autó motor MAGAZIN



Annicka
A SVÉD KISLÁNY










FŐV. GARÁZSIPARI V.
ÚJ SZERVIZ BUDÁN
Vállalunk: Lada, P. Fiat, Dacia, Trabant, Wartburg stb. gépkocsikra
● ...jas motordiagnosztikát
● ...umiszerelést, kerékcentrírozást,
● ...óműbeállítást,
● ...rzást, olajcserét,
● ...baelhárítást, kisebb javításokat.
Új szolgáltatásunk:
On... szolgáló javítóállás
ALCOTÁS U. 22–26.

Nyári emlék



A technikatörténelem feljegyzése szerint Karl Friedrich Benz hitvese volt az első nő, aki autót vezetett. Karl Benz német mérnök a modern autótechnika egyik ismert úttörője. Ő készítette el 1885-ben az első, a gyakorlatban is használható gépkocsit. Ezt a cseppet sem kecses, háromkerekű alkotmányt négyütemű, elektromos gyújtású benzinmotor hajtotta. Benz a közeli vásáron akarta bemutatni a nagyközönségnek. A nagy nap reggelén azonban a garázs – amely egyben összeszerelő üzemül is szolgált – üresen tátongott. Eltűnt belőle a bemutatásra szánt kocsi.

A rejtélyt végül is egy távirat oldotta meg: Pforzheimből – 180 kilométer távolságból – Berta Benz örömmel üzente, hogy az autóval szerencsésen megérkezett. Benznét férje önjáró gépcsodája ugyanis annyira fellelkesítette, hogy mindenáron ő akart az első lenni, aki kipróbálja. Sikerült. Pedig nem kis teljesítményt követelt tőle a nehézkes jármű. A család késői leszármazottjai máig sem tudják megérteni, hogy a törékeny termetű Berta dédmama miként birkózott meg a nagy fizikai erőt is igénylő feladattal.

Az egykori vehiculumból azóta könnyen kezelhető, s – józan lépéstartás mellett – biztonságos autó formálódott. És bármilyen lenyűgöző is lehet számunkra az első női vezető teljesítménye, mi most elsősorban a „gyengébb nem" hozzánk közelebb álló képviselőit szeretnénk üdvözölni. Azokat, akiknek segítő együttműködésére, országot-világot járó túrázásaink során mindig számíthatunk. Azokra, akik messzire vezető utak alkalmával teljes értékűen maguk is forgatták a volánt, vagy olykor hibáink felett is elnéző türelemmel széppé tudtak varázsolni egy már-már elrontottnak vélt napot. Akik tehát nagyban hozzájárultak ahhoz, hogy a derűs napsütésben oly fukar idei nyár emléke most, a hidegebb napokban visszaemlékezve, mindannyiunk számára mégiscsak kedves lehessen.

Olyan ez, mint a zaj, a füst, a zsúfoltság — nagyvárosi nyavaja(Igaz, máshol is előfordul, de fő tenyészterülete a nagyváros, nálunk Budapest. A kór neve: autólopás. A Budapesti Rendőrfőkapitányságon is külön csoport foglalkozik az ilyen ügyek nyomozásával. Vezetője *Baranya István* r. alezredes.

— Budapestnek jut az autólopások fele. Van hát tapasztalatunk. Általában két okból lopnak autót. Nagyobb számban jogtalan használatért, vagyis egy kis kocsikázásért. Az elkövetők rendszerint fiatal felnőttek, gyakorlatlan vezetők, ittasak. Egy-két halott is kikerül közülük, és nemcsak ő közülük. Gyakran karambollal, gázolással ér véget a kaland. Kevesebben vannak, de társadalmi veszélyességük nagy azoknak, akik azért lopnak autót, hogy véglegesen eltulajdonítsák. Óvakodjon mindenki az olcsón kínált alkatrészek megvásárlásától. Nemcsak azért, hogy az orgazdaságtól megvédjék magukat, hanem azért is, hogy vevő „hiányában" megszakadjon az üzleti lánc, mielőtt esetleg saját ellopott alkatrészével találkozik az autós a „jószívű" árusnál.

A RENDŐRSÉG HELYSZÍNELŐIT, a „gépjárműveseket" éjfél körül riasztják. A budai hegyvidék egyik mellékutcájában áll egy autó, ablaka betörve, a kocsi mellett féltégla. A tulajdonos dugig tömött kocsiját alaposan kirámolták, pedig csak három órát állt őrizetlenül az autó.

Ha a kocsi gazdája nem hagy mindent benne, ha lett volna riasztó berendezés, ha valaki felfigyel az üvegcsörömpölésre, és meg is nézi, mitől származik... — csupa olyan „ha", amely megakadályozhatta volna a kárt.

Egy ilyen „ha" segített nemrégiben a II. kerület autósain, legalábbis azokon, akiknek emiatt nem tudták már feltörni járművét. Mert a fosztogatók igen szorgalmasak voltak, éjfél utánra már 16 kocsit rámoltak ki.

Amikor azonban a 124-es Fiattal bíbelődtek, az autótulajdonos felesége észrevette a három tolvajt. Leszaladt a kocsihoz. A megriasztott fosztogatók elfutottak. Az asszony üldözte őket, méghozzá eredménnyel. Az egyik férfi hátáról leszakította tarisznyáját, benne mindhármójuk személyazonossági igazolványával.

— Bátor cselekedet, mégsem javasoljuk ezt a módszert — fűzi hozzá Baranya alezredes. *— Kevésbé veszélyes, ha a körültekintő, figyelő tulajdonosok, lehetőleg erős férfiak létszámfölényben mennek a kocsihoz. A lakótelepeken rendszerint ismerik egymást az autósok. Ha valamelyikük kocsijánál idegen matat, ismeretlenek foglalatoskodnak a kerekek körül, vegyék a fáradságot, és járjanak a dolog végére. Az is sokat segít, ha nem az utastérben tartják a tartalékkulcsokat, a kocsi okmányait, meggyőződnek arról, hogy az ajtók, ablakok be vannak zárva. Ne tegyék látható helyre az értékeket, a telerakott autó, az ülésen heverő műszaki cikkek vonzzák a tolvajokat.*

Bizonyára elkelt volna a jó tanács akkor is, amikor a mozi melletti eldugott parkoló sötétjében állította le kocsiját gazdája. Míg a házaspár az előadás krimijén izgult, a kocsiból ellopták mindkettőjük irhabundáját. Nem kis malíciával jegyezte meg egy arra járó: *„két forintot megspóroltak a ruhatáron. Jobban jártak volna, ha rögtön a kocsi tetejére teszik az értékes kabátokat, akkor legalább a kocsit nem teszi tönkre a tolvaj."*

AUTÓVERSENYEKRE JÁRT Pálvölgyi Gábor. Kezdetben csak nézte, később maga is művelte.

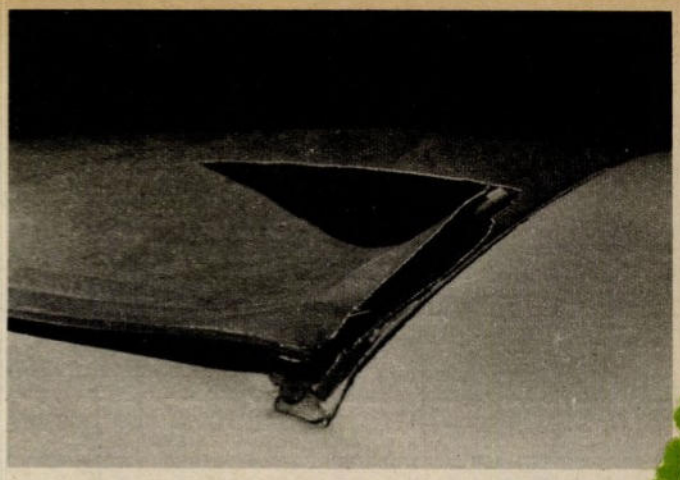
— Ha az ember versenyezni akar, jelentkezhet akármelyik klubnál, elutasítják — meséli a 29 éves férfi a rácsos ablakú szobában. *— Maszek alapon pedig nagyon drága, hamar tönkremegy az autó.*

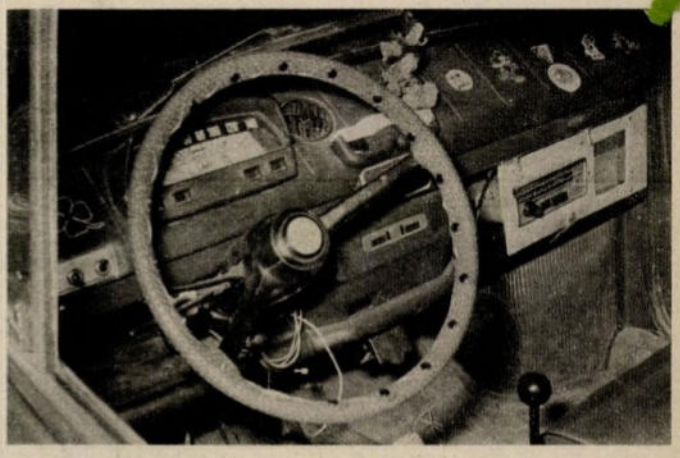
A leleményes fiatalember sajátos megoldást talált a költségek csökkentésére. Ellopott egy Volgát, részerelte saját kocsijának rendszámát, és elindult a versenyeken. Elég jó eredményeket ért el a később elkötött Moszkvicsal is. Lelkesen mesél tunningötleteiről, versenyélményeiről. Imádja a sport hangulatát, a sportszerű versenyzők társaságát.

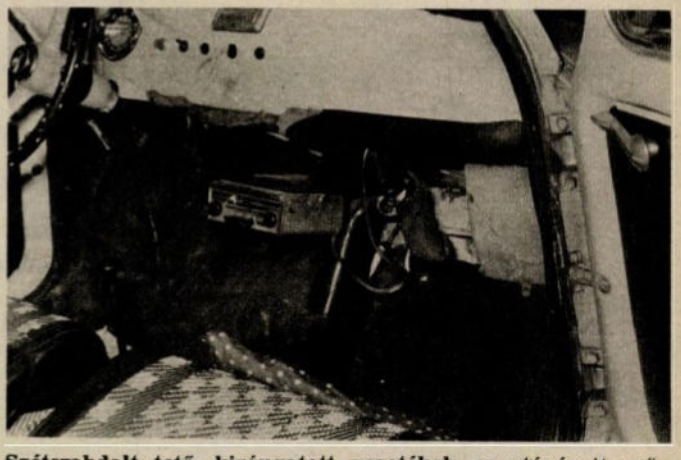
— A versenyeken minden egészen más, de a közúton egyszerűen szabadrablás folyik. Egy időben minden héten új antennát vettem az autóra — dohog —, *mindig letörték róla, aztán szépen rátették a gépháztetőre.*

Nem elég, hogy a lopott autó antennáját tördelik, egyéb kellemetlenséget is okoztak a fosztogatók. *„Vettem egy Moszkvicsot, elég rozzant állapotban volt, egy lakótelep parkolójában állt. Egyik nap teljesen kifosztva találtam. Elvitték a váltót, a hidat, belülről is kibelezték, még az üvegeket is ellopták. Hogy ilyesmi megtörténhet világos nappal egy lakótelepen! Szörnyen mérges lettem! Loptam egy Moszkvicsot. Két nap múlva már azzal versenyeztünk."*

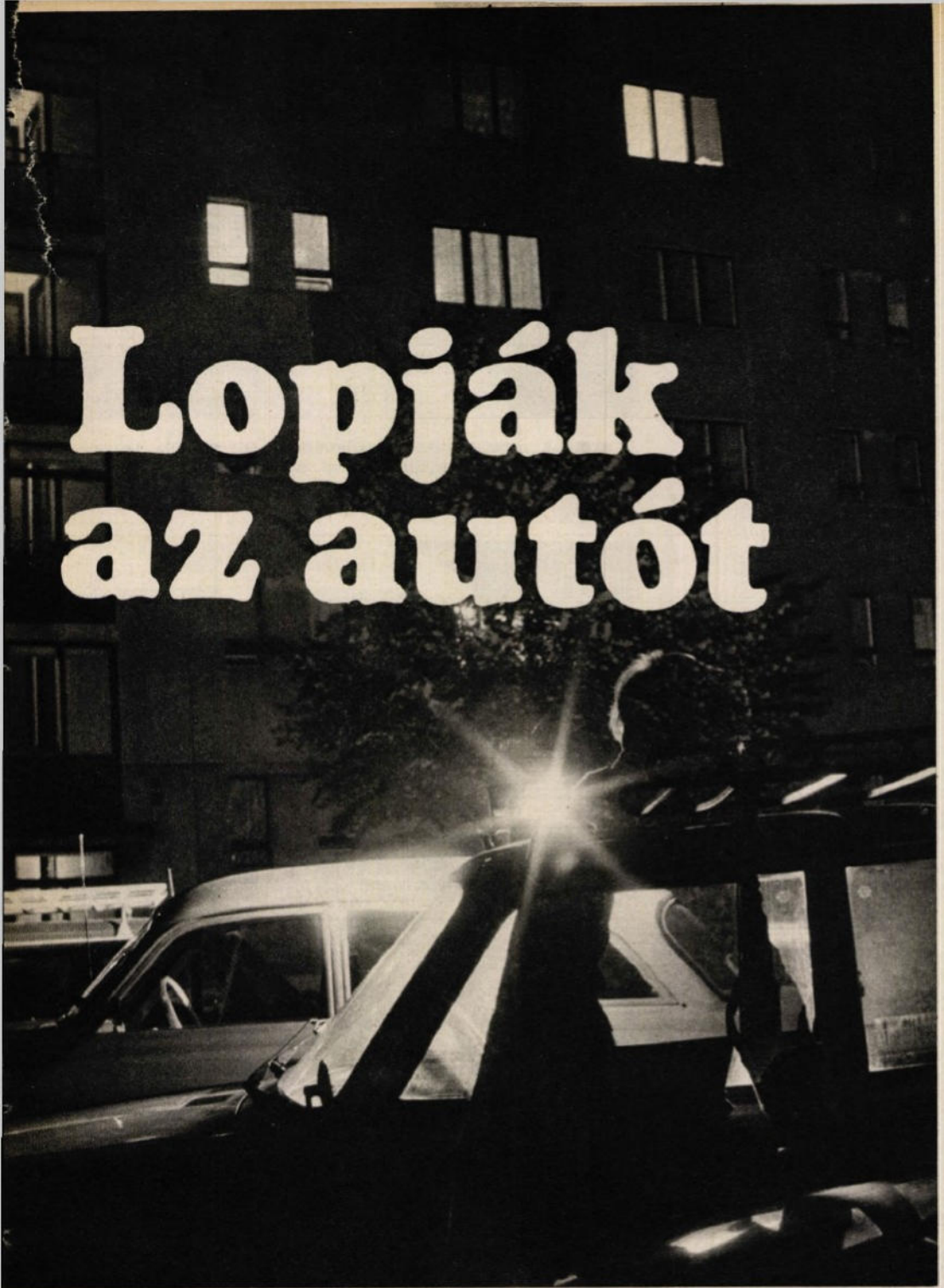
Ennyiből áll az autót elvinni? Versenyekhez levő sofőrünk erre is válaszolt. *„Mindig van, aki hanyagul kezeli a kocsiját. Nyitva hagyják az ajtót, nem tesznek rá riasztót, vagy legalább egy kapcsolót az önindító hatástalanítására. Az országúton is otthagyják az autókat. Egyszer is megyek az utcán, látom, ott az autó az út szélén. Megnéztem. Be volt szo-*







Szétszabdalt tető, kirángatott vezetékek, megtépázott műszerfal — a tolvajok vandál „munkájának" emlékei. Ha valaki ilyen autóra bukkan, értesítse a rendőrséget, könnyen lehet, hogy bejelentése nyomán kerül meg az elveszett autó



Lopják az autót

rulva a motorja. A gazdája sehol. Levettem a karburátort, meg az elosztót, úgyis rossz volt már az az autó. Én meg nem szeretek tartalékalkatrész nélkül közlekedni."

A tolvajok semmilyen bonyodalmat nem szeretnek — ez a rendőrök sok éves tapasztalata. Ezért szinte teljes védelmet nyújt a riasztó berendezés (a BRFK tanácsadó szolgálata ehhez segítséget is ad) és a kormányzár. Az utóbbit különösen a Lada-tulajdonosok figyelmébe ajánljuk, mert sokan egy állással korábban, a zár bekapcsolódása előtt veszik ki a kulcsot. Az ellopott Ladák listáján csupa ilyen, lezáratlan kocsi szerepel. Volt olyan autós, aki az autó megkerülte után a rendőröktől hallotta igaz meglepetéssel, hogy Ladájába kormányzárat is építettek. Akkor volt hároméves az autója...

Hajlamosak vagyunk a könnyelműségre. Ugyan, miért éppen az én autómat törnék fel — kérdezzük és nyugtatjuk meg magunkat a valószínűségszámítás tudományos támogatásával — pár tolvaj és sok százezer autó, nem több az esély, mint a lottó négyesre. Meglehet. De nem szabad megfeledkezni arról az alapvető különbségről, hogy a szerencse vak (ezért nem vett még észre oly sokunkat), míg az autótolvaj, a fosztogató, nyitott szemmel jár.

Mesélhetne erről az az ügyvéd is, akinek 20 ezer forint készpénzzel együtt vitték el a kocsiját.

— *Hogyne tudtam volna, hogy nem szabad értéket hagyni az autóban* — panaszolta a rendőrségen —, *amikor magam is védtem a bíróságon autótolvajokat. Elvem, hogy semmiféle érték ne maradjon az autóban. Egyetlen egyszer tettem elvem ellenére, kivettem a pénzt a bankból, és az ülésen hagytam...*

ÉJJEL VITTÉK EL az újpalotai lakótelep házhegye elől az 500-as Fiatot. Lakásától jó 800 méternyire meg is találta kétségbeesett tulajdonosa. A sötétben durván elbántak a kocsival, az utastér, a műszerfal barbár pusztításról tanúskodott. A kocsiba úgy jutott be, hogy késsel felhasította a vászontetőt a tettes (tettesek?). Aki olvasott vagy látott már krimit, jól tudja, hogy a nyomokat megszólaltatják a rendőrség szakértői, ezért megérkezésükig semmihez sem szabad nyúlni. Az autós nő azonban hazáig tolta megkerült kocsiját, alaposan végigböngészte, csak ezután hívta fel a rendőrséget... A bűnügyi technikus fásultan pakolta vissza felszerelését a rendőrautóba, itt nem volt keresnivalója.

A másik Fiat Zuglóból tűnt el, és a Gellérthegyen lett meg. Újabb eset, újabb tanulság. Ezúttal egy taxis ébersége. Mert neki tűnt fel a kivilágítatlan autó. Megállította, igazoltatta a vezetőt. Forgalmija nem volt (végre egy autó, amelyikben nem hagyták benn az okmányokat!), megállított hát a taxisofőr, egy Ladát, és utasaira bízta a fiatost, amíg elment telefonálni. Mire visszatért se tolvaj, se Lada.

A rendőrök már javában ügyködtek, amikor a helyszínre taxizott a kocsi gazdája és felesége. *„Csak azt nem értem* — csodálkozott az asszony —, *hogyan hozhatták idáig, amikor rossz az irányjelző."*

A Skoda tulajdonosa autójának szentelte augusztus 20-át. Javítgatta a kocsit, kicserélte a kipufogót, feltöltötte a tankot. Majd a legnagyobb gondossággal megtette mindazt, amitől óva intünk minden autóst. A gyújtáskapcsolót rossznak

találta, ezért bennhagyta a slusszkulcsot, az utastérbe tette fényképezőgépét, a forgalmit és a vezetői engedélyt. Majd bezárta az ajtót, és elment tüzijátékot nézni. Így hát nem is olyan különös, az autós meglepetése: a kocsi eltűnt. A folytatás annál sejtelmesebb. Két héttel később telefonon keresték a Skodást.

„A kocsit elvittem, meg is veszem, a benne levő holmit visszaküldöm" — közölte egy férfihang. Még többször is jelentkezett, tájékoztatta az autó gazdáját, hogy a jobb oldali oszlopot megnyomta, tízezer forintos kár keletkezett. Még randevút is adott, az autós a megbeszélt jellel, képes újsággal a hóna alatt várt négy órán át az Emke aluljáróban — hiába.

„Nem mertem odamenni, mindenkiben rendőrt láttam" — magyarázta az ismeretlen újabb hívásakor, majd felajánlotta, hogy december végéig kifizeti a kocsit, sőt át is íratja. De nem így történt. A X. kerületi kapitányság járőre rendszám nélküli, törött oldalú Skodára talált egy sötét utcában. Az azonosítás nem tartott sokáig — a nyomozás megkezdődött a különös „adásvétel" dolgában.

Iménti szereplőink, a ralli- és túrabajnokságokat kedvelő autótolvaj másodmagával, Nagy Lászlóval követte el lopásait, és barátját ültette a mitfahreri ülésbe is. Igaz, ez utóbbiban nem jeleskedhetett, társa szerint a jobb kezét nem tudta megkülönböztetni a baltól.

A MITFAHRER BOSZSZANKODIK: *„Mindenki rajtam röhög, hogy milyen hülye vagyok, mert megvettem társamtól azt a Volgát, amit együtt loptunk. Ezzel a kocsival buktam aztán le, felismerte a tulajdonosa."*

Igaz, azt a néhány hónapot, amíg zavartalanul használhatta a lopott-vásárolt kocsit, nem töltötte tétlenül. Ő is versenyzett *(„nyolcadiknál rosszabb sosem voltam")*, és maszek taxizott, valamint árut fuvarozott, továbbá elromlott kocsikat vontatott — jó pénzért. Még arra is jutott ideje, hogy maszek „sárga angyal" vállalkozásba fogjon. Ez ügyben a Budapesti Rendőrfőkapitányság Vizsgálati Osztálya kéri mindazokat, akiknek a 70-es úton a kék Volgával járó szakállas 32 éves férfi felajánlotta segítségét, jelentkezzenek, és mondják el, milyen alkatrészt épített be az ügyes szerelő.

A bérfuvaros, taxis, sárgaangyal-versenyző azon sem akadt fenn, hogy történetesen nincs jogosítványa. Gyártott magának. Ő különben határozottan elítéli a fosztogatókat. Példákat hozott fel, hogyan csupaszítottak le hosszabb ideje álló autókat, és abban igazat kell adnunk neki, hogy *„nem biztos, hogy autótolvaj vagy fosztogató lopja el a gumikat, az alkatrészeket."*

Mindkét versenyző vizsgálati fogságban van. Valószínűleg hosszabb ideig ismét csak a Börtön Racing Team „túrabajnokságán" nevezhetnek. És ha ők pihennek is, ne ringassuk magunkat a túlzott biztonság hitében.

DRÁGA KINCS az autó, értékes gyakran az is, ami a belsejében található. Sok kellemetlenséget, nagyon nagy kárt, különös veszélyt jelentenek azok, akik a kocsikról lopkodnak, értelmetlenül rongálnak, fosztogatnak, elkötik a járműveket.

Sokáig beszédtéma egy-egy ilyen eset, gyakran bizonytalanok vagyunk, vajon épségben látjuk-e viszont a magára hagyott autót. Sokszor kívánjuk a tettesek szigorú felelősségre vonását, hogy elmenjen a kedvük még az autólopás gondolatától is.

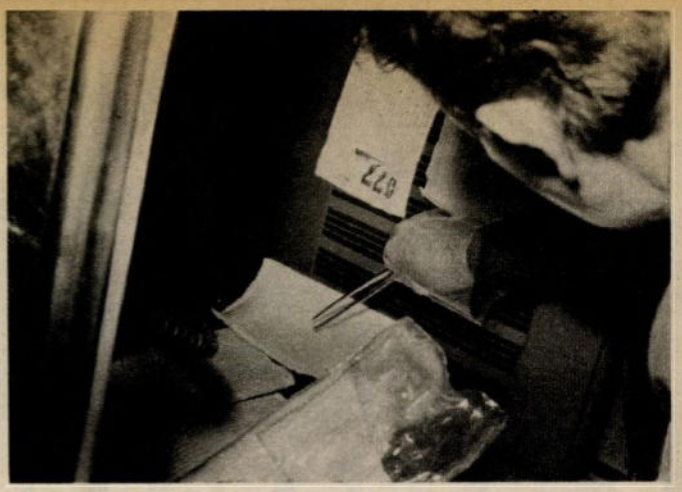
A rendőrség az autósok és a nem autósok segítségére is számít. Ha furcsa helyen parkoló kocsit találnak, ha nyitva van az autó ajtaja, leeresztve vagy kitörve az ablaka, jelentsék. Gyanús jel a szétszerelt gyújtáskapcsoló, a kilógó kábelek látványa, a kirámolt műszerfal, az eltűnt rádió maradványa.

És ha mégsem tekintjük zaklatásnak, ha figyelmeztetnek, zárjuk be az ajtót, ügyeljünk a kocsira, és próbáljuk mások kincsét is megóvni — mindent megtettünk, hogy e nagyvárosi kór tovább ne burjánozhasson.

Ha lehet, tegyük ezt nagyobb éberséggel, mint az az izgatott férfi, aki késő este jelentette kocsija eltűnését. Később, újból telefonált a rendőrségre: leállíthatják a nyomozást, az autó megkerült. Azaz el sem tűnt, csak gazdája elfelejtette, hogy a nagy zsúfoltságban hol is talált végül parkolóhelyet.

Azóta bizonyára ő sem tud szabadulni a gondolattól: nemcsak az autókat, a várakozóhelyeket is lopkodják — egyre kevesebb van belőlük.

FÖLDVÁRI ANDRÁS



A nyomok megszólalnak. Árulkodó ujjlenyomatok, szövetdarabkák, hajszálak gyűlnek össze, ezekből értékes információkkal gazdagodnak a nyomozók





Az éjszaka portyázó rendőrautó utasaiként néhány kilométeres körzetben végigjártuk az egyik budapesti kerület utcáit. Tolvajjal nem találkoztunk, de mert kerestünk, találtunk jó néhány olyan kocsit, aminek minden autótolvaj megörülne. Ahol tudtuk, figyelmeztettük a tulajdonosokat könnyelműségükre, máshol nem találtuk őket, hát magunk zártuk be az ajtót, ablakot. És hogy mennyire megkönnyítjük a tolvajok dolgát, bizonyságul a figyelmeztető példák a dugig rakott üléssel, a madzaggal lezárt csomagtartóval, a leeresztett, nyitva felejtett ablakkal

(Favics Péter felvételei)



AZ IGAZI VEVŐ

Az igazi vevő gondterhelt arccal, lassan sétálgat a szemlére kitett kocsik között. Ha egy autó felkelti érdeklődését, mustrálgatja, messziről körüljárja, majd a tulajdonostól megkérdi, menynyire tartja az árat. Ha ez az összeg nem túl magas, marad, s következik a műszaki szemle: körültapogatja a karosszériát, belerúg két kerékbe, azután mind a négyet megrángatja, a padlóról feltépi a szőnyeget, megcibálja a kormányt, kopogtat küszöbön, falon, üvegen, mindenütt.

Addig tép, üt, ráncigál, míg a kocsi gyanútlan tulajdonosa aggódni kezd autójáért, de közben megállapítja: ez nagyon alapos, nagyon komoly vevőnek látszik.

És a komoly tekintetű vevő csak ekkor nyittatja ki a gépháztetőt, beindíttatja a motort, derékig behajol, hallgat és néz. Arcán feszültség, majd gyanú tükröződik. Hirtelen odakap, letépi a gyertyákról a pipát, visszarakja, gázt ad, elengedi, ismét gázt ad, bőg a motor, remeg az autó. Szemügyre veszi a karburátort, megrángatja a vezetékeket, kapirgálja az akkumulátort, teljes elmélyültséggel vizsgálja a kipufogót és az ablakmosót. Mindent megnéz, mindent megérint, mindenen ránt egyet. Ráér, az idő neki dolgozik.

Ezután a próbakör következik, próbavezetéssel, próbarángatással. Mikor visszaérnek, már csak a motor szagolgatása van hátra.

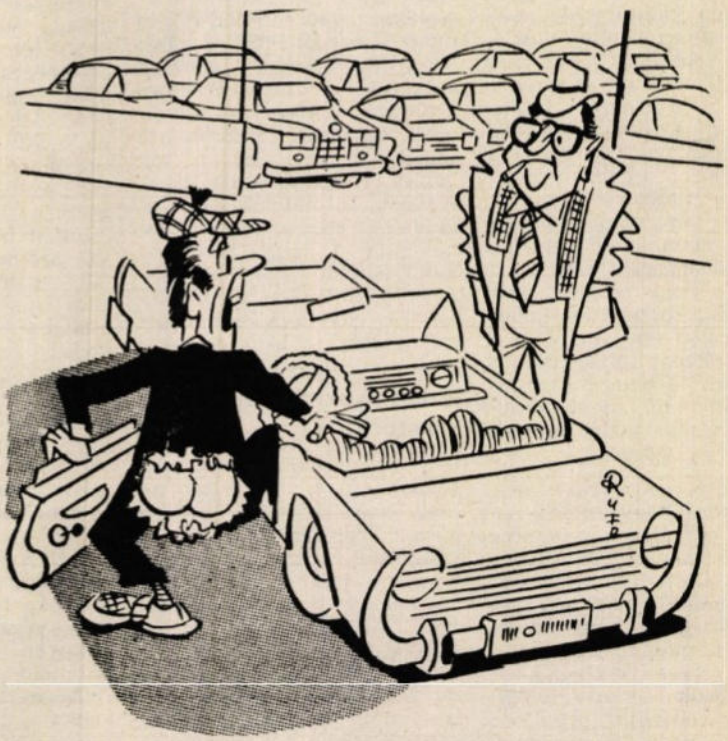
A tulajdonos az igazi vevő egy intésére leállítja a motort, kíváncsian várja a szakvéleményt. Az igazi vevő pedig rövid gondolkodás után határozottan, tárgyilagosan és megfellebbezhetetlenül közli, hogy az autó rozsdás, kész csoda, hogy az ütött-kopott festék még egyben tartja. Továbbá, kopottak a gumik, kotyog a lengéscsillapító, a kormány mozog, pöttyös a fékolaj, a karambolok nyomai tisztán kiütköznek, a gáz-bowdenon csomó van, a fékpedál görbe, az egész kocsi a roncstelepre való, de... — az igazi vevő közelebb lép — ...mégis hajlandó megvenni. Persze, nem a kért összegért, de, mondjuk, tízezerrel kevesebbért, kápé. A tulajdonos, bízva egy jobb üzletben, tartja magát. Enynyiért nem adja.

Az igazi vevő mintha beletörődne a vereségbe. Ha nem, hát nem, továbbáll.

Jó néhány óra elteltével az eladó kezdi türelmét veszteni, csüggedt is, éhes is, már engedne az árból, kell a pénz, át kell venni az új kocsit, csak ezt vinnék már. Közeledik a záróra, már sokan el is mentek.

Most jött el az igazi vevő ideje! A fásult, fáradt autós szinte felderül, amikor meglátja az ismerős arcot: lám, mégis komoly vevő, ha visszajött.

Az igazi vevő megint körüljárja az autót, ismét kopogtat, rángat, kapirgál. Az autós újból aggódik és reménykedik. Aztán rövid tárgyalás, és az autó elkelt. Győzött az igazi vevő, a türelem, a mélylélektan: sikerült lealkudnia nyolcezret.



Autópiacon: — Az útfekvése csodálatos, csak az ülései vannak kicsit alacsonyan...

Hét nap elteltével, a következő vasárnapon a piac törzsközönsége ismét találkozhat az igazi vevővel. De most nem vásárol, elad. Egyhetes tulajdonán kíván túladni, nagy hangon dicséri káprázatos tulajdonságait, alacsony fogyasztását, szép küllemét.

Kocsijának és fellépésének sikere van. Rövid idő elteltével volt autója, nincs autója. Kétezret keresett az üzleten.

Az új tulajdonos büszkén távozik kocsiján; jó vásárt csinált. Egy hét múlva újból itt lesz, háromezret biztos lehet ezen az autón is keresni.

F. A.

Két autós beszélget. Az egyik érdeklődik: — Ön hogyan vezet? A másik felsóhajt: — A vezetéssel nincs különösebb bajom, csak túl nagy a fogyasztásom.

— Benzinből?

— Nem, karosszériából.



Sokan nem szívesen fogadják, mégis minden évben elérkezik az az idő, amikor az utakon kevesebb kerék fut. Több megsárgult falevél látható, több a köd, a pocsolya és a csúszós útszakasz. A gyakorlatlanabb autósok ilyenkor azon töprengenek: autózzanak-e, vagy sem, különösen, ha van a közelükben olyan fedett helyiség, ahová az autót el lehet tenni télire.

Akiben hasonló gondolat felvetődik,

gyorsan hessegesse el, hiszen sok autóvezetőnek éppen az a legnagyobb problémája, hogy kevés a vezetési tapasztalata. Aki csak száraz, nyári időben közlekedik, sohasem tanul meg rendesen vezetni, elkényeztetett „vasárnapi autós" marad a gépkocsitulajdonosok népes családjában. Az autóstársak ugyan ijesztő eseteket mesélnek a jeges, havas úton való közlekedésről, néha még arról is megfeledkeznek, hogy az a bizonyos nagy csúszás, amit drámailag ecseteltek, lehet, hogy éppen egy forró nyári napon történt. Mert valljuk be, akkor is van csúszós út. A könnyelmű, figyelmetlen közlekedéstől nem mentes semmilyen évszak.

Az autó nem medve, nem is mókus, hogy meleg sarokban kelljen telelnie. Csak a mesebeli Csipkerózsika tudott aludni hosszú ideig anélkül, hogy ez nyomokat hagyott volna bájain. De a mesékben más törvények érvényesülnek: ott nem létezik korrózió, a hercegnők koronáját nem eszi meg a rozsda. Ezzel szemben lehet, hogy leállított autónkat tavasszal rosszabb állapotban találjuk, mintha a legvadabb télben is használtuk volna. Ne féljünk hát a téli autózástól, csak éppen készítsük fel kocsinkat kellően a zordabb időkre. Gondoljunk arra, hogy az autó apró hibái télen veszélyesebbek, mint nyáron. Ezért javíttassuk meg időben az összes hibákat, vizsgáltassuk meg a fékeket. Még a kéziféket is, amelyről azonban tudni kell, hogy télen huzamosabb ideig nem szabad behúzva tartani, mert a fékpofák befagyhatnak és ezáltal gátolhatják továbbutazásunkat.

Ma már leginkább csak a humoros írásokban érdeklődnek egymástól így a vezetők: — A gumiabroncsokban kicserélted-e a nyári levegőt télire? Téli levegőre persze nincsen szükség, de arra érdemes gyakran felhívni a figyelmet, hogy az autósok ne feledkezzenek meg a téli gumik felszereléséről, amelyeknek futófelülete mintás és főleg azonos legyen. De ne csak a négy futókeréken, hanem azon a bizonyos ötödiken — a tartalékon is. Sohasem tudhatjuk, mikor lesz rá szükség.

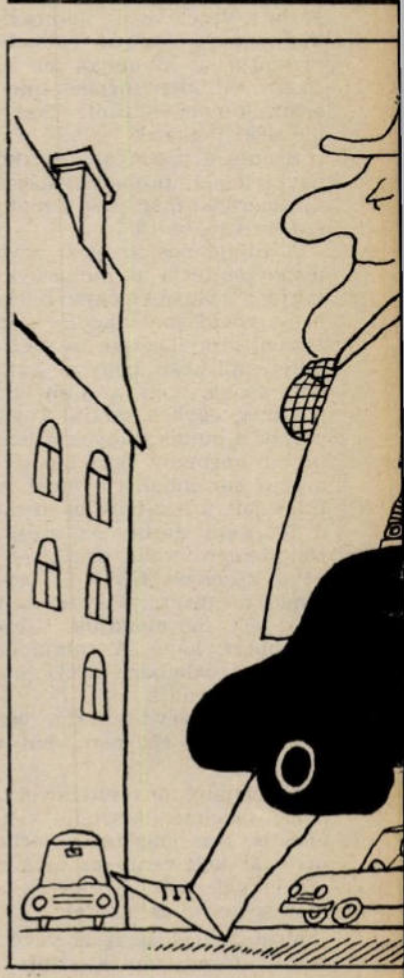
Télen gyakrabban ellenőrizzük

az akkumulátort, amelynek sokat árt a fagy, jobban meg van terhelve a hideg motor beindításával, és a gyakoribb lámpagyújtogatással. Régi tapasztalat, hogy az akkumulátornak jót tesz, ha éjszakára meleg helyiségben tartják. Csak ügyelni kell arra, hogy úgy ne járjanak, mint egyik ismerősöm, aki este gondosan kiszerelte az akkumulátort a kocsiból és a pincében a fűtőtest mellé helyezte. Reggel viszont hiába indítgatta masináját, az meg sem moccant. Még egy teherautó vezetője sem tudott rajta segíteni, aki pedig jól meghúzatta a csökönyös autót. Csak amikor többen megkérdezték tőle, milyen állapotban van az akkuja, akkor döbbent rá, hogy az akkumulátor jó állapotban tartása mit sem ér, ha az autó a ház előtt áll, a villamosenergia-forrása pedig lent a pincében . . .

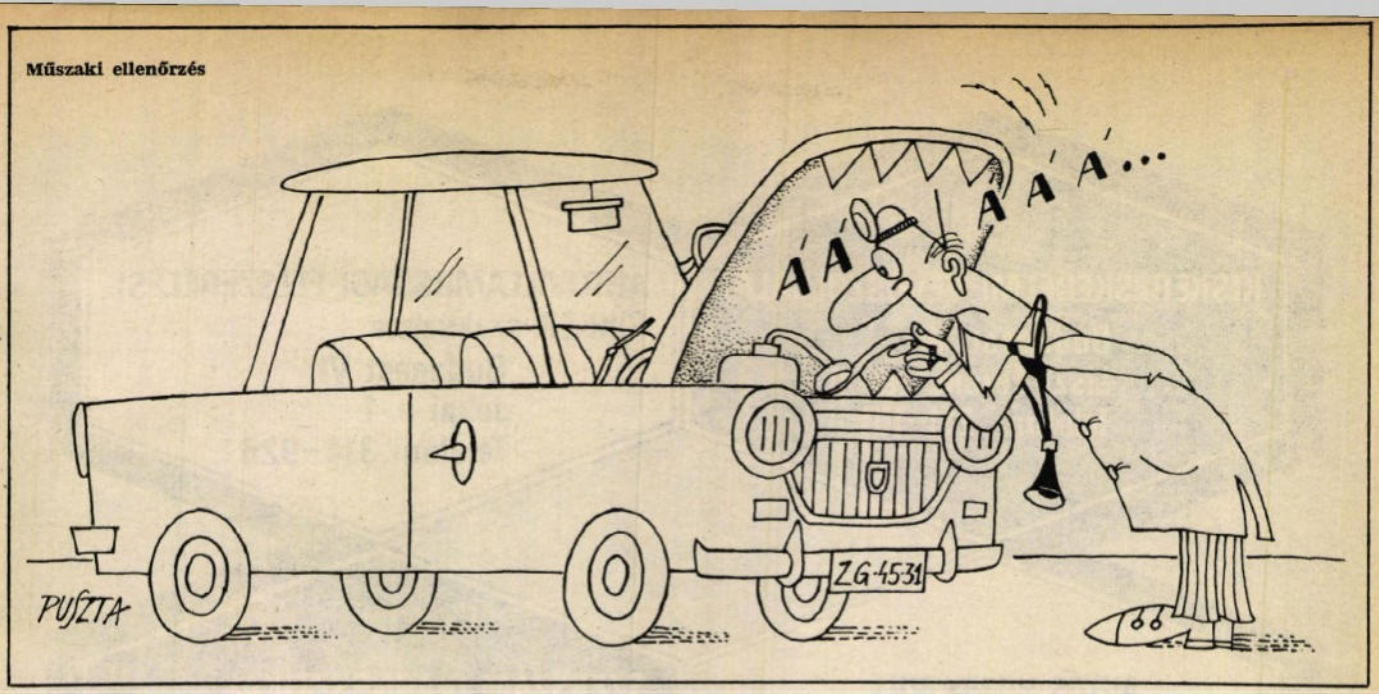
Vitán felül áll,

hogy a téli közlekedés lényegesen eltér az előnyösebb feltételek melletti utazástól. Ha őszinték akarunk lenni, beismerjük, hogy még a gyaloglás is veszélyesebb télen, mint a száraz nyárban. Ez mégsem jelenti azt, hogy az egészséges, normális ember télen feladja az összes mozgási lehetőséget. Elegendő, ha óvatosabb, kikerüli a jeges talajt, megfelelően öltözik és a gyaloglásra nagyobb figyelmet fordít, mint máskor. Fontos, hogy jól szétnézzen az átjáróknál, és azokon a helyeken, ahol a gyerekek már „korcsolyapályát" csináltak vagy éppen szánkóznak. Lényegében ugyanezt várja tőlünk a téli autózás is. A fagyos időjárásban nagyjából mindnyájan kezdőkké válunk. Az eltérő feltételek mellett meg kell szoknunk új beidegződéseket, reakciókat és más-más helyzeteket. Nyáron például rátaposunk a fékre, és a kocsi megáll. Ha azonos mozdulatot végzünk a jeges úton, könnyen átváltoztathatjuk autónkat körhintává.

Ősszel és télen indulásunkat gyakran gátolja a beködösödött ablak is. Ez ellen a legegyszerűbb védekezés, ha kissé nyitva hagyjuk az ablakot, amíg a mo-



A hideg nem csak





tor bemelegszik és megindul a fűtés. Helyes, ha a vezető a kocsiból kifelé lélegzik, az utasok pedig közben kint várakoznak és csak akkor ülnek be az autóba, ha már a belsőtér bemelegedett. A kilélegzett vízpárák így nem csapódhatnak le az ablakra. Hűvös időben egyébként sohase közlekedjünk teljesen becsukott ablakokkal. A biztonságos közlekedés egyik záloga az autó belsejének jó szellőztetése. Ülni a melegben, mikor körülöttünk csupa havat látunk, nagyon kellemes érzés, csak éppen könnyen álomba ringathat a kocsi. Ráadásul a bezárt ablakok tompítják a külső zajt, ami pedig fontos lehet számunkra a gyors reagáláshoz. Idővel minden autós megállapíthatja, hogy a levegő jó körforgása, amelyet a kissé nyitott ablak támogat, hozzájárul a rendszeres hőelosztáshoz az egész kocsiban. Az ablakokon is jobb a kilátás és így vidámabb hangulatban utazhatunk. Ha világos ablakról beszélünk, a legtöbb autós valóban csak az ablakokra gondol, holott legalább ilyen fontos a fényszórók üvegeinek és a visszapillantó tükörnek a tisztántartása is. Ez utóbbinál jól bevált szokás, hogy éjszakára bevonjuk nylonzacskóval, melyet egy kis zsineggel, vagy gumikarikával megerősítünk.

Egy rossz szokásról

is érdemes néhány szót leírni. Egyes autósok télen „takarót" használnak, amelyel bevonják a karosszéria egyes részeit a motornál. Azt hiszik, ha a motorhoz nem jut be hideg levegő, így megtarthatják az üzemi hőmérsékletet. A nehézség azonban ott van, hogy a motor éppúgy levegőt kíván, mint az ember. A kisgyereknek is télen átkötjük a száját sállal, de arra vigyázunk, hogy az orrán át lélegezhessen. Hasonló a helyzet a karburátorral is. Az is levegőt kíván, egyébként lefullad. Máskülönben semmi kifogás nem lehet a takarók ellen, de utazás közben legalább egy kis nyílást hagyjunk rajta, hogy a levegő beáramolhasson. A parkoláskor viszont ezt a rést is fedjük be, így tovább marad benn a meleg. Ne feledjük el azonban, ha indulunk, újra nyissuk ki.

Sok kézikönyvben

magyarázgatják a gépkocsivezetés elveit a téli feltételek mellett. Az autósiskolák szintén nagy figyelmet szentelnek ennek a témának. S ez nagyon lényeges is, mert télen, annak ellenére, hogy kevesebb jármű közlekedik, a közlekedési balesetek száma arányosan nem csökken. Az elmélet érdekes és szükséges, ám a biztonságos közlekedéshez még édeskevés. Egyik barátom néhány esztendővel ezelőtt eltörte a lábát, s így arra volt kényszerítve, hogy hosszabb időt ágyban töltsön. Hogy jobban teljen az idő, közben egy könyvből a dél-amerikai táncokat tanulmányozta. Azóta a különböző lépéskombinációkról, figurákról és mozdulatokról talán többet tud, mint egy hivatásos táncos, csak éppen nem tud rendesen megállni a parketten. Nem kívánjuk senkinek, hogy hasonló tapasztalatokat szerezzen az autózásban, ezért bátorkodtunk már írásunk elején azt tanácsolni — amit itt újra megismétlünk —, használjanak ki minden időt, még a zord telet is arra, hogy gyakorlatban tökéletesítsék vezetési tudásukat. Egyről azonban sohase feledkezzenek meg: ne tegyenek autójukba babérleveleket, mert azokon nagyon veszélyesen el lehet aludni...

K. I.

a hátunkon futkos

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT
Budapest VI.
Liszt Ferenc tér 4.
Telefon: 211–101

AUTÓVILLAMOSSÁGI, FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete
Budapest VI.
Jókai u. 1.
Telefon: 314–926

AUTÓS HOBBY BOLT
Budapest VI.
Népköztársaság útja 28.
Telefon: 312–737

SZERSZÁM, DIAGNOSZTIKAI BERENDEZÉS, GARÁZSFELSZERELÉS
Budapest VI.
Hajós u. 15.
Telefon: 125–930

ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK szaküzlete
Budapest V.
Tanács krt. 26
Telefon: 176–619

ÖNKISZOLGÁLÓ ÁRUHÁZ
Budapest XIII.
Gogol u. 13
Telefon: 490–714

ÁLTALÁNOS FELSZERELÉSI CIKKEK, CSAPÁGY és SIMMERING szaküzlet
Budapest V.
Vadász u. 2.
Telefon: 110–609

AUTOKER

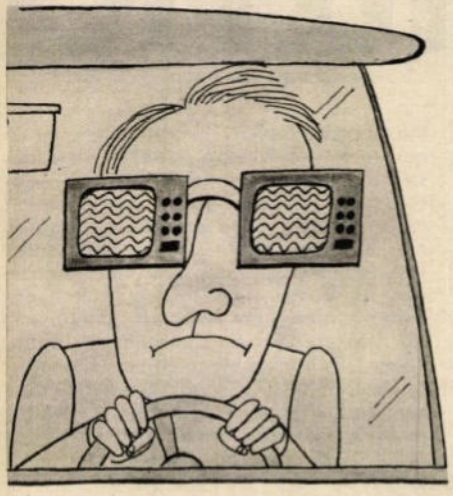
A rendes lefolyású terhességekről gyűjtött pszichológiai adatok és a klinikai megfigyelések azt mutatják, hogy az autóvezetéshez szükséges reakcióképesség és teljesítőképesség a terhesség ideje alatt általában csökkent értékűnek tekintendő. Lehetségesnek tartják, hogy ilyenkor hosszabbra nyúlik a veszély felismerésének pillanata is. A Giesseni Egyetem Orvos-igazságügyi Intézetében végzett kísérleti vizsgálatok — az Autóklub közlése szerint — azt mutatják, hogy „a terhesség ideje alatt a teljesítmény egyre inkább csökken". Valamennyi tesztvizsgálatnál jól megfigyelhető volt a teljesítőképesség tipikus alakulása, az ugyanis, hogy a terhesség folyamán csaknem állandóan növekszik a teljesítményvesztés mértéke. Ez a tendencia a 39. és a 40. hét között éri el a tetőpontját. A kutatások összesített eredményei alapján a tudósok úgy vélik, hogy leginkább a szülés előtti négy-hat hétre lebeszélhetik az anyákat a vezetésről.



TERHES ANYÁK A VOLÁN MÖGÖTT

Kocsiátvételi sorszámok lapzártakor, 1978. október 20-án

DACIA	10778
LADA 1200 (Budapest)	96911
LADA 1200 (Debrecen)	47620
LADA 1200 Kombi	12457
LADA 1300 (Budapest)	10661
LADA 1300 (Debrecen)	6263
LADA 1500 S	18825
MOSZKVICS 2140	3257
POLSKI FIAT 126p	13248
POLSKI FIAT 1500	13768
SKODA 105—S (Budapest)	668
SKODA 105—S (Debrecen)	140
SKODA 105—S (Győr)	222
SKODA 120—L (Budapest)	3612
SKODA 120—L (Debrecen)	1433
SKODA 120—L (Győr)	1484
TRABANT Lim. (Budapest)	15050
TRABANT Lim. (Győr)	6599
TRABANT Spec. (Bp)	22273
TRABANT Spec. (Győr)	14049
TRABANT Kombi (Bp)	3650
TRABANT Kombi (Győr)	1063
TRABANT Hycomat	7498
WARTBURG Limousine	10894
WARTBURG Lim. (tolótetős)	2546
WARTBURG de Luxe	12164
WARTBURG de Luxe (tolótetős)	4021
WARTBURG Tourist	3839
ZAPOROZSEC	27126



A TELEVÍZIÓNÉZÉS ÁRTALMAI

Több külföldi tudományos intézmény kísérletei alapján megállapították, hogy a televíziónézés erősen fárasztja a szemet, s ha színes a televíziókészülék, akkor még inkább. A hosszabb televíziónézés kedvezőtlenül befolyásolja a gépjárművezetési képességet, hasonlóan, mint az alkoholfogyasztás.

Ahhoz, hogy jól lássunk a sötétben, megfelelő mennyiségű A-vitaminra van szükségünk. Ezt a vitamint, aminek forrása elsősorban a tej, vaj, máj, sárgarépa, tojássárgája, az ember mája raktározza. Hosszasabb televíziónézés közben, különösen akkor, ha a készüléket rosszul állították be, az A-vitamin fogyasztás az ötszörösére is megnövekedhet, annak érdekében, hogy a hibátlan látást a szervezet biztosítani tudja. Annak a gépkocsivezetőnek, aki televíziónézés után éjjel vezeti járművét, a körülményektől függően az egyharmadával is csökkenhet teljesítőképessége. Az ilyen mértékű látáscsökkenés esetében, ha az tartóssá válna, már szemüveget kellene viselni. A televíziónézés és a gépkocsivezetés között legalább egy órának kell eltelnie. Ennyi ideig kell pihentetni a szemet ahhoz, hogy ismét visszanyerje normális látóképességét.

(—ai)

AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

November 8.
Szentlőrinc
November 12.
Abony
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Dombóvár
Gyula
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
Zalaegerszeg
November 13.
Dabas
November 19.
Debrecen
Dunaújváros
Miskolc
Mohács
Monor
Nyíregyháza
Orosháza
Pécs
Sopron
Szeged
Szolnok
Tatabánya
November 21.
Kiskunlacháza
November 26.
Debrecen
Eger
Hatvan
Kalocsa
Kecskemét
Kisújszállás
Komárom
Miskolc
Nagyatád
Nyíregyháza
Szarvas
Szeged
Zalaszentgrót
December 3.
Cegléd
Debrecen
Gyöngyös
Győr
Gyula
Jászberény
Kaposvár
Kiskunhalas
Kisvárda
Miskolc
Nyíregyháza
Oroszlány
Pécs
Szeged
Szentes
Székesfehérvár
Tiszakécske
Törökszentmiklós
December 10.
Albertirsa
Baja
Békéscsaba
Debrecen
Dombóvár
Lajosmizse
Marcali
Miskolc
Nagykőrös
Nyíregyháza
Pécs
Siófok
Szeged
Szombathely
Tata
Veszprém
December 11.
Dabas
December 13.
Szentlőrinc

ÍGY SZÜLETETT a Ritmo



Biztosak vagyunk abban, hogy ha nálunk ma valaki egy ilyen ütött-kopott külsejű, de kétségtelenül autónak nevezhető járművel, mint amilyen a fenti képen látható, elkezdene kocsikázni, előbb vagy utóbb megállítaná valamilyen hivatalos személy. És hiába igazolná, hogy érvényes a rendszáma, akkor sem hisszük, hogy zavartalanul folytathatná útját a négykerekű bádogdobozzal. Vagy gondoljunk arra, hogy műszaki vizsgára vinne egy ilyen alkotmányt, amelyen nemcsakhogy hiányos a fényezés, hanem nyoma sincsen rajta festéknek. És hiába bizonyítanák a mérések a szerkezetek, vagyis a motor, az erőátvitel, a futómű tökéletességét, a karosszériát, a külsőt, az esztétikai tulajdonságokat ebben az esetben. senki sem tartaná megfelelőnek.

A fenti képen persze nem holmi barkácsautót látunk, hanem egy nagyon is értékes gyári modellt, illetve prototípust. Egyikét annak a hetven Fiat-kocsinak, amely prototípusként épült, majd került a legkülönbözőbb laboratóriumi és természetes környezetben végzett vizsgálatokra, próbákra, hogy végül megszülessék egy új modell, amelyet Ritmo néven ismertünk meg.

A kész kocsiról először az AM ez évi 12. számában adtunk hírt, akkor közöltünk adatokat, képeket, majd lapunk 17. számában külön is bemutattuk az új olasz autó néhány szerkezeti megoldását. Itt tehát most nem műszaki leírás következik, hanem néhány olyan kulisszatitok, amelyről csak akkor lehet beszélni, amikor már forgalomba került egy-egy új modell.

Visszatérve az első képhez, a roncskocsinak álcázott prototípushoz, el kell mondanunk, hogy mintegy félmillió kilométert tett meg az a fantomautó. Utólag könnyen felismerhetjük, hogy jellegét tekintve, a tervezett Ritmo mintájára készült, de az ipari kémkedés, a konkurrenciaharc megköveteli az efféle álcázást. Még olyan esetekben is, ha a nyílt utcára nem is kerülnek ki a gyári próbapályákról a születendő autómodellek. „Sohasem lehet tudni"-alapon idő előtt nemigen mutogatják, hogy mire készülnek a konstruktőrök, a formatervezők. Ebben az esetben 1200 ember alkotta a tervezőcsoportot. Csupa olyan személy, aki a torinói Fiat mérnöki, technikusi, gyártmányfejlesztési létszámához, illetve központi kutatólaboratóriumához tartozott. Ezek között voltak a formatervező művészek is, akik az úgynevezett Centro Stile részlegben rajzolgatták az új karosszéria vonalait és készítették fából, gipszből, műanyagból a minták tucatját.

A munkák irányítói pontosan tudták, milyen karakterű kocsit kell előállítani, de a részletek csak a prototípusokkal szerzett tapasztalatok, a szélcsatornavizsgálatok, a lézertechnikát is igénybe vevő holográfiai képek, a kibernetikai adatok értékelése után váltak véglegessé.

Az alapvető elgondolás szerint egy 4 méternél nem hosszabb, 4–5 személy szállítására megfelelő, jól variálható, hasznos terű, csekély légellenállású, gazdaságos üzemű kocsit kellett készíteni. Egy olyan új modellt, amely természetesen mind az aktív, mind a passzív biztonság mai követelményeinek jeles osztályzattal felelhet meg. De nem lesz túlzottan súlyos és drága, nem igényel különleges karbantartást, javítást, és mindezeken túl még csendes futást, kellemes utazást képes nyújtani használóinak. Természetesen a fejlesztési főnökök ezzel korántsem zárták le az elképzelések, a követelmények sorolását, de az említett jellemzőket senki sem téveszthette szem elől, amikor az új konstrukció vázlataival, terveivel foglalkozott.

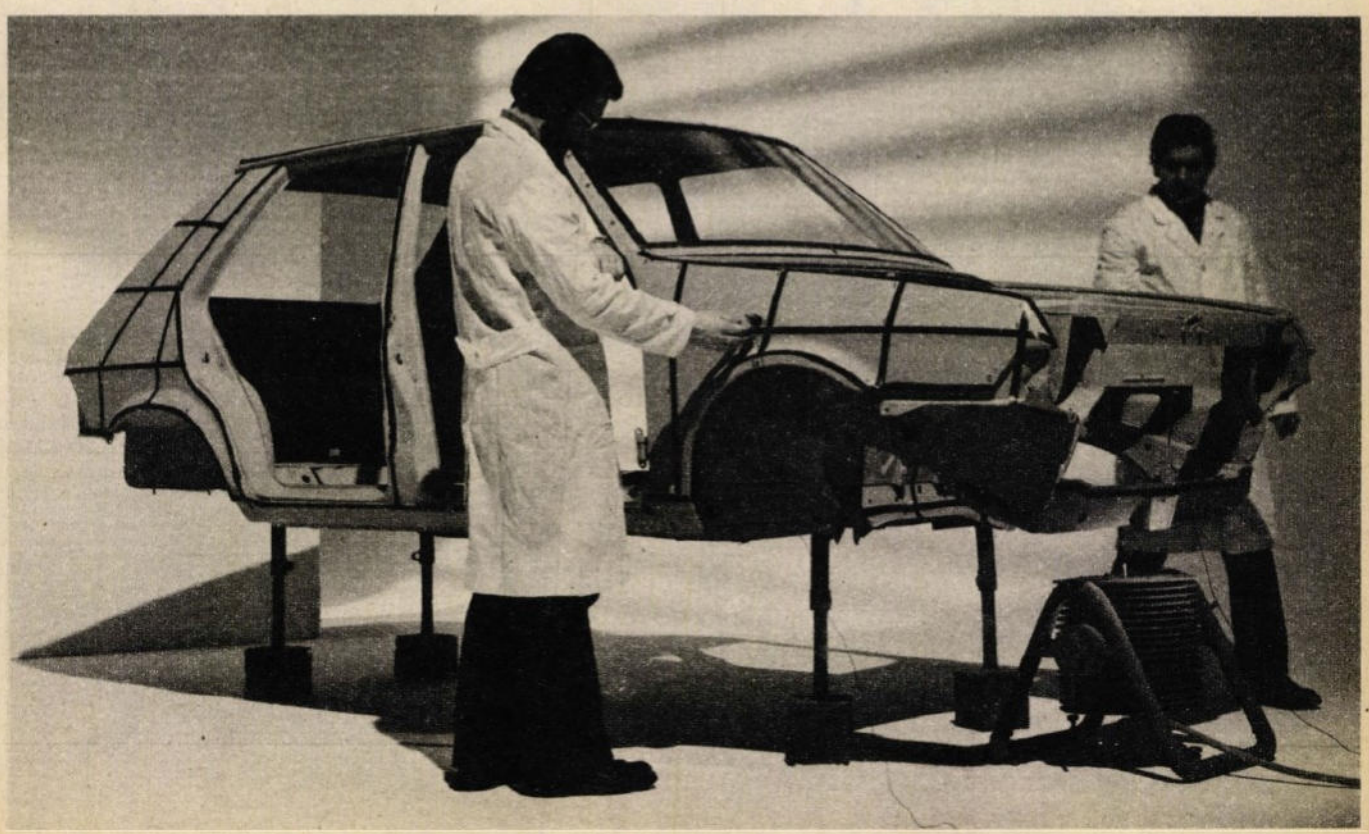
A legfontosabbat viszont csak most említjük. Azt ugyanis, hogy akik az új modell, tehát a Ritmo kialakításával foglalkoztak, jól tudták, miyen alapról indulhatnak ki. Az alap pedig ebben az esetben a Fiat egyik korábbi, 1969 márciusában született típusa volt, amely nevet ugyan nem kapott, csupán típusszámot, a 128-ast.

Az volt e gyár első 1116 cm^3-es, négyhengeres, vízhűtéses, keresztirányban elhelyezett motorral épített, fronthajtású kocsija. Vagyis a hagyományos, úgynevezett 1100-as csoport akkori új képviselője.

A Fiat történetében mindig is nagyon fontos volt ez a csoport, ez a kategória. Igaz, a híres 1100-as sorozat, amelynek első példánya 1937-ben, zárómodellje

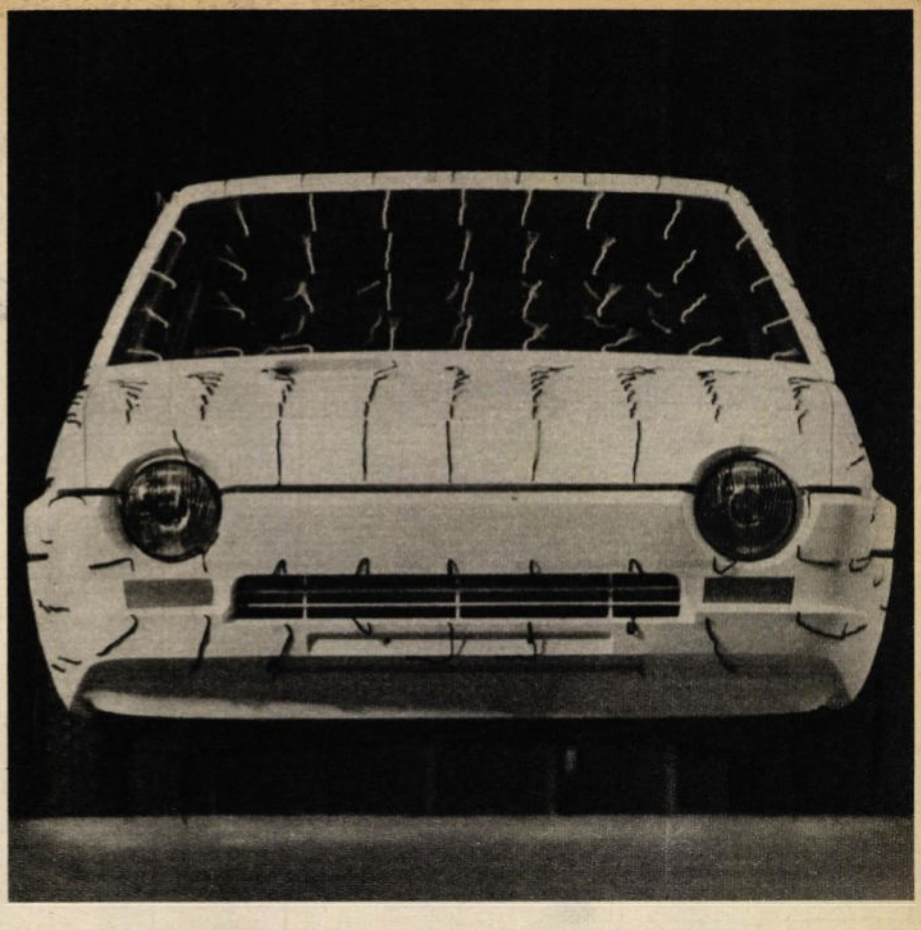


Ha egy olasz, francia, angol, vagy német nyelvű autóslapban a Centro Stile, a Centre Style, a Styling Centre, vagy a Styling-Zentrum kifejezéseket találjuk, tudnunk kell, hogy egy olyan formatervezői központról, stúdióról van szó, ahol új karosszéria-vonalak, új formák születnek. Ezek a rajzok akkor kerültek a nyilvánosság elé a Fiat formatervezői központjából, amikor már nem volt titok, hogy milyen karosszériával gyártják a Ritmót. Amint látjuk, a tervezés valamelyik szakaszában még ilyennek képzelték az új modell, a születés fázisában csak XI/38 jelzéssel említett Ritmo elejét és hátsó kialakítását. A rezgésvizsgálatokra, a vibrációs pontok meghatározására viszont már olyan önhordó szerkezet került, amely hűen tükrözte a végleges formát, és sejtette azt is, hogy elöl-hátul nagyméretű, rugalmas műanyag ütközők lesznek





Szélcsatornában a végleges forma, a természetes nagyságú modell felületére ragasztott gyapjúszálak kedvező áramlást jeleznek, a légellenállási mutató, az úgynevezett cw-érték pedig 0,37, vagyis ugyancsak előnyös. Amint látjuk, a jól formázott, nagy hasznosterű kiskocsi műanyag betéttel övezett orrában még a pótkerék is elfér



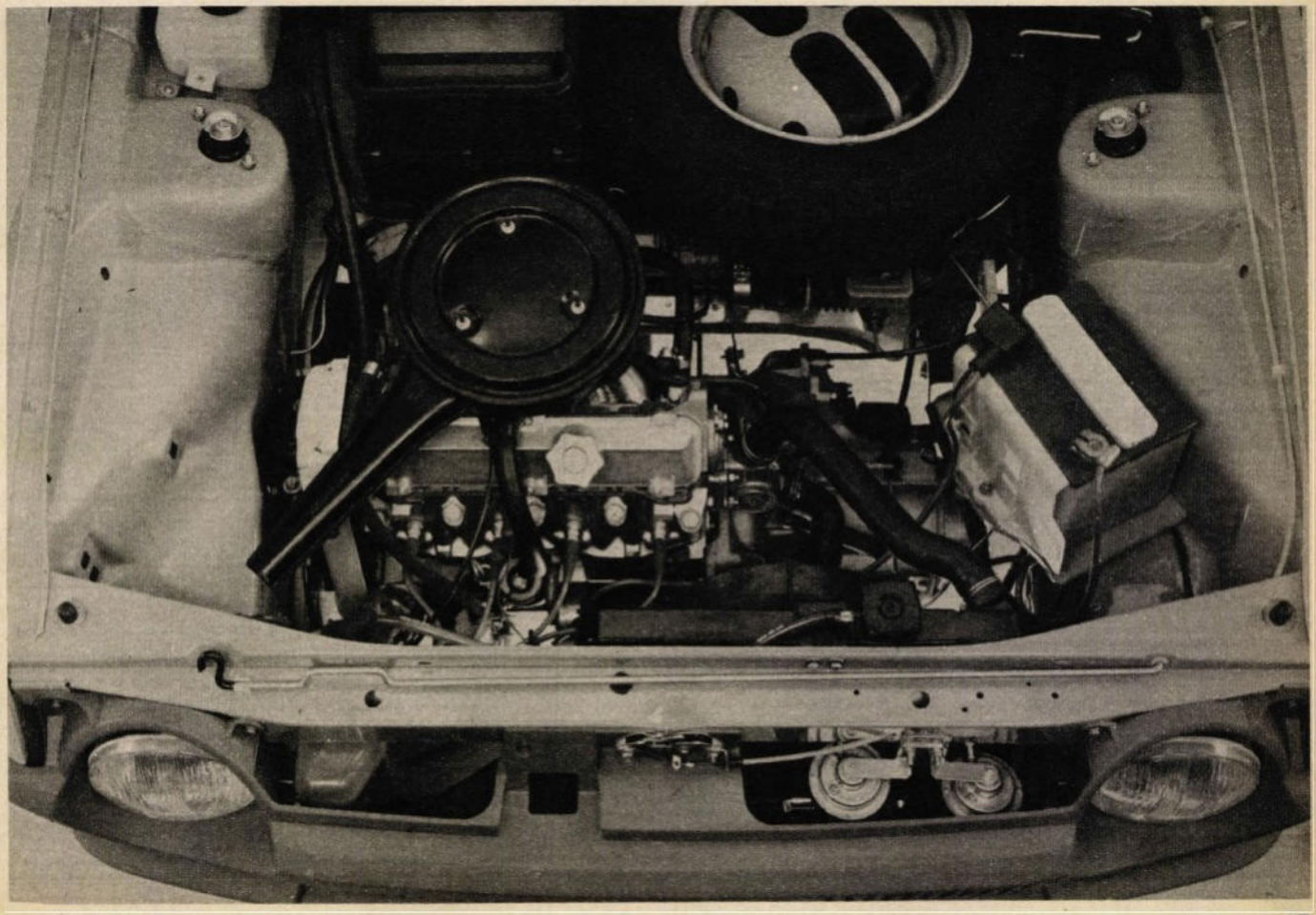
pedig 1966-ban jelent meg, csak 1089 cm^3-es motorral készült, de az a 27 cm^3 a gyakorlatban nem zavarta a kategóriameghatározást.

De mennyi is az új Ritmo alaptípusának lökettérfogata? Nos, 1116 cm^3, tehát pontosan annyi, mint a jövőre már kereken tízesztendősnek nevezhető 128-as modell motorjáé.

Igaz, annak teljesítménye 55 lóerő, a Ritmo pedig 60 lovas, de ha felidézzük a régi 1100-as, vagyis a 1089 cm^3-es, négyhengeres Fiat-motort, akkor azt kell írnunk, hogy abból bizony 1937-ben csupán 32 lóerőt tudtak kicsikarni.

Itt azonban nem célunk történelmi tényeket, adatokat citálni, de amikor egy új típus születéséről esik szó, nem árt megismerni a gyökereket. A Ritmo esetében ezek mindenképpen mélyre, időben pedig messzire nyúlnak. Mégis sok száz gyakorlott tervező, sok ezer jól képzett szakember, rengeteg új technikai berendezés, kísérlet és nem kevés pénz kellett ahhoz, hogy egy jól bevált alaptípus korszerűsítése nyomán megszülessen egy új kocsi.

LIENER GYÖRGY





Annicka

A SVÉD KISLÁNY

„A huszonhárom éves bálkirálynő, Annicka Sjöholm — aki mellesleg egy svéd autóügynökség társtulajdonosa — szép volt, a tizenkét tagú szigorú zsüri szerint a legszebb, így hát övé lett az aranyalma. A díjazáskor az ízlés diadalmaskodott . . .”



Amikor a fenti sorokat olvastuk a Balatonfüreden ez év július 23-án rendezett, százötvenharmadik Anna-bálról, mindjárt elkezdtünk telefonálgatni. A hazai idegenforgalomban dolgozók segítőkész láncolatának útján sikerült is találkoznunk a szépségkirálynővel, aki mint már az újságcikkből tudtuk, autók között tölti a munkanapokat.

— Mondják csak, hogy a svéd kislányt keresik — közölte velünk az egyik üzenetközvetítő, amikor a pesti ház címét megadta, hogy létrejöjjön ez a randevú. Így hát még mielőtt Annicka visszautazott szülővárosába, Göteborgba, először is gratuláltunk, majd mindjárt azt kérdeztük, hogyan kapcsolódik élete az autókhoz. És hogy stílszerű legyen az interjú, a Martinelli téri Merkur-szalon kocsijai között kezdtük a beszélgetést. Otthonosan érezte magát, hiszen hétköznapjait, sőt ha a cég érdekei úgy kívánják, néha a vasárnapokat is a svédországi autóképviselet irodájában tölti. Igaz, ott ők nagyobb kocsikat, amerikai gyártmányokat árusítanak, azokat szokta kipróbálni, bemutatni, bár neki egy kis kétüléses Triumph Spitfire sportautója van. Szabadidejében maga javítgatja, gondozza, mint ahogy kedvenc időtöltése még a svéd földön elültetett magyar kukorica ápolása, a gulyás, no meg a pörkölt készítése. Erre már a szomszédokat is megtanította és partnere szerint Annicka kitűnően készíti a magyar ételeket.

Hatodik éve minden nyáron járt nálunk. Jól ismeri nemcsak Pest és a Balaton nevezetes helyeit, hanem Debrecent, — szerinte ott a legízesebbek az ételek — nagyon megszerette a Nyírséget és még sok-sok kis falut említett, ahová mindig szívesen látogat. Volt persze számos más országban, nem egyszer gyönyörködött a természetben a Kanári szigeteken.

Annicka nemcsak szép, hanem érdekes, megnyerő kislány. Örültünk, hogy találkozhattunk vele, reméljük jövőre is látjuk. Most pedig néhány kép segítségével ismerjék meg Önök is, kedves olvasók.

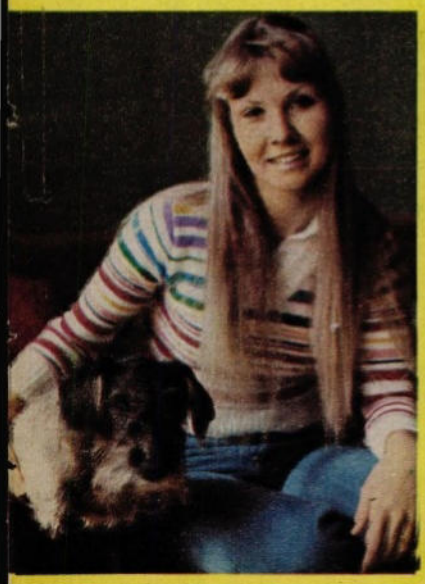
Liener

A képeket otthonról küldte a svéd kislány, aki elmesélte, hogy 15 éves korában kezdett mopedezni, de ahogy 18 éves lett, már autót vezetett. Közben tanult franciául, angolul, oroszul és most nagyon kedvesen beszél és ír magyar nyelven is. Van tulipános ládája, nyolcvan gyönyörű díszes tányérja, sok-sok magyaros hímzése, szőttese. De büszkén mesélte, hogy az irodájában levő terebélyes pálmák ugyancsak nagyon tetszenek mindenkinek, akik rápillantanak, amikor az autóképviseletükben levő General Motors, Ford, AMC Chrysler, Cadillac, vagy Mercury modellek után érdeklődnek. A pálmák gondozása az ő szívesen vállalt feladatai közé tartozik, épp úgy, mint kis kedvencének ellátása, sétáltatása. A kis kedvenc a tizenkét esztendős Lotti, a szakállas, tacsi és terrier keverék, „aki" reggel fél hétkor ébreszti Annickát. Azután egy kis játék, szaladgálás, majd indulás az irodába az autók közé. Többnyire a régi Triumph kocsival, vagyis saját autójával jár, Pestre viszont utasként a 2500-as BMW-vel érkezett. De igazán nyugodtan ülhetünk be Ford Mustang Mach–1 típusba, ha Annicka vezeti, hogy bemutassa, mit is tud egy ilyen 266 lóerős amerikai.

Győri János felvételei

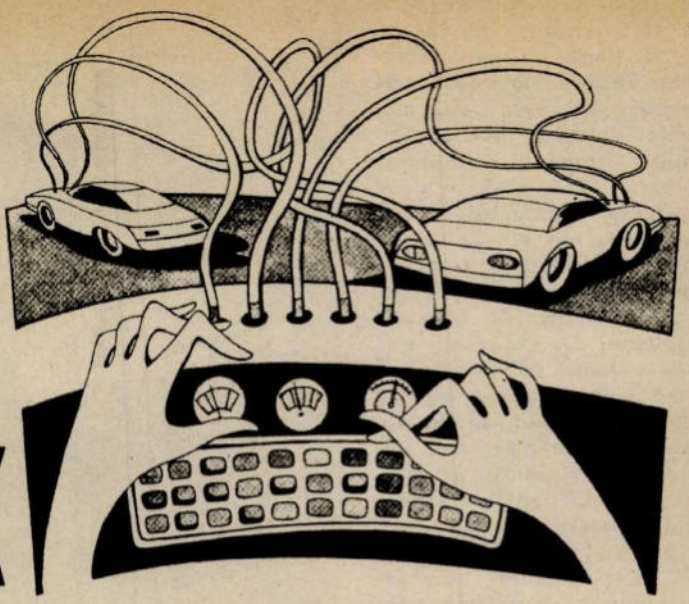




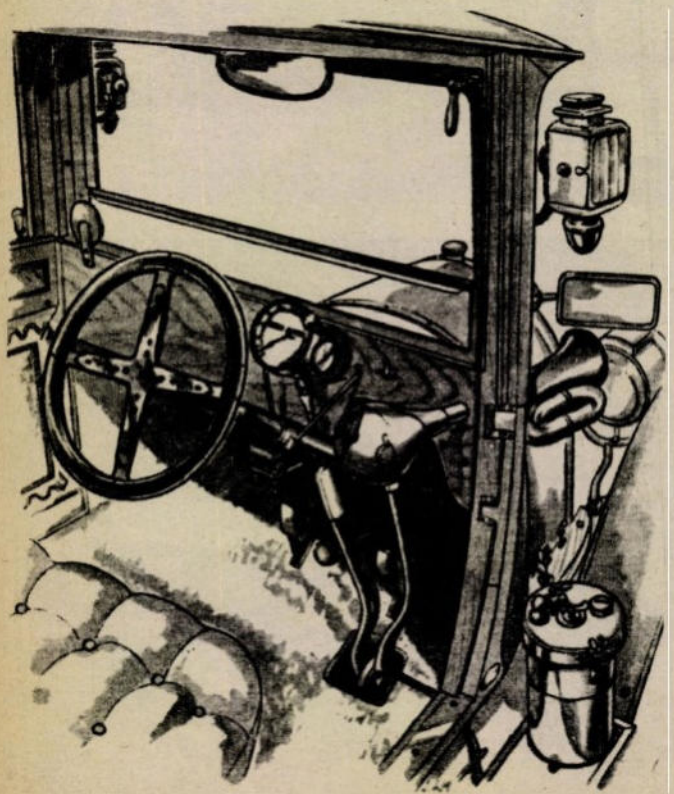




EMBEREK ÉS MŰSZEREK



Hogy jobban megértsük egymást, kérjük, először is nézze meg az alul levő rajzot, amely egy 65 évvel ezelőtti autó „műszerfalát" szemlélteti. Az idézőjel máris a lényegre utal, hiszen bár helyes a műszerfal kifejezés, mai szemmel nézve mégis furcsa egy kicsit. Csak egyetlen, köralakú órát szereltek a sivár deszkalapra, amelynek közelében a négyküllős kormány és a kürt hatalmasnak tűnő gumilabdája dominál. Az óra, vagyis a műszer a kocsi sebességét jelezte, illetve a megtett kilométereket számolgatta. Abban sincs jogunk kételkedni, hogy az egykori „Bébé" feliratos kis Peugeot órája pontosan működött. Feltételezzük, hogy hűen mutatta a legnagyobb sebességet is, amelyet a 856 cm^3-es motor jóvoltából elérhetett. Igaz, a mutató legfeljebb az 56,4 km/h jelzéséig juthatott el, méghozzá nem kevesebb, mint 23 másodperc idő alatt.



Sem a tempót, sem a gyorsulást nem nevezhetjük szédületesnek, így hát merünk tenni olyan megjegyzést, hogy közben a pilótának bőven lett volna ideje más műszerek jelzéseit is figyelgetni. Más műszer azonban nem volt a kocsiban, de figyelnivaló azért akadt. Többek között a hűtővíz, a kenőolaj viselkedése, a négy henger működése, a kerekek gördülése, a hátsó fékek időnként furcsa hangja, köthette le a vezető figyelmét.

Az egykori autós mindezeket a jelenségeket közvetítő műszerek nélkül, érzékszerveire és gyakorlatára támaszkodva figyelgette. De valljuk be, hogy sok évtized eltelte után nekünk, mai utódoknak nem egy üzemi rendellenességet ugyancsak valami furcsa hang, vagy hő, füstszag, esetleg szokatlan lengés, rezgés közvetlen érzékelésével kell megítélni. A mi autóink tempója azonban jóval gyorsabb. Még ha nem is egy olyan Maseratit vagy Ferarrit vezetünk, amellyel 275-302 km/h sebességet érhetünk el (a Ferrari BB típussal 24 másodperc alatt juthatunk el 302 km/h-ig) akkor sem könnyű a sokféle műszerrel, vagy anélkül a kellő pillanatban érzékelni a menetközbeni tüneteket, esetleg hibákat.

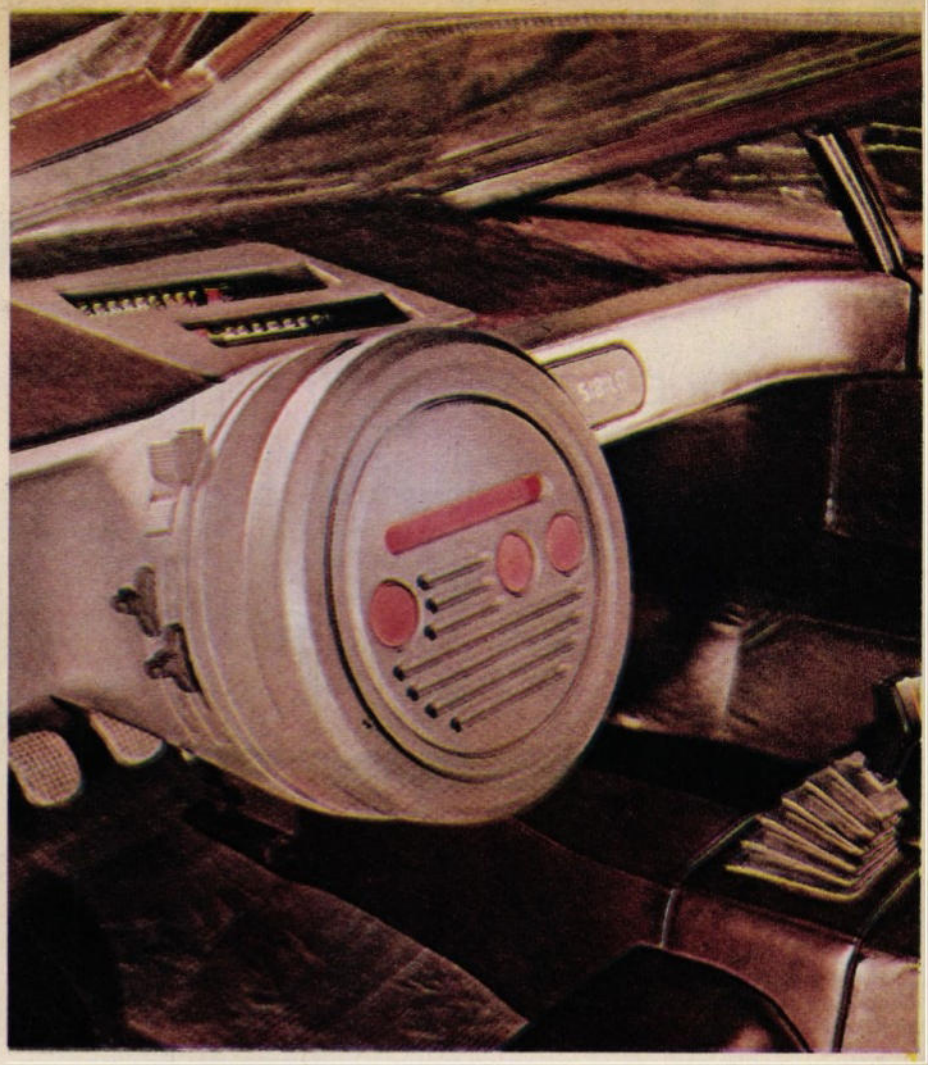
Az is baj tehát, ha túl sok a műszer, és bizony az sem előny, ha kevés. Illetve azt nem is hiányolhatjuk, ha kevés a műszer, hiszen a nagy forgalomban amúgy sem tudjuk nézegetni a különböző mutatókat. Ilyenkor azok kötik le figyelmünket, akik előttünk, mögöttünk, mellettünk robognak, közlekednek. Azt viszont mind nehezebben tudjuk nélkülözni, hogy jelzők, figyelmeztetők segítsenek bennünket vezetés közben. Például olyan kis lámpák, amelyek mindjárt felvillannak, ha valami rosszul működik, vagy pótlásra, esetleg javításra szorul. Nem másról, mint a kocsikba épített érzékelőkről, megbízható diagnosztikai eszközökről van szó. Olyan műszerekről, amilyeneket a műhelyekből már elég jól ismerünk és tudjuk, hogy azok gyorsan és pontosan, megnyugtató módon érzékelik, jelzik, sőt értékelik is a motor, vagy más szerkezet hibáit, mint ahogy azt is képesek hitelesen bizonyítani, hogy minden rendben van.

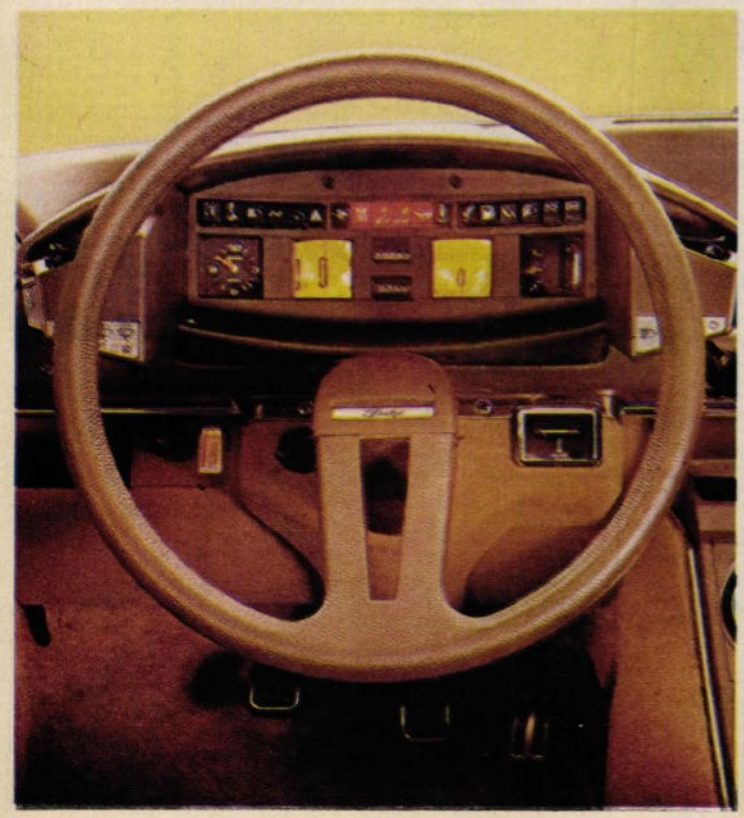
Könnyen lehet, hogy a jövő autójába ismét csak egyetlen műszert, talán éppen egy köralakú órát fognak szerelni, de minden jel arra mutat, hogy sok-sok másféle figyelmeztető villan majd fel, vagy ad hangjelzést, amikor csak szükséges.

És ez nem ábrándozás, hiszen már sok mai, átlagos értékű autót is gazdagítanak ilyen apró, de sokat tudó segítőeszközök, nem beszélve az új prototípusokról, a kísérleti modellekről.

L. Gy.

A jövő egyik ígérete, egy mai prototípus, a Bertone Sibilo kocsi, amelynek kormányszerkezete már nem mutat küllőket sem. A volánnak nevezhető korong azonban magában foglal különböző jelző, figyelmeztető berendezéseket, sőt, arról is nevezetes, hogy ha szükséges, késedelem nélkül, egy érzékelő automatikus kapcsolásakor, olyan légzsákot képes kibocsájtani, amely pótolja a biztonsági övet. A vezető látómezőjébe itt csak két keskeny műszersávot helyeztek, amelyek változó fényerővel az adott motorfordulatot és a kocsi sebességét tüntetik fel. Nem újdonság viszont a sériagyártású Citroën CX műszerfala, ahol a mindenkori fordulatszámról és a kocsi sebességéről a most nullát jelző, sárga fényű korongok adnak információt. A felettük levő, rajzos jelzők pedig csak akkor villannak fel, ha az autó különböző szerkezeti pontjain, kapcsolóin valami olyan változás van, amelyről a vezetőnek tudnia kell. Más megoldású diagnosztikai egység látható több modern BMW-típus műszerfalán, és annak érzékelői ugyancsak jelzik, ha mondjuk a hűtőfolyadék, a motorolaj, a fékfolyadék, az ablakmosó, a féklámpa, vagy akár a fékbetétek kopása kíván valamilyen intézkedést.







Hol volt, hol nem volt

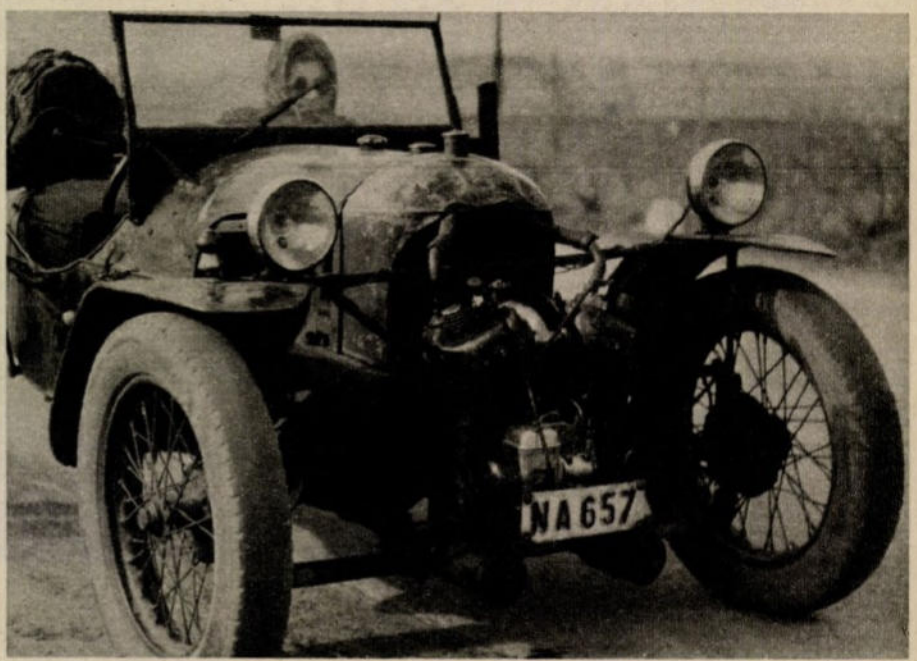
HÁZI KÉSZÍTMÉNYEK AZ 50-ES ÉVEKBŐL

Kezdjük számokkal. Például azzal, hogy 1953-ban a mi országunkban mindössze 1623 embernek volt joga és engedélye arra, hogy saját személyautót tartson. A következő, vagyis 1954-es évben 1872 magántulajdonban levő személyautót jelez a KPM nyilvántartása...

És a többiek? Közülük természetesen szintén szerettek volna belépni az autótulajdonosok táborába, de erre még sokáig nem volt módjuk. Néhányan viszont éltek azzal a lehetőséggel, hogy rendbehozhatnak háború után megmaradt háromkerekű roncsokat, vagy roncskocsik alkatrészeiből, innen-onnan előszedett lemezekből maguk építhetnek, alakíthatnak ilyeneket. Arra ugyanis kaphattak engedélyt, így hát vágyaik, bár nagyon szerény formában, teljesülhettek. Autózhattak!

Ezeknek az éveknek furcsa járműveit idézzük most fel egyik olvasónk, Bayer Emil segítségével, aki házi archívumából bocsátott rendelkezésünkre néhány képet és néhány sor szöveget egy különös időszak ismertetésére.

Nézzük hát e furcsa panoptikumot.

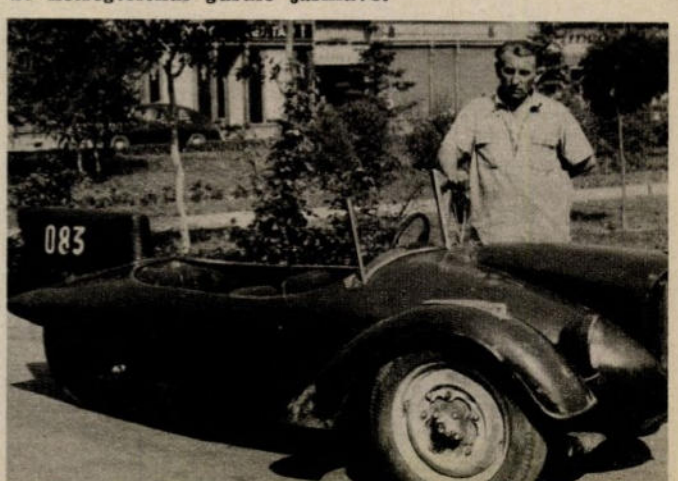


Ez például nagy kincs volt akkoriban. Eredetileg is háromkerekűnek tervezett angol Morgan kocsi JAP-motorral. Csak rendbe kellett hozni és tulajdonosa megkaphatta a forgalmi engedélyt, a rendszámot

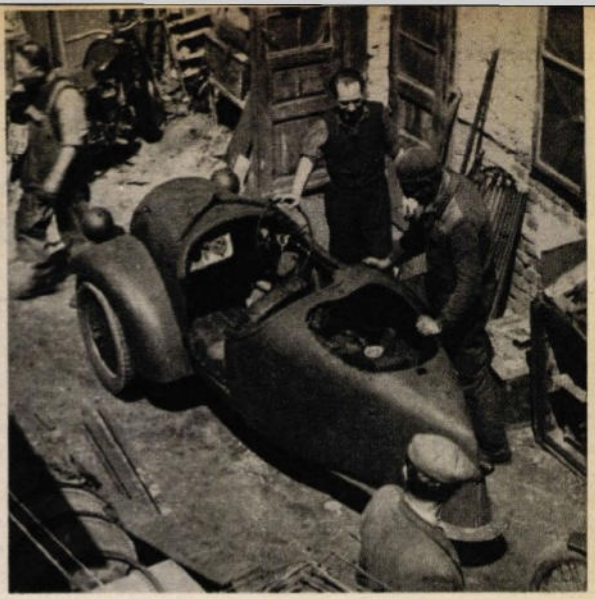
Ismert motorversenyzőnk, Huszty Károly egy Fiat 500-as Topolino típust hátul egykerekűre, elöl pedig a hiányzó eredeti motort egy léghűtéses erőforrással pótolva, ilyen formájúra kényszerült átalakítani



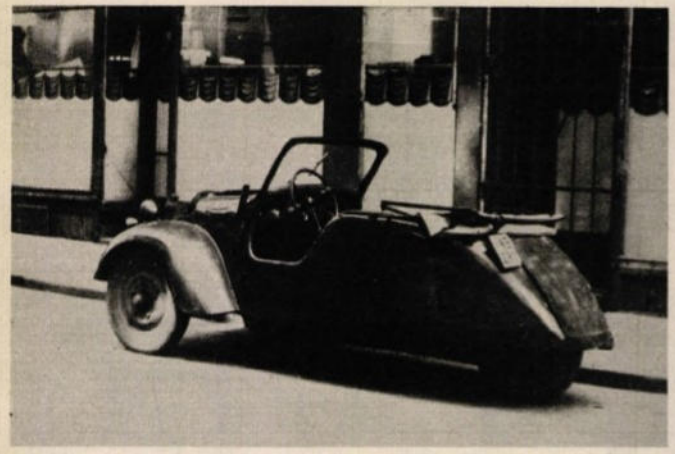
Egy veszprémi motorszerelő tervezte és készítette magának ezt az ötvenes években irigyelt tető és ajtó nélküli, de kétségtelenül guruló járművet







Szombathelyen Vogl Imre házikészítményű autója nemcsak közlekedési eszköz, hanem egyben látványosság is volt. A kép még a műhely udvarát is megörökítette, ahonnan próbára indult a lakatosmester háromkerekűje

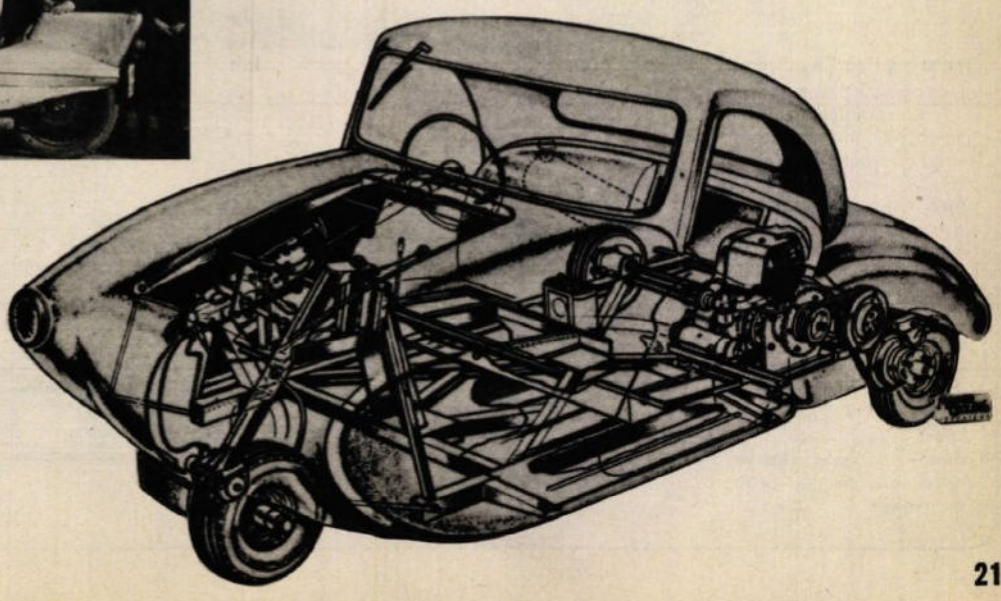






Még három háromkerekű a hazai csoportból. Az egyiknek legalább volt összehajtható vászonteteje. A másik, amelyiken világos díszítőcsíkokat látunk, tetőt ugyan nem kapott, de legalább nem nélkülözte a szélvédőt. A hosszúkás formájú harmadiknak mindezekből semmi sem jutott, de a fotózás pillanatában mégis sok nézője akadt.

Végül magyarázatként, vagy ha úgy tetszik kommentár helyett egy rajz, egy terv, Angliából, az ottani Motor Cycling című lap 1954. október 21-én megjelent példányából. Az új Allard Clipper típus — tájékoztat a szöveg, majd méltatja a konstruktőr szellemes, praktikus elképzelését egy olcsó, kis fogyasztású, egyhengeres háromkerekűről, amelyben két-három utas elfér. Es mégegyszer a dátum: Anglia, 1954.

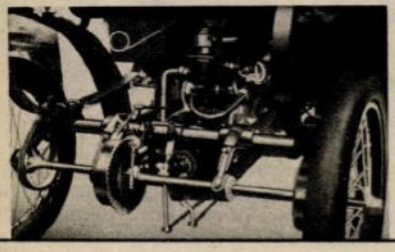


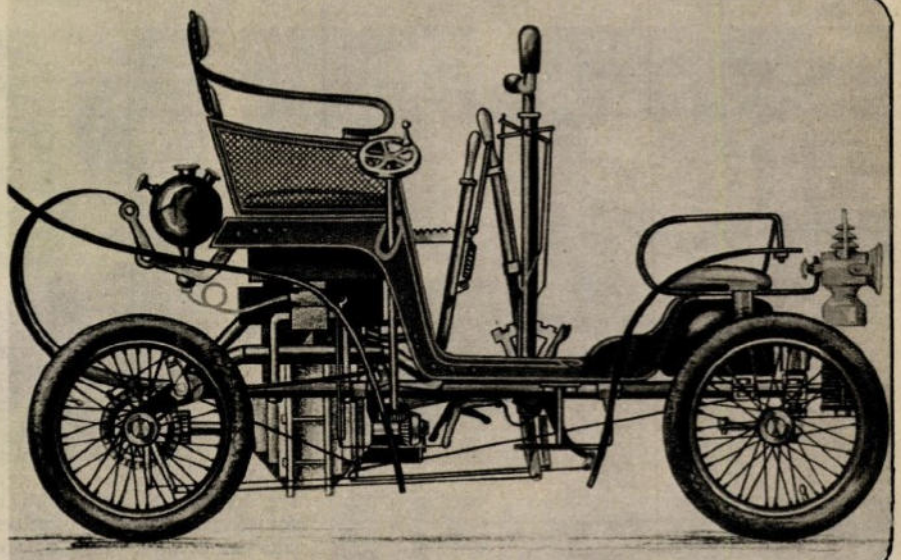
A batáptól

Autósaink körében a Wartburg az egyik legnépszerűbb autó. Nemhiába kell több évig várakozni e megbízható, elegáns vonalú, minden tekintetben tágas autóra. Az eisenachi gyár, ahol e kedvelt kocsik készülnek, hosszú, gazdag tapasztalatú múltra tekinthet vissza. Már a századforduló előtt készítettek itt autókat, a Wartburgwagent, amelyet még több is követett. Érdemes megismerni és visszaidézni a múltat, vajon milyenek is voltak akkoriban az országutak gépi vándorai. A képeken látható autómatuzsálemek többsége ma már a múzeumok féltve őrzött kincse. Igaz, hogy közvetlenül a II. világháború után gyártott kocsik egynémelyike még ma is poroszkál az utakon. Elgondolkodtató a képek láttán, hogy nyolcvan év leforgása alatt az eisenachi gyár termékei mekkora fejlődésen mentek keresztül.

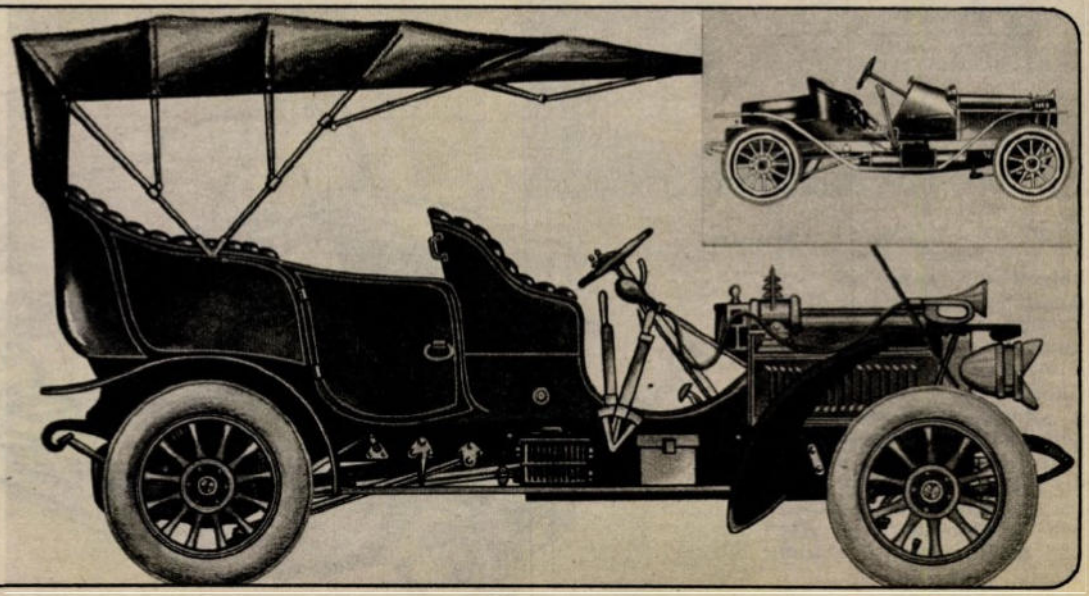
Összeállította: **Lovász Károly**

WARTBURGWAGEN Ez a típus nyitotta meg 1898-ban a sort Eisenachban. A kéthengeres, négyütemű 764 köbcentis motor, amely percenkénti ezer fordulat mellett 5 lóerőt adott le, a kocsi farában kapott helyet. Ebbe a karosszériába először egy egyhengeres motort építettek be, kétsebességes váltóval. A kocsi a maga idejében több aranyérmet, hosszútávú versenyt nyert, szerény, 40 kilométeres csúcssebességével. Érdemes egy pillantást vetni az egyszerű meghajtószerkezetre is.



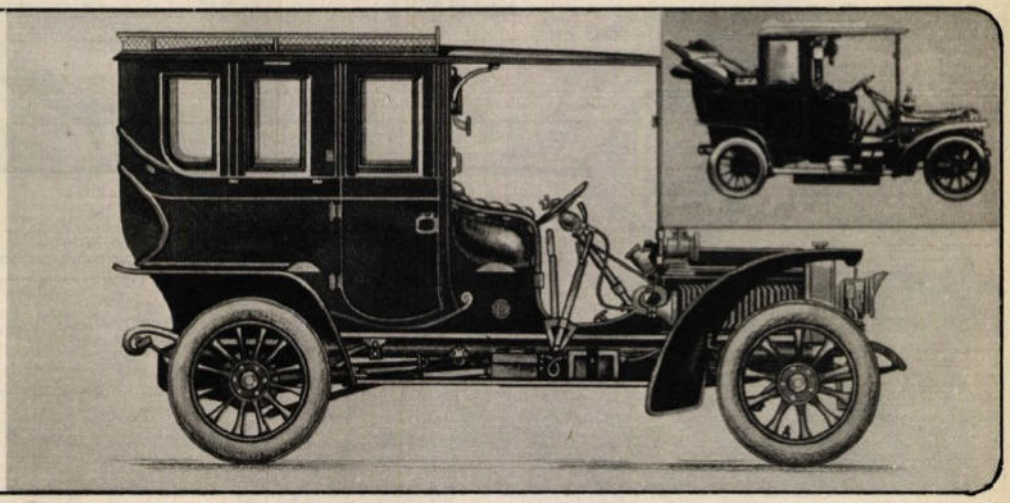


DIXI S 12 Az 1904-ben készült kocsin figyelemreméltó, hogy a tervezők már gondoltak a kocsiban ülőkre. A le- felhajtható tető védelmet nyújtott az időjárás viszontagságai ellen. A négyhengeres, négyütemű 2815 köbcentis motorral a kocsi végsebessége már megközelítette az óránkénti 65 kilométert. Ennek a típusnak volt egy sport változata is, amely számos versenyen ért el jó eredményeket.

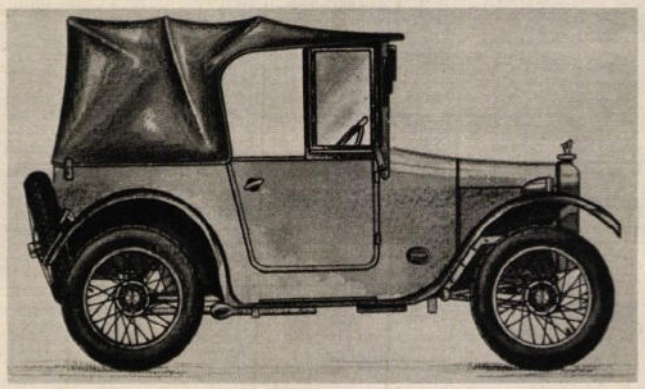


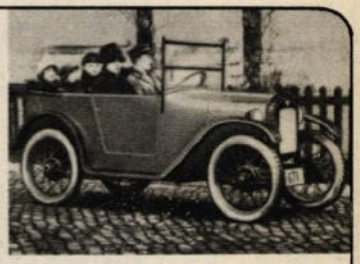
AZ AUTÓIG

DIXI U 35 A képen egy 1907-ben készült, tetszetős autót láthatunk. A zárt utastér megfelelő védelmet nyújtott a bentülőknek, annál kevésbé a volán kezelőjének. Ez a 7320 köbcentis, négyhengeres, négyütemű motorral ellátott kocsi a maga 65 lóerejével 85 kilométeres sebesség elérésére volt képes. Sport változata pedig elérte a 103 kilométeres csúcssebességet is. Érdekes e típus szerkezeti részeiből épített 16–20 személyes omnibusz.

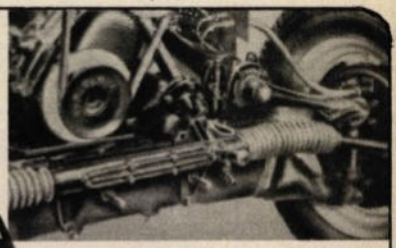


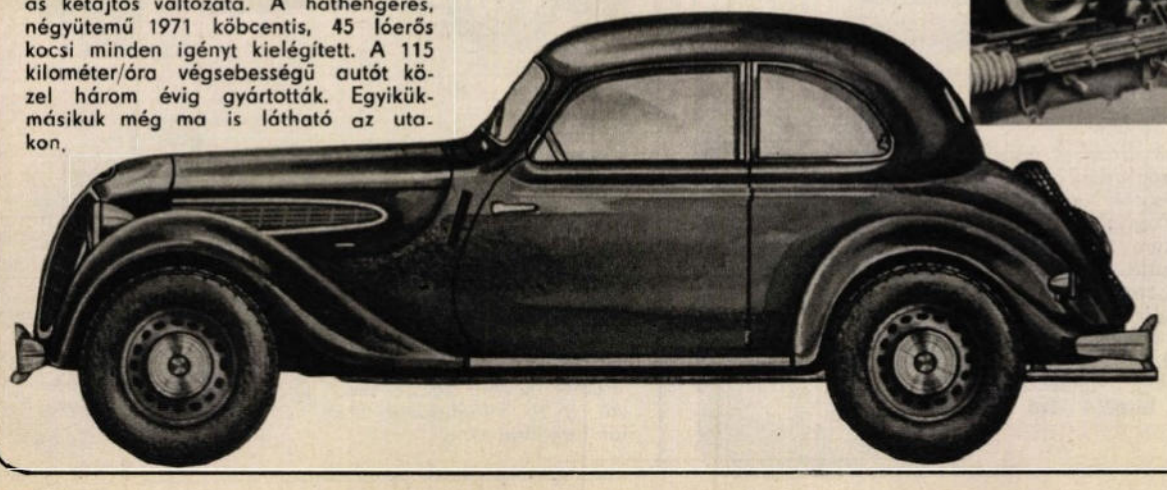
DIXI DA 1. Jaj, de aranyos – mondhatták annakidején erre az 1928-ban készített kocsira. A nagy, többliteres monstrumok után valóban családi autót készítettek Eisenachban. A négyhengeres, négyütemű 743 köbcentis, 15 lóerős kocsi, 70–72 kilométeres sebességgel röpítette a bentülőket. A két felnőtt és a három gyermek kényelmesen utazhatott az akár fedett, akár nyitott autóban.

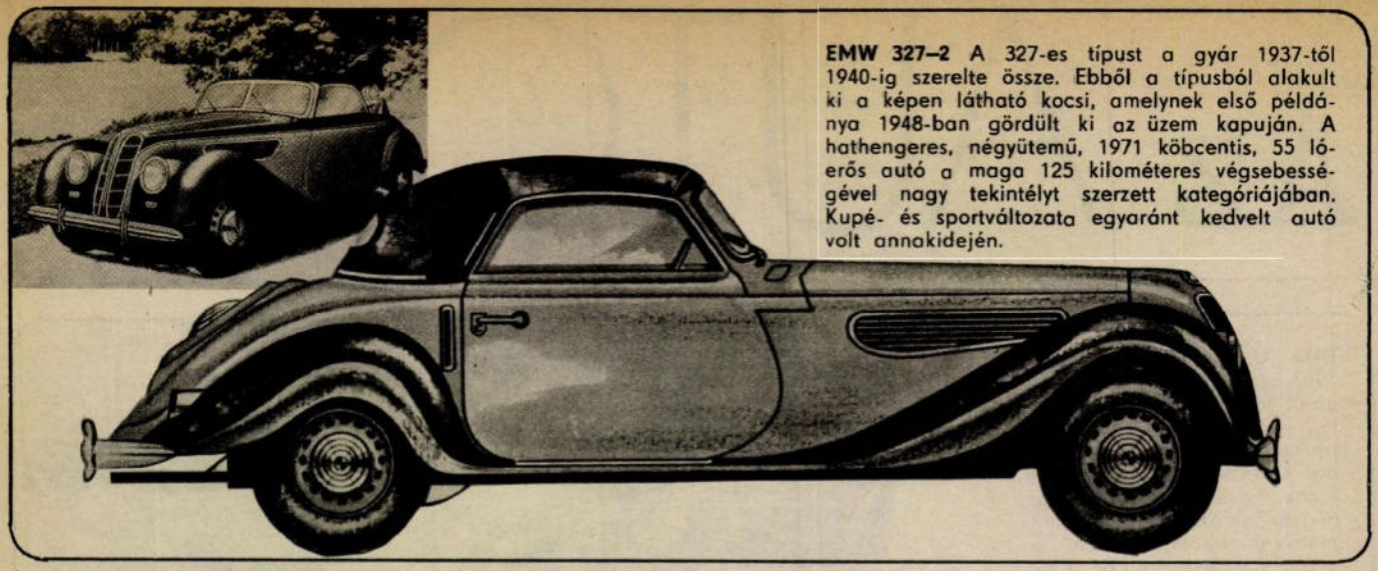




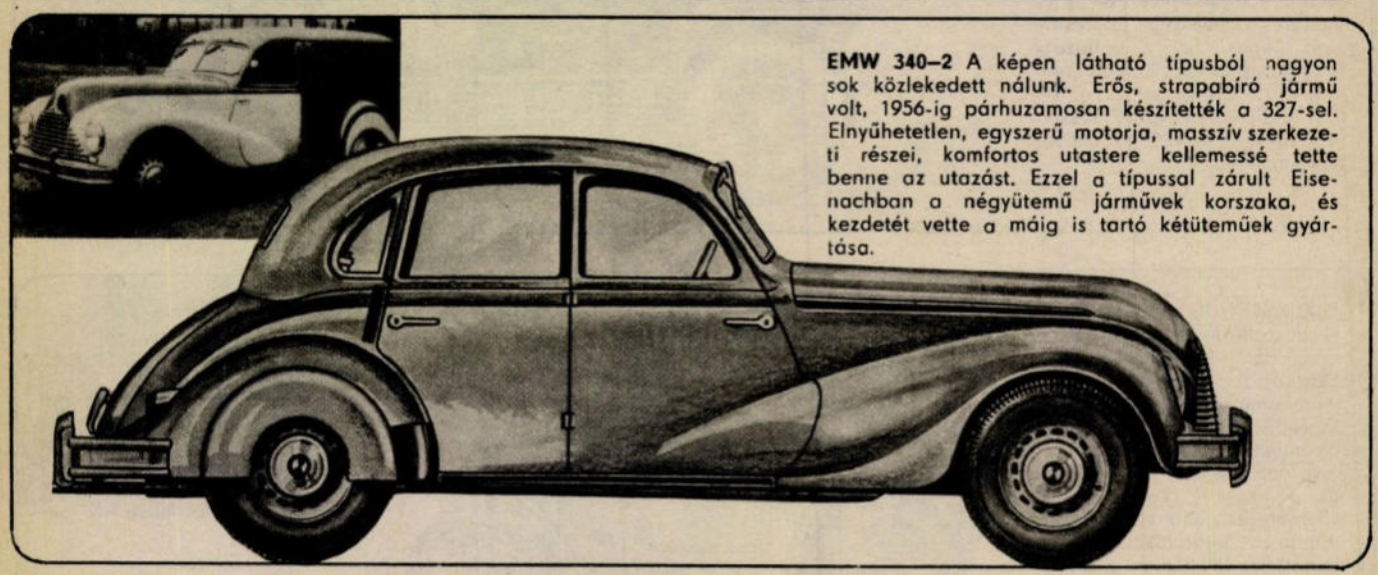
TYP 321 A II. világháború után, 1945 őszén e típussal kezdték meg a termelést. A kocsi az 1938-tól gyártott 320-as kétajtós változata. A hathengeres, négyütemű 1971 köbcentis, 45 lóerős kocsi minden igényt kielégített. A 115 kilométer/óra végsebességű autót közel három évig gyártották. Egyikükmásikuk még ma is látható az utakon.



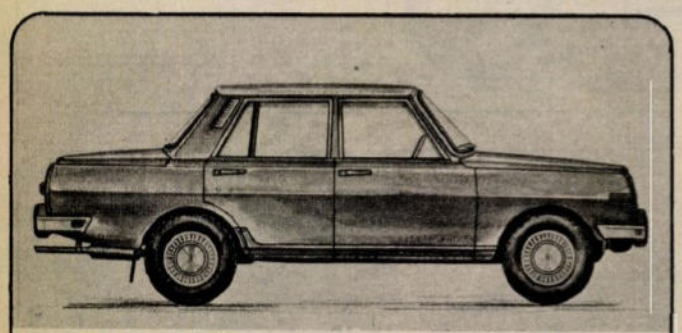




EMW 327–2 A 327-es típust a gyár 1937-től 1940-ig szerelte össze. Ebből a típusból alakult ki a képen látható kocsi, amelynek első példánya 1948-ban gördült ki az üzem kapuján. A hathengeres, négyütemű, 1971 köbcentis, 55 lóerős autó a maga 125 kilométeres végsebességével nagy tekintélyt szerzett kategóriájában. Kupé- és sportváltozata egyaránt kedvelt autó volt annakidején.

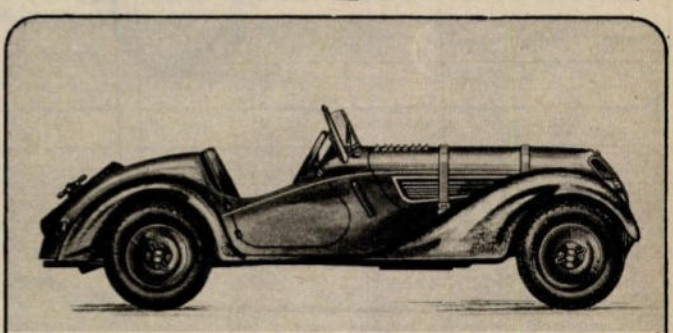


EMW 340–2 A képen látható típusból nagyon sok közlekedett nálunk. Erős, strapabíró jármű volt, 1956-ig párhuzamosan készítették a 327-sel. Elnyűhetetlen, egyszerű motorja, masszív szerkezeti részei, komfortos utastere kellemessé tette benne az utazást. Ezzel a típussal zárult Eisenachban a négyütemű járművek korszaka, és kezdetét vette a máig is tartó kétüteműek gyártása.

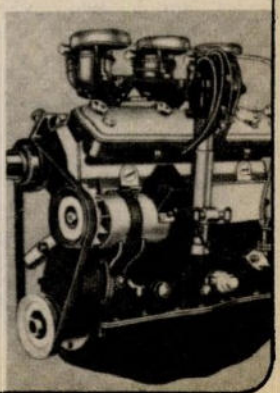


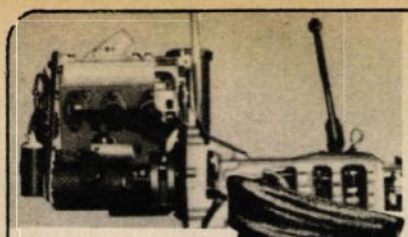
WARTBURG 353 Erről a típusról, számtalanszor írtunk már. A legkedveltebb autók egyike ez a szépvonalú, kényelmes kocsi. Bizonyára sokan találgatják, hogy mi jön majd ezután le a gyár futószalagjáról. Ahogy az NDK ipari fejlettségét ismerjük, elképzelhetőnek tartjuk, hogy a következő típus is népszerűségnek fog örvendeni. Hogy ez milyen lesz? A jövő titka.



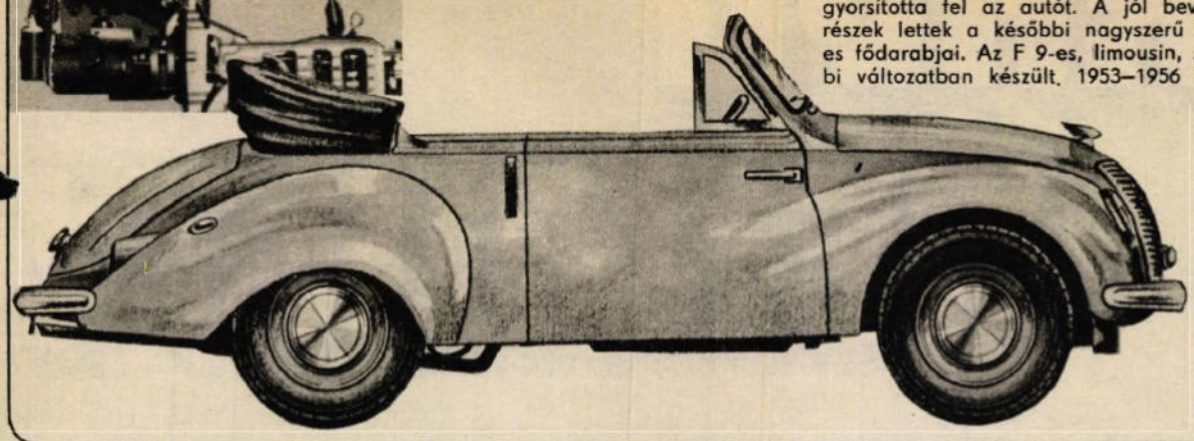


BMW SPORTWAGEN 328 Nem lenne teljes a bemutató, ha nem tennénk említést az Eisenachban készült sportkocsikról is. A képen látható típus 1937-ben látott napvilágot. Az 1971 köbcentis, 80 lóerős, hathengeres, három karburátoros autó, 150 kilométeres végsebességre volt képes. A kupé, és sportkivitelben készült kocsik még jóval a II. világháború után is futottak útjainkon.



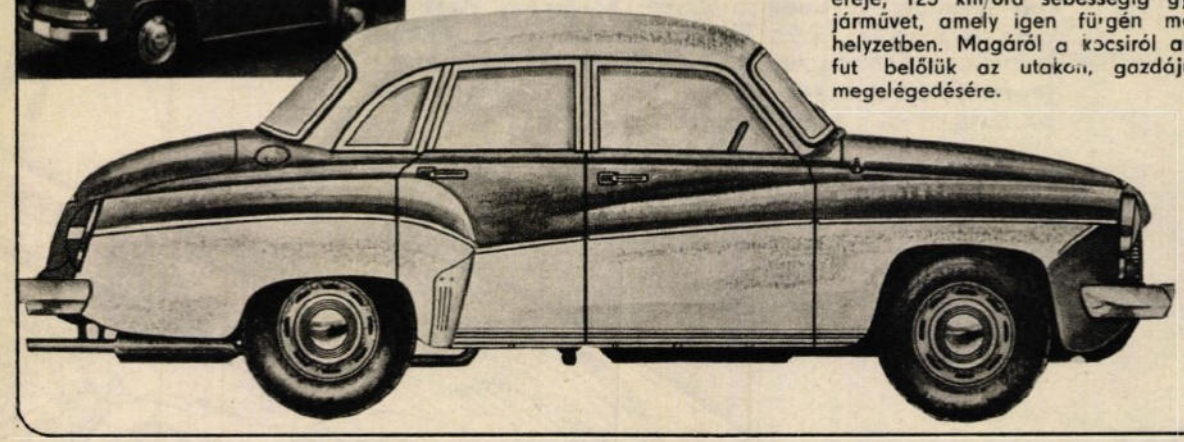


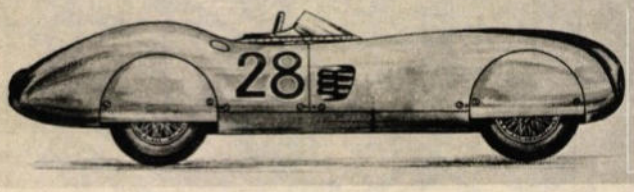
IFA F 9 A kocsi előfutára volt a későbbi típusoknak. A háromhengeres, kétütemű, 900 köbcentis és 28 lóerős motor 110 km/óra végsebességre gyorsította fel az autót. A jól bevált szerkezeti részek lettek a későbbi nagyszerű típus, a 311-es fődarabjai. Az F 9-es, limousin, sport és kombi változatban készült. 1953–1956 között.



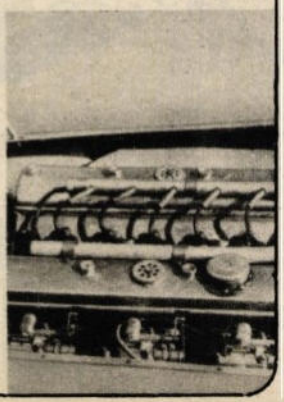


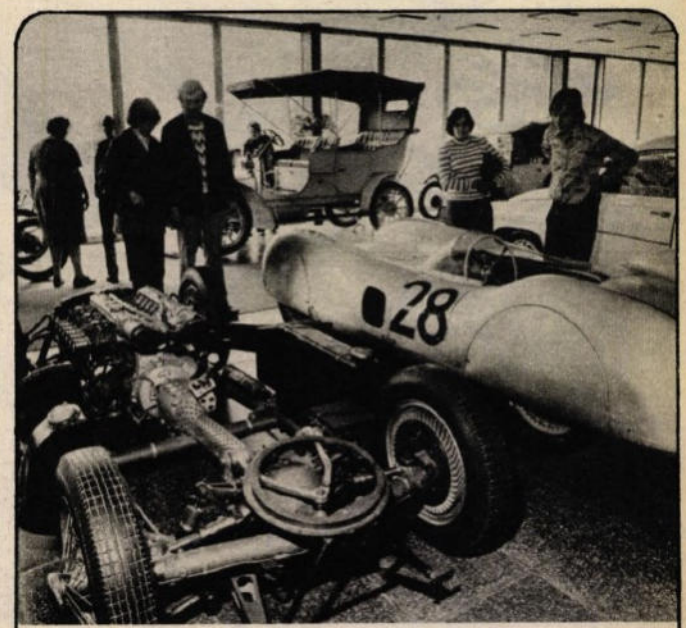
WARTBURG 311 A maga idejében nagyszerű kis autó volt ez a típus. Először 900, majd 991 köbcentis motorral került ki a gyárból. A 45 lóereje, 125 km/óra sebességig gyorsította fel a járművet, amely igen fürgén mozgott, minden helyzetben. Magáról a kocsiról annyit: jónéhány fut belőlük az utakon, gazdájuk legnagyobb megelégedésére.





AWE – RENNSPORTWAGEN Ezt a remek, áramvonalas versenyautót 1954-ben alkotta a gyár. Az 1500 köbcentis, hathengeres, 135 lóerős motorral a kocsi 235 kilométeres csúcssebességre volt képes. Az Ezüstnyíl, amely alumínium karosszériával készült, egyike volt akkoriban a legsikeresebb versenyautóknak.

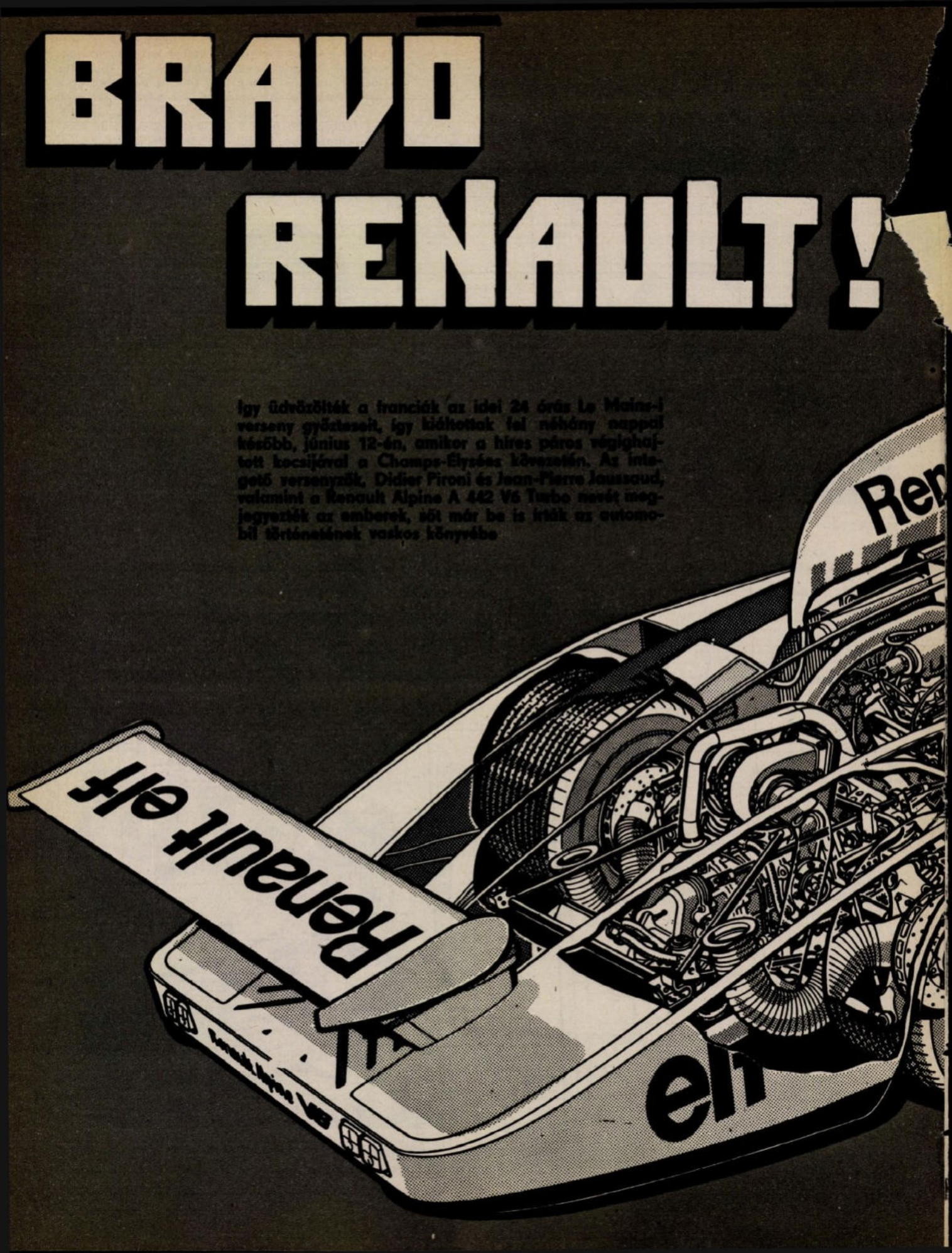




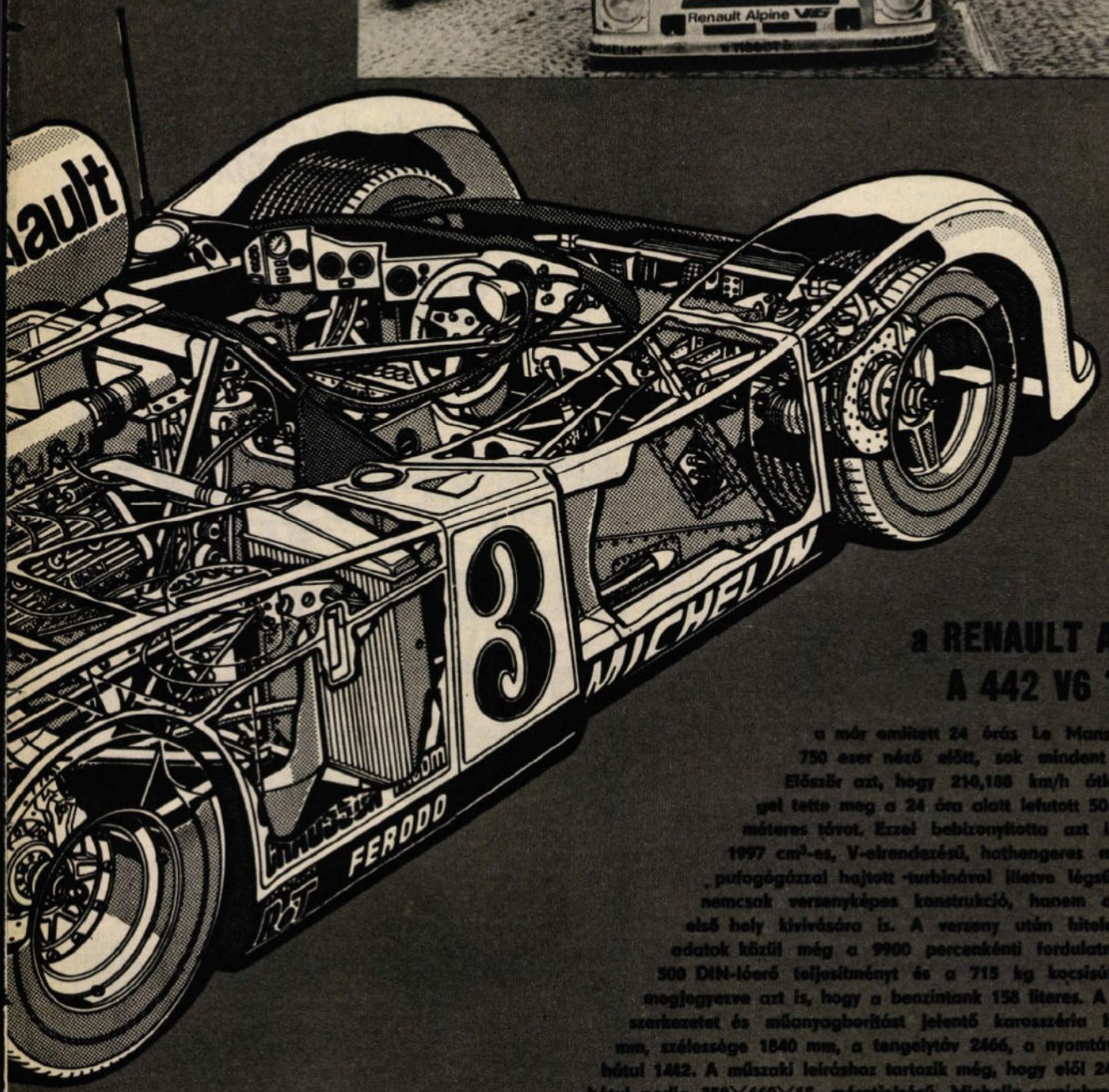
Az eisenachi autómúzeum, ahol a bemutatott típusok javarésze megtalálható.

BRAVO RENAULT!

Így üdvözölték a franciák az idei 24 órás Le Mans-i verseny győzteseit, így kiáltottak fel néhány nappal később, június 12-én, amikor a híres páros végighajtott kocsijával a Champs-Élysées kövezetén. Az integető versenyzők, Didier Pironi és Jean-Pierre Jaussaud, valamint a Renault Alpine A 442 V6 Turbo nevét megjegyezték az emberek, sőt már be is írták az automobil történetének vaskos könyvébe







a RENAULT ALPINE A 442 V6 TURBO

a már említett 24 órás Le Mans versenyen, 750 ezer néző előtt, sok mindent bizonyított. Először azt, hogy 210,188 km/h átlagsebességgel tette meg a 24 óra alatt lefutott 5044,530 kilométeres távot. Ezzel bebizonyította azt is, hogy az 1997 cm³-es, V-elrendezésű, hathengeres motor a kipufogógázzal hajtott turbinával illetve légsűrítővel már nemcsak versenyképes konstrukció, hanem alkalmas az első hely kivívására is. A verseny után hitelesített gyári adatok közül még a 9900 percenkénti fordulatnál mérhető 500 DIN-lóerő teljesítményt és a 715 kg kocsisúlyt említjük, megjegyezve azt is, hogy a benzintank 158 literes. A könnyűfémszerkezetet és műanyagborítást jelentő karosszéria hossza 4800 mm, szélessége 1840 mm, a tengelytáv 2466, a nyomtáv elöl 1444, hátul 1442. A műszaki leíráshoz tartozik még, hogy elöl 240×560×14, hátul pedig 350×660×15 méretjelzésű Michelin-gumiabroncsok segítették elő a győzelmet, amelynek eléréséhez az egyenes szakaszon 367 km/h sebességgel száguldott a Renault Alpine Turbo. És végül csak annyit, hogy a „bravó, Renault" szavakat kiáltó franciák az idén a nagy ellenfél, a Porsche Turbo felett aratott győzelmet is ünnepelhették.



SILICON

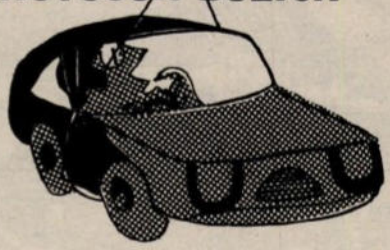
Spray az autóápolásban semleges hatású, tartós, nem szennyező kenőanyag.
A gépkocsi gumitömlőit olajozza, élettartamukat hosszabbítja.
Csillogóan fényezi a belső műbőr és gumikárpit részeket.
A zárakat olajozza, befagyásukat gátolja.
Az elektromos berendezésektől távoltartja a nyirkosságot, az átütéseket megakadályozza.

Gyártja: EGYT Gyógyszervegyészeti Gyár, Budapest
Kapható: Háztartási Boltokban, autóápolási szaküzletekben, áruházakban.

AUTÓÜLÉSHUZAT
AUTÓPONYVA
AUTÓSZŐNYEG
VOLÁNVÉDŐ
AUTÓS RUHÁZAT



bp., lenin krt.83.
AUTÓSOK BOLTJA





BUDAÖRSI VEGYESIPARI SZÖVETKEZET

Szentendrei autószerviz

2000 SZENTENDRE, Pannónia u. 1–3. Telefon: 91-09
(Benzinkúttal szemben!)

VÁLLALJUK:

Trabant 601
Wartburg 353
Skoda S 100, 110, 105 S, 120 L
garanciális és garancián túli javítását
LADA valamennyi típusa
garancián túli javítását
- **fényszóró, futómű műszeres ellenőrzés, beállítás,**
- **kerekek statikus és dinamikus kiegyensúlyozása,**
- **alváz- és üregvédelem,**
- **vizsgára előkészítés és vizsgáztatás,**
- **karambolos kocsik javítása, fényezése**



KERAVILL AUTÓSBOLTOK

KERAVILL

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

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

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

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

Zsiguli-bolt
B[illegible] XIV; Mártos Flóra u. 29.
631-208
Bp. XX; Üzletközpont 3.

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

Sokan látták most az őszi Budapesti Nemzetközi Vásáron a Niva kocsit, és akik jól megnézték kívül-belül, többnyire úgy vélekedtek, hogy legalább olyan kényelmes, komfortos, mint a nem terepjárásra tervezett Lada. Mert hát a Niva is Lada, mégpedig a család 2121 típusszámot viselő tagja.

Erről a kocsiról az AM következő számaiban többször is lesz szó, hiszen nagy az érdeklődés iránta, mint ahogyan világszerte feltűnő sikere van a luxuskivitelű, terepjárásra is alkalmas típusoknak. És itt éppen az olyan jellegű járműveket említjük, amelyek nem ijednek meg, ha letérünk velük a jól kiépített utakról, de mégsem olyanok, mint az egykori terepjárók. Mások, mint például a II. világháborúban használt, Jeep néven ismert négykerék-meghajtásúak, de azért a rokonságot sem tagadják meg.

Itt van a francia Matra-Simca Rancho – ezt a típust látjuk a képen –, amely hivatalosan is a minden útra alkalmas autók csoportjába sorolható. Valóban ügyesen mozog a terepen, ugyanakkor megnyerő formájú, teljesen zárt, szalonképes kombinak tűnik. Még ha nincs is mind a négy kereke összeköttetésben a motorral, hiszen a Rancho tavaly fronthajtású kocsiként mutatkozott be, akkor is megbirkózik a terepen. Gyártói azonban már a premier napján közölték, hogy ha igény van rá, később nemcsak a két első, hanem a két hátsó kerék meghajtása is megoldható. Még annyit, hogy a kocsi 1442 cm^3-es, 80 lóerős motorral járja a terepet, de vannak kisebb méretű, kisebb teljesítményű versenytársai. Többek között a Citroen Méhari, 602 cm^3-es, 26 lóerős motorral, ugyancsak fronthajtással, de még a Fiat 126-os motor 23 lóerejével is hajtanak terepjárásra megfelelő, speciálkarosszériás olasz autócskát. Annak neve: Moretti Minimaxi, súlya mindössze 525 kg.

Az említett típusok jó bizonyítékai annak, hogy a földutakra, a sziklás talajokra, a meredek kapaszkodókra ma már nem csak a robosztusnak látszó kocsikat szánják. Arról pedig az ilyen könnyűterepjáróknak is nevezhető autók tulajdonosai, használói tanúskodnak, hogy választottjaik nagyon célszerűnek, elképzeléseiknek megfelelően, sokoldalúnak mutatkoznak. Ha úgy adódik, akkor például a Niva – amely az osztrák piacon Taiga néven szerepel – a kiépített sík utakon 132 km/h sebességgel tud haladni, illetve 58 százalékos emelkedőkre képes kapaszkodni, vagy szinte járhatatlan mocsarakon átgázolni. Az sem közömbös, hogy átlagos fogyasztása, gyári adatok szerint 100 km-re számolva, 9,9 liter.

Akik előnyben részesítik a modern kis terepjáró kocsikat, és nemcsak az üzemanyag mennyiségével, hanem annak árával külön is akarnak takarékoskodni, választhatnak dízelmotoros variációkat is. Nem egy autógyár kínálja ugyanis gázolajjal működő erőforrással a „minden útra alkalmas" szöveggel hirdethető típusokat. Többek között a mai Jeep Corporation is ajánlja az eredeti karakterét megőrző, de már elegáns kivitelű új terepjáróit, 2,7 literes Perkins dízelmotorral.

A választék jelenleg is igen gazdag és a jelek szerint még tovább bővül. Az emberek megszerették az átlagosnál valamivel magasabb építésű, de a személyautók kényelmét nyújtó, a terepszerű utaktól sem félő konstrukciókat.

ev.

TEREPJÁRÓK *NEM CSAK TEREPRE*





TEREPJÁRÓK NEM CSAK TEREPRE



Akik még emlékeznek az eredeti Jeep kocsira, könnyen felismerhetik mai utódját, amely megtartotta összkerékhajtású futóművét, de felépítménye, karosszériája jól tükrözi, hogy más célokra készítették, mint első változatát, amelynek tervét még 1940 nyarán ismertették az egyenruhát viselő érdeklődők előtt. Az a bizonyos első változat négyhengeres, 46 lóerős motorral került forgalomba, míg a mostani Jeep kocsik 85 lóerős dízellel, sőt, 5,9 literes, V8-as, 177 lóerős benzinüzemű motorral is forgalomba kerülnek. Visszatérünk azonban az előző oldalon már említett, kisebb kategóriára, és annak egyik képviselőjéről, a LUAZ és VAZ feliratokkal egyaránt megjelenő, 969-es modellről is láthatunk itt képet. Az ukrajnai Luzki Autógyár készíti ezeket a 40 lóerős, léghűtéses motorral rendelkező, 910 kg súlyú, négykerék-meghajtású kis terepjárókat, amelyek mostanában több nemzetközi autószalonon, bemutatón arattak nagy sikert

100 GP-győzelem legendás motorja

Életrajzot általában csak arra érdemes személyiségnek szentelnek. A gépekkel ez a műfaj ritkán foglalkozik, bár kivétel mégis akad. Így itt van mindjárt a Ford Cosworth DFV nagydíjas erőforrás.

A DFV a motor technikai rövidítése, mint angol jelzés, a hengerfejben dupla-négyszelepes elrendezésre utal. Egyben Keith Duckworth motortervező mérnöknek is márkajelévé lett. Mert a betűcsoport a beavatottak szerint ezt is jelentheti: „Duckworth For Victory".

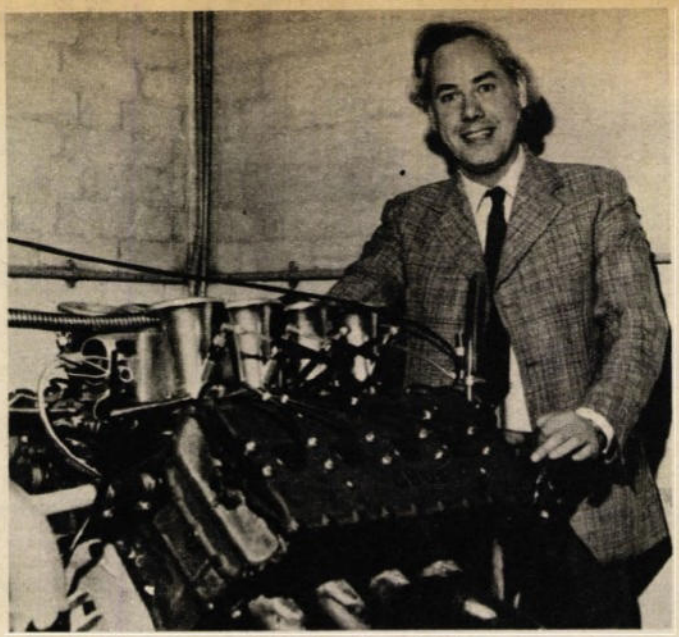
Kezdetben a kimagasló eredmény még nem volt nyilvánvaló. Keithnek nem volt a homlokára írva, hogy versenymotor-építő tehetség. Induló tőkéjét egyetemi gépészmérnöki oklevele képezte. Ez szerezte meg számára az első állást Colin Chapman feltörő Lotus-istállójában.

Főnökének, a későbbi kétszeres világbajnok Graham Hillnek az irányításával fogaskerekeket rakott össze komplett erőátvitelekké, s csak úgy mellékesen összebarátkozott Mike Costinnal, aki már akkor magasabb fokon állt a Lotus-hierarchiában. Míg Keith Duckworth naphosszat a Lotus-monoposto ötsebességes hajtóművét barkácsolta, Costin az üzleti feladatokat látta el. Munkaidő után pedig közös terveket szőttek, hogy belátható időn belül saját üzletet teremthessenek. Duckworth hamarosan kilépett Chapman műhelyéből és megalapította a Cosworth Engineeringet.

A Cosworth betűkombináció a két cégalapító nevéből jött létre: COStin és DuckWORTH. Nyugat-Londonban Coventry–Climax motorokat tuningoltak, s amellett versenyautó-erőátviteleket módosítottak.

Aztán elkövetkezett számukra egy új, minden addiginál nagyobb sikert ígérő piac: a Forma–1.

Nagy feladat elé került a versenyek iránt addig nem sok érdeklődést mutató Walter Hayes Ford-igazgató, amikor döntés született, hogy a Grand Prix sportban rövidesen az új, háromliteres formát kell bevezetni. Az erőátvitelek szállításában addig vezető Coventry–Climax cég ugyanis bedobta a törülközőt. Anglia hegemóniáját tehát hirtelen a Fordnak – az egyedül erre alkalmas cégnek, amely számításba jöhetett – kellett illő formában, pontosabban egy új, ütőképes versenyautó-motor előteremtésével megvédelmeznie.



Keith Duckworth és a legendás Grand Prix motor

Brabham, Cooper és a Lotus potenciális motorgyárosok után kémlelődtek. Végül is nem találtak más megoldást, mint hogy az angol Ford áttérjen egy csúcsteljesítményekre is képes motorra.

Az első kétségbeesett kísérlet, hogy egy motorokat nagy szériában előállító gyárat a Forma–1 céljait szolgáló versenyek mellékutcájába csalogassanak, Colin Chapmantól, a Lotus-főnöktől származott. És 1966 márciusában már meg is kötötték a szerződést, amely a versenysporttörténet aranylapjaira is felkerült: Ford kötelezte magát, hogy 100 000 fontot bocsát a Cosworth Engineering cég rendelkezésére egy háromliteres Forma–1 erőforrás kifejlesztéséhez és gyártásához. Egyetlen kikötés az volt, hogy ennek a motornak a hengerfején tisztán olvashatóan fel kell tüntetni a Ford feliratot.

Az új motort az első menetpróbára egy Lotus 49 alvázába szerelték be. Mike Costin maga ült a volán mögött, s már az első körök után elégedetten állapította meg, hogy a Duckworth-konstrukció több, mint csupán jó. De hogy miként veszi fel a versenyt a vetélytársakkal, azt csak az első „éles" bevetésen, Hollandia Nagydíjában, Zandvoortban tapasztalhatták meg. A tréningen Graham Hill – aki Costin előzetes futópróbái után a tesztelés oroszlánrészét átvette – 1:24,6 perc tekintélyes idővel megtartotta pozícióját, egy Eagle–Weslake versenygéppel féktelenül száguldó Dan Gurney előtt. A versenyben Hill hajtóműve gyengébbnek bizonyult, azonban a második Cosworth pilótának, Jim Clarknak több szerencséje volt. Hill kiesése után megjátszotta a „mindent vagy semmit". És nyert! A 16. körben felnyomult Rindt mellé a 2. helyre, s a 20. célátmenetnél még az éllovas Brabhamot is megelőzte. Ettől kezdve már verhetetlen volt...

Az 1967-es startév után a „Power by Ford–Cosworth" versenyautók háromszor egymás után megszerezték a világbajnokságot.

Aztán egy kis időre borúsabb napok is következtek. Megérkeztek az első jelentések a fő- és vezértengelytörésekről. Így a Cosworth-defektek miatt 1970-ben Spában a verseny meglepetésszerűen a BRM javára fordult. Ebben az évben egyébként a Ferrari is veszélyessé vált Ickx-szel és Regazzonival a brit versenyzők számára. Ennek ellenére – ha eltekintünk a Ferrari 1975-ös győzelmétől – nagyobb vereség nélkül állta ki a Cosworth–DFV a saját gyengeségének és a konkurrencia megnövekedett támadókedvének fázisait.

Keith Duckworth ezzel a lakonikus megjegyzéssel tért napirendre a kis hibák és az átmeneti kudarc felett: „Biztosan nem jó az autósportnak, ha mindig nyerünk..."

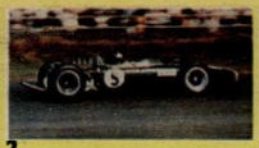
A tartós sikerek és a márciusig elért 97 Grand Prix-győzelem ellenére az 1977-es év a Cosworth Engineering és a Forma–1 motorok számára mélyreható változásokat hozott. A bevált alumíniummal szemben előnyben részesítették a még könnyebb magnéziumot. Aki magnézium DFV-motorral szerelte fel versenyautóját, 16 kg súlymegtakarítást ért el, és elméletileg 0,19 sec időnyereségre számíthatott a Grand Prix-körökben átlagosan.

A 99. diadalt a legendás Ford Forma–1 motorral éppen az idei világbajnok, Mario Andretti aratta tavaly Jaramában, a Spanyol GP-n. A 100. győzelem pedig Jody Scheckter nevéhez fűződik...

Almássy

100 GP-győzelem leg


1


2


3


4


5


6


11


12


13


14


15


16


21


22


23


24


25


26


31


32


33


34


35


36


41


42


43


44


45


46


51


52


53


54


55


56


61


62


63


64

65

66

71

72

73

74

75

76

81

82

83

84

85

86

91

92

93

94

95

96

1. Jim Clark, Lotus 49, Holland GP, 1967
2. Jim Clark, Lotus 49, Angol GP, 1967
3. Jim Clark, Lotus 49, USA GP, 1967
4. Jim Clark, Lotus 49, Mexikói GP 1967
5. Jim Clark, Lotus 49, Dél-afrikai GP, 1968
6. Graham Hill, Lotus 49, Spanyol GP, 1968
7. Graham Hill, Lotus 49B, Monacó GP, 1968
8. Bruce McLaren, McLaren, M7A, Belga GP, 1968
9. Jackie Stewart, Matra MS10, Holland GP, 1968
10. Jo Siffert, Lotus 49B, Angol GP 1968
11. Jackie Stewart, Matra MS10, Nyugatnémet GP, 1968
12. Denny Hulme, McLaren M7A, Olasz GP, 1968
13. Denny Hulme, McLaren, M7A, Canadai GP, 1968
14. Jackie Stewart, Matra MS10, USA GP, 1968
15. Graham Hill, Lotus 49B, Mexikói GP, 1968
16. Jackie Stewart, Matra MS10, Dél-afrikai GP, 1969
17. Jackie Stewart, Matra MS80, Spanyol GP, 1969
18. Graham Hil, Lotus 49B, Monacó GP, 1969
19. Jackie Stewart, Matra MS80, Holland GP, 1969
20. Jackie Stewart, Matra MS80, Francia GP, 1969
21. Jackie Stewart, Matra MS80, Angol GP, 1969
22. Jackie Ickx, Brabham BT26A, Nyugatnémet GP, 1969
23. Jackie Stewart, Matra MS80, Olasz GP, 1969
24. Jackie Ickx, Brabham BT26A, Kanadai GP, 1969
25. Jochen Rindt Lotus 49B, USA GP, 1969
26. Denny Hulme, McLaren M7A, Mexikói GP, 1969
27. Jack Brabham, Brabham, BT33, Dél-afrikai GP, 1970
28. Jackie Stewart, March 701B, Spanyol GP, 1970

endás motorja



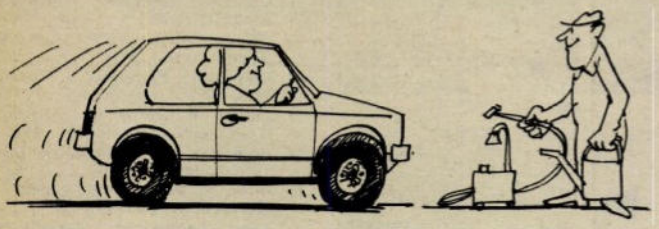
29. Jochen Rindt, Lotus 49C, Monacói GP, 1970
30. Jochen Rindt, Lotus 72, Holland GP, 1970
31. Jochen Rindt, Lotus 72, Francia GP, 1970
32. Jochen Rindt, Lotus 72, Angol GP, 1970
33. Jochen Rindt, Lotus 72, Nyugatnémet GP, 1970
34. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, USA GP, 1970
35. Jackie Stewart, Tyrrell 033, Spanyol GP, 1971
36. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Monacói GP, 1971
37. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Francia GP, 1971
38. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Angol GP, 1971
39. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Nyugatnémet GP, 1971
40. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Canadai GP, 1971
41. Francois Cevert, Tyrrell 003, USA GP, 1971
42. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Argentin GP, 1972
43. Denny Hulme, McLaren M19A, Dél-afrikai GP, 1972
44. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Spanyol GP, 1972
45. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Belga GP, 1972
46. Jackie Stewart, Tyrrell 003, Francia GP, 1972
47. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Angol GP, 1972
48. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Osztrák GP, 1972
49. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Olasz GP, 1972
50. Jackie Stewart, Tyrrell 005, Canadai GP, 1972
51. Jackie Stewart, Tyrrell 005, USA GP, 1973
52. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Argentin GP, 1973
53. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Brazil GP, 1973
54. Jackie Stewart, Tyrrell 006, Dél-afrikai GP, 1973
55. Emerson Fittipaldi, Lotus 72, Spanyol GP, 1973
56. Jackie Stewart, Tyrrell 006, Belga GP, 1973
57. Jackie Stewart, Tyrrel 006, Monacó GP, 1973
58. Denny Hulme, McLaren M23, Svéd GP, 1973
59. Ronnie Petterson, Lotus 72, Francia GP, 1973
60. Peter Revson, McLaren M23, Angol GP, 1973
61. Jackie Stewart, Tyrrell 006, Holland GP, 1973
62. Jackie Stewart, Tyrrell 006, Nyugatnémet GP, 1973
63. Ronnie Peterson, Lotus 72, Osztrák GP, 1973
64. Ronnie Peterson, Lotus 72, Olasz GP, 1973
65. Peter Revson, McLaren M23, Canadai GP, 1973
66. Ronnie Peterson, Lotus 72, USA GP, 1973
67. Denny Hulme, McLaren M23, Argentin GP, 1974
68. Emerson Fittipaldi, McLaren M23, Brazil GP, 1974
69. Carlos Reutemann, Brabham, BT44, Dél-afrikai GP, 1974
70. Emerson Fittipaldi, McLaren M23, Belga GP, 1974
71. Ronnie Petterson, Lotus 72, Monacói GP, 1974
72. Jody Scheckter, Tyrrell 007, Svéd GP, 1974
73. Ronnie Petterson, Lotus 72, Francia GP, 1974
74. Jody Scheckter, Tyrrell 007, Angol GP, 1974
75. Carlos Reutemann, Brabham B144, Osztrák GP, 1974
76. Ronnie Petterson, Lotus 72, Olasz GP, 1974
77. Emerson Fittipaldi, McLaren M23, Canadai GP, 1974
78. Carlos Reutemann, Brabham BT44, USA GP, 1974
79. Emerson Fittipaldi, McLaren M23, Argentin GP, 1975
80. Carlos Pace, Brabham BT44B, Brazil GP, 1975
81. Jody Schekter, Tyrrell 007, Dél-afrikai GP, 1975
82. Jochen Mas, McLaren M23, Spanyol GP, 1975
83. James Hunt, Hesketh 308B, Nyugatnémet GP, 1975
84. Emerson Fittipaldi, McLaren M23, Angol GP, 1975
85. Carlos Reutemann, Brabham BT44B, Nyugatnémet GP, 1975
86. Vittorio Brambilla, March 751, Osztrák GP, 1975
87. James Hunt, McLaren M23, Spanyol GP, 1976
88. Jody Scheckter, Tyrrell P34, Svéd GP, 1976
89. James Hunt, McLaren M23, Francia GP, 1976
90. James Hunt, McLaren M23, Nyugatnémet GP, 1976
91. John Watson, Penske PC4, Osztrák GP, 1976
92. James Hunt, McLaren M23, Nyugatnémet GP, 1976
93. Ronnie Petterson, March 761, Olasz GP, 1976
94. James Hunt, McLaren M23, Canadai GP, 1976
95. James Hunt, McLaren M23, USA GP, 1976
96. Mario Andretti, Lotus 77, Japán GP, 1976
97. Jody Scheckter, Wolf WR, Argentin GP, 1977
98. Mario Andretti, Lotus 78, USA GP, 1977
99. Mario Andretti, Lotus 78, Spanyol GP, 1977
100. Jody Scheckter, Wolf WR, Monacói GP, 1977



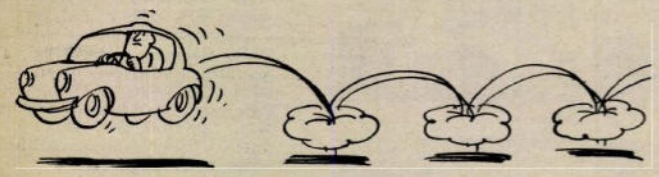
RAJZOS SZERVIZ

amelyről beszélhetnénk olyan címmel is, hogy

mindig van mit csinálni az autón



Különösen akkor akad több tennivaló, ha azt szeretnénk, hogy hosszú éveken át zavartalanul, váratlan hibák boszszúságaitól mentesen tudjunk autózni. Erre vonatkozó jó tanácsokat bőven hallott már mindenki, mint ahogy vaskos kötetek is tartalmaznak hasznos tudnivalókat, jó recepteket. Igenám, de az autósok többsége még azt is nehézkes olvasmánynak tartja, ami a kesztyűtartóba illő vékony füzetecskében áll, kezelési utasítás, karbantartási útmutató, esetleg fontos tudnivalók címen.



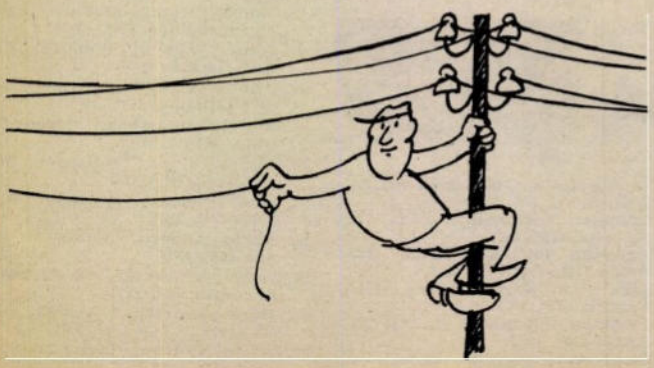
Túl sok a felsorolás, bonyolultak a szakkifejezések, néha még az egyszerű dolgokat ábrázoló képek is zavarosnak tűnnek — halljuk a panaszokat, főként az újdonsült, az autótechnikához különben sem vonzódó kocsitulajdonosoktól.

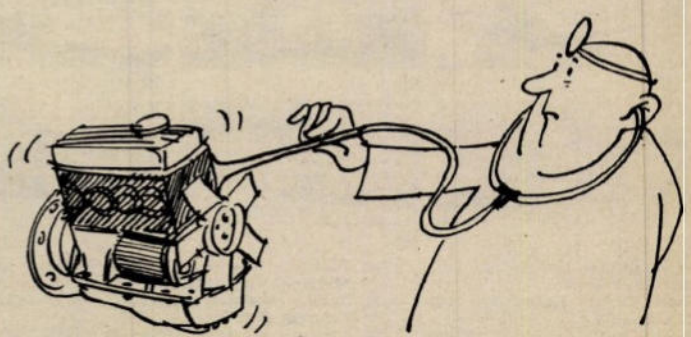
És nemcsak nálunk mutatkoznak ilyen gondok. Éppen ezért világszerte igyekeznek egyszerűsíteni, világosabbá tenni ezeket a dolgokat. A Volkswagen vevőszolgálati hálózata 1968-ban bevezetett egy újfajta szerviz-rendszert, amelyet most az elmúlt tíz év gyakorlata alapján értékeltek. A jó eredmények egyik alapja kétségtelenül a korszerű diagnosztika, de az sem lebecsülendő, hogy mindenki számára érthető, kedves rajzolatú ábrákkal hívják fel a kocsitulajdonosok figyelmét az időszerű tennivalókra.



Az alapvető munkák csoportosítását ugyancsak ügyesen és tömören határozták meg. Abban szerepel az alvázvédelem, az üregvédelem, a hosszabb túrák előtt esedékes szerviz, no és a téli, valamint a tavaszi karbantartás. A kocsihoz tartozó kézikönyvben rajzos emlékeztetőt találunk a gumik és a folyadékokat igénylő szerkezetek ellenőrzéséről, mint ahogy a fékek, a villamosberendezések, vagy a motor körül esedékes tennivalókra is figyelmeztetnek az olyan ábrák, amelyekből itt is láthatunk néhányat.

Jó ötletnek tartjuk a vízuális emlékeztetést, amely sokféle változatban alkalmazható az autószervizek és az autótulajdonosok hasznos együttműködése érdekében.

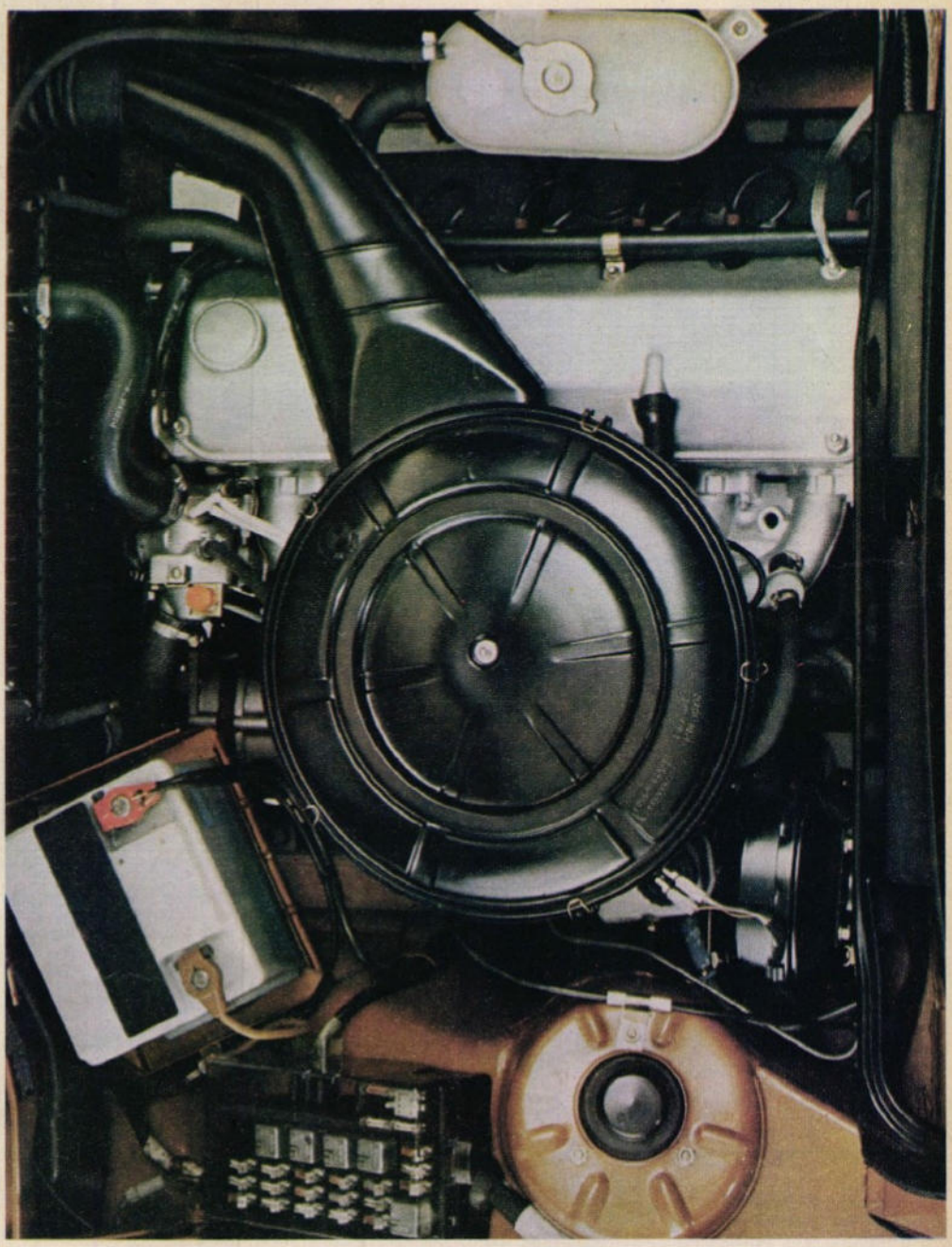






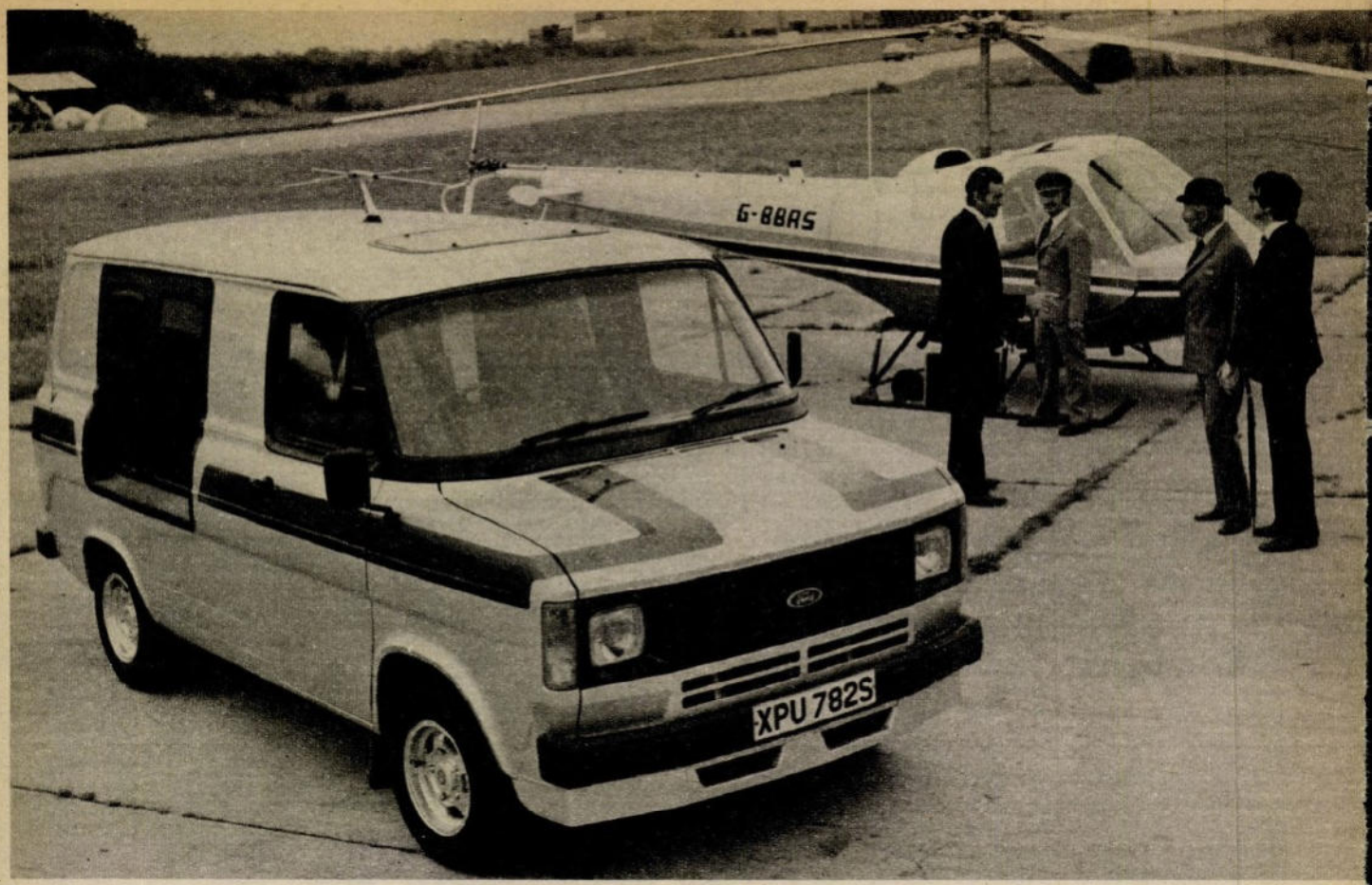


Megkönnyíti a munkát, elősegíti a jó eredményt, ha a kocsi használója rendszeresen felkeresi a szervizt, a javítóműhelyt, és nemcsak akkor fordul a szakemberekhez, amikor már baj van. Régi, jól bevált gyakorlat, hogy a tél, vagy a tavasz elején mindig akadnak különleges tennivalók, hogy az évszakok változásaihoz is tudjanak alkalmazkodni az autó szerkezetei, különböző anyagból készített, gondozást, ápolást, védelmet vagy éppen a precíz beállítást igénylő berendezései. Sok-sok ötletes mérőeszköz, technikai berendezés könnyíti és gyorsítja a munkákat. Ezek egyrészével a műhelyeket, a szervizeket szerelik fel, de nem számítanak már ritkaságnak az olyan diagnosztikai csatlakozó-egységek sem, amelyeket a kocsik motorterébe építenek be a gyárak. A színes fotón az újabb BMW típusokban rendszeresített, műszercsatlakozó házára hívjuk fel a figyelmet, de egy ilyen kép arra is alkalmas, hogy emlékeztessen az őszi-téli tennivalókra, amelyek most az olyan kocsikon is esedékesek, ahol csak a hagyományos módon kapcsolhatók be a diagnosztikai műszerek.

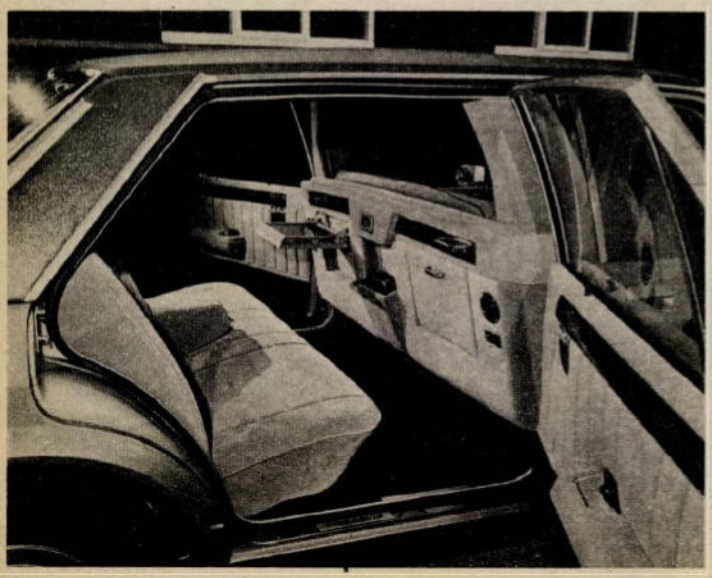








SZALONKO





És íme, az exkluzív Granada golyó- és bombabiztos változata, kifejezetten „fontos emberek" részére. A kocsi speciálisan nyújtott, kényelmes utasterében a rádiótelefontól a diktafonig minden technikai berendezés is rendelkezésre áll ahhoz, hogy a „fontos emberek" azért még itt se nyughassanak

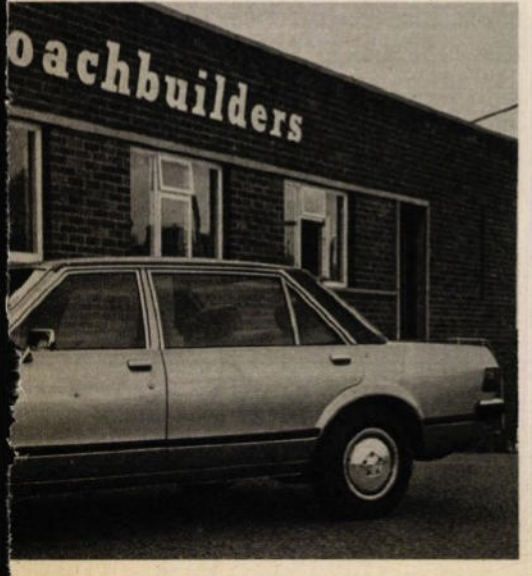
Egyik legutóbbi számunkban emlékeztünk meg arról, hogy csendben, minden különösebb hírverés nélkül, éppen napjainkban lett a teherautó 90 éves. Nos, alig vitatható, hogy Nicolaus Cugnot ormótlan gőzkocsijától (bár az évfordulót Daimler önjáró háromkerekűjétől számítjuk) az úgynevezett haszonjármű is roppant sokat fejlődött.

Az európai Ford duntoni biztonságtechnikai intézetében például Ken Teesdale vezető mérnök és kutató csoportja most azon fáradozik, hogy az üzletemberek, nagy utazók körében különösen népszerű kis szalon autóbuszokat minden kényelmi és technikai berendezésekkel is felszereljék, hogy hosszabb távú utazásokon konferenciák, tárgyalások lebonyolítására alkalmas lehessen. Így többek között az ergonómiailag tökéletes, a 200 000 kilométeres tesztutak megpróbáltatásainak remekül ellenálló ülés, sztereó rádió és magnó, rádió-telefon, színes tévé, diktafon és természetesen a „mindenhez értő" csinos titkárnő is megtalálható ezekben a guruló szalonkocsikban.

Ám az az érzésünk, mintha a technika kisördögének kárörvendő fintora is lenne a dologban: minden együtt van ugyanis ezekben a luxusautókban ahhoz, hogy a lenyűgözően szép tájakat átszelő útjaink alkalmával se gyönyörködhessünk szorgalmasan – akár végkimerülésig – itt is dolgozzunk...

CSIK







AUTÓS „BABONÁK"

Szinte egyidősek az autóval. Szájról szájra szállnak. A szerszámgépek mellett, irodákban, borbélynál, társaságban az öreg autós „rókák" fontoskodóan adják tovább intelmeiket a minden jótanácsra állandóan szomjúhozó mazsoláknak. Nem ritkán olyan tanácsok is hallhatók, amelyek felett bizony már régen elszállt az idő. Az autós babonák közül azonban jó néhány makacsabbul él tovább, mint az ember születését magyarázó gólyamese. Pedig e „tanácsok" mind terjesztőiknek, mind az őket lenyűgözve hallgatóknak sokba kerülnek. Íme, egy tucatnyi autós babona, amelyeket az NSZK-beli Auto-Motor-Sport nyomán állítottunk össze.

1. A lakótelepeken reggelente kékes-szürke fellegeket eregetve „melegszenek" a kocsik; tulajdonosaik felalá járkálva szemlélik járgányukat. Rakosgatnak, cigarettáznak, egymással beszélgetnek — s közben üres járatban duruzsol a motor. Ők azok, akik az egyik legelterjedtebb balhiedelem szerint cselekszenek: **télen, hideg időben először beindítjuk a motort, ezt követően egy nagyon lényeges „művelet" következik, a bemelegítés. A bemelegítést alapjáratban, legalább 4—5 percig végezzük, utána induljunk el** — eddig a jótanács.

Régen túlhaladott intelem! Üres járatban ugyanis a motor hőmérséklete csak nagyon lassan éri el a megkívánt üzemelési hőfokot. A motor „bemelegítés" alatt meglehetősen hosszú időn át kedvezőtlen feltételek mellett dolgozik. Helyesebb és az erőforrás melegentartásának sokkal kedvezőbb, ha a motor beindítása után azonnal (amikor már tarakírozás nélkül felveszi a fordulatot) elindulunk. Amiatt sem kell aggódnunk, hogy a motor egymáson elcsúszó alkatrészeinek megfelelő kenése emiatt csorbát szenved. Hiszen az elindulást követő 2—5 másodperc után a kenőhelyekre eljut az olaj.

2. **Sokan azt tartják, hogy havas-jeges úttesten az abroncsok jobban tapadnak akkor, ha a guminyomást csökkentjük.**

Ez sem igaz. Amennyiben ugyanis a kezelési utasításban előírtnál kevesebb levegő van a gumikban, akkor csak az abroncsok szélei érintkeznek kellőképpen az úttesttel, az abroncsok középső futófelülete viszont nem. Ilyenkor a futófelület szélei erősen, rendellenesen kopnak, s mivel így az abroncsok oldalfalainak igénybevétele is nagy, gyakran jelentkeznek szálszakadások az abroncsfal belsejében. De a kisebb guminyomás következtében kedvezőtlenebb a kocsi nyomtartása, útfekvése és csökken a fékhatás is! Ezért télen az előírt guminyomás betartása és ellenőrzése — elsősorban közlekedésbiztonsági okokból — talán még fontosabb, mint más évszakokban.

3. További balhiedelem: **síkos, jeges úttesten célszerű második sebességgel indulni.**

Ez sem helyes. Az álló helyzetben levő autó mozgásba hozása meghatározott forgatónyomatékot igényel. Az elindulás viszont csak akkor lehetséges, ha a forgatónyomatékot (hajtóerőt) az abroncsok az úttest felületére átviszik. Miután síkos felületen a szükséges, de még közvetíthető forgatónyomaték igen kicsi, ezért úgy érdemes indulni, hogy a hajtóerőt, a forgatónyomatékot a legcélszerűbben hasznosítsuk. E célból az első fokozatba kapcsoljunk tehát, s a gázpedál, valamint a kuplung összehangolt játékával legtöbbször jobban be tudjuk osztani a kocsi hajtóerejét, mint ha második fokozatból indulunk el.

4. **Síkos, jeges úttesten helyesebb visszakapcsolni, mint fékezni.**

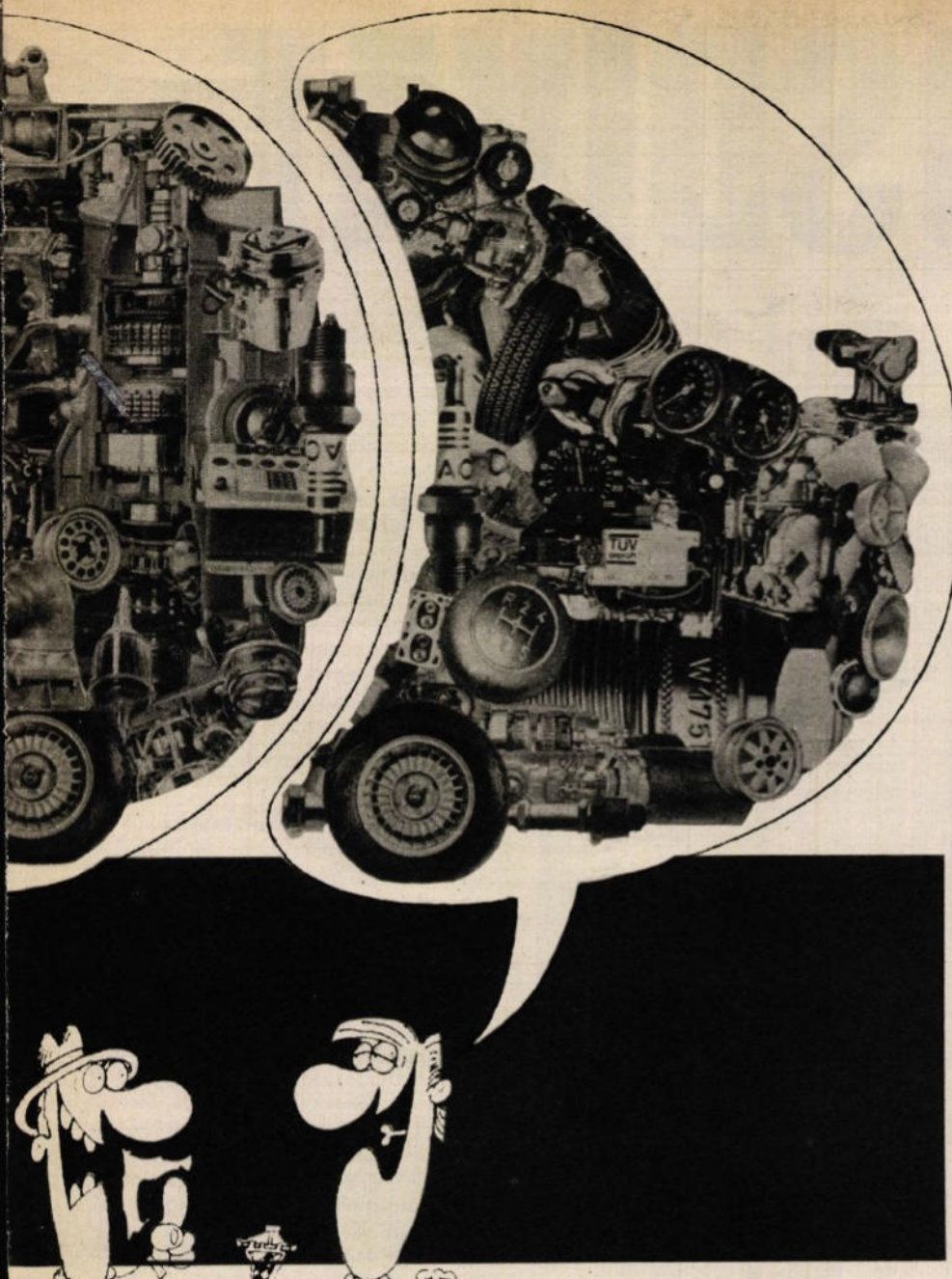
Ez is tévhit. A kétkerék-meghajtású autókon a visszakapcsoláskor csak a meghajtott tengelyen levő kerekek lassulnak le. A lehetséges fékhatásnak ilyenkor tehát csak egy része érvényesül. Óvatos lábfékezéssel tehát ez esetben is többre megyünk.

5. **Lejtmenetben helyesebb ugyanazt a sebességfokozatot kapcsolni, amelyet ugyanezen az útszakaszon hegymenetben kapcsolnánk.**

Ez a tanács is félrevezető. A modern személyautók fékjei elég hatékonyak ahhoz, hogy a hosszabb távú lejtmenetben szükséges lassulást egyedül is biztosítsák. Ez, utánfutóval összekapcsolt vagy csónakot vontató autókra is vonatkozik — feltéve, ha a lakókocsin, illetve a csónakot szállító vontatón fékberendezés van. Az a szabály, hogy lejtmenetben egy fokozattal magasabban hajtsunk, mint hegymenetben, a mai műszaki, technikai adottságok közepette helyesebb, és a motor számára is előnyösebb.

6. **Ha kapcsolás közben gázt adunk, ezzel a korszerű, teljesen szinkronizált sebességváltó élettartamát is növeljük.**

Valóban így van — de nem ez a lényeg! A legtöbb sebességváltó szinkrontestjei az ésszerű kapcsolási gyakorlat mellett 150 000 km-nél is jóval többet kibírnak. Visszakapcsolás közben mégis célszerű némi gázadás, hiszen megfelelő fordulatszámnál a sebességváltás folyamata simábban megy végbe, és az erőátvitelt kevésbé terheli.



7. A normálbenzinre épített autómotorok szuperbenzinnel simábban, takarékosabban és jobban üzemelnek.

Nem igaz. A szuper hajtóanyag magasabb oktánszáma az alacsonyabb kompressziótűrésű motoroknál nem jelent mérhető előnyt. Ezért ez a korábban gyakran alkalmazott gyakorlat manapság már széles körben kiment a divatból. Külföldi autótúráknál azonban mindenesetre nem árt — egyes országokban — az előírtnál magasabb oktánszámú benzint tankolni. A normálbenzin kompressziótűrése ugyanis nem minden államban egyforma, illetve azonos azzal, amit közölnek.

8. Az automata kocsimosók megkarcolják a karosszériát, megsértik a lakkfelületet. A kézi mosás jobb.

Nem így van. A korszerű automata kocsimosó berendezések bizonyítottan lakk-kímélően működnek, mert nagy tömegű vízzel, kifejezetten lágyan ható kefékkel távolítják el a szennyeződést. Aki saját kezűleg és a mosófolyosóhoz hasonló minőségben tisztítja a kocsiját, annak igen sok vizet kellene erre a célra felhasználnia és a mosás sokáig tartana.

9. Ha megállás — a motor leállítása — előtt nagy gázfröccsöt adunk a motornak, ez a következő elinduláskor az indítási készséget javítja, mert már van a hengerekben egy kis mennyiségű tartalékbenzin.

Ez a gyakorlat is hibás. Ha ugyanis ennél a ténykedésnél valóban benzin marad vissza a hengerekben, akkor az csak árt, mert a benzin a hengerek faláról lemossa az olajfilmet, és ezáltal a következő hidegindításkor a hengerek kopását segíti elő, gyorsítja meg.

10. Azok az abroncsok, amelyeket rendszeresen keresztben felcserélünk, hosszabb élettartamúak.

Ez is balhiedelem. Ez a — gyakran a szerelési utasításokban is megfogalmazott — tanács ellenkező hatást vált ki; gyorsabb gumikopást. Ilyen felcseréléskor ugyanis az abroncsok futásiránya megváltozik; a gumik profilja mindig fűrészfogszerűen kopik és a felcserélés következtében még gyorsabban elhasználódnak. Aki gumijait egyenletesen akarja koptatni (és ragaszkodik felcserélésükhöz) mindig ügyeljen rá, hogy a kerekek cseréjekor a futásirány — a csere következtében — ne változzon.

11. Ha autópályán nagy sebességgel hajtunk és közben rövid ideig levesszük a gázt, ezzel a hengerfalak olajellátását növeljük, illetve a hengerfalak kenését javítjuk.

Igaz — de ilyenkor a gázlevétel inkább káros. A gázlevétel nyomán valóban nagy vákuum keletkezik az égésterekben és a hengerekben, s ez a hengerfalak és a szelepvezetők erőteljesebb olajellátását segíti. A pótlólagos olaj azonban teljesen felesleges, hiszen a hengerekben levő amúgy is elegendő. A motornak viszont különösen nem használunk azzal, ha magas fordulatszámmal és ugyanakkor kis terheléssel működtetjük.

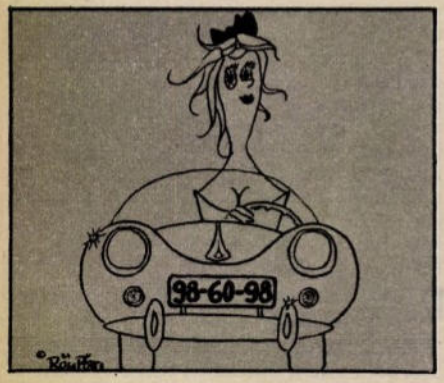
12. Az olajszintnek mindig a legfelső jelzésig kell érnie.

Ez is babona. Az egész kenési rendszerben akkor biztosított optimálisan a motor kenése, ha az olajnívó (a teknőben) a minimális és a maximális jelzés között helyezkedik el. A kenőolaj hőmérséklete általában akkor sem emelkedik említésre méltóan, ha mennyisége az alsó határig csökken. A túlzottan gyors utántöltés — a maximális szintig — ezzel szemben az olajfogyasztást a többszörösére növelheti, mert az olajkészlet felső részében az utána töltött mennyiség gyorsan elég, eltűnik. Olyan motoroknál célszerű különös gondossággal törődni az olaj utántöltésével, amelyeknél a lendületes kanyarvételkor a kenési rendszer felmondja a szolgálatot. Ilyen kocsikon az ellenőrző lámpa felvillanása is jelzi, hogy lecsökkent az olajnívó.

AUTÓSDIVAT –

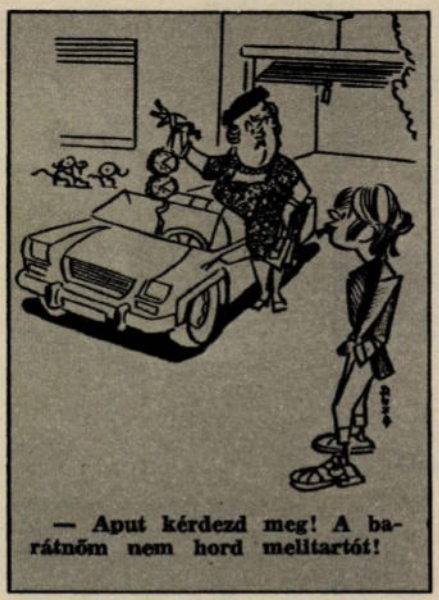
Évente mintegy kilencezer olasz hal meg gépkocsiban, illetve általa. Nem tudni azonban, hogy hány ezer születik — pontosabban: fogantatik meg — a járgányokban, de alighanem sokkal többen vannak a szerencsétlenül jártaknál. Ha ugyanis hinni lehet a neves szexológusnak, Gianpaoló Fabrizzinek, aki „A nemiség mítosza" című könyvében honfitársai e téren dívó szokásait térképezte fel, akkor mintegy hárommillió olasz leggyakrabban — jó részük pedig kizárólag — a gépkocsiban él szerelmi életet.

Olyanok hódolnak e tömegszokásnak, akik különböző okok miatt nem használhatják lakásukat, s drágállják a szállodai szoba árát. Elsősorban a fiatalok, de szép számmal képviseltetik magukat a „félrelépő" középkorú férjek és feleségek is. Az autógyártók pedig — nem önzetlenül persze — igazodnak az új igényekhez. Még a legkisebb, a népszerűen „serpenyőnek" elnevezett Fiat—500-as is a vevő kívánságára „összkomfortos guruló garzonlakássá" alakítható át. Az elülső ülések egyszerű karmozdulattal dönthetők meg, s így kényelmes franciaágy áll a pár rendelkezésére. Belső hangulatvilágítás, rádió és sztereómagnó, valamint légkondicionáló berendezés és más rafinált kellékek gondoskodnak az intim légkör megteremtéséről. Természetesen egy ilyen extra felszereltségű „serpenyő" árából akár egy sima Fiat—1500-ra is futná...



„Serpenyő" szirénával

Kényelmi segédeszközökre és csecsebecsékre sokat hajlandók áldozni az olasz autósok, ám a kocsi biztonságára, műszaki felszereltségére már kevésbé. Egy felmérés szerint a forgalomban levő gépkocsik csupán húsz százalékában találhatók biztonsági övek, de ezeket csak ritkán használják. A kocsiknak mindössze 5 százaléka rendelkezik pumpával. Ezzel szemben az új autótulajdonosok 64 százaléka azonnal felszereltetni a különböző biztonsági ajtózárakat és riasztóberendezéseket. A gépkocsik egytizedét gazdáik különleges — minél feltűnőbb hangú, annál jobb — szirénákkal látják el. Nemegyszer az országutakon a kamionosok is rémülten utat engednek egy óceánjáró hajó szirénáját megszólaltató „serpenyőnek". Az olaszok tehát sokat adnak autójukra. De nem azért, hogy meghosszabbítsák élettartamát, hanem hogy minél jobban igényeik szolgálatába állítsák.

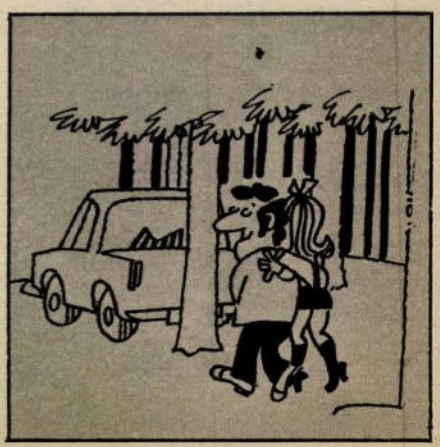


— Aput kérdezd meg! A barátnőm nem hord melltartót!

Az olaszok magukat volánra termett nációnak tekintik. A külföldiek véleménye ugyan szélsőségesen megoszlik erről: egyesek szerint minden Giovanni közeli rokona Laudának, mások meg kifejezetten gyenge vezetőknek tartják az olaszokat. Mint gyakran, az igazság ez esetben is valahol középen kanyarog. Ha figyelembe vesszük, hogy az olasz „csizma" közútjain — az autóbuszokon, teherautókon és motorkerékpárokon kívül — mintegy 16 millió személygépkocsi közlekedik, akkor a már említett évi 9 ezer halálos áldozat nem is tűnik olyan soknak. (Franciaországban például majdnem hasonló telítettség mellett évente kétszer ennyien vesztik életüket.) Igaz, az olaszok jórészt kitűnő utakon közlekednek, s autópályáik összhosszát tekintve, az elsők között vannak Európában.

A „jeep"

Az autósdivat legújabb szava: a kívülbelül luxusfelszereltségű terepjáró, a „jeep". Róma és más olasz nagyvárosok utcáin ezrével találkozhatunk ilyen jellegű járművekkel. A legkapósabb a japán Toyota terepjáró, amely 12 millió lírába kerül. Az „aranyifjak" és az e kategóriának feltűnni vágyó középkorúak egyaránt az ilyen gépkocsikat kultiválják. (Az „autós-sikk"-hez hozzátartoznak a fekete színű Golf és Passat típusú Volkswagen kocsik is.) Aki sznobizmusra, illetve fontoskodásra hajlamos, az igyekszik szériagyártmányú gépkocsiját rádiótelefonnal ellátottnak, vagy páncélozottnak feltüntetni. Ez utóbbi igényt a politikailag fontosak, vagy a gazdagok körében a terrorizmus növekvő hulláma váltotta ki. Nem olcsó mulatság azonban a szakszerűen és hatékonyan pán-



OLASZ MÓDRA



célozott gépkocsi. Ennek látszatát — és önmaga fontosságát — viszont úgy is keltheti valaki, ha gépkocsija ablakait különleges, golyóálló üvegekkel szerelteti fel. Hasonlóképpen „jó benyomást kelt" — s anyagilag „nem ráz" —, ha a gépkocsi tetején egy különleges rádióantenna díszeleg: az sem baj, ha a vezető mellett levő telefonkagyló, a drága berendezés hiányában, örökké néma...

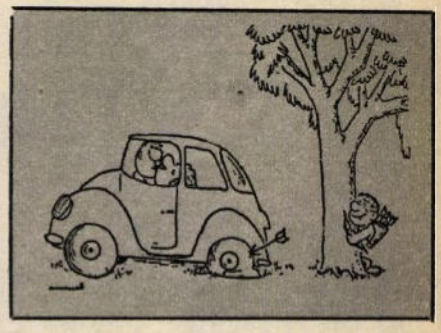
Máskülönben a sorozatgyártású, de mégis tisztességes minőségű gépkocsi nem kerül túl sokba Itáliában. Egy Fiat—127-es például kb. 2 600 000 líráért (107 000 forint) kapható. Igen kis „beugró" mellett — de tekintélyes kamattal — 24 vagy 36 havi részletben fizetendő hitellel juthat hozzá az új tulajdonos. Ám a kocsi karbantartása és üzemeltetése annál többe kerül: mi sem szemlélteti ezt jobban, mint hogy a hónap utolsó hetében az egyébként túlzsúfolt olasz városokban viszonylag kényelmesen lehet közlekedni. Egy liter szuperbenzin ára ugyanis 600 líra (24 forint), s a bérből és fizetésből élők csak addig üzemeltethetik „járgányukat", amíg pénzükből futja.

Nemcsak olasz sajátosság ugyan, de a közlekedési szklerózistól a „csizma" városai sem mentesek. A kór terápiája azonban, amilyen eredeti, annyira hatékony: az íratlan szabály ugyanis, hogy „vezess, ahogyan tudsz, de haladj!". Többé-kevésbé mindenki tartja magát ehhez. Máshoz, a Kresz-jelekhez, valamint a közlekedésben részt vevő társvezetők jelzett szándékaihoz, már kevésbé. A közlekedési sávok tiszteletben tartására csak a közvetlen fizikai veszélyeztetettség érzése készteti a vezetőket; a piros lámpát — mintha mindenki színvak lenne! —, csak akkor veszik figyelembe, ha másként nem megy, vagy mellette rendőr tartózkodik...

Külföldiek védelme

Azért nem kell megrémülni az olasz forgalomtól. Az Örök Városban, Rómában és másutt nagy türelmet tanúsítanak a külföldi autóvezetők iránt. Az illető majdhogynem „védett vadnak" is tekintheti magát... Legalábbis, ami az olasz rendőröket illeti. A külföldi rendszámtáblával rendelkező kocsi tilos utcában is parkolhat, s számíthat a közlekedésrendészet elnézésére. S bár a külföldi autós állami védelemben részesül, azért nem mentesül teljesen a kísértésektől, megpróbáltatásoktól. Nápolyban például találkozhat álrendőrökkel is, akik — szabályszerű egyenruhában — alaposan megbírságolhatják. Mondanak egy nagy összeget, de aztán megegyeznek a vétkes idegennel, aki végül is örül, hogy „olcsón megúszta" az incidenst...

Részben közlekedésbiztonsági okokból, részben pedig benzintakarékosság céljából az olasz közlekedésrendészet szigorúan korlátozza a sebességet. Városban a maximális sebesség 50 km/óra, normál országutakon 100, autópályákon pedig 120 kilométer. Az olaszok azonban imádnak száguldani, s ezért gyakran akad dolguk a közlekedési rendőrökkel. Nem mindegy az, hogy a gyorshajtó öt, tíz, vagy húsz kilométerrel lépte túl a megengedett sebességet: az első vagy második esetben a bírság 20—30 ezer líra. De ha



11 kilométerrel lépte túl a határt a fegyelmezetlen vezető, már 90—150 ezer lírás bírsággal számolhat. Akit egy éven belül kétszer büntettek meg 10 kilométert meghaladó gyorshajtás miatt, a pénzbírságok mellett azt is kockáztatja, hogy 2—10 hónapig terjedő időre bevonják a jogosítványát.

Különös módon a közlekedési rendőrök türelmet tanúsítanak a mérsékelten alkoholt fogyasztó vezetők iránt. Ha megérzik is az italszagot, minden további nélkül útjára engedik a vétkest. De ha úgy ítélik meg, hogy képtelen a vezetésre, akkor elveszik tőle a slusszkulcsot, s hazaküldik — taxival.

PÁLFI VIKTOR





Kedves szülők!

A 8. osztályos gyermekeik pályaválasztásához szíves figyelmükbe ajánljuk, hogy a

CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR

jó lehetőséget kínál a szakma tanulásához. Fiúk jelentkezését gyógyszergyártó (vegyész), lakatos, hegesztő, villanyszerelő, esztergályos, csőszerelő szakmunkástanulónak várjuk.

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk. Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban, gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki. Vállalati ösztöndíj!
A római-parti csónakházunkban sportfelszerelésről is gondoskodunk.

Címünk: **CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR**
Oktatási Osztály
Budapest IV., Tó u. 1–5.
Tel.: 690-900/531. és
CHINOIN NAGYTÉTÉNYI GYÁREGYSÉG
Személyzeti Osztály
Budapest XXII., (Nagytétény)
Bányalég u. 2.

Írásbeli jelentkezés: 1325 Budapest Pf. 110.

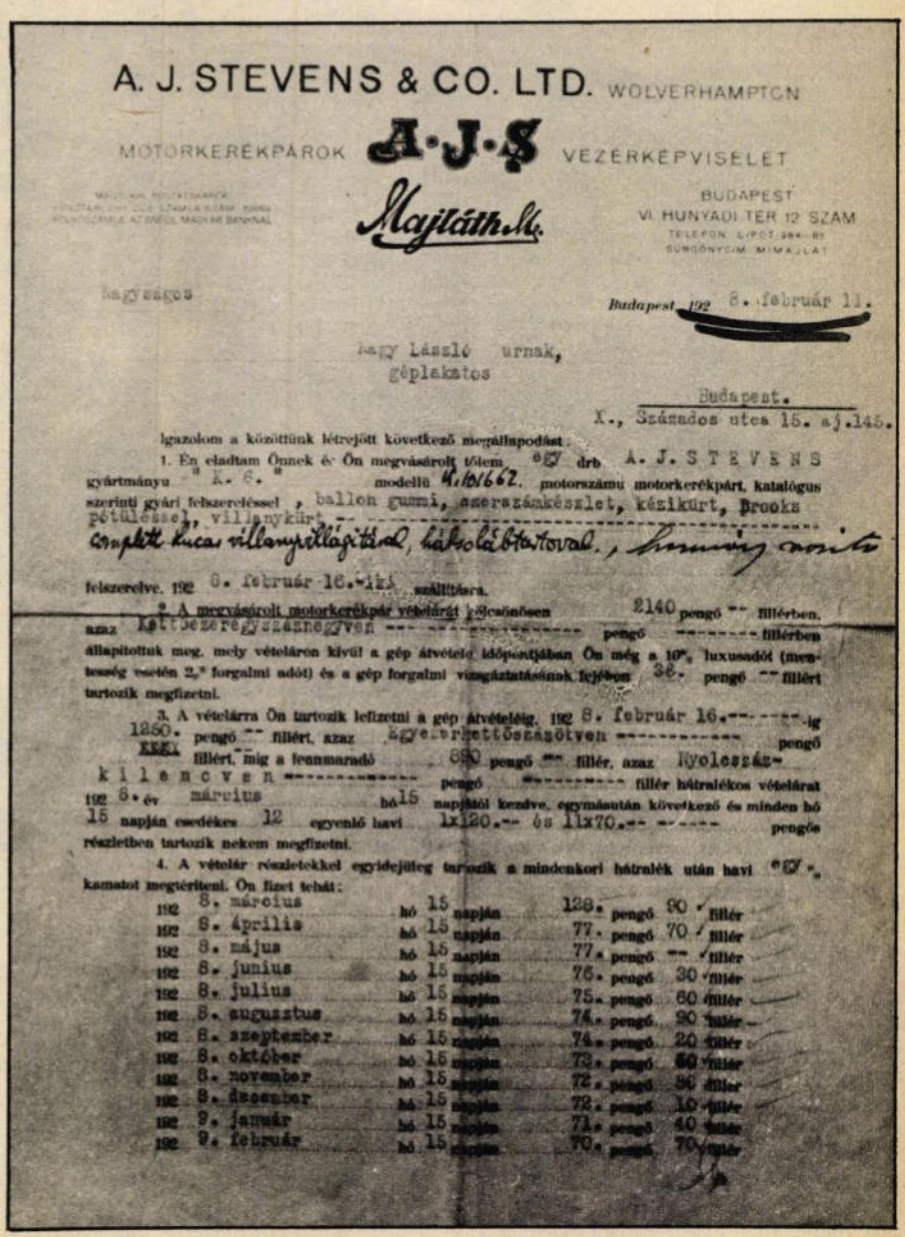
Életem viharos története

Nagyrabecsült Olvasó, ne lepődj meg azon a valóban csodálatos dolgon, hogy egy motorkerékpár megszólal. Ugyebár azt természetesnek tartod, hogy ember járt a Holdon... Nahát! De nem is az a meghökkentő, hogy egy veterán AJS megszólal, hanem az, ami vele történt az elmúlt 50 évben...

A köd ös Albionban láttam meg a napvilágot 1928-ban, azaz fél évszázaddal ezelőtt. Amint elkészültem, ládába dugva vonatra tettek, irány: Budapest, Majláth Mihály cég. Nem sokáig pompáztam a Hunyadi téri üzlet kirakatában. Nagy László géplakatos (X., Százados u. 15.) megvásárolt — 12 havi részletre — 2140 pengőért (ehhez még 10% luxusadót, 2% forgalmi adót és 36 pengő vizsgadíjat számoltak).

Óh, bocsánat, még nem mutatkoztam be, én az AJS család „K6" ágából származom, 350 kcm-es, nyomórúdszelepvezérlésű hengerrel, illetve K 101 662 számú motorral bocsátottak el a kedves szüleim a távoli Wolverhamptonból.

Nagyon igyekeztem, mert nem akartam szégyent hozni jól ismert családom nevére, és ez sikerült is. Miután, valami csodával határos módon, túléltem a háborút és Budapest szörnyű bombázását, derék gazdám 1948-ban Laci fiának ajándékozott. A gyerek, akinek már akkor volt jogsija, ügyes kezű technikus volt, na meg, kedvelte a divatosat... nos, hadd mondom ki, megfiatalított. Akkor persze büszke voltam teleszkópvillámra, öblös nyeregtankomra. De igazán akkor lett



A. J. STEVENS & CO. LTD. WOLVERHAMPTON

MOTORKERÉKPÁROK A.J.S VEZÉRKÉPVISELET

Majláth M.

BUDAPEST
VI. HUNYADI TÉR 12 SZÁM

Nagyságos

Budapest, 192 8. február 11.

Nagy László urnak,
géplakatos

Budapest.
X., Százados utca 15. sz.145.

Igazolom a közöttünk létrejött következő megállapodást:

1. Én eladtam Önnek és Ön megvásárolt tőlem 1 drb A. J. STEVENS gyártmányú "K. 6." modellű 4/101662. motorszámú motorkerékpárt, katalógus szerinti gyári felszereléssel, ballon gumi, szerszámkészlet, kézikürt, Brooks pótüléssel, villanykürt, Compléte Lucas villanyvilágítással, hátsólámpával.

felszerelve, 192 8. február 16.-ig szállításra.

2. A megvásárolt motorkerékpár vételárát pedig összesen 2140 pengő -- fillérben, azaz kettőezeregyszánegyven --- pengő ------- fillérben állapítottuk meg, mely vételáron kívül a gép átvételi időpontjában Ön még a 10% luxusadót (mentesség esetén 2% forgalmi adót) és a gép forgalmi vizsgáztatásának fejében 36. pengő -- fillért tartozik megfizetni.

3. A vételárra Ön tartozik lefizetni a gép átvételéig, 192 8. február 16.-ig 1250. pengő -- fillért, azaz egyezerkétszázötven pengő EKKI fillért, míg a leanmaradó 890 pengő -- fillér, azaz nyolcszáz-kilencven pengő fillér hátralékos vételárat 192 8. év március hó 15 napjától kezdve, egymásután következő és minden hó 15 napján esedékes 12 egyenlő havi 1x120.-- és 11x70.-- pengő részletben tartozik nekem megfizetni.

4. A vételár részletekkel egyidejűleg tartozik a mindenkori hátralék után havi 6% kamatot megtéríteni. Ön fizet tehát:

192	8. március	hó 15 napján	128.	pengő	90 fillér
192	8. április	hó 15 napján	77.	pengő	70 fillér
192	8. május	hó 15 napján	77.	pengő	-- fillér
192	8. junius	hó 15 napján	76.	pengő	30 fillér
192	8. julius	hó 15 napján	75.	pengő	60 fillér
192	8. augusztus	hó 15 napján	74.	pengő	90 fillér
192	8. szeptember	hó 15 napján	74.	pengő	20 fillér
192	8. október	hó 15 napján	73.	pengő	50 fillér
192	8. november	hó 15 napján	72.	pengő	80 fillér
192	8. december	hó 15 napján	72.	pengő	10 fillér
192	9. január	hó 15 napján	71.	pengő	40 fillér
192	9. február	hó 15 napján	70.	pengő	70 fillér

Az eredeti eladási szerződés másolatának dátuma 1928. február 11.



Az első gazdám, Nagy László

nagy a mellényem, amikor 1965-ben egykori szülőföldem szakújságja, a Motor Cycle fényképes cikkben emlékezett meg jól sikerült megfiatalításomról.

Ami ezután következett, azt kissé szégyellem. László eladott Botlik Andrásnak, aki kezdetben szeretettel bánt velem, ami igazán rám fért, hiszen ekkor már mintegy hétszázezer kilométert hagytam magam mögött. Ám aztán később kezdett elhanyagolni. Hajaj, azok voltak csak a rossz idők...

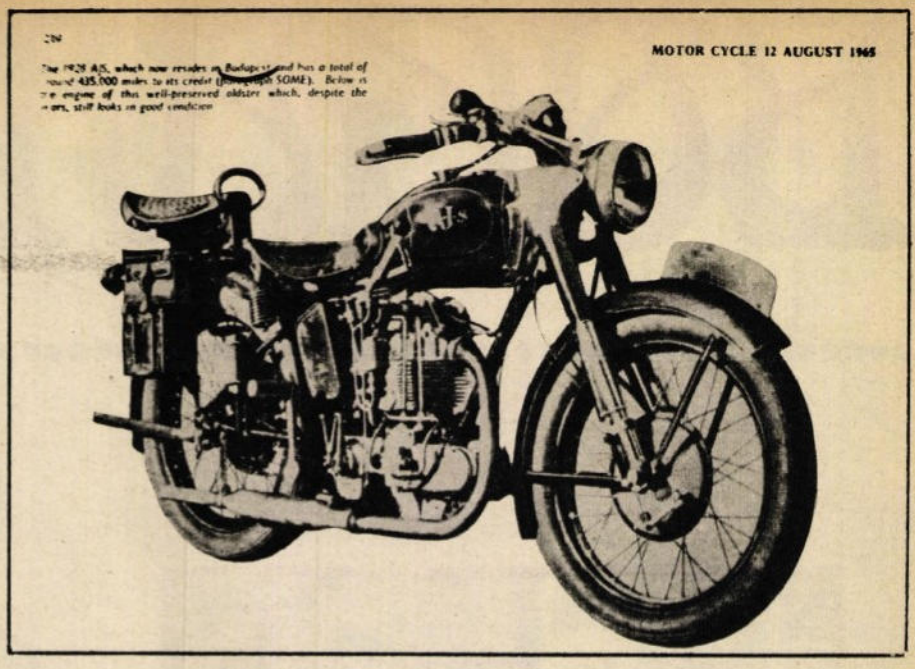
Nagyot dobbant kotyogós dugatytyúm, amikor egy szép napon, merthogy az nekem gyönyörű napom volt, megjelent a megkomolyodott László, egykori hűtlen gazdám, és hogy régi hibáját jóvá tegye, visszavásárolt Botliktól, akinél már munkára alkalmatlan, végelgyengült állapotban porosodtam a fészer sarkában.

Mint már említettem, Laci, aki ma a Csepel Fémmű dolgozója, nagyon ügyes ember, megkereste és megtalálta a padlásán az 1948-ban leszerelt eredeti villámat, váztankomat, lámpámat, és még sok egyéb részemet, amelyeket sok-sok aprómunkával (éppen négy évig tartott) talpra, illetve kerékre állított.

Ma úgy festek, mint pontosan fél évszázaddal ezelőtt. Meg is csodálnak, szerte az országban, a veterántalálkozókon.

Ugye, meglepő a történetem?

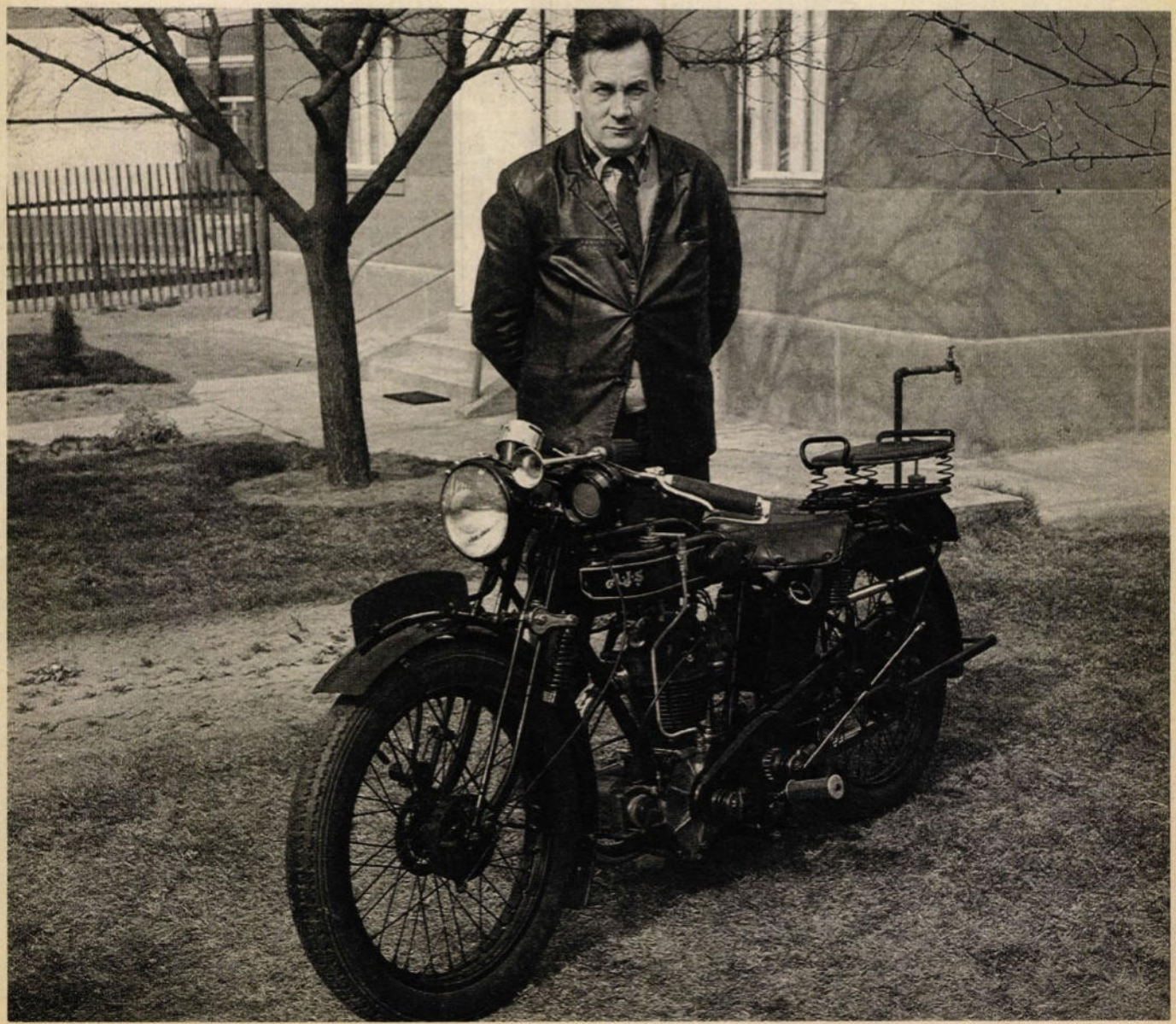
Kivágás az angol „Motor Cycle" szakújság 1965. augusztus 12. számából, amely engem mutat be korszerűsítésem után



MOTOR CYCLE 12 AUGUST 1965

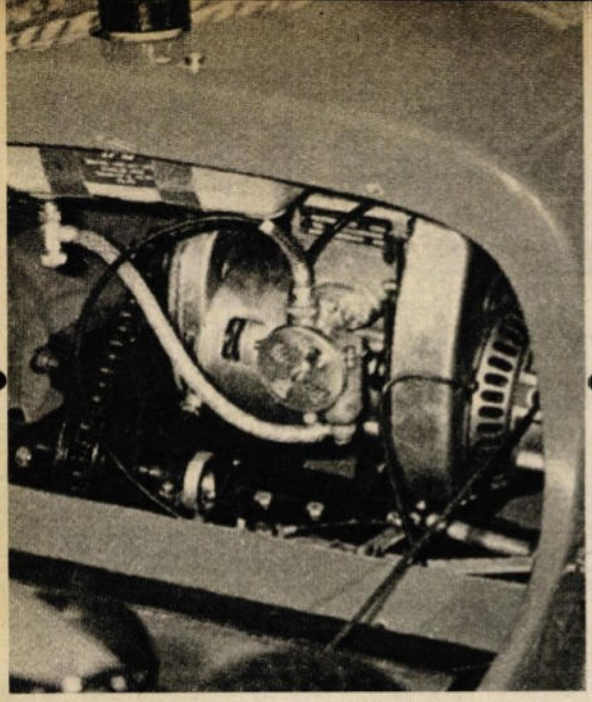
The 1928 A.J.S. which now resides in Budapest and has a total of [illegible] 435,000 miles to its credit (just [illegible] SOME). Below is the engine of this well-preserved oldster which, despite the years, still looks in good condition

Ez pedig a régi-új gazdám, aki visszaadta a régi énemet



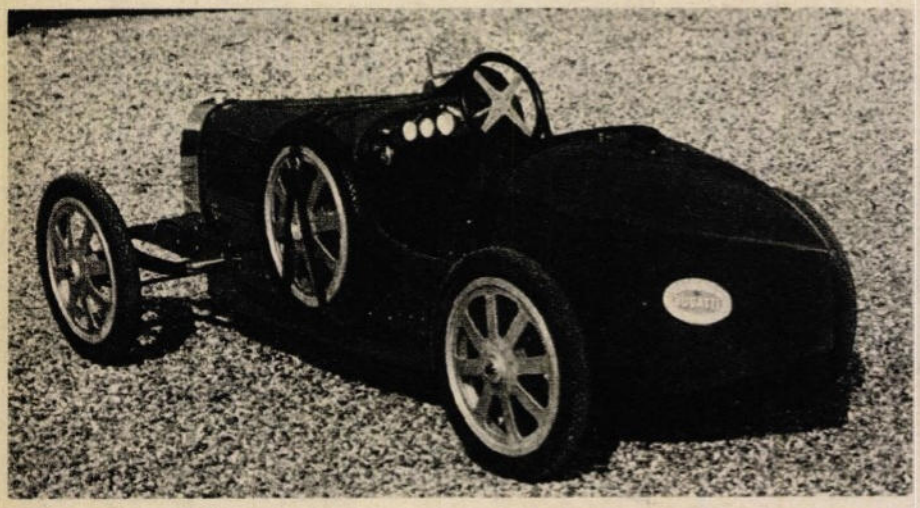
BUGATTI





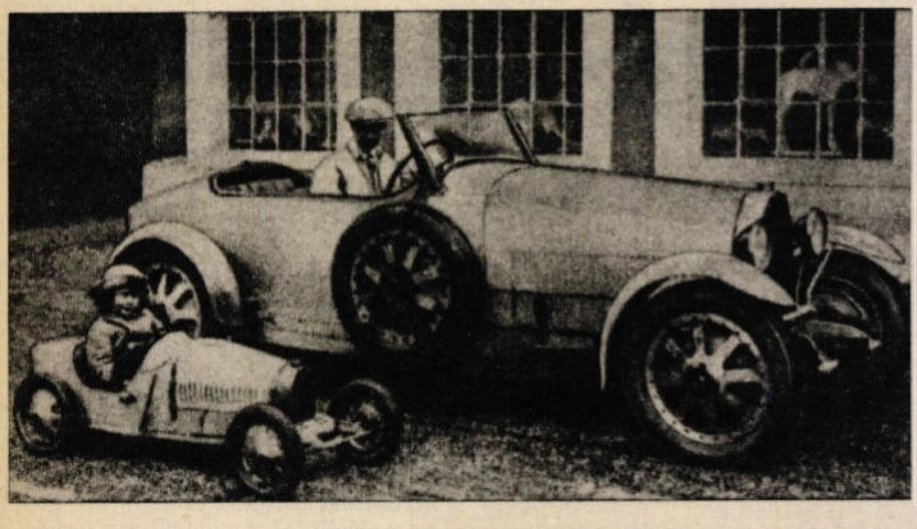
BÉBI

A nagy autók bébisítése valójában nem újkeletű. Az ötlet, a nagy autók zsugorított másának elkészítése nem kisebb nagyság nevéhez fűződik, mint Ettore Bugattiéhoz, aki az 1920-as években, második fiának, Rolandnak megépíttette a Type 52-es típus – elektromos hajtású, kicsinyített, és az eredeti autóval küllemre tökéletesen megegyező – kistestvérét.



Roland autója fúvott kerekeken gurult, és 16 km/órás sebességgel száguldozott, négyéves sofőrjével a „Bubus" jellegzetesen hosszú ormánya mögött. Az autócska teljes hossza 1,8 m volt. A csöppség olyan sikert aratott, hogy 1927-ben sorozatgyártása beindult.

És ha a törpe autóutánzatok előállítása már akkoriban sikeres üzleti vállalkozás volt, miért ne lehetne manapság is megpróbálkozni vele?



Az angol Tula Engineering Ltd., cég, amely a teljes méretű Bugattik restaurálásával szerzett nevet magának, feleelevenítette a Bugatti-bébi gondolatát, és próbaképpen a Type 35-ösből fél életnagyságú modelleket gyárt 5 és 50 éves „gyerekek" számára. A vállalkozás sikeréről csak annyit, hogy az addig legyártott 30 törpéből 28 azonnyomban elkelt. Akárcsak Ettore kreációi, ezek a játékszerek is működnek, igaz erőforrásuk nem villanymotor, hanem a 35 kcmes, 1,75 lóerős, egyhengeres, kétütemű, léghűtéses 110 benzinmotor, amely centrifugál kuplungon és láncon keresztül hajtja a hátsó kerekeket. Az első kerekek félelliptikus laprugókon rugóznak, hátul gumirugókat alkalmaztak. A karosszéria üvegszálas poliészter. A gumik természetesen itt is fúvottak, és a jellegzetes, öntött alumínium keréktárcsák nagyszerűen hitelesítik a Bugatti megjelenését.

Az eredetileg pedálosra tervezett autó a farmotorral bizonyára kellemes szórakozást nyújt idősebbeknek és fiataloknak egyaránt.

A jövő motorja?

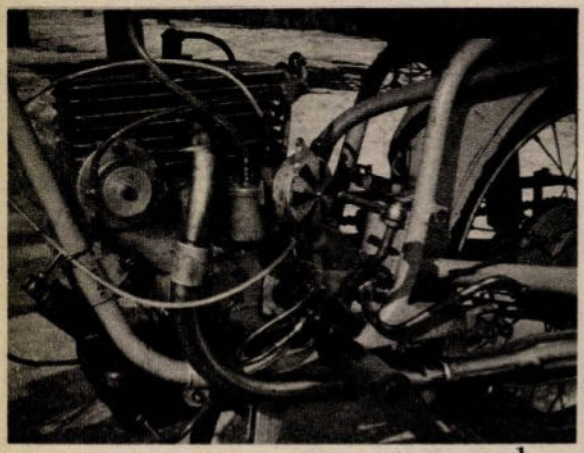
A motorépítők egyik főcélja a fordulatszámot korlátozó, alternatív (ide-oda mozgású) gépelemek számának csökkentése — mondta *Balogh Dezső* gépésztechnikus, akit, mint a motor szerelmesét, bemutattunk már három évvel ezelőtt Az alábbiakban az elmúlt évek alatt végzett ez irányú munkáiról beszél.

— A kísérleteim tárgyát képező, forgótolattyús motorvezérlés előrelépést jelent az OHC elrendezéssel szemben. Lényege, hogy a be-, és kiömlővezeték égéstérbe irányító torkolatát — egy, a vezeték tengelyére merőleges síkban forgó-vezérlőnyílásokkal ellátott tárcsa alakú tolattyúval nyitja, illetve zárja. A konstrukció egyszerűségéből eredő sokrétű, — gyártás és üzemeléstechnikai-előnyét is alátámasztja, ezek: a rendkívül egyszerű felépítés, az alkatrészek száma mintegy 50%-kal kevesebb, egyszerű mértani idomokkal, és — forgótestekről lévén szó — tömeggyártása olcsó.

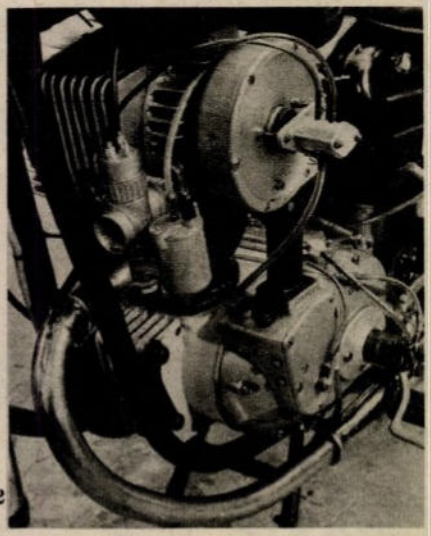
— Hol tart ma a négyütemű motorok forgótolattyús vezérlése?

— Világszerte csend uralkodik e területen. Az előttem járók legeredményesebbje a német DVL a sériagyártás érettségéig jutott el a repülőgép-motor vezérlésével, de a háború kitörése miatt a kísérleteket nem folytatták. Ez év végén nyugállományba lépek, és ezzel részemre is megnyílik a gyorsabb eredményhez vezető út. Tervem egy, a sebességkorlátozás miatt pihenésre kényszerített, „utcásított", esetleg hengerfejhibás, kiöregedett Norton megvásárlása, és forgótolattyús vezérlésre való átépítése. Egy ilyen, vagy ehhez hasonló gép felderítéséhez kérem az együttérző motoros barátaim segítségét. Címem: *1115 Budapest, Petzvál J. u. 12/b.*

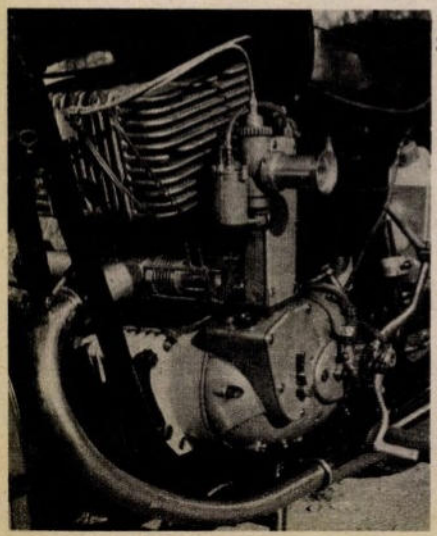
— R —



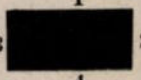
1



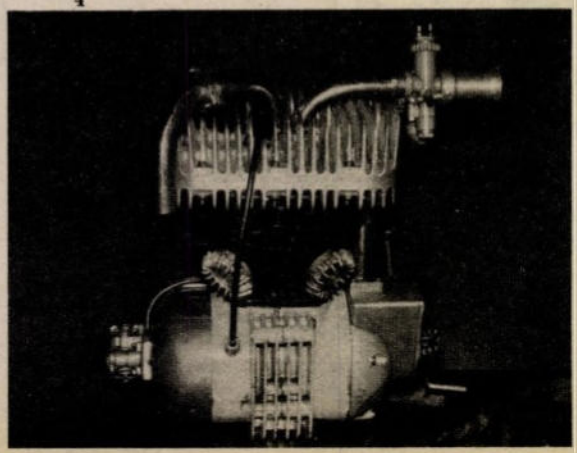
2



3



4



1. 125-ös Danuvia — forgótolattyúval négyütemesítve. Teljesítménye szerény volt, de jól motorozható gép vált belőle. (1968—69)

2. Pannónia TL láncháitású ki- és beömlőforgótolattyúval. Az új hengerfej kialakításán kívül cirkulációs olajozást és vezérműhajtást is kellett készíteni (1969—1975)

3. Mint közbenső változat, 1972-ben készült — lánc — homlokfogaskerék meghajtású két vezérlőtárcsás kivitelben

4. Az előző motornál szerzett felismerések felhasználásával épült királytengely-meghajtású, egyvezérlő tolattyús kivitel (1976—77)



MOTOROS DURUZS

Elnézést kérünk a szlengért, de képünk egyértelműen azt fejezi ki, hogy a két motoros pár beszélget, társalog, azaz duruzsol, mégpedig (feltehetően) a kimeríthetetlen motoros témáról. Melyik kétkerekűnek nincsen nyári története, kalandja . . . ?

A remek képet nézve elsősorban a háromhengeres, dupla királytengelyes, 750-es Yamaha (extrákkal dúsan felszerelve) növeli a motoros ember szíve dobogását, de a duruzsolók nem hivalkodó „szerelése" is szembeötlik. Ebből kiderül, hogy egy ilyen „harapós" motorra nem okvetlen szükséges a tetőtől talpig bőrben ruha, megteszi a bőrszerű dzseki (fehér) vászonnadrággal, vagy a vízmentes műanyag blúz, zárható nyakkal.

De most ne hallgatózzunk, hogy miről folyik a duruzs, hanem vegyük szemügyre a „cuccot" a Yamahán. Nemcsak „menő" a szélvédő, hanem roppant hasznos is, legfőképpen azért, mert folytatásában lábvédőként szolgálja gazdáját. Nem különben irigylésre méltóak a kulccsal zárható, vízmentes oldaltáskák (védve a krómozott rácsokkal, amelyek bukáskor a motorosnak is bizonyos védelmet nyújtanak. Hosszú úton bizony elfárad az ember dereka, még az olyan finom, állítható hátsó rugózásnál is, mint a Yamaháé. Ezt a derékfájást lenne hivatva ellensúlyozni a párnázott támla, amelynek keretéhez csatlakozik egy csomagtartórács is.

A mi motorosaink tanulhatnak — e képről — ezt is, azt is. Mármint ruházkodást és motorfelszerelést.



GLYCOSHELL-PLUS

Fagyálló hűtőfolyadék

A Glycoshell Plus a Shell International Petroleum Co. kutatólaboratóriumában kifejlesztett, szabadalmazott, új összetételű adalékanyagot tartalmazó hűtőfolyadék. A gépkocsi hűtőrendszerét maradéktalanul megvédi a korróziótól. A „plus" speciális adalékok semleges kémhatást biztosítanak. A benne oldott puffer hatású sók a víz keménységét megszüntetik, ezáltal a desztillált vízzel történő higítás szükségtelen.

Ezen tulajdonságok alapján a Glycoshell plus fagyálló hűtőfolyadék:

ALKALMAS TÉLI-NYÁRI HASZNÁLATRA a hűtőfolyadék cseréje nélkül!

Gyártja: AGROKÉMIA Szövetkezet Sellye.

Műszaki könyvmozaik

..... pld. Bánházi—Koltai—Szendrő: SZÁNTÓFÖLDI MUNKAGÉPEK ..... 72,—
..... pld. Barabás Miklós—Karsai Tibor: VILLAMOS FORGÓGÉPEK TEKERCSELÉSE 28,—
..... pld. Brandman, M.: AZ AUTÓVILLAMOSSÁG ALAPJAI ÉS A HATLÉPCSŐS HIBAKERESÉS ..... 25,—
..... pld. Buna Béla: ELEKTRONIKA AZ AUTÓBAN 22,—
..... pld. Czene János—Lakatos József: MEZŐGAZDASÁGI GÉPJÁRMŰ- ÉS TRAKTORSZERELŐK KÖNYVE ..... 47,—
..... pld. Ember Mihály: GÉPSZERELŐMUNKÁK A MEZŐGAZDASÁGBAN 20,50
..... pld. GÉPEK ÜZEMELTETÉSE A MEZŐGAZDASÁGBAN. Szerk. Tibold Vilmos ..... 110,—
..... pld. Kertész Ferenc: MEZŐGAZDASÁGI ERŐGÉPEK KARBANTARTÁSA ..... 30,—
..... pld. Király Ottó—Lantos Árpád: MECHANIKAI MŰSZERÉSZ MŰVEZETŐK ZSEBKÖNYVE ..... 40,—
..... pld. Komándi György—Váradi János: AUTÓ- ÉS TRAKTORMOTOROK ..... 55,—
..... pld. KRESZ TANKÖNYV ..... 30,—
..... pld. Meissner, F.: TRABANT. (Hogyan tovább?) 50,—
..... pld. Molnárné Bárkányi Ginda—Nagy László: GÉPJÁRMŰVEK FÉNYEZÉSE ..... 31,—
..... pld. MŰSZAKI LEXIKON Főszerk. Polinszky Károly. KIEGÉSZÍTŐ KÖTET. A—Z-ig ..... 195,—
..... pld. Nádas László: KAZÁNFŰTÉS. Széntüzelés. (Alapismeretek). ..... 32,—
..... pld. Sárközi Zoltán: MŰSZAKI TÁBLÁZATOK ÉS KÉPLETEK ..... 80,—
..... pld. A SZEMÉLYGÉPKOCSIVEZETŐI VIZSGA TESZT KÉRDÉSEI ..... 42,—

TÉRKÉPEK, KÖNYVEK AUTÓSOKNAK

..... pld. BUDAPEST ATLASZ ..... 50,—
..... pld. EURÓPA AUTÓATLASZA ..... 110,—
..... pld. MAGYARORSZÁG AUTÓATLASZA ..... 95,—
..... pld. ZSEBATLASZ ..... 78,—
..... pld. A VILÁG FŐVÁROSAI ..... 35,—

A könyvek megrendelhetők a kivágott és kitöltött hirdetési szelvényen vagy postai levelezőlapon.
Készpénzfizetés esetén 200 Ft felett a szállítás költségmentes.
Részletfizetésnél a postaköltséget, valamint a 3 százalék kezelési költséget felszámítjuk.
RÉSZLETFIZETÉSI KEDVEZMÉNYEINK: 400 Ft felett 4 havi, 600 Ft felett 6 havi törlesztés.
Címünk: Művelt Nép Könyvterjesztő Vállalat
507. sz. könyvesboltja
9700 SZOMBATHELY
Bajcs-Zs. u. 10/a.

MEGRENDELÉS

Alulírott megrendelem postai szállításra a fenti műveket:
* részletfizetéssel
** készpénzfizetéssel
(A nem kívánt feltétel törlendő)

Kelt.: ....
a megrendelő aláírása

A megrendelő neve: .....

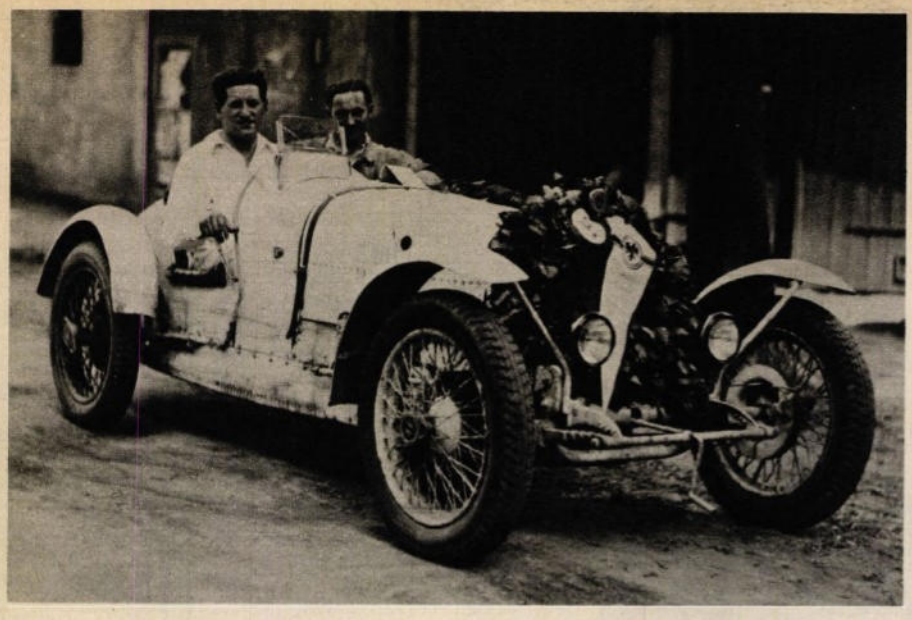
Címe (irányítószámmal): .....

CSAK RÉSZLETFIZETÉS ESETÉN TÖLTENDŐ KI!

Szül. hely, év, hó: .....

Anyja neve: .....

Szem. ig. száma: .....



LÁCI

A nemzetközi autósportvilágban a legismertebb magyar volánművészt, Hartmann Lászlót 1938. májusában, a Tripoliszi Grand Prix-en halálos baleset érte.

Különös karriert futott be ez a mackótermetű fiatalember, akiről úgy vélekedett a sofőriskola vezetője, ...„okosabb lenne, ha Hartmann úr sofőrt ültetne kocsija volánjához! Nem szégyen az, hogy nincs tehetsége a vezetéshez."

Csakhogy Lacit keményebb fából faragták. Miután mégis levizsgázott 1927-ben, és szerzett némi vezetési gyakorlatot apja Hupmobilján, benevezett egy szerény, házi jellegű túraversenyre. Igaz, sokadikként ért célba.

Az autósport akkor sem tartozott az olcsó szórakozások közé. Az egykori Lipót (most Szent István) körúti Hartmann-féle festékkereskedés tulajdonosának volt egyetlen fia, akire némi büszkeséggel nézett a boltban serénykedő papa, ám, amikor a családi kocsi kezdte megsínyleni Laci „hóbortját", a család feje elrendelte a kasszazárlatot.

Sok vitát, gáncsoskodást szító négy túraév után, amikor még legádázabb ellenségei is elismerték, hogy vitte valamire, jutott első versenykocsijához, egy négyhengeres, 1500 kcm-es, kompresszoros Bugattihoz. A bemutatkozás a „Bubus"-on olyan eredményes volt, hogy a Bugatti-képviselet kölcsönbe adott neki egy nyolchengerest, amellyel a Hármashatár-hegyen és a Guggeren megvédte a magyar lobogó becsületét a külföldi versenyzőkkel szemben.

Erre az időre esik a táti rekordkísérlet, amelyen az első nemzetközi rekordot felállította. A hazai autósportot a Királyi Magyar Automobil Klub vezetői irányították, és ezek az urak inkább ellenfélnek tekintették őt, mint magyar autóversenyzőnek, aki pedig sokkal inkább megérdemelte volna a támogatást, mint a klub egyikmásik sportoló tagja, pedig Hartmann László nevét akkor már jól ismerték a nemzetközi autósport világában.

Az olasz Maserati gyár kedvezményes áron eladott neki egy másfél literes versenykocsit, amellyel, mint egyetlen magyar sportember, rajthoz állt az I. Magyar Grand Prix-n. Ez pedig nagy esemény volt, hiszen a népligeti verseny rajtjánál nem kisebb hírességek várták az indítás jelét, mint a későbbi győztes Tazio Nuvolari, az Alfa Romeo gyár csillaga, a Mercedes-Benz nagyágyúja, Rudolf Caracciola, Brauchitsch, az Auto Union pilótája, Has Stuck és Bernd Rosemayer. És ebben az elit mezőnyben a „Láci", ahogy idegen nyelvű sportbarátai, ellenfelei becézték, képviselte a piros-fehér-zöld lobogót, a mezőny legkisebb kocsijával.

Tudni kell, hogy akkor, négy évtizeddel ezelőtt még nem volt F1-es világbajnokság, nem volt olyan üzleti érdekeltség az autósportban, mint napjainkban, továbbá még nem ismerték a bukósisakot, a biztonsági övet és az azbesztruhát.

A nemzetközi autósportvilág elismerte a magyar versenyző képességét, egymás után kapta a nagy világversenyekre a nevezési meghívást, és Hartmann László sikerei nem is maradtak el. Így kapta meg 1938-ban a Tripolisz Grand Prix-re az invitációt, és ez lett élete utolsó versenye. Az történt, hogy az olasz Farina Alfájának hátsó kereke „beleakadt" Hartmann Maseratijának első kerekébe. Farina jelentéktelen sérüléssel került a pálya szélére, a magyar bajnok pedig súlyos belső sérülésen kívül gerinctörést is szenvedett. Az eszméletlen Hartmann László másnap meghalt.

Ez a néhány sor írás emlékeztessen a negyven évvel ezelőtt elhunyt, nemzetközileg elismert magyar autóversenyzőre.

RÓZSA GYÖRGY

ADATOK HARTMANN LÁSZLÓ ÉLETÉBŐL

1928. jún. 12-én indult a 2 napos Magyar Túra úton és a 26. lett.
Jún. 29. a Gugger-hegyi versenyen győz a túraautók osztályában.
1929. december 23-án Táton, állórajttal 124 km. sebességet ér el a 2263 kcm-es 8 hengeres Bugattijával. (29,3 mp.) Ezzel megdönti Kaye Don 1928. júl. 30-án azonos kocsival elért 122.741 km-es világrekordját. (29,33 mp.) E rekordot az FIA 1930. IV. 9-én hitelesítette. E távon álló- és repülőrajttal 1933-ig 8 világrekordot ért el.
1930. jún. 8, a nap legjobb idejével nyeri a Gugger-hegyi versenyt Bugattival.
1930-ban eredményesen szerepel a Klausen versenyen, a freiburgi hegyiversenyen, a mátrai hegyiversenyen a legjobb időt futja, a Nyíregyháza—Rakamaz gyorsasági versenyt 179,5 km átlaggal nyeri. Ez évben az Európa-bajnokságban a 2. helyen végez.
1931-ben 3. az EB-n, a lengyel GP-n 1., a német GP-n 2., Nürburgringen 2.
Szept. 9-i Hármashatár-hegyi versenyen Caracciola az 1., Hartmann a 3.
1932-ben a Guggerhegyi versenyen rekord idővel győz (Bugatti 1500 kcm).
1933-ban a Monte Carlo-i GP-n 8. Az Avus pályán Varsi (Bugatti) győz, Hartmann 7. Máj. 8. Nürburgban Nuvolari győz, Hartmann 5.
A Gugger-hegyen útvonal rekorddal győz.
1934. máj. 6. a KMAC, I. salakpálya versenyét nyeri.
Máj. 12-én a II. salakverseny első futamát nyeri.
Rajthoz áll Nürburgban a német GP-n, Stuck győz, Hartmann Bugattiján a 7. Megnyeri a német hegyibajnokságot, kategória rekorddal.
1935. Brnoban a Masarik versenyen Maserati kocsiján 5.
1936. aug. Livorno mellett indult a Cianó-kupáért és 4. lett.
Megnyeri a Hármashatár-hegyi verseny 1500 kcm kategóriáját.
Jún. 21-én a Népligetben a Magyar GP-n a kis Maseratijával a 7. helyen végez.
1937. Brnoban a Masarik versenyen 3.
A Dobogókői versenyen Bugattijával a 2. helyen végez.

NEDELKA ANDRÁS

MARIO ANDRETTI *a magánzó*



Jobbján „főnökével", Colin Chapmannel



Andrettiné, a srácokkal vízibiciklizik a saját tavukon



Sajátkezűleg grillezi a húst a vendégeinek a világbajnok

Jó családapa, akár az átlagolasz férfi, merthogy Mario, miképp neve is sejteti, ízigvérig latin eredetű. Trieszt mellett, Montanában született, 1940. február 10-én. Ugyanakkor, de néhány perccel később látta meg a napvilágot ikertestvére, Aldo. Éppen nyolcévesek voltak az Andretti-fiúk, amikor szüleik úgy döntöttek, hogy szerencsét próbálnak a Nagy Víz túlpartján. A csalfa Fortuna nem vette észre az Andretti családot. Egy távoli rokon autójavítója és az ahhoz tartozó benzinkút lett a két fiú világa. Segítettek a nagybácsinak és centet centre rakva — évekkel később — vásároltak egy kimustrált autót, amit Aldo „generálozott", és azzal versenyeztek. Itt-ott nyertek is 50—100 dollárt... Ez volt a kezdet.

Most ne keresgéljünk tovább a romantikusnak tűnő múltban, ellenben ismerkedjünk meg a világbajnok Mario Andrettivel, aki arra, hogy Pennsylvania államban levő, bibliai hangzású Nazarethben van egy kacsalábon forgó kastélya, és innen 50 kilométerre van a kedvenc birtoka, nem olyan büszke, mint két fiára, Mike-re (17) és Jeffre (15), valamint a kicsi lányára, Barbrára (8).

Az szinte természetes, hogy imád mindent, amiben motor morog. Arra a kérdésre, hogy hány motorral hajtott szerkentyűje van, rövid számolás után 23-nál megállt: *„de valószínűleg kifelejtettem néhányat"*. Garázsában egy Ferrari, egy Cadillac és egy fekete Lotus Esprit áll, ez, a tizennyolc évvel ezelőtt örök hűséget esküdött feleségéé, Dee Anné. Ezenkívül van egy 400 lóerős, kétmotoros Piper Navajo, egyfedelű Jettje. A gépparkhoz tartozik még egy könnyű terepjáró, több motorkerékpár, motorcsónak, néhány motoros szán (ezek a kedvencei), és egyéb motoros kerti gép. *„Miért nincs egy helikopterem, amellyel a közeli birtokra repülhetnék? Azért, mert az drága..."* így a lakonikus válasz.

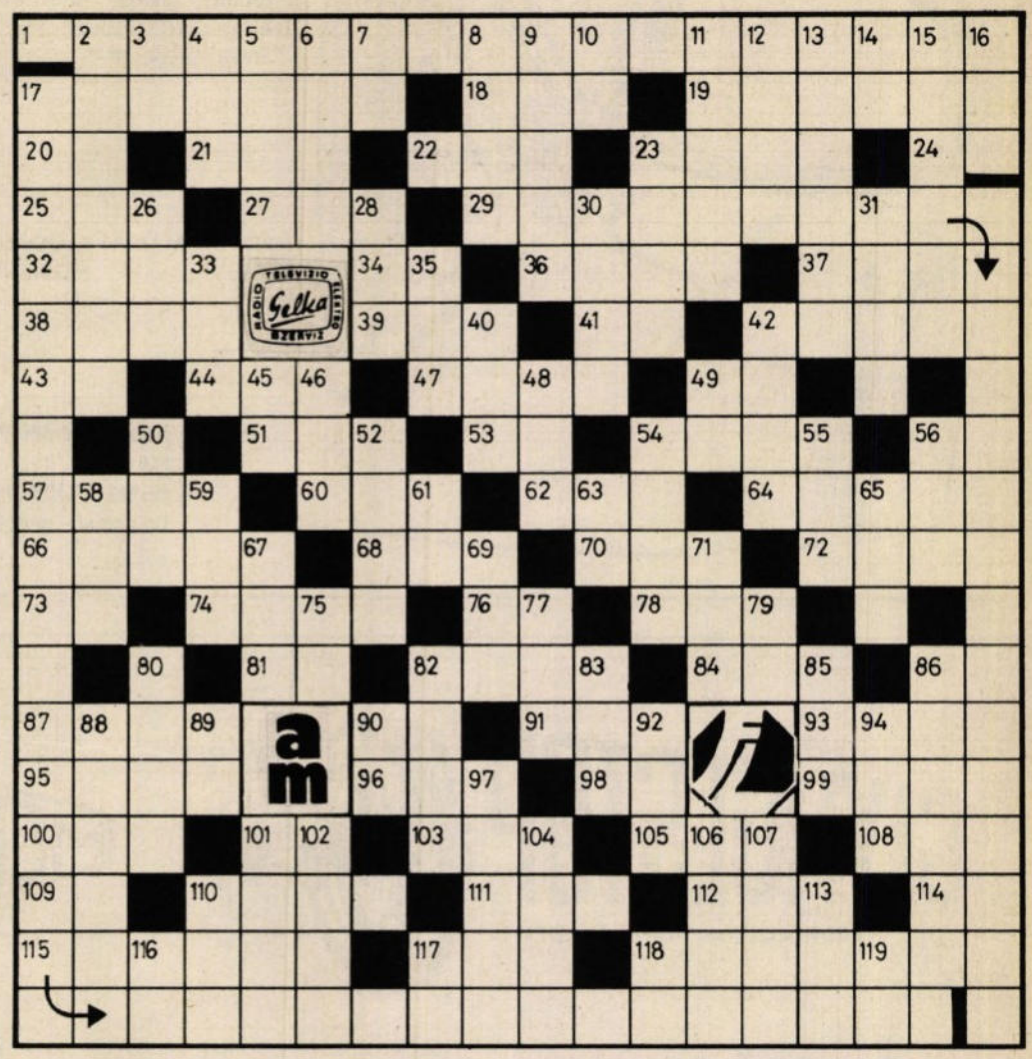
Amerikában MA-nak becézik az 500 mérföldes verseny győztesét, a 38 éves dollármilliomos volánművészt. És ez a becenév nemcsak a birtok „tanyaházára" került fel, hanem az Andretti család valamennyi használati tárgyára, még a porcelán étkészleten is olvasható ez a két betű. New Yersey egyik szállodáján nem található az MA, pedig ennek a játékkaszinóval rendelkező hotelnak Andretti is a tulajdonosa — 25% erejéig.

„Nem tartozom az olcsó emberek közé — mondja MA —, *ha például valaki meghív a bankettjére, ahol néhány szót kell mondanom, ezért 2500 dollárt kapok. Korán kelő vagyok, szerintem aki elkési a reggelt, az elveszíti a napot. Meg aztán sok a tennivalóm, olyannyira, hogy rászoktam a cigarettára, de napi 15-nél nem szívok többet. Éppen enynyire van szükségem az engem körülvevő feszültség miatt. Ez az örökös hajsza a legnagyobb ellenségem."*

Az 1964. április 14-e óta amerikai állampolgárrá lett M. A. személye körül öten tevékenykednek: egy több nyelvet beszélő titkárnő, két pilóta, egy ügyvéd és egy banktanácsadó, merthogy M. A. a New York-i tőzsdén is „versenyez".

REJTVÉNYPÁLYÁZAT!

12 000 forint nyeremény



VÍZSZINTES: 1. **Ha elromlik elektromos háztartási gépe vagy híradástechnikai készüléke, megbízhatóan szakszerűen megjavítják ...** (zárt betűk: A, Z, I.) 17. Trópusi cserje. 18. Izgalom. 19. Szégyellő, régiesen. 20. Kutya. 21. Védő. 22. Kártyalap. 23. Király, csehül. 24. Kiejtett msh. 25. Labda a kapuban. 27. Fém, röviden. 29. **Gazdag árúválasztékkal, változatos szolgáltatásokkal ...** (zárt betűk: A, U, A, N). 32. ...-untalan. 34. Cégforma, röviden. 36. Árjelzéssel lát el. 37. Becézett női név. 38. Hazánkba települt alán eredetű nép. 39. Villamos töltésű részecske. 41. Zamat. 42. Kuba tengere. 43. Igeképző. 44. ... Jürgens. 47. Figyelmeztetés. 49. Hiány. 51. Régi űrmérték. 53. Napisten. 54. Keveset. 56. G. D. 57. Kikötőváros a Vörös-tenger bejáratánál. 60. Török rang volt. 62. Ízeltlábú rovar. 64. Ízesítené. 66. A Himalája országa. 68. Szóösszetételekben: Földdel kapcsolatos. 70. Kedveskedés. 72. Elege van belőle. 73. Izomkötő. 74. Budapesti pályaudvar. 76. L. D. 78. Kuckó. 81. Ásványi anyag. 82. Zenedarab. 84. Hajó része. 86. H. F. 87. Férfikabát. 90. Antik római aprópénz. 91. Mocsár. 93. Amely helyen. 95. Ókori nomád nép. 96. Csuk és ... 98. Időpont. 99. Római császár volt. 100. U. B. C. 101. Igekötő. 103. Kettőzve ütőhangszer. 105. Tábornok az amerikai polgárháborúban. 108. T. M. R. 109. Szovjet repülőgéptípus. 110. Japánban őslakó nép volt. 111. Újság. 112. Dezoxiribonukleinsav. 114. O. I. 115. Antilopféle. 117. Végtag. 118. Kitaszítaná.

FÜGGŐLEGES: 2. Gazdasági növényeket. 3. Kiejtett msh. 4. Kávékivonat. 5. Elemi szilicium. 6. Juhok istállója. 7. A vízsz. 34. sz. franciául. 8. Élenhaladó. 9. Rángatná. 10. V, Z. 11. Csuksz. 12. Ez a távolság. 13. Házépítő közösség vidéken. 14. Belga és liechtensteini autók jelzése. 15. Kiengedi a kezéből. 16. Biztató szócska. 17. **Ne felejtse el ...** (zárt betűk: T, A, M, L, Z.) 23. Kérdés kopogáskor. 26. ... Angeles. 28. Svájci kanton. 30. Háromszólamú együttes. 31. Lónév (+'). 33. Fa kártevője. 35. Tengeri hal. 40. Lefolyástalan tó Kínában (Lop-...). 42. Maláji tőr. 45. Orosz helyeslés. 46. A Volga egyik mellékfolyója. 48. Égitest. 49. Helyet foglal. 50. Borít. 52. Ma, olaszul. 54. Hordójelző. 55. Mikroszkóp régen (... cső). 56. A vízsz. 115. egy másik fajtája. 58. Jelölés harisnyákon. 59. Vízinövény. 61. Latin „é". 63. Szibériai folyó. 65. Lakat. 67. Rés a dinnyén. 69. A Duna mellékfolyója Romániában. 71. Víznyerő hely. 75. Tüzel. 77. Borul. 79. Kettőzve: város. 80. Tövises fa. 82. Esemény. 83. Szarvasféle. 85. ... terv. 86. Belső elválasztású mirigy nedvét. 88. Eleső. 89. N! 90. A vízsz. 34. szám németül. 92. Színes televízió rendszer. 94. Öt nyelven megjelenő hetilap (Magyar ...) 97. Szerep a Turandotból. 101. Kimásol. 102. Neves színészünk. 104. Finnugor nép. 106. Női név. 107. NT! 110. Idős bácsi. 113. Segélykérés. 116. A. T. 117. Szikladarab. 118. Kicsinyítőképző. 119. Folyadék.

Molnár László

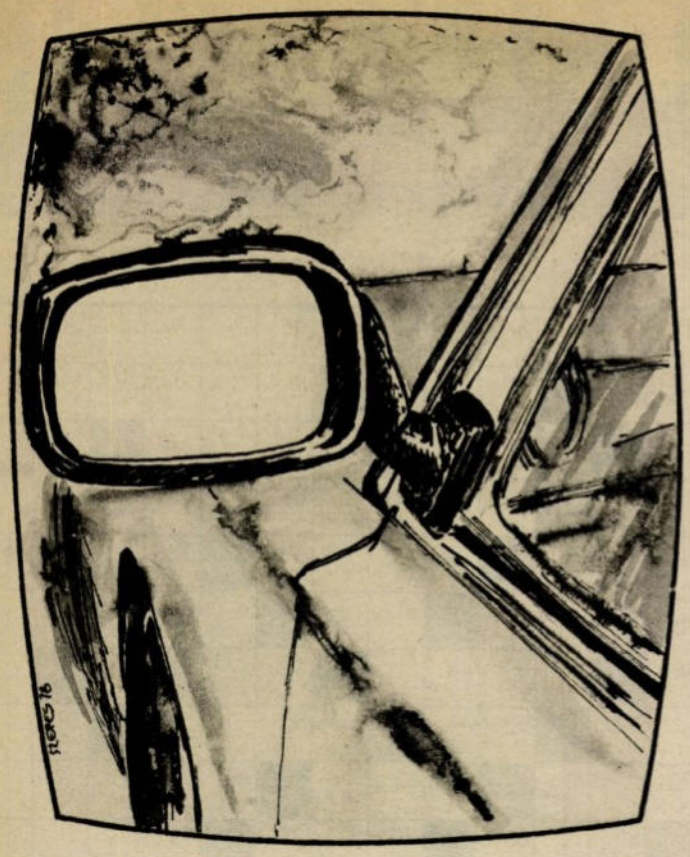
Beküldendő a vízszintes 1. és 29. valamint a függőleges 17. sorok megfejtése nyílt levelezőlapon az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: **1428 Budapest, Pf. 100.** Telefon: 142-498. A levelezőlapra kérjük felragasztani az oldal sarkában található rejtvényszelvényt is.

Beküldési határidő: december 31.

A helyes megfejtést beküldők között sorsolásra kerül:

3 db 1500 forintos vásárlási utalvány; 6 db 500 forintos vásárlási utalvány; 10 db 200 forintos vásárlási utalvány; 15 db 100 forintos könyvvásárlási utalvány; 20 db 50 forintos könyvvásárlási utalvány.





AZ AFIT AUTÓSZERELÉSI VÁLLALAT

legújabb termékei a személygépkocsi KÜLSŐ VISSZAPILLANTÓ TÜKRÖK. Ezek a nagy tükörfelülettel rendelkező, ütésálló, műanyagházas visszapillantó tükrök a személygépkocsik mindkét oldalára egyaránt felszerelhetők, így a közlekedés biztonságát és kényelmét nagymértékben javítják.

Az autósok körében már eddig is nagy sikert aratott tükrök választékát tovább bővítettük az univerzális tükörrel, mely valamennyi gépkocsitípusra felszerelhető.

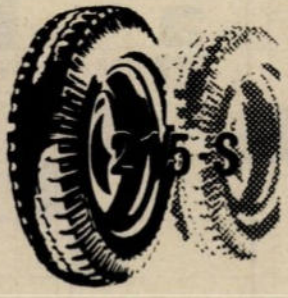
FORGALMAZZA: AUTÓKER
MOBIL

AFIT SOPRON

AFIT AUTÓFELSZERELÉSI VÁLLALAT,
MAGYARORSZÁG
H–9401 SOPRON, VÁNDOR SÁNDOR U. 7.
TELEFON: (99) 13-025, TELEX: 24-9172

GLYKOLSTOP

HIDRAULIKUS FÉKFOLYADÉK



MEDIKÉMIA SZÖVETKEZET

BIZTONSÁG!
VILÁGSZÍNVONAL!

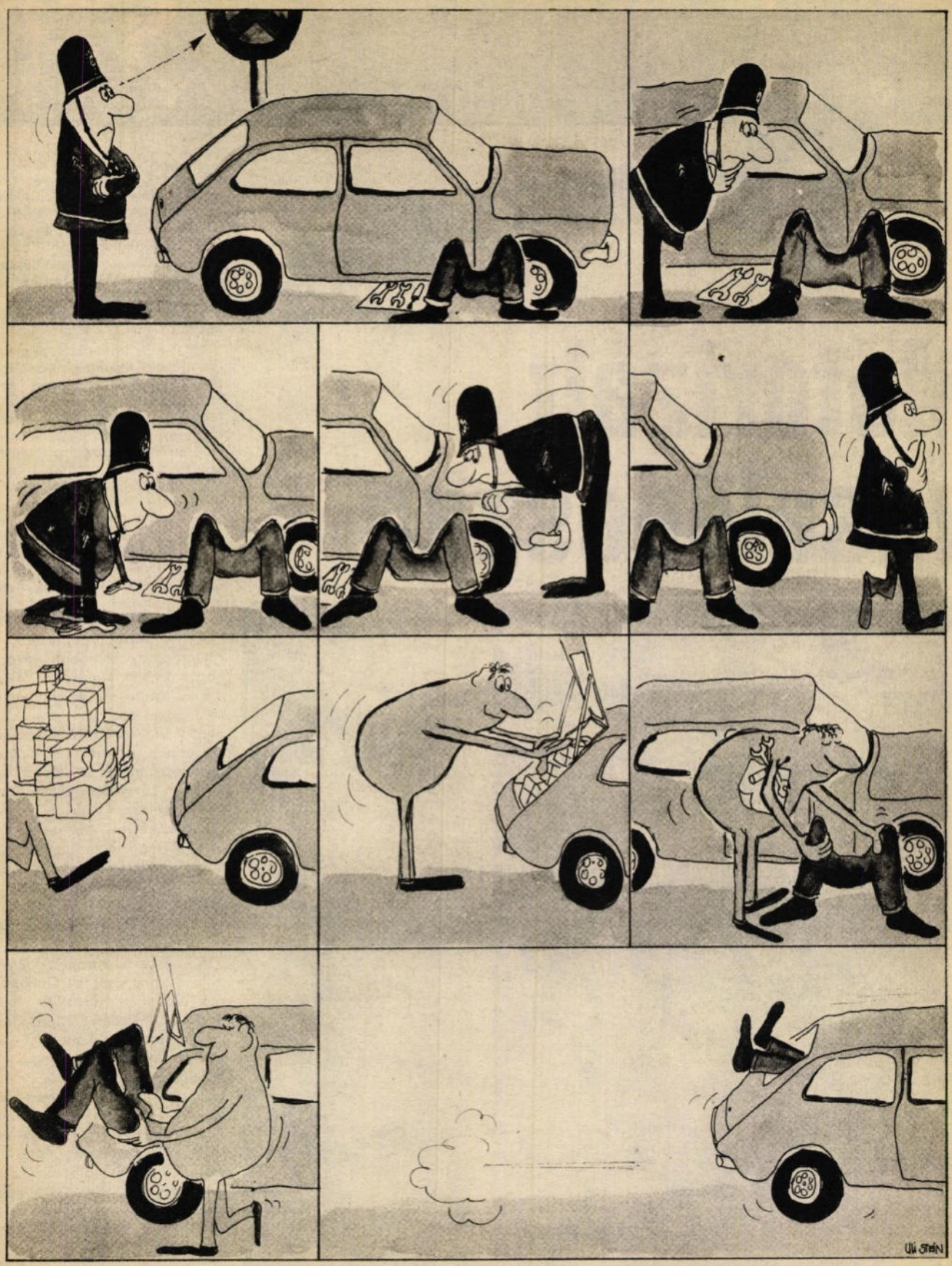
GLYKOLSTOP 215-S HIDRAULIKUS FÉKFOLYADÉK

Egyaránt használható gépkocsik hidraulikus fékberendezésének, továbbá hidraulikus tengelykapcsoló és kormányrásegítő berendezésének feltöltésére, üzemeltetésére. Hasonlóan alkalmazható kombinált hidropneumatikus fékberendezésekben is. Színe és csomagolása: kék

Gyártja: MEDIKÉMIA Vegyi-, Gumi- és Műanyagipari Szövetkezet
Szeged, Pf.: 506., 6701.

Kapható: AUTÓKER, MOBIL, KERAVILL és a megyei élelmiszer- és vegyiáru nagykereskedelmi vállalatok boltjaiban.

Humor







Motorizált vasalódeszka

Már évek óta hódít a gördeszka divatja, és a „gördülő vasalódeszka" gyárak, hogy az érdeklődés alább ne szálljon, a legkülönbözőbb csalafintaságokkal, változtatásokkal próbálják lécre csalni vásárlóikat, akik többnyire a fiatalabb korosztályból kerülnek ki.

Most egy amerikai cég Kaliforniából valóban újdonsággal jelent meg a piacon: motorizálta a vasalódeszkát. Mint tudjuk, a hagyományos gravitáció-hajtású gördeszkák csak megfelelő, viszonylag enyhe lejtésű utakon, utcákon használhatóak, és híveire a legördülés után ugyanaz a sors vár, mint a sielőkre, vagyis hónuk alatt a sporteszközükkel vissza kell sétálniuk a rajtvonalhoz. A sétálgatás pedig hosszabb időt vesz igénybe, mint amennyit a mámoros gördülés ígér.





A motorizált gördeszka, a Motorboard alapjában véve a hagyományos kialakítás motoros változata. A deszka végére biggyesztett 23 kcm-es, 2 ütemű egyhengeres, léghűtéses japán motortörpe, 7000-es fordulatszámnál 1,2 lóerőt ad le lánc közvetítésével a jobb hátsó kerékre. Hogy a kényelem fokozódjék, és a járművecske viszonylag tempós, 30 km/órás sebességnél is úton maradjon, a kerekek – a jó öncsillapításuk miatt, kis egységeken szívesen alkalmazott – gumirugókon rugóznak.

A motor berántózsinórral, jojóval indítható, de a profik egy lábbal a (melegen hengerelt üvegszálas) lapra lépve, rollerozó mozdulattal lehelnek életet a motorba. A kezelőszerv mindössze egy hosszabb huzal, amelynek végéről a gáz működtethető. Fékezéshez csak a nagy áttétel miatt eléggé hatékony motorfék használható. Sem sebességváltó, sem tengelykapcsoló nincs a motor és a kerék közé iktatva. A jármű súlya 6 kg.

S. P.



Emlékszünk még rá!

A történelemben csak szemvillanásnyi idő húsz esztendő, igaz, a földi létben már valamennyi két évtized. Ennyi időnek — ilyen esetben —, mint mondjuk, a hazai motorsportnak, van távlata... és ezzel máris a témánál vagyunk.

A mai fiataloknál jelentős gyorsasági eseménynek számít egy „Élessarki" matiné. Aki pedig cross- vagy salakversenyt szeretne látni, annak vidékre kell utaznia. Igaz, a mai sportbarátnak nem okoz gondot a válogatás a versenynaptárból, nem úgy, mint húsz évvel ezelőtt, amikor kedves apánk a bőség zavarával küzdött.

Mindez arról jutott eszünkbe, hogy miközben valami sportadatot kerestünk az egyik, 1964-ben kiadott könyvben, rövid visszatekintést találtunk a hazai autó- és motorversenyekről. Íme:

1958-ban a versenygépállomány felfrissítése jótékonyan éreztette hatását. Több salakmotor volt, mint ennek előtte bármikor, és bármilyen furcsának is tűnik, kevés volt a versenyző. Igen sok külföldi versenyző járt nálunk, és a mi versenyzőink is sokat vendégeskedtek. Jártak Finnországban, a Szovjetunióban, NDK-ban, Jugoszláviában, Csehszlovákiában, Belgiumban és az NSZK-ban. Az autósok szorgalmasak voltak, sportautókat konstruáltak, és annak ellenére, hogy kocsijaik lassúbbak voltak, mint a városligeti versenyre meghívott külföldiek autói, mégis nagy közönségsikert arattak az izgalmas futamukkal.

Crossversenyzőink közül Máté S., Németh E., Mester I. külföldön, gyorsaságiaink közül Kurucz, Szabó II., Reisz J. és Hernádi szerepeltek eredményesen. A németországi Hatnapos on Szabó II. sérülése miatt kiesett, és ezzel megpecsételődött a Gaál László, Nagy Gyula összeállítású Ezüst Váza csapatunk sorsa.

Ezután következik az egyes versenyágakban, kategóriánként a bajnokok névsora. A picikét idősebb olvasóink kedvéért ezt is közöljük:

Gyorsasági, *125 kcm sorozat*, Csabai Béla, MHS (Csepel), 20 pont — *125 sport*, Reisz János, HSE (MZ), 22 — *250*, Török János, HSE (Csepel), 20 — *350 sorozat*, Pál Béla, MHS (Jawa), 16 — *350 sport*, Reisz János, HSE (AJS), 16 — *500*, Hernádi András, MHS (Norton), 20 — *oldalkocsi 350*, Polacsik/Kerkecz, MHS Szolnok (Jawa), 18 — *350 kcm felett*, Domsa/Benedek, Dózsa (BMW), 18.

Terepgyorsasági, *125*, Hamar Zsigmond, HSE (Csepel), 28 — *250*, Máté Sándor, Dózsa (Jawa), 25 — *350*, Pásztor György, Dózsa (AJS), 31 — *500*, Máté S. (BSA), 24 — *oldalkocsi 350 kcm*, Drahovszky/Gubacsi, MHS (IZS), 30 — *350 kcm felett*, Simon/Balogh, HSE (BMW), 30.

Túra, *125*, Gál László, HSE (Danuvia), 25 — *250*, Csepregi György, HSE (Jawa), 26 — *350*, Ruzsai József, MHS (Jawa), 26 — *500*, legeredményesebb Pék István, MHS (BMW) — *oldalkocsi 350*, Börzsei/Gubacsi, MHS (Pannónia) — *350 kcm felett*, Kapronczai/Kapronczai, HSE (BMW).

Salak, *125*, Szabó Imre, PSE, 30 — *250*, Varga György, MHS Békéscsaba, 28 — *500*, Vörös Lajos, MEDOSZ Debrecen, 34.

Autó, gyorsasági, *1100 kcm*, Mezei Bertalan, Taxi (Fiat), 18 — *1100 kcm felett*, Wimmer András, III. Jav. (BMW), 24.

Autó, túra, *1100 kcm*, Szabó Zoltán, Taxi (Skoda), 18 — *1100 kcm felett*, Sabján László, VI. Jav. (Mercedes), 18 pont.

Évéskor jön meg az étvágy, tartja egy bölcs mondás: ennyi érdekes adat birtokában tehát tovább keresgéltünk, és aki keres, talál (tartja egy másik mondás). Az MMSZ — hiányos — leiratában ez olvasható a magyar versenyzők külföldi szerepléséről: **Jicin** (CS), gyorsasági, 500 kcm: 1. Hernádi A., 2. Szücs L. és 4. Szabó L. — **Litomisl** (CS), 500 kcm: Kurucz György. — **Erfurt** (NDK), 4 napos túraverseny, aranyéremmel: Ruzsai J., Hernádi A., Nagy K., Kovács L. **Opatija** (YU), gyorsasági, csapatversenyben bronzérem, a csapat: Reisz I., Binét I., Szabó II., Szücs L., Kurucz Gy. **Piestin** (CS), gyorsasági, Szabó II. L., 3. — Cserkuti L., 4. és Hernádi A., 6. — **Zakopane** (PL), 3 napos túraverseny, ezüstéremmel: Hernádi A. és Gál L. Részt vettünk ezenkívül a **sachsenringi** és a **brnói** VB-futamokon, az utóbbin Szabó II. L. 5. lett a 125-ben. — A **Magyar GP**-n 125, Reisz J., 3., 250, Binét I., 3., 350, Reisz János 4., 500, Hernádi A., 1., oldalkocsi Gaál/Villányi (BMW) 4., Domsa/Benedek (BMW) 5. és Pettenkoffer/Metzger (NSU) 6.

Az itt felsorolt név- és eredménysor — sajnálatosan — hiányos. De emlékeztetőnek ennyi is elég.

És az itt közölt kép arról nevezetes, hogy az első tanácsválasztás alkalmából túraversenyt rendeztek, amelyen több mint hatszázan (!) vettek részt.

Hogy mikor is volt ez?

Ha jól emlékezünk, 1949-et írtak...

R. GY.

Miért kell a DOHC?

A modern négyütemű motorok teljesítményvagyonának egyik kiaknázási módja a fordulatszám emelése. Csakhogy az így létrehozott, sokhengeres, magas fordulatú motoroknál a sarkalatos kérdés, hogy a szelepvezérlés vajon lépést tud-e tartani.

Kezdetben, az akkor modern négyütemű motorokat az egyetlen felülfekvő vezérműtengely jellemezte. Megszületett a varázslatosan csengő, angolból átvett hárombetűs rövidítéssel definiált ohc (Over Head Camshaft); felülvezérelt motor.

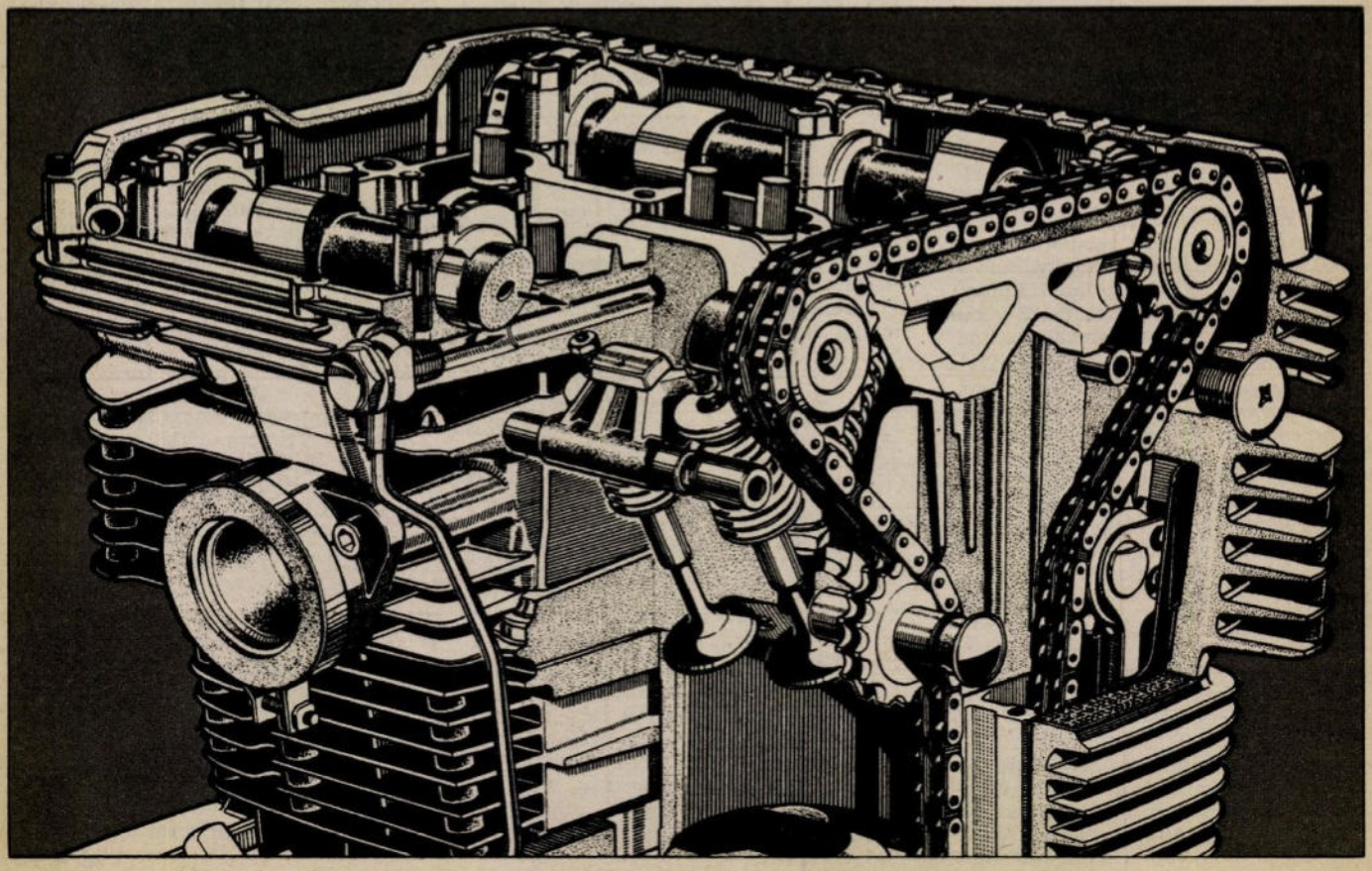
Kicsit később, úgy 40 évvel ezelőtt a csecsemő felcseperedett, továbbfejlődött, és a három betű elé megkapta a jobb, magasabb színvonalat sejtető, még mágikusabb D betűt (double = dupla), és így a dohc titulust, ami egyértelműen tudatja, hogy immár két felülfekvő vezérműtengely működteti a szelepeket. Az egyik a szívókat, a másik pedig a kipufogókat.

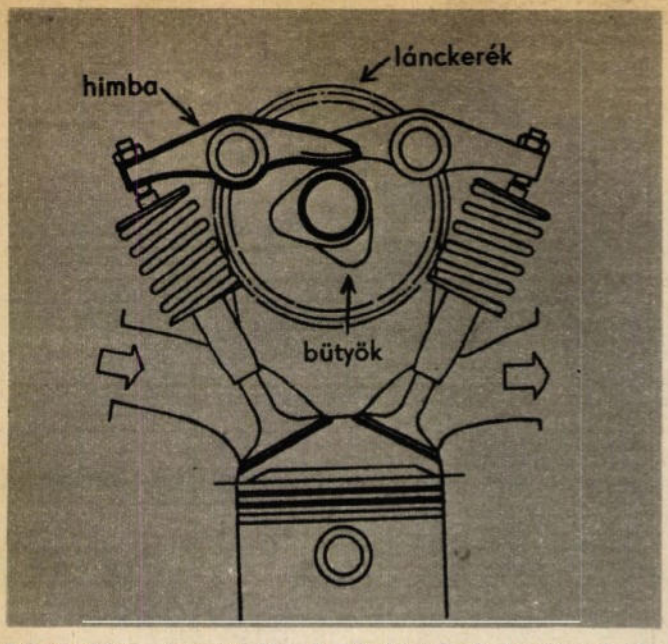
Korábban azonban, a kettős felső vezérlés csak az „egyenes vérvonalú" versenymotorok privilégiuma volt. Ez a vezérlés a legpontosabb, a leggyorsabb és legközvetlenebb útja a szelepműködtetésnek, a vezérlésnek.

Csakhogy a magasabb műszaki színvonalnak ára van. A dohc motorokon a forgómozgást a pincéből (főtengelyről) a legmagasabb emeletig (a hengerfejig) csak bonyolult mechanizmussal, fogaskerékfüzéreken keresztül lehetett feljuttatni. Más konstruktőrök a királytengely mellett törtek lándzsát, de ennél a megoldásnál a vezérműtengely magasságában halmozódnak a fogaskerekek. Ez utóbbinak annyira költséges a kivitelezése, hogy a királytengely mára már csak a Ducati egyes típusain maradt meg. A fogaskerekes meghajtású, két vezértengelyes kialakítás is kiveszőben van. A mostanság ritkaságszámba menő kialakítás az MV Augusta versenymotorjain és egyes exkluzív Honda utcai típusokon maradt meg mutatóban.

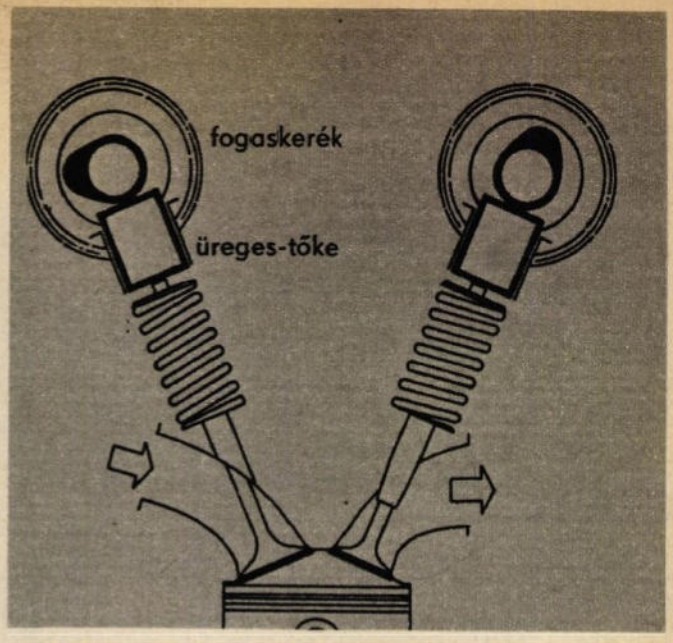
A hétköznapi ohc és dohc motorokon a japánok a láncmeghajtás mellett döntöttek. Még a láncfeszítők, sodródásmentesítő vezetők sem drágítják meg, ezt a vitathatatlanul legolcsóbb konstrukciót. Arról nem is beszélve, hogy a hengerek között eldugott lánc egyszerűen kivitelezhető, sőt, egyszerűsége miatt még az egyhengereseken is szívesen alkalmazott megoldás.

Két felülfekvő vezértengely, négy szelep hengerenként. Minden bütyköt két szelep szolgál a Yamaha XS 500-ason

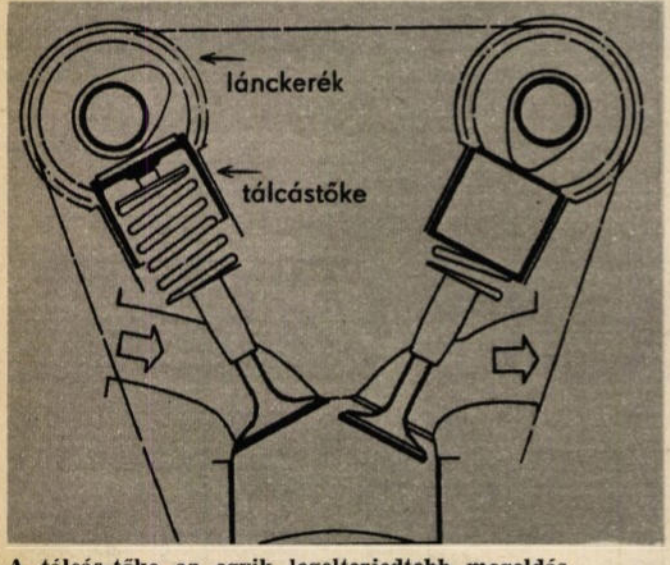




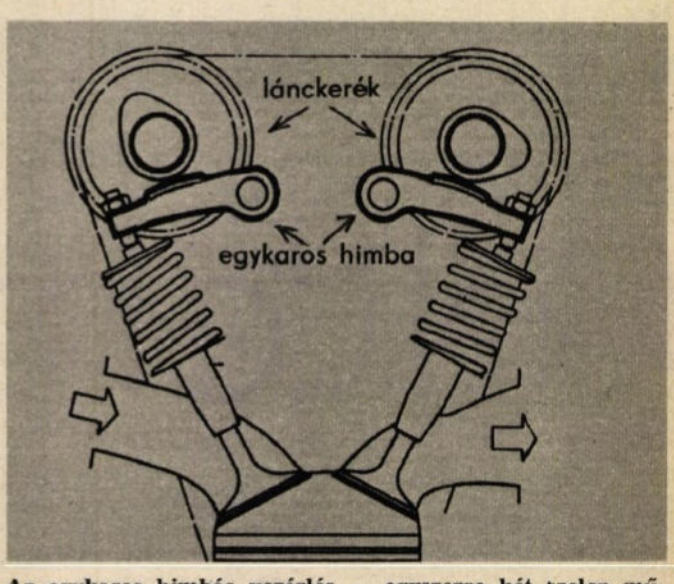
Láncha jtású ohc-vezérlés. A himba-talpak kopásra hajlamosak



A Honda üreges-tőkés dohc vezérlése. A kialakítás az építési magasság miatt nem kedvező



A tálcás-tőke az egyik legelterjedtebb megoldás



Az egykaros himbás vezérlés — egyszerre két szelep működtetésére is alkalmas

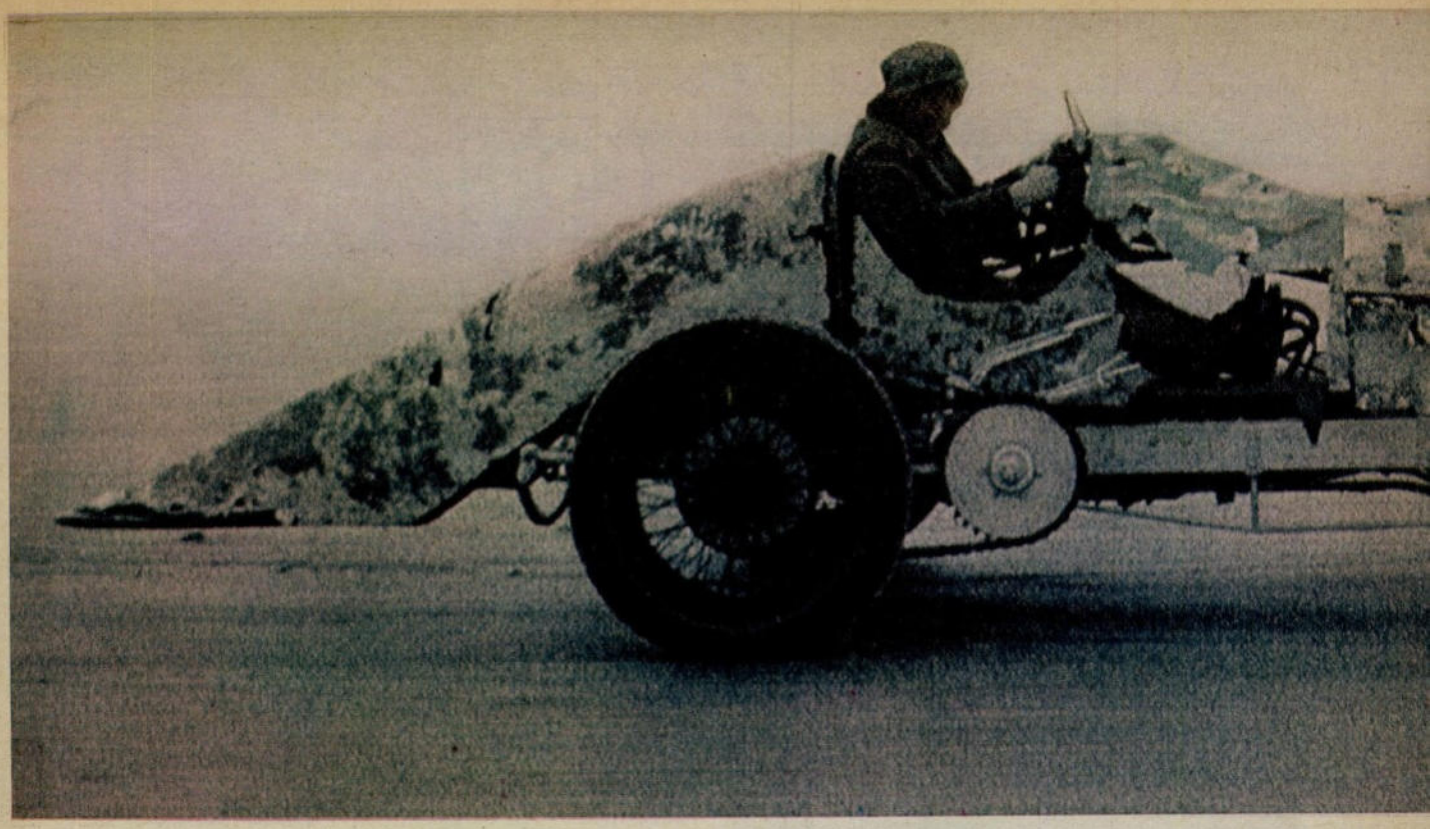
A japánok, akik ragaszkodnak minden teljesítménypluszhoz, csodálatra méltó szellemi szabadsággal szállították le a dohc előállítási költségeit. Néhány japán sajátosság: a szelepeket vezető nélkül, az alumínium hengerfejben futtatják, sőt a motorokon maga a vezérműtengely is a hengerfej alumíniumában csapágyazódik.

Műszaki megoldásuk többféle — a meghajtásuktól függetlenül — főként a szelep és vezérműtengely közötti átvivő elemekben különböznek. A vezérlés tervezésének egyik leglényegesebb törekvése a mozgó tömegek és a motor magasságának csökkentése. Az ős dohc motorokon tömör szeleptőkéket szereltek a bütyköstengely és a szelep közé. Az 1960-as években megjelent a Honda-motorokon az üreges tőke. Az első ilyen tőkével szerelt Honda, egy kéthengeres, 50 kcm-es motor volt. A hengerenként 24,84 kcm-es négyütemű csöppség 20 ezres fordulaton (!) muzsikált. Hengerenként négy szelepe volt — a szerkezeti részeket úgyszólván csak nagyítóval lehetett látni. Ennek a motornak a szelepszárai 4 mm (!) átmérőjűek voltak, és szuperkönnyű üreges tőke vitte át a vezérműtengely parancsait a szelepre.

Az építési magasságnak sokkal jobban kedvez a tálcás tőke. A palástfelület megnő, a súly alacsonyan tartható, sőt a motorépítők még egy trükköt is kihasználnak. A bütyök a tőkét nem tengelyében nyomja, így a tőke forog, és a bütyökkel érintkező homlokfelülete egyenletesen kopik.

A következő működtetési mód az egykarú himbás kialakítás. Előnye, hogy a szelepszárat úgyszólván nem éri oldalirányú, hajlító erőhatás. Különösen szívesen fordulnak ehhez a megoldáshoz akkor, ha egy bütyökkel két szelepet akarnak működtetni. (Például a Yamaha XS 500-ason minden hengerre négy szelep jut.)

A dupla ohc vezérlés megbízhatóságával, magasabb fordulatszámokon is pontos működésével, kisebb kopásaival és az égőtér szabadabb kialakíthatóságával a mindennapi motoroknak is javára válik.



EGY VERSENYAUTÓ Feltámadása

Kerek fél évszázaddal ezelőtt egy walesi fiatalember, Parry Thomas elhatározta, hogy felállítja a gépjárművek abszolút sebességi rekordját. Tommy — így becézték barátai — e célkitűzése előtt (1926-ban) már 35 különböző autós világcsúccsal dicsekedhetett. Kedvenc kocsija egy hétliteres Leyland volt, de szívesen versenyzett kisebb autókkal is, amelyekkel az 1500 cm^3-esek között startolhatott. Vágyálmát egy autócsodával akarta elérni, amit „Babs"-nek nevezett el. Akkoriban szokás volt e kocsikat fantázianevekkel felruházni (csak néhányat említünk meg: a legendáshírű Campbellnek „Blue Bird", Wolseleynek „Viper" nevű versenymasinája volt.) A „Babs"-t egy Liberty típusú repülőgépmotor hajtotta — nem kevesebb, mint 12 hengerrel és 27 000 cm^3 löktérfogattal, s a „hozzávaló" 300 lóerővel rendelkezett. A világrekord utáni hajsza azonban arra kényszerítette Tommyt, hogy kedvencéből további 100 lóerőt csiholjon ki, és karosszériáját még áramvonalasabbá tegye.

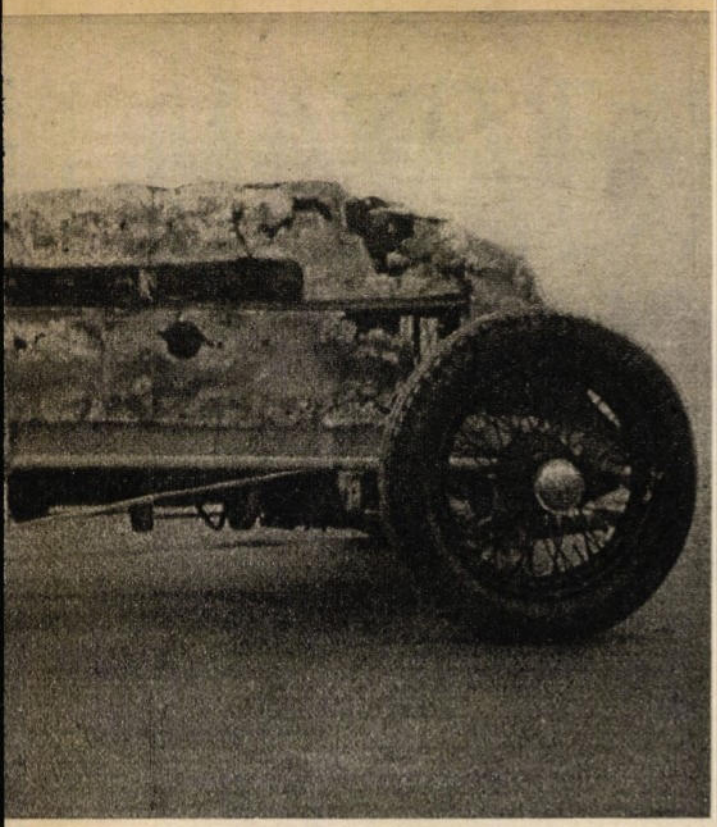
És sikerült.

A tükörsima pendinei tengerparton a „Babs" 272,454 km/óra sebességet ért el. Ez 1926. április 27-én történt. Másnap Thomas — 53 „hivatalos" személy előtt — ismét rajthoz állt és autója ekkor még gyorsabban, 275,222 km/órával száguldott. A hajtóanyag összetétele a következő volt: 60% repülőgépbenzin és 40% benzol. Akkoriban az abszolút világrekordért folyó versengés ahhoz hasonlatos érdeklődést váltott ki, mint ma a labdarúgásban a VB-döntő.

A walesi világcsúcsa éppen csak 10 hónapig élt, mert 1927 február elején Campbell jött Pendinébe és Napier-Campbell autóján győzött, a világrekordot 281,434 km/órára „csavarva fel". Az új világcsúcs felcsigázta az érdeklődést Campbell ellenfelei között; többen is közölték, hogy túlszárnyalják ezt a sebességhatárt. Segrave például bejelentette, hogy nemsokára csúcsjavító kísérletet tesz az USA-ban. Walesi emberünk sem ült ölbetett kézzel, rendületlenül dolgozott „Babs" motorján, hogy a versenytársak kihívására készen álljon. Tommy „kipreparált" kocsiján az edzéseket március 1-én kezdte meg; esett az eső, s a pendinei tengerpart homokja korántsem volt a szokásos sima, de a versenyző csökönyösen rótta a nedves homokon a kilométereket. 1927. március 3-án is szemerkélt az eső, a „Babs" csak nehezen indult, — bár ne is ugrott volna be, mert ez volt John Parry Thomas utolsó napja. Ma már nem rekonstruálható okokból a versenyző elvesztette uralmát a kocsi felett, az autó háromszor megfordult a tengelye körül, jobb hátsó kerekét elvesztve lángba borult és belefúródott a homokba. Thomas rögtön meghalt. A hivatalos verzió szerint az egyik meghajtólánc elszakadt, s az csapta agyon.

A versenyzőt Brocklandben temették el,

a „Babs"-t pedig a pendinei tengerparton, a szerencsét-





Képeinken a kiégett versenyautót látjuk, elöl, hátul és oldalnézetben — de nyergében már Owen ül



lenség helyén, háromméter mélyre elásták. A versenykocsi azonban a nedves homokban mégsem találta meg „örök nyugodalmát". Owen Wyn Owen tanító és nevezetes gépjárművek szenvedélyes gyűjtője, ugyanis a 60-as években minden követ megmozgatott annak érdekében, hogy kijárja az engedélyt a „Babs" kiásására, megszerzésére. A versenyautót azonban nehezen találta meg. Hosszas keresgélés után azonban mégis rátaláltak a „sírjára". Vigyázva — akár a régészek — Owen két barátjával kiásta az autót. Motorját, hajtóművét ugyancsak megrágta az idő foga — a többi fő darabról nem is beszélve. A motorhoz új dugattyúkat kellett keresni, az akkoriban használt meghajtólánc sem divatos ma már. A tanító a dugattyúkat szerezte meg viszonylag a legkönnyebben; a „Liberty" repülőgépeket ugyanis 1942-ig gyártották és motorjait az 1970-es évek elején még angol páncélosokba építették be. A meghajtóláncokat az NSZK-ból csencselte az „autórégész".

Aztán 1975-ben

— hat évi kemény munka után — a „Babs" (az évkönyvekben hivatalosan „Thomas Special" elnevezéssel szerepel) újra startra készen állt. A V—12-es motor ismét engedelmesen beugrott, s mind a 12 kipufogócsőből hatalmas lángnyelvek adták a világ tudtára, hogy fél évszázados „álmából" feltámadt. Azóta Owen a kocsit csak ritkán mutatta meg a kíváncsiskodóknak. A képeken látható karosszéria darabokat ő „ragasztotta" az autóra, melyek a „Babs" régi kontúrjaira emlékeztetnek. A „feltámasztott" Thomas Special-lal bizonyára még találkozunk — ha másképp nem, legalább a versenyautó veteránok találkozóiról szóló tudósításokban . . .

— MO —

autó motor MAGAZIN
1978/2. szám
Főszerkesztő: Kókai Imre
Főszerkesztő-helyettes:
Liener György

Szerkesztőség: 1073 Budapest, VII., Lenin krt. 9—11. Telefon: 223-625, 222-408. Levélcím: 1906 Pf. 223. Felelős kiadó: Sikiósi Norbert. Kiadja a LAPKIADÓ VÁLLALAT VII., Lenin krt. 9—11. Telefon: 221-285. Levélcím: 1906 Pf. 223. Terjeszti a Magyar Posta.

78.2909 ATHENAEUM NYOMDA Kozma utcai üzeme. Budapest. Rotációs mélynyomás.
Felelős vezető: Soproni Béla vezérigazgató

INDEX: 25 108 HU ISSN 0133-9222

autó motor sport MAGAZIN

ÁRA: 11 FT



F·1