

autó-motor

1980
DECEMBER

24

*K*ellemes ünnepeket
és boldog új évet!





Ezekben a napokban (hónapokban!) gyakorta előfordulhat, hogy a mély hóban valahol megrekedünk. Ilyenkor bizony, a motor „bögetésével”, a hajtókerekek intenzív pörgetésével semmire sem megyünk. Sőt, többet ártunk vele, hiszen ezáltal még jobban beáshatjuk magunkat a hóba. Ehelyett inkább a kocsi „hintáztatásával” elérhető manőverezést válasszuk. Ezen azt értjük, hogy gyors mozdulatokkal először előre-, majd hátrameneti sebességbe kapcsolunk, és közben éppen csak a kerekek elfordulásához (nem kipörgéséhez!) elegendő gázt adunk. A „hintáztatás” eredménye szerencsés esetben végül is az lesz, hogy a kerék alatti, mind jobban kitágított süllyedések huppanóján egyszerűen felkapaszkodnak az első kerekek. Arra azonban mindig ügyeljünk, hogy „előre mutató” mellső kerekekkel manőverezzünk. Azért előzőleg természetesen a hólapáttal és salak vagy homok leszórásával is elősegíthetjük a hajtott kerekek könnyebb kapaszkodását.

**a
m**

AZ AUTÓ-MOTOR 1980/24. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL

Lépjünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (Lézo) - - - - -	5-7
Egy kör a hockenheimi pályán (A. T.) - - - - -	8-9
Mozaik - - - - -	10-11
Autósoknak - Sorszámok - - - - -	12
Mi újság a Skoda családban? - - - - -	13
Ismerd meg hazádat! Közleg 4. Bük-fürdő (Túri P.-Almássy T.) - - - - -	14-15
Beton torpedók (Almássy Tibor) - - - - -	16-17
„Autómechanika '80” (Lovász Károly) - - - - -	18-19
Autók és árak - Vásárnaptár - - - - -	20
Képes Híradó - - - - -	21
Fiat „csodaváltója”: a Transmatic (Dipl. Ing. Karl Jérôme) - - - - -	23-25
Mi is az Infobord? (Lovász) - - - - -	26-27
1980-ban kezdtük, '81-ben szeretnénk folytatni... (Liener) - - - - -	29-31
1981-es naptár - - - - -	32-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék - - - - -	35
Következik: az Árpád-híd és a Flórián tér (Bodrogi Béláné-Molnár László) - - - - -	36-37
A jogászé a szó... (Dr. Szűcs Ferenc) - - - - -	39
Budapest kapujában (F. A.) - - - - -	40-41
Garázs - házilag - - - - -	43
Reflektor (Reményi-Gyenes István) - - - - -	
A „Csúcsgorgalom” postája - - - - -	44
Alcázott öngyilkosság? (Sz. J.) - - - - -	45
4000 darab Pantah - - - - -	46
Mini-brumi (Rózsa György) - - - - -	47
Ligier Forma-„1” - - - - -	48-49
MZ-múzeum (Földvári György) - - - - -	50
A kutatás tárgyai - - - - -	53
Cross-csapat finis (K. GY) - - - - -	
Zártak a túrasok - - - - -	54
Lánc, lánc, versenylánc - A tolokocsis srác (Fekete Kálmán) - - - - -	55
Veteránok... - - - - -	57
Kinn voltunk a vízből... (Súrányi Endre) - - - - -	58
Filmlelvel (- rózsá -) - - - - -	59
Keresztretjévény - Találja ki... - - - - -	60
Humor - - - - -	61
Interjú John Watsonnal (-ergyé -) - - - - -	63

CÍMLAPUNKON: Lada-Niva terepjáró

HÁTLAGUNKON: Suzuki - 1981

Boldog új évet!

— hangzik el szerte a világon számtalan nyelven. A nyelv ugyan különböző, de a gondolat azonos.

E nemes hagyomány gyakorlása mellett egyúttal rendszerint vissza is pillantunk az ősztendőre és számba vesszük az előttünk álló feladatokat.

Az ősztendővel nem csupán az 1980-as évet, de egy ötéves tervidőszakot is zárunk és kezdünk egy újat.

Korunk társadalmi igénye és így fejlődésünk jellemzője a nagyobb, a gyorsabb mobilitás. A párt és a kormány következetes gazdasági és életszínvonal-politikájának nyomán a közúti gépjármű-közlekedés az elmúlt ötéves tervidőszakban is kiemelten és dinamikusan fejlődött. Az autóbusz-közlekedés 25 százalékkal, az áruszállítás 39 százalékkal, az egyéni közlekedés 40 százalékkal növekedett. E teljesítmények kiemelkednek a többi közlekedési ágak növekedési jellemzőiből.

A közúti gépjármű-közlekedés teljesítette a személy- és áruszállításokban az elvárásokat, maradéktalanul kielégítette az igényeket. Teljesítettük, sőt túl is teljesítettük az 1968. évben elfogadott közlekedéspolitikai koncepciót.

KORSZERUSÓDOTT, MEGFIALODOTT A JÁRMŰALLOMÁNYUNK

Több mint 10 ezer nagy befogadóképességű autóbusz, mintegy 7 ezer kisautóbusz (mikrobusz) végzi a személyszállítást.

Javult az összetétel; így a közhasznú járművek 70 százaléka korszerű, új típusú jármű.

— Tehergépkocsi-parkunk — mintegy 128 ezer jármű, korbán, összetételben ugyancsak javult. Így például közülük mintegy 12 ezer speciális és különleges funkciót lát el. A kis jár-



művek száma pedig 35 ezer és ezek jelentős mértékben segítik a szolgáltatások jobb ellátását.

— Személygépkocsijaink száma elérte, sőt meghaladja a „bűvös” 1 millió darabot. Ezeknek több mint 96 százaléka van a lakosság tulajdonában. A közúti személygépkocsi száma jelentősen csökkent, általánossá vált az egyszerűbb, olcsóbb járművek használata és tovább törekszünk gazdaságosabb üzemeltetésükre.

Növekszik és terjed az egyéni tulajdonban levő járművek állami célra történő használata.

— Az országos közúthálózat fejlesztésére jelentős összegeket biztosított a népgazdaság. A teljes úti ráfordítások összege 36 milliárd forint. Így megvalósulhatott: 50 km autópálya, 35 km félautópálya, továbbá több mint 300 km út-, valamint 200 hídkorszerítés és mintegy 6700 kilométeren útburkolat megerősítése.

Ezen felül a városok és települések belső úthálózatának fejlesztésére a táncok mintegy 21 milliárd forintot

fordítottak. A fejlesztés mértéke óriási még akkor is, ha a hazai és nemzetközi közúti forgalom dinamikája ezt túlszárnyalja.

— Jelentősen fejlődött a javító- és szervizipar. Az ötéves terv alatt mintegy 8 millió órával, amely 330–340 ezer gépkocsi karbantartási igényének megfelelő idő.

Tovább bővült az országban a hálozati rendszer, javult az egyes résztvevő szektorok közötti arány és bizonyos helyeken (szervizként változóan) a szolgáltatás minősége is.

Közelítő egyensúly kezd létrejönni a jármű és a javítóképesség között. Továbbá lényegesen rövidült a javítóhelyek egymástól való távolsága. Feszültségünk van viszont egyes területeken, például Budapesten és egyes szakmákban. Főként a karosszerialakosok létszámára gondolok. A műszaki felülvizsgálatok azonban egyre kedvezőbb mértékben beépülnek a javítási technológiákba, a gépjármű-tulajdonosok előnyére.

— AZ EMBERI TÉNYEZŐK SOKOLDALUÁN JUTNAK KIFEJEZÉSRE A KÖZÜTI GÉPJÁRMŰ-KÖZLEKEDÉSBEN

Ilyenek például:

— az emberi viszonyok egyes elemei (az udvariasság, előzékenység, mások jogainak tiszteletben tartása és segítése) gyalogos és autós, autós és kerékpáros, gépjárművezető és utas, a szerelő és a járműtulajdonos, eladó és a vevő napi kapcsolatában jelentkeznek egyre több pozitív jelzővel;

— a közúti gépjármű-közlekedésben dolgozók mintegy 380 ezres gárdája — gépkocsivezetők, rakodók, szerelők, eladók, útmunkások, vezetők és beosztottak munkája, fegyelmé, szorgalma, termelékenysége, hozzáértése, felelőssége biztosítéka, illetve az alapja a személyek és termékek időben történő elszállításának, Részenként változóan, de összességében jelentős fejlődést mutat. Garancia a jövő számára is!

— a gépjárművezető-alapképzésben igen jelentős a fejlődés. A továbbképzésben és az egyéb szaktanfolyami képzésben lassabb az előrehaladás és nagyobbak az igények mennyiségben és minőségben egyaránt, mint a képző szervek felkészültsége. Öt év alatt közel 1,3 millió ember nyert valamiféle járműkategóriára képzést. Így például segédmotoros kerékpárra 280 ezer, motorkerékpárra 150, személygépkocsira 600, tehergépkocsira 107, autóbuszra 28, egyéb járművekre 65 ezer ember kapott oktatást. Az évenkénti alapvizsgázók száma meghaladja a negyedmilliót. Kéves és alacsony szintű a továbbképzés, főleg az egyéni autós táborában. Nem vált intézményessé a szerteágazó szakembergárda kívánt szintű továbbképzése.

— Közutainkon közel 2 millió gépjármű, 800 ezer segédmotor-kerékpár, valamint évente mintegy 3 millió külföldi rendszámú gépjármű közlekedik.

A közlekedés biztonsága javuló, de távolról sem kielégítő. Súlyos gond, hogy közutainkon öt év alatt meghalt 9 ezer ember, súlyosan sérült 49 ezer, könnyen sérült 77 ezer ember!

E számok önmagukért beszélnek. Az öt év alatt sérültek száma meghaladja Győr város teljes népességét, a súlyosan sérültek száma elérte Ózd jelenlegi lélekszámát, míg az elhunytaké túllépte a legkisebb városok népességét, mint Lenti vagy Vásárosnamény.

A balesetek okozta anyagi károk összege megközelíti az évi 4 milliárd forintot.

Sokat tettek az illetékes szervek és maga az autós társadalom a közlekedők és az önmaguk biztonsága érdekében, ennek ellenére az eltérhetőség szintje felett van a halálos és súlyos balesetek száma. Kiemelkedően ebből is az idős és kiskorú gyalogosok elüté-



se a településeken belül. A balesetek mintegy 95 százalékát emberi szubjektív hibára vezethető vissza.

— A közúti közlekedés az ország éves folyékony szénhidrogén-szükségletének 20 százalékát használja fel. Ez 2 millió tonna, ami azt jelenti, hogy a mai árakon mintegy 600 millió dollár értéket reprezentál.

Az energia drágulása és hiánya világjelenség. Fokozott takarékoságot követel minden járműtulajdonostól, legyen az állami, szövetkezeti vagy egyéni tulajdonos. Történt ugyan néhány kezdeti intézkedés a hatóságok részéről, de ennél többre van szükség. Ez közös társadalmi gazdaságpolitikai és közlekedéspolitikai igény és követelmény, ezt együtt az autós társadalom egészének kell megoldani.

Az elmúlt évi számadás a mérleg egyik oldala. Az új év a holnap, a ma helyzetére, állapotára épül — természetesen nem minden változtatás nélkül. Alapelv a jót erősíteni, ápolni, megtartani, továbbfejleszteni. A rosszszat, a fogyatékos, a visszahúzó korigálni, letisztítani, átalakítani és gyakran selejtezni kell, mert különben előrehaladásunk fékjavé válik.

Leegyszerűsítve ugyan, de ezeknek a gondolatoknak a jegyében indul az új év és az új, VI. ötéves terv.

Növekedési ütemében mérsékeltebb, de hatékonyságában sokkal dinamikusabb a követelmény. Feladataink az egész társadalom, ezen belül a közúti gépjármű-közlekedésben dolgozók együttes jó munkájával oldhatók meg.

AZ ELKÖVETKEZENDŐ ÉVEK GAZDASÁGOSABB TERMELEST, RACIONALISABB ÉLÉTVITELT IGÉNYELNEK

Ez fejeződik ki a megújított közlekedéspolitikai koncepcióban is. Csúpan címszavakban a különös figyelmet érdemlő, a közúti közlekedésre háruló feladatokból:

— Kielégíteni a személyszállítási igényeket, szinten tartani a szolgáltatásokat.

— Fokozni az áruszállítások hatékonyságát.

— Szinten tartani a járműállományt.

— Fenntartani az egyensúly mai állapotát a főbb területeken (jármű teljesítmény, jármű és javítás, úthálózat és teljesítmény).

— Javítani az emberi tényezők körébe tartozó folyamatokon, javítani a munka termelékenységét és a fegyelmet. Növelni a továbbképzés mértékét és színvonalát.

— Tovább javítani a közlekedés biztonságát, fő figyelmet a halálos és súlyos balesetek csökkentésére koncentrálni.

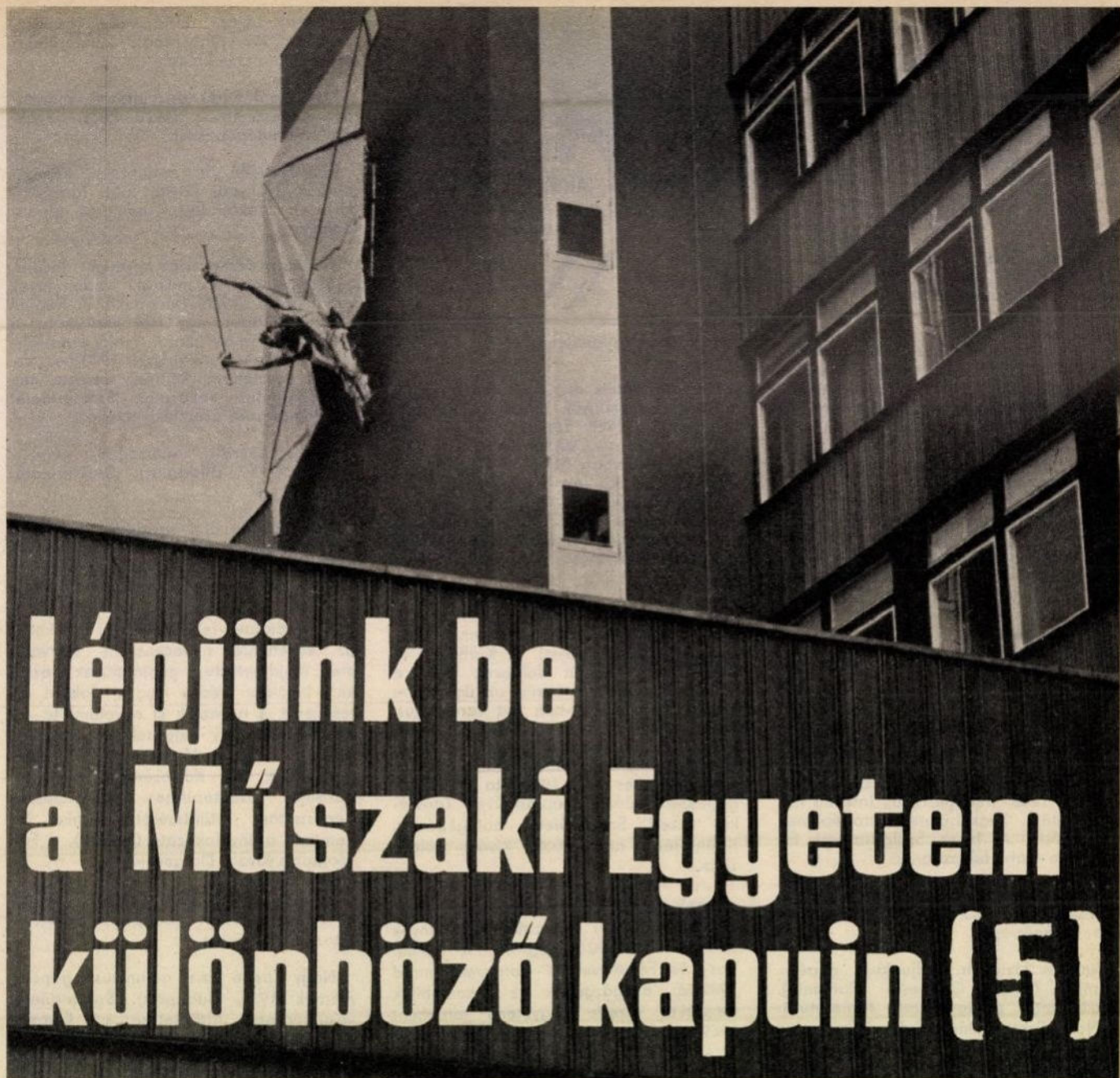
— Növelni a tevékenységünk hatékonyságát a gazdaságos megoldások széles körű elterjesztésével.

Köszönet azoknak, akik erejüket nem kímélve munkálkodtak a létrejött jelentős eredmények elérésében.

Kívánok a közúti közlekedés valamennyi résztvevőjének, az alágazat minden dolgozójának eredményekben gazdag új esztendő, személyes életükben pedig sok örömet és boldogságot.

DR. TÓZSÉR ISTVÁN

A Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium
Autóközlekedési Főosztályának vezetője



Lépünk be a Műszaki Egyetem különböző kapuin (5)

Sorozatunk befejező cikkében szólni kell néhány szót magáról az intézetről is. Mint korábban említettük, a Járműgépészeti Intézet a közlekedésmérnöki karon sorrendben a második (az első, a Közlekedéstechnikai és Szervezési Intézet 1974-ben alakult, a közlekedési szak bázisaként).

A Járműgépészeti Intézet kifelé önálló szervezeti egység, de belül öt részletre oszlik. Az oktatók – elsősorban az oktatás szervezése és irányítása céljából – tanszékhez tartoznak, a nem oktató dolgozók pedig vagy a laboratórium, vagy az intézeti iroda állományába.

Arról szintén volt már szó, hogy az intézet három – korábban önálló – tanszékből jött létre, az aero- és termotechnika, a gépjárművek és a vasúti járművek tanszékből. A tanszékek régi funkcióinak nagy részét (gazdálkodás, mű-

szaki fejlesztés, személyzeti munka, adminisztráció, laboratóriumok, műhelyek, szakmérnökképzés, doktori ügyek és hasonlók) az intézet vette át, de az oktatónevelő munka legfőbb kerete most is a tanszék, s részben tanszéki keretekben folyik a tudományos kutatómunka is. E keretek azonban távolról sem olyan me-revek, mint régebben voltak.

Az intézetet az igazgató irányítja egy igazgatóhelyettes és a három tanszékvezető segítségével. Fontosabb kérdésekben az igazgató kikéri az intézeti tanács véleményét is, amelynek a vezetőknél kívül tagja még az intézeti párttitkár, a szakszervezeti főbizalmi, a KISZ képviselője és két-három választott küldött.

Az igazgató intézeti szintű hatáskörének jelentős részét átruházta vezetőtársaira, akik a rájuk bízott területet teljes felelősséggel irányítják. Így az igazgató-

helyettes felelős az egész intézet oktatónevelő munkájáért, az egyik tanszékvezető az egész intézet tudományos tevékenységéért, a másik tanszékvezető az egész intézet gazdálkodásáért és műszaki fejlesztéséért, a harmadik tanszékvezető a felnőttoktatásért, a szakmérnökképzésért, a doktori cselekményekért, a nemzetközi kapcsolatokért, és még sok másért is.

Az intézetben négy egyetemi tanár és hét egyetemi docens dolgozik. Az adjunktusok száma 22, a tanársegédeké 8. A négy tudományos munkatárssal, illetve intézeti mérnökkel együtt 41 diplomás tartozik az intézethez. A laboratóriumban 20 szakmunkás, mechanikus dolgozik, az irodához 12 fő tartozik (előadók, könyvtárosok, műszaki rajzoló, hivatalosok).

Ki kicsoda a Járműgépészeti Intézetben

Ismerjük meg közelebbről az intézet oktatóit, kutatóit, mérnökeit.

Balogh Vilmos dr.: gépészmérnök (1940, Dunaföldvár), szakterülete: vasút-gépészet. Kitüntetései: Szocialista Kultúráért.

Bánhidi Gábor, intézeti munkatárs, gépészmérnök (1938, Nagykanizsa). Szakterülete: autógépészet.

Benedek Zoltán dr.: docens, gépészmérnök, a műszaki tudományok kandidátusa (1928, Hódmezővásárhely). A vizgések tanszékén kezdett tanársegédként, később félállásban hajógyárakban is dolgozott, 1972-ben szerezte meg a kandidátusi fokozatot. Szakterülete: hajógépészet. Kitüntetései: a Gépipar és a Közlekedés Kiváló Dolgozója.

Dezsényi György dr.: adjunktus, gépészmérnök (1929, Budapest). Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: A Haza Szolgálatáért Érdemérem ezüst fokozata.

Dezső Kálmán dr.: tudományos munkatárs, matematika-fizika szakos tanár (1944, Dunaszerdahely).

Dulin László dr.: adjunktus, közlekedésmérnök (1938, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet.

Emőd István dr.: adjunktus, gépészmérnök (1940, Budapest), az intézeti iroda vezetője. Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata.

Farkas Tamás dr.: adjunktus, közlekedésmérnök (1946, Budapest). Szakterülete: autógépészet.

Finichiu Liviu dr.: adjunktus, gépészmérnök (1942, Odobesti, Románia). Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: A Haza Szolgálatáért Érdemérem arany fokozata.

Gausz Tamás dr.: adjunktus, gépészmérnök (1949, Budapest). Szakterülete: áramlástechnika.

Györik Albert dr.: adjunktus, közlekedésmérnök (1947, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet.

Habuda Zsigmond dr.: adjunktus, gépészmérnök (1922, Pécs). Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: Munkás-Paraszt Hatalomért, Fegyverrel a Hazáért, Felszabadulási Jubileumi Emlékérem.

Hegedüs József dr.: adjunktus, gépészmérnök (1932, Szatmárnémeti). Szakterülete: autógépészet.

Hodvogner László: adjunktus, közlekedésmérnök (1937, Csipkerek). Szakterülete: autógépészet.



Ilyen lesz az új embléma???

Horváth Károly dr.: egyetemi tanár, a műszaki tudományok kandidátusa, gépészmérnök (1928, Turkeve). Először aszpiráns, majd a Ganz-MÁVAG-ban, illetve a Nehézipari Minisztériumban dolgozott, 1962-ben lett docensként a Vasúti Járművek Tanszék vezetője. Négy évig dékánhelyettes is volt. 1968-ban nevezték ki egyetemi tanárrá. Szakterülete: vasútgépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Ilosvai Lajos dr.: egyetemi tanár, gépészmérnök, a műszaki tudományok doktora, (1930, Budapest). A Kismotor- és Gépgyárban kezdett dolgozni, majd a Csepel Autógyárból került az egyetemre adjunktusként. 1969-ben lett kandidátus, két év múlva docens. 1979-ben avatták a műszaki tudományok doktorává, s kinevezték egyetemi tanárnak. Kilenc éven át dékánhelyettes volt, 1979 óta a Járműgépészeti Intézet Gépjárművek Tanszékét vezeti. Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Jurek Aurél dr.: ny. egyetemi tanár, gépészmérnök, a műszaki tudományok kandidátusa (1904, Sopron). A Csepel Vas- és Fémműveknél dolgozott, majd 1949-től a gázgépek és autómobilok tanszékét vezette egyetemi tanárként 1969-ig, az autós tanszékek összevonásáig. 1975-ben ment nyugdíjba. Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: Munka Érdemrend ezüst fokozata, Pattantyús Á. Géza Emlékérem arany fokozata.

Kisdeák Lajos: tanársegéd, gépészmérnök (1953, Nagyatád). Szakterülete: aero- és termotechnika.

Kismartoni Péter dr.: intézeti munkatárs, gépészmérnök (1940, Pécs). Szakterülete: autógépészet.

Kiss Endréné dr.: adjunktus, gépészmérnök (Hunyadi Ildikó, 1941, Marosvásárhely). Szakterülete: aero- és termotechnika.

Konecsny Ferenc dr.: egyetemi docens, gépészmérnök, a műszaki tudományok kandidátusa (1928, Budapest). A Repülő Műszaki Intézet, egy HM tisztiiskola, a BME hadmérnöki kara, majd kutatóintézetek voltak munkahelyei, 1970-ben került az egyetemre. 1962-ben szerezte meg a kandidátusi fokozatot. Szakterülete: repülőgépészet, áramlástechnika.

Kürtös László: tanársegéd, gépészmérnök (1950, Budapest). Szakterülete: hajógépészet.

Lévai Zoltán dr.: egyetemi tanár, gépészmérnök, a műszaki tudományok doktora (1929, Kisújszállás), először a Haditechnikai Intézetben dolgozott, majd aspiráns a Szovjetunióban, ahol 1956-ban kandidátus lett. Az ATUKI-ból került az egyetemre, s docensként szervezte meg, majd vezette a gépjárművek tanszékét. 1966-ban védte meg a doktori értekezését, s nevezték ki egyetemi tanárrá. Közben négy évig rektorhelyettes is volt. 1979 óta a Járműgépészeti Intézet igazgatója, s a Közlekedésmérnöki Kar dékánja. Szakterülete: autógépészet, gépészet. Kitüntetései: Munka Érdemrend arany fokozata (kétszer), a Felsőoktatás Kiváló Dolgozója.

Melegh Gábor dr.: tanársegéd, gépészmérnök (1951, Budapest). Szakterülete: autógépészet.

Nagy László dr.: adjunktus, gépészmérnök (1931, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Nardai László: tanársegéd, gépészmérnök (1954, Székesfehérvár). Szakterülete: vasútgépészet.

Az úgynevezett csarnok-labor, ahová akár egyszerre is beállhat négy hatalmas autóbusz



Pap Gábor: tanársegéd, gépészmérnök (1953, Győr). Szakterülete: hajógépészet.

Pásztor Endre dr.: egyetemi tanár, a műszaki tudományok doktora (1930, Szolnok). A hadmérnöki karon kezdett tanársegédként, 1954-ben lett adjunktus. Kandidátusi fokozatát 1959-ben szerezte, egy év múlva docenssé nevezték ki. Doktori értekezését 1972-ben védte meg, s 1973-ban nevezték ki egyetemi tanárrá. 1972 óta vezeti az aero- és termotechnika tanszékét, közben hat évig dékánhelyettes is volt. Szakterülete: repülőgépeszt, hő- és áramlástechnika. Kitüntetései: Munka Erdemrend ezüst fokozata, az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Perjesi István dr.: adjunktus, gépészmérnök (1946, Budapest). Szakterülete:

nakeszi vagongyárban dolgozott, azóta oktató. 1976-ban szerezte meg a kandidátusi fokozatot. Hat évig dékánhelyettes volt, 1979 óta az intézet igazgatóhelyettese. Szakterülete: vasútgépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Sostarics György dr.: docens, gépészmérnök (1930, Hódmezővásárhely). Két évig dolgozott a gödöllői gépjárműjavító vállalatnál, majd 1954-ben tanársegéd lett, 1966-ban doktorált. Szakterülete: vasútgépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Steiger István dr.: docens, gépészmérnök (1927, Csepel). Szerszámlakatosként kezdett dolgozni, 1953-ban szerzett okle-

Sárkányrepülő az épület falán

A könnyűszerkezetű épületet Pethes Endre és Kósa Attila tervezte, s a KIP-SZER építette. A beruházó és az építő együttműködése mintaszzerű volt. Az építés két évig tartott. Aki az épületet keresi, legjobban, ha a Sztocze utca felől lép be a műegyetem területére. (Nem mulaszt-hatjuk el felhívni a figyelmet, hogy a műegyetem egykori rektorának a neve lengyel eredetű, ezért kezdődik sz-szel, de kiejtése: stocek. Hasonló a probléma, mint a **Warszawa** (ejtsd: varsava), illetve ellenkező értelemben a **Nysa** (ejtsd: nysza) szavakkal.) Az épület földszintjén a nehézlaborok kaptak helyet, azaz olyan laboratóriumok, amelyekbe nehezebb próbapadokat, vagy gépeket lehetett beállítani (például dízeladagoló-vizsgáló). Az épülethez csatlakozó „lepényben” van az úgynevezett csarnok-labor, ahová akár négy hatalmas autóbusz is beállhat egy-szerre. Ide egy hosszú szerelőaknákat és egy futódarut is beépítettek.

Az első emeleten található a könnyűlaborok (kísfődarab-szerelő, menetszimulátor-számítógép, hő- és áramlástechnikai mérések...). A második emelet teljes egészében a hallgatóké: itt csak tantermek vannak. A harmadik emelet túlnyomórészt szintén hallgatói terület: több mint a felét egyetlen hatalmas rajzterem foglalja el. Ide vonul be egyszerre két tanuló kör egy-négy hétre, hogy reggeltől késő estig rajzoljanak a pazar megvilágításban, miközben halkán szól egy magnóból a zene. (A rajzolás hétket alatt más órájuk nincs, vagy csak néhányra kell időnként elmenniök.)

A negyedik és az ötödik emelet az oktatóké, de itt van a könyvtár és az olvasó is, amit a hallgatók szintén használhatnak. Az intézeti könyvtárban az összes fontosabb külföldi szakfolyóirat megtalálható a járműgépeszt minden területéről, azonkívül mintegy húszezer szakkönyv között is lehet válogatni. Természetesen a folyóiratok és a könyvek zöme idegen nyelvű, ez is mutatja, milyen rendkívül fontos az idegen nyelvtudás. (Kevesen tudják, hogy milyen óriási dokumentációs munkát végeznek a Szovjetunióban, pedig ennek köszönhető, hogy aki oroszul tud, az a világ bármely nyelvén megjelent fontosabb közleményt – legalább ki-írat formájában – elolvashatja.)

Az ötödik emeletről egyébként nagyon szép a kilátás, főleg északra, a Gellér-hegyre. Az épület északi homlokzatán csillog a „sárkányrepülő” néven ismert szobor, amit Árvai Ferenc szobrászművész készített rozsdamentes acélból, mintegy a saját erejéből is magasba törő ifjúság jelképeként.

(LÉZO)



Az ajtók névtáblái is mutatják, hogy az intézetben nemcsak magyar tudósjelöltek dolgoznak

hő- és áramlástechnika. Kitüntetései: Kiváló Munkáért.

Pintér Gyula: adjunktus, közlekedésmérnök (1936, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet.

Rácz Elemér dr.: ny. egyetemi tanár, a műszaki tudományok kandidátusa (1908, Zsarolya). Néhány évig a MÁVAG-ban dolgozott, majd a műegyetemi aerodinamikai tanszék oktatója lett 1937-ben. A felszabadulás után tervezőintézetben dolgozott, 1950-től egyetemi tanárként a repülőgépek tanszékét vezette nyugalmi vonulásiág. Közben hat évig a gépészmérnöki kar dékánja volt. Szakterülete: repülőgépeszt. Kitüntetései: Munka Erdemérem, Szocialista Munkáért Erdemérem, Pattantyús Á. G. Emlékérem arany fokozata.

Rohács József: tanársegéd, gépészmérnök (1950, Debrecen). Szakterülete: repülőgépeszt.

Sánta Imre dr.: adjunktus, gépészmérnök (1942, Törökszentmiklós). Szakterülete: hő- és áramlástan, repülőgépeszt. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Simonyi Alfréd dr.: docens, közlekedésmérnök, a műszaki tudományok kandidátusa (1934, Munkács). Egy évig a du-

velet, s akkor a repülőgépek tanszéken tanársegéd lett. 1975-ben a MALÉV Repülőgépeszt Főosztályát vezette. 1979–80-ban az intézet igazgatóhelyettese volt, 1980 óta dékánhelyettes. Szakterülete: repülőgépeszt.

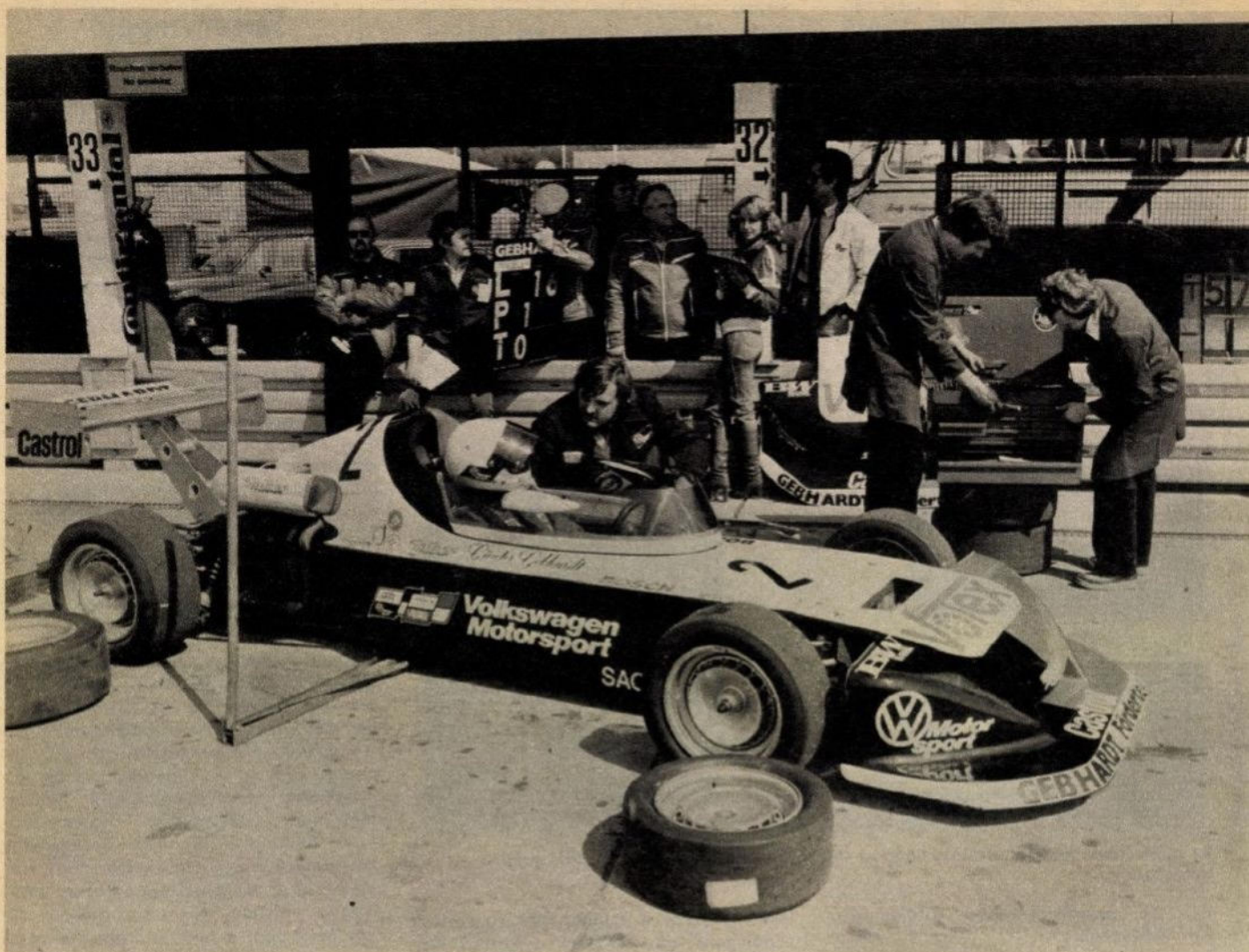
Stráner Pál tanársegéd, gépészmérnök (1947, Nyíregyháza). Szakterülete: vasútvillamosság.

Ternai Zoltán dr.: docens, gépészmérnök, a műszaki tudományok kandidátusa (1929, Drávaiványi). Az Állami Autóműszaki Intézetben kezdett dolgozni, majd először félállásban, később egész állásban az egyetem oktatója. 1976-ban lett kandidátus. Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: A Haza Szolgálatáért Erdemérem arany fokozata.

Vajda József dr.: adjunktus, közlekedésmérnök (1934, Dombóvár). Szakterülete: autógépészet. Kitüntetései: az Oktatás Kiváló Dolgozója.

Zágonyi Gyula: adjunktus, villamosmérnök (1941, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet.

Zobory István dr.: adjunktus, közlekedésmérnök (1944, Budapest). Szakterülete: vasútgépészet.



Egy kör a hockenheimi pályán

„Immár több mint tíz éve annak, hogy borzalmasan összeroncsolódott versenyautó fotójával illusztrálva, megdöbbentő hír járta be a világ sajtóját: Jim Clark, az addig minden idők leg-sikeresebb autóversenyzője 1968. április 7-én életét veszítette az NSZK-beli Hockenheimben rendezett versenyen, a Forma-2-es gépek szezonnyitóját, első futamában.

A fehér Lotus-Cosworth mintegy 270 kilométeres tempóval már éppen túljutott az egyik kanyaron, amikor hirtelen megfarolt. Egyik oldalról a másikra csapódva, száguldott még egy ideig a pályán. A gyeves részre lekerülve többször is szaltót vetett a levegőben, s a végén valósággal szétrobant az egyik fán. Alkatrészei süvítve szóródtak szét 200 méteres körzetben. Számtalan vérző seb mellett Clarkot

a nyakán, fején (kétszeres koponya-alapi törés) és gerincén olyan súlyos sérülések érték, hogy életét a gyors orvosi beavatkozás ellenére sem tudták megmenteni. Kórházba szállítás közben meghalt...”

A baleset tragikus kimeneteléhez minden bizonnyal hozzájárult az is, hogy a pályát akkor még nem övezte a vezetők életét védő biztonsági védőkorlát. Ma már a hockenheimi pálya — és a többi is — nem nélkülözheti a legelemibb biztonsági előírásokat. És több szempontból is szükség van erre, hiszen gyakran tartanak itt edzéseket egy-egy új autóval, amelyet történetesen nem is világlklasszú Forma-1-es pilóta irányít.

Ezúttal az olvasó abban az élményben részesülhet, hogy a hockenheimi pályát versenytempóban autózza kö-

rül. A gyakorlatban ezt a kört Peter John (duisburgi pilóta) 2 perc 39,08 másodperc alatt tette meg egy Golf GTI-n, 153,613 km/h átlagsebességgel. A kocsi szigorú szabályok szerint tuningolták, az autó motorjának a teljesítménye 110 kW (150 lóerő) volt.

A kis Golf GTI-modell ezen a futamon elérte a 205 km/h maximális sebességet. Mégpedig a start és a cél előtti egyenes szakaszon, és azt követően a keleti kanyarban is tartotta még ezt a tempót egy ideig. A „tű fókának” is méltán nevezhető szűk Sachs-kanyart a 2. sebességi fokozatban 90 km/h tempóval „vette” a versenyző, a start és a cél előtti jobbra ívelő kanyart pedig 110 km/h sebességgel. Az itt látható rajz egy „igazi” versenykört szemléltet, mégpedig az adott időpillanatban, illetve helyen al-

kalmazott sebességi fokozatok feltüntetésével. Azt is jól láthatjuk, hogy a versenyzés nemcsak a motor és a pilanatnyi pályaviszonyok tökéletes ismeretét kívánja meg, hanem azt is, hogy a versenyző a nyomatékvtót jó érzékkel, gyors egymásutánban akár-hányszor is tudja kezelni. (A rajzon látható szöveg fordítása: Gang = sebességfokozat, UpM = fordulat/perc.)

Es ha már a témánál tartunk, az avatatlan olvasó számára minden bizonnyal az sem érdektelen, hogy egy-egy nagy verseny alkalmával mi történik a depókban, a sportesemények idegközpontjában.

Nos, a futamok alkalmával itt-tartózkodik a „versenystálló” minden

fontos tagja. A szerelők és mecénások között természetesen a gyengébb nem éppen „soros” képviselője is ott található. Ő az, aki — mint egy élő kabalababa — szerencsét próbál hozni a hősnék, és ennek érdekében olykor mikrofonon is lelket önt a versenyzőbe.

Az itt látható depóban éppen egy Forma szuper VW volánja mögött a a 26 éves Günter Gebhardt szorong, aki a VW-Castrol Európa Kupában a második lett, s az idei szezonban egy Forma szuper VW kocsival versenyzett igen eredményesen az Európa- és az NSZK-bajnokságban. A kocsí mellett ivére — és egyben istállófőnök — térdel, aki a verseny alatt ta-

nácsokat ad testvérének. Persze, a főnök is gondosan mérlegeli a versenyző észrevételeit, esetleges aggályait és ahhoz mérten utasításokat ad a szerelőknek. Szóval, ő mondja meg, hogy mi a teendőjük.

Az edzés alatt a futóművet, a stabilizátorokat hangolják össze a pályával. Nagy gondot fordítva arra is, hogy a már zavaró alul- vagy túlkormányzási tendenciákat kiküszöböljék. Természetesen az erőforrást is (ebben az esetben a biztos érzékű Siegfried Spiess által tuningolt 185 LE körüli VW-Golf GTI motorról van szó) ilyenkor állítják be a lehető legjobb teljesítményre.

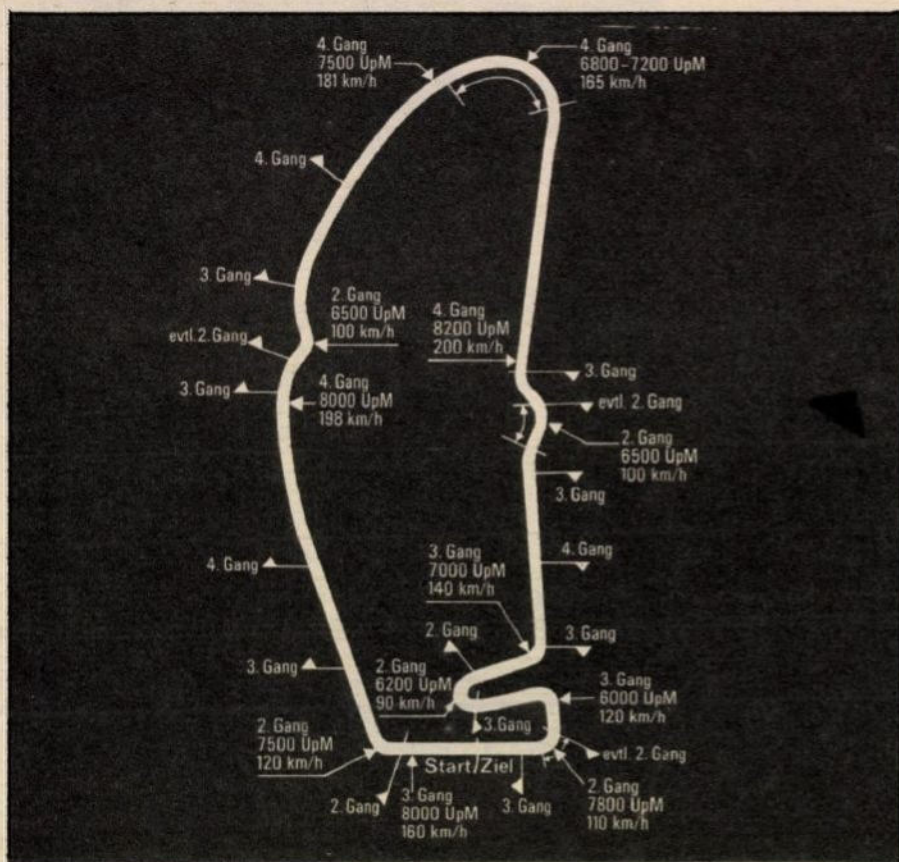
Mint hogy a versenytávok ma már nem olyan hosszúak, mint régen, a javítások, a szerelők futam közbeni tevékenysége többnyire csupán az esetenkénti kerékcserere korlátozódik. Ma már az ilyen művelet végrehajtása sem okoz nagy gondot. Sőt, olykor szinte hihetetlenül rövid idő alatt sor kerülhet a kerékcsere. A depót szemléltető kép jobb oldalán álló szerelők egy kereket mindössze 8, mind a négyet 25 másodperc alatt ki tudják cserélni. Ezen a felvételen egyébként Siegfried Spiess tuningmesterét (a táblával a kezében) és munkatársait, valamint jobbról, az oszlop mellett fehér kabátban K. P. Rosorius „nagy-mestert”, a VW motorsport európai szervezőjét is láthatjuk még.

Az itt kézben tartott jelzőtábla, amely a versenyzőt a futam során egy szemvillanásnyi idő alatt is jól informálja, három adatot tartalmaz: az L 16 a 16. kört (angolul: Lap), a P1 az 1: pozíciót és a T az időt (itt 0, mivel még nincs időmérés) jelenti.

A futam alatt előfordulhat, hogy valamilyen ok miatt a futamidőt nem közlik a versenyzővel. Például azért, hogy a riválist idejekorán ne informálják. A nagy és kis depók iratlan szabályai szerint mindig a pilóta védőangyala vezet — nagy odaadással és többnyire roppant látványosan — a futamtabellát. Ő méri az időt kedvencének, ám ugyanakkor éles szemmel figyeli a legveszélyesebb vetélytársak teljesítményét is.

És minden bizonnyal nem érdektelen az sem, hogy milyen módon jutnak a különböző országok „betonarénáiba” a versenygépek. Nos, itt egy igazán speciális angol versenyautó-szállító kamiont is láthatunk. Az egyik vezető európai Forma-2-es versenystálló imponáns Ford erögépét, amely a BP/Toleman Group Motorsport betontorpedóit juttatja el országból országra. A tökéletesen áramvonalazott, 320 lóerős, hathengeres, tizennégy literes, turbó-dízel erőforrású jármű 15 méter hosszú, 4 méter magas, 2,5 méter széles, tizennégy erőátviteli fokozatú váltóval rendelkezik és akár 115 km/h sebességgel is képes száguldani.

A. T.



RADARKONTROLL

segítségével fülön csípték Norvégia történetének első gyorsan hajtó kerékpárosát. A 14 éves Oeystein Mollat, az Oslo melletti Oppegaandból versenykerékpárján 57 km-rel száguldott az úton – és így hét kilométerrel túllépte a sebességkorlátozást. A rendőrségben azért volt belátás az ifjú tehetség iránt, és beérte egy figyelmeztetéssel. „Hát az igaz, hogy egy kicsit túl gyors voltam” – vélte a tetten ért közlekedési kihágó, aki azért büszkén megjegyezte, hogy 60-nal is tud menni, ha akar.

ELEKTRONIKUS SZÁMÍTÓGÉP

irányítja Taskent belvárosában 22 közlekedési csomópont forgalmát. Az útburkolatba épített szenzorok – érzékelők – adatokat továbbítanak az adott útszakaszon áthaladó járművek számáról, sebességéről. Szovjet szakembereket bízták meg Szófia, Plovdiv és Várna automatizált forgalomirányító, szervezőrendszerének kidolgozásával is.

KIEGÉSZÍTŐ VIZSGÁN KELL

majd bizonyítaniuk az NSZK-ban a vezetői jogosítványért folyamodóknak, hogy energiatakarékosan tudnak vezetni. Ennek megfelelően kívánják a közlekedési szabályokat módosítani. Amennyiben a jelölt mind a két vizsgát eredményesen letette, sor kerülhet a vezetői jogosítvány kiszolgáltatására. Az új vizsgát külön kell letenni. Ha az eredmény elégtelen, akkor 14 nap után megismételhető. Akinek már van vezetői jogosítványa, mentesül a különvizsga letétele alól.

A BRITISH LEYLAND

10 százalékgig menő áremeléseket jelentett be. A cég idén 400 millió font sterling veszteséggel számol, és 800 millió fontot kér a kormánytól, új gépkocsimodellek tervezésére és gyártásuk beindítására.

NÉGY KGST-TAGORSZÁGBAN

fejlett a motorkerékpár- és a mopedgyártás. Első helyen a Szovjetunió áll, amely 1975-ben 1,03 millió darabot, 1978-ban pedig 1,09 milliót gyártott. A második helyet Csehszlovákia foglalja el (1978-ban 111 000), utána Lengyelország következik (96,7 ezer) és az NDK (71,4 ezer), Csehszlovákia és az NDK is exportál motorkerékpárt és mopedet – késztermékként, valamint alkatrészeket összeszerelésre. Az alkatrészként szállított motorkerékpárok különösen fontos helyet kapnak Csehszlovákia exportjában: ez az export (1978-ban 195,7 ezer) méreteit tekintve meghaladja a végtermék hazai gyártását (1978-ban 111 ezer). Az NDK 1978-ban 39,1 ezer motorkerékpárt exportált – teljes motorkerékpár- és mo-

A Magyar Autóklub november 30-án ünnepelte megalapításának 80. évfordulóját. 1900-ban, amikor a hazai gépkocsialomány elérte az ötvenet, a gyalogosok ellen szemével, a konkurrens lovaskocsitulajdonosok irigykedve figyelték a pöfögő masinákat. Az autósok pedig megalakították a klubot, fő feladatuk tüzve az autómobilok népszerűsítését. 80 év után már megállapíthatjuk, ezt a feladatot igazán szépen ellátta. Sokrétű tevékenységével valamennyi közlekedő segítségére van. Gratulálunk a Magyar Autóklubnak!



(Bojár Sándor felvétele)

pedgyártásának 55 százalékát. Az importőrök csoportjában találhatjuk a Szovjetuniót (1978-ban 91,2 ezerrel), Magyarországot (11,2 ezerrel), Bulgáriát (10,7 ezerrel) és Lengyelországot (6,2 ezerrel).

A SZOVJET KORMÁNY

illetékes szerve Lada-összeszerelő üzem kanadai létesítésére tett javaslatot, torontói képviselőtén keresztül, az autógyár vezetőinek. Az ajánlatot az AVTOEXPORT és a Togliattiban levő Lada autógyár tette. Remélik, hogy ez növelni fogja a Lada gépkocsik további népszerűségét. Eddig már több mint tízezer Lada fut a kanadai utakon.

OTTAWABAN

több mint 400 taxiba minikomputert építettek be. A komputerek véget vetnek a zavaró rádióbeszélgetéseknek, kiküszöbölik a tévedéseket és a várakozási időt is. Emellett lehetőséget te-

remenek arra, hogy például 100 százalékos biztonsággal lehessen taxit rendelni egy repülőtérről úthoz. Mind egyik taxi kis méretű képernyőt kapott, amely csatlakozik a taxiközpontban levő „elektronikus agyhoz”. Ezt a komputert Ottawában szektorokra osztották fel, és mindegyik taxi kapott egy számat, és ezt az agy tárolja. Ha valaki taxit kér, a „központban levő kasszony” – a képernyőnek és a komputeres információnak köszönhetően – a legkedvezőbb helyzetben levő járművet hívhatja. Ha a taxiför nem ad választ 30 másodpercen belül, az igényt másik taxinak játsszák át. A taxiközpontban levő komputer azokat az utasokat is tárolja, akik nem egyenlítik ki számlájukat, továbbá jelentést ad az utak állapotáról és időjárás előrejelzést is közöl.

KANADAI SZAKEMBEREK

foglalkoznak azzal a kérdéssel, hogy hogyan lehetne kitermelni a kb. 15 mé-



A szerencsétlenül járt Polski Fiat utasait a mentő, mozgatható részeit élelmes keselyűk szállították el. A lengyel autónak még a rendszám-tábláját sem kímélték (kinek kell egy fél tábla?), mindent elhordtak, ami csak mozgatható volt. A közelben lakók szerint, szerencsére, a gyűjtögetőkből is begyűjtöttek néhányat

(Schellenperger Ferenc fotól)



ter mélységben fekvő, kőolajat tartalmazó homokból az olajat. 2,5 tonna homokból 1 barrel, vagyis 150–163,5 liter kőolajat lehet előállítani. Az előállítás módszere azonban rendkívül költséges.

A HORVÁT SZOCIALISTA KÖZTÁRSASÁG

területén 1981. és 1985. között több mint ötezer kilométer útvonalat korszerűsítettek. Elkészül a Barátság-Egység autópálya 152 kilométeres szakasza, és a magyar határtól Zágrábon át Fiuméig vezető sztráda egy része is. A több éves program költségeire 55,6 milliárd dinárt irányoztak elő.

EGY KIS ANGOL CÉG,

a Malver Link-i Morgan, már 40 éve gyárt sportgépkocsikat egyetlen, változatlan formában – fából. A kocsik karosszériája belga kőrisfából készül.

A „rég, jó” stílusban készült gépkocsiknak nem kell sokáig vásárlóikra várniuk.

A FRANCIA MICHELIN

gumiabroncsgyár december 1-től 5–7 százalékkal emeli a gumiabroncsok árát. Ez az idén már a cég harmadik áremelése lesz, s várható, hogy példáját más vállalatok is követik.

A TÉLI ISKOLAI SZUNETBEN

a kerületi közlekedésbiztonsági tanácsok Kresz-moziba invitálják a gyerekeket. December utolsó négy napjának valamelyikén a filmvetítés előtt Kreszvetélkedőt rendeznek, értékes jutalmakat kínálnak a Kresz-totó nyerteseinek. Minden budapesti kerületben egy-egy mozi jelöltek ki az iskolások szórakoztató tanítására, az előadások általában 10 órakor kezdődnek.



A Csepel Művek apci Qualital könnyűfém öntődjében modern technológiával készülnek az öntvények a hazai járműipar részére. A legnagyobb megrendelőknek, a Csepel Autógyárnak, a Magyar Vagon- és Gépgyárnak és az Ikarusnak készülnek a légfékszerelvények, olajteknők és más tartozékok. Besegítenek a Lada-programba is, a Bakony Művekkel kötött szerződés értelmében 200 ezer gyújtáselosztó alumínium alkatrészének gyártását vállalták el az idén.

Kép és szöveg: Szabó Sándor



Autósoknak

Az Állami Biztosító

Felhívja az autósok figyelmét arra, hogy a kötelező gépjárműfelelősség-biztosítás díját a korábbi évekhez hasonlóan december 31-ig lehet pótlékmentesen befizetni. Az autósok 1980. II. félévre 230, a motorosok egész évre 100 forintot fizetnek. A csekken és a díjigazoló lapon ne feledjék el feltüntetni a rendszámot. A befizetés dátumát a postahivatal bélyegzőjével igazolja. A gépjárművek adásvételét már nem kell bejelenteni az Állami Biztosítónak. Eppen ezért, ha valaki használt autót vásárol, feltétlenül kérje el a díjigazoló okmányokat (díjigazoló lap, átutalási postautalvány feladóvévénye, OTP számlakivonat) az eladótól és saját érdekében győződjön meg arról, hogy a biztosítás díját az előző tulajdonos rendezte-e. Ellenkező esetben ugyanis előfordulhat, hogy az eladó hanyagságából eredő több féléves díj- és pótlékhátralékot is a következő műszaki vizsga előtt az új tulajdonosnak kell befizetnie.

- K -

Mozgolódnak

a kempingezni vágyók. Zuglónban kaptuk lencsevégre ezt a Barkast. A megemelt tető arról tanúskodik, hogy a kocsit túrázáshoz (is) használják. Ugyes a megoldás, bár számos gyár hasonló típusán láthattunk ilyen tetőmegemlést.



Az abroncsok is megvénülnek

A mozgás nemcsak az embert teszi lendületessé és fiatalossá, hanem a gépeket, a motorokat is megóvjaa a rozsdásodástól. Jót tesz az abroncsoknak is, hiszen azok anyagának 80-85 százaléka gumi, amely szintén öregszik, vénül.

A fudai (NSZK) gumigyár az „örege-dest” a következőképpen magyarázza: „A gumiabroncsok öregedésén olyan kémiai folyamatot értünk, amelynek következtében a gumikeverékek minősége romlik. Ez a természetes öregedés az abroncsok tárolása, gondozása módjától függően meggyorsulhat.”

A „külső körülmények” közül sok példa sorolható fel. A tartalékabroncs, amely a motortérben, avagy a kipufogócső (berezés) közelében van elhelyezve, éppúgy károsodik, mint azok a gumik, amelyek használatlanul a szabadban, vagy a garázsban hevernek. A növekvő életkorral arányosan a gumitermékek szilárdsága és rugalmassága csökken. Ez nemcsak azokra az abroncsokra vonatkozik, amelyek profilján külsérelmi nyomok vannak. Ugyanis még a gyakorlatilag új, vagy alig futott gumik is „porhanyósak”, törékenyek lehetnek.

Jó példát szolgáltatnak erre a lakókocsik gumijai. Ezeket többnyire csak kevés alkalommal használják, és akkor is alig futnak évente 5000 kilométernél többet. Ez 4-5 év után gyakorlatilag 20 000 kilométer utat jelent, és kívülről teljesen épnek, jó állapotban levőnek tűnnek, mégis az abroncsok már „romlásnak” indulnak. Károsodás a gumik megkemé-

nyedése, és megrepedése miatt is lép fel. A csökkenő szilárdság mellett a továbbbi használat közben olyan károsodás következhet be, amely már életveszélyes is lehet.

Sok autósban felvetődik az a gondolat, miként is lehet az öregedő abroncsokat felismerni. A szakemberek véleménye szerint lehetetlen egyértelműen meghatározni az életkort. Az öregedés önmagában is sok tényezőtől függ, és ezért nem lehet egyértelműen meghatározni.

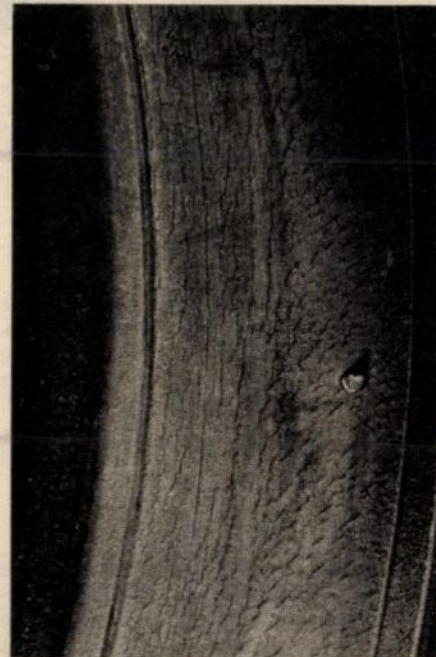
A keveset futott (használt) abroncsok néhány év alatt „törékennyé” válnak, ezért kell e gumikra nagyobb gondot fordítani. Vizsgálni kell például olyan szempontból, hogy nincsenek-e azon hajszálrepedések és más sérülések.

Az autótulajdonos azonban ne csak az abroncs korára, elöregedésére figyeljen. Sok az olyan tennivaló még, amely az abroncs gondozásához és az ellenőrzéséhez szükséges. Az abroncs 1. számú el-lensége az alacsony guminyomás. Ennek az is káros következménye lehet, hogy az abroncs 120 C fokra is felhevül... Bövebb kommentárt fűzni ehhez, úgy hisz-szük, nem érdemes. A tények elgondol-kodtatók, és jó lenne, ha az abroncsok-ról kialakult szemléletünkben némi válto-zás állna be! A gumik létfontosságúak, ezt minden autós tudja, és olykor mégis keveset tesz saját biztonsága érdeké-ben.

(„Kicker” autómagazin)

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. DECEMBER 12-ÉN

DACIA (Budapest)	3 124
DACIA (Debrecen)	1 228
LADA 1200 (Budapest)	8 889
LADA 1200 (Debrecen)	8 394
LADA 1200 Kombi (Budapest)	1 637
LADA 1200 Kombi (Debrecen)	573
LADA 1300 (Budapest)	5 517
LADA 1300 (Debrecen)	4 312
LADA 1500 (Budapest)	4 789
LADA 1500 (Debrecen)	4 376
LADA 1500 (Győr)	970
LADA 1600 (Budapest)	1 940
LADA 1600 (Debrecen)	1 015
MOSZKVIC 2140	9 949
P. FIAT 126p (Budapest)	4 336
P. FIAT 126p (Debrecen)	1 042
P. FIAT 126p (Győr)	452
P. FIAT 1500	1 296
SKODA 105-S (Budapest)	2 545
SKODA 105-S (Debrecen)	1 913
SKODA 105-S (Győr)	1 915
SKODA 120-L (Budapest)	1 871
SKODA 120-L (Debrecen)	941
SKODA 120-L (Győr)	1 001
TRABANT Lim. (Bpest)	2 263
TRABANT Lim. (Debr.)	677
TRABANT Lim. (Győr)	1 354
TRABANT Spec. (Bpest)	3 631
TRABANT Spec. (Debrecen)	1 893
TRABANT Spec. (Győr)	3 870
TRABANT K. (Bpest)	1 001
TRABANT K. (Győr)	747
TRABANT Hycomat	10 141
WARTBURG	
Limousine (Bpest)	2 677
Limousine (Győr)	2 111
Limousine (tolótetős)	281
de Luxe (Bpest)	1 939
de Luxe (Győr)	2 239
de Luxe (tolótetős)	527
Tourist (Bpest)	884
Tourist (Győr)	916
ZAPOROZSEC	30 586



Mi újság a Skoda családban?

MŰSZAKI ÚJÍTÁSOK A SKODA 105/120-AS TÍPUSSOROZAT 1981-ES MODELLJEIN

A Skoda 105/120 típusorozatú személygépkocsik műszaki fejlesztésében az elmúlt év jelentős változásokhoz vezetett, amelyek az idén eszközölt módosításokkal együtt tovább növelték az 1980-as modell használati értékét és műszaki színvonalát. Augusztus közepétől kezdve azok a kocsik gurulnak le a Mladá Boleslav-i Autógyár futószalagjáról, amelyek a műszaki tökéletesítések szempontjából már az 1981-es modellt képviselik.

Az új modellnél elsősorban a belső zajszintet csökkentették, javult az üzemanyag-tartály légtelenítése is, s a gyártott gépkocsik minden változatánál bevezették a 13 colos kereket és abroncsokat. E módosítások mellett fűtéssel látták el a de Luxe kivitelezésű kocsik hátsó ablakát.

A zajszint csökkentését elsősorban a bütyköstengely erősítésével érték el. A tengely bütykök közötti részének átmérőjét 21 cm-ről 24 cm-re növelték, fokozták a szilárdságát is, ami csökkenti a kilengését, a gyorsító erők hatását, s egyúttal a keletkező zajt is. A tető merevítéséhez használt plastisol és a nagyobb hőfokon végzett keményítés megszünteti a tető rezgését, ami szintén csökkenti az ezáltal keletkező zajt. A plastisolos tömítés a hátsó támaszték üregében megakadályozza, hogy a motortérből a zaj a kocsik belsejébe hatoljon.

Az üzemanyag-tartály légtelenítését kiegészítették a bal oldali tartály járulékos légtelenítésével. A légtelenítőcső a hátsó kocsialj alatt haladva jut az üzemanyag-tartály beöntő nyílásához a zár közelében. Ez az új elrendezés tökéletesítette az üzemanyag-tartály légtelenítését, ami rendkívül magas külső hőmérsékleti viszonyok esetében csökkenti az üzemanyag illanási veszteségeit.

A keréktárcsák alakításával nyert 10 mm-es eltéréssel az első és a hátsó híd nyomtávolsága 20 mm-rel

növekedett, ami a szélesebb és korszerű szerkesztésű Barum 165 SR 13-as gumibronccsal együtt javítja a gépkocsi menettulajdonságait. A 13 colos kerék új alakja mellett esztétikailag is kedvezően hat.

A hajtóműszerény egyes részeinek, peremének és bordáinak erősítése javította a sebességváltó működését, s főleg tökéletesebb tömítést nyújt az olaj csöpögése ellen. Javult a tengelykapcsoló-szerény alsó szigetelése is, éspedig a fedőlap alakjának megváltoztatásával, ami lehetővé tette a tengelykapcsoló egészének a szigetelését.

Az új indítómotor elektromágneses kapcsolóját kettős tekercseléssel látták el, ami növeli a mágnes nyomóerejét, s csökkenti az indítás áramszükségletét. Az új kapcsolót rövidre záró érintkezővel látták el, hogy a gyújtótekercs előzetes ellenállásának kiiktatása az indítás alatt lényegesen növelje a gyújtótekercs feszültségét.

Több műszaki változtatást eszközöltek a fűtés hatékonyságának növelése céljából, s a szellőztetés szabályozórendszerét is tökéletesítették.

Az első tekintetre észrevehető változások közé tartoznak az új, műanyag borítású külső ajtókartók, valamint az új ruhaakasztók, amelyek a karosszéria ablakközi részén kaptak helyet. A szögletes alakú felső világítólámpát szintén kicserélték, s az új

legömbölyített lámpa megfelel az Európai Gazdasági Bizottság előírásainak.

Mi várható 1985-ig?

A Mladá Boleslav-i Skoda gyár konstruktőrei előtt az a feladat áll, hogy a jövő évi modelleken elvégzett műszaki újítások után további módosításokat, változtatásokat eszközöljenek a Skoda 105/120-as típusor 1982-1984-es modelljein, s ezáltal növeljék a személygépkocsik

csökkentése érdekében a hátsó válaszfalat „Syspur” anyaggal tömítik. Behatóan foglalkoznak az üzemanyag-fogyasztás csökkentésének kérdésével is.

Az 1982-es modellbe módosított porlasztót, s a kerekekre acélradial gumibroncsokat szerelnek.

Az 1984-es modellen végzik a jelenlegi típusor utolsó korszerűsítését, és az 1985-ös modellbe már azt a motort szerelik, amely az el-



használati értékét. Foglalkoznak a fékhatás fokozásával, a hűtőszivattyú-tömítés, az olajszűrés, a tengelykapcsoló és a fűtés tökéletesítésével, a zajszint csökkentésével, a motorház portalánításával és egyebekkel. Az 1982-es modellen többek között módosított eszközölnék az üzemanyag-tartályon s így a kocsik borulása esetén sem folyik ki a tartályból a benzin. A műszaki újítások között szerepel a fékrendszer meghibásodását visszajelző berendezés. A belső zajszint

sőkerék-meghajtású S 780-as új személykocsiba készül. Az új típus tervrajza már elkészült, beleértve az egyes részegységek rajzait is. Az ütemtervvel összhangban jelenleg már az új típus ötajtós változatának a dokumentációján dolgoznak. Egy külön tervezőcsoport — vállalati szinten — azzal foglalkozik, miként lehet az új kocsikon minél több műanyagot felhasználni.

A bratislavai Új Szó nyomán

(Fotó: Bojár Sándor)

Idegenvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL: Kőszeg (4), Bük-fürdő

A Kőszeg városa feletti hegyeket is nagyon sok turista keresi fel. A kis gyalogtúra igazán csak használ az autózástól elkényelmesedett izomzatunknak. A hegyoldalon felfelé kapaszkodva mind nagyszerűbb kilátás nyílik a város ódon és új negyedeire. Talán a legszebb, a legmegkapóbb kilátásban éppen a Panoráma étteremből gyönyörködhetünk. Nem véletlen, hogy jócskán akadnak erre felé impozáns üdülőépületek.

És ha már itt vagyunk, érdemes ellátogatnunk a vá-

A belső vár udvara — előtérben az egykori kút

Az elővár





Öregtorony (Zwinger) — ma kiállítóterem

ros szélén levő új köztemetőbe. Két nagy jelentőségű sírboltot találunk itt. Az egyik a temetőkápolna (1747-ben épült) előtti negyedik sor harmadik sírhelye. Ide helyezték 1705-ben örök nyugalomra Lehmann Gottfried kapitány hamvait. Hogy ki volt Lehmann Gottfried? Nos, ő volt az, aki lehetővé tette, hogy II. Rákóczi Ferenc a bécsűjhelyi börtönből megszökhessen. Bátor tetteért életével kellett fizetnie. A császári hadbíróóság 1701 karácsonyán — december 24-én — fejét vették. Felnégyelt holttestét Bécsűjhely négy kapujára szögezték. A portyázó kurucok 1705-ben hozták magukkal később elhantolt tetemét és magyar földben helyezték örök nyugalomra.

A másik történelmi emlék, a halottasház mögötti, fekete márványból emelt kriptá. Aranybetűs felirat adja tudtúl, hogy itt temették el

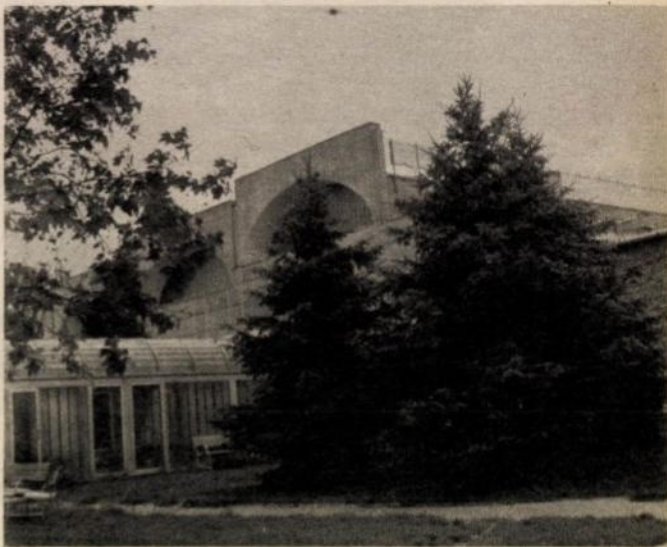
Kiss János altábornagyot, majd később, 1972-ben elhunyt feleségét is. Kiss János itt, Kőszegen, mint katonatanár működött, majd ide vonult nyugállományba is. Innen indult el, hogy a Bajcsy-Zsilinszky Endre által szervezett nemzeti ellenállási mozgalom munkájában részt vegyen. Az ellenállási mozgalmat azonban felfedték, s Kiss János altábornagyot 1944. december 8-án a hazaáruló bérencek kivégezték. Hamvait a felszabadulás után — 1945 őszén — helyezték itt el. A síremlék mellett helyezték örök nyugalomra a Tanácsköztársaság két mártírjának, Csögör Jenőnek és Schätzer Frigyesnek a hamvait.

A városban több étterem, presszó és szálloda is van. Különösen szép és elegáns a város központjában nemrégén megnyílt Írottkö szálloda és étterem.

Nem véletlenül járja a



Lehmann Gottfried kapitány és Kiss János altábornagy sírja a kőszegi temetőben



Bük-fürdő

(ALMÁSSY TIBOR felvételei)

szólásmondás, hogy Kőszegen mindig történik valami: vagy esik, vagy fúj, vagy harangoznak... Ez onnan adódik, hogy Kőszeg hazánk egyik legcsapadékosabb vidéke, levegőjét az alpesi szelek tisztítják, s 11-kor harangoznak, ugyanis a hagyomány szerint a megtépázott török sereg 1532. szeptember 2-án 11 óra tájban kezdett szedelőzködni, hogy elvonuljon innen.

Szobathelytől 27. Kőszegtől 20, Soprontól pedig 40 km távolságra esik a már-már európai hírnévnek örvendő Bük-fürdő.

Bük község határában először 1942-ben, majd 1952-ben robbantásos kutatásokat végeztek hogy a föld gyomrának nagy értékű kincsét — az olajat — megtalálják. Kerestek, kutattak, olajat azonban nem találtak. Sőt, még gázzzivárgást sem észleltek.

Aztán 1959. október máso-

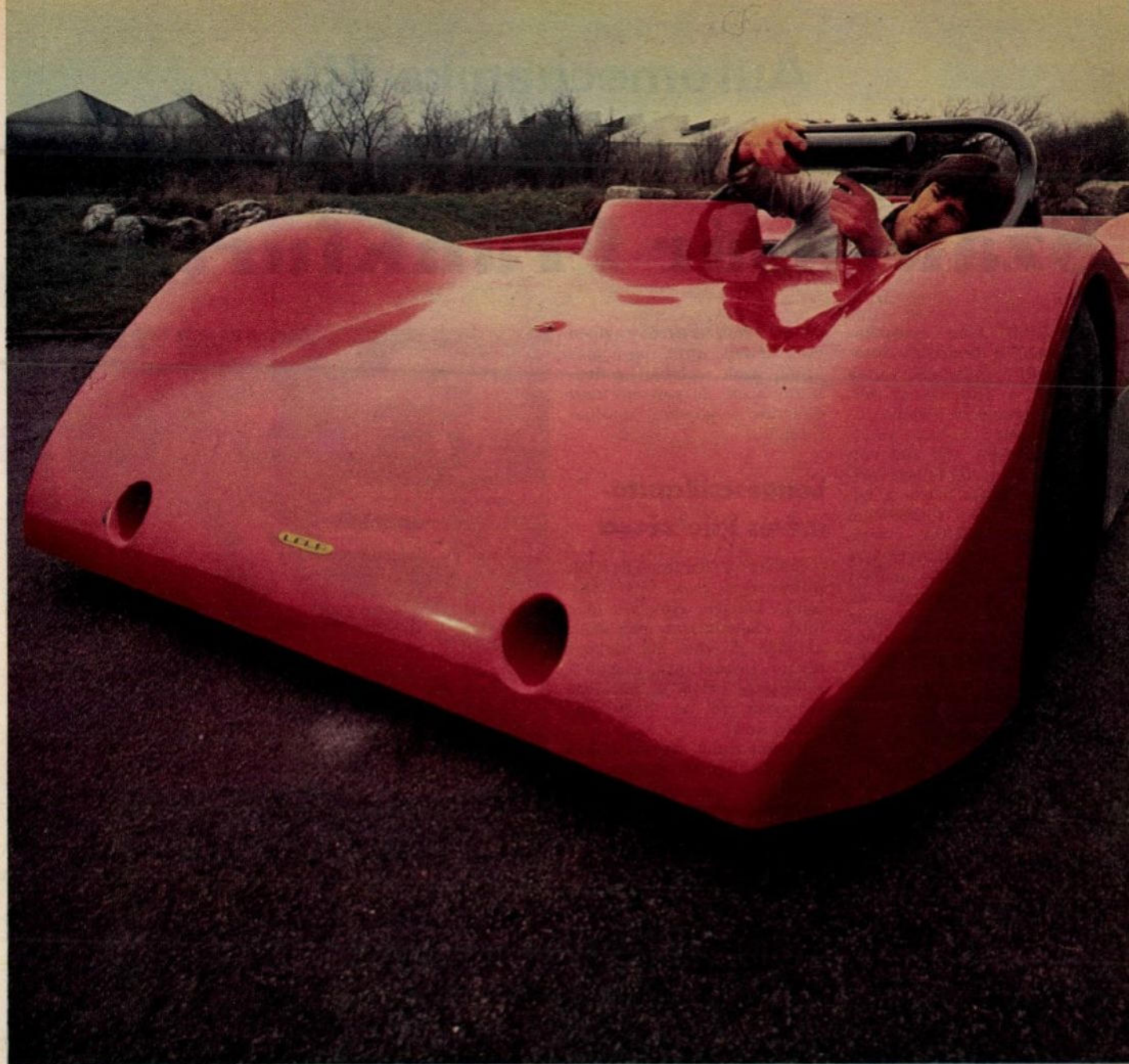
dik felében meleg víz tört fel a kukoricatáblák kellős közepén fúrt „olajkútból”. A fekete arany helyett tehát meg kellett elégedni az 1282 m mélységből feltörő 58 °C hőmérsékletű, sárgás színű meleg vízzel. Több kutató fúrtak és az eredmény hasonló volt: mindegyikből szénsavgáz, és a szénhidrogénekre jellegzetes szagú víz „csordogált”. A főkutató annak rendje és módja szerint cementdugóval ledugaszolták és betonnalappal szakzerűen lezárták. Mintha végleg eltemették volna őket. A vizet azonban később tüzetesebben is megvizsgálták, elemezték. Kiderült, hogy a magas hőfokú földi kincs igen sok, gyógyító erejű, ásványi anyagot tartalmaz. Nos, a jó hír futótűzként terjedt el a környéken és nagy elhatározásra készítette az embereket. De erről majd a következő folytatásban lesz szó...



BETON

A híres-nevezetes Hesketh motorkerékpár legújabb – 1000 kcm-es (V-2) – változatának a száguldását láthatjuk az egyik felvételen. Azt a kétkerekűt, amely első megjelenése, vagyis immár tizenegy év óta igyekszik lépést tartani a fejlődéssel, és az ilyen szupermotorokkal szemben támasztott igényekkel. A motort tulajdonképpen a névadó – Lord Hesketh – elgondolásai alapján hívták életre. A gazdag mecénás saját versenystállót tart fenn, amelynek éllovasa sokáig James Hunt – az 1976. évi Forma-1 világbajnoka – volt, mielőtt átnyergelt kettőről a négy kerékre. Érdekes, hogy a legújabb változat létrehozásához – a megálmodásától a prototípusig – mindössze huszonhét hónap is elég volt. Az erőgép szíve a 90 fokban V-elrendezésű, 1000

cm³-es ikerhengeres motor, amely percnként 6500 fordulaton 64,7 kW-t (86 lóerőt) teljesít, és 5,6 liter üzemanyagot fogyaszt száz kilométerre. A próbafutamon 225,3 km/h sebességet ért el vele. Külön említést érdemel az úgynevezett co-axiális és állandóan feszesen tartott lánchajtás alkalmazása, amely egészen eredeti megoldásnak számít a maga nemében. A végeredmény: elasztikusabban és csendesebben érvényesíthető az erőátvitel, még jobb az úttartás és a kanyarstabilitás. Az első kerékre dupla, a hátsóra szimpla tárcsaféket szereltek fel. A szuper-Hesketh sportmotorkerékpár sorozatgyártását éppen ezekben a napokban kezdi el Towcesterben a Hesketh Automotive Products cég.



INDIÁRPIEDŐK

És megszületett a legújabb, a minden eddiginél „földönfutóbb” Lola: az igazán impozáns – T-590-es típusjelzésű – versenygép. Nos, ez a beton torpedó még keskenyebb, alacsonyabb és könnyebb, mint bármelyik elődje. A tömegközéppont kedvező kialakítása szempontjából a vezetőülést és vele együtt minden kezelőberendezést, főbb szerkezeti elemet is a lehető legmélyebben helyezték el. A tovább javított felfüggesztés, szélcsatornai finomítások révén valósággal odatapad az úthoz. Jobb a súlyelosztása és számos műszaki paramétere. Lényegében ennek köszönhető, hogy a 150 kW teljesítményű kocsit nemcsak roppant

gyors, könnyen kezelhető, hanem bámulatosan kanyarstabil is. Terv szerint a 2000-es sportautók kategóriájában fogják bevetni.

És még néhány adat: keréktáv 241 cm, hossza 363 cm, szélessége 158 cm, magassága (a biztonsági védőívét is beleszámítva) 91 cm, súlya mindössze 480 kg. Tervezéskor és megalkotásakor a vezetésbiztonság szinte valamennyi ma ismert újdonságát beleépítették ebbe a versenyautóba. Csodák persze nincsenek: a többi a vezetőn múlik...

ALMASSY TIBOR

Szakvásár Frankfurtban

A kiállítás ama csarnokában, ahol a temérdek futómű-beállító műszerek voltak láthatók, a krónikásnak volt oka elmerengeni. Eszébe jutott az az idő, amikor mindössze egyetlen szál rúd volt a nyomtáv-mérő, és egy primitív szerkezet mérte a kerék dőlését. Oly kezdetleges szerszámok voltak ezek, hogy ma már mosolygásra készlet látásuk. Ugyanakkor tartozunk az igazságnak az-zal, hogy ezek használata egyes műhelyekben még most sem ment ki a divatból.

De ami igaz, az igaz: amelyik műszer két-három évtizede megfelelt, az a mai modern autókhoz már nem elégséges.

A nyomtáv- és dőlésmérőkről

A futómű-beállító műszerek hosszú stagnálás után rohamos fejlődésnek indultak. Szenciószámba ment az a mérőműszer, amely közönséges fénysugarat vetített ki a táblára, és pillanatok alatt megállapítható volt az érték. Ma már eltörpül ez a modern szerkezet a lézersugárral működők mellett. Korunk e csodája betört az autópárba is. Tizenöt cég mutatta be termékeit, köztük olyan rangosak, mint a Hofmann, a Matra és a Schenck. Hofmann a lézeres futómű-beállító műszerét már a brnói Autószervez '80 kiállításon is bemutatta — irtunk is róla —, ott is, itt is osztatlan sikerrel.

Persze már ez sem sláger. Az volt viszont az amerikai US Sales Company Spinoptica, amely minden műveletet lézersugárral mér. Noha a készüléket a kiállításon csak fényképen láttuk, mégis létezik már és nem prototípus. A bemutatott futómű-

beállító műszerekről röviden csak annyit: amit ma a piac kínál, azok valóban a legkitűnőbbek. És van egy nagy előnyük: a könnyű kezelhetőségük!

Lengéscsillapító-mérés kijelzéssel

Sokáig a lengéscsillapítók milyenségét csak úgy találmokra mérték. Amelyik elég nagy ellenállással működött, az már jó volt. Ha olykor-olykor kiszakította magát a felerősítés helyéről, mit sem számított, fő az, hogy kemény volt.

Tudomásunk szerint a hazai javítóműhelyekben a Boge lengéscsillapító-mérő készülék volt az úttörő. Hogy ez mennyire forradalmasította a vizsgálat menetét, azt az élet igazolta. A ma használatos műszerek azonban elavultnak tűnnek a Boge mostani gyártmánya mellett. A cég elkészítette ugyanis azt a típust, amely digitális kijelzéssel mutatja a lengéscsillapítók állapotát. De nemcsak jelzi, hanem papírra is rögzíti az eredményt. Hogy miért tértek át a digitális kijelzésre? A válasz egyszerű: ez a legpontosabb mérés!



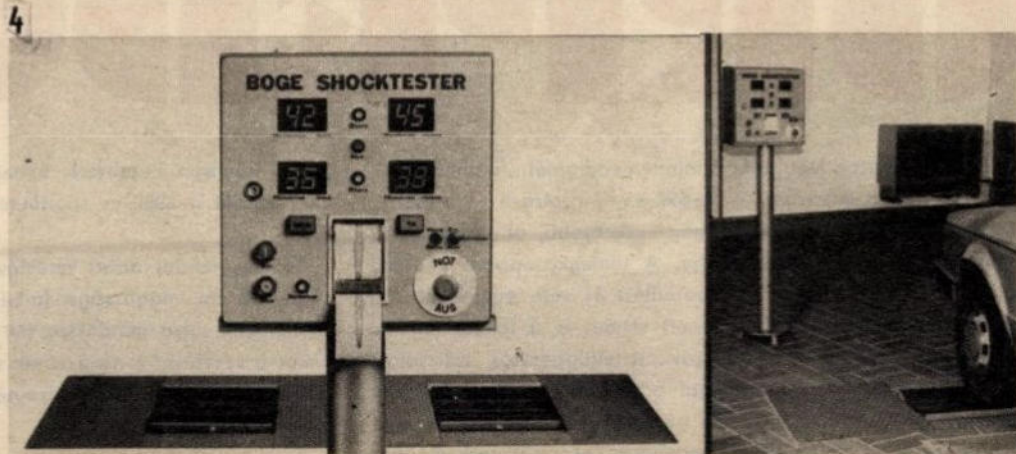
5

Gumiszerelőkről, kerékkiegyensúlyozókról

Ha már a futómű mérőműszereit taglaljuk, szólnunk kell a gumiszerelő és kerékkiegyensúlyozó gépekről is. Ezekre is jellemző a magas fokú technikai fejlettség, s ezzel párhuzamosan a köny-

nyű kezelhetőség. A kiegyensúlyozó gépek között is favorit a digitális kijelzésű, mint például a Hofmann-féle készülék. De kitűnőek voltak a Schenck cég műszerei is. A többiről csupán annyit: egy ilyen rangos kiállításon megjelenni gyenge minőségű, elavult és korszerűtlen termékekkel, nem ildomos.

LOVÁSZ KÁROLY





3.



1.

2.



1. Az egyik legmodernebb futómű-beállító készülék, amely a Beissbarth-cég terméke.

2. Ma ez a műszer a csúcs a kerekek beméréséhez. A SUN teljesen komputerizált beállító készüléke a legpontosabb mérésekre alkalmas.

3. Igaz, a csinos hölgy csak az időt méri, de valóban a Steinboch-gyár gumiszerelő készülékével pillanatok alatt lehet a köpenyt cserélni.

4. A Boge lengéscsillapító-mérő készülék digitális kijelzéssel. Mérés pontossága tökéletes.

5. Ez a kerékiegyensúlyozó is jelenleg egyike a legjobbaknak az autószakmában. A teljesen komputerizált készülék előállítója az NSZK-beli Hofmann-cég.

Autók és árak

Részlet a Merkur használt-autótelepein december első felében értékesített gépkocsik áraiból:

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

TÍPUS	Jel	Évjárat	Ára ezer forintban
-------	-----	---------	--------------------

BUDAPEST

(Erzsébet királyné útja 125.)

Dacia 1300	SM	1978	83
Lada 1200	SM	1975	52
Lada 1200	SM	1980	102
Lada 1200 K	SA	1977	56
Lada 1300	SM	1976	75
Lada 1500	SM	1975	60
Lada 1500	SM	1977	80
Lada 1600	SA	1978	87
Lada 1600	BM	1979	126
Moszkvics 2140	SA	1978	37
P. Fiat 1500	SA	1976	36
P. Fiat 1500	SA	1977	42
P. Fiat 126	SM	1978	65
P. Fiat 1500	BM	1980	68
Skoda S 100	SM	1976	44
Skoda 105 S	SM	1977	74
Skoda 105 S	BM	1979	82
Skoda 120	SM	1978	68
Trabant 601 S	SM	1978	54
Trabant 601 S	SM	1979	57

BÉKÉSCSABA (Szarvas út)

Dacia 1300	BM	1977	79
Dacia 1300	SM	1974	49
Lada 1200	SM	1974	49
Lada 1200	SM	1976	84
Lada 1300	SM	1977	93
Lada 1500	SM	1977	94
Moszkvics 2137	SA	1977	38
P. Fiat 1500	BM	1977	79
P. Fiat 1500	SA	1977	66
Skoda S 100	SM	1973	28
Skoda 120 L	BM	1978	62
Skoda 1000 MB	SM	1968	12
Trabant 601 K	SM	1975	49
Trabant 601 L	BM	1974	39

DEBRECEN (Monostorpályi út)

P. Fiat 1500	SM	1974	31
P. Fiat 1500	SA	1976	41
P. Fiat 1500	BM	1977	55
Skoda S 100	SM	1973	16
Skoda 105 S	SM	1980	89
Skoda 120 L	SM	1978	67
Trabant 601	SM	1976	38
Trabant 601	SM	1978	52
Volga G-24	SA	1974	24

GYŐR (Rét u. 27.)

Lada 1200	SA	1975	30
Lada 1200	SA	1977	56
Lada 1200 K	SM	1974	63
Lada 1200 K	SA	1979	60
Lada 1300	SM	1980	85
Lada 1500	SM	1977	79
P. Fiat 1500	SA	1975	13
P. Fiat 1500	BM	1972	35

P. Fiat 1500 K	SA	1977	42
P. Fiat 126	SM	1980	69
Skoda S 100 L	NM	1975	33
Trabant 601 L	SM	1974	39
Trabant 601 S	SM	1979	55
Wartburg 353 L TT	BM	1977	76

KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)

Moszkvics 2140	BM	1978	65
P. Fiat 1500	SA	1977	34
P. Fiat 126	BM	1979	62
P. Fiat 1300	BM	1970	27
P. Fiat 126	SM	1978	56
Skoda 105 S	BM	1979	78
Skoda 110 L	SM	1975	25
Skoda S 100	SM	1976	44
Skoda S 100	SM	1973	21
Trabant 601 K	SM	1976	46
Trabant 601	BM	1976	48

MISKOLC (Lórántffy Zs. u. 49.)

Lada 1300	SM	1976	66
Lada 1500	SM	1976	67
Lada 1500	SM	1980	129
Lada 1200 K	SM	1977	64
Lada 1200 K	SM	1974	46
Moszkvics 2140	SA	1979	49
P. Fiat 126	SM	1978	52
P. Fiat 126	SM	1978	59
P. Fiat 1500	SM	1974	40
P. Fiat 1500	SA	1977	42
P. Fiat 1500	SA	1978	72

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Dacia 1300	SM	1974	58
Lada 1200	SM	1973	11
Lada 1200	SA	1975	19
Lada 1200	SA	1976	25
Lada 1200	BM	1978	70
Lada 1300	SM	1978	94
Lada 1500	SM	1979	109
P. Fiat 1500	SM	1974	36
P. Fiat 1500	BM	1978	109
Trabant 601 S	SM	1976	39
Trabant 601 L	SM	1978	52
Volga G-24	SA	1976	29

SZEGED (Vásárhelyi P. u. 4.)

Lada 1200 K	SA	1976	50
Lada 1200 K	SM	1979	110
Lada 1300	SM	1979	108
Lada 1300	BM	1979	95
Lada 1500	SM	1978	114
Lada 1500	SM	1975	88
Lada 1600	SM	1980	145
P. Fiat 1500	SA	1979	92
P. Fiat 1500	SA	1977	39
P. Fiat 126	BM	1978	56
Skoda S 105	SM	1978	71

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Moszkvics 412	BM	1975	27
P. Fiat 126	SM	1977	42
P. Fiat 1500	SA	1977	46
P. Fiat 1500	SA	1978	68
Skoda S 100	SM	1976	44
Skoda 1203 VAN	SA	1975	15
Skoda 120 L	SM	1979	84
Trabant 601 L	SM	1973	29
Trabant 601 Hyc	SM	1979	39

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200	SA	1974	16
Lada 1200	SA	1975	25

Lada 1200	SA	1976	25
Lada 1200	SA	1977	32
Lada 1200	SA	1978	25
P. Fiat 126	SM	1977	56
P. Fiat 1500	SA	1977	34
Skoda S 100	SM	1975	34
Skoda 1203 VAN	SM	1975	43
Skoda 105 S	SM	1979	74
Skoda 120 L	SM	1978	70
Trabant 601 L	SM	1974	29
Volga M-24	SA	1974	11
Zaporozsec 968	SM	1974	13
Zaporozsec 968	SM	1978	35

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

A SZABADPIACOKRÓL

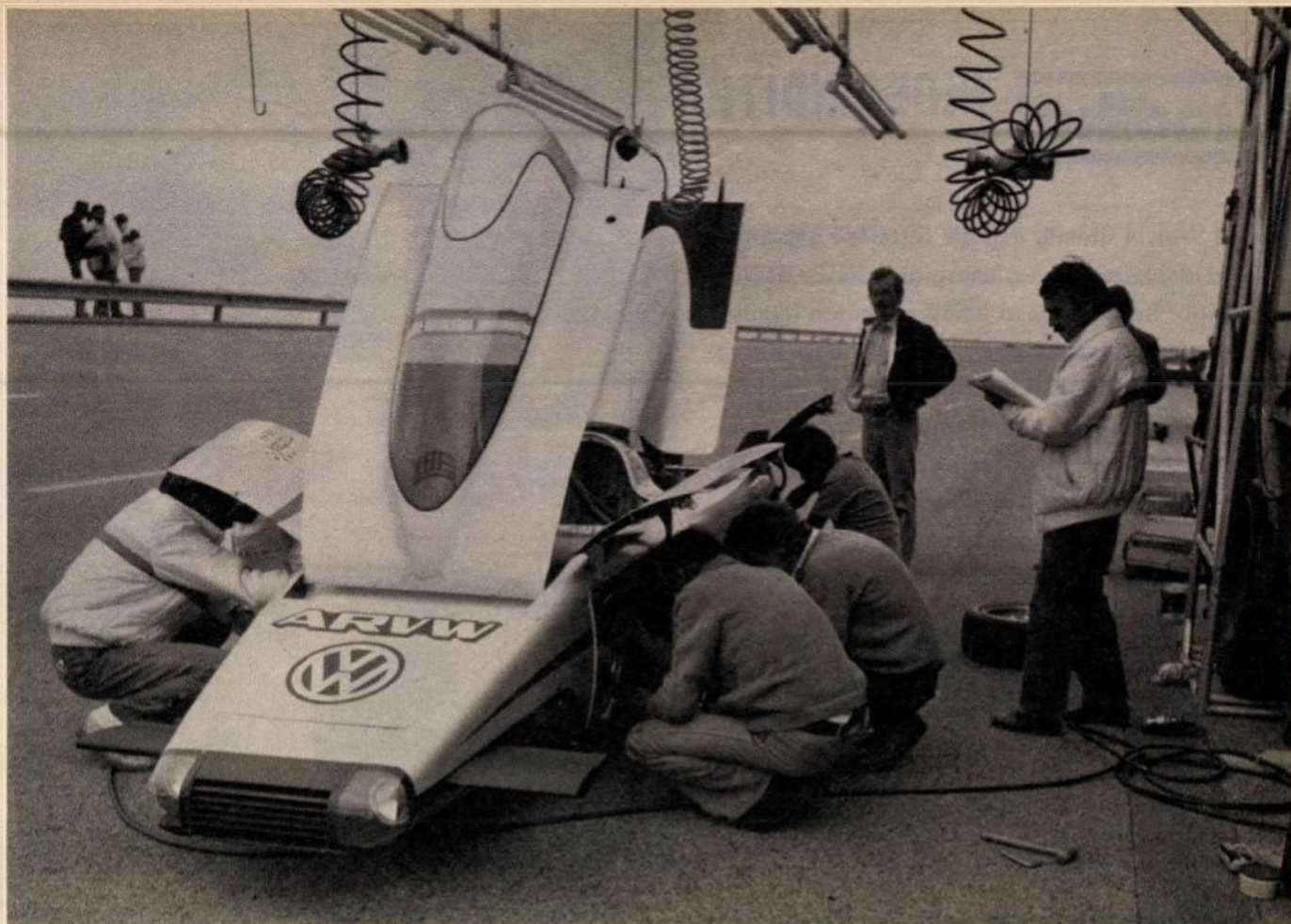
BUDAPEST. A december elejei hatalmas havazás után nem sok embernek volt kedve kijönni a börtérre. A nehezen járható utak miatt nagyon kevés eladó autót hoztak ki a szabadpiacra, és ezzel beköszöntött a téli pangás a fővárosi eladótéren is. Sok éves megfigyelésünk szerint az egyformán csekély kereslet és kínálat több hétig is eltart, s csak azok árulják a kocsijukat, akiknek sürgősen szükségük van a pénzre, márpedig ezekkel az eladókkal érdemes alkudni. Jellemző kínálati árak (alkú előtt): Lada 1200 (UX) 62 ezer forint, Lada 1500 (ZL) 100, Trabant 601 S (ZK) 58, Wartburg 353 (UK) 60, Wartburg 353 T (ZP) 88 ezer forint.

DEBRECEN. Mindössze félszáz kocsi árultak. Amilyen mértékben csökkent a felhozatal az utóbbi hetekben, ugyanúgy lett kisebb az érdeklődés is. A ropegős havon toporgók közül senki sem kezdett komoly tárgyalásba, egyetlenegy üzletkötést sem láttunk. Kínálati árak: Fiat 850 (IF) 30 ezer forint, Ford Cortina (UG) 100, Lada 1200 (IK) 50, Skoda S 100 (IV—IZ) 35—38, P. Fiat 1500 (UT) 70, Trabant 601 (CP) 15, Trabant 601 (UG) 38, Wartburg 353 dL (ID) 27, Wartburg 353 T (UX) 60 ezer forint.

MISKOLC. A meglepetések városa. Amikor az ősszel az egész országban virult a használt kocsik piaca, itt pangás volt; most pedig 50 kocsi közül ötöt rögtön eladtak. Igaz, ebben az alkuknak és az árengedményeknek is nagy szerepük volt. Üzletkötések: Lada 1200 (ZE) 50 ezer forint, Skoda S 100 (UP) 32, Skoda S 100 (IS) 25, Trabant 601 (ZU) 40, Wartburg 353 (US) 50 ezer forint. A börzén eladásra kínált egyéb kocsik kínálati ára (alku előtt): Lada 1200 (IR) 38 ezer forint, Lada 1200 (ZE) 65, Lada 1200 K (PU) 50, Lada 1500 (ZD) 90, Lada 1500 (ZS) 100, P. Fiat (ZY) 65, Trabant 601 (UR) 43, Wartburg 353 (UY) 65 ezer forint.

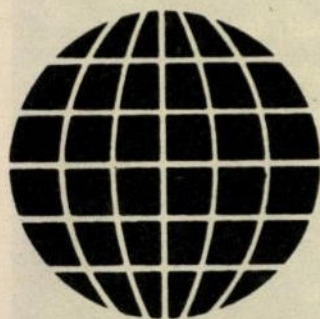
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

December 27.	Kiskunmajsa
Siklós	Kisújszállás
	Komárom
December 28.	Miskolc
Békés	Nagyatád
Csorna	Nyíregyháza
Debrecen	Szarvas
Kecskemét	Szeged
	Zalaszentgrót



8 új világrekord!

Képes



híradó

Még hozzá dízelmotoros, monoposto kocsival, amelyet a Volkswagen tervezői építettek fejlesztési programjuk keretében. A végül is világrekordokat hozó futamokra Dél-Olaszországban, Nardóban került sor a VW-jelvényt és az ARVW-feliratot viselő kocsival. Az Aerodynamic Research Volkswagen szavak négybetűs rövidítése világosan utal az aerodinamikai kutatások hangsúlyozására. A láthatóan is csekély légellenállású karosszéria, no meg a hathengeres, 175 lóerős turbódízel összehangolása több vonatkozásban is meghozta a sikereket, amelyek közül külön említjük a leggyorsabb köridejét, a 362,07 km/h sebességet! Ehhez mérten a 13,6 literes fogyasztás száz kilométerre ugyancsak jó eredmény. A kocsizás műszaki megoldásairól részletes, képes beszámolót közlünk lapunk 81/2-es számában, de az új, valamint az eddigi dízeles rekordokat már most ismertetjük:

	ARVW-rekord	korábbi rekord
1 km repülő rajttal	344,50 km/h	306,20 km/h
1 mérföld repülő rajttal	346,09 km/h	305,84 km/h
10 km álló rajttal	245,84 km/h	224,97 km/h
10 mérföld álló rajttal	262,21 km/h	231,13 km/h
100 km álló rajttal	338,88 km/h	316,48 km/h
100 mérföld álló rajttal	347,26 km/h	319,84 km/h
500 km álló rajttal	345,26 km/h	321,86 km/h
1 óra álló rajttal	353,88 km/h	321,84 km/h
a leggyorsabb kör	362,07 km/h	327,30 km/h

tradiko HIDEGINDÍTÓ

a 12 V-os, 4 ütemű, negatív testelésű gépkocsik rövid idejű, üzembiztos energiatakarékos és gazdaságos indítását teszi lehetővé erősen lemerült akkumulátorfeszültségnél, illetve nagy hidegben. A rövid idejű indítózás kiméli a gépkocsi akkumulátorát és a hagyományos gyújtásrendszerrel szemben megnöveli az élettartamát. Beszerelése egyszerű, szakértelmet nem igényel. A tetszetősen csomagolt termék a szükséges tartozékokat, a bekötési rajzot és leírást is tartalmazza.



RADIÓTECHNIKAI VÁLLALAT

1475 Budapest 10. Pf. 64.

Telefon: 573-033 Telex: 22-5154



KERAVILL X KERAVILL X AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt

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

Wartburg-bolt

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

Polski-Fiat-bolt

Bp. XIII. Tahi u. 74.
408-544

Skoda-bolt

Bp. XI. Schönherz Z. u. 31.
451-618

Zsiguli-bolt

Bp. XX. Mészárosi út 1.
Csepeli átjárónál

autófelszerelési szaküzlet

Bp. VI. Lenin krt. 99.
122-853



A Dunamenti Takarító Főágazat

vállalja

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

Címünk:

Budapest,

Szamuely u. 58. 1093

Telefon: 170-408, 181-807

Fiat „csodaváltója”: a TRANSMATIC

Nincsen új a nap alatt – avagy mégis?

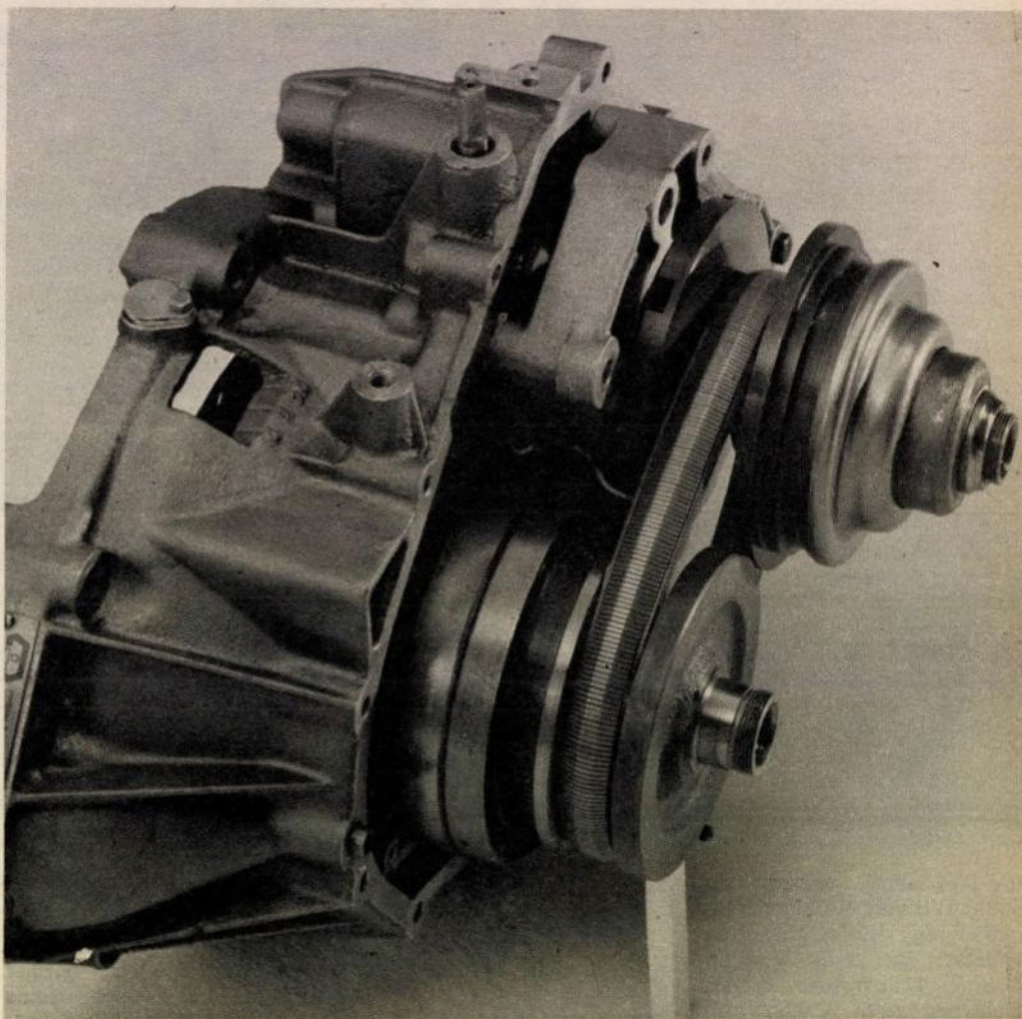
Amikor az ötvenes évek vége felé megjelent a kis DAF kocsi, a holland Van Doorne gyártmánya, vitathatatlan érdekessége ellenére, nem hatott a szenzáció erejével. Ma már azt is mondhatjuk, hogy nem hozta meg a várt sikert. Az autós közönség zöme akkoriban ugyanis másról álmodott, mint egy aránylag kis teljesítményű motorral rendelkező, józan építésű, takarékos kocsról. Emiatt egy idő után már csak úgy beszéltek róla, mint a nyugdíjas házaspárok, a háziasszonyok –, illetve a holland nyárlapogárok autójáról.

Mértékadó szakmai körök viszont nagyon is felfigyeltek a kis DAF-ra, illetve annak VARIOMATIC néven ismert erőátviteli szerkezetére, különleges sebességváltójára.

Egy mechanikus automata váltóról volt szó, amely röpsúlyos tengelykapcsolóval kombinálva úgynevezett fokozatnélküli átmenetet tudott létrehozni. Ilyen módon kiküszöbölték a bolygóműves, fogaskerekes váltóhoz kapcsolt hidraulikus nyomtéc-váltó ismert hátrányos tulajdonságait.

Az elvet ugyan már akkor régóta ismerték, alkalmazása az autónál viszont újszerű volt: két osztott, kúpos tárcsát kötött össze egy ékszív, amely közel csúszásmentesen vitte át a motor hajtóerejét a féltengelyekre, vagyis a kerekre, önműködően megválasztva a mindenkor ideális áttételi viszonyt.

Volt, aki a „kisember” automatájának nevezte a Variomatic váltót és az elnevezés igen találó. Hiszen addig, szinte kizárólag a nagy amerikai kocsikban alkalmaztak aránylag rossz hatásfokú, sok üzemyagot felemészítő, bonyolult működésű, drága, hidromechanikus-



A lekicsinyített Variomatic, a mai TRANSMATIC fokozatnélküli, automatikus váltómű tárcsái a különleges, rugalmas szalaggal

vagy hidrodinamikusan automatizált sebességváltót.

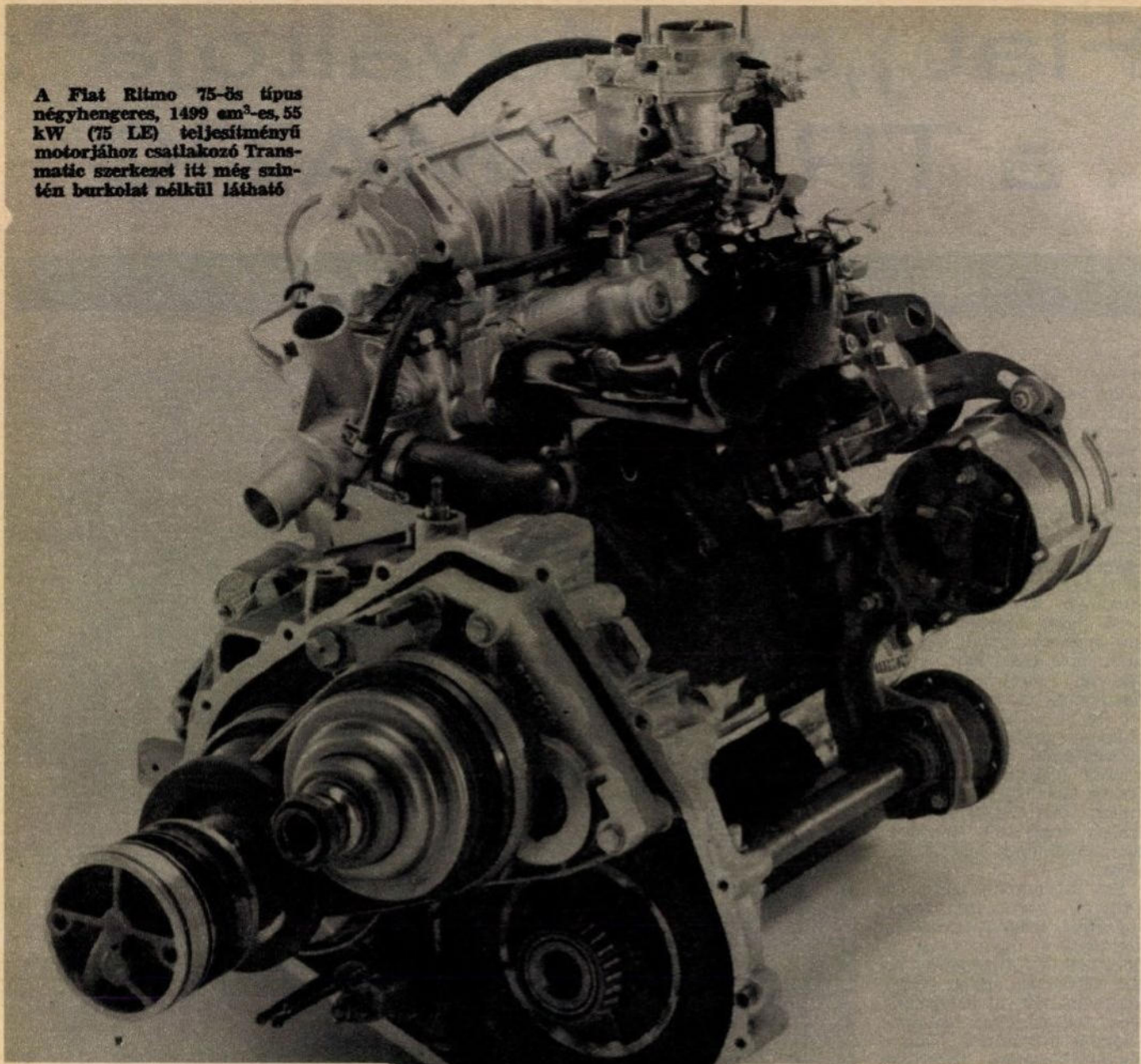
A Variomatic talán éppúgy feledésbe merült volna, mint néhány borszíjas, dörzstárcsás, megoldatlan technológiai problémákkal bajlódó őse, ha nem ráködtatja meg világunkat az olajkrízis. Amikor viszont az autógyárak rákényszerültek a kisebb fogyasztású mo-

torok, a gazdaságosabb üzemi autók kifejlesztésére, különös jelentőséget kapott a sebességváltó, mivel az áttételi viszony helyes megválasztása egyik előfeltétele annak, hogy a motor mindegyik a legkedvezőbb fogyasztási határok között működjék.

Vannak azonban furcsa véletlenek is. Mint most ki-

derült, a világviszonylatban kicsinek számító Van Doorne autógyár 1972-ben történt megvásárlásakor valami kimaradt a szerződésből. Ez a megállapodás annak idején a svéd Volvo konszern részére engedte át a DAF teljes személyautóágazatát. Azt viszont nem tudjuk, hogy véletlenül-e, vagy szándékosan feledkez-

A Fiat Ritmo 75-ös típus négyhengeres, 1499 cm³-es, 55 kW (75 LE) teljesítményű motorjához csatlakozó Transmatic szerkezet itt még szintén burkolat nélkül látható



tek meg arról, miszerint a holland család tulajdonában maradt egy külön, független vállalat. Ez pedig a Van Doorne Transmissie B. V., amelyben nem kisebb társ volt, mint maga a holland állam. Nos, ez a vállalkozás — a svédekkel kötött szerződés után megtartva a szabadalmi jogokat — a Variomatic-váltó továbbfejlesztésén dolgozott.

E fejlesztési és kutatómunka eredménye lett a TRANSMATIC, amelynek jelentőségét igen gyorsan felismerte az olasz Fiat, meg az amerikai Borg-Warner — az automata váltóiról híres óriás — és nyomban betár-

sultak a már említett holland cégbe.

Ma ott tartunk, hogy már több nagy autógyár is kipróbái most több száz Ritmo minden jel arra mutat, hogy az első Transmatic berendezéssel ellátott szériakocsi a Fiat Ritmo típus lesz.

A Transmatic hétköznapi próbái most több száz Ritmo kocsiiban folynak, rendkívül kecsesítő eredménnyel.

Az eredeti, egyszerűnek látszó Variomaticból óriási technológiai felkészültséget igénylő murkák során alakult ki a jelenlegi Trans-

matic. Az egykori, bordázottnak, vagy fogazottnak nevezett műanyagcsíjat — amely húzásra volt igénybe véve, és ezáltal szükségszerűen nyúlt, kissé csúszott, meg hát esetenként gyorsabban kopott, mint szeretnék volna — most egy újdonság váltja fel. Egy többretegű, tagolt elemekből álló, acélpántra fűzött rugalmas szalag.

Milyen előnyei vannak e zseniálisan egyszerű Transmatic megoldásnak?

Csúszás- és fokozatmentes erőátvitel.

A fogaskerekes sebességváltóhoz hasonló kedvező hatások.

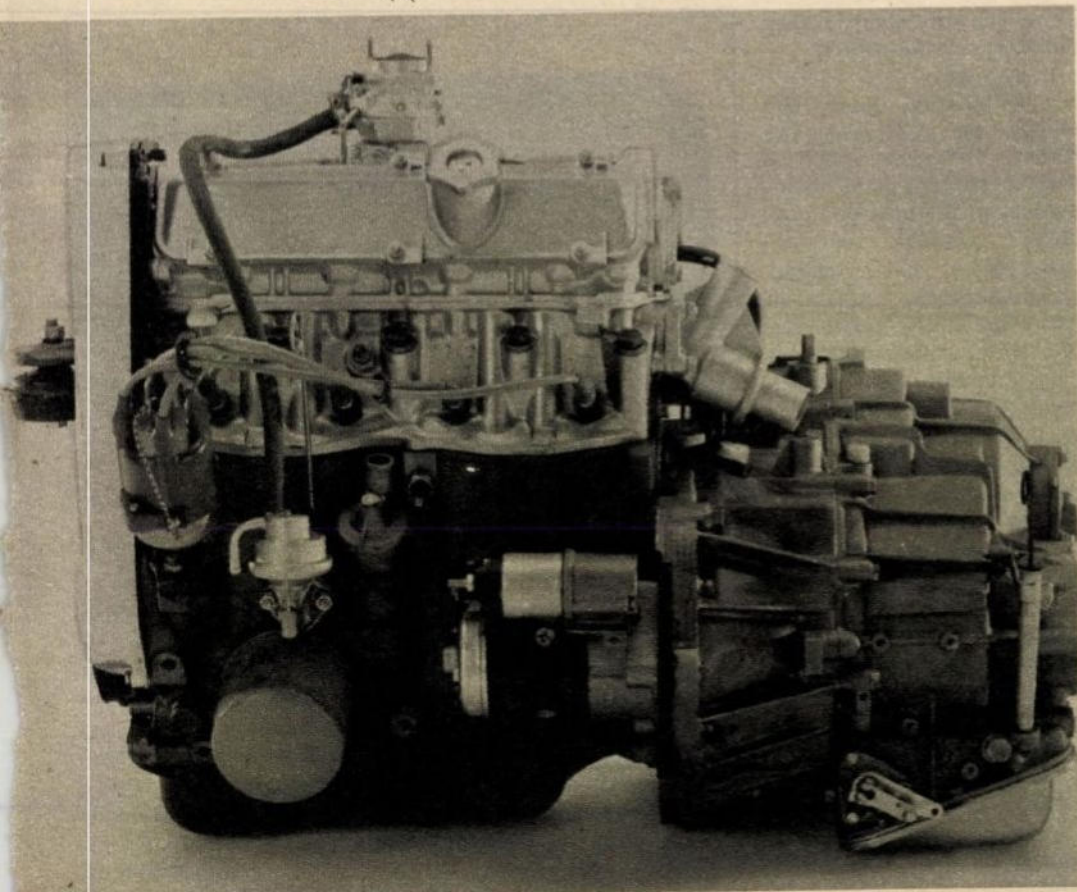
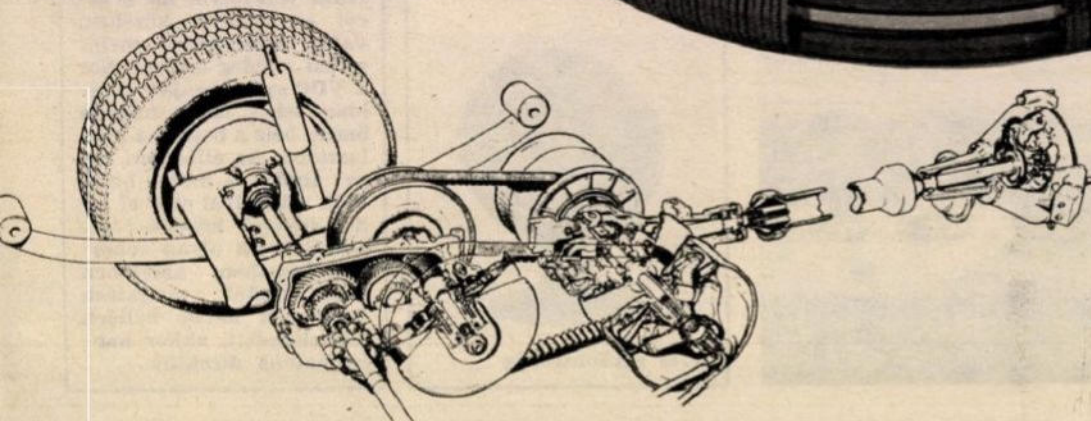
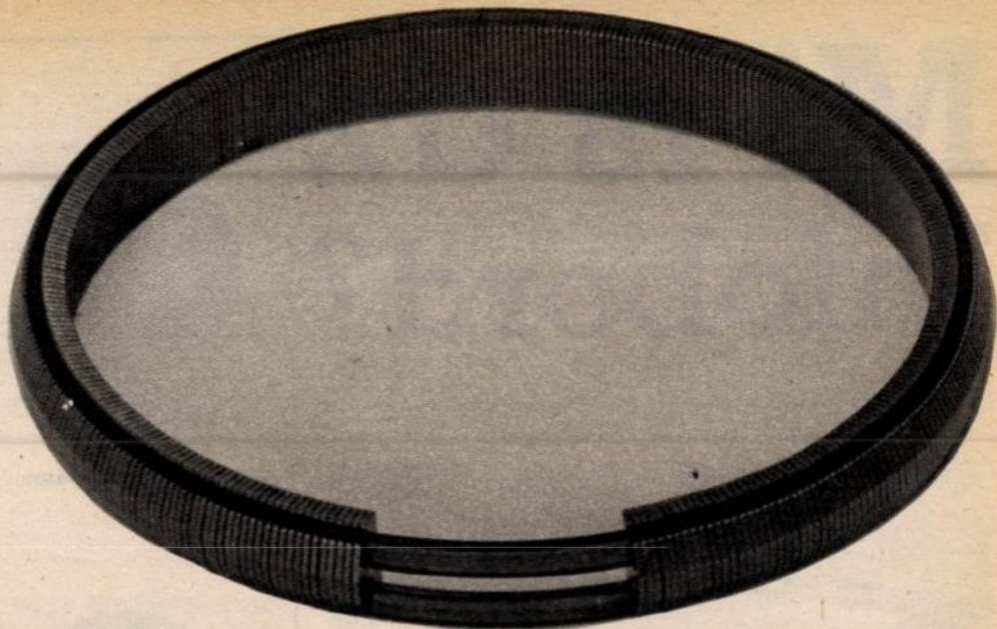
Gyakorlatilag zajtalan működés.

A legkedvezőbb, leggazdaságosabb áttételi viszony mindenkor automatikus megválasztása.

Csekély helyszükséglet és csekély felár.

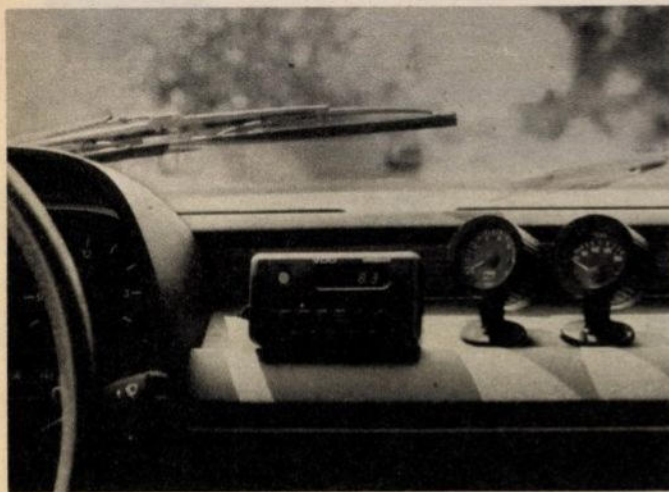
Úgy véljük, a TRANSMATIC története megint csak bizonyíték arra, hogy a zseniálisan új megoldások többnyire egyszerűek, és talán nem is olyan nagyon újak...

Dipl. ing. KARL JÉRÓME



A minden ügyeskedés nélkül előre-, illetve hátrameneti fokozatban, valamint üresjáratban és parkoló helyzetbe állítható váltókar, a tagolt elemekből álló, acélpántra fűzött, rugalmas szalag, és oldalnézetből a motorral egybeépített teljes erőátviteli egység, amely keresztirányban helyezkedik el a front-hajtású Ritmo orrában. Rajzunk pedig felidéz az eredeti DAF Variomatic megoldást — a két hátsókerékhez kapcsolódó automatikát —, amelyből most jelentősen lekcicsinyítve és egyszerűsítve hasznosítják a lényegét

Mi is az Infobord?



A világszerte emelkedő üzemanyagárak gondolkodásra késztetik az autótulajdonosokat gyárakon belül és kívül egyaránt. A fogyasztás csökkentésére számos műszaki megoldást, újítást, találmányt eszeltek ki eddig, és eszelnek ki ezután is. Mi most nem olyan szerkezetet mutatunk be, amely közvetlenül alkalmas a spórolásra, hanem olyat, amelytől információt szerezhetünk, vajon miként is állunk menet közben a fogyasztással.

Amikor az Infobordról először hallottunk, nem tudtunk többet róla, mint ami a szaksajtóban rövid hírekben megjelentek. A nyugatnémet VDO gyár igen szellemes és korszerű kis műszerét először, a frankfurti autóméchanikai kiállításon láttuk. A műszerfalra felszerelhető készülék — a beszerelése igen könnyű — olyan információt nyújt az autósoknak, amely ma, vezetés közben nélkülözhetetlen.

Nézzük sorjában, mire is szolgálnak a műszeren levő gombok.

A Start felirat alatt levő

gomb benyomásával hozzuk működésbe a készüléket.

(l moment)

A pillanatnyi fogyasztást mutatja 100 km/literben. Az ernaőn megjelenő szám a vezetési stílusra és a motor pillanatnyi állapotára is utal. Minden gázadás, sebességváltás és a motor hőmérséklet-változása kihatással van a pillanatnyi fogyasztásra. Minél alacsonyabb a szám, annál kedvezőbben vezet az autós. Az Infobord 20 km/h sebesség alatt az órákenti fogyasztást literben mutatja.

(l/100 km)

Az átlagos fogyasztást méri az adott szakaszon 100 km-re kivetítve.

(l/total)

Benzinfogyasztás literben az utazás megkezdése óta. (km/h)

Elért átlagsebesség az indulás pillanatától.

(t)

Utazással eltöltött idő órában és percben.

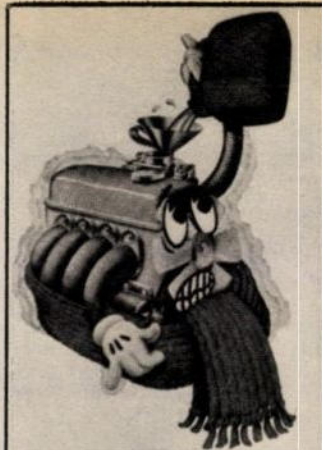
(h)



A VDO fordulatszám-mérője...



...és gázkontrollja



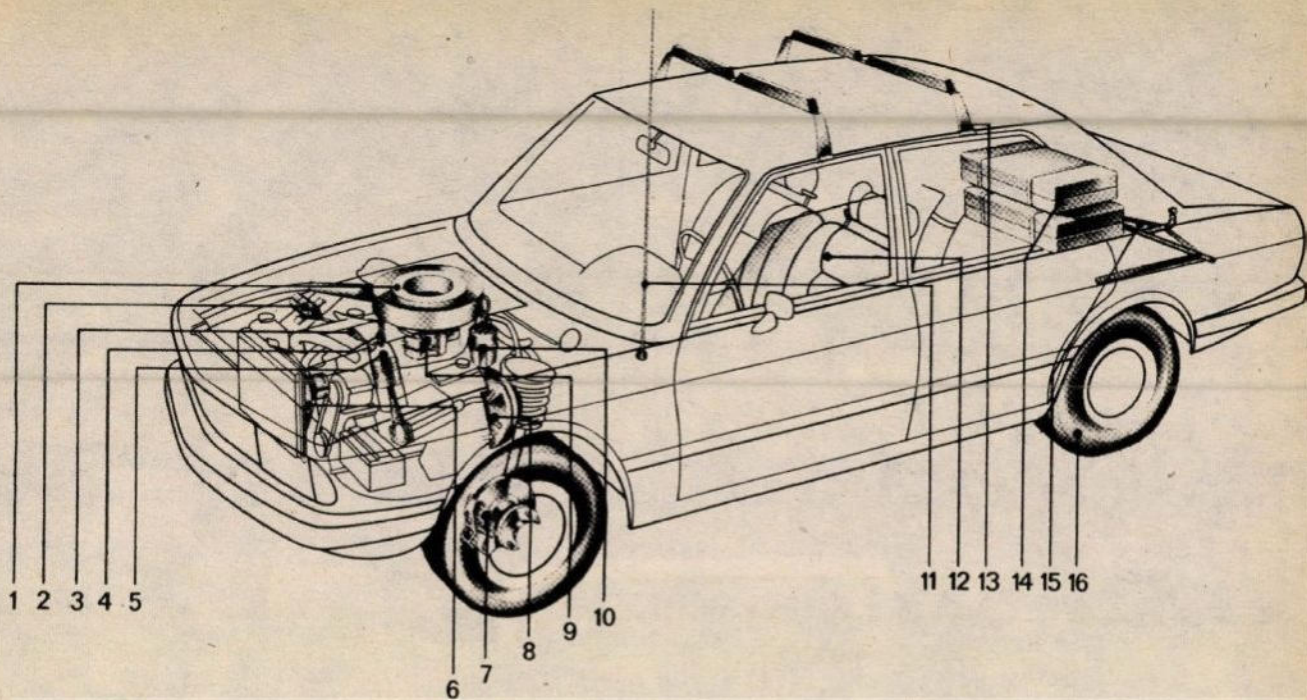
Adáz vita folyik ma is arról az autósok körében, vajon szükséges-e melegíteni a hideg motort. Nos a VDO gyár ábráján kíváncsian lehet látni, hogyan ömlik bele a benzin a porlasztóba. Az álláspont ma az: amikor a motor beindult, a kocsi már el lehet indulni közepes fordulatszámon olyan sebességfokozatban, amelyben nem érzünk rángatást. Amikor a motor kellően felmelegedett, akkor kapcsolhatunk direktbe...



Az Infobord

Es mutatja a pontos időt. Ennyit röviden az Infobordról. Ahhoz, hogy a kijelzőjén a nekünk legmegfelelőbb számjegyek jelenjenek meg — kiegészítésként — jó, ha van egy fordulatszám-mérő és egy Gascontrol is. Az előbbi, úgy hisszük, nem szükséges bemutatni, az utóbbi már kevésbé ismert.

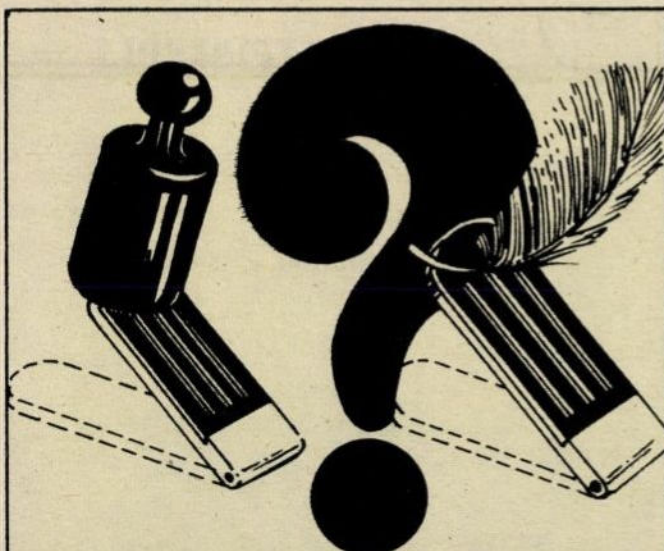
Ez a készülék a porlasztó szívóhatására működik és mutatja a pillanatnyi vákuumhelyzetet. Minden sebességfokozatban akkor legkedvezőbb a szívóhatás, amikor az óra mutatója a zöld mező alján van (baloldalt). Hogy ezt a kedvező értéket elérjük, a gázpedált kell helyesen taposnunk és a meg-



A VDO gyár kiadott egy hasznos füzetet, amiben — többek között — ezt a rajtot láttuk. Az ábra és a szöveg egyértelműen meghatározza azt, hogy mitől emelkedhet a fogyasztás az átlag fölé. De menjünk sorjában. Például szivja a motor a benzint, ha a levegőszűrő (1) már nagyon szennyezett. A rosszul beállított gyújtás (2) és a szelepek (3) is többletfogyasztást okozhatnak, vagy a gyújtógyertya (4) elhasználódott, és már rossz a hengerekben a kompresszió (5). A nem megfelelően működő termosztát (6), az állandóan fogó fék (7) és a megcsúszó kuplung (8) is tetemesen növelheti a fogyasztást. A rosszul beállított porlasztó (9) és a már beégett megszákító (10) még csak tetézi a bajt. Még a kihúzott antenna (11) és a nyitott ablak (12) is léghellenál-

lást okoz, a tetőcsomagtartóról (13) nem is szólva. A túlzott terhelés akár a csomagtartóban (14) vagy a kocsni után akasztva (15) is növeli a fogyasztást. Nem utolsósorban a helytelen guminyomás (16).

A 16 pontban összefoglalt intelmeket komoly figyelmeztetésnek szántuk. Ha csak egy deci pluszbenzint fogyaszt el száz kilométerre egyetlen hiba [például a beégett megszákító (10)], akkor a 16 hibaforrás összesen 1,6 liter is lehet! Csakhogy! Van olyan motor, amelyik kevesebbet, vagy az átlagot fogyasztja (mert éppen jó), de olyan is, amelyik lényegesen többet szippant be az üzemanyagból a kelletnél.



... és a fogyasztásunk akként alakul, ahogy nyomjuk a gázpedált. Mert nem mindegy, hogy talpunk súlyként, avagy piheként nehezedik a pedálra

felelő sebességfokozattal kell haladnunk.

Igaz, a műszer nem minden, vezetni is tudni kell. Am ezek az elmés készülékek ebben is sokat segíthetnek. Az Infobordhoz hasonló műszer nem újdonság az autós szakemberek körében. A BMW és még több gyár már gyárilag épít be egyes típusaiba ilyen műszert, igaz, hogy több információt nyújt, de az ára is lényegesen magasabb. A gyakorlati alkalmazásáról még annyit: a rendszeres információszerzés alapján kitűnő képet kaphatunk a motor állapotáról. Ez kiváltképp azoknál az autósoknál valószínűleg meg, akik naponta, havonta rendszeresen egy adott útvonalon köz-

lekednek. Ilyen esetben állandóan figyelemmel lehet kísérni az adott távolságon a fogyasztást. Mihelyt a litermennyiségben emelkedés tapasztalható, a motor szerkezeti részében valami nincs rendjén. Jól láthatjuk a rajzon, hogy például nyáron, a leengedett ablak léghellenállást okoz, amely a fogyasztás mértékét emeli. De az elhasználódott megszákító vagy a gyertya is közrejátszhat abban, hogy adott benzinnemennyiséggel kevesebb kilométert tehetünk meg.

Az Infobord és a hozzá hasonló műszerek nem csodaszerek, de azzá válhatnak, ha gyorsan reagálunk a figyelmeztetésükre.

(LOVÁSZ)



AUTÓS

**ISMERŐSEINEK
AJÁNDÉKOT
SZAKÜZLETEINKBŐL!**



**Budapest V.,
Martinelli tér 8.**

**Budapest XIV.,
Erzsébet királyné útja 125.**

**Budapest XXI.,
Csepel, Áfor út.**

**Debrecen,
Monostorpályi út 39.**

**Győr,
Szerűskert u. 2-10.**

**Pécs,
Fürst Sándor u. 6.**

**Szombathely,
Bajcsy-Zsilinszky u. 12.**

**Zalaegerszeg,
Kossuth L. u. 7.**

1980-ban kezdtük '81-ben szeretnénk, folytatni...

HOGY MIT?

Néhány érdekes témát, érdekes történetet. Olyan autók ismertetését, amelyeket már régebben kipróbálhattunk, de mindmáig nem jutott hely számukra az AM oldalain. Van persze olyan eset is, hogy nem a hely, az egy-két színes, vagy úgynevezett fekete-fehér oldal hiányzott a közléshez, hanem korainak találtuk valamelyik kocsipróba publikálását. Más néven – a sajtó világában gyakori kifejezés szerint – késleltettük, visszatartottuk véleményeink, tapasztalataink ki nyomtatását.

Ez ugyan nagyon rossz érzés, hiszen a krónikás, a riport, az újságíró, a fotós mielőbb szeretné az olvasók elé tárni gondolatait, felvételeit, akár negatív, akár pozitív hatást vár is azoktól.

Igen, az élmények elmesélése, különösen a nagyon érdekesnek vélt események híradása – a közlési vágy –, fontos mozgatóerő a lapszerkesztés, az újságkészítés minden otthonában. Bizony fájó dolog, ha bármilyen ok késlelteti, hogy a házon belüli vélemények szerint sikeresnek ítélt képriport, interjú, vagy egy-egy jármű-különlegesség, mondjuk egy új típus bemutatása mégis kimarad a készülő lapból.

Márpedig ez nálunk két hétről két hétre, hónapról hónapra gyakran megeshet, és bizony ilyenkor az évzárás napjaiban már csak azt mondhatjuk, hogy majd jövőre fogjuk közölni. Így állunk a számunkra igazi nagy élményt jelen-

tő Lada-Niva terepjáró hazai próbaútjáról szóló beszámolóink közlésével is. Pedig milyen öröm volt, amikor egy francia fiatalember – akivel korábban sohasem találkoztunk – váratlanul felajánlotta, hogy saját kocsiját, az akkor vadonatúj Nivát, szívesen rendelkezésünkre bocsátja. Járjunk vele, ismerkedjünk meg a szovjet terepjáró előnyeivel.

Igaz – hogy múlik az idő –, jegyzeteinkből az tűnik ki, még 1979-ben került sor erre a próbaútra, és legjobb eset-

ben is már csak most, az új évnek mondott esztendőben térhetünk vissza rá. Pedig mennyi érdekes élményt, kellemes tapasztalatot adott nekünk is a közben világsíker aratott modell közelebbi megismerése, hetekre átvett kormánya. Amikor például a Motor Report International 1980. március 17-i számában azt olvastuk, hogy: "...megjelenése után 18 hónappal, a szovjet Niva terepjáró uralja az NSZK autópiaját, és a BL Land-, illetve Range Rover tí-

pusai a második helyen állnak..." – akkor már igazán nem akartuk tovább késleltetni a hozzánk került kocsiról szóló közléseket.

És íme, elfogyott már a 80-as év is, amelybe ugyancsak nem fért be többek között, a csehszlovák Tatra-gyár új, villámgyors 623-as mentő- és tűzoltókocsija, amelyet a verseny pályákon bajba került sportolók hatékony segítőjeként kívánnak rendszeresíteni. Ugye milyen fontos jármű? Létetézésére itt most soron kívül



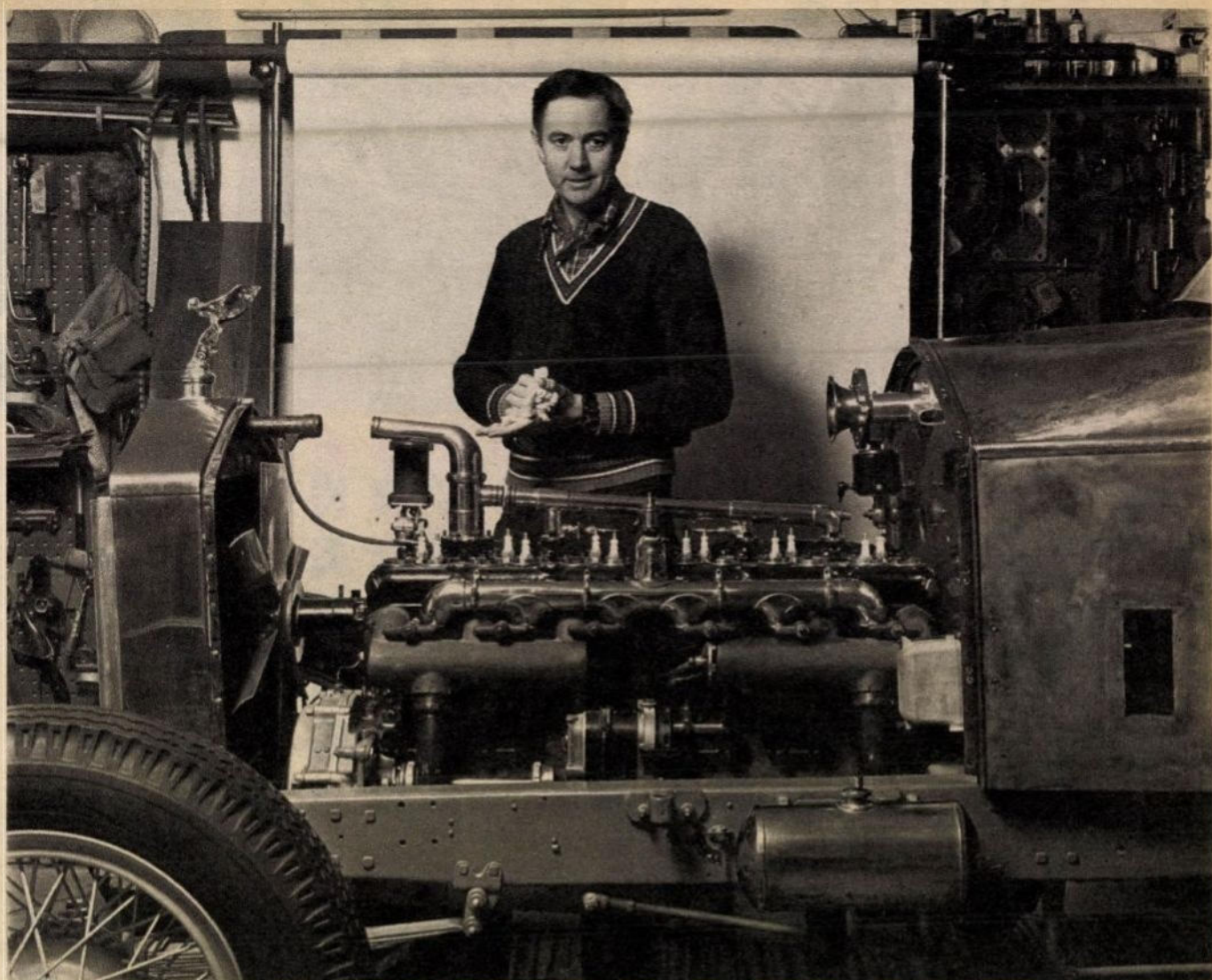


hívjuk fel az illetékes hazai szakemberek figyelmét.

Ugyancsak adóssággként kezeljük olvasóinkkal szemben a Zastava 850-es farmotorral forgalomba hozott, új kiskocsijáról szóló jugoszlávai tudósítást, meg hát egy „meseautó” történetét. Erről a különleges veteránról is felvillantunk egy színes fotót, de sok-sok felvétel vár még közlésre róla. Olyanok, ahol nem csupán

(Dipl. ing. Kamil Procházka, Favics Péter és Vámos Judit felvételei)





kívülről – igaz, nagyon csinos utassal látható –, hanem alaposan megismerhető a házilag összeállított, öreg jármű, és az is, aki nemrég életre keltette.

De türelmesen várakoznak a Budapestre érkezett öreg Rolls Royce autókról megörökített élmények, események, no meg sok más, autótechnikai újdonság rajza, képe és szövege. Így például több, nemrég kipróbált Renault típusról szeretnénk szólni, és itt vannak a Chrysler fronthajtású modelljeit ismertető sajtóanyagok, amelyek bizony már csak az új év első hónapjának vége felé jelenhetnek meg az AM oldalain.

Reméljük viszont, hogy amit mi érdekesnek tartunk, olvasóink véleménye szerint is kiérdemlik ezt a jelzöt.

(Liener)

ilyen egy évtizedek óta működő, jól gondozott Rolls Royce soros, hathengeres motorja, és ilyenek a legújabb Chrysler–Plymouth fronthajtású kocsik, amelyek technikai megoldásai éppúgy közzé várnak, mint a régi autók különleges részletei



autó-motor

1981



JANUÁR

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
		1	2	3	4	
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

FEBRUÁR

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
					1	
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	



MÁRCIUS

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

ÁPRILIS

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			



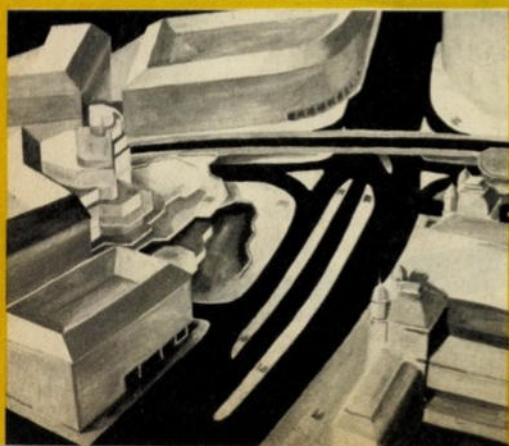
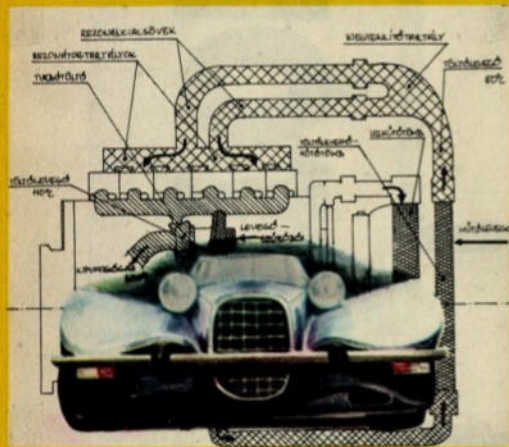
MÁJUS

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17

JÚNIUS

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21





18 19 20 21 22 23 24
25 26 27 28 29 30 31

JÚLIUS

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

SZEPTEMBER OKTÓBER

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

NOVEMBER

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

22 23 24 25 26 27 28
29 30

AUGUSZTUS

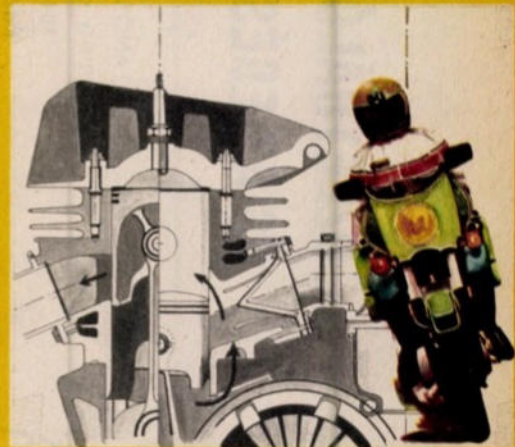
H	K	SZ	CS	P	Sz	V
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

SZEPTEMBER OKTÓBER

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

DECEMBER

H	K	SZ	CS	P	Sz	V
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		



ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!



ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK, CSAPÁGY és
SZIMERING szaküzlet

1092 Budapest
Ráday u. 31.
Telefon: 372-664

AUTOVILLAMOSSÁGI ÉS ÁLTALÁNOS
FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete

1066 Budapest
Jókai u. 1.
Telefon: 314-926

ÖNKISZOLGÁLÓ ARUHÁZ

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

VEGYES-NYUGATI szaküzlet

1092 Budapest
Ráday u. 31.
Telefon: 174-822

SZERSZÁM ÉS GARÁZSSZERVIZ-BERENDEZÉSEK
szaküzlete

1065 Budapest
Hajós u. 15.
Telefon: 126-007

AUTOS-HOBBI BOLT

1061 Budapest
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312-737

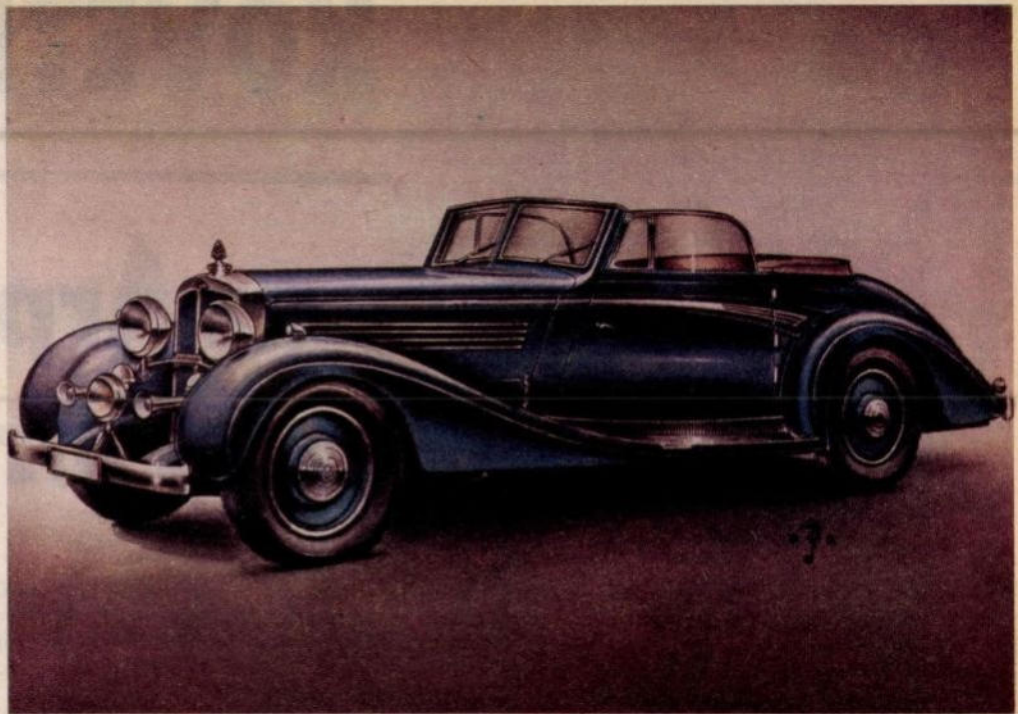
AUTÓKER

RÉGI AUTÓ

– a világ híres kocsijai közül, a már megszűnt németországi gyár 1938-ban szenzációsnak nevezett típusa, vagyis a tizenkét hengeres, 200 lóerős Cabriolet. A teljesítményt jelző számhoz tartozik még, hogy nem kevesebb, mint 7973 cm³-es motor működött a

MAYBACH ZEPPELIN

orrában, ennek segítségével 160 km/h sebességet tudtak elérni az érdekes futóművet, és más sajátos technikai megoldásokat is tartalmazó kocsival.



MODELL

Bár a szovjet személyautók 1:43 méretarányú másolatai közül a Triál jóvoltából néhány típus már nálunk is forgalomba került, a Saratov modellautógyár kiváló minőségű termékeiből a Lada 2102-es kombiváltozatot a mi üzleteinkben nem árusították.

Bánhalmi János gazdag gyűjteményében azonban ebből a típusból is találunk, mégpedig nyitható ajtókkal, élethű gumikerekekkel, motorblokkutánnal rendelkező példányt, amelynek kivitele a nemzetközi értékelésben a legjobb minősítést nyerte el.

BÉLYEG ÉS KERÉK

Lapunk 1980/17. számában mongol bélyegeken már bemutatunk szovjet versenyautókat. Ez évben a Szovjetunió – a korábbi autótörténeti sorozatok folytatásaként – versenyautóinak néhány típusát ábrázolja bélyegkiadásán. A négycímetű sorozat egyes értékein az elhelyezés sorrendjében a HADI 7-es (2 k.), a HADI 10-es (6 k.), a HADI 11–3-as (15 k.) és a HADI 13–3-as típusú versenyautókat láthatjuk. (Ezek közül a HADI 10-es versenygép ábráját lapunk hivatkozott számában bemutatott 80 möngő címetű mongol bélyeg képén is megtaláljuk.)

Ezek az új autótörténeti bélyegek a korábbiaktól eltérő, formabontott méretekben jelentek meg, amelyek jól illeszkednek a bélyegképek nyújtott ábráihoz, és ugyanakkor postai felhasználásuk is kényelmesebb.

E korszerű versenyautók bemutatásával azonban még nem zárult le a szovjet gépkocsiipar termékeit bemutató bélyegkiadások sora, s további szovjet autómotívumú bélyegek megjelenése várható.

Dr. Jasinszky István



KÖVETKEZIK:

az Árpád-híd és a Flórián tér



Január első napjaitól kezdve alaposan megváltozik a Flórián tér és környéke közlekedésének arculata. A kisebb előkészítő munkák befejezését követően teljes erővel megkezdődnek az Árpád-híd szélesítésének, a Flórián tér korszerűsítésének munkálatai annak érdekében, hogy Óbuda fűthálózati rekonstrukciójának végső mozzanataként, 1984-re befejeződjék a térség fővárosi szempontból is meghatározó csomópontjának, és dunai átkelésnek a forgalmi viszonyok a kö-

De mi várható addig? Milyenek lesznek a következő években?

Az építkezés időszaka alatt a híd, a tér, és a velük párhuzamosan épülő úthálózat (Korvin Ottó utca, Vörösvári út, Váci út) a közúti és gyalogosforgalom igényeinek csak korlátozottan felel meg, ezért szükséges az építés ütemeihez alkalmazkodó terelőút-hálózat kijelölése.

A forgalomelterelés célja kettős:

a) tehermentesíteni kell jelenlegi forgalmának egy része alól az Árpád-hídat, mivel a gépjárművek számára igénybe vehető keresztmetszete a felújítás időszaka alatt csupán 2x1 szűkített nyomszélességű (3,0 m) forgalmi sáv lesz;

b) csökkennek a Flórián tér kapacitáslehetőségei, ezért a Budán észak-dél irányban haladó forgalom egy részét terelőút-hálózaton kell vezetni.

*

AZ ÁRPÁD-HÍD TEHERMENTESÍTÉSÉNél — személygépkocsik jelentős részaránya, és a Margit-híd (mint következő Duna-híd) nagy távolsága miatt — nem alkalmazható a Petőfi-híd átépítéskor jól bevált elv, hogy csak tehergépjárművek haladjanak át a hídon. Helyette irányonkénti korlátozásokra kell támaszkodni. A 2x1 híd sáv várható kapacitáshiányára való tekintettel minden olyan jármű-

nek, amelynek útvonalában nem jelent túlzott hossznövekedést, célszerű a délebbre fekvő dunai átkeléseket (elsősorban a Petőfi-, Erzsébet- vagy a Margit-hídat) igénybe venni. Forgalomtechnikai intézkedések:

● Az országos főutak bevezető szakaszain útirányjelző táblák jelzik az Árpád-híd elkerülésének javasolt útvonalát.

● Az Erzsébet-híd budai hídfőjében lehetőség lesz a hídról közvetlenül az alsó rakpartra, északi irányba kanyarodni (a viszontirány jelenleg is biztosítva van).

● A Margit-híd budai csomópontjának (Üstökös utca) kapacitásvizonyai csomóponti korrekcióval megnövekszenek.

● A Flórián téren megszűnik a körforgalom, és a BKV-járművek kivételével nem lehet a Korvin Ottó utcából a hídra kanyarodni és viszont.

● A pesti oldalon szintén csökkennek déli irányból a hídra fordulás lehetőségei. Az Árpád-híd feladata elsősorban az északi városrészek közötti forgalom lebonyolítása lesz. A déli irányba haladóknak más híd kell igénybe venniük.

Az Erzsébet- és Petőfi-híd felé főként a pesti és budai alsó rakpartokon lehet továbbhaladni. A pesti rakpart északi irányú folytatása a Népfürdő utca, a budai alsó rakparté pedig az újonnan épített Duna-parti út, amely 2x1 forgalmi sávon zavarmentesen vezetheti a 11-es út forgalmát a Mozaik utcáig és viszont. Külön említést érdemel, hogy a Margitszigetre az Árpád-hídról és viszont mindig csak egy irányból lehet felhajtani.

A FLÓRIÁN TÉR ELKERÜLÉSE elsősorban a személygépkocsik részére javasolható. Az É—D irányú teherforgalmat a tér és a Korvin Ottó utca — ha korlátozottan is — le tudja bonyolítani.

A terelőutak — irányonként szétválasztva — 2 oldalról kerülnek el az építkezést. A Duna-parti út kiegészítőjeként elsősorban a rövidebb távú forgalmat kell lebonyolítaniuk (11-es út, Óbuda — Margit-híd, Közép-Buda).

Az északi irányú terelőút: Árpádfejedeleme útja — Fő tér — Kórház utca — Szentendrei út. A Kórház utca egyirányú lesz, tehát a városközpont felé haladók nem vehetik igénybe.

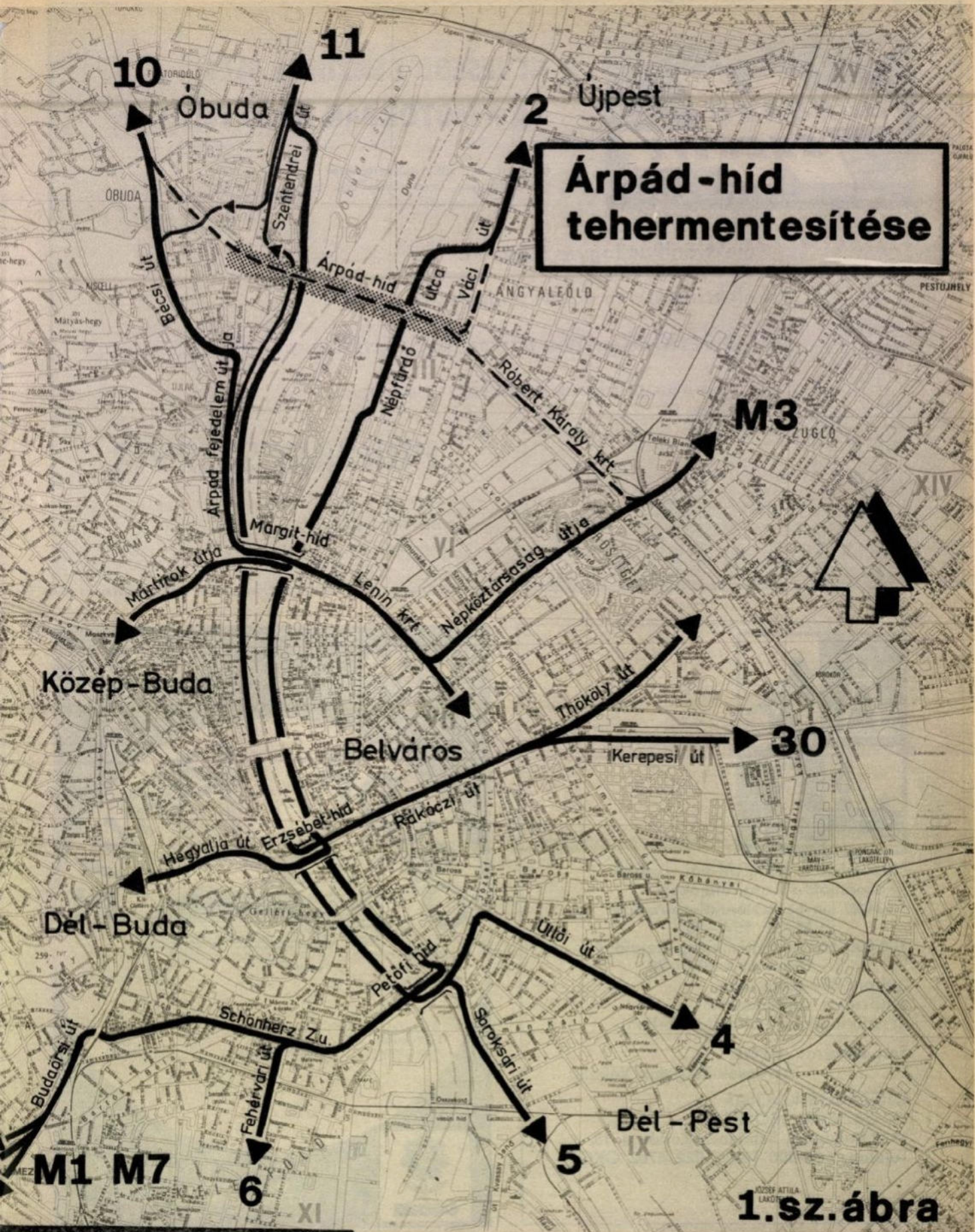
A déli irányú terelőút: Szentendrei út — Raktár utca — Váradi utca — Bécsi út — Lajos utca. Az útvonal igénybevétele némi úttöbblettel jár, de megéri, mert így zavartalanabban, és biztonságosabban érhetünk célhoz. A Váradi utca Vörösvári úti és Bécsi úti csomópontjában jelzőlámpát szerelnek fel.

A 10-es út irányából érkezőknek (és viszont) azt javasoljuk, hogy az átépített Bécsi úton haladjanak tovább a városcentrum vagy a Duna-hidak irányába. A 10-es és 11-es utak közötti „Sarokforgalom” a nemrég felújított Pomázi út — Aranyhegyi út — Pusztakúti út — Ürömi út útvonalon kerülheti el a legrövidebben az építkezés környékét. Ez az útvonal javasolható egyébként hétvégeken a Szentendrei úti tehermentesítőjeként is.

A forgalomelterelési intézkedéseket természetesen még számos — az építkezés fázisához igazodó — kisebb módosítás egészíti majd ki. Kérjük, legyenek azokra is tekintettel...

**Budrogi Béláné — Molnár László
FŐMTERV**

A részletesebb forgalomelterelési vázlatot lapunk következő számában közöljük.



**Árpád-híd
tehermentesítése**

M3

30

4

5

6

10

11

2

1.sz.ábra



KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

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

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15-19.

Vevőszolgálat: 631-001
631-003



Használjon a MERKUR-nál vásárolt
gépkocsijához hazai olajokat!

10 000 km-es motorolaj-csereidő?
= M-SE 15W-50

100 000 km-es hajtóműolaj-csereidő?
= Hykomol K 80W-90

(garanciális csere után
rendszeres szintellenőrzés
és szükségszerű utántöltés mellett)

Forgalmazza: „ÁFOR”
Ásványolajforgalmi Vállalat

ORSZAGOS KŐOLAJ-
ÉS GÁZIPARI TRÖSZT

1117 Budapest, Schönherz Zoltán u. 18.
Telefon: 664-000 Telex: 022-4762 OKGT

LADA

1200, 1300
1500, 1600

P-FIAT

125, 126



BUDAPEST III. BOJTÁR u. 36.
6-22 óráig.
TEL: 889-989

A megelőzött tolvajok...

Két büntetlen előéletű, a 18. életévét épp hogy betöltött fiatalember, akik 3000 forint körüli havi jövedelmükből már mindketten tudtak autót vásárolni, egy szép őszi napon kirándulásra indultak egyikük kocsiján.

Útközben, a reggeli órákban, meglátták az útmenti árokban egy magára maradt, karambolozott Polski Fiatot. Amikor délfelé hazamentek, a kocsit ugyanott találták. Ekkor már megérlelődött bennük az elhatározás, hogy leszerelik a kocsiról a külső visszapillantó tükröt, amelyre egyiküknek — akinek a karambolozott kocsához hasonló autója volt — szüksége lett volna. A kereskedelemben ilyet nem tudott beszerezni, ezért elhatározták, hogy este, sötétedés után visszatérnek a helyszínre. Amikor azonban késő este odaértek, azt tapasztalták, hogy mások nem voltak hozzájuk hasonlóan túl óvatosak, mert a tükröt már leszerelték az üzemképtelen kocsiról. A két ifjú azonban nem akart üres kézzel távozni, ezért megnézték, mi van még mozdítható az autón. A kocsit nyitva volt. Nem tudni, hogy a gazdája hagyta-e nyitva, vagy a külső tükör „birtokbavevője” vizsgálta meg, hogy talál-e a kocsiban is „gazdátlan jószágot”. Könnyen mozdítható dolgot nem találtak, ezért beültek a kocsiba és míg az egyikük zseblámpájával világitott, a másik kiszerezte a kilométerórát és a belső visszapillantó tükröt. Ezek ugyan nem hiányoztak az ifjú kocsijából, de „jó ha van”, és legyen pótlás.

Akiszerezést hozzáértéssel végezték, de a nyomozó szervek is értették dolgukat és hamarosan rájöttek, hol van a hiányzó kilométeróra. Ezzel együtt megtalálták a belső visszapillantó tükröt is. (A rosszra csábító, de már mások által elvitt külső tükör nem került elő.)

Az ügyben eljáró bíróságok megállapították, hogy a fiatal emberek mint társtettesek, kisebb értékre elkövetett lopás vétségét megvalósították. Azért kisebb értékre, mert a kilométerórát és a belső visszapillantó tükröt mindössze 1600 forintért értékelték. Az elvitt alkatrészek egyébként megkerültek és visszakérültek gazdájukhoz. A büntetés kiszabását a bíróságok mellőzték és a „kiszerezőket” két évre

próbára bocsátották, egyben elrendelték a vádlottak pártfogó felügyeletét. Miután az autóval (jelen esetben gépkocsi ellen) elkövetett cselekmények esetében gyakran hallhatunk a próbára bocsátásról, ezért indokoltnak tartjuk ismertetni a Büntető Törvénykönyv erről szóló rendelkezéseit. A próbára bocsátás nem büntetés, hanem a bűncselekmények megelőzését, a visszatartást szolgáló intézkedés. A bíróság kétévi szabadságvesztésnél nem súlyosabb büntetendő bűncselekmény miatt a büntetés kiszabását próbaidőre elhalaszthatja, ha alaposan feltehető, hogy a büntetés célja így is elérhető. A próbaidő tartama egy évtől három évig terjedhet. Ha a próbaidő alatt a próbára bocsátottat újabb bűncselekmény miatt elítélik, a régebbi miatt is büntetést kell kiszabni.

Apróbára bocsátással együtt pártfogó felügyelet elrendelésének is helye lehet. A pártfogó felügyelet alatt álló személy köteles a pártfogóval rendszeresen kapcsolatot tartani, a jogszabályban és bírósági határozatban előírt magatartási szabályokat megtartani. Ezek a magatartási szabályok kötelezettségeket és tilalmakat írnak elő annak érdekében, hogy a pártfogolt képessége szerint dolgozzék és törvénytisztelő életmódot folytasson. Ilyen különösen a munkával, a kereset felhasználásával, az időszakos jelentkezéssel kapcsolatos kötelezettség, a lakó- és munkahely önkényes megváltoztatásának, meghatározott helyek látogatásának vagy egyes személyekkel való érintkezésnek a tilalma. Ezeket az intézkedéseket a bíróság olyannak tartotta, amelyek megfelelő biztosítékot nyújtanak arra, hogy a két fiatalember a jövőben tartózkodni fog hasonló cselekmény elkövetésétől. A bíróság szerint az alkalmazott intézkedés az általános visszatartást is kellően szolgálja, és másokat visszatarthat hasonló bűncselekmények elkövetésétől annak ellenére, hogy a közlekedési balesetek elszaporodottsága miatt a karambolozott kocsik helyszínen maradásával gyakran nagy értékű vagyont maradt őrizetlenül és ez nagymértékben megkönnyíti a hasonló cselekmények elkövetését. Egyébként azt, aki a nem saját tulaj-

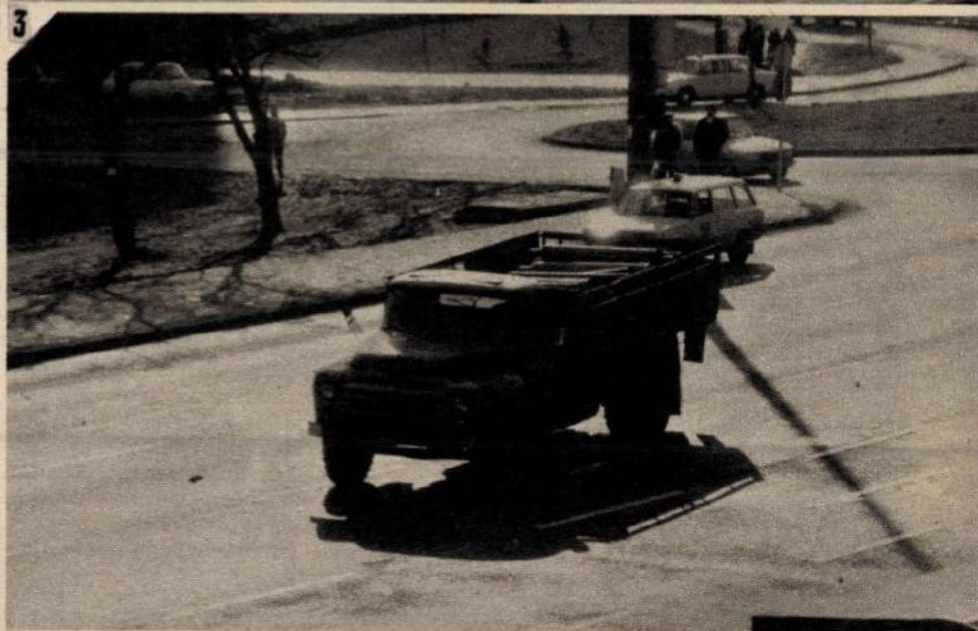
donát képező autót a tulajdonos tudta nélkül elvitte, használta, majd összetörte és őrizetlenül hagyta az út szélén, ismertté válása esetén sem lehetne lopás miatt büntetni, mert ez a cselekmény jármű önkényes elvétele. Ilyen esetben is sor kerülhet próbára bocsátásra és pártfogó felügyelet alá helyezésre, miként az alábbi esetben történt.

Egy fiatal korú segédmunkás az egyik italtól — annak ellenére, hogy jól látható helyen kint volt a felirat, amely szerint 18 éven aluliak részére szeszes ital nem adható, és ittas egyéneket nem szabad kiszolgálni — tetemes mennyiségű italt fogyasztott, aminek következményeként 3,23 ezrelék alkoholkoncentráció volt vérében kimutatható. Az egyik ház mellől elvitt egy őrizetlenül hagyott segédmotoros-kerékpárt és azzal hajtott a szomszédos község felé. Szerencséje volt, mert még mielőtt balesetet okozhatott volna, egy rendőrfőnök igazoltatta, és ittaságát megállapította. A bíróság egy évre próbára bocsátotta, elrendelte a pártfogó felügyeletet és egy évre eltiltotta a járművezetéstől. A Legfelsőbb Bíróság, annak megállapítása mellett, hogy a fiatal korú munkahelyén jól dolgozik, családi környezete kifogástalan, de nagy mennyiségben fogyaszt szeszes italt, egyetértett azzal, hogy a próbára bocsátás, a pártfogó felügyelet és a helyesen megállapított magatartási szabályok kellő visszatartó hatással lehetnek a fiatal korú jövőbeni magatartásának helyes irányban befolyásolására. Ezért ezeket az intézkedéseket helyben hagyta. A járművezetéstől eltiltás mellékbüntetést azonban hatályon kívül helyezte. A próbára bocsátás ugyanis önállóan, büntetés helyett alkalmazandó intézkedés. A járművezetéstől eltiltás viszont önállóan, főbüntetés kiszabása nélkül is alkalmazható büntetés. Miután pedig az említett büntetés helyett kiszabható intézkedésnek és a büntetésnek együttes alkalmazása a Btk. rendelkezései szerint kizárt, ezért az adott esetben törvénytisztító a járművezetéstől való eltiltás.

DR. SZÜCS FERENC

BUDA- PEST KAPU- JÁBAN

Ez a főváros bejárata. Kétszer négy sávon hömpölyöghetnek az autók. A fél ország útjai adnak itt randevút egymásnak, Pécsről, Győrből és a két város közötti harmadkörből érkeznek a járművek, hogy az Osztapenkoszobor mellett a Budaörsi útra érve beverekedjék magukat a budapesti forgalomba. Itt már a főváros környéki forgalom, sőt még a budai lakótelep autói is a nagy vonuláshoz csapódnak. Szerencsére az út végre széles, kellemes és burkolata, világítása is kifogástalan. Csak néhány szépséghiba zavarja a boldog robogás gyönyörét.



Kevésbé forgalmas napszakot választottunk a fényképezéshez, hogy láttatni tudjuk a vonalvezetés különlegeségeit, hiszen gyakran előfordul — különösen hétvégeken —, hogy az autók közül ki sem látszik az út.

Máskor meg nagy sebességre csábít a széles pálya. A gázpedálra nehezedő lábakat nem is annyira a forgalom, mint inkább az esetleg lesben álló fényképező autó tartja vissza. Pedig megérdemelné az út az engedékeny „80”-as táblát, hadd fussanak még egyet az autók, mielőtt felzárkóznak valamelyik budai dugóhoz.

1. KÉP:

Aki itt akar szervizbe menni vagy benzint venni, nemcsak a fizeteskör mozgatja meg az izmait, hanem a kúthoz menet és jövet is. A bekötő út kigyóvonalára az ügyességi versenyesz szlalompályáját juttatja a vezető eszébe.

2—3. KÉP:

A kigyóútról elég nehéz kikanyarodni a főútra. Itt csak jobbra szabad fordulni és ha valaki mégis balra szeretne, újabb kigyó vár rá. Először rövid távon négy sáv forgalmán kell átkigyózni a belső, balra kanyarodásra jogosító sávig. A feladatot csak nehezíti a főpálya tekerdő vonala, amin az autósok gyakran egyenesen hajtvva, a szomszéd sávba sodródással teszik túl magukat.

4—5. KÉP:

A visszafordulás helye. Nagy váltakozás a négy sáv forgalmán átbújni, és hogy ez minél veszélytelenebb legyen, a megfordulás helyett a járdasziget-kerülő figurát találták ki a tervezők — helyesen. Csakhogy ezt tábla nem jelzi, pedig egy rajzos magyaró és a „Megfordulni tilos” jelzés egyértelművé tenné a közlekedési rendet.

6. KÉP:

A Budaörsi úttól szögletes kanyarról búcsúzik el a Nagykörút—Petőfi-híd irányába tartó forgalom. Két híd alatt átbújva keresztezi a Hamzsabégi útról balra kanyarodók útját. Ez a balra kanyarodás azért is veszedelmes, mert az osztoptályás út közepén nincs elég hely megpihenni, hogy a jobbról érkezőket elengedjék. Pedig hely lenne, ha a fűvesített közepén visszaállítanák az aszfaltnyomot.

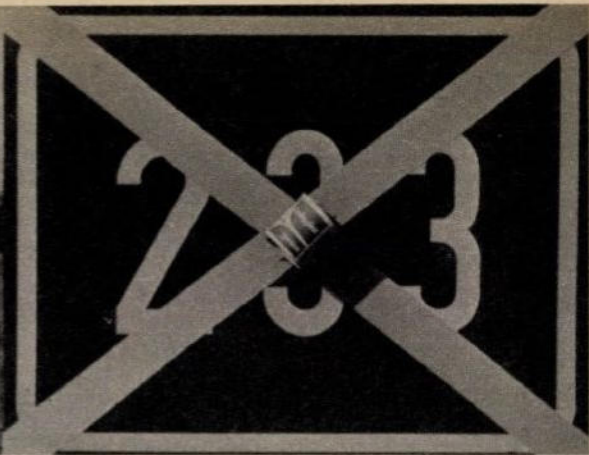
7. KÉP:

Most már kifelé tartunk a városból. A szobor előtti országút-elágazáshoz közeledve egy buszmegálló, illetve a megálló busz akadályozza a külső sávon haladókat, ami azért is meglepetés, mert a többi megállónak sikerült aszfaltöblöt építeni.

F. A.



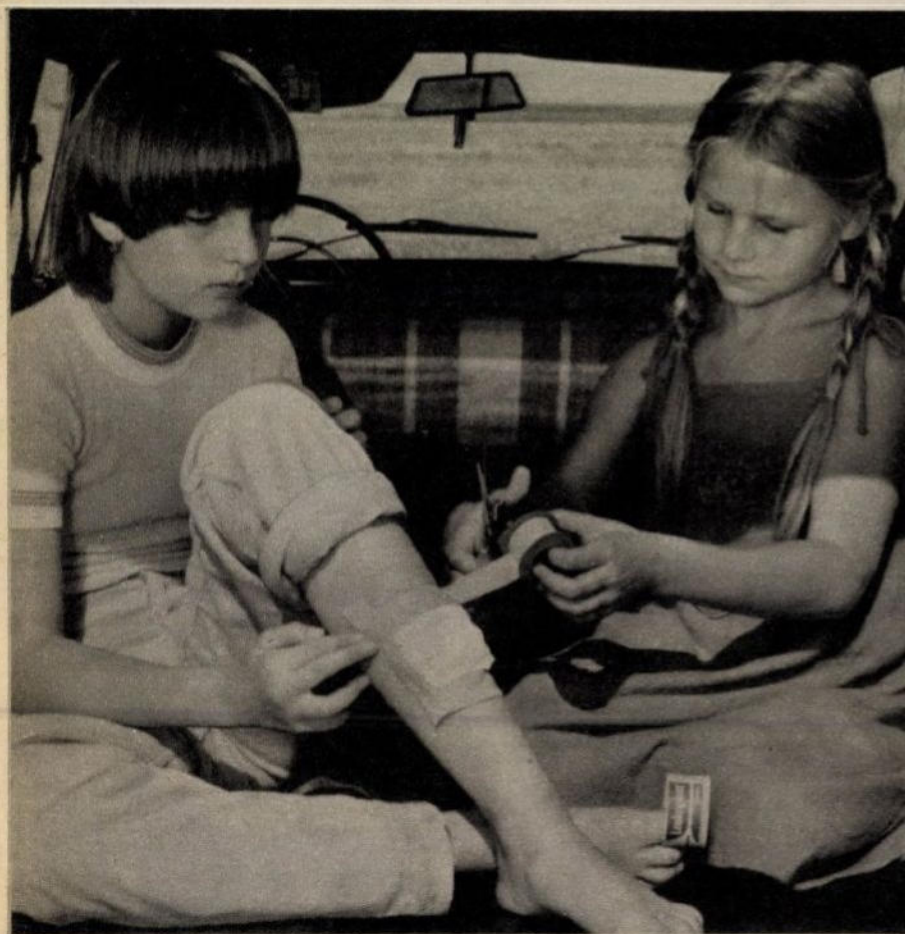
FÁVIC S PÉTER FELVÉTELEI



**BIOGAL
GYÓGYSZERGYÁR
DEBRECEN**

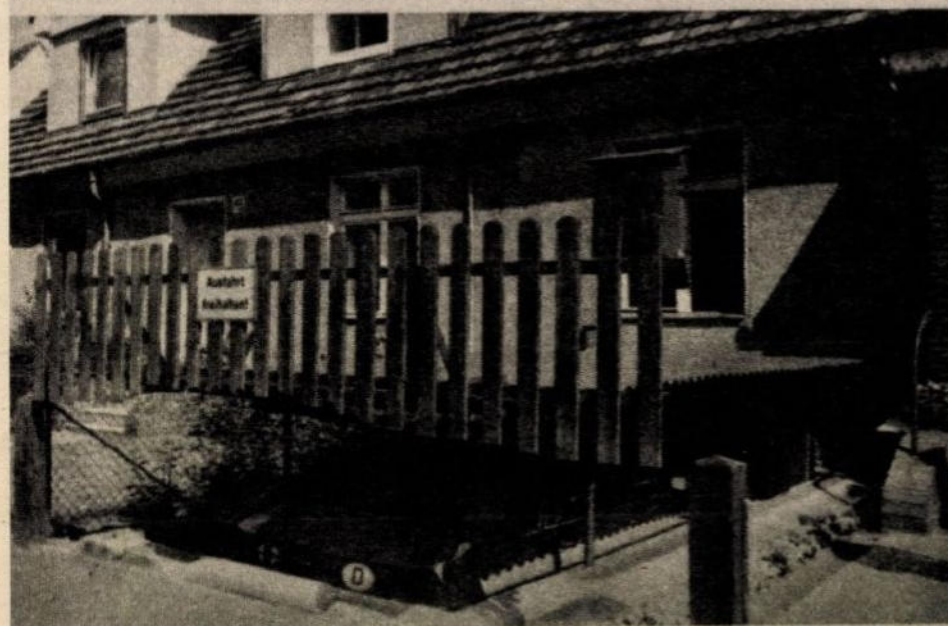


**BIOGAL
BEIERSDORF AG
LICENC**



NE INDULJON EL NÉLKÜLE!

- Használata ● Különbéféle típusú és nagyságú kötések rögzítésénél.
 Porózus szerkezeti felépítésű ragtapasz, ezért bőrkárosodást nem okoz.
 Biztosan tapad ● Húzásnak ellenáll ● Erős megterhelésnél is tartós.
 Börszínű ● Vízszigetítő ● Felső oldala impregnált.
 Méretek ● No. 1421 2,5 cm : 1 m. No. 1422 2,5 cm : 5 m. No. 1424 5 cm : 5 m.
 Csomagolás ● Műanyag tekercsen védőköppennyel.



FÖLD ALATTI GARÁZS— „HÁZILAG”

A világ legszokatlanabb garázsával bízást a nyugat-berlini 71 éves, nyugdíjas lakatos, Hans Lütke dicsekedhet. Lütke ugyanis minden autózás után hazatértekor a kis családi háza előtt szó szerint „elsüllyeszti” a kocsiját. Háza előtt a gyep helyett egy zöld színű hullámlemezzel borított részt találunk. Alatta nemcsak a feltaláló autója, hanem egy robusztus, árammal működtetett felvonószerkezet is rejtőzik. Ilyen föld alatti garázst sehol sem lehet vásárolni. „Aligha találna szállítót ilyen garázsra — mondja ravaszokán mosolyogva Lütke —, hiszen az egészet házilagosan terveztem és saját kezűleg barkácsoltam.”

A nyugdíjas 30 évvel ezelőtt készítette el a föld alatti garázst. „Akkoriban az autó még luxusnak, féltett kincsnek számított, és ezért nem mertem őrizetlenül az utcán parkolni.” Egy teherlift-höz hasonló alkotmányt konstruált — elég sok gondot okozott a különböző hatósági közegnek. A három évtizeddel ezelőtt épített garázs ma is kifogástalanul, nagyobb javítás nélkül, jól működik. A szerkezet teteje egy személyautó nyomtávolságának megfelelő két hossztartóból és két keresztgerendából áll, amelyre fapadlót szereltek. Az autó felemelését és „elsüllyesztését” árammal működtetett, négy 32 mm átmérőjű menetes orsó-szerkezet „végzi”. A meghajtó orsók gondoskodnak arról, hogy a menetorsók egymással teljesen szinkronban forogjanak. Erről azonban a szemlélő szinte semmit nem vesz észre —, a járótető úgy emelkedik és süllyed el, mintha kísértetek mozognának. Való igaz, hogy a zöld színű szerkezet — az arra rögzített kerítéssel együtt — gombnyomással „engedelmeskedik” a garázsára joggal büszke gazdájának.

Reflektor

Régi barátom, újságíró kollégám elkeseredetten mesélte el szomorú történetét. Figyelmellenül vezetett, s ezért — saját hibájából — összeütöztött egy jobbról jövő kocsival. És, sajnos, a másik kocsit véletlen vezetője súlyosan megsérült: két ujját amputálni kellett. Barátom tanácsot kért, mitévő legyen, hiszen — a különböző károkon felül — a szerencsétlen áldozat még évjáradékot is követelhet tőle, amit ő, mint a baleset okozója, élete végéig fizethet.

Megdöbbenem. Megadtam a szükséges tanácsot, de köelve éreztem magam, hogy erről a nyilvánosság előtt is szóljak. Mert mostanában gyűjtögetem az olyan „anyagokat”, amelyek az embereknek ebben a kérdésben való tájékozatlanságára világítanak rá.

Itt van például neves közírónk cikke a Népszabadságban: „*Stop*” címen az autóstoppolás mai helyzetét elemzi. S ezt írja: „*Súlyos következzel járt, ha netán baleset történt. Ilyenkor az autótulajdonosnak kellett vállalnia az ismeretlen utas sérülésének anyagi következményeit.*”

És feljegyeztem a tévé népszerű „*Jogi esetek*” rovatának nemrég taglalt történetét. Egy gépkocsivezető elütött egy kerékpározó nényt. A segíteni akaró közbenjárót az autós zsarolásért akarja feljelenteni, mert az megfenyegette: ha nem fizeti ki a néni általa 3500 forintra kiszámított kárát, feljenti. S a tévében, több millió néző-halगतó előtt, azt elemezték, hogy mit kell fizetnie az autósoknak, és miként bírálják el az esetet a bíróság.

Csak három példát hozok fel. De mindháromnak a „*témaadó*” nagy műveltségű — sőt: jogi képzettségű! — emberek, így hát feltűnőbb, hogy e közérdekű dologban elkerülték figyelmüket még az alapfogalmak is.

Hazánkban ugyanis a magán- és szövetkezeti gépjárművekre már 1959. július 1-től kötelező a felelősségbiztosítás (amit kezdetben szavatossági biztosításnak neveztek), de a 42/1970. (X. 27.) sz. kormányrendelet szerint ez már az útjainkon futó minden gépjárműre érvényes. Márpedig e rendelkezés szerint e fe-

lelősségbiztosítás alapján mindazokat a károkat, amelyekért a gépjármű üzemeltetője e minőségében a magyar jog szerint felelősséggel tartozik, az Állami Biztosító téríti meg. A gépjármű üzemeltetője helyett!

Hogy milyen károkat? Lényegében minden olyan kárt, amelyet valaki a gépjármű üzemeltetéséből eredően másoknak okozott. Hogy valami szélsőséges példát mondjak: nemcsak a mozgó jármű okozhat kárt, hanem az álló jármű is. A biztosító helytállási kötelezettsége tehát fennáll akkor is, ha az autós, mondjuk, az ajtó szabálytalan kinyitásával idézi elő más személy károsodását, vagy azzal okoz kárt, hogy álló járművel eltakarja a forgalmi jelzőláblát. A biztosító viseli — a biztosított felelősségéhez mérten — a gépjárműben tartózkodó (be- vagy kiszálló) személynek okozott károkat is (kivételt képez, ha a károsult a gépjármű tártulajdonosa: pl. házastárs, aki ugyan-csak rendszeresen vezet).

Mindebből nyilvánvaló, hogy barátomnak nyugodtan adhatam a tanácsot: az esetet jelentse azonnal a biztosítóknak, s a szerencsétlen károsult ezután közvetlenül a biztosítóval áll kapcsolatban, minden követelését vele szemben érvényesítheti. Hiszen a rendelet még azt is tartalmazza, hogy: „*Az Állami Biztosító jogosult ellátni a károsult kapcsolatban a gépjármű üzemeltetőjének nem peres és polgári perbeli képviselőt; jogosult továbbá ellátni a büntetőperbeli képviselőt (védelmet) is.*”

Az sem helytálló tehát, hogy az autótulajdonosnak kell vállalnia a autóstoppolás utas esetleges sérülésének anyagi következményeit. A felelősségbiztosítás alapján az utas minden kárát — amit az autósoknak kellene fizetnie — helyette a biztosító téríti meg.

És a „*Jogi esetek*” műsorában is feleslegesen tárgyaltak arról, hogy mit kell fizetnie a vétkes autósoknak. Akit nem is lehet „zsarolni” az igazolt kár megtérítésére. Mert az egyezkedés is a biztosító feladata.

Megnyugtató dolog, ha erről tud az ember.

REMÉNYI-
GYENES ISTVÁN

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkeszti: JUHÁSZ ANDOR

KÍNÁL: 350-es Velorex rokkantkocsit, Kovács László (6721 Szeged, Madách u. 11.) — Új Skoda (kupé) alkatrészeket, szelepek, ablaktörölő, tömítések, bendix törőmotor. stb. dr. Mihálik Béla (663-438 este, 686-226 nappal) — 850-es Sport-Coupéhoz 2 db jobbos új ajtót, Báldi Mátyas (6500 Baja, Madách I. u. 44.) — Ladához 5 db 165x13-as új diagonál kópenyt, belsővel, (222-002 tel.) — DKW F12-es személygépkocsit, alkatrészeket is Papp Aladár (8799 Pakod, Csány u. 28.) — 500 Steyr Fiat kombit, lejáró műszakkival, Stefancsik László (3600 Ózd, Szónyi Márton u. 26.) — 408-as Moszkvicsot, egyben vagy alkatrészként Jenei János (2200 Monor, Mátyas király út 15/a.) — Opel Karavánt 1500-ast, alkatrészként, generálózott motorral, Kelner László (8173 Balatonkenese, Széchenyi-lakótelep XIII/4.) — Wartburg 312-es, rendszám nélkül, dr. Herczegh János (6800 Hódmezővásárhely, K. 40/1418. Vágóhíd.) — Fiat 128-ashoz új bűtyköstengelyt, Kelemen József (3300 Eger, Pogonyi út 22.) — Sportosított T5-ös Pannóniát, Király Miklós (Balatonalmádi II., (Vörösbéreny) Malomvölgyi út 23.) — BMW Isetta 600-ast, műszaki vizsga nélkül, Oroszki Pál (Salgótarján, Beszterce lkt. Killián György út 39.) — 850-es Fiat alkatrészeket, Nagy Sándor (3300 Eger, Vécsei völgy 63.). — Régi Opel Olympia gépkocsit, Nagyistók Nándor (1183 Bp. Ond u. 57.) — Balkán 50 cm³-es motorkerékpár-alkatrészeket, Fülöp Ernő (9701 Szombathely, Pf. 145/2.) — Moszkvics 412-es alkatrészeket, Dorozsmai Károly (2096 Üröm, Ady E. u. 48.) — Skoda 1000 MB-t alkatrészként, vagy egyben Majoros János (Nyékládhaza, Ady E. u. 54.) — Ariel 500-as motorkerékpárt Radnai Zsuzsanna (1151 Bp. Ifjúgárda út 6.) — 1963-as DKW-Juniorot üzemképes állapotban, Kovács Miklós (8900 Zalaegerszeg, Fürst Sándor u. 13.) — BMW-R66 motorkerékpárt és egy Barum 400x19-es cross gumikópenyt, Beck Attila, (7522 Kaposújfal, Dózsa Gy. u. 51.) — 220 S Mercedes alkatrészeket, szélvédőt, első, hátsó 4 db új ajtót, első és hátsó lámpákat és komplett motort, Horváth János (1026 Bp. II. Pasaleti út 103/b.) — P10-es Pannóniát, utánfutóval, Uveges László (6750 Algyő, Téglás út 41.) — 1100-as Austint üzemképes állapotban, egyben vagy alkatrészként, Makó Gyula (6400 Kiskunhalas, Ag u. 18.) — Skoda Octaviát, lejáró forgalmival, Borsós Ferenc, (1029 Bp. Gyöngyvér u. 53.).

KERES: VW-Schimmwagen, VW-Kübelwagen és BMW-R75—Sahara típusokkal rendelkező kőhíttársat, tapasztalat, irodalom, alkatrészcseré céljából, angol, német nyelven, Boleslaw Stasiczi, (PL 31—142 Krakko ul. Koowoderska 42 m. 1.) — 127-es Fiathoz, 2 db első sárvédőt, 1 db homloklemet, és kűszöbököt, Gulácsi Józsefné (3333 Mátraháza, Allami Gyógyintézet) — BMW R26 250 cm³ motorkerékpárhoz hátsókerékgagyat, kardántengely-csatlakozót bordástengellyel együtt, Győri János (8220 Balatonalmádi, Eötvös út 16.) — 350 cm³ egyhengeres „Tura” Jawához alkatrészeket, vagy komplett motort, Schreiner János (6087 Dunavecse, Vörös Hadsereg u. 58.) — Régi BMW-hez alkatrészeket, R50-es vagy R69-es első-hátsó kereket, kűp- és tányérkereket házzal együtt, eredeti kilométerórát, és egy sebességváltót, Wis János (4026 Debrecen, Darabos út 8.) — Skoda 100 gk-hoz homlokfalat, Elek János (4200 Hajdúszoboszló, Koltói u. 22.) — Peugeot 204 típusú gépkocsit bontva, vagy egyben, Gyurján István (3531 Miskolc, Nagyavas Felsősor 507.) — Skoda 110 L-hez jobb első sárvédőt és orrlemet, bal első ülést, Seps László (6000 Kecskemét, Szolnokihegy 11 ép.) — R45-ös 450 cm³-es BMW motorkerékpárt, Gyapjas György (6767 Opusztaszer, Béke u. 32.) — 1200-as Ladához, kardántengely-csatlakozó sebességváltóhoz (hármass villa) Angyal Imre (5200 Törökszentmiklós, Alkotás u. 19.) — 250 cm³-es Simson Sport motorkerékpárt, bontottan is, Greguss Akos (6722 Szeged, Bólyai J. u. 24. A) — 150—125 cm³ robogót, Puch, NSU, Lambretta, Goggo típusút, Szabó Zoltán (Kömlő, Vörösmarty út 16.) — 1200-as Ladához forgattyústengelyhez, nyomó- és hajtókarcsapágyat, Zaporozsechhez kipufogócső-rendszert, kipufogódobbal együtt, (Szentés 6600, Mecs-Balogh u. 15.) — „Igy gondozd a Fiatodat” című könyvet, Pataki Zoltán (2800 Tatabánya, V., November 7. tér 3.) —

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

ÁLCÁZOTT ÖNGYILKOSSÁG!?

A szakértők tapasztalata szerint egyes halálos kimenetelű közlekedési balesetek tulajdonképpen öngyilkosságok...

Újsághír: Az apa ugyanazon a helyen szenvedett halálos balesetet, ahol a fia. — Mit mond erről az ideggyógyász?

Az egyik jugoszláv napilapban rövid hír látott napvilágot: „Az apa azon a helyen szenvedett halálos balesetet, ahol a fia.”

Dr. Vladimír Adamovič ideggyógyász nem emlékszik az eset minden részletére, azt azonban jól megjegyezte: az apa autójával arra járt, amerre nemrégiben a fia, és hirtelen meg-rántotta a kormánykereket, majd a szakadékbá zuhant és szörnyethalt. Ott, és ugyanúgy, ahogyan annak idején a fia.

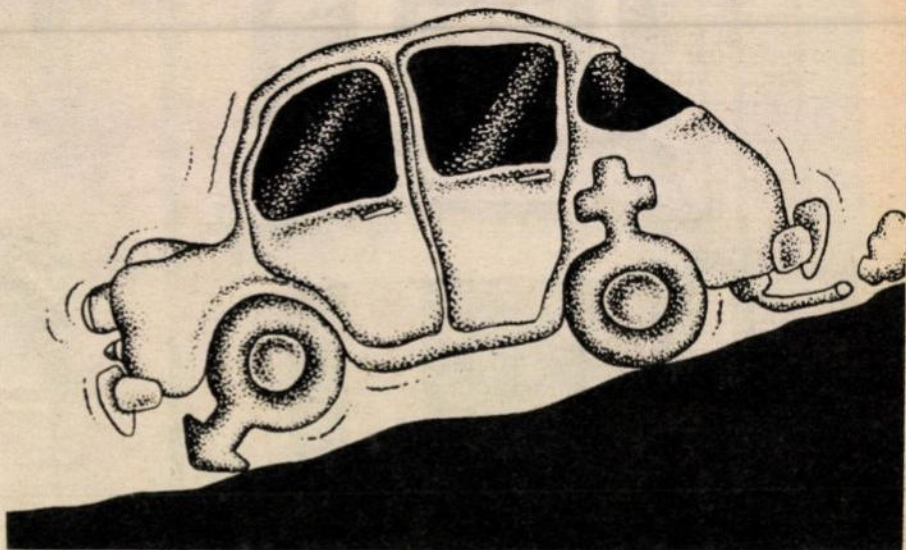
Az újsághír nyomán bizonyára sokan a sorsra gondolnak, a véletlenre, nem pedig arra, hogy az ember viselkedése az ő sorsa. Mert ahogyan Szondi, a magyar származású svájci lélek-búvár vallja: a sorsunk elsősorban is a mi választásunk — vagyis amilyen házastársat, barátot, foglalkozást, halált választunk, tulajdonképpen ezzel sorsot is választunk.

Néhány kivételtől eltekintve, mind-az ami velünk történik — vallja dr. Adamovič — a jó és a rossz, egyaránt választásunk eredménye, következménye. És erre egy drasztikus példát említ: házastársunk megválasztása bizonyos esetekben egyben a gyilkosunk megválasztását is jelentheti. A házastársi gyilkosságok számának növekedése ugyanis emellett tanúskodik — állítja az ideggyógyász —, de ezt támasztja alá egy másik, példaként említett közlekedési baleset is. A válófélben levő férj és feleség autóbaleset áldozata lett, amikor a szülők sikertelen békítgetése után autójukon hazafelé tartva összeütköztek egy tehergépkocsival. Az autót a válni nem akaró férj vezette és „ismeretlen okból” váratlanul áttért az út másik oldalára, amelyiken a hatalmas teherautó robotott...

BÜSKOMORSÁG

Az újságokban sokszor olvashatunk olyan közlekedési balesetről, amelyben az áll, hogy a súlyos vagy halálos végű balesetet olyan autóvezető idézte elő, aki szinte eszményi útviszonyok között, egyszerűen „érthetetlen” okból áttért az úttest másik oldalára.

Sok esetben még az is kiderül, hogy az illető gépkocsivezető fáradt sem volt. Eppen ezért, újabban Jugoszláviában a közlekedési balesetek vizsgálatába bevonják az ideggyógyász szakorvosokat és pszichológusokat is, hogy



ők lelki boncolással megpróbáljanak fényt deríteni a közlekedési baleset igazi okára. Így például a meg nem magyarázható és meg nem indokolható közlekedési balesetknél az autövetőnek a balesetet megelőző időben való viselkedését, lelki állapotát, élet-és munkakörülményeit, sőt egészségi állapotát is tüzetesen vizsgálják. És bizony gyakran megtörténik, hogy a vizsgálatot vezető szakorvos rádöbben: a közlekedési balesetet előidéző ember súlyos lelki válságban volt, de környezete ezt nem vette észre. Búskomor volt. Úgy érezte, minden veszve van. Vagy azt érezte, hogy nem érdemes tovább élni. Valami megrendítette vagy valami miatt büntudatot érzett. Ilyenkor egyes emberek a kiutat, a megoldást, a gyógyírt az öngyilkosságban is képesek keresni. S ha az illető már gépkocsit is tud vezetni, kézenfekvő a „megoldás” — közlekedési balesettel vet véget a „szenvédéseknek”...

És itt visszatérhetünk az említett újsághírré: a szakértő dr. Vladimír Adamovič szerint az apa minden valószínűség szerint öngyilkos lett, mert nagyon szerette fiát és úgy vélte, hogy fia halála után az ő — az apa — életé céltalanná vált.

BÜNTUDAT

A jugoszláv ideggyógyászok és pszichológusok egy csoportjának kutatásai

szerint a gyermek halála olyan stressz, amely az embert érhető szerencsétlenségek közül a legnagyobb, a legfájdalmasabb, és a legmélyebb nyomokat hagyja a szülőknél. Az előbb említett esetről lehet, hogy az apa küldte valahová a fiát, és ez az útja vezetett a szakadékbá, a halálba. Hogyha a fiú szerencsétlensége bármiképpen apjához fűződött, akkor az édesapa nagy büntudatot érezhetett és ez kergette őt az öngyilkosságba.

Ha ezt a büntudatát még más körülmények is tetézték, például betegség, egyedüllét stb., akkor az, hogy az apa ugyanazon a helyen zuhant az útról a szakadékbá, ahonnan előtte a fia, és hogy úgy lelta a halálát — nem véletlen, megmagyarázhatatlan közlekedési baleset és nem is a sors keze.

Lám, egy közlekedési baleset mögött mi minden állhat! De amikor autóbá ülünk, a kormánykerék mögé, ne feledjük — a magunk és mások élete (sorsa) függ TÖLÜNK és — persze — MÁSOKTÓL. Autónkkal ne legyünk mások gyilkosa, de figyelmetlen vezetésünkkel, életünk kioltásával szeretneinknek se okozunk fájdalmat — ne kergessük őket öngyilkosságba.

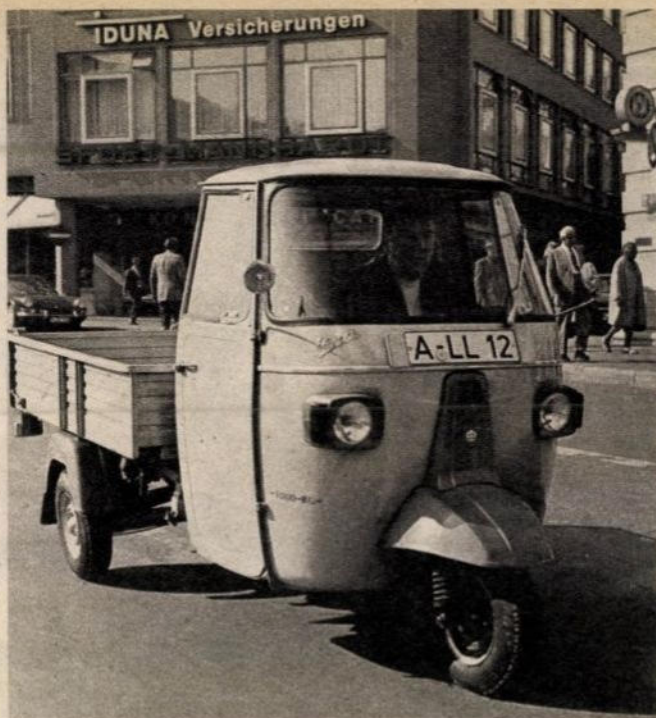
Az újsághírből, a sorok közül, ezt kell kiolvasni — mondja a jugoszláv orvosszakértő.

Sz. J.



4000 darab Pantah

Igen, 4000 darab Pantah készül 1981-ben a bolognai Ducatinál, ahol a híres-nevezetes dr. Fabio Taglioni mérnök konstruálta ezeket a 90 fokos szögbe állított V2 hengereseket. Az itt látható 500-as motor felülfekvő vezérműtengelyét műanyag szíj hajtja meg hangtalanul. (Ebből a motorból fejlesztette ki dr. Taglioni a 600-as Pantah-modellt, és az ugyancsak azonos V2 motorral bíró 900-as Darmah SD-t, és SS-t.) A 170 kilós 500-as Pantah 180 km/h végsebességének eléréséhez a motor 35,7 kW (48,5 LE) teljesítménye segít.



Ugyancsak Vespa-készítmény ez a nagyobb mini-brumi, amelynek szíve egy 190 köbcentis kétütemű motor; 600 kilónyi terhet képes szállítani — hatféle felépítményen



MINI-BRUMI

Külföldön a kamionok beceneve Brumi, innen származik — némi áttétellel — ennek az írásnak a címe. Igen, évekkal ezelőtt is szövéttük az efféle kis áruszállítónak fontosságát. Azóta — sajnos — még időszerűbb lett ez a probléma. Mind az ipar, mind a mezőgazdaság kifizetődő termelésének egyik fontos láncszeme az áru- és anyagszállítás, mozgató, amelynek nélkülözhetetlen eszköze, többek között a gépkocsi. Csakhogy számos alkalommal megfelelne egy szerényebb rakfelületű motorkerékpár is, sőt egy mopedmotorral meghajtott háromkerékű is.

Arra vonatkozó számításokat nem végeztünk, hogy hány forintot, illetve benzint, gázolajat, gumiabroncsot takaríthatna meg a hazai ipar és mezőgazdaság, ha mini-brumit használhatna ott, ahol ez is megfelelne.

Ez ügyben volt is már egészséges hazai kezdeményezés (úgy tudjuk, szövetkezeti vonalon), továbbá néhány ügyes iparos és mezőgazda barkácsolt magának (turbóhűtéses Simson motorral meghajtott) mini-brumit, amelyekkel a fővárosban és vidéken egyaránt találkozunk már.

Vajon miért nem szerez

be az arra illetékes hazai minisztérium motorblokkokat, abroncsokat? Sok ezer ilyen kis háromkerékűre lenne szüksége az országnak. S talán valamelyik szövetkezet is gyárthatná később a hasznos munkaeszközöket.

A földi javakkal jobban ellátott nyugati országokban

elfogadott szállítóeszköznek számítanak ezek a törpék. A világ legnagyobb robogógyárában, az olaszországi Vespánál, százezerszámra készülnek, többek között 50 köbcentiméteres motorcskákkal meghajtott háromkerékű áruszállítók, amelyek 250 kg összerterhet, azaz negyed tonnát tudnak szállítani.

Talán nekünk is megfelelnek ezek a mini-brumik!

RÓZSA GYÖRGY

Egy nyugatnémet csemegeüzlet előtt rakodik a kereskedő a Vespa-brumira, amelyet 16 éves fiatal is vezethet





NOUVEAUTES
1981

1.

Ligier
FORMA-t



K jelentkezték, ők is szeretnék ilyen törpét. El is készült néhány száz mini Ligier.

De mert évés közben jön meg az étvágy, a jeles francia elhatározta, hogy némileg módosítva, legyártat egy több ezres sorozatot, amely „Ligier” néven kerül majd forgalomba. (A címben olvasható „t” jelzést mi adtuk, utalva a kocsik törpe-ségére.)

Sok mindent megtudtunk a kis Ligier-ről, csak egyet nem, a legfontosabbat, a súlyát. Nos, a műanyagkarosszériás, kétszemélyes autókészítést egy francia gyártmányú 50 cm³-es kétütemű, 2 lovas motor hajtja és 4. fokozatban eléri a 40 km/óra sebességet (és ez elég is a nagyvárosi forgalomban).

A kényelmet növeli a kitámasztható nagy hátsó ablak, a szellőzést pedig az eltolható ablakok teszik lehetővé.

Lehet, hogy monsieur Ligier-nek nem jelent nagy üzletet ez a kiruccanás erre a területre, de bizonyára lendületet ad ennek az új, kényszerülte hullámnak.

Kérem, Ön nem téved, a szóban forgó Ligier azonos azzal a francia Guy Ligier-vel, aki azokat a jeles Forma-1 versenytorpedókat építi, amelyek már sok-sok sikert (és pénzt) hoztak monsieur Ligier-nek.

Ahogy egy állítólagos népi bölcsesség mondja: a nagy halomra tesz az ördög, hát valahogy ez a helyzet Ligier-nél is. Arról van szó, hogy a francia versenystálló-tulajdonos és konstruktőr — talán unalmában — még az elmúlt évben tervezett egy szuperminit, egy olyan kis guruló dobozt, amely a csurgásra, csobogásra kényszerített párizsi forgalom árjában vidáman szállította utasát. Jópofa külleme, parkolóhely/iránti igénytelensége, nem utolsósorban a feltűnése — a motor alkoholabsztinenciájáról nem is szólva — indokolja, hogy mind többen



2.



3.

4.

1. A — viszonylag — nagy méretű hátsóablak kitámasztható; ez a csomagtér ajtaja
2. Majdnem szabályos kocka a Ligier-törpe
3. Ha más nem is, a kormánykerék utal a Forma-1 neves művelőjére, a konstruktőr Ligier-re
4. Egy embernyi erő elégséges a kicsi kocsi megbillentéséhez, hadd lássa a sajtó tisztelt népe a törpekocka alsó lapját

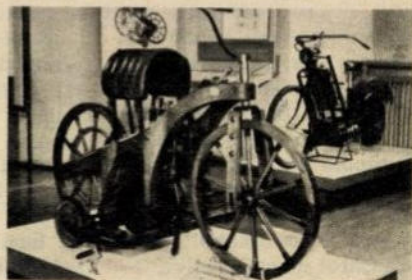


MZ-múzeum



Az érchegységi Schellenbergben kezdték építeni 1568-ban Augustus szász választófejedelem kastélyát, ahol ma az NDK Kétütemű Motorke-rékpár Múzeuma áll az 1957-ben, romjaiból felépített Augustusburg-ban

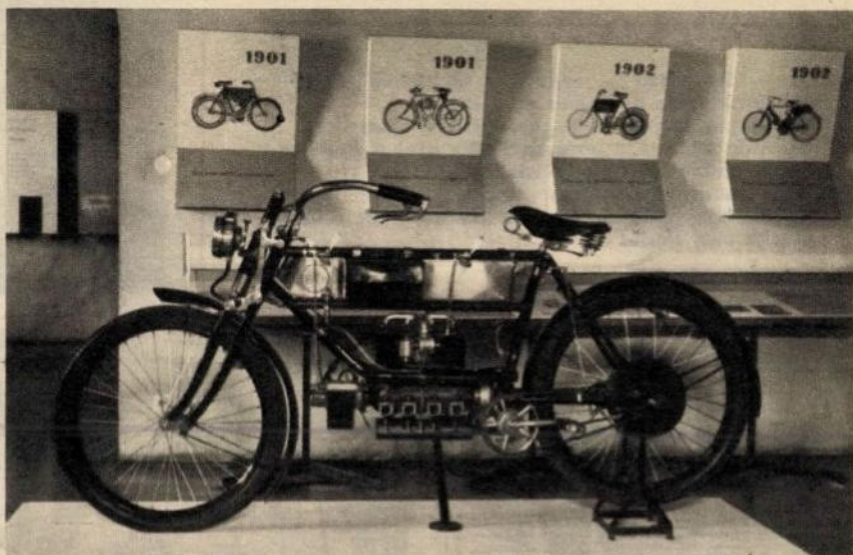
Az 1885-ben Gottlieb Daimler által készített első motorkerékpár hű mása



Kedvelt kirándulólhely az NDK-ban az Érchegység 516 méter magas Schellenberg csúcsán trónoló Augustusburg vára. A több mint négyszáz éves várkastély tíz termében ritka érdekes gyűjtemény várja a motorkerékpár rajongóit. Húsz évvel ezelőtt itt nyílt meg a Kétütemű Motorkerékpár Múzeum. Népszerűségét mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy egy évben 230 ezer látogatója volt a Karl Marx Stadttól tizenhárom kilométerre levő múzeumnak.

A kiállítás átfogó képet ad a motorkerékpár-gyártás korszakairól. Látható az 1817-ben készült futókerék, a gőzzel meghajtott kerékpár, egy 1860-ban gyártott gázmotor. Eredeti képmást talál a látogató a világ első motorkerékpárjáról, az 1885-ben készült Daimler-Petroleum versenykocsiról. Mindig nagy közönséget vonz az első széria-motorkerékpár 1894-ből és az első Zschopauban épített DKW segédmotor, amely méretei és teljesítménye ellenére a büszke Gólem nevet kapta születésekor, 1921-ben.

A Zschopauer Betrieb 1928-ban a világ legnagyobb motorkerékpár-gyárává nőtte ki magát. Míg 1922-ben 2000, 1928-ban már 100 000 motorkerékpárt gyártottak. 1929-es évjáratú az a DKW Super Sport 500-as, amely 498 cm³, 18 lóerős (13,25 kW) vízhu-



Korát megelőző négyhengeres francia FN 1910-ből

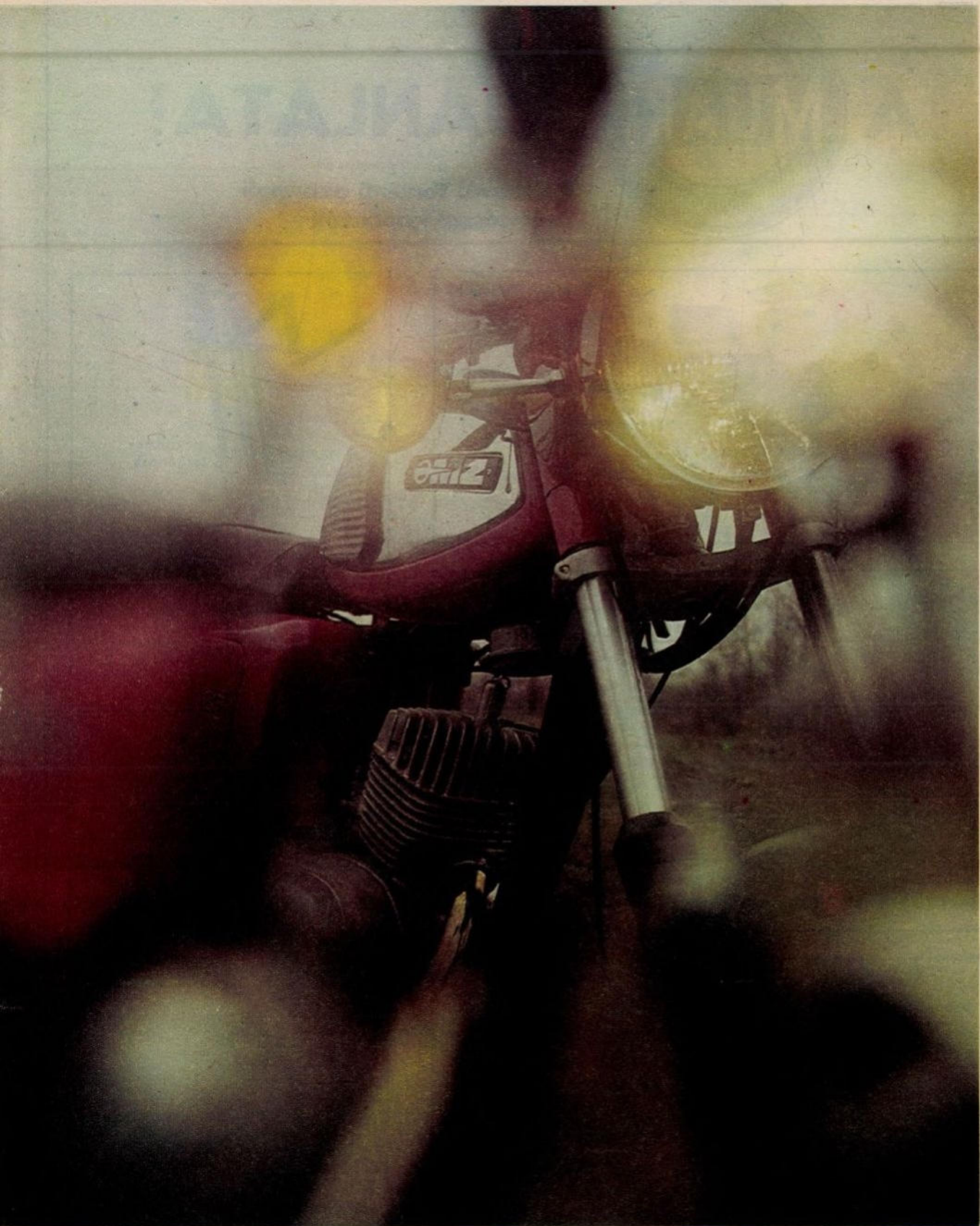
tés motorjával 120 km/h sebességet ért el. A Simson első modellje, egy 1936-ban készült BSW, 98 cm³-es motorjával pedig 50 km/h-ig jutott el.

Külön kiállítást szenteltek a VEB Motorradwerk Zschopau (MZ) 1945 óta gyártott járműveinek bemutatá-

sára. Remek ötlettel, egy MZ ES 250/2 Trophy motorját „üvegből” készítették el, így belső részei is alaposan megfigyelhetők.

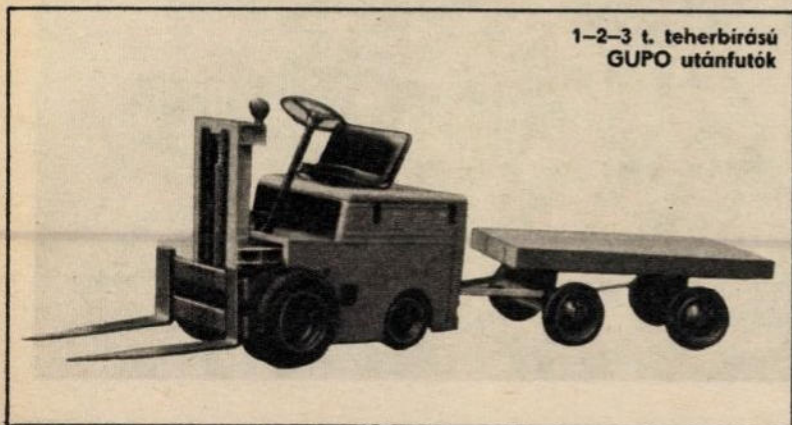
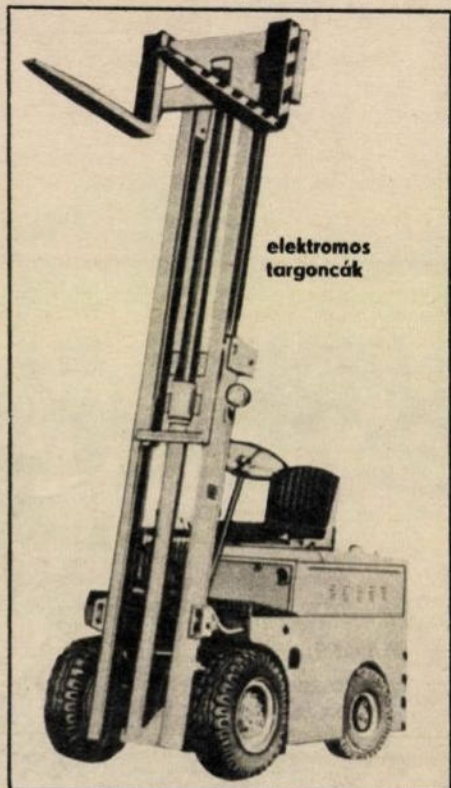
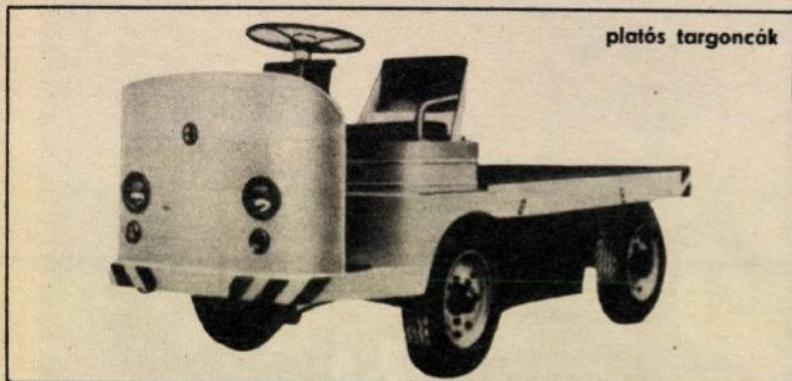
A kiállítás egyik érdekessége az Auto Union DKW háromhengeres 350 cm³-es motorkerékpárja 1956-ból.

FÖLDVÁRI GYÖRGY

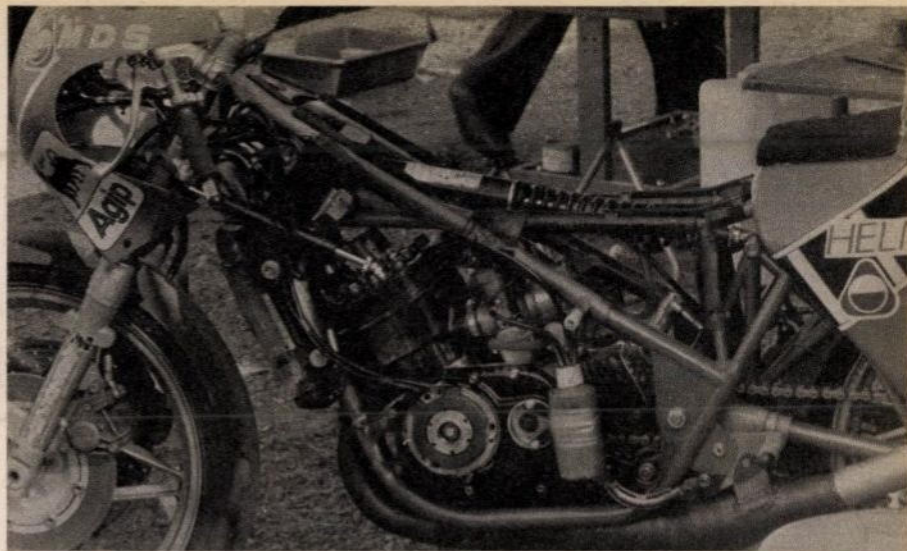


A MŰART AJÁNLATA!

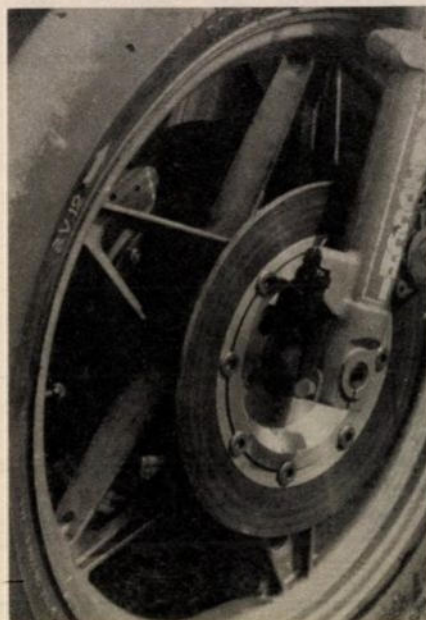
Raktárról történő azonnali szállítással kaphatók:



A KUTATÁS TÁRGYAI



Az utóbbi évek gyorsasági motorkerékpár-terméséből választottunk ki néhány apróbb és érdekesebb műszaki megoldást. Az elmúlt időszakban a futómű és a vázmegoldás, illetve ezeknek apróbb részletei mentek finomításokon keresztül, ezek a „kutatás tárgyai”.



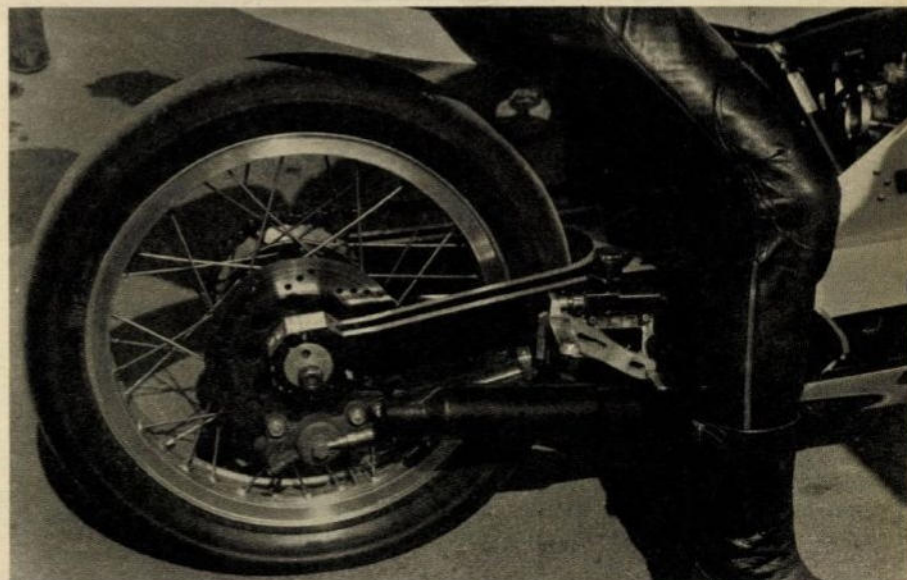
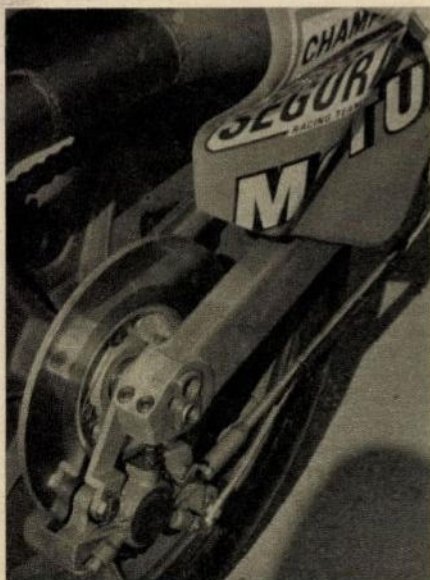
A 250-es Bimota Yamaha a vékonyabb króm-molibdén csőrengetegből építi fel a vázat. A hátsó villa rugóztatásához megtartotta a motorblokk fölé fektetett eredeti Yamaha cantilever rugóstagot

Ugyanennek a gépnek az első Marzocchi-villájába szerelt fakereket két féktárcsa díszíti. Ennek a felénk eső Zanzani-típusnak két érdekessége is van. A tárcsa maga könnyűfémből készült, a felületére felvitt (fémszór) kemény réteg áll ellen a betétek kopató hatásának. A másik érdekesség, hogy a képen látható, szegecsekkel megfogott tárcsa kotyog, mert a szegecsek nem kötik feszesen az agyhoz. A megoldás a fék hirtelen bekapását hivatott megszüntetni

SURÁNYI PÉTER FELVÉTELEI

Lassan, ahány hátsó villa van, annyiféle a kivitelezés módja. Ez itt Kork Ballington alumíniumból készült dobozolt hátsó villája. A blokk mögött függőlegesen elhelyezett, egyetlen rugós-lengéscsillapító egység támasztja meg

Ezt a szépen „megjászott” monoshock (egy rugóstagos) villát az egyik cseh-szlovák versenyző motorjában láttuk. Az egész hátsó villa egyetlen könnyűfém öntvény





ZÁRTAK A TÚRÁSOK

Az ötfutamos motoros megbízhatósági turabajnokság utolsó fordulóját, a *Kismotor-Ofotért Rallye*-t mostoha időjárási körülmények között rendezték meg. A sárral bélelt pályán az elindult 35 versenyzőből csupán 10 jutott el a célig. A verseny után már bajnok *Csizmadia Tiborral*, és *Asztalos István*-nal beszélgettünk. Ők három dologban közösködnek. Mindketten a IV-es Afít dolgozói, a BHSE versenyzői és bajnokok.

Csizmadia Tibor még ifikorban van. Hét pont hátránnyal ment neki az utolsó versenynek. — Az első kör után hátsókerék defektet kaptam, és 150 km-t mentem lapos hátsó gumin. A nagy rivális, *Fernbach Tamás* a harmadik körben kiállt. Géposztályomban, 10 induló közül egyedül mentem végig a „hatórás crossversenyen”.

Asztalos István minden ideai versenyt megnyerte, ezt az utolsót feladta. — Mivel már a verseny előtt bajnok voltam, a tartalék gázbowdenemet kifűztem, és kölcsönadtam *Lang Rudinak*. Milyen a sors: az enyém elszakadt, fel kellett adnom a versenyt.

Asztalos István idén nyert másodszor bajnoki címet a 250-es kategóriában. (S. P.)

EREDMÉNYEK. B/1: 1. Kovács Antal, KSE 15 000 pont — 2. Csósz A., D. Ép. 11 413. B/II—B/III ÖSSZEVONT: 1. Pap József, 15 000 — 2. Katona K., mind KSE 13 608 — 3. Rotyík M., BHSE 10 100. A/I—A/II ÖSSZEVONT: 1. Csizmadia Tibor, BHSE 15 000. A/III: 1. Birgés István, ZMMK 15 000 — 2. Soltész T., BHSE 7873. A/IV: 1. Tóth Péter, ZMMK 15 000 — 2. Sasvári S., KSE 5660.

Csizmadia Tibor — az év első versenyét kihagyta, mégis bajnok lett
(Hetényi László felvétele)

CROSS-CSAPAT FINIS

Ha a Kaposvári Közlekedési SE elköveti az összes rendezési hibát, akkor a kudarc elkerülésében már csak a versenyzőkre lehet számítani. A több napos csapadék lefolyt a pályáról és nem a rendezőknek kellett azt lecsapolniok.

Végül is szerencsésen végződött az utolsó csapattalálkozó, amelyen a versenyzők nem tévedtek el a hiányosan jelölt pályán, a nézők fegyelmezetten húzódtak egyre hátrább a mindinkább szélesedő nyomvonalról.

A talaj talán nem volt szokatlan, de ezen az emelkedőkkel, lejtőkkel tűzdelt pályán nem volt nagy élvezet „lekvárban” motorozni. Ennek ellenére az év utolsó crossversenyén

összeszedték magukat a versenyzők és az alkatrészihiánnyal küszködő szakosztályok, és a szerény számú közönség előtt sportszerű, nyílt „vitában” igyekeztek eldönteni a MAMSZ Kupa sorsát.

A lacházi gárda ismét bizonyította, hogyan kell művelni a crosst — legalábbis szerényen, magyar módra. Ők egyedül voltak képesek két csapatot indítani, és ami a siker, hogy mind a nyolc emberük végigment. Egyéni teljesítményben *Gyűrűszik László* nyújtotta a legnagyobbat. Technikás, bátor motorozásával a szerény kiskunszági fiú a crosssport méltó képviselője lehet.

A szokatlan körülmények okozta

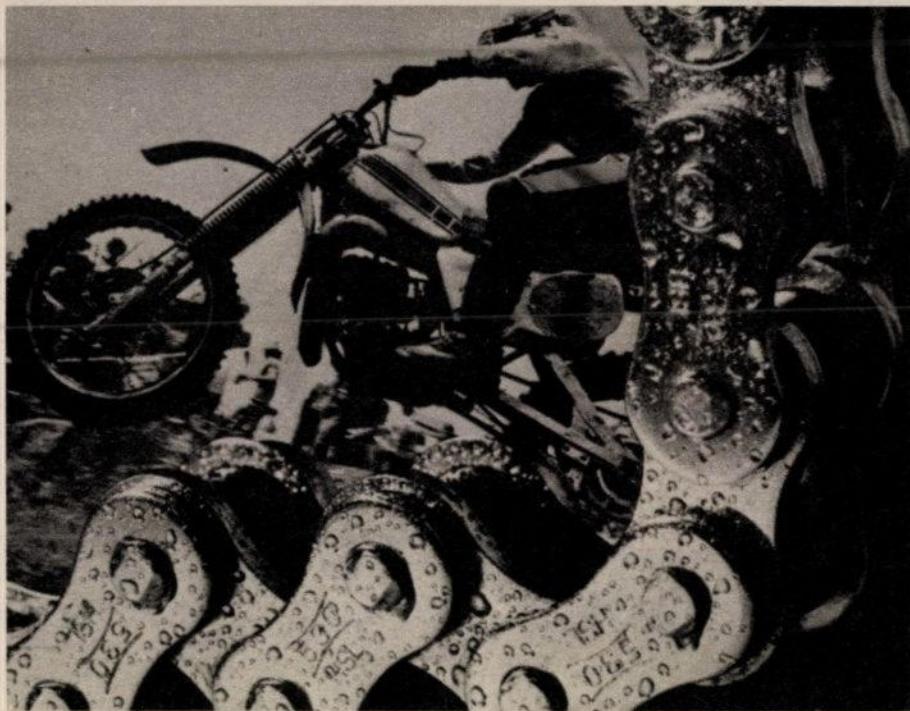
hatalmas bukásokból a vosés *Szabó Csabát* kéztörés, a szlovák *Bohuslavot* borda- és kulcsont-sérülése kényszeríti hosszabb pihenőre.

K. GY.

EREDMÉNY. EGYÉNI: 1. Németh Kornél, KKSE — 2. Nátó J., BHSE — 3. Gyűrűszik L., Kisk. KSK — 4. Halász L., ZMMK — 5. Czuni L., — 6. Vesztergom J., mind Kisk. KSK. **CSAPAT:** 1. Kisk. KSK, 1. 40 pont — 2. BHSE, 67 — 3. Kaposvár 94 — 4. Zalka MMK, 121 — 5. Kiskl. II, 138 — 6. Ajkai Alum. 146 — 7. Vörös Okt. SE, 162 pont.

A MAMSZ KUPA VÉGEREDMÉNY: 1. Kiskunlacházi KSK I., 30 pont — 2. Ajkai Alumínium, 27 — 3. Kaposvári KSE, 25 — 4. BHSE, 24 — 5. Zalka MMK, 16 — 6. Soroksári VOSE, 14 — 7. Kiskunlacházi KSK II., 6 — 8. Szegedi Volán, 2 pont.

Lánc, lánc, versenylánc



A japán Tsubaki gyárat 1917-ben az-
zal a céllal alapították meg Osakában,
hogy az akkoriban felfutó kerékpár-
gyárakat láncsal lássák el. Később,
mikor a gyár technológiai színvonala
már túlnötte a viszonylag primitív
alapterméket, szakítottak azzal, és első-
rendű görgős láncokkal látták el a
terebélyesedő gépipart. A gyár mára
a láncgyártás egyik órása lett, és
gyártmányai az ipar valamennyi ágá-
zatában világszerte megtalálhatók.
Mindezek ellenére a járműiparhoz
sem lett hűtlen. A japán személy-
autókban Tsubaki-lánc hajtja a ve-
zérműtengelyeket, és szinte valamennyi
ismert motorkerékpár-típushoz kí-
nálja gyártmányait.

Motorkerékpárláncai közül a ha-
gyományos típusoktól nagyban eltérő
HSL jelű — technológiai újszerűsége
miatt — feltétlenül megérdemli az is-
mertetést. A magas igénybevételre,
főleg versenymotorokhoz tervezett ön-
kenő lánc (Juhász Károly is ilyet
használ) görgői szinterfém-ből készül-
nek. A jó minőségű kenőanyaggal im-
pregnált porózus szinterfém, mind a
lánc csapjára, mind pedig a láncke-
rékre eljuttatja a kenőanyagot. A ver-
senyláncot kegyetlen körülmények kö-
zött vizsgálták, és kis nyúlása, igény-
telensége miatt igen jónak találták.

A tolókocsis srác



Végtagjai közül csupán a jobb karját
és kezét tudja megfelelően mozgatni.
Születésekor örök „szöveget” köt-
hetett a tolókocsival: egy kézi hajtású
és egy „tuningolt”, villanymotoros se-
gíti őt mozgásában. Talán paradox
dolog, de *Kaltenecker Nándinak* ép-
pen az autósport tetszett meg, oly-
annyira, hogy nyolc éve szinte az ősz-
szes hazai autóversenyt végigszurkol-
ta — tolókocsijából.

1972-ben bátyja, aki akkor együtt
dolgozott *Kardos Lajossal*, barátaival
együtt feltolta Nándit a Mandulásig,
ahol együtt nézték a Mecsek Rallye
mezőnyében Kardost. Ma már régi is-
merősként köszöntik a nézők a „to-
lókocsis srácot”, aki az autósport egyik
leghűbb rajongója.

— *Csak annyit mondanék* — eme-
li fel kezét — *hogy Gyuri öcsém és*
Anti bátyám nélkül ez nem menne:
ők visznek háton, kocsiban, és cipel-
nek sokszor kézben is, idejük nagy
részét rám áldozva. Igaz, ők is oda-
vannak a raliért.

Két évig a Háziipari Szövetkezet-
nél volt bedolgozó: otthon ruhacsipe-
szeket rakott össze, darabját 3, azaz

három fillérért... Csak így kaphatott
rokkantsági nyugdíjat, előbb 650, majd
1200 forintot... Tíz éve, hogy édes-
apja kocsiján egy NSZK és osztrák
körutat tett meg, s rokonai segítségé-
vel bepillantatható a Stuttgart melletti
Mercedes gyár falai közé. Hazatérve,
a Leőwey Klára gimnázium esti tago-
zatán érettségizett. Jól beszél németül,
sokat olvas és szereti a zenét. Az
1976-os Mecsek Rallye reggelén a pi-
henő kocsik között gurult tolókocsi-
jával, amikor *Tóth Jancsi* megszólít-
ta. Barátság lett belőle, mely azóta
is tart: ha Janika — Nándi így hív-
ja — Pécsen versenyez, de vidéken is,
ha találkoznak, együtt elemzik a ver-
senyt, mindent megbeszélnek. Mások-
kal is. Jóban van, fotókat mutat: jobb-
ról Dódi, balról Jancsi karolja át. Az
sem titok, hogy Nándi, aki jól ismeri
a hazai pályákat, szívesen navigátor-
kodna — ha lehetne...

Amíg nincs verseny, meghúzódik
mecsekaljai lakásukban, és az ablak
mögül figyel, mikor megy el egy is-
merős autó a ház előtt, a 6-os úton.

Fekete Kálmán

**Ladájához olajszűrőt,
 levegőszűrőt
 gyárt:
 az ARMAFILT
 Ipari Szövetkezet
 Budapest XIII.,
 Reitter F. u. 37.**



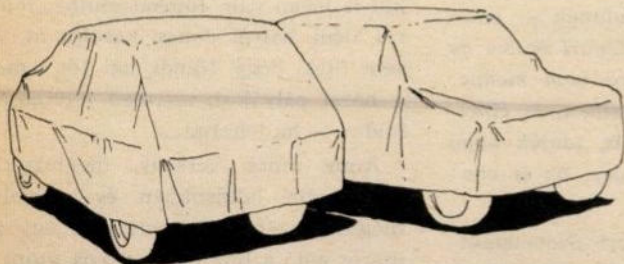
POLSKI FIAT 126-osra AUTÓPONYVA

550,-Ft-ért kapható a



boltjában:

**Bp., V. Engels tér 4. alatt.
 Telefon: 171-329**



**ALVAZ-
 ÉS UREGES
 KORROZIOVEDELEM.
 KAROSSZÉRIA-JAVÍTÁS**
 LACKÓ Járműmérnök
 Újpest IV., Virág u. 62.
 Tel.: 593-594.

Autórugók, laprugók
 javítását szereléssel,
 spirálrugók ívelését, pótlását
 garázkapu- és légpuskarugó
 készítését azonnalra
 vállalja:
PATIK.
 Megvárható:
 Bp. X., Keresztúri út 98.

**MINDEN TÍPUSÚ
 SZEMÉLYGÉPKOCSI
 SZERVIZELÉST ÉS
 ALVAZVEDELMEZ
 VÁLLALOM
 GARANCIÁVAL
 GÉMES**
 XIV., Szatmár u. 58.
 Tel.: 634-511.

Értesítem kedves régi és le-
 endő ügyfeleimet, hogy
 autószerelő műhelyemet
 megnyitottam. Neubrandt
 Tibor autószerelő mester,
 III., Zápor u. 18.

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

FÉKBETÉT-ragasztás
 minden típusú dobfékhez
 tárcsafékhez
 kuplungtárcsa-felújítás
 csere, garancia, biztonság,
RÓNA TAMÁS
 műszerész-mester.
 1067 Budapest,
 Szondi u. 19.
 Tel.: 312-206.

HŰTŐSZERVIZ
 Hűtőjének javítását,
 tisztítását
 egy napon belüli vállalalom.
 Utánvéttel is postázva.
 Felújított hűtők kaphatók.
WIENER.
 1065 Dessewffy u. 7.
 Tel.: 124-551.

POLSKI 1300-as alkatrészek
 kaphatók a Délpesti AFESZ
 44. sz. szakboltjában (Bp.
 XX., Soroksár, Marx Károly
 u. 188. sz. alatt).

Aki bújt, aki nem bújt

A szellemet a palackból nagykanizsai olvasónk, a 74 éves Varga Lajos hívta elő, mi legfeljebb csak a dugót húztuk ki a palackból. Emlékeztül csak annyit, hogy még a nyáron, néhány fényképpel levél is érkezett Lajos bácsitól, amelyben szó szerint ez volt olvasható: „Szeretném, ha Önök — bevonna az autós, motoros társadalmat — megállapítanák, melyik az ország legöregebb olyan járműve, amely érvényes rendszámmal, forgalmi engedéllyel, jelenleg is érvényes műszaki vizsgálával rendelkezik és közlekedik. Még azt is szeretném tudni, hogy kinek van az országunkban a legrégebb és orvosilag ma

is érvényes gép]árművezetői jogosítványa.”

Mielőtt bemutatnánk néhányat a „pályázók” közül, hadd közöljük, hogy az AM szerkesztősége nem hatóság, ezért semmiféle jogunk nincs efféle megállapításokra, de azért szívesen adunk alkalmat az idősebb motorosok (sőt, motorok) bemutatkozására.

Nagy szerényen jelentkezett a soproni Iváncsics János, aki azzal kezdte levelét, hogy „Bizonyára nem vagyok a „leg”-ek között, de a régiekhez tartozom én is. Budapesten vizsgáztam 1932. szept. 23-án (041720 számú a jogosítványom). Azóta többször is kicserélték, a mostani

érvényes igazolványom száma: B 443979.

Dr. Bartha István fegyvergyarmati nyugalmazott sebészfőorvos ezt írta: „Jogosítványomat 1926 júniusában Kolozsvárott szereztem, száma 277, amiből kitűnik, hogy milyen kevés autós—motoros volt abban az időben. Tényleges autóbusszvezető voltam a Rotatia Rt-nél. Az itt keresett jövedelemmel jutottam Szegedre, ahol diplomát szereztem. Most, szeptemberben töltöttem be 75. évemet, és még ma is vezetem a kocsimat. (Csak úgy mellesleg, 1930-ban, a Délvidéki Aero Klubnál megkaptam a repülőigazolványomat; hazánkban én vagyok az első orvospilóta).”

„Még az elődeiknek is előfizetője voltam — írja az 1904-ben született székesfehérvári Gáspár Sándor — így talán nem meglepő, hogy 1925-ben kaptam hajtási jogosítványt, száma E 225, aztán 1933-ban megszereztem a C és az E kategóriát is. Természetesen még ma is vezetek az érvényes igazolvány birtokában.”

A budapesti Benyak József (II. Nagybányai utca 4.)

csupán néhány sort vetett papírra, eszerint 1901. március 12-én született Nagyatádon, vizsgázott 1927. május 17-én, engedélyének száma B 555735, érvényesítve 1982. július 2-ig...

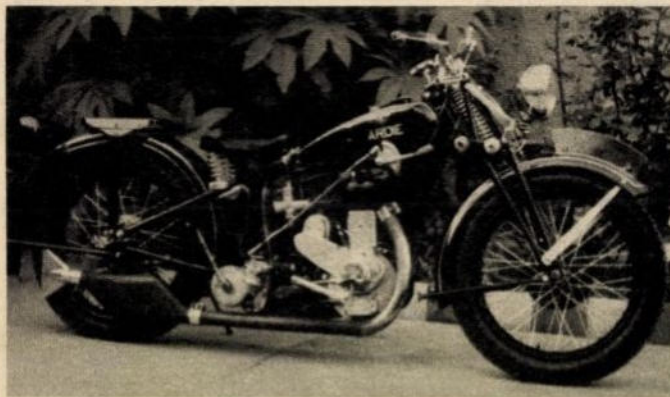
A fővárosi Walient József okl. mérnök (XII. Kékgolyó u. 8.) 1934. május 15-én kelt jogosítványának fénymásolatát csatolta leveléhez, amelyben közli, hogy az UX 99-98 rendszámú gépkocsiját ma is szorgalmasan és balesetmentesen vezeti.

Ugyancsak budapesti olvasónk Somfai István textilmérnök. „Közlöm, hogy 1925. április 22-én tettem autóbusszvezetői, 1932-ben motorkerékpáros vizsgát. Azóta is állandóan (balesetmentesen) vezetek. Most is van gépkocsim (kb. 30. életemben).

Szombathelyről jelentkezett Horváth Imre, aki így kezdi: „75 éves vagyok. 250-es Puch motorkerékpáromat én vizsgáztattam 1939. aug. 15-én Bécsben, erről tanúsítványt a bécsi rendőrség által kiállított forgalmi engedély. Az idei műszaki vizsga alapján 1981. augusztus 9-ig motorozhatok rajta. Gépjárművezetői engedélyt az A kategóriára 1937. április 26, a B-t két év múlva és a C, valamint az E kategóriára 1958. január 12-én került sor. Jogosítványom 1982. július 28-án jár le.”

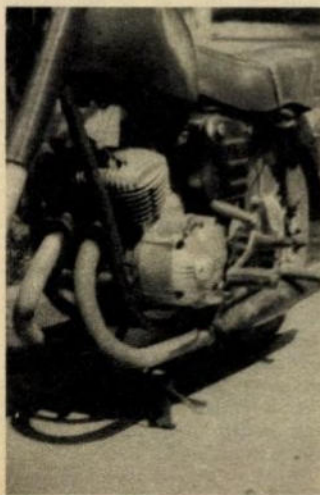
Reisz János, budapesti olvasónk leveléből idézünk: „Tudom, lesznek nálam is és jogsímnál is öregebbek, de az enyém sem megvetendő, 1931-ben vizsgáztam a rettegett Cimponeri (Csimponeri) Dénes vizsgabiztosnál. Azóta sokszor változott a jogosítvány formája, színe, de én mindig átcsereletem, és ma is vezetem Ladámát. Jó lenne, ha nálunk is rendszereztenék, mint Ausztriában van, hogy 25, illetve 50 éves jogosítvány tulajdonosának ezüst, illetve arany jogosítványt adnak. Gondolom, adott esetben — igazoltatásnál — másképpen néznék az eljáró közeg az ilyen vezetőt.”

A jelentkezettek sűrűjéből (hely hiányában) csak néhányat emelünk ki, befejezősül még egy olvasónk levélkivonatának és fényképeinek szorítunk helyet. A török-szentmiklósi Kiss András írja: „Az én tulajdonomban is van egy öreg motor, és gondolom, a feltételeknek is megfelel, üzemképes, rendszáma van. Gyártmánya Ardie JAP 500 köbcentiméter, 1920-ban készült.”



• Ez lenne a lővéiben említett Ardie

Ez pedig egy híres motorkerékpár. „Ő” volt a P20 elődjének legelső, úgymond mintapéldánya. Mint üzemeltetője, Keresztes Ferenc Kisalagról írja, az 1958-ban készült Pannónia ma is becsülettel szolgál. A forgalmi engedély bejegyzése szerint TW-0001 gyártási számmal rendelkezik ez a 22 éves magyar motorkerékpár.



A gépjármű rendszámában beálló változások	
Uj rendszám:	QT-56-89
Uj rendszám:	4975. máj. 1. g.o.
Uj rendszám:	Maglócska
Uj rendszám:	19. hó. n.
P. H.	
Uj rendszám:	19. hó. n.
P. H.	
Uj rendszám:	19. hó. n.
P. H.	
295365	

A gépjármű neve		
Motorkerékpár	Motorkerékpár oldalkocsival	Személygépkocsi
Tehergépkocsi	Vontató	Autóbussz
Pálykocsi	Közlőgép	
Gyártmány: Pannónia		
Alvázszám: TW-0001	Motorozás: TW-0001	
Önsúly: 145 kg	Összesúly: 305 kg	
Teherbírási: 2 személy kg		
Hengerűrtartalom: 250 cm³	Teljesítmény: 16 LE	

Kinn voltunk a vízből...

Mint majd tapasztalják, nem üstökös-ként kezdtem pályafutásomat a motorcsónaksportban. Motorkerékpáros versenyzői múltam alapján mint kezdőt, gondolom jobb híján — engem is betettek a válogatott keretbe. A B-kategória futamában Dénes Jenővel és Szumega Józseffel Drezdában képviseltük a magyar színeket.

Vegeyes érzelmekkel melegítettem életem első, mindjárt nemzetközi siklóhajó versenyén. Nagy előnyöm volt a motorkerékpár-versenyzői rutinom. Úgy gondoltam, itt másként lesz, mint az első motorversenyen, ahol a starttól a célig úgyszólván azt sem tudtam, mi történik. A leintést is csak egy plusz kör után vettem észre, mikor a célbíró annyira közel jött a zászlóval, hogy majdnem fejem ütött.

Igen, kedves olvasóm, ezért ne csodálkozzon, ha némely versenyzőt úgy kell lelőni a verseny végén.

Tehát rutinom tudatában, teljesen észnél voltam a körözésnél. A motorcsónakverseny rajtja ugyanis előrajttal kezdődik, öt perccel a start előtt fellőnek egy rakétát, és megindul a startóra. Percenként fogynak a számok és az utolsó percbe egy-két méter átmérőjű stopper lép működésbe. A berendezés két bója közötti képzelt start- és célvonalon van elhelyezve, s amikor a nullához ér, kell áthaladni a startvonalon. A korai rajt a futamból való kizárást jelenti.

Mint kezdő motorcsónakversenyző, az ötperces jelzésnél kezdtem a motormelegítést — előbb nem szabad a motorzárlat miatt —, utána gyertyát cseréltem, s mire vízre tettek és ott indítottam, mintegy két perc maradt a körözésre. Ha a vízen nem indul be a motor — ami elég gyakori, mert a motor terhelve indul, meg is szívhatja magát, vagy kevés metanolt kap (a

siklók versenymotorjai nem benzinnel, hanem metilalkohollal üzemelnek —, az újabb starthoz már így is igen rövid az idő.

Csodálatosképpen minden kitűnően sikerült a nagy létszámú, nemzetközi versenyzővel zsúfolt stégen. A versenyzők bábeli hangzavart kavartak, amint különböző nyelven ordítottak a segítőkkel, rimázkodtak a vízretetésért. Ehhez vegyült a me'gító motorok jellegzetes ütemes rofógtetése, és a vízre tett siklók kezdetben üresen — mint egy csúszó kuplunggal kintlódó motorkerékpár — 10 ezer körül pörgő motorjának és a víz alól, levegővel vegyes több méteres vízfüggönnyt szóró propellerének visítása.

A zuhanyveszély az indulásnál és a körözésnél a legnagyobb, és nem mindig a véletlenen múlik, hogy kit ér a csipős vízugár, amely nemcsak a versenyzőnek kellemetlen, hanem a gyújtáshoz vagy szívótorokba kerülve, a motor azonnali leállítását okozza. Ha ez nem is következik be, a hajóba bekerült nagy mennyiségű víz miatt válik a hajó lassúvá és instabillá.

A rafinált nagymenők már a startnál és a körözésnél igyekszenek riválisukat harcképtelenné tenni. Propellerspiccüket oly pontosan irányítják, mint a jólképzett tűzoltó-csővezetők.

Engem ilyen veszély nem fenyegetett, akkor még nem számítottam veszélyes ellenfélnek. De enélkül is elég bajom volt. A körözés egy viszonylag szűk zónában zajlott, ha lassan megyek, beköpi a motor a gyertyát. Ha megijedve a dadogó motortól, gyorsítok, nem tudok kanyarodni, s a kintlódó hajó fel akar ugrani az útjában levő versenyhajóra. A nagy zűrzavarban egy dolognak nagyon örültem, hogy mindenről pontosan tudtam, s

teljes hidegvérrel figyeltem az óriási stoppert. Annyira erre koncentráltam, hogy amikor tizenöt másodperccel a nulla előtt ráfordultam a célegyenesre, akkor vettem észre, már rég egyedül köröztem, mert a mezőny jó száz méterrel előttem húzott át a rajtvonalon.

A startnál szerzett utolsó helyemet viszont végig meg is tartottam. Nem szálltam ki holmi mondvacsinált motorhibával, mert a mezőny végén is kell menni valakinek. Mert miként nézne ki egy verseny, ha az utolsó mindig kiállna. A második körnél váratlan öröm ért annak következtében, hogy nem a fordítóbójánál fordultam meg, hanem a felpályán elhelyezett választóbójánál, így e kis tévedés következtében a mezőny kellős közepébe kerültem. Mivel nem tudtam a pályarövidítésről, azt hittem fene gyors lehetek, ha ezt a nagy előnyt ilyen gyorsan behoztam. Azt sem vettem észre, hogy emiatt a versenybírószág a számomat tartva, próbált kizárólni a versenyből. Csak akkor álltam meg, amikor egy plusz kör után körülnézve, egyedül találtam magam a pályán, hogy a starttól a célig azt sem tudtam mi történt.

A második futamban már másként mentek a dolgok. A körözésnél a nagy rutinú Putzi Müller, többszörös Európa-bajnok nyomába szegődtem, és általa felvezetve másodikiként hagytam el a rajtvonalat. Eddig tartott a dicsőség. Azután, s egymás után kettesével előztek ki a nagymenők, gyors motorjaikkal, húszliterszám nyomatva a vizet versenyhajómba. A végén alig tudtam siklásban tartani, de mint szakvezetőm mondta: — becsülettel kitartottál az utolsó helyen.

A verseny érdekességéhez tartozott, hogy az esélyes Dénes Jenő motorhiba miatt kiállt a második helyről, Szumega pedig bukott, és a hajóba kapaszkodva úszkált Jenő hajója mellett.

A versenyt befejezve megálltam közöttük. Együtt a magyar B-kategória csapata. Dénes Jenővel próbáltuk beemelni hajónkba a bukástól még egészen kába Szumit.

— Gyerekek — mondta Szumega izgatottan, miközben a hóna alatt húztuk felfelé —, megbénultak a lábaim vagy levágta a propeller.

— Honnan veszed? — kérdezte Jenő ijedten.

— Nem tudom mozgatni és érzéketlen.

Óvatosan húztuk felfelé, félelemmel vegyes aggodással figyeltük a lábait:

— A bokámnál nézzétek — sóhajtott Szumi fájdalomosan.

Megkönnyebbülten nevtünk fel, s szinte egyszerre kiáltottuk:

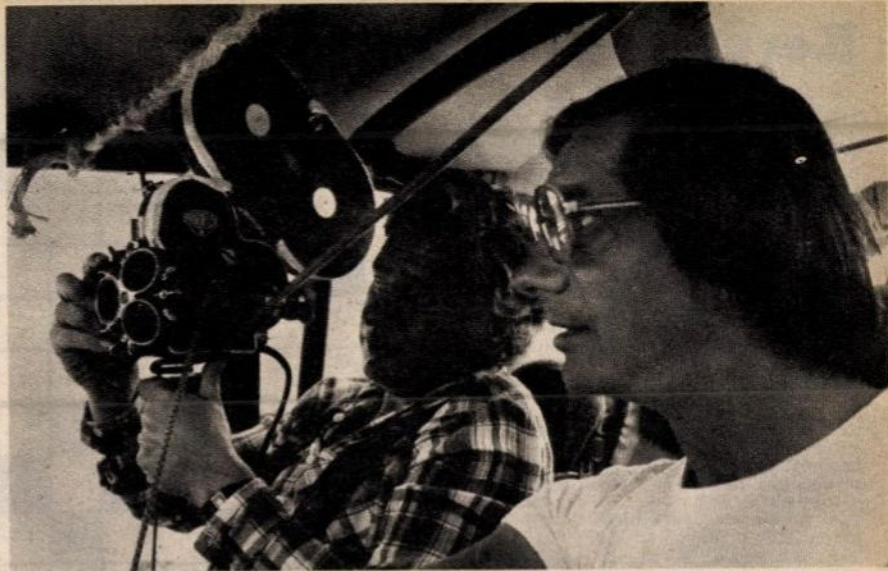
— Igen, a bokádra csúszott a tréningruha, te pedig a meztelen feneked mutatod a nézőknek.

SURÁNYI ENDRE





A Casco Rallye máriahalmi szakaszán dolgozik a MAFILM stábja a liften (Díósi Ferenc, Fotó MAFILM felv.)



Gumiszalagokkal, kötéllel próbálják kimerevíteni Dobai Sándor Arriflexét a rakoncátlanul viselkedő ralikocsiban. A „veszélyből” részt kér a film rendezője, Róna Péter is.

FILMLEVÉL

Igaz, az AM oldalain a legnagyobb ritkaság a filmbírálat; ez alábbi ezek közé tartozik, oka majd kiderül.

Akinek eddig rossz véleménye lett volna az autósportról (mert vannak ilyenek is), vagy érdektelennek tartotta volna ezt a versenyfajtát, azt minden bizonnyal magával ragadná a most elkészült „Autóversenyzők” című filmpozs.

A filmgyár házi vetítőjének öblös karosszékében elpihelve várjuk néhányan az új magyar sportfilm bemutatását (ámbar, őszintén szólva nem sok jót reméltem, részben, mert éppen a közelmúltban volt alkalmam néhány, hasonló témájú, nagy pénzt felemésztő külföldi filmet látni, meg aztán ismerve a mi anyagi lehetőségeinket...) és amikor sötét lesz a vetítőben, a vászon mögül „haditáncra hívó”, öblös hangú versenymotorok crescendója ragad magával. Máris benne vagyunk a sodrásban... a kivilágosodó vásznon porfátyolba burkolt raliautók sodródnak. Mesteri „power slide” kápráztatja a nézőket.

Azokon a helyeken, ahol sok ezren fagyoskodnak vagy verítékeznek a ralik híres-hírhedt gyorsasági szakaszain, ott táborozott az „Autóversenyzők” vezérkara, hogy Róna Péter benzint szagolt, rendező irányításával, e versenyág legforróbb másodperceit befogó operatőrök, Dobai Sándor és Moóri Sándor celluloidszalagra fessék a pil-

lanatok tenyérizasztó izgalmait. Szinte felugranánk a fotelból, hogy sietve segítsünk — a többszörösen átperdülő kocsikból — kimenteni a versenyzőket. Festői látványok közé tartozik, amikor a hullámos út „dobbantójáról” két autó egymás mellett úszik a magasban, vagy amikor a vízmedret metszve előzi egymást két kocsis, emeletmagas vízfüggőnyt vágva.

Aztán andalognak, amikor színekkel ügyesen gazdálkodó operatőrök „diszszertációja” után — szinte pihentető szünetként — több évtizedes archív híradókból néhány, ma már szinte mosolyt fakasztó vágásban látjuk nagyapáink autóversenyeit. (Vajon derülnek-e oly’ jóízűen unokáink, ha levetik majd előttük Róna Péter mestermunkáját?)

Nagy siker volt a még ma is műsoron tartott „Sebességláz” című Forma-1 film. Ám az „Autóversenyzők” azért is jobb, mert csokorba kötötte az autósport majd’ valamennyi ágát, mégpedig a filmezés nyújtotta fortélyok felhasználásával. A kamera a versenyautón, illetve azon kívül rögzítve, szinte testközelben dolgozik, látjuk, miként vonaglik a megsérült gumiköpeny százas tempóban, majd a magasba nyújtózkodó, úgynevezett „lift” tetején surrog a felvevőmasina,

vagy a kerepelő helikopterről tájékoztatja a nézőt, aki önkéntelenül adja a gázt, erőteljesen fékez, vagy éppen kormányozni segít — a fotelban. Róna Péter lehetővé teszi, hogy „mitfárolhassunk” örökös bajnokunkkal, Ferjancz Attilával, majd együtt hallgatjuk pilótatársát dr. Tandaryt, amint „előimádkozik a zsoldároskönyvből”. És, hogy mennyire nem csinált jelenet ez, bizonyítja az a pillanatsor, amikor a Renault nemcsak keringőzik, de a motor is leáll, és Attila egy tómondatban közli Tandaryval, hogy mi történt. A film nézője belelehet az autóversenyzők tarka, olykor veszélyes szórakozásába, de módot kap e gyönyörűségesen izgalmas pillanatok együttélésére is.

Róna megszólaltatja a Forma-1 csillagait (az olasz GP-n, Monzában), akik őszintén „vallanak” életükről, de akkor is emberközelle kerülünk a volán művészeihez, amikor a hazai ralizók baráti körben visszaemlékeznek a velük történt vidám versenyélményekre.

Ha a sportfilmek vetélkedőjén bemutatnák a Mafilm 8 Stúdió produkcióját, az „Autóversenyzők”-et, bizonyára dobogóra kerülne.

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 1. Híres történelmi borvidék központja. 6. Nemcsak nyáron, hanem télen is vonzó úti cél. A Budapest Tourist vendégei téli sportoknak is hódolhatnak itt. 13. Az emberi élet lényegét az ENSZ Egészségügyi Világszervezete, a WHO így határozza meg. Folyt. a függ. 20. számú sorban. Zárt betű itt. 8. 15. Jugoszláviai folyó. 16. Ebben csak tréfas versenyeken szoktak futni. 17. Felsőrolást helyettesítő rövidítés. 19. Az „A” hangnak egy fél hanggal való leszállítása. 21. Némelyik autón kettő van, némelyikben négy. 23. Rajtaütésszerű rendőri átfésülés. 25. Amivel az asztalt letakarjuk. 27. Odera lengyel neve. 28. Siló egynemű. 29. A holland főváros. 30. Szürkés színű, lágy, nehéz fém. 32. Előidéző. 34. Megszólitás. 35. Vágó eszközök. 37. NSZK-beli autómárka. 38. Még egy autómárka. 40. Magyar Távirati Iroda. 43. Csomót bont. 44. Általános Tarifa- és Kezességdelmi Egyezmény rövidítése. 46. Amerikai hordozórakéta-fokozat. 49. Lantán vegyjele. 50. García Lorca híres drámájában Bernarda egyik lánya. 52. Dönt. 53. Trükk. 55. Rag. -re párja. 56. Német női név. 58. Fel-tűnő hirdetés. 60. Női név becézve. 62. Teljesen egyenletes. 63. Niagara része! 65. Össze-vissza mar! 66. Kegyetlenül vad. 68. Értékesít. 73. Rábeszélő. 74. Mátrai üdülőhely gyógyfürdővel. A Budapest Tourist révén kellemes napokat lehet itt tölteni.

FÜGGŐLEGES: 1. Dunántúli város számok műemlékkel. Gyógyvízű forrásai régóta ismertek. A Budapest Tourist rövid kirándulásokat is szervez ide, de hosszabb üdüléseket is lehetővé tesz. Zárt betű: T. 2. Film-beli mesealak. 3. Halfajta. 4. Régi magas török tiszti rang. 5. Különleges, tűzálló üvegedény jelzője. 6. Némán bízó! 7. Vizmosta száraz völgy. 8. Nyelés fele! 9. Fürdőtelep a Velencei-tó mellett. 10. Pokróc. 11. Országos Tervhivatal rövid. 12. Halk zöreje. 14. Ilyen tézisa is van. 15. Szoknyát felvarr. 16. Zóna fele. 18. Polgári parlamentben a kommunista és a demokratikus szocialista képviselők összessége. 20. A WHO meghatározásának folytatása. Zárt betű: I. 22. Innen távolodva. 24. Férfi ruhadarab. 26. Tesz. 27. Omszk folyója. 29. Magyarország latin neve. 31. Tanít. 33. Középen kopog! 36. Létezik. 39. Német női név. 41. Kilátásba helyezi. 42. Megszólitás. 45. Fosztóképző, -tlan párja. 47. Csen. 48. ACL. 51. Az ilyen fémek a periódusos rendszer első fő csoportjába tartoznak. 52. Időszámításunk előtt rövid. 54. Kortárs filmrendező (Pál). 57. Régi hadapród. 59. Karimás fejfedő. 61. Sertés hátréncze hústól. 62. Egy virág. 64. Maros menti romániai város. 67. Atálló, de csak félig! 69. Az egyik szülő. 70. O. G. 71. Paripa. 72. Távirásztban a hosszú jel.

Bajai István

1	2	3	4	5		6	7	8	9	10	11	12		
13				14										
		15					16					17		18
19	20			21		22			23		24			
	25		26					27					28	
29				30		31				32		33		
34			35	36							37			
38	39					40		41		42		43		
44			45				46		47		48			49
50				51		52					53	54		
55		56		57				58		59				
60	61						62					63		64
65				66		67			68		69			
				70				71					72	
			73								74			

Beküldendő sorok: vízsz.: 6., 13., 74. és függ. 1., 20. sz. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon, az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf. 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: 1981. január 15.

A helyes megfejtést beküldők között 15 darab ötvenforintos könyvvásárlási utalványt sorsolunk ki. Keresztrejtvényünk egyben külön pályázatot is tartalmaz. Azok a megfejtők, akik a rejtvényben szereplő helységneveket, ahová a Budapest Tourist társasutazásokat szervez, negyedévenként összegyűjtik és az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére beküldik — 1981. január 15-ig — külön sorsoláson vesznek részt. A megadott határidőre az 1980. negyedik negyedévben megjelent helységneveket kell beküldeni. Sorsolásra kerül a Budapest Tourist értékes utazási utalványa — hatezer forint összegben — amelynek segítségével nemcsak a rejtvényben szereplő helységekbe juthatnak el az olvasók, hanem a világ más tájaira is. Pályázatunk címe, amely egyben jó tanács is: „Házigazdja a fővárosban, idegenvezetője a nagyvilágban a Budapest Tourist!”

22. számunkban megjelent keresztrejtvényünk megfejtése:

Az az autó kedves nekünk igazán, amelyet féltünk — Mohara — kékes — Abakan.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: Preyer Hugo, 1374; Horváth Lajos, 1087; Kodó Emil, 1022; Takács Istvánné, 1153; Györfvári József, 1163; Vitkovics László, 1026; dr. Ravasz János, 1047; Kemesseli Endre, Pátt; Romhányi Margit, Salgótarján; Besse Gyula, Debrecen; Lukács József, Hódmezővásárhely; Jeszenszky Tibor, Dunaujváros; Gombós Pál, Nyíregyháza; dr. Papp Gáborné, Győr; Vízdiák János, Balassagyarmat.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Találja ki...

... milyen művelet látható a felvételen. Megfejtőink között hat jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket nyílt levelezőlapon 1981. január 15-ig kérjük a szerkesztőség címére (1906 Pf. 223.) beküldeni.

„A 22. szám rejtvényében a Hatnaposról van szó, amelyet idén a franciák rendeztek meg. Az említett két díj az Ezüst Serleg és a Trophy” — írja egyik nyertesünk, Holländer Péter (Szeged-Algyó, Pf. 4. II. 17. 6750). Telitalálatosunk pontosan fogalmazott, nem úgy, mint az a sok beugratott, aki a motocrossra tette le voksát. A hat jutalomkönyvet, Holländer Péteren kívül, rejtvényünk további öt megfejtőjének, Bebők Lászlónak (Tatabánya II., Béke u. 2/2. 2800), Németh Gábornak (Bp., Barázda u. 6. I/1. 1116), Ruzsenszky Ritának (Bp. XI., Szakasits Árpád u. 22. 1119), Schubert Zoltánnak (Felcsút, Rákóczi út 29/a. 8086) és Török Imrénének (Szentes, Szent Anna u. 852. 6600) postán küldjük el.



HUMOR

NE AGGÓDJUNK
A BENZINÁRAK
MIATT...



LEGYÜNK
FIGYELME-
SEBBEK...



TÉLEN IS LAZÁN
ÖLTÖZKÖDÜNK...



ESKÜDÜNK MEG,
HOGY BEKAPCSOLJUK
A BIZTONSÁGI ÖVET...



NE FELEJTSÜK
EL FELVENNI
A BUKÓSISAKOT...



TÖBB NŐ
TÖLTÖN BE
VEZETŐ
SZEREPET...





Csak néhány perc kell
a borotválkozáshoz,
a bajusz és az oldalszakáll
megigazításához.
Öröm a borotválkozás
a gyorsan, pontosan, tisztán
és fájdalommentesen
dolgozó szovjet
„MOSZKVA” és „HARKOV”
villanyborotvával!

Exportálja:

 **Technointorg**
TECHNOINTORG

121200 Moszkva,
Szmolenszkaja pl. 32/34.

Forgalmazza:



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 át-

utalással a KHI 215-96162

pénzforgalmi jelzőszámra.

Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskedelmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőténél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430. 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem őrzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792

80.2454

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

Aki kérdez: AM

Aki válaszol: John Watson

Bizony, nehéz a Forma-egyves versenyző élete. Ma ebéd után Zürichben felül a repülőgépre, késő délután leszáll Ferihegyen, hogy aztán a Hilton szállóban összegyűlt hazai sajtóhad nehéztöltetű kérdés-záporát kivédje, majd a közös est-ebéd után maradt még néhány órája a hajnali ébresztőig, hogy ne kesse el a Swissair reggeli gépét, amely visszarepíti Zürichbe, Londonba.

Londonba a volt világbajnok, James Hunt repült, aki főállásban sportkommentátor a BBC II-nél, és másodállás-

— Mit vár a World Federation of Motor Sport újonnan alakult csúcsszervtől?

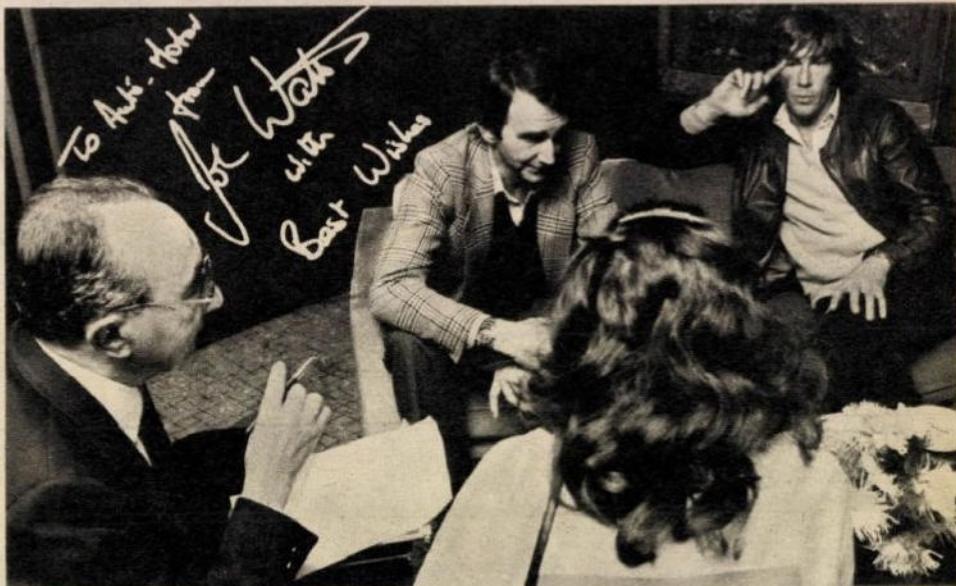
— Tudja, ez csak egy olyan név...

— Mit tervez, ha mégis megszűnik a Forma-1? Mihez ért a versenyzésen kívül?

— Nem hiszem, hogy erre sor kerül. És, hogy mihez értek? Hát az autóversenyzéshez.

— Úgy hírlík, hogy repülni tanul. Igaz ez?

— Szó sincs róla, én itt, a földön érzem jól magam.



(Favics Péter felv.)

James Hunt magyaráz (jobbról), mellette John Watson gondolkodik az AM egyik kérdésének válaszában

ban a Marlboronál ő kísérte volt csapata, a Marlboro-McLaren viadorát, John Watson, aki ez alkalommal beszélgetőtársunk volt. És, mert a percre beosztott idő korlátokat szabott eltervezett kérdéseinknek, ezért most is rövidre fogtuk a bevezetést.

— Kit tart barátjának, Eccleston (FOCA), vagy Balesetre (FISA) urat?

— Természetesen Eccleston, úgy is mondhatom, a Spanyol GP óta rossz a kapcsolat a francia úrral.

— Mi a véleménye a FOCA kontra FISA ügyről?

— A két oldalnak találkoznia kell, hogy megegyezzenek!

— Mi lesz a McLaren csapattal, ha a FOCA mégsem rendezhet önálló világbajnokságot?

— Erre nem kerülhet sor. (Ezt nagyon határozottan mondta.)

— Mit szól e „háborús” állapothoz a csapatát támogató Marlboro konzern?

— Erre nem tudok válaszolni, de bizonyára világbajnokságot akar nyerni.

— Milyen gyártmányú autóval közlekedik?

— Golf TTI-vel.

— A közúti közlekedésben is olyan bátor, mint a versenypályán?

— Nem, kicsit félek, mert nem bízok a közlekedési partnerekben...

— Mi a kiegészítő sportja?

— Tenisz, golf, és egyéb labdajátékok.

— Ha nem lenne autóversenyző, mivel foglalkozna szívesen?

— Egy lakatlan szigeten autókat árusítanék.

— Ha újra kezdhetné az életét, mit csinálna?

— Ugyanezt tenném, de korábban lennék profi.

— Kit tart a példaképének?

— Jim Clarkot.

— Dohányzik? És mit szív?

— Csak néha, és ami jön... illetve Marlborót.

— ergyé —

**a
m**
1980 • 24
Ára: 15 Ft

SUZUKI - 1981

