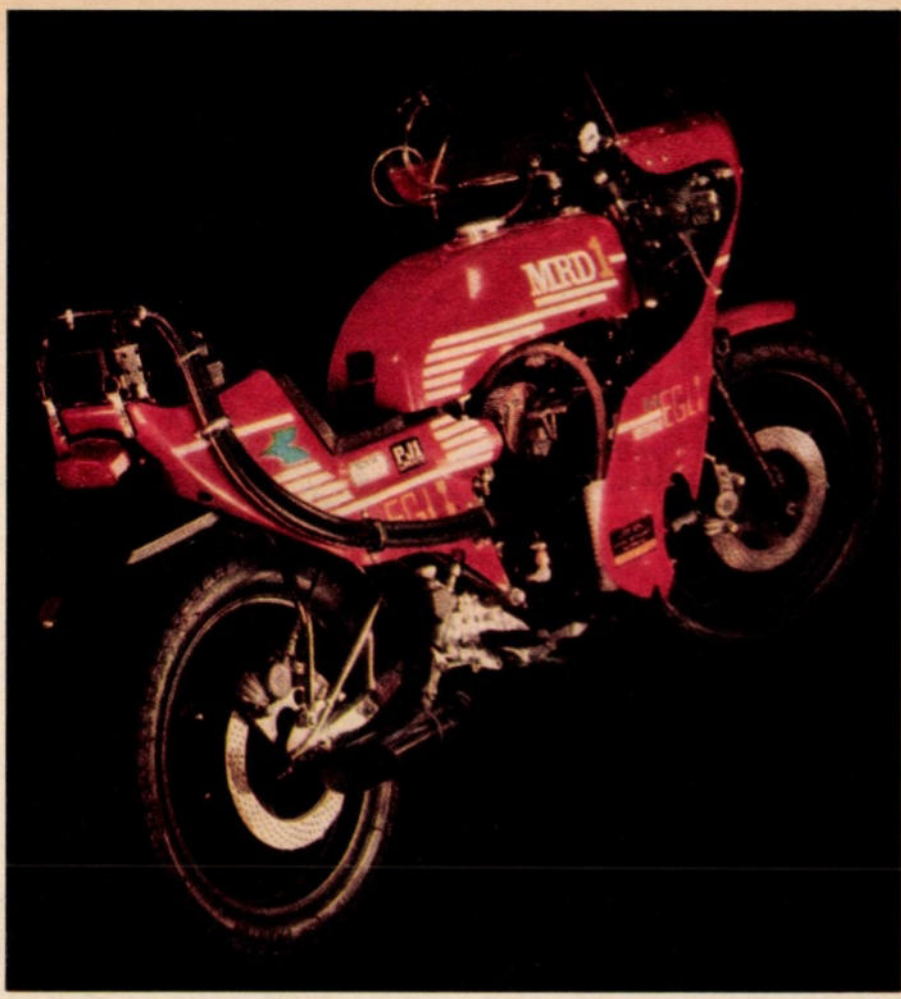
2. Két jeles márkát egyesít a szemet gyönyörködtető Laverda 50 LZ „Pipo", amelyet a nálunk is ismert 50-es Zündapp „vizes" motor hajt

3. Sok – főleg fiatal – nézője akadt a Malanca 125 GTI elegáns, feketére fényezett prototípusnak. A kéthengeres, kétütemű motorját a „125 E 2 CS" típusából fejlesztették ki

4. Teljesen új modelleket mutatott be a Cigava. A kiállítási pavilonjuk mágnese a vízhűtéses, 350 cm³-es versenymotor volt. (A Harley–Davidson varesei gyárában készül a Cagiva)

5. Az európai motorkerékpárgyárak között elsőként a Moto Guzzi készített négyütemű, kéthengeres, 16 lóerős 125-öst, mégpedig önindítóval

6. Ugyancsak itt volt a premierje a V2 hengeres, 250-es Morininek is (25 LE/9000 ford., legkedvezőbb forg. nyom. 2,1 mkp/6950 ford.)



GYORSUL, MINT EGY F–1

Valóban, úgy gyorsul, akár egy Forma–1 versenyautó, azaz álló helyzetből 10 másodperc alatt éri el a kétszáz kilométeres tempót, de még nem ez a „vége", mert, aki 10 mp után nem kapja le a gázt, és az úgynevezett hosszú áttételen van a lánckerék, akkor 280 km/h az Egli-Kawa végsebessége. (Ha pedig a rövid áttételt választja az ember, akkor „csak" 240-nel képes sietni.)

Az erőgyárról csak annyit, hogy a négyhengeres, 987 cm³-es, négyhengeres, dupla OHC Kawasaki motor 120 lóerős, váltója ötfokozatú, tengelytáv 1460 mm, benzintartály lehet 11, 15, vagy 17 literes (ki hogyan kívánja), összsúly rajtkészen mintegy 200 kg. Ára: hozzávetőleg negyedmillió forint.

Ha minket kérdeznének, mi azt felelnénk, nem éri meg, bár – – őszintén szólva – gyönyörű ez a mély hangú, vörösre fényezett csodajószág . . .

„Még több öröm"

Majdnem olyan, mint egy terepbíró enduro ez a Suzuki, amelyik az RV sorozatnak tagja. A három modellből álló RV család közös jellemzője a 10 vagy 12"-os sajtolt abroncs, a ballonméretű gumiköpeny és a kétütemű — részben — membránvezérlésű motor.

Az itt látható RV-90 motorja 87 cm³-es, teljesítménye 6,3 LE (4,64 kW) 6000 fordulaton, sebváltója 4 fokozatú, elöl-hátul teleszkóprugózással, 6,7×10—4 PR gumikkal, amelyek egyaránt alkalmasak homokban, füvön vagy havon, önsúlya 107 kg, legnagyobb sebessége 75 km/h.

Igen, „még több öröm" a motoros kirándulás ezen az RV Suzukin.

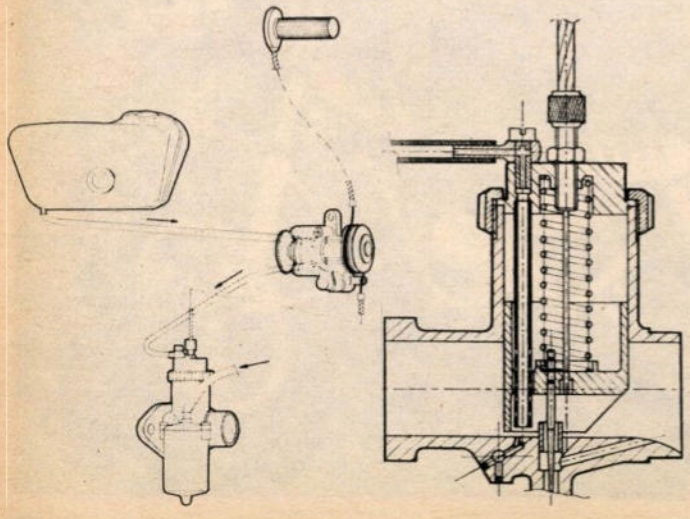


Charly törpe



Mindinkább figyelembe kell venni ezeket a szupertörpéket, különösen, ha ismerjük a lekvársűrűségű városi forgalmat. Meg aztán az energiahiány is egyre jobban szorongatja a világot. Mindezek ellenére csak itt-ott lehet hallani a cumisüvegből táplálkozó autóbébikről. Az itt látható Charly-ról már tudósítottuk az AM olvasóit, illetve ennek előző modelljét ismertettük. A mopedmotorral hajtott, kétüléses, csukott guruló padocska főleg a gyengébb nem köreiben kedvelt.

Különkenés



Éppen tíz évvel ezelőtt fejeződtek be azok a kísérletek, amelyeknek alapján elkészült a benzinüzemű Jawa-California, a Jawa-Oilmaster (olajmester). Ezek a külön olajozással kent motorok olyannyira beváltak, hogy a 634 típusnál is bevezették ezt a kenési rendszert. Ámbár tudott dolog, hogy a szivattyús megoldás drágább, fokozottabb karbantartást igényel, mindennek ellenére üzeme gazdaságos. A motor terhelés alatt mintegy 1:45 arányú keveréket képez, de üresjáratnál ez a fogyasztás 1:150 arányra esik vissza, ezzel a takarékos olajfogyasztással a legcsekélyebb veszélyeztetés nélkül üzemeltethető a motor. (Aligha kell magyarázni, mit jelent ez az amúgy is fertőzött környezetre, nem is szólva az energiahiányról.)

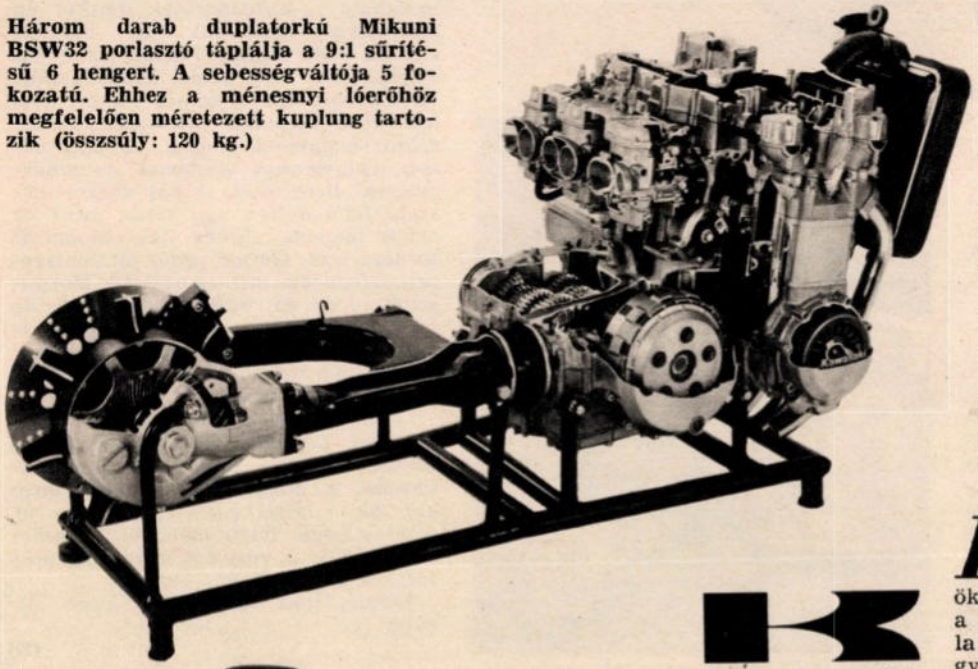
A Jawa-Oilmaster kenési elvét az első rajz magyarázza: a külön olajtartályból lefolyó kenőanyagot a motor által meghajtott (annak fordulatszámát állandóan tartó) szivattyú szívja, illetve nyomja a porlasztó keverőházába. A második rajzon pontosabban követhető az olaj útja. A porlasztó keverőházának zárósapkájánál lép be az olaj és a fojtószelep fedelén keresztül vezet, majd az alul áttört csövön jut a kenőanyag a motor által beszívott levegő „útjába".

Ennek a kenési rendszernek a legfontosabb eleme az olajszivattyú, amely a kenőanyag pontos adagolásáról gondoskodik, mégpedig a motor fordulatszámának függvényében. De a motor leállított állapotában is működtethető az olajszivattyú egy kis kézi kerék forgatásával (erre a motor szerelésénél, a légtelenítésnél segíti a beállítást).

A motorkerékpár bal oldali szerszámdobozának helyére került az 1,7 literes olajtartály, amelynek tartalma mintegy 1000 km lefutásához elegendő. Az ellenőrző ablakon át látható az olajszint, és ha az eléri a jelzést, akkor még 3–400 km útszakaszra elegendő a motor életét jelentő olaj.

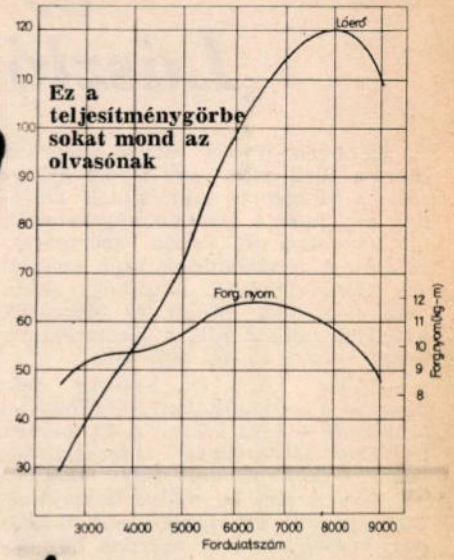
Az elefántba oltott gazella

Három darab duplatorkú Mikuni BSW32 porlasztó táplálja a 9:1 sűrítésű 6 hengert. A sebességváltója 5 fokozatú. Ehhez a ménesnyi lóerőhöz megfelelően méretezett kuplung tartozik (összsúly: 120 kg.)





Szemtől szembe az elefántba oltott gazellával, amely a 296 kilójával 11,7 mp alatt hagyja maga mögött a 400 méteres távolságot, azaz 1/4 mérföldet. A lassításról, megállításról 3 tárcsafék gondoskodik. (5 év telt el az első vázlattól a szériaindításig.)



Én vagyok a leghatalmasabb! — mondhatná a „nagyszájú" *Cassius Clay*, a nehézsúlyú profi ökölvívó világbajnok után szabadon a „Kawa Z 1300", ha lenne hangszála (merthogy hangja van hozzá). Nagyon röviden a bársonyhangú Kawáról: a Felkelő Nap országában híres a Kawasaki-konszern, amely — többek között — az űrrakétáiról, villanymozdonyairól, tengerjáróiról és tengeralattjáróiról, mammut kikötődaruiról, okos bányagépeiről ismert, és csak úgy melléktermékként motorkerékpár-gyártással is foglalkozik. És nem is kis sorozatban, mégpedig 49 cm^3-től 1289 cm^3-ig, egyhengerestől hathengeresig. A dús típusválaszték felöleli mindkét munkamódszert (a szelepesnél nem ritkaság a duplavezérmű-tengelyes).

A több, mint 30 féle modell között a „Z 1300" a fejedelem, nemcsak a duzzadó acélizomzata, hanem a lengővillaszárban tokozott kardántengelye, valamint vizét hűtő hőkapcsolós elektromos ventillátora miatt.

(Szinte hallani véljük a gazdag motorostapasztalatokkal rendelkező olvasóinktól: éppen ezekben az energiaszegény időkben kell ilyen automobilosított motorkerékpár-gigászt a világra hozni?)

Még az autómotorokban az elitkategóriát képviselő sportkocsik között is elvinné a pálmát. Vegyünk egy döntő értéket: a hathengeres dupla OHC-vezérlésű, 1289 cm^3-es, vízhűtéses, soros motor teljesítménye 8000 ford/perc, 120 LE, ezzel szemben a Morgan 4/4 1600 teljesítménye 85 LE (1599 cm^3), a Matra-Simca Bagheera X 90 LE (1450 cm^3), MGB-GT 97 LE (1798 cm^3) — Mitsubishi Galan I 100 SAE LE (1597 cm^3) — Mini GT 70 LE (1275 cm^3).

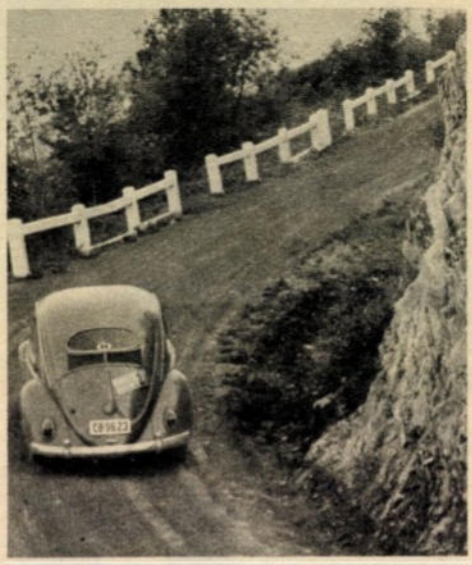
Erről ennyit.

— a — y

Mi lett vele?

Nagy László





A legtöbben „Pipás" néven ismerték, mert a kurta pipa csak ritkán hiányzott a többszörös autóbajnok szájából, aki, mint a legtöbb négykerekűs, motorkerékpárral kezdte sportpályafutását. A felszabadulás után szerzett egy 125-ös DKW-t, (merthogy akkor még nem volt Mobil és Keravill), amellyel rajthoz állt a hármashatárhegyi versenyen, és első lett.

— *Szűcs Laci és Szalkay Béla győztek a nagyobb kategóriákban* — emlékezik a régi időkre a 60. évének küszöbén lévő ismert ötvös-iparművész. — *Könnyű volt akkor, huszonhét évesen. Két év múlva hozzájutottam egy jobb kormányos, nyitott MG-hez, később ezzel is nyertem bajnokságot. Az idős motorocska nem bírta a strapát, elcseréltem egy VW-bogárra. Ezen többször is bajnok lettem, később persze ezzel-azzal segített a gyár is. Többek között én voltam az első védője a Cordatic Kupának* (ma Taurus Rallye a neve). *Csak még annyit tennék hozzá, hogy bár nekünk lett volna fele olyan jó dolgunk, mint az autósport mai művelőinek. Úristen, mennyi verseny volt akkor, egész éven át nyüstöltük a kocsinkat. Aztán divatba jött a rali. Első mitfahrerom Novák Imre volt, akit Sándor Pisti váltott fel, később átült Balatoni Misi Skodájába.*

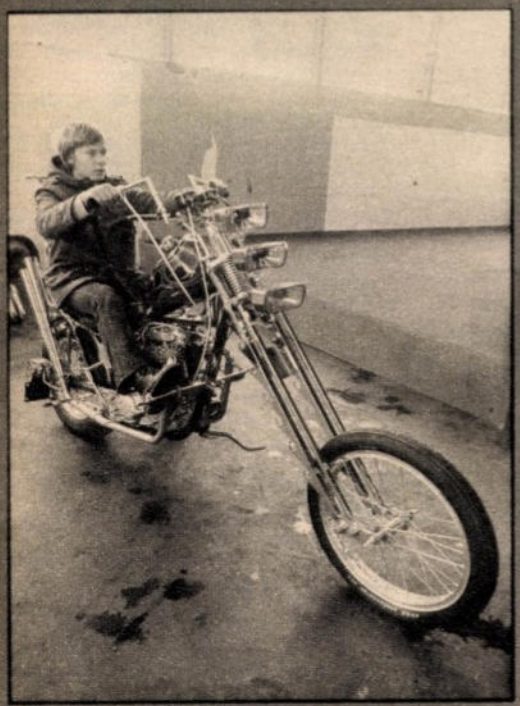
— *Most volt 14 éve, hogy búcsút mondtam az autósportnak, amikor ép csontokkal másztunk ki, valahol Drezda előtt Hollós Pistivel az ő kis Puchja alól. Meg aztán, őszintén szólva kiöregedtem. Tudtam mikor kellett abbahagynom. Ma már háromszoros nagypapa vagyok, de úgy vélem, valamennyi utódomat „megmérgeztem" benzinnel. A hat nyelvet beszélő fiam éppen úgy autós, mint az orvos lányom, Ágnes, aki válogatott tornasz volt. Gábor pedig jól teniszezett. Hogy én mit sportolok? Horgászom... és ez nemcsak kielégít, de meg is nyugtat, amire szükségem is van, hiszen a múlt évben hétszer voltam temetésen. Barátaimat kísértem utolsó útjukra...*

— *Most csak közlekedek az 1300-as Ladával. Legyek őszinte? A kocsi megbízható Jó, elfogadom, nem divatosak a vonalai, de kinek fontos ez? Bár a közlekedés lenne olyan jó, mint a Lada. Nem mondom, valamelyest javult a vezetési morál, de még túl sok az erőszakos autós.*

Persze, igaz, a fiatalok vére sűrűbb...

(R)

AZ EXHIBICIONISTA MOTOR(OS)



Hogy szép-e, ami divatos, arról lehetne vitatkozni, legalábbis e felvétel alapján. Annyi bizonyos, hogy ez az egyébként szép Honda-motor e nélkül a különös Chopper váz nélkül is mutatós műszaki egység, de ebben a dúsan krómozott vázban szinte elvész a szépsége. Hát még ez a speciális villa (?). Tény, hogy a százmérföldeken egyenes, 8 sávos autópályákon bizonyos előnyt jelentenek ezek a lapos szögben beakasztott villák, de vajon miként fordulna meg a chopper-lovas, mondjuk az egyébként hangulatos Berényi utcában, ott, a Gellérthegy oldalán?

Önmutogatásra azért megfelel.

ILYENEK (IS) VAGYUNK

Ismert tény, autót csak bőven folyó vízzel ajánlatos mosni. A fényezésnek többet árt a karosszériára tapadt koszt szárazon letörülni, mint azt rajta hagyni.

A decemberi hűvös idővel dacolva, egy fiatalabb férfi széles mozdulatokkal törülgeti piszkos, mályvaszínű VW-jét.

— *Uram, nem sajnálja azt a szép fényezést?* — kérdezi a járda mellett lelassító motoros.

— *Puha a kendő* — mondja védekezésül a zakójában fagyoskodó autós, aki szereti a tisztaságot (?).

— *Nem is a kendő karcolja össze a fényezést* — próbálkozik jószándékkal a segíteni akaró motoros.

— *Ne zavarjon, uram!* — zárja le a tanácsadást a tisztaságot kedvelő autós.

*

Ezúton köszöni meg a más autóját féltő motoros, hogy jószándékú tanácsáért nem gorombaságot, esetleg testi fenyítést kapott cserébe...



(Surányi Péter felv.)

A JÓ TANÍTVÁNY

Recept: gyűjts össze némi pénzt és végy egy használt versenyautót. Fesd be kedved szerint, s ha van hegyilicenced, szágulj fel a többiekkel. Ezután várd meg, míg a nyakadba akasztják a babérkoszorút.

Így láthatja a néző a pálya mellől *Fodor János* sikerét. A Pécsi Volán versenyzője a 600 cm^3-es kategória hegyibajnoka. Most hallgassuk meg az ő receptjét is:

— Korántsem ilyen egyszerű a dolog, s a receptből még hiányzik valami: végy leckéket, lehetőleg jó tanároktól! Nos, nekem jó tanítómestereim voltak, azt hiszem, ez a nyitja a mostani bajnokságomnak.

Amikor 1972-ben elkezdtem, sok ügyességi versenyen indultam, hogy 73-ban már navigátorként ülhessek Gulyás Imre oldalán, akivel akkor, a Trabanttal bajnokságot nyertünk. Két évi katonáskodás után, 76-ban már a ralisok mezőnyében autóztunk, s ennek az OB. 3. helye volt az eredménye. Ezek az évek nagyon jó iskolát adtak: navigátorként sokat leshettem el a vezetés tudományából. Ezután jogosult lettem, 77-ben már széria Trabanttal kóstoltam bele a hegyi versenyzésbe — az utolsó előtti helyen végezve. Egy év múltán élesebb, de még utcai autóval 4. lettem, rengeteg műszaki hiba kíséretében.

Megelégedve az áldatlan állapotot, elhatároztam, hogy versenyautót építek vagy veszek, pardon, egy Trabantot, hogy ne kelljen mindig az utcai autómat átvarázsolni. Szerencsémre, ekkor szólt Turán Frici, hogy eladó az autója, mert Forma Ladára szeretne átülni. No, én kaptam az alkalmon és megvettem a jó erőben levő paripát. Persze, a java csak ezután következett, mert azonkívül, hogy a ruháját saját ízlésemhez igazítottam, még rengeteg munka akadt rajta.

— Azt láttuk, hogy az autó szép, de mi van belül?

— A motor Asmann-tuning alapján készült, az autóval együtt vettem. Asmann úrnak az NDK-ban van tuningműhelye, és tudomásom szerint a legerősebb egykarburátoros Trabantja 75 lóerős. Az én motorom 55—60 között lehet, és 5800-as fordulaton 8,5 mkp nyomatékot ad. A résvezérlésűre átalakított blokkon két 34-es torkú, NDK-gyártmányú „Mikuni" etet. A „golyvás" kipufogókat a motorosoktól vettük át: jobban űrítik a nagyobb töltésű hengereket. Két váltóm és ötféle difiáttételem van, saját tervezés alapján. A németeknek van olyan forgattyúsházuk, amelyet 36-os torokkal öntenek, ez már olyan feltöltést eredményez, ami a 60 feletti lóerőhöz szükséges. Létezik náluk 5 fokozatú váltó is, de — úgy tudom — nem homologizált.

— Hogyan kell és milyen érzés egy ilyen izmos Trabit vezetni?

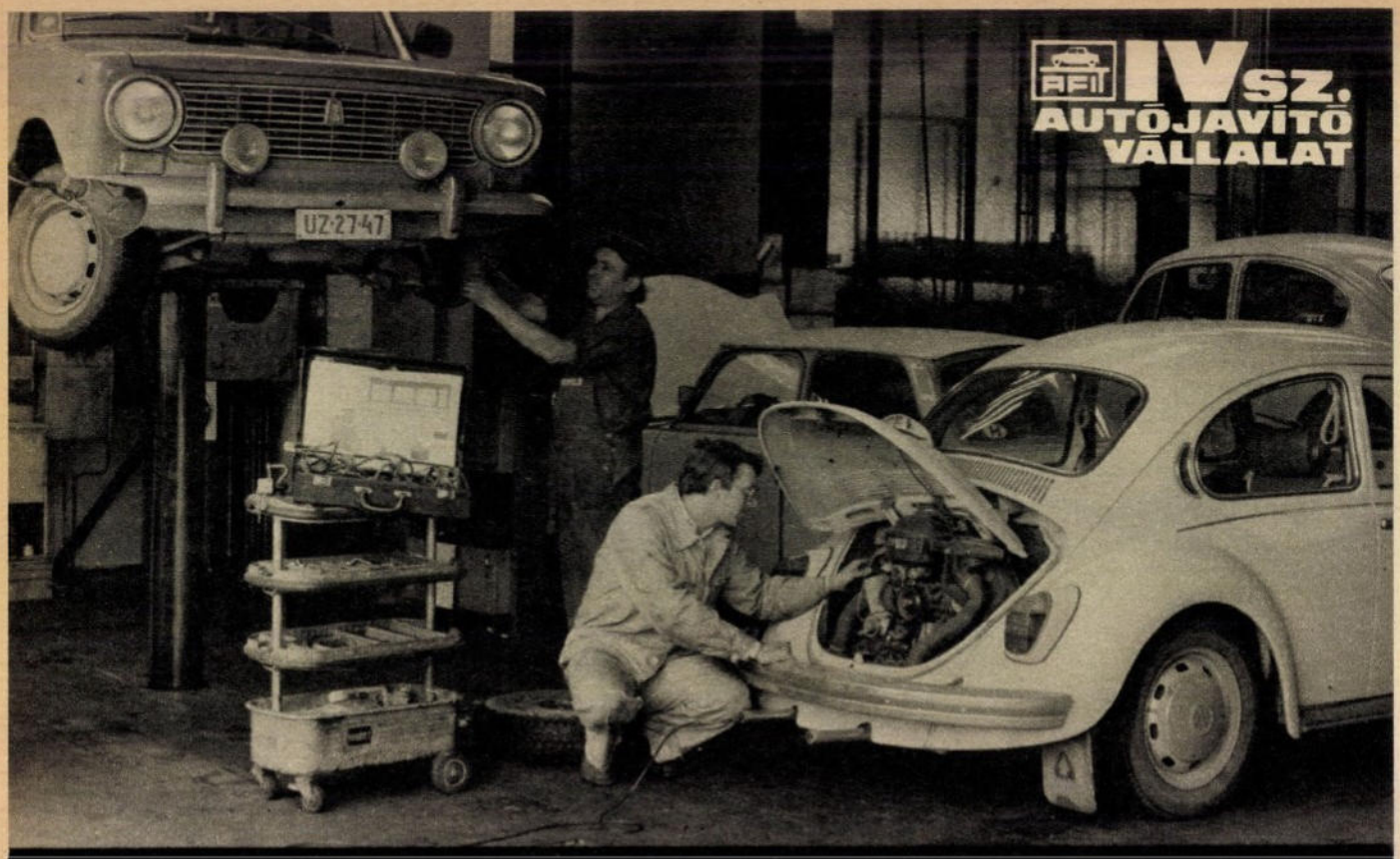
— Például, az egri pályán a versenyautómmal 110-zel veszek egy nyújtott fordulót. Ugyanezt a hétköznapival — tempósan a jobb oldalon — legfeljebb ha 60-nal sikerült. Persze, ez függ a futóműtől is, ami átalakított, az átlépő magasság csupán 60 cm. Keményített Trabant lengéscsillapítók vannak benne, az átömlő furatok szűkebbek. Egyesületem is segített a jobb stabilitás elérésében, amikor öt slick és öt vizes Barum 185/60×13-as pályagumit és öt könnyűfém felnit vett — ezt ezúton is köszönöm. És köszönnivalóm van még Gulyás Imrének, aki az első hegyis évemben többször felvitt a pályán és addig nyúzott, tanított, mígnem úgy csináltam, ahogy szerinte kellett. Két évig navigáltam mellette, így viszonylag könnyen ment a tanulás. Ahol egy-egy versenyen két futam alapján dől el a helyezés, a századmásodpercek is számítanak. Ezért nem mindegy, 20 centivel kijjebb vagy beljebb fordulok, mikor és milyen ütemben kapcsolok. A helyes váltókezelést Kardos Lajos segítségével sajátítottam el, aki a Wartburg köztudottan nehézkes váltóján edződött meg.

Hogy mi a véleményem a hazai pályákról, s a versenyekről? Nos, az egri pálya gyorsabb, de könnyebb, ezt álmomban is felmondanám. A miénk, a pécsi már rafináltabb, teljesen megtanulni szinte nem is lehet, vagy nagyon nehéz. Persze, ha ilyen kevés versenyt rendeznek rajta, akkor ez nem is csoda. A jelenlegi formában — amikor egy edzés és két tréningfutam van —, a pályák nincsenek kihasználva és a versenyek sincsenek arányban az előtte lévő felkészüléssel, hosszú utazással, a rendezés nem irigylésre méltó feladatával. Szerintünk hasznosabb lenne egy olyan forma, hogy csütörtökön edzés, pénteken, szombaton és vasárnap pedig egy-egy önálló verseny zajlana. Így, nagyjából az eddigi rendezési előkészületekkel, ám sokkal több versenyt jelölhetnénk a naptárba. Arról nem is beszélve, hogy viszonylag olcsóbb, de több, igazibb, látványosabb, és nekünk versenyzőknek hasznosabb volna. No és persze, bevétel is lenne, mert a nézőknek néha csak a fák tetején jut hely... Aztán, ha valamilyen csoda folytán néha a tévé is közvetítené, akkor... Na de felesleges ábrándozni.

Sokkal reálisabb tervem, hogy tovább autózom a hegyen, s az álom..., hogy ezt egy Forma Iszterrel tegyem.

— Mi mást kívánhatnánk ehhez, valósuljon meg az álma!

FEKETE KÁLMÁN



AFIT IV. SZ. AUTÓJAVÍTÓ VÁLLALAT

1980. január 1-től megkezdjük a

LADA SZEMÉLYGÉPKOCSIK GARANCIÁLIS ÉS FIZETŐ JAVÍTÁSÁT

a Budapest III., Mozaik u. 1–3. sz. alatti üzemünkben.

Munkaidő hétköznap: 6–22 óráig
szombaton: 6–14 óráig

Telefon: 687-480, 687-489

MINDEN TÍPUSÚ SZEMÉLYGÉPKOCSI SZERVIZELÉSÉT ÉS ALVÁZVÉDELMÉT GARANCIÁVAL VÁLLALOM

GÉMES,
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

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

Alváz- és üreges korrózióvédelem.

Karosszériajavítás

LACKÓ járműmérnök
Újpest IV., Virág u. 62.

Tel.: 893-994.

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.

WARTBURGOK SZAKSZERŰ JAVÍTÁSA, ELŐJEGYZÉS ALAPJÁN RÖVID HATÁRIDŐVEL. KISEBB MUNKÁT SORON KÍVÜL!

GÉCZY GYULA
autószerelő mester
1161 Budapest XVI.,
Rsztmihály, Templom u. 9.

AUTÓRUGÓ JAVÍTÁSÁT SZERELÉSSEL, GARÁZSKAPURUGÓ KÉSZÍTÉSÉT SORON KÍVÜL VÁLLALOM

Bp. X., Keresztúri út 98.
PATIK.

Csalafinta világrekord



Bill Fredrick, a képen látható Budweiser Rocket tervezője és építője régi motoros a szakmában. Valamikor tízéves korában már egy egzotikus, propulziós hajtóműves, 320 km/h sebességre képes dregszteren nyargalászott. Később, a rakétás ismereteit a filmiparban kamatoztatta: a speciális effektusok gazdája lett. Azután úgy tíz évvel ezelőtt tervezett egy rakéta hajtotta háromkerekűt az ausztrál Vic Wilson számára. Szörnyetege annak ellenére, hogy a Courage of Australia (Ausztrália Bátorsága) nevet kapta, idegen pályákon kezdte pályafutását az amerikai gyorsulási versenyeken, és csak később szállították át a kenguruk földjére, hogy új világrekorddal kápráztassa el a világot. Csakhogy a pénzeszsákok nem siettek a segítségére, így a vállalkozás kudarcot vallott.

Körülbelül négy évvel ezelőtt, a bukott vállalkozás műszaki tapasztalatain felbuzdulva, az ördöngős Fredrick megépítette a még erősebb háromkerekű rakétát az SMI Motivátort, és ezzel a napos Hollywood leghíresebb női kaszkadőrje: Kitty O'Neil majdnem világcsúcsot javított 988,8 km/h-s egyirányú futásával 1976 őszén. Később, Kitty visszatért az Alvord száraz tóra, de egy heves porvihar és az azt követő hatalmas vihar miatt elvesztette a lehetőségét annak, hogy megtámadja Gary Gabelich 1970-ben a Blue Flame-mel (Kék Lánggal) felállított 995,2 km/h-s világrekordját. A következő évben, 1977-ben Hal Needham kaszkadőr ült Nevadában az SMI Motivator kabinjába, de neki sem volt szerencséje, mert leszaladt a felpolírozott sószőnyegről, és a durvább talaj tönkre tette a Motivator „lábait".

Fredrick belefáradt a kísérletezésbe, és jó pénzért eladta a rekordgyártót a néhai Forma–1-es világbajnok, Jochen Rindt özvegyének, hogy kiállítsák Bécsben, a Jochen Rindt Show-n.

Needham, az ízig-vérig kaszkadőr továbbra is túl akarta szárnyalni a régi rekordot. Kérésére Fredrick ismét munkához látott. Mire a rekord-döngető elkészült, Needham megtollasodott („most gazdag vagyok és megöregedtem", mondta) és a sofőrmunkát kiadta a 36 éves Stan Barrett kaszkadőrnek.

Barrett, aki korábban könnyűsúlyú boxbajnok, pilóta és motorversenyző volt, sohasem vezetett igazán gyors autót. Needham, napi 10 ezer dollárért lekötötte a Bonneville-i pályát. Barrett, a Budweiser Sörgyár pénzén megépített járművel 512 km/h-s tempóval kezdett tréningezni. A pálya 16 km hosszú volt, és a mért szakasz 4,8 km után kezdődött. Az ötödik napon 880 km/h-s sebességet ért el, és a távközlési rendszer, amely a vezető légzéséről, hőmérsékletéről, szívveréséről adott menet közben tájékoztatást, nem mutatott egészségi károsodást jelző adatokat. A tréning utolsó futamán a stopperórák 960 km/h-s sebességet jegyeztek fel. A sikerben mindenki biztos volt.

A valódi kísérlet szokatlan módon zajlott. A mért szakasz mindössze egy század mérföld (16 m) volt, és a mérési csalafintaságnak az volt a célja, hogy a jármű a leggyorsabb földi rakéta címét nyerje el. Az elért 1021,81 km/h-s sebesség magasabb is volt Gabelich 1970-es leggyorsabb 1009,6 km/h-s egyirányú futásánál, noha megemlítendő, hogy Gabelich a teljes mérföldet lefutotta.

Barrett ezután a hangsebességben nevezte meg ellenfelét. (Mint tudjuk, a hang sebessége a magasság és a hőmérséklet függvénye.) A kísérletre nem került sor, mert a pályán maradt nyomokból kiderült, hogy a hátsó kerekek több helyen mintegy 30 méter hosszan elemelkedtek a rossz talajviszonyok miatt.

A következő kísérletet a kaliforniai Edwards légitámaszpontra tervezik. Az már kiderült, hogy a rakéta jelenlegi 48 000 lóerős teljesítménye kevés a hangsebesség eléréséhez. Az amerikai haditengerészet egy 12 000 lóerős Sidewinder típusú szilárd üzemanyagos rakétát kölcsönöz a járműhöz, és az ilyenformán 60 000 lóerőre felpumpált Budweiser Rocket-tól elvárják a fantasztikus 1440 km/h-s sebességet . . .

(surányi)

Lapzártakor érkezett hírek szerint Barrett a Rogers tó kiszáradt medrében — a sajátos mérési feltételek mellett — a 60 000 lóerős lövedékkel túlszárnyalta a hangsebességet. A jelentések 1200 km/h feletti tempóról beszélnek.



ILYEN AZ AUTÓCROSS

Ha kissé nehézkesen is, de végre valahára meghúzták az illetékesek a startpisztoly ravaszát, a lövés eldördült, azaz megszületett az autócross-versenyág műszaki s lebonyolítási szabályzata, így elméletileg semmi akadálya, hogy az Európa-szerte nagy népszerűségnek örvendő autós műfaj hazánkban is hódító útjára induljon.

Most, hogy már neve is lett a gyereknek, ugrásszerű fejlődés várható az autócrosszozók eddig bizony meglehetősen szűk, de annál elszántabb táborában, de ezúton is felhívjuk az érdeklődők figyelmét a kiírás legelső pontjára, amely leszögezi, hogy csak nevezői licenccel rendelkező (tehát a MAMSZ-nál nyilvántartott) egyesület, szakosztály igazolt versenyzője vehet részt a crossversenyeken, tehát az autó megépítésével párhuzamosan érdemes minél előbb felvenni a kapcsolatot egy szakosztállyal, vagy ahol ilyen még nincs, az autós szakosztályt egy már működő egyesület égisze alatt megalakítani. (A részletekről a MAMSZ ad tájékoztatást.)

A kíváncsiskodóknak, szimpatizánsoknak, a még habozóknak eláruljuk, hogy már eddig is közel 20 crossautót építettek az országban az éppen csak születőben levő sportág szerelmesei és ezek közül néhány „alkotás", csekély jóindulattal, akár a nemzetközi mérce alsó szintjét is megüti. E megállapodás alól kivétel a szegedi *Darázs Antal* legújabb Wartburg-motoros konstrukciója, mert többek szerint ez már olyan szép profimunka, amely valamelyik nyugati autógyár versenyműhelyében és nem abban a düledező fészerben, ott Szeged külvárosában készülhetett...

Annyi bizonyos, hogy a résztvevők számában nem lesz hiány és tulajdonképpen a pálya sem okozhatna túl nagy gondot, hiszen parlagon heverő dimbes-dombos terület szinte mindenütt akad az országban és egy bulldózer 1—2 napi munkával csodálatos vonalvezetésű pályát alakíthat ki. Az eddigi tapasztalatok mégis e tekintetben a legelszomorítóbbak, mert ahol még a sportág legalizálása előtt nyitott fülekre talált a pályaépítési szándék, ott még néhány centiméteres szintkülönbség sem adódott, ahol meg eszményinek találták a környéket, ott viszont ezernyi más problémával nem tudtak a lelkes aktivisták megbirkózni. A korábban szép reménnyekkel kecsegtető, és zajosan beharangozott dömsödi pálya ügye csak vajúdott, de végül nem született meg. A Szentendrei Petőfi Sportkör tettre kész tagjai kevesebbet beszéltek, ám annál serényebben dolgoztak, így nekik köszönhetjük, hogy a város szélén már türelmetlenül várja a nézőket és versenyzőket az első igazi magyar autócrosspálya!



Terepadottságait illetően nem ilyen kedvező a makói crossparadicsom, de a lelkesedés itt is sok mindent pótolt, ennek köszönhető, hogy november 7-én közel 3 ezer néző előtt 15 igazi crossautó részvételével igazi crossversenyt rendeztek. A legújabb hírek szerint már Miskolc környékén is egyre komolyabban szövögetik egy autócrosspálya terveit...

Emlékezzünk csak! Amikor 1961. június 11-én, a Ferihegyi nemzetközi autóverseny szünetében bemutatkoztak hazánkban a gokartversenyzők, hányan, de hányan legyintettek akkor gúnyosan mosolyogva, hogy ezekből a mókás kinézetű micsodákból nem lehet sportot csinálni. Nagyon hamar kiderült, hogy igenis lehet, s most csak azért hánytorgatjuk fel egy kicsit a múltat, mert manapság hasonlóan viszonyulnak az autócrosshoz — akik még nem ismerik a sportág értelmét, szépségét, előnyeit. Hát most rajtunk a sor, hogy minél előbb ismét bizonyítsunk: az autócross a jövő sportja!

— e — s

(Lapunk következő számában kivonatosan ismertetjük a magyar autócross-bajnokság műszaki előírását.)

500 köbcenti és 130 lóerő

(Ez annyi, mintha a Verhovina 13 lóerős lenne!)

A felejthetetlen finn világbajnok, *Jarno Saarinen*, aki csak úgy mellesleg okleveles gépészmérnök is volt, vitte első győzelmére a négyhengeres, félliteres, vízhűtéses Yamahát. Erre 1973-ban került sor, amikor kereken száz lóerős volt ez a villámsebes japáni, és 140 kilót nyomott, akkor még a hagyományos hátsórugózással.

Egy év múlva jelent meg a központi, úgynevezett Cantilever-rugózás (szörnyű, hogy fut az idő), és a módosított motor a 105-ös számig zavarta a fékpad mutatóját. Ezzel a kicsit megcsiklandozott Yamahával lett 1975-ben az 500-as kategória világbajnoka az olasz *Giacomo Agostini*.

Aztán, a következő évben, az 54 × 54 mm furat/löket méretet 56 × 50,6 mm-re változtatták. Ezt a szuperrövid löketű erőművet ellátták egy elektronikusan vezérelt forgó hüvellyel, amely önműködően határozza meg a kipufogás vezérlési idejét. Ez a motor az elmúlt évben már 125 LE leadására volt képes, amit *Kenny Roberts* ügyesen fel is használt a világbajnoki cím elnyeréséhez. És idén, további 5 erőteljes csikóval nőtt a Yamaha motorja.

A Yamaha-gyár úgy határozott, hogy 1980-ban elkészít egy százdarabos „Roberts-Replica" nevű Production-Racert, amelynél főfeladatként „több teljesítményt és kevesebb önsúlyt" tűztek ki célul. Persze a kétszeres világbajnok, Roberts Yamahája

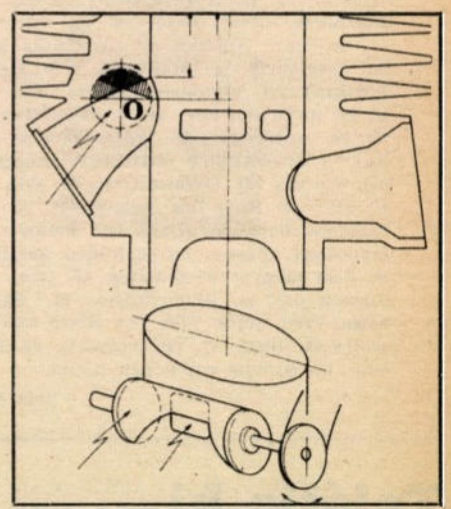


„King Kenny", azaz a kétszeres világbajnok: Kenny Roberts

valamivel erősebb és könnyebb lesz, mint a nevét viselő Replica (magyarul = másodpéldány, kópia), de ez természetes. Egy ilyen másodpéldány ára 350 000 forint, és mindössze 100 darabot készítenek belőle. (Még csak annyit, hogy nem akárki vásárolhat ezekből.)

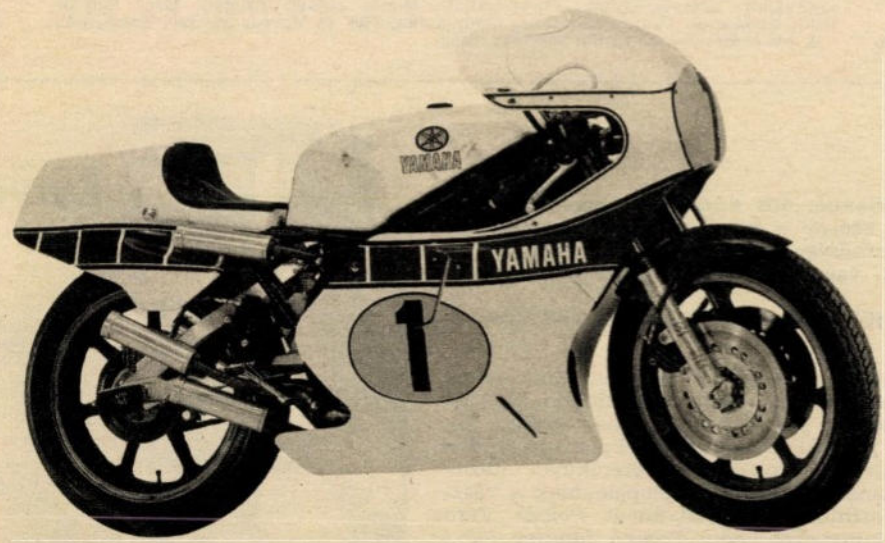
E modellből két darabot rendelt istállója, illetve a maga számára a volt világbajnok, a tavaly még Suzukin versenyző angol *Barry Sheene*, és tuningműhelyében, idősebb Sheene vezetésével úgy készítik fel azokat, hogy Sheene mester megverhesse Roberts mestert.

A soros, négyhengeres, a menetirányra keresztbe állított kétütemű, vízhűtéses motoron nem változtatott a gyár versenyosztálya (a hengerek egyenként is lehúzhatók, a forgatytyúsház magnéziumötvözetű könnyűfém — ilyen, súlycsökkentéses motorblokkból most készítettek először PR-versenygépet —, a sebességváltó is önálló egységet alkot, tehát defekt esetén, a motornak a vázból való kiszerelése nélkül javítható.) A hengerfuratok élettartamát a keménykrómozás növeli. Az újfajta hűtőblokk két kézmozdulattal lazán kiemelhető a



Az új „Pover Valve System" (erőszelep-rendszer) vázlatos rajza. A forgó hüvely — alacsonyabb fordulatszámon — csökkenti a kipufogónyílást, és ezzel lehetővé teszi a kedvezőbb erőkihasználást. (Állítólag 1980-ban hasonló megoldást alkalmaznak majd az 500-as verseny Suzukin is.)

Ha hiszi, ha nem, ez az 500-as, négyhengeres, vízhűtéses versenymotor 130 lóerős, és csak 125 kilót nyom

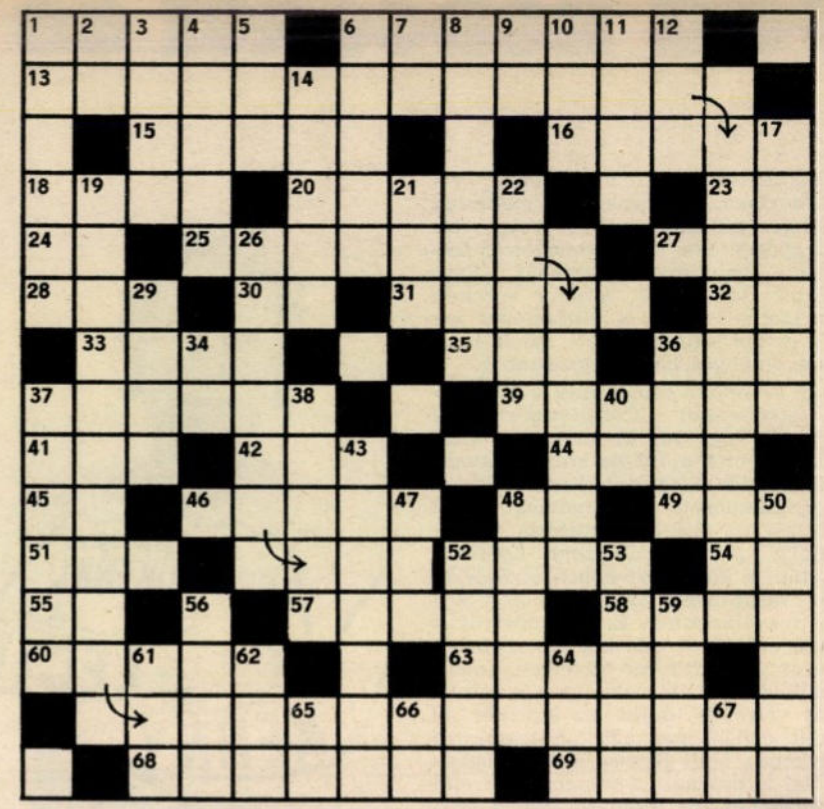


vázból. A négy porlasztó nagy sebességnél is a hengerbe juttatja a keveréket a gyorsító szivattyúival. A súlycsökkentés érdekében a kipufogódobok, a váltó- és fékpedál is aluból készült.

Az újfajta láncfeszítők lehetővé teszik, hogy a gyors kezű versenyszerelők egy perc alatt kicserélhessék a hátsó kereket.

G. R.

Keresztrejtvény



VÍZSZINTES: 1. Nyomtatvány, amellyel minden autós találkozik. 6. Város része. 13. **Túlzott üzemanyagfogyasztás oka lehet, ezért érdemes elkerülni. Zárt betű: I.** 15. Heves megyei község. 16. Szám. 18. Becsap. 20. Konyhai eszköz. 23. Földet forgat. 24. Tiltás. 25. **Mit érhetünk el, ha a gumiabroncsok az előírt levegőmennyiséget tartalmazzák? Zárt betű: I.** 27. Értelmi képesség. 28. Határozatlan névelő ford. 30. Pára!!! 31. Orra bukó. 32. Fiú. 33. Pamutfonal. 35. OUM. 36. Aki a kenyeret süti. 37. Tárgyak jegyzéke. 39. Terézia becézve. 41. Ilona becézve. 42. DÁE. 44. Francia város a Rivérán. 45. Fél perc! 46. „A" házastárs. 48. Mennyiségi egység röv. 49. Mindent helyettesítő szó. 51. Római 155-ös. 52. **A BUDAPEST TOURIST belföldi kirándulásainak egyik hangulatos célja ez a dunántúli város.** 54. Kis víz. 55. Előd röv. 57. Darabokra esik. 58. Ravaszság — németül. 60. Zuhant. 63. Autósok „bibliája". 68. Táblatörlő. 69. Amiből testünkben 206 darab van.

FÜGGŐLEGES: 1. „A" negatív különbözet. 2. Római 501-es. 3. Orsolya becézve. 4. Inni adó. 5. Út. 6. Kezdi érteni. 7. Izomkötő szalag. 8. Meggyőzni akaró. 9. Szén és Ittrium. 10. Tartó. 11. Fémkorong. 12. Némán árusít! 14. Aki nehezen mozdul. 17. Őszi kikerics népies neve. 19. **A gazdaságos autózás egyik lehetősége. Zárt betű: E.** 21. Lám. 22. . . . -szigetek; Alaszka és Kamcsatka között. 26. **Üdülőhely a Mátrában, a BUDAPEST TOURISTTAL könnyen elérhető. Zárt betű: Ü.** 29. Ritka női név. 34. Országos Tervhivatal. 36. Aprócska. 37. **Vásárváros az NDK-ban, a BUDAPEST TOURIST minden évben szervez ide társasutazást.** 38. Volt ideje. 40. Sír. 43. Nagy fás terület. 47. JÖR. 48. Szóösszetételekben óriás. 50. Felfogott. 52. Indonéziai növény, hajóépítéshez használják. 53. Régi magyar kártyajáték. 56. One . . . ; a foxtrott őse. 59. Villanykörte. 61. Spanyol, belga, svéd autók jele. 62. Hátsó kerék része!!! 64. EKC. 65. Ön vegyjele. 66. Kettős betű. 67. Szovjet repülőgép típusa.

Bajai István

Beküldendő a vízszintes 13., 25., 52. és a függőleges 19., 26. és 37. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1428 Budapest, Pf.: 100. Telefon: 341-925.

Beküldési határidő: január 19.

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

Keresztrejtvényünk különpályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényekben szereplő városneveket negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére levelezőlapon beküldik — harmadszor 1980. január 15-ig —, különsorsoláson vesznek részt. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa, amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő városokba juthatnak el olvasóink, hanem a világ más tájaira is. A városnevek a 19. számtól jelennek meg.

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

A 23. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése: De még kényelmetlenebb volna, ha robogót kellene fejnem. Brassó — Zirc — Tirol.

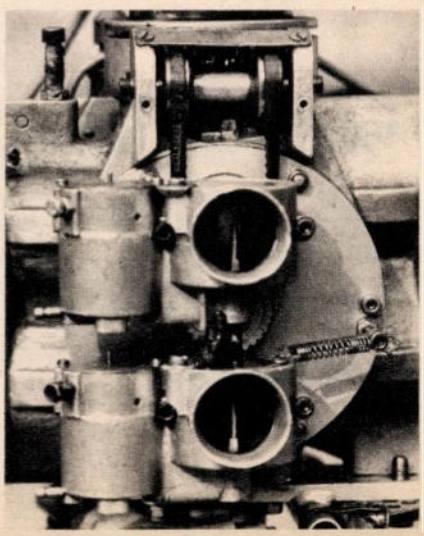
Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Bátori István, 1041; Gartnes Géza, 1132; Koltay György, 1133; Polgár Vera, 1066; Nagy Sándor, 1016; Bitter János, 1041; Körösi Zoltán, 1174; Sebestyén Gertrúd, Sopron; Kaposi Antal, Dunaújváros; Mátyás Gyula, Fülöpszállás; Mizsei József, Szeged; Gera Sándor, Üllő; Orbányos Tibor, Kaposvár; Gelb Erika, 7300 és Bartus Zsuzsa, Esztergom.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... miről tekint Önre a két tátottszájú porlasztó. Mit hajt ez az ízig-vérig versenymotor? Hány hengere van, és mi célt szolgál a fogazott szíj? Aki mindezen kérdésekre tudja a választ, nagyobb valószínűséggel nyerheti el fődíjunkat, az Interag-Shell 100 forintos benzinutalványát, vagy a kisorsolásra kerülő hat jutalomkönyv valamelyikét.

A megfejtéseket nyílt levelezőlapon kérjük 1980. I. 19-ig szerkesztőségünk címére (1906 Pf.: 223.) beküldeni.



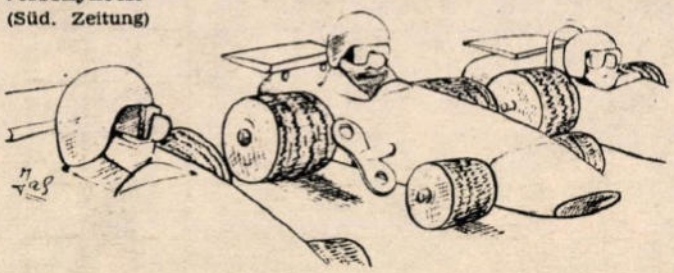
A 23. szám rejtvényében feltett kérdésre azok válaszoltak helyesen, akik nemet írtak levelezőlapjukra. Többen meg is magyarázták, miért nem közlekedik szabályosan a segédmotoros, mert a Kresz szerint egy sávban egymás mellett két járműnem haladhat. Még akkor sem, ha például két motorkerékpár könnyedén elfér egymás mellett. A lassú városi döcögésben azonban a kétkerekűvel utazók közül sokan nehezen állnak ellen a csábításnak, gyakran előrelopakodnak a vesztegtő autók között. Az Interag-Shell 100 forintos benzinutalványát *Polgár Vera* (1066 Budapest, Zichy J. u. 41.) nyerte, a könyveket pedig *Tomkó Jánosné* (3876 Hidasnémeti, Kút út 6.), *Lunczer Ferenc* (2831 Tarján, Béke u. 15.), *Rózsás Sándorné* (8400 Ajka, Tanácsköztársaság u. 52.), *Mózes Csaba* (3950 Sárospatak, Szalkai u. 12.), *Tóvári Szilveszterné* (2832 Héreg, Dózsa u. 7.) és *Hollósy György* (6300 Kalocsa, Csajda u. 10.) címére postázzuk.

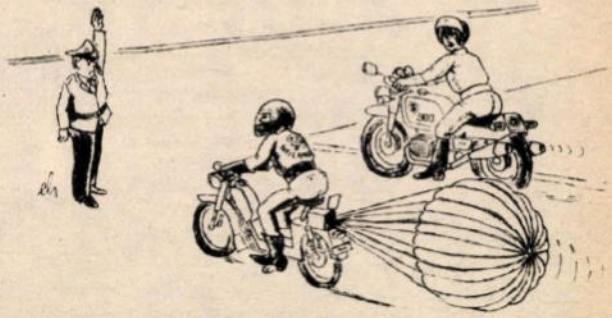
HUMOR



Fontossági sorrend...
(FAZ)

Takarékos versenykocsi
(Süd. Zeitung)





De nagyképű...!
(NBI)

Minden furcsa lett...

Annyiszor a fülembe rágták már, hogy álló jármű előtt ne menjek át az úttesten, hogy szinte magától értetődött, amikor csak azért is megtettem. Én ugyan vetettem egy pillantást a busz mögé, de úgy láttam, nem jön semmi. Megcéloztam a túloldalon levő buszvégállomást és elindultam. Aztán minden olyan furcsa lett. Az első változás, amit érzékelni tudtam, az volt, hogy eltűnt a szemem elől a buszok közönyös-kék oldala, s helyette szürkén és kábán vigyorgott rám az égbolt. Próbáltam elfordítani a fejem, de nem tudtam. Ennél jobban már csak az döbbentett meg, amikor rájöttem, hogy milyen meglepő testtartásban szemezek a fellegekkel. Aztán felrémlett valami: agyvelőt borzoló csikorgás és egy rekedt férfihang jött valahonnan, a fölöttem gomolygó ködből. Ám a tartalma aligha volt égi, legfeljebb csak azért, mert többnyire az isteneket emlegette.

Hogy hogyan, azt nem tudom, de valahogy felálltam. Bár azt hiszem, hogy a tápászkodtam, avagy a kecmeregtem szavak jobban fednék a valóságot. Aztán a homályból újra kibontakozott előttem a túloldali buszvégállomás. Elindultam, mert arra már emlékeztem, hogy tulajdonképpen oda készültem. Az út meglepően sokáig tartott, mert sehogy sem tudtam egyenesen menni.

A manőver végül is sikerült: kisebb-nagyobb S-kanyarok után csak áttámolyogtam egy járdamenti fához és bámulatos ügyességgel megkapaszkodtam abban. Majd engedve a föld vonzerejének, spirálisan csavarodni kezdtem a fa körül egyre lejjebb és lejjebb. Félúton járhattam már az anyaföld és eredeti magasságom között, amikor fölém hajolt egy kedves-mosolygós női arc és meglepő ráérzéssel azt kérdezte:

— *Rosszul van, aranyoskám?*

Miután megnyugtattam egy ugyancsak mosolynak szánt fintor kíséretében, hogy remekül érzem magam, megnyugodva továbbsietett. Végül is győzött bennem a női kíváncsiság és sikerült visszaaraszolnom vagy 30—40 cm-t a fa törzsén, hogy megtudjam, mi ez a zenebona a túloldalon, hogy mit osztogatnak odaát. Aztán észrevettem az úttest közepén egy ásatag oldalkocsis motorkerékpárt, majd azt is felderítettem, hogy szódásüvegekkel van megrakva. A motor keresztben állt a síneken, ami meglehetősen gyanússá tette a helyzetet. A motor mellett egy nagy hasú, bőrzekés férfi hadonászott és ordított valamit. Ellenszenves személy volt, meg kell, hogy mondjam. Ilyeneket kiabált, hogy: ugyelláttákemberekhogyneménvoltamahibás. A tömeg pedig effféleképpen: hívnikéneamentőket, telefonáljonvalakiarendőségre! Mintha kígyó mart volna belém, akkorát ugrottam erre a szóra. Rájöttem: mindez alighanem kapcsolatban van az iménti jógázásommal és a keresztben álló motorral.

Amilyen gyorsan csak tudtam elindultam, gondoltam, hogy majd a következő megállónál szállok fel a buszra. Egyszer csak egyre erősödő pöfögést hallottam a hátam mögül. Elöntött a jeges rémület: üldözőbe vett a bőrzekés! Sírt és nyögött alatta a múzeumba illő járgány. Fussak vagy maradjak? Úgyis utolér. És már hallottam is a veszett fékcsikorgást, ami igen kellemetlen emlékeket idézett fel bennem. És megint az a rekedt hang! A hátam borsózott, ahogy rámkiáltott, hogy álljak meg. Kilóit meghazudtoló fürgeséggel ugrott le a „motorról". Elkapta a karomat és megkérdezte, hogy nem tört-e el a lábam, nincs-e valami bajom. Közöltem vele, hogy kutya bajom. A pocakos kissé megnyugodott, most már levegőt is tudott venni. Aztán még megkérdezte, hogy akarok-e rendőrségi ügyet csinálni váratlan találkozásunkból. Amikor már másodszor hallottam ezt a szót, ugyancsak nekiindultam, de a vasmarkok szorosan tartották a karomat. Végül csak lebeszéltem fogvatartómat a hivatalos közegek értesítéséről. Fejét rosszallóan csóválva motorra szállt és én végleges búcsút vehettem a szódásrekeszektől.

Én azóta álló jármű előtt nem mentem át. Most itt ülök harmadik napja a járdaszélen, egy fényviszszaverő piros háromszög társaságában és írom ezt a kis emlékezést, hogy ne unatkozzak. Azt ígérte a rozzant kocsi tulajdonosa, hogy holnap már jön az autómentő.

Kivárom...

Várnai Zsuzsa



Autóápolási és felszerelési cikkek
a
MERKUR szaküzleteiben
Budapest V., Martinelli tér 8.
XXI., Áfor út 4.
Debrecen, Monostorpályi út 39.
Pécs, Fürst Sándor utca 6.
Szombathely, Bajcsy-Zsilinszky út 12.
Zalaegerszeg, Kossuth Lajos utca 7.

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 jelzőszámlára. Előfizetési díj
negyedévre 90 Ft,
fél évre 180 Ft,
egész évre 360 Ft.
Előfizetés külföldről:
a Kultúra
Külkereskedelmi Vállalatnál
1389 Budapest, 62. Pf. 149.,
vagy a Kultúra külföldi képviseleténél.
Kishirdetések felvétele:
a Lapkiadó Vállalat
hirdetési üzletében
Bp., VII., Dohány u. 54.
Telefon: 230-430. 1077
Kéziratokat, képeket
és rajzokat nem őrzünk meg
és nem küldünk vissza.
INDEX: 25 108
HU ISSN 0005–0792

79.3328
ATHENAEUM NYOMDA
Kozma utcai üzeme
Budapest
Rotációs mélynyomás
Felelős vezető:
Soproni Béla
vezérigazgató

Visszasírja-e Lauda?

Mármint a Brabhamet, amelyben most már egy Cosworth—Ford motor gyártja az energiát. A múlt hónapban bocsátották szárnyra az új, BT 49 Brabhamet a franciaországi Le Castellet pályán, és a kormánynál ülő *Nelson Piquet*, (akinek *Nelson Soutomaior* a becsületes neve) hamarosan pompás köridőket futott. A pályarekordot a francia *René Arnoux* állította fel Turbo Renault-jával (1,05.39 perc), és a brazil Piquet ideje csak hat század másodperccel gyengébb.

(Valószínűnek tartjuk, hogy mire ez a tudósítás a kedves Olvasó elé kerül, addig megdőlnek ezek a köridők, annál is inkább, mert a francia Michelin abroncsgyár kibérelte a pályát a Ferrari és a Renault kocsik számára.)

Itt adjuk a Le Castellet-pályán fennálló köridőket. Kérjük figyelembe venni, hogy eddig nem érkezett meg az ATS, az Ensign, a Fittipaldi, a Ligier, az Arrows, a Shadow és a Williams jelentése.

(rossi)

1.	Arnoux *(Renault)*	1,05.39
2.	Piquet *(Brabham)*	1,05.45
3.	De Angelis *(Lotus)*	1,06.19
4.	Watson *(McLaren)*	1,06.23
5.	Villeneuve *(Ferrari)*	1,06.27
6.	Giacomelli *(Alfa)*	1,06.33
7.	Jabouille *(Renault)*	1,06.54
8.	Scheckter *(Ferrari)*	1,06.61
9.	Prost *(McLaren)*	1,08.11
10.	Daly *(Tyrrell)*	1,08.26
11.	Zunio *(Brabham)*	1,08.41

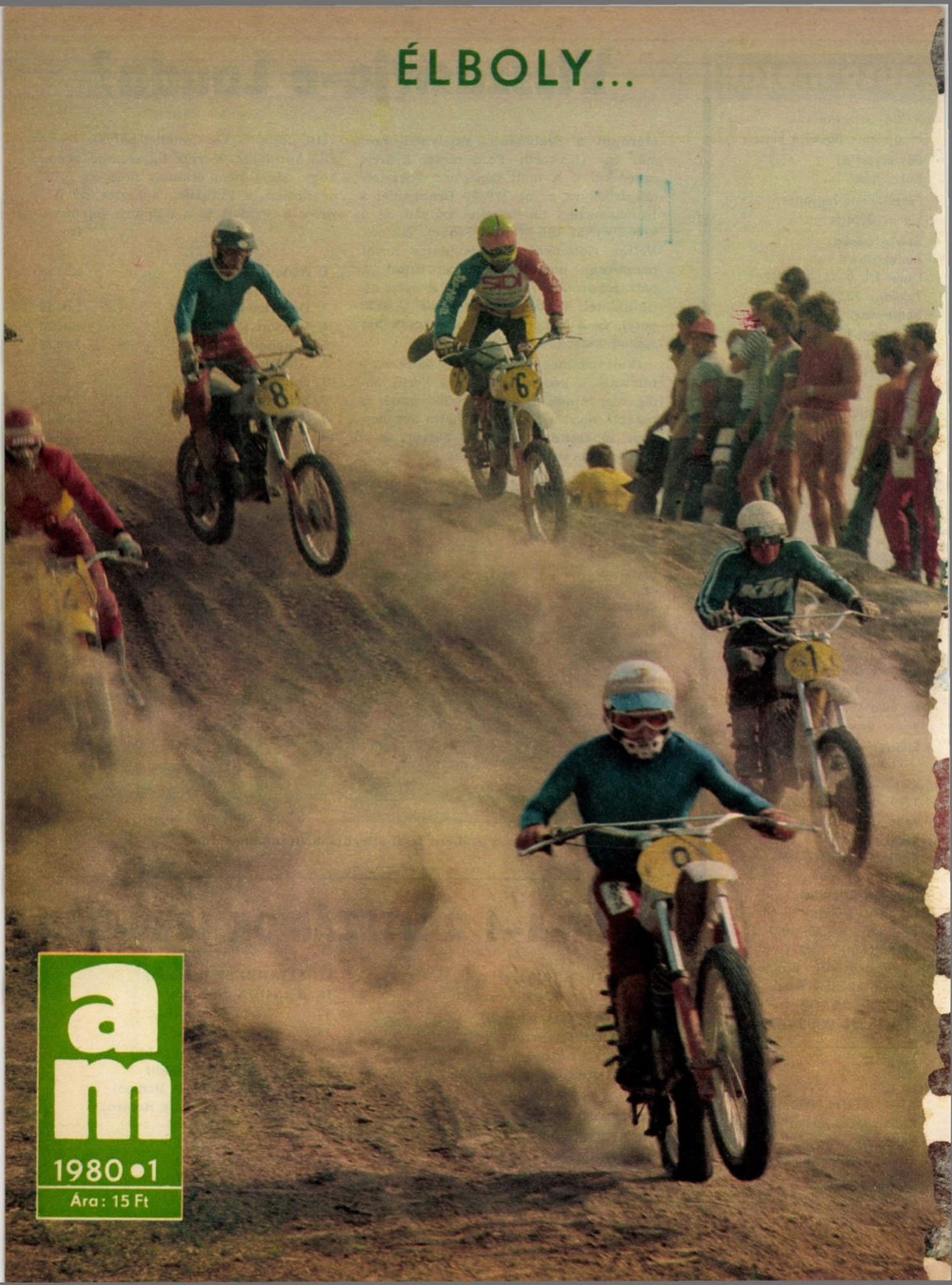


A brazil Nelson Piquet próbára teszi a legújabb Brabham-Fordot

FORMA–1 RAJTSZÁMOK 1980-BAN

1. **SCHECKTER** (Ferarri)
2. **VILLENEUVE** (Ferrari)
3. **DALY** (Tyrrell)
4. **JARIER** (Tyrrell)
5. **PIPUET** (Brabham)
6. **ZUNINO** (Brabham)
7. **WATSON** (McLaren)
8. **PROST** (?) (McLaren)
9. **SURER** (ATS)
10. **LAMMERS** (ATS)
11. **ANDRETTI** (Lotus)
12. **ANGELIS** (Lotus)
14. **REGAZZONI** (Ensign)
15. **JABOUILLE** (Renault)
16. **ARNOUX** (Renault)
17. ? (Shadow)
18. ? (Shadow)
20. **FITTIPALDI** (Fittipaldi)
21. **ROSBERG** (Fittipaldi)
22. **DEPAILLER** (Alfa Romeo)
23. **GIACOMELLI** (Alfa Romeo)
25. **PIRONI** (Ligier)
26. **LAFFITE** (Ligier)
27. **JONES** (Williams)
28. **REUTEMANN** (Williams)
29. **PATRESE** (Arrows)
30. **MASS** (Arrows)

ÉLBOLY...



am
1980 • 1
Ára: 15 Ft