

autó-motor

1980
JÚLIUS

14



LADA kooperáció
találkozó

Ki így, ki úgy

igyekszik a szabadba hétvégi kirándulásra, vagy hosszabb nyári pihenőre. Ezt a mozgást figyelte meg Szabó Sándor és erről fotózott néhány epizódot



a m AZ AUTÓ-MOTOR 1980/14. SZÁMÁNAK TARTALMÁBÓL:

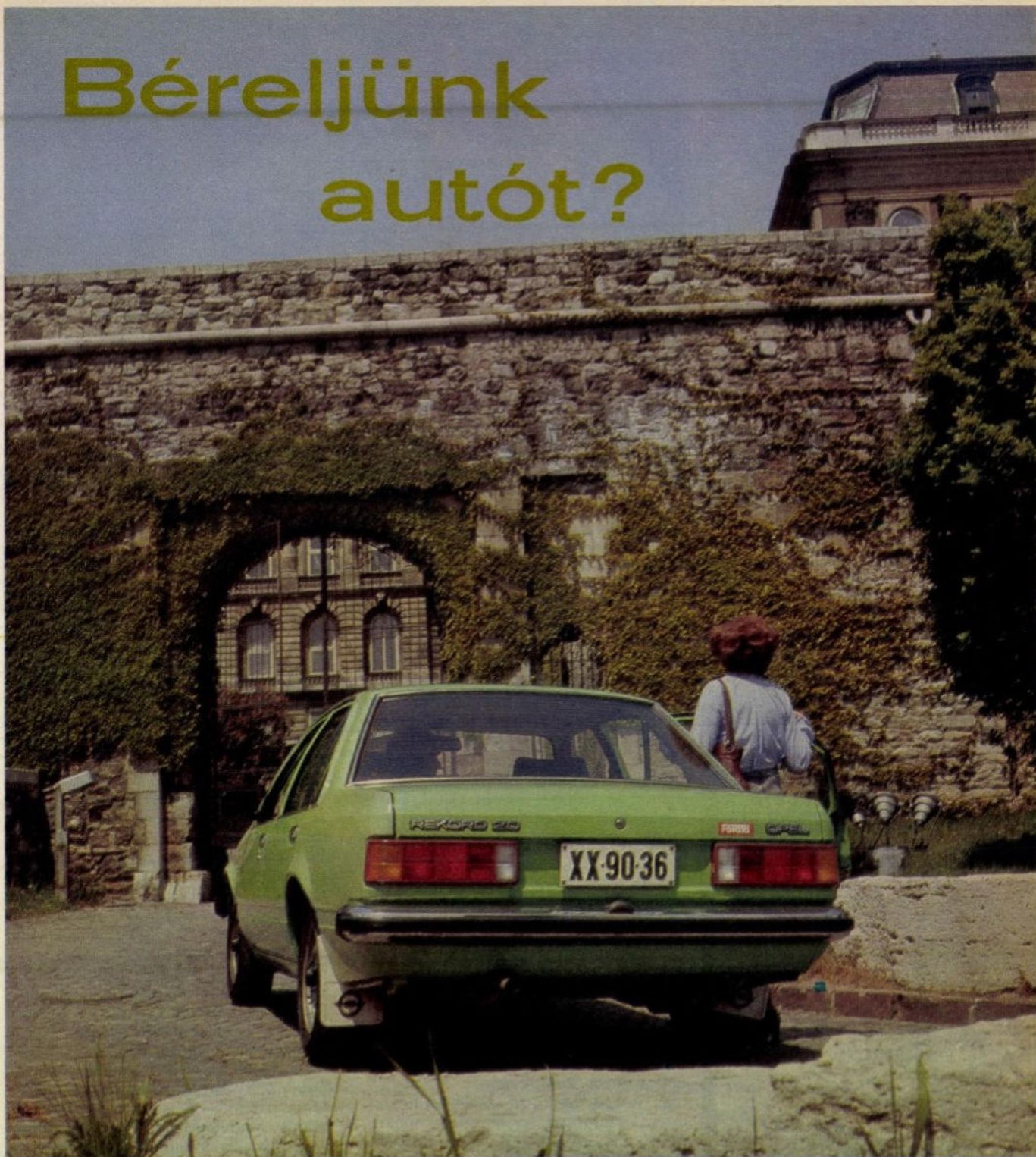
Pertu (Pless Zsuzsa) -----	6
Szemészet a buszon (F. A.) -----	7
Összetört parkolóórák (Földvári András) --	8-9
Mozaik -----	10-11
Autósoknak - Kocsivételi sorszámok -----	12
Az AFIT új műhelye Mátyásföldön (L. K.) -	13
Ismerd meg hazádat! Szombathely 2. (Túri P. - Almássy T.) -----	14-15
A közlekedésbiztonság újdonságai (Almássy T.) -----	16-17
Veterán járművek Prágában -----	18-19
Autók és árak - Vásárnapotár -----	20
Képes hirdető -----	21
A Wankel-motor és a Mazda (B. J.) -----	23
Divathóbort - vagy biztonságnövelő szerkezet... (Lovász Károly) -----	24-25
Számítógép az AFIT-üzemekben (Móricz S.) -	26
Mit iszik - és mennyit - a Volgája? (Szántó István) -----	27
Lada-kooperáció, Lada-találkozó (S. Boda András) -----	29-33
Régi autó - Modell - Bélyeg és kerék --	35
Közlekedésbiztonsági műszaki napok Szarvason (Békési József) -----	36-37
A jogászé a szó... (Dr. Szücs Ferenc) --	39
Nem volt bekapcsolva? (Rózsa Tamás) --	40
AM-posta - Így látják a japánok (Szentpéteri István) -----	41
Új villamosok Budapest utcáin (Gulyás László) -----	43
„Taxirendszerben” a közületi autók (Reményi-Gyenes István) -	
A „Csúcsforgalom” postája -----	44
Közlekedési képeslap -----	45
Szombati program -----	46
Édestestvérek -----	47
Párizsi anizksz (Rózsa György) -----	48-49
Látogatás a CZ gyárban (S. M.) -----	50-51
Műanyagból jobb - A mi kis múzeumunk -	53
Mérlegen a gokart (Rózsa György) ---	54
Darázs-varázs (Fekete Kálmán) -----	55
Vaskos meglepetés Le Mans-ban (G. Rossi)	56
Győzelem Banská Bystricán (Stampay István)	57
Magyarország-NDK 174:134 (N. J.) -----	58
Egyéni salakmotoros junior EB (J. N.) ---	59
Keresztrejtvény - Találja ki... -----	60
Humor -----	61
Francia GP (Andrew Frankl) -----	63

CÍMLAPUNKON: Lada-találkozó - 1980

(Fotó: Bojár Sándor)

HÁTLAGUNKON: Benzinpisztók

Béreljük autót?



Amikor meglátogattam a Belvárosban élő idősebb, már nyugdíjas, de mozgékony házaspárt, a beszélgetés során arról is szó esett, hogy talán eladják kocsijukat. Ezt a kérdést még nem döntötték el, de azt már kiszámították, hogy nekik nem nagyon érdemes tovább vállalniuk az autótartás gondjait, terheit, költségeit.

Az egyik érvelésük az volt, hogy a város centrumában levő lakásuk közelében ma már sehol sem hagytak

olyan helyet, ahol napközben — kivéve a hétvégeket — ingyen tudnának parkolni. Olyan udvart, vagy olyan beépítetlen telket sem találni környékükön, ahol huzamosabb ideig nyugodtan leállíthatnák a kocsit.

Mindennapos vásárlásaikat minél kisebb körzetre korlátozzák, de ha távolabb akad dolguk, jó időben szívesen odasétálnak, esőben, hidegben pedig busszal, villamossal, de legszívesebben metróval járnak.

Igaz, eddig is szerettek kirándulni, nagyobb túrákat tenni kocsijukkal, de amíg mindketten dolgoztak, túl gyakran az ilyen utakra sem került sor. Egy évben egyszer vagy kétszer viszont, a nyári-téli szabadságuk idején sohasem hagyták ki a több száz kilométeres hazai, illetve külföldi országjárásokat.

És itt van az a pont, amely miatt bár beszélnek arról, hogy mégiscsak el

kellene adni a kocsit, de erre nem könnyen szánják rá magukat. Mert mégiscsak jó dolog a ház kapuja előtt bepakolni a csomagokat, onnan indulni, majd pedig ott megállni, ahol éppen kedvet kapnak a nézelődésre, pihenésre. Vagyis, élvezni az autó egyik nem vitatható nagy előnyét, a viszonylag kötetlen pályán való, nem a mások által megszabott menetrend szerinti utazgatást.

No de, ezekért a most már nem túl gyakori programokért az év minden napján viselni az autótartás minden terhét? Ez olyan súly a családi mérlegen, amely nagyon erősen a kocsik eladásának oldalára billenti a labilissá vált serpenyőt.

Amikor idáig jutottunk a pro és kontra érvelésekkel, akkor vetődött fel a jól ismert XX táblás bérautók, vagyis az autókölcsönzés gondolata. Ezzel megoldódna az időnkénti autótűrák eddig élvezett minden előnye anélkül, hogy a heteken vagy a hosszú téli hónapokon át álló autó miatti költségek terheit viselniük kellene, nem beszélve az aggodalmakról, amelyek ilyenkor okkal nyomják a leállított kocsik tulajdonosait.

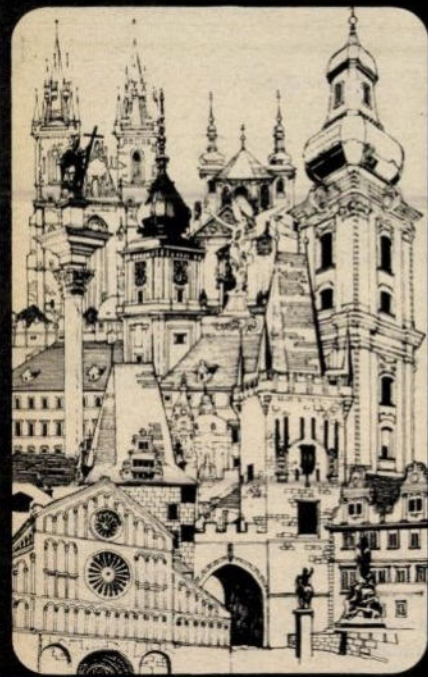
Más alkalommal egy másik beszélgetésen már az is szóba került, hogy



A világcég egyik vezető képviselőjének Neville Cheethamnek, és a Fótaxi igazgatójának, Balázs Józsefnek kézfogása ezen a kongresszuson azt is kifejezte, hogy a hazai vállalat az egyik legjobban működő partner ebben az autókölcsönzési szolgáltatásban. A Hertz kelet-európai szervezete külön térképes ismertetőt állított össze, amely már a magyar hálózatra vonatkozó adatokat is — mind a kölcsönzés feltételeiről, mind a bérelhető kocsikról, valamint a bérleti díjakról — tartalmazza

Hertz

Eastern Europe Osteuropa



mostanában nemcsak a nyugdíjas házaspároknál csökkenhet az autóval megtett kilométerek évi átlaga. Sokan lehetnek olyanok, akiknek bár megvan az autójuk, mégsem autóznak többet, mint négy-ötezer kilométert egy-egy esztendő során. Az ő tapasztalataik, így hát véleményük szerint ezeket az utakat viszont csakis autóval tudják zavartalanul elintézni.

Ebben bizonyára igazuk van, de azt a néhány ezer kilométert talán kifizetőbb egy bérelt, egy kölcsönzött autóval megtenni. Erre vonatkozó tanácsot ugyan nagyon nehéz adni, hiszen nagyon eltérőek az igények, az adottságok és a lehetőségek, de kár lenne elvetni az ilyen gondolatokat.

Mi most közelebb kerültünk ehhez a témához, hiszen a napokban a világ legnagyobb ilyen jellegű vállalkozása, a Hertz autókölcsönző cég Budapesten tartotta kongresszusát. Pontosabban, a szocialista országok autókölcsönző vállalatai — amelyek néhány éve kapcsolódtak be a nemzetközi Hertz Rent a Car rendszerbe — tartották most tanácskozásukat a magyar fővárosban.

Erre a kongresszusra a cég kelet-európai partnereit, így Bulgária, Csehszlovákia, Lengyelország, az NDK, Románia és Magyarország képviselőit hívták meg, valamint a Hertz Europe szervezet vezetői vettek részt a megbeszéléseken. Magyarországot az ország legnagyobb autókölcsönző vállalata, a Fótaxi képviselte, amely két

éve csatlakozott a Hertz-rendszerhez.

A Hertz-cég első alkalommal tartotta kongresszusát szocialista országban, vagyis nálunk. Ebben az elhatározásukban döntő szerepet játszott az a körülmény, hogy a világszervezet irányítóinak véleménye szerint a Fótaxi autókölcsönzési szolgálata a legmegbízhatóbb partnerek közé tartozik, és ezt a tevékenységét most a többi szocialista ország hasonló jellegű vállalkozásai elé követendő példaként állították.

Jó volt ezt hallanunk, és ugyancsak jó tudni, hogy a Fótaxi mintegy 500 különböző típusú XX-es rendszámú autójával a múlt évben már több mint félmillió dolláros bevételhez jutott.

A másik oldalon, vagyis a nyugati turisták és üzletemberek számára, a nemzetközi idegenforgalomban, ugyancsak megmutatkozik annak előnye, hogy akik Magyarországra utaznak — telex útján — a világ bármelyik részéről rendelhetnek XX-es kocsikat, vagy megérkezésükkor bérelhetnek ilyeneket.

Az eddigi adatok szerint nagyon népszerűek lettek a nálunk kölcsönözhető Lada 1200-as Limousine és Combi típusok, valamint a Lada 1500-as kocsik, de a választékban különböző BMW, Mercedes, Opel és Volvo modellek is találhatóak, rövidesen pedig a kis Renault 5-ös automata váltós kivitele ugyancsak felkerül a Fótaxitól kölcsönözhető autók listájára.

Végezetül még annyit, hogy az em-

lített kongresszus céljai közé tartozott most a továbbfejlesztési tervek kialakítása, az együttműködés megerősítése, de a résztvevők megismerhették a Főtaxi hálózatát, különböző üzemeinek munkáját, működését.

Ez a fontos tanácskozás, amelyen a Hertz-céget, vagyis ezt a világszervezetet egyik elnökhelyettese, valamint európai igazgatója és több más vezető munkatársa képviselte, várhatóan jelentős állomása a nemzetközi gépkocsikölcsönzésnek, a nemzetközi turizmus színvonala javításának. Ugyanakkor az autótartás és az autókölcsönzés általános kérdéseire, hazai gyakorlatára ugyancsak ráirányította a mi figyelmünket. Arra pedig, amire ennek az írásnak címében már utaltunk, vagyis, hogy: „Béreljük autót?” — sok esetben csakis az igen szó lehet a helyes válasz.

(Liener)

Utóiratként egy lapzártakor kapott tájékoztatás a Fővárosi Autótaxi Vállalat 04-es üzemigazgatóságától, amely csak megerősíti a mi igenlő véleményünket. Közlésük röviden így hangzik: 1977-től — amikor a vidéki Cooptourist-irodák is beléptek a hálózatba — már a vidéki városokban is visszavették a gépkocsit, de a bérlés eredeti kiinduló helyére való visszaszállítási költséget számolták, mégpedig 4,50 forintot kilométerenként. Nos, június elsejétől új szolgáltatásként bevezették az „egy út” bérletet egyelőre a három balatoni Cooptourist-irodához (Balatonfüred, Hévíz és Siófok), illetve onnan Budapestre. Ez azt jelenti, hogy csak azt a kilométerdíjat számolják, amit az „egy úton” megtett a gépkocsi.

Ha tehát valaki úgy gondolja, hogy kocsival mégiscsak kényelmesebben utazik családjával a kéthetes üdülésre, bérel egy Ladát, egy napra, egy útra, majd azt leadja a Balatonnál. Visszafelé pedig, mondjuk, két hét múlva, ismét bérel egy kocsit, és azt Budapesten adja le. Nincs gond a parkolással, a kocsitartással az üdülés ideje alatt.

A kongresszusi delegációk látogatása a Főtaxi karosszéria-műhelyében és telefonközpontjában, amely mindenki számára érdekes technikai megoldásokat is feltár

(Fotók: Hagyárossy Gyula, Főtaxi fotólabor)

Emlékeznek még Jackie Stewartra? Igen, ő az, a híres háromszoros Forma-1 világbajnok és e tájékoztató fődolapján ő ajánlja a Hertz, illetve a Főtaxi magyarországi bérautóit. A több oldalas, több nyelven megjelenő nyomtatvány az ország különböző pontjain levő autókölcsönzők irodáinak címét, telefonszámait éppúgy magában foglalja, mint ahogyan azt is feltünteti, hogy milyen kocsitípusok kölcsönözhetőek, például automatikus váltóval, rádióval



Rövidebb-hosszabb ideje fúvel-fával tegeződöm. A fővárosban! Látszatra rendkívül szellemes a helyzet. Haladok az egyirányú utcában, a parkoló autók „szorosában”. Az előttem guruló kis tehergépkocsi vezetője váratlanul meggondolja magát. Megáll. Elkezd tolatni. Mit tehetek? Hátramenőbe kapcsolok, s így tesz valamennyi mögöttem közlekedő. Indul a sor visszafelé. A teherautó betolat egy széles kapun. A sofőr — talán a fiam lehetne — derűsen odaordítja:

— Köszí, rendes voltál... — s már csukódik is mögöttem a nagyajtó.

Közben azonban valaki hátulról előre rohant. Személyesen. Gyalog.

— Mi a csudát művelsz? Nem tudod a Kreszt, hogy az egyirányú utcában?... stb., stb.

Legközelebb egy kereszteződésben annak rendje-módja szerint megadom egy autósnek az elsőbbséget, de ő bizonytalanul lemond róla, kicsit lekurblizza az ablakot és kiordít:

— Menj a...

Mondanom sem kell, nem az úticélem felé irányított.

Mosolyra fakasztó és siralmas helyzetek váltakoznak északról délig, keletől Nyugat-Pestig. Valamilyen „sikk” lett a nyitott kocsiablakon beüvölni, amolyan „gyakorlati Kresz kiselőadásnak szánt” bárdolatlan hangon „kioktatni” a másikat.

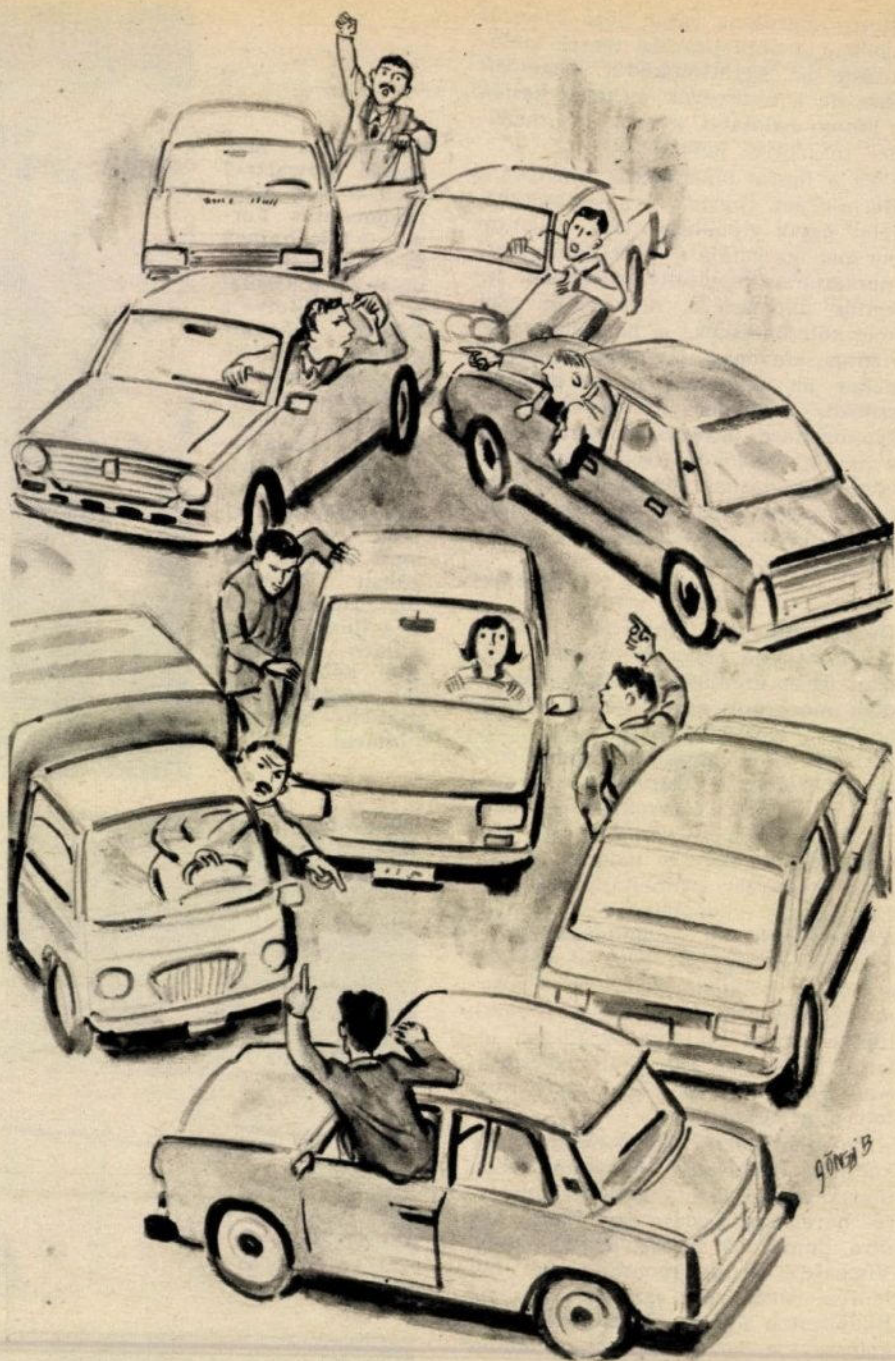
Egy taxisofőr mesélte nemrégiben, hogy valamelyik teherautóból „lenyanyázták” nőutasát. A lovagias számonkérésnek pofon lett a vége, s mert a taxis tenyere csattant nagyobbat, testi sértés miatt feljelentette ugyanaz az ember, aki miatt a semmiből „ügy” keletkezett.

El nem tudom képzelni, hogy emberek, akik a feletteseiknek minden bizonnyal „kezicsókolommal” és előre köszönnek, miért változnak meg azon nyomban, ha kerekeken, lóerőket éreznek maguk alatt? Nyilvánvaló, hogy a kocsi számukra valamiféle erőegyensúly... De nincs kizárva, hogy még gyerekkorukban, mikor a játékaúttal gurigáztak, letegeztek a pajtásukat. Felnőttek, de a stílusuk azóta mit sem változott.

Ejnye, ejnye! Kinőttétek a játszótérre! Nem veszitek észre, hogy útesten vagytok, ahol az efféle szóbeli koccanásoknak nagyobb ütközések lehetnek a következményei?

De mit teszek? Csak nem ugyanazt, amiért másokat elítélek? Hová süllyedtem? Tegeződöm?!

Pless Zsuzsa



(Gönczi Béla rajza)

Pertu

Szemé- szet

a buszon



Az orvosi rendelől a folyóvízes mosdó sem hiányzik

A tágas optikuműhely
(Bojár Sándor felvételei)



Mit csinálhat az ember a buszon? Utazhat, beszélgethet, ehet, zötyöghet, izzadhat, meg még sol: minden mást is csinálhat. Például szemüveget, ha történetesen optikus az illető.

Az Ikarus—260-as távolsági buszból orvosi rendelőt és optikuműhelyt alakítottak ki, és ezzel a szakrendelőkől távol levő településeken is színvonalas ellátásban részesíthetik az ott lakókat, dolgozókat.

A buszon hárman utaznak, a vezető, a szemészorvos és az optikus. Mindhárman korszerűen felszerelt helyiségben dolgoznak, a hátsó peronból pedig váróterem lett. Innen lehet belépni az orvoshoz, akinek látásjelző vetítője, teljes próba-szemüveglencse készlete, meg bonyolult nevű orvo-

si berendezései lehetővé teszik, hogy felismerje és szakellátásra küldje a szembetegeket. Azt is megállapítja, hogy kinek van szüksége szemüvegre, a lencsét az orvos, a keretet a leendő tulajdonosa választja ki.

A többi már az optikus dolga. Műhelyében megtalálhatók mindazok a szerszámok és berendezések, amelyek segítségével minden szokványosan rendelt szemüveg elkészíthető.

A beépített rendszerrel meg lehet gátolni a le-felszállók okozta buszringatózást is.

Egy-egy település lakóinak szemüvegeit néhány óra alatt elkészítik, még olyan helyen is ahol nincs áram, erre való az aggregátor.

Egy biztos: bárhova is érkezék a busz, személyzete nem haragudhat meg, ha rossz szemmel néznek rá.

F. A.

Összetört parkoló- órák



Íme, új módszer a parkolási gondok enyhítésére

Várakozás — önzően. A taxisoknak különösen gyakran kell megállniuk a város zsúfolt utcáiban, hiszen a „fuvart” nem érdeklik a parkolási nehézségek. Az autósokat annál inkább. Arra kérjük a taxisokat, hogy a néhány perces megállóra is válasszanak olyan helyet, ahol nem zavarják a forgalmat, nem akadályozzák a parkolóból elindulni szándékozókat



Az ember nem is tudja, hogy mit érezzen. Bosszankodják, mert tönkreteszik az automatát, 12 ezer forintos értéket pusztítanak el egy mozdulattal, csak mert sajnálják azt a kettést, vagy mert nem tudnak beállni a helyre? Vagy talán örüljön? Örüljön, mert hullik az ellenség, pótlásáig nem rabol a különös játékautomata,

amelyen csak veszíteni lehet? Ön mit érez, amikor összetört, kidöntött parkolóórát lát?

A kávéautomata kávé, a bélyegautomata bélyeg ad a pénzünkért, a parkolóóra helyet. Helyet, amihez máshol ingyen is hozzá lehet jutni, benne van az autó árban, az adóban. Ingyen kávé, ingyen bélyeg sehol sincs, érthető hát, ha nem tudunk megbarátkozni a parkolás megvámolásával.





Hová lett a parkolóóra?

Bojár Sándor és Favics Péter felvételei

Hát akkor mi legyen? Az órák és a díjbeszedők mégis csak szabályozzák a várakozás idejét,

ugyanazon a területen több autó

fordulhat meg.

Körülbelül öt éve, hogy felállították az első parkolóórát Budapesten, azóta megbízhatóan működnek — állítják a tulajdonos Garázsipari Vállalatnál.

Az órákat elemi kár nemigen fenyegeti, csak az emberek. Az még csak hagyján, hogy az iskolások rágógumival tömik el a pénzbedobó nyílást, az is kevés kárt okoz, amit a szándékos rongálók, a tolvajok munkája eredményez. (A Balatoni út mellett találtak szétört órát, a kitarító, fáradságos órarablással egy-kétszáz forinthoz juthatott a tolvaj.)

Elterjedt, hogy a Dohány utcai órákkal a közelben lakó autósok számoltak le. Az óratulajdonos vállalatnál viszont cáfolják a hírt, szerintük a teherautóval szállítók,

a rakodóhelyre tolatók törik szét az oszlopokat, egyáltalán nem biztos, hogy szántszándékkal.

Ha így van, akkor ez arra figyelmeztet, hogy ilyen szűk utcában, ahol nagy a teherkocsi-forgalom, legalábbis jobban meg kellett volna fontolni a fizető parkolás elrendelését.

Bárhogy is törnek az órák, az eltelt öt évben csak két tucat pusztult el, igaz, ez is

több mint negyedmilliósz kárt jelent,

ami már nem csekélység.

Mióta a fizetőhelyi „ingyen” parkolást csak nyolcnapos befizetési határidővel lehet 44 forintos bírsággal megúszni, javult a parkolási fegyelem, kevesebb a feljelentés. Nyolc nap eltelte után ugyanis 100 forintra emelkedik a bírság (további 4 forint a parkolásért), és ezt az összeget már be lehet hajtani.

Nem tudjuk, hogy a fizető parkolás továbbterjedését meg lehet-e még állítani.

Nem mintha olyan nagy üzlet lenne. De rangot ad a településnek, ha a fővárosnak jó, máshol sem lehet rossz. A Balaton mellett lassan olcsóbb lesz autózni, mint megállni.

Füred szélén szabadstrandot létesítettek, szépet, aszfaltozott parkoló is van a közelében. Idén, az első nyári hétvégén szomorúan láttuk, hogy a még el sem készült strand pázsítja egy év alatt elaggott, a kabinok tönkrementek, a lépcsők még mindig a parton teletek. Már-már azt hittük, hogy elfeledkeztek a tavaszt követő nyárról, de kiderült, hogy tévedtünk. A parkolóban ugyanis megjelent az ór, pénzt kérve a helyért, és ez csalhatatlan jele a szezonnak, no meg annak, hogy felkészültek rá.

Budapesten, a parkolási vámszedés ősbemutatójának színterén kedvező változások jeleit észleljük. Végre felismerték, hogy a parkolóórától még egy hellyel sem lett több,

nem elég kiüzni az autót

a belvárosi paradicsomból, valahol helyet is kell teremteni nekik. Végre megnyitják az autók előtt azt a néhány üres telket, amely ideiglenesen, néhány évig több száz kocsinak ad helyet. Szaporítják a metróállomások közelében is a várakozóhelyeket, és főleg nem tűzik ki rájuk a parkolási összegről tudósító táblákat.

Az órák és a jó közlekedéssel megközelíthető ingyenes várakozóhelyek csak együtt képesek szabályozni a várakozó forgalmat. Mert ha nemcsak a vámszedés riasztása, hanem a kellemes hely vonzása is érvényesül, akkor bizonyosan csak szomorúságot érzünk egy-egy összetört óra láttán.

Az órák megóvására van még egy csalhatatlan ötletünk. Csak egy feltűnő helyen elhelyezett táblára van szükség, a következő felirattal: Várakozzék nálunk! Fizető parkoló! Egyóra parkolásért 4 forintot fizetünk — önnek! **FÖLDVÁRI ANDRÁS**

AZ ALEKSINACI FRAD

szűrőgyárban 1980-ban több mint 6 millió légszűrő készül az autópálya számára, ennek nagy részét exportálni fogják. A jugoszláv vállalat a folyó év első negyedében kerekén 10 millió dinár értékű szűrőt szállított külföldre, mintegy 50 százalékkal többet, mint az előző év azonos időszakában. Az év végéig a Frad összesen 25 millió dollár értékben kíván szűrőket exportálni. Franciaországba, Angliába, a Szovjetunióba, Csehszlovákiába és Magyarországra.

A SEAT SPANYOL AUTÓGYÁR

másik multinacionális vevő után néz, miután az olasz Fiat elejtette azt a tervet, hogy átveszi a spanyol céget – közölte de la Rica, a spanyol holdingvállalat, az INI elnöke. Az INI a Seat legnagyobb részvényese. Az elnök elmondta, hogy az INI kártérítést fog kérni az elmaradt szerződés miatt a Fiattól, amely a tervek szerint 1981 végére 89 százalékos részesedést szerzett volna a spanyol vállalatnál.

AZ USA-BAN

májusban tovább csökkentek a gépkocsieladások, a napi vásárlások több mint két évtizede nem voltak ilyen alacsony szinten. Tavaly májushoz képest több mint 33 százalékkal kevesebb autót adtak el, ez még az 1975-ös recesszió szintjétől is elmarad.

NICARAGUA

800 darab IFA W-50 típusú teherautót vásárol az NDK-tól. A berlini kereskedelmi kamara jelentése szerint több ezer hasonló típusú tehérgépkocsit szállított az NDK Etiópiának, Mozambiknak és Angolának is. Nicaragua további járművek importját is tervezi. Jelezte, hogy 150 vontatót és kisebb teherszállító járművet is vásárol az NDK-tól. (Reuter)

ENERGIAMEGTAKARÍTÓ

és a környezetet nem szennyező városi autóbusz prototípusát fejlesztette ki a Volvo autóbusz-vállalata. A 103 kW-s (140 LE) dízelmotorhoz egy 330 kilogrammos lendkerék kapcsolódik, amely mind a gyorsulásnál, mind a fékezésnél energiát halmoz fel.

A SZOVJETUNIOVAL

való további együttműködés fontosságát hangsúlyozta Georges Falconnet, a Citroen igazgatója a TASZSZ tudóstójának. A francia üzletember kijelentette, hogy az együttműködésnek nemcsak a gépkocsik, alkatrészek és gyártási technológia eladására kell kiterjednie, hanem át kell fognia új modellek, új műszaki eljárások és új irányítási rendszerek kidolgozásának egész folyamatát.



A „Keressük a legjobb gépjárművezetőt” vetélkedő megyei versenyein a Csepel Autógyár bemutatta a Csepel D-750 típusú teherautóját. A teherautót soros, hat-hengeres motor hajtja. A biztonságos és kellemes vezetést a hidraulikus, szervó kormánymű szolgálja. A teherautó több változatban készül, található köztük áruszállító, önrakodó szerkezettel rendelkező, billenő rakfelületű nyerges, illetve közúti vontató, valamint anyagszállító is.

A Csepel Autógyár különdíjat ad annak a vetélkedőben résztvevő versenyzőnek, aki az országos döntőben az ügyességi feladatot a D-750 típusú teherautóval hajtja végre és ezzel a legjobb eredményt éri el

(Schellenperger Ferenc felv.)



A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács közlekedésbiztonsági kirakatversenyt rendezett. A húsz éve fennálló balesetmegelőzési szervezet versenyén a Fővárosi Tanács kereskedelmi vállalatának és a budapesti szövetkezeteknek áruházai, üzletei és boltjai vettek részt. A zsűri hét FKBT-díjat adott ki, két különdíjat pedig az Állami Biztosító. Képünkön a verseny első helyezettjének, a Népművészeti és Házipari Szövetkezet Szent István körút 26. szám alatti mintaboltjának kirakata látható. A legtöbbet – e versennyel – azonban a közlekedők nyertek.

(Szaniszló László felvétele)

**„Jobbra”
tartás!**

(A Sunday Mirror
nyomán)



Könyvekről

CSÁK ELEMÉR: Foglalkozása úrhajós (Kossuth). Soha időszerűbb könyv nem jelenhetett meg jobban „időzítve”. Megismerhetjük az úrhajózás történetét – egészen addig, hogy két magyar állampolgár is készül a világűr meghódítására...

MARGITA FIGULI: Három gesztenyepéj (Európa). A szlovákiai Madách Kiadóval közösen gondozott – immár klasszikusnak tekintett – regény egy a Kárpátok között húzódó faluba vezet el. Felfedezi számunkra ezt az ismeretlen-ismerős környezetet, amelyben egy tiszta szerelem története játszódik le.

HALÁSZ ZOLTÁN: Gasztronómiai kalandozások Európában (Panoráma). Az útikönyvek kiadója ezúttal az étkezési szokások érdekességei segítségével mutatja be az egyes országok arculatát – az ókortól máig.

VASZILIJ SUKSIN: Vörös kányafa (Európa). A tragikusan korán elhunyt szibériai író megismerhettük filmrendezőként, színészként is. S most itt vannak kezünkben leghíresebb, legsebesebb kisregényei és elbeszélései.



Meddig fokozható még az energiatakarékosság?

(Bojár Sándor felvétele)

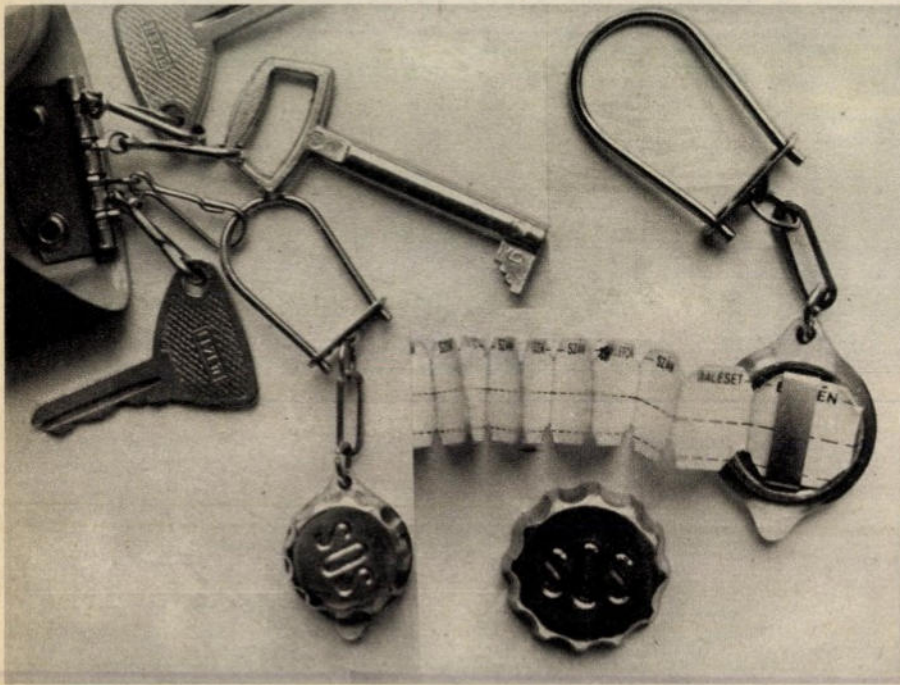
Autósoknak

A VÉDŐKORLÁTOK FELSZERELÉSÉT

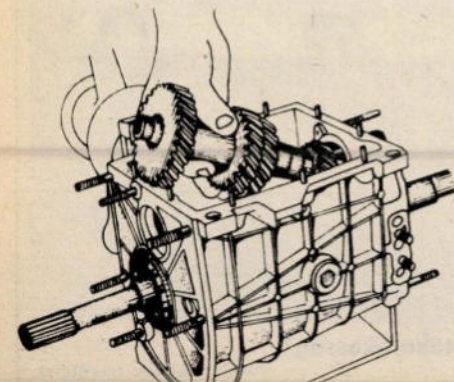
számosan kifogásolták, – természetesen a gyalogjárók közül. Pedig meg kell érteni, hogy azok a balesetek elkerülése végett kerülnek a legbalesetveszélyesebb helyekre. Hogy még több korlátot, még több helyen kellene felállítani, az sem kétséges, hiszen a gyalogosok olykor artistamutatványnak beillő mozdulatokkal kelnek át szabálytalanul az úttesten. Ilyen „porond” található például a Bástya mozinál, ahol a Kertész utca torkollik a Dohány utcába. A mozi oldalánál – a mozgó kocsisorok között – úgy járnak-kelnek egyik járdáról a másikra a gyalogosok, mintha zebra védené őket. Zebra itt nincs, csak egy balesetveszélyes góc. Elkélne egy hosszú, és megfelelő korlát felállítása. Minél előbb!

SEGÉLYSELENCÉ

a gyújtáskulcsón! Ötletes slusszkulcsstartót szerkesztett Hajnádi György műszerész mester. Az ütésálló szelencében található papírszalagra felírhatók a személyi adatok, köztük a vércsoport, oltások, gyógyszerérzékenység, és még más fontos, az életmentéshez nélkülözhetetlen támpontok. A kulcsstartó az autós műszaki boltokban kapható.



AZ AUTÓS SZAKKÖNYVEK



választéka nemigen kényeztetni el a szakembereket. Igaz, az utóbbi időben mintha történt volna előbbrelépés a kiadások tekintetében. Rendkívül hiánypótló kötetet jelentetett meg most a Műszaki Könyvkiadó. Dr. Hingli János, Autószerelők Zsebkönyvét nemcsak a gyakorló szakemberek, hanem az autótulajkos és autózással foglalkozók figyelmébe is ajánljuk. Magáról a könyvről annyit: kitűnően sikerült mű, olyannyira, hogy az igazán amatőr barkácsoló is könnyűszerrel tud segédletével dolgozni. Nemcsak a különböző autótípusok beállítási értékeit, hanem a szerkezetek szerelési fázisait – rajzokkal illusztrálva – is megtaláljuk a kötetben.

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR 1980. JÚLIUS 11-ÉN

DACIA (Budapest)	3124*
DACIA (Debrecen)	1228*
LADA 1200 (Budapest)	3558*
LADA 1200 (Debrecen)	4282*
LADA 1200 Kombi	16779
LADA 1300 (Budapest)	3093*
LADA 1300 (Debrecen)	3414*
LADA 1500 (Budapest)	3075*
LADA 1500 (Debrecen)	3304*
LADA 1600 (Budapest)	1361*
LADA 1600 (Debrecen)	2537*
MOSZKVIC 2140	9832
POLSKI FIAT 126p	26529
POLSKI FIAT 1500 . . . . .	. 650*
SKODA 105 S (Budapest) . . . . .	. 639*
SKODA 105 S (Debrecen)	4544
SKODA 105 S (Győr) . . . . .	. 593*
SKODA 120 L (Budapest) . . . . .	. 511*
SKODA 120 L (Debrecen) . . . . .	. 306*
SKODA 120 L (Győr) . . . . .	. 615*
TRABANT Lim. (Bpest)	1552*
TRABANT Lim. (Debr.) . . . . .	. 378*
TRABANT Lim. (Győr) . . . . .	. 884*
TRABANT Spec. (Bpest)	2476*
TRABANT Spec. (Debr.) . . . . .	. 754*
TRABANT Spec. (Győr)	1091*
TRABANT Kombi (Bp.)	6330
TRABANT Kombi (Győr)	1800
TRABANT Hycomat	9963
WARTBURG Lim. (Bp.)	1389*
WARTBURG Lim. (Győr)	1443*
WARTBURG Lim. (tt.) . . . . .	. 199*
WARTBURG de Luxe (Bp.)	1506*
WARTBURG de Luxe (Győr)	1275*
WARTBURG de Luxe (tt.) (Budapest)	7034
WARTBURG de Luxe (tt.) (Győr) . . . . .	. 401*
WARTBURG Tourist (Bp.) . . . . .	. 747*
WARTBURG Tourist (Győr)	401*
ZAPOROZSEC	30570

* Új sorszámok

Az Autókertől kapott tájékoztatás szerint: a lakókocsi sorszámának állása 772, a sátras utánfutóé: 1567.

AZ ÁSVÁNYOLAJTERMÉKEK

gyártásánál, tárolásánál és felhasználásánál számolni kell a vízzel, mint közismerten káros anyagnak a jelenlétével. A tárolótérekben megjelenő víz általában (klórozott szénhidrogének kivételével) az alsó rétegben helyezkedik el. A leülepedett vízmennyiséget szemrevételezéssel nem lehet meghatározni, így az a tárolt termékkel együtt az alkalmazási helyre kerülhet, ahol műszaki meghibásodást, sőt súlyos balesetet is előidézhethet. Sok esetben okozott már bosszúságot és anyagi kárt a gépjárművek üzemanyagtartályaiban a leülepedett víz. Az autósoknak-motorosoknak a víz észleléséhez jó segítséget nyújt majd, az a most forgalomba kerülő jelzőpaszta, amit a Finomvegyszer KTSZ gyárt. A hajlékony mérőszalagra, drótra felkent „VIZUÁL” paszta érzékeny színváltozással jelzi a legkisebb mennyiségű vizet is. Az új termék igen hasznos lehet a tüzelőolaj víztartalmának a megállapításánál is.

(Igaz, a személyautók benzintartályainak aljára lenyúlni körülményes, ám a teherautók tankjaiban a víz mennyiségét megállapítani lényegesen könnyebb. A szerk. megj.)

Az AFIT új műhelye

Mátyásföldön

Ideális környezet. Megközelítés, parkolás, ügyintézés kitűnő. Az ötletet, hogy itt karbantartó-állomás nyíljen, csak dicsérni lehet. A vonzókörzet oly nagy, hogy bizvást lehet számítani sok ügyfélre.

A kerületben eddig nem volt az AFIT-nak lakossági szolgáltatást nyújtó üzeme. Most már van, mégpedig az I. sz. Autójavító Vállalat jóvoltából. Igaz, hogy a műhely dolgozói, erőteljes építkezések közepette végzik jelenleg munkájukat, de ha szeptemberben — akkorra tervezik a komplexum átadását — elkészül, egyike lesz a legmodernebbeknek.

Az üzem vezetőjének, Fehér Gézának neve nem ismeretlen az autós szakmában, hiszen ezt megelőzően a vállalat Klapka utcai szervizében volt jelentős beosztása. Őt kértük meg: válaszoljon arra, vajon mire is számíthat az ide jövő autós.

AM: — Őszintén szólva, nem valami bizalomgerjesztő állapotot talál jelenleg az ide betévedő autós!

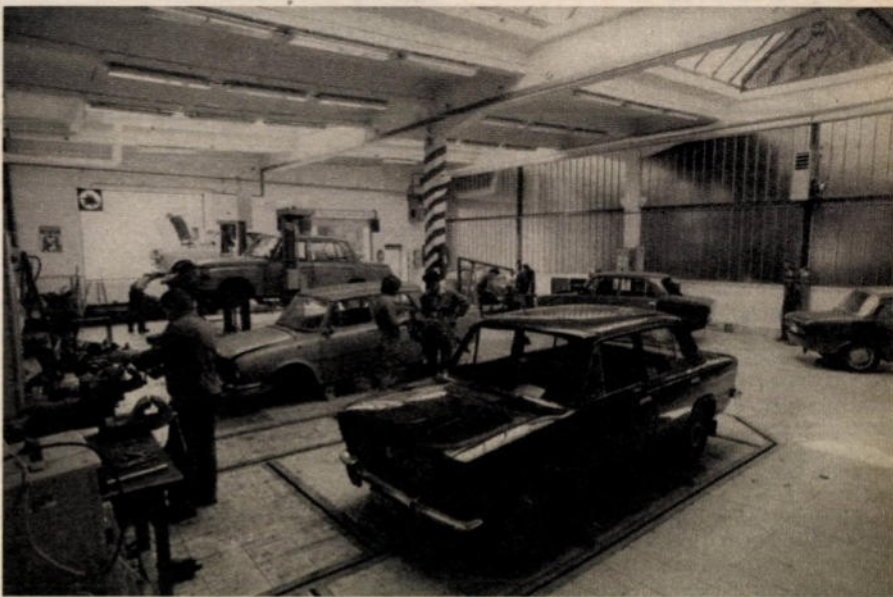
F. G.: — Ezt mi is tudjuk, de ez ne riassza vissza az ügyfeleket. Szeptemberig sok minden változik itt még... Nemcsak a két korszerű szerelőcsarnok, hanem az udvar is méltó lesz a bennünket felkeresők fogadására.

AM: — Milyen típusokkal foglalkoznak jelenleg, és milyen munkákat vállalnak?

F. G.: — Garanciális szolgáltatást csak az új üzemcsarnok beindulása után vállalunk. Jelenleg Lada, Skoda, Trabant és Wartburg típusok karambolos javítását, vizsgára való felkészítést, vizsgáztatást, revíziókat, és más egyéb javításokat végzünk. Két műszakban dolgozunk, ami hallatlanul nagy előny az ügyfélnek — és hátrány nekünk. Sajnos, mind kevesebben vállalják a két műszakot, például képtelenek vagyunk adminisztratív munkára női munkaerőt szerezni. Igaz, lakatosokból is hiányunk van, de elkelnének takarítók is.

AM: — Az új szerelőcsarnok már most is vonzó, vajon a felszereltsége lépést tart-e majd a létesítménnyel?

F. G.: — Ami beszerezhető felszerelés csak létezett, azt mind megvettük. A korszerű kéziszerszámoktól kezdve az emelőig mindenünk megvan, ami a jó munkát segítheti elő. Igaz, hiába a jó szerszám, ha hiányoznának a jó szakemberek. E tekintetben jól ál-



A meglevő ...

... és a készülő üzemrész Mátyásföldön, a Keresztúri út 1—3. szám alatt
Bojár Sándor felvételei



lunk, hiszen egyes szakmákban a jelentkezők között már szelektálni is tudunk. (Bár a lakatosokra is vonatkozna ez.) Ez nagy szó, különösen akkor, amikor arra törekszünk, hogy minél jobb szakmunkásgárda dolgoz-

zék műhelyünkben. Merem remélni, hogy munkánkkal nem okozunk csalódást az autósoknak, és aki egyszer meglátogatott bennünket, az rendszeres ügyfelünk marad.

L. K.

Idegvezető: TURI PÉTER, a Központi Múzeumi Igazgatóság igazgatóhelyettese

A 8-AS ÚTRÓL: Szombathely (2.)

A várost 1777-ben Mária Terézia püspöki székhellyé tette. Am, ennek ellenére — és egyéb kiváltságjogok nyújtásától függetlenül is — csupán a XIX. század második felében fejlődött igazi értelemben vett várossá. A megépült vasútvonal következtében Nyugat-Dunántúl vasúti gócpontjává lett. Gépgyufa-, gáz-, bőr- és szövőgyárat építettek, s ezzel a megye ipari központjává vált. A fejlődés következtében gazdasági, kereskedelmi és kulturális központi jellege tovább erősödött. A főváros után elsőként itt indították meg a villamosforgalmat. Szombathely 1809-ben — a napóleoni háborúk idején — francia megszállás alá került.

Az ipar gyors ütemű fejlődésével megerősödött a munkásmozgalom, s 1903-ban a szombathelyi munkások vörös zászlót avattak. A szombathelyi MÁV-műhelyből indult ki 1904-ben az emlékezetes országos vasutas-sztrájk.

A látnivalókban gazdag és közlekedési csomópontnak is beillő Berzsényi téren

Az egykori piactér



(ALMÁSSY TIBOR felvételei)





Művészi kiképzésű kőkeretes kapu



Tyche istennőt ábrázoló díszkút

Az első világháborúban és ezt követően a város fejlődése stagnált. A II. világháború végi légitámadásoktól rendkívül sokat szenvedett, emberéletben és lakóházakban nagy károk keletkeztek. A felszabadulást követően könnyűipari bázis alakult ki. Új gyárak, üzemek, városnegyedek születtek, s megelénkült gazdasági, kereskedelmi, kulturális és tudományos élete.

A város talán legszebb, mindenesetre nagyvárosi jellegű és építészetileg kiegyensúlyozott útja a Savaria út. Az 1890–1910 között kész eklektikus stílusban épült bérpaloták húzódnak a közel 800 m hosszú és 20 m széles sugárúton, amely a vasútállomástól a város központjába vezet. Az út bal oldalán, a Deák ligetben a Savaria Múzeum 1908-ban emelt s szecessziós jegyeket tükröző eklektikus épülete áll. Teljes felújítása folyamatban van, s kiállításai 1982-től fogadják majd a látogatókat. Az előtte levő ligetben Horváth Boldizsár (Szombathely 1848-as vezéralakja, a kiegyezés utáni magyar kormány igazságügyi minisztere) szobra — Tóth István szobrászművész alkotása — áll.

A Március 15. téren felépített (1963) művelődési és sportházban rendezik meg minden évben a Savaria Nemzetközi Táncversenyt, valamint a Magyar Táncbajnokságot, továbbá a különböző nemzetközi és hazai sportrendezvényeket is. Ezen a téren állították fel Kisfaludy Strobl Zsigmond nagyszerűen megformált Lenin-szobrát.

Az impozáns Savaria tér közepén látható díszkutat a római kori Savaria alapításának emlékére állították. A kör alakú vízmedencéből magasba törő oszlop tetején álló bronzszobor Tyche istennőt ábrázolja. Az oszlop oldalán levő bronzplakett a városalapító Claudiusnak állít emléket. Mindkettő Marton László szobrászművész alkotása. A tér legjelentősebb és legszebb építészeti együttese a volt ferences templom és kolostor. Az eredetileg gótikus stílusú templomot a XIV. században építették. Szentélye gótikus, s a torony melletti részen is szép, gótikus, kőbordákkal tagolt ablak látható. Mai barokk stílusát a XVII–XVIII. századi átépítések nyerte el. Berendezései barokk és rokokó stílusban készültek. Oltárképei között van Szombathely legrégebbi látképgyűjteménye — 1749-ből származó — kép is. Egyszerűen kiképzett homlokzatát késő reneszánsz stílusú, művészi kiképzésű, kőkeretes kapu fűzi meg, amelyen Sennyei püspök címerével és a felette barokk építészeti keretbe foglalva Árpádházi Erzsébet fülkeszobrával díszített együttes látható. A város legrégebbi köztéri szobra — a Mária oszlop — közvetlenül a templom mellett, az első támpilléreközben áll: 1682-ben állították fel. A kolostort — ugyancsak a XVIII. század folyamán — barokk stílusban építették át.

Figyelmet érdemel a Tolbuhin utcában levő Szent Márton, volt Domonkos-templom, a város egyik leg-

régibb — 1670 körüli — kora barokk stílusban épült műemléke.

A hagyomány szerint a domonkos templom névadója — Szent Márton tours-i püspök —, a gallok megtérítője, 316-ban Savariában, a templom közelében állott kora középkori épületek egyikében született. Nevéhez kedves, régi néphagyomány fűződik, amely szerint a szerénységéről messze földön ismert szentatya püspökké választásakor (hogy ne találják meg) a ludak óljába rejtőzött. Rejtekhelyét azonban a ludak éktelen gágogása hamarosan elárulta.

Ennek emlékét idézi a Márton-napi (november 11.) lúdpecsenyesítés. Ha a lúd mellsontja ugyanis piros-roppogásra sül, akkor enyhe télre számíthatunk. Ha viszont fehér marad, akkor kemény fagyok várhatók, mert Szent Márton fehér lovon látogatja majd meg a várost. Vagyis: november 11-én hó borítja el a környéket.

A római alapfalakon épülő templom hazánk legkorábbi barokk stílusú épületeinek egyike. A kápolnában elhelyezett Szent Márton-kép (1678-ból) és egy Madonna-kegykép érdemel különös figyelmet. A templom előtt — a volt keresztelőkút fölé — 1938-ban állították fel „Szent Márton megkereszteli édesanyját” című kétalakos bronzszobrot — Rumi Rajki István szobrászművész legjelentősebb alkotását.



A KÖZLEKEDÉSBEN ÚJDONSÁGAI

Világstatisztika szerint a legtöbb közúti tragédiát a gyorsított közlekedés okozza. Ide sorolták azokat is, akik az utakon az ésszerű forgalomritmussal járó manőverezések láncreakcióit is kiprovokálják ezzel.

Ákár tetszik tehát az autósoknak, motorosoknak, akár nem, a világ országútjain napjainkban úgyszólván mindegyet számolni kell a lépteiket

őrző és figyelő radar sebességellenőrzésekkel.

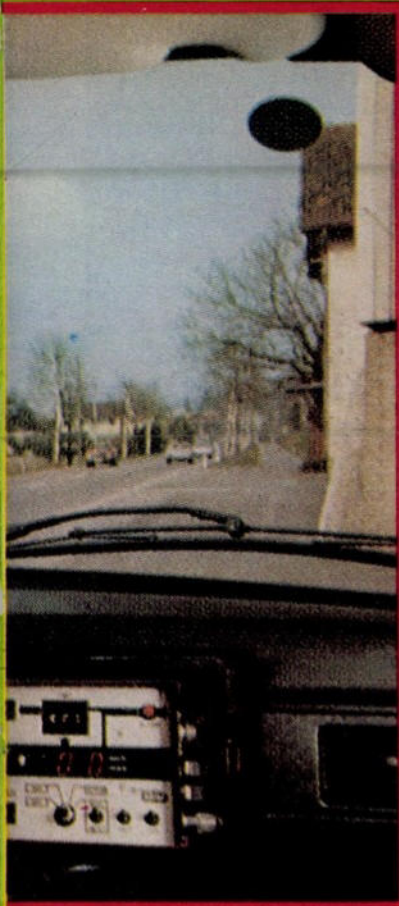
Se szeri, se száma ma már a legkorszerűbb elven működő és a legravaszabb elhelyezésre is lehetőséget nyújtó radar sebességellenőrző műszereknek, amelyek műhelytitkaikat a közlekedési kiállításokon különös előszeretettel magyarázzák és tárják a nagy nyilvánosság elé.

A különböző országokból és különféle gyártók által felvontatott ilyen mérőberendezések külső megjelenésre sok-

ban különbözhetnek. Többet vagy kevesebbet tudnak, ám alapvető tulajdonságuk teljesen megegyezik: a tárgyak térbeli helyzetének – a közúti jármű sebességének – a meghatározására szolgálnak. És újabban már a mikroprocesszorok által kínált előnyöket és szinte korlátlan lehetőségeket is magukban foglalják.

A mikroprocesszorok tulajdonképpen a mikroszámítógépek legfontosabb alkatelemeinek tekinthetők. Bonyolult, összetett funkciókat valósítat-

nak meg, igen kis geometriai méretben. Ennek köszönhető többek között, hogy a hágyományoshoz mérten az újabb radarok súlya elenyésző. Pontosabbak is mint elődeik, s további előnyük, hogy antennájuk egészen kis méretű. Éjszaka és nappal, álló megfigyelő poszton vagy éppen mozgó autóban bármelyik irányban ellenőrzés alatt tartva az utat egyaránt „bevetethetők”. A műszeregységhez tartozó minikomputerbe érkező jelzések alapján a bemért



ZTONSÁG

radarok és mikro- processzorok

kocsi sebességét digitálisan jelzi, s az egyidejűleg készített fotón, illetve fotosorozaton rögzíti is. A kijelzők fényforrásaiként izzószálat, gázkisülést, elektronsugárral gerjesztett fluoreszcens anyagot, fényemittáló diódákat, folyadék-kristályokat alkalmaznak. A fényforrás jellegétől függően lehetőség nyílik különböző színű kijelzők létrehozására is. A kifejezetten autó radar sebességmérők tulajdonképpen igen nagy frekvenciájú rádióhullám generátorok. Lényegé-

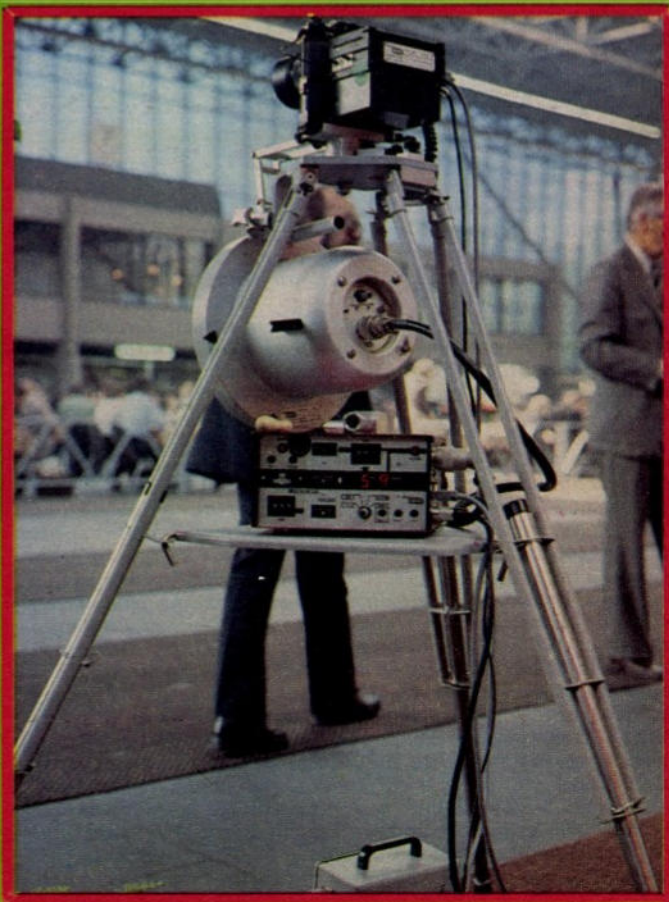
ben 3 cm hullámhossz körül dolgoznak azon az elven, hogy a radarhullám éppúgy irányítható, mint a fénysugár. A Doppler-effektus alapján verődik vissza az eléje kerülő tárgyról (robogó autóról), amit viszont az ellenőrző kocsiba (vagy azon kívül) szerelt vevőkészülék regisztrál.

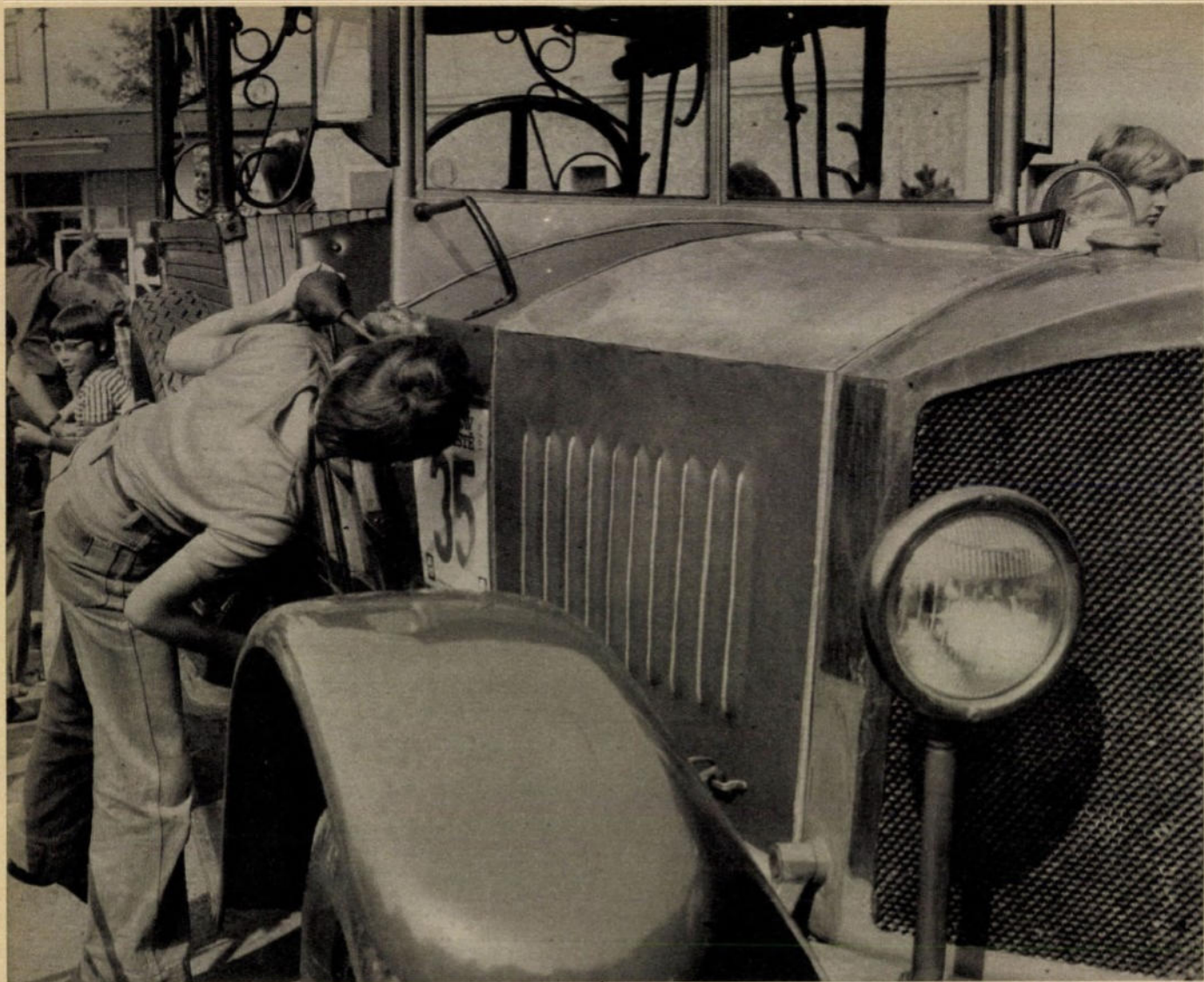
A kifejezetten közúti forgalomellenőrzést szolgáló radarok tulajdonképpen a tranzistorok, a nyomtatott áramkörök, a mikroprocesszorok térhódításával napjainkban kezdenek – s immár feltartóztathatatlanul – igazán elterjedni.

A számítógépek tehát a stá tuszszimbólumból immár valóban a feladatmegoldások mindennapi eszközévé váltak, amit sokoldalú logikai áramkörként való felhasználhatóságuk és aritmetikai műveletvégző képességük tett lehetővé.

Íme, néhány – és csupán vázlatosan ismertetett – példa a közlekedésbiztonság világából alkalmazási lehetőségük sokoldalúságára...

ALMÁSSY TIBOR





Legutóbb fiatal emberekről, öreg járművekről írva igyekeztünk a régi motorok, a régi autók őrzőinek, új-jáépítőinek munkájára, programjaira irányítani a figyelmet. Ismertettünk akkor egy 1901-ből származó és nemrég új, de korhű odalkocsival kiegészített Laurin Klement motort is, amelyről közben friss híreket kaptunk. Azt az értesülést, hogy Kisapáti József június elején a Prága környékén levő hegyi utakon rendezett versenyen eredményesen szerepelt.

A 120 kilométeres pályán, nemzetközi mezőnyben, 40 nevező között 4 magyar indult és ért el sikereket. Kisapáti József egyik testvére, István például 1899-ben készült ugyancsak Laurin Klement szőlőmotorral, míg Horváth Károly egy régi 500-as BMW géppel, Sárvári Zoltán pedig BMW autójával képviselte a hazai színeket és ő még a kategória legszebben restaurált kocsjának díját is elnyerte.

A győzelmek, a különdíjak értéke sokat számít valamennyi vetélkedőn, valamennyi versenyen, de ebben az esetben is azt tartjuk a legfontosabbnak, hogy rendeznek ilyen nemzetközi találkozokat. Arról, hogy ezek mindig látványosak, élményt nyújtó események, felesleges szót ejteni. Jól tudjuk, aki csak teheti elmegy oda, akár mint versenyző, akár nézőként. Most például Prágában egy 72 esztendőes férfi, egy „öreg motoros” lovagolta meg hasonló korú motorját és azal elsőként gördült át a célvonalon. Azt pedig, hogy a fiatalok milyen lelkes csodálói a régi autóknak, igazán hűen érzékelteti egy szintén Prágában készült korábbi felvétel, amikor az 1914-ből származó különleges Tatra kocsi is rajtszámmal jelent meg a veterán járművek versenyén.

VETERÁN

JÁRMŰVEK

PRÁGÁBAN



A hegyek közötti pályán bizony kellett még egy kis pluszteljesítményt adni az 1901-es, oldalkocsis Laurin és Klément erejéhez, de itt is érvényesült a mondás, amely szerint nem mindig a győzelmet kell fontosnak tekinteni. Az osztrák versenyzők, akik 1908 óta meglévő Opel kocsijukkal érkeztek a célba, elsősorban annak örültek, hogy defekt nélkül autózhattak a 120 kilométeres pályán



(Révy László színes felvételei)

Autók és árak

Részlet a Merkur használtautó-telepein július elején értékesített gépkocsik árából:

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

TÍPUS	Évjárat	Jel	Ára ezer forintban
BUDAPEST (Röppentyű u. 73.)			
Dacia 1300	1979	BM	93
Lada 1200	1973	SM	52
Lada 1200	1973	BM	51
Lada 1200	1977	SA	45
Lada 1300	1978	BM	101
Lada 1300	1978	SM	90
Lada 1500	1978	SM	114
Lada 1500	1978	BM	106
Lada 1600	1978	BM	118
Moszkvics 2140	1978	SA	48
Moszkvics 2140	1977	SM	55
P. Fiat 1500	1977	SA	51
P. Fiat 1500	1974	SA	27
P. Fiat 1500	1978	BA	72
Skoda 105 S	1978	SM	74
BÉKÉSCSABA (Szarvasi út)			
Dacia 1300	1974	SM	41
Lada 1200	1974	SM	35
Lada 1200	1975	SM	46
Lada 1200	1978	SM	90
Lada 1200	1978	SM	85
Lada 1300	1978	SM	102
Lada 1500	1978	SM	93
Lada 1500	1978	BM	113
Moszkvics 2140	1979	SM	74
Moszkvics 412	1971	SM	19
DEBRECEN (Monostorpályi út)			
Dacia 1300	1979	BM	91
Lada 1200	1974	SM	34
Lada 1200	1975	SA	29
Lada 1200	1979	SM	90
Lada 1500	1976	SM	79
Lada 1500	1978	SM	100
P. Fiat 1500	1972	SM	20
P. Fiat 1500	1980	BM	123
Skoda S 100	1972	BM	16
Skoda 110	1973	SM	36
Skoda 120	1978	SM	61
GYŐR (Rét u. 27.)			
Dacia 1300	1975	SM	73
Lada 1200 K	1974	SA	27
Lada 1200	1979	SM	105
Lada 1200 K	1978	SM	78
Lada 1200	1974	BM	58
Lada 1500	1977	BM	93
Moszkvics 2137	1978	BA	56
Moszkvics 2140	1978	BM	65
P. Fiat 1500	1977	SA	59
P. Fiat 1500	1977	SA	47
KECSKEMÉT (Szolnokhegyi út 7.)			
Dacia 1300	1973	BM	37
Dacia 1300	1979	BM	96
Lada 1200	1972	SM	41
Lada 1200 K	1976	SM	61
Lada 1300	1977	SM	83

Lada 1500	1976	SM	75
Lada 1500	1978	SM	100
Lada 1500	1979	SM	114
Moszkvics 412	1972	BM	37
P. Fiat 126	1979	BM	63
P. Fiat 1500	1975	SA	30
P. Fiat 1500	1977	SA	56
P. Fiat 1500	1979	SA	80
Skoda S 100	1973	BM	26

MISKOLC (Lorántffy Zs. u. 49.)

Fiat 850	1971	SM	17
Fiat 128	1972	BM	27
Lada 1200	1977	SM	80
Lada 1200	1974	SM	45
Lada 1200 K	1979	SM	101
Lada 1200 K	1976	SM	75
Lada 1200	1978	SM	83
Lada 1500	1976	SM	92
Lada 1600	1978	SM	129
Lada 1600	1979	SM	133
Moszkvics 2140	1979	SM	74
UAZ 469	1975	SA	27

PÉCS (Fürst S. u. 6.)

Lada 1200	1973	SA	41
Lada 1200	1975	SA	29
Lada 1200	1975	BM	59
Lada 1300	1979	SM	106
P. Fiat 1500	1974	SA	24
P. Fiat 1500	1977	SA	42
P. Fiat 126	1978	BM	57
P. Fiat 126	1980	BM	67
Skoda 105 S	1978	SM	70
Trabant 601	1972	SM	22

SZEGED (Vásárhelyi Pál u. 4.)

Lada 1200	1971	BM	42
Lada 1200	1974	BM	52
Lada 1600	1979	SM	126
Moszkvics 412	1970	BM	12
P. Fiat 1500	1976	SA	47
P. Fiat 1500	1977	SA	57
P. Fiat 1500	1979	BM	101
P. Fiat 1500	1972	BM	36
Skoda 120	1978	BM	78
Skoda 105 S	1979	BM	66
UAZ 469 B	1975	BM	66
Volga M 24 K	1980	SA	173
Volga M24	1974	SA	24
Wartburg 353	1974	BM	38
Zaporozsec 968	1972	SM	16

SZÉKESFEHÉRVÁR (Csikvári u. 14.)

Lada 1200	1978	SA	52
Lada 1200	1980	SM	102
Lada 1500	1975	SM	67
Lada 1500	1976	BM	88
Moszkvics 412	1975	BM	40
Moszkvics 2140	1977	BM	65
P. Fiat 1500	1975	SM	45
Skoda S 100	1974	BM	19
Skoda 105 S	1977	SM	64
Trabant 601 S	1975	SM	31
UAZ 469 B	1978	SA	51

SZOMBATHELY (Zanati u. 2.)

Lada 1200	1978	SA	48
Lada 1200 K	1978	SA	59
P. Fiat 1300	1971	SM	17
P. Fiat 1500	1971	SM	23
P. Fiat 1500	1974	SM	36
P. Fiat 1500	1975	SA	22

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

A SZABADPIACOKRÓL

Az utóbbi hetekben jelentősen csökkent a használt autók értékesítési lehetősége. A tavaszi eladási csúcs után szokatlanul gyorsan csökkent a kereslet. Ennek talán az is oka, hogy az eladók ragaszkodnak az irreális árakhoz, és az is, hogy a szabadpiacon lényegesen kevesebb a vásárlóerő. Erdékesség jelenleg, hogy a Merkur telepein hétfőn és kedden lendül fel a forgalom, mert a vasárnap el nem kelt kocsikat másnap és harmadnap itt ajánlják eladásra. Csakhogy a Merkur szigorúan figyelembe veszi — évjáratától függetlenül — az autó műszaki állapotát. A szabadpiacon és a börzéken egyaránt keletje van a kis-kocsiknak és a Lada 1500-asoknak.

BUDAPEST. Audi 100 GL (ZA) 180 ezer forint, Dacia 1300 (UX—ZC) 72—83, Lada 1200 (IH—IZ) 38—48, Lada 1200 K (ZC—ZM) 76—104, Lada 1300 (UX—ZA) 82—90, Lada 1500 (UT—ZM) 85—105, P. Fiat 126p (ZA) 62, P. Fiat 1500 (ID) 30, Trabant 601 (UB—UM) 35—50, Trabant 601 K (UX) 55, Skoda S 100 (UO—ZL) 50—65, Wartburg 353 (IB) 32, Wartburg 353 (ZN) 83 ezer forint.

DEBRECEN. Majdnem háromszáz kocsit árulnak, de itt sem nagy sikerrel. Láttunk egy Lada 1200-ast (UP) gazdát cserélni 58 ezer forintért. Az árak valamivel magasabbak a fővárosinál.

KECSKEMÉT. A piacon 150—200 kocsit láttunk, ami bizony nem számít rekordnak, de még ez is sok volt, hiszen az utóbbi időkben megcsappant az Alföldön is az érdeklődés. Egyetlen üzletkötést sem tapasztaltunk. Kínálati árak alku előtt: Dacia 1300 (UT) 70 ezer forint, Fiat 850 (ID) 30, Lada 1200 (IH—UP) 40—65, Lada 1300 (ZL) 90, Lada 1500 (ZK) 100, Moszkvics 412 (ID) 25, Skoda S 100 (ZF—UF) 40—45, Trabant 601 (IM—UG) 36—42, Wartburg 353 (IL) 40 ezer forint.

MISKOLC. Már az előző számunkban megírtuk, hogy ezen a piacon reménytelen kocsit árulni. Ennek ellenére most is 400 darabot kínáltak, de még a reális árat kérők sem tudtak az öreg masinájuktól megszabadulni.

VÁSÁRNAPTÁR

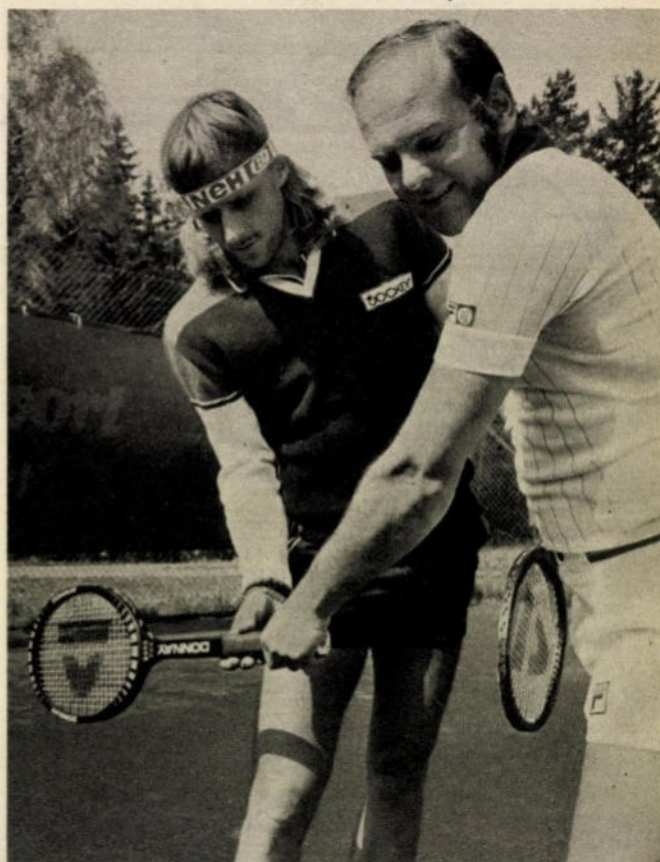
Július 27.	Augusztus 3.
Csorna	Balassagyarmat
Eger	Cegléd
Debrecen	Debrecen
Hatvan	Gyöngyös
Kalocsa	Győr
Kecskemét	Gyula
Kisújszállás	Jászberény
Komárom	Kiskunfélegyháza
Miskolc	Kiskunhalas
Nagyatád	Lenti
Nyíregyháza	Miskolc
Siklós	Nyíregyháza
Siófok	Oroszlány
Szarvas	Pécs
Szeged	Szeged
Zalaszentgrót	Szentes
Augusztus 2.	Székesfehérvár
Tab	Tiszkecske
	Törökszentmiklós



Képes

híradó

Új csillag a ralisportban? No nem, de tény, hogy a gyors labdák művésze, a svéd Björn Borg belekóstolt az autóversenyzésbe. Pontosabban arról van szó, hogy Stig Blomqvist, aki a gyorskocsik elismert mestere, a svédek sokszoros ralibajnoka, a másik sportág kiemelkedő sztárját tanítgatja a magasabb fokú autózás mesterfogásaira. Így került a Saab 900 Turbo kormányá mögé – előírásos öltözkében – napjaink teniszkirálya, aki bizonyára szívesen avatja be autós barátját a fonák ütés fortélyába



KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felvesszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban,
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban
sportfelszerelésről is gondoskodunk.



Címünk: CHINOIN GYÓGYSZERGYÁR
Oktatási osztály
Budapest IV., Tó utca 1-5.
Tel.: 690-900/531,
és Chinoin Nagytétényi Gyáregység
Személyzeti osztály
Budapest (Nagytétény) Bányalég u. 2.
Írásbeli jelentkezés:
1325 Budapest, Pf.: 110.



Budapesti Autójavító Isz. 10. sz. üzemének
(Bp. II., Pasaréti út 2-4. sz.)

A
LADA

összes változatával
kapcsolatos szolgáltatásai:

- Garanciaszolgáltatás és kötelező átvizsgálások csekkszelvényre.
- Szerkezeti és elektromos egységek javítása.
- Garanciaidőn túli átvizsgálások.
- Műszeres vizsgálatok árengedménnyel.
- Zárttechnológiás rendszerű időszakos műszaki vizsgáztatás.
- Szervizmunkák típustól függetlenül.
- Személygépkocsik gépi felsőmosása vasárnap is!

Rövid határidő

Javítások OTP hitellelve is.

Üzemidő: hétköznap: 6-22 óráig,
szombaton: 6-14 óráig.

Előjegyzés, érdeklődés: 162-019,
359-166 telefonon.

AUTÓKÖLCSÖNZÉS RENT A CAR

InterRent
IR FÖTaxi

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

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



a WANKEL-MOTOR és a MAZDA

Felix Wankel a feltaláló és az új RX-7 motortere a 77 kW (105 LE) teljesítményű két tárcsás erőforrással

Felix Wankel találmányát, a forgótárcsás, belső égésű motort, elsőként az NSU építette be 1963-ban egy Sport-Prinz típusba. A forradalmian új koncepciójú motor hamarosan igen népszerűvé vált és licencét számos gyártó megvette. A két legismertebb: a japán Mazda és az amerikai General Motors. A siker azonban tisztavirág életű volt. A Wankel-motor hátrányaként könyveltük el, hogy megrögzött iszákos. Állandóan szomjas. Korábban, az olcsó benzin időszakában ez még talán megbocsátható lett volna, ám a hetvenes években kibontakozó energiaválság kérdésessé tette a Wankel-motor jövőjét. A GM felhagyott a forgótárcsás motor kísérleteivel, s hamarosan a többi licenc vásárló is követte példáját.

Egyedül a Mazda a kivétel. A japán gyár 1967-től kétszer annyi Wankel-motort állított elő, mint bármelyik más gyártó. Eközben vitathatatlanul komoly tapasztalatokra tett szert. Kidolgozták, hogyan csökkenthető a fogyasztás és hogyan növelhető a motorok élettartama. Mazda új sport kupéja, az RX-7-es 1978-ban jelent meg, amelybe már az alaposan átdolgozott, „javított” Wankel-motor, a 12A került beépítésre. Az idén havonta 8000 RX-7-et készítenek, és a termelés felét az USA-ba exportálják. Jogos a kérdés: milyen változtatások történtek a motoron, hogy az újabban újra elfogadhatóvá vált?

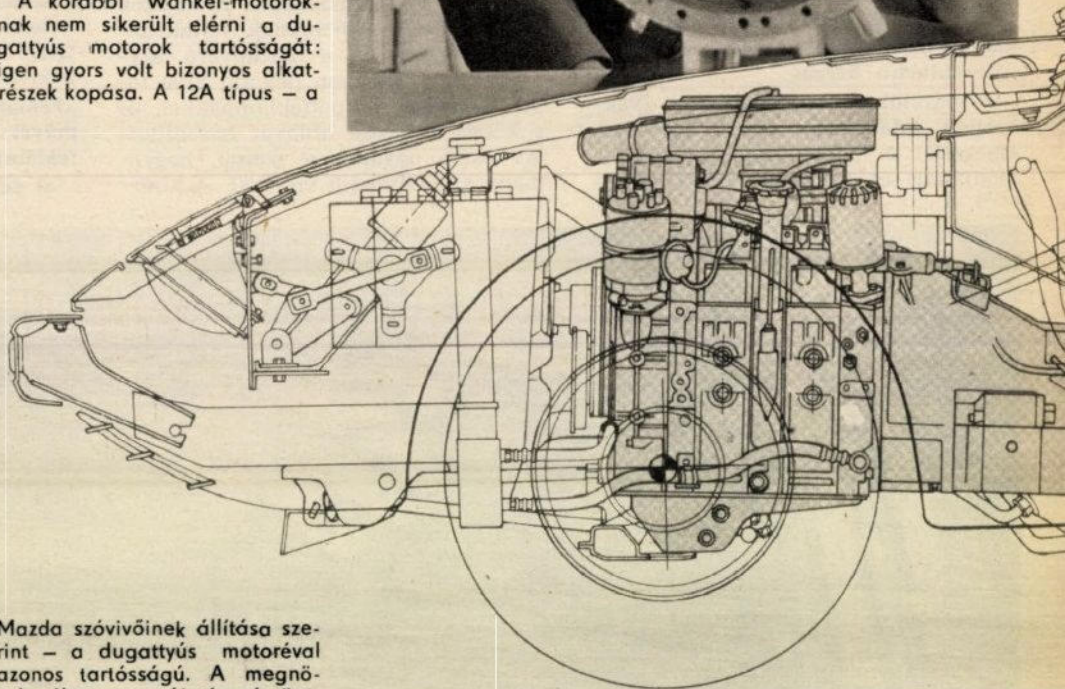
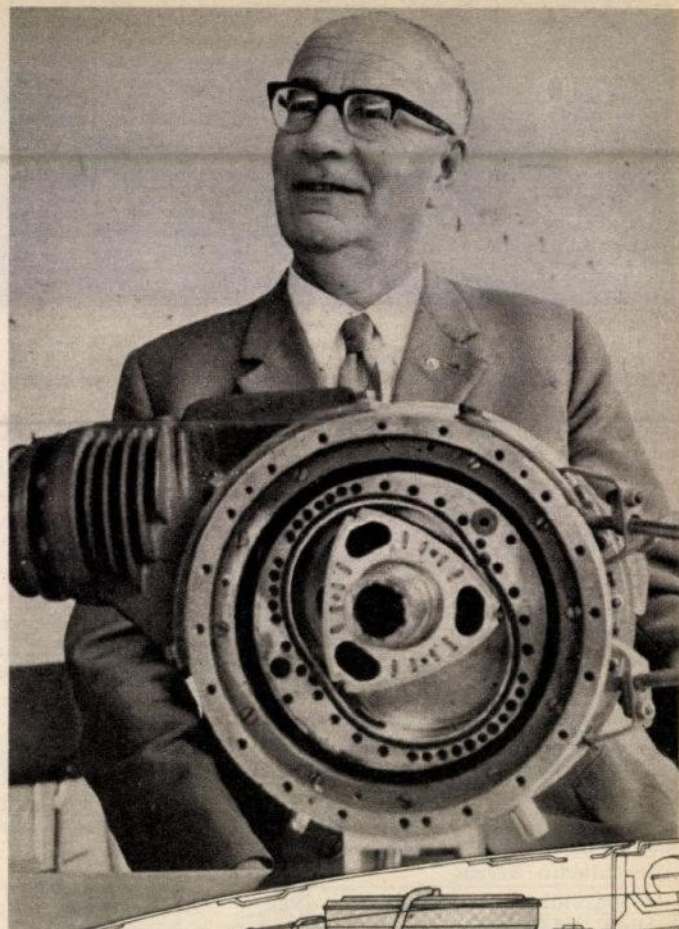
Legelőször is javítottak a termikus hatásfokon. Módosították az égőtér kialakításán és jelentősen javították a tömítéseken. Teljesen átalakították a gyújtást, ami nagyban

befolyásolja az üzemanyag-fogyasztást. Megszakító nélküli, elektronikus gyújtási rendszert alkalmaztak és különleges elektródájú gyújtógyertyákat feljesztettek ki.

A korábbi Wankel-motoroknak nem sikerült elérni a dugattyús motorok tartósságát: igen gyors volt bizonyos alkatrészek kopása. A 12A típus – a

Mazda szövívőinek állítása szerint – a dugattyús motoréval azonos tartósságú. A megnövelt élettartam új típusú öntvényeknek és az alkatrészek különleges, kopásálló felületkezelésének köszönhető.

A Wankel-motorok nitrogén-oxid kibocsátása viszont eddig is alacsony volt. Az égéstermékben azonban igen sok volt a szénmonoxid és az egyéb, el nem égett szénhidrogén. A szigorúbbá vált környezetvédelmi előírások így eleve halálra ítélték a motort. A Mazda-labor kutatásai alapján fokozatosan sikerült ezt a hátrányt is leküzdeni. Hőcserélő-



vei egészítették ki a motort és a tökéletesebb égés érdekében a kipufogókamrába szekunder levegőt vezettek. Ennek eredményeképpen a szénmonoxid és az el nem égett szénhidrogének nagy része széndioxidá alakul. Ugyanezt a célt szolgálja, hogy a szekunder levegőt előmelegítik.

A Mazda minden erőfeszítése ellenére sem lett azonban kifejezetten üzemanyag-takarékos motor a 12A típusból, de mindenesetre jelentősen javult.

A további tervekben szerepel, hogy az égéskamra speciális kialakítása révén a kompresszió viszonyt 1:10-re emelik, (ez szintén segítené a hőhasznosítást), a karburátor helyett elektronikus vezérlésű üzemanyag befecskendező szivattyút alkalmaznak.

Úgy tűnik, a Mazda nem akarja kidobott pénznek tekinteni a Wankel-motor továbbfejlesztésére költött milliókat.

DIVATHÓBORT =

A kő tavaly hullott a vízbe. Az általa keletkezett hullámok csak most értek el hozzánk. A kiegészítő féklámpáról van szó, amelyet külföldön már mind többen használnak.

Európa útjain egyre több olyan személyautóval találkozhatunk, amelyekre a hátsó szélvédő mögé pótféklámpát szereltek fel. Nem divathóbortról, hanem egy kísérletsorozat eredményének a gyakorlati alkalmazásáról van szó. Az ötlet nem új, hiszen a Citroën ID és DS típusain már magasra tették a lámpákat, igaz, nem a fékét, hanem az irányjelzőkét. A hátsó szélvédő felső csücskeinél elhelyezett jelzőlámpák a gyakorlatban igazolták az ötletadó igazát. Több autó üvegén keresztül már jó előre látni, ha a Citroën irányváltóztatásra készül.

A külföldi szaklapokban mind gyakrabban találkozunk olyan írásokkal, amelyek a pótféklámpa felszerelési módjának és gyakorlati kivitelezésé-

nek a leírásával foglalkoznak. Erről szólunk az alábbiakban.

A lámpa előnyéről

Különösen konvojokban lehet végzetes következménye annak, ha nem kellő időben fékezünk. Így a mögöttünk jövők sem kapnak kellő támpontot a lassítást illetően, ezért az egymást követő kocsik egyre későbbben és egyre hevesebben fékeznek. Számos esetben tapasztalhatjuk, hogy az előrelátó vezetők igyekeznek kilógni a sorból csak azért, mert így látják az előttük haladó manővereit.

Amikor a pótféklámpák felszerelésének az ötlete felvetődött, számos kísérletezés vált szükségessé. A kutatók — érthetően — kíváncsiak voltak annak előnyére és a hátrányára egyaránt. New Yorkban például 2100 taxit szereltek fel pótféklámpákkal, és e kocsik ütközési arányát hasonlították össze ugyanilyen számú, hagyományos féklámpájú taxiéval. A kísér-

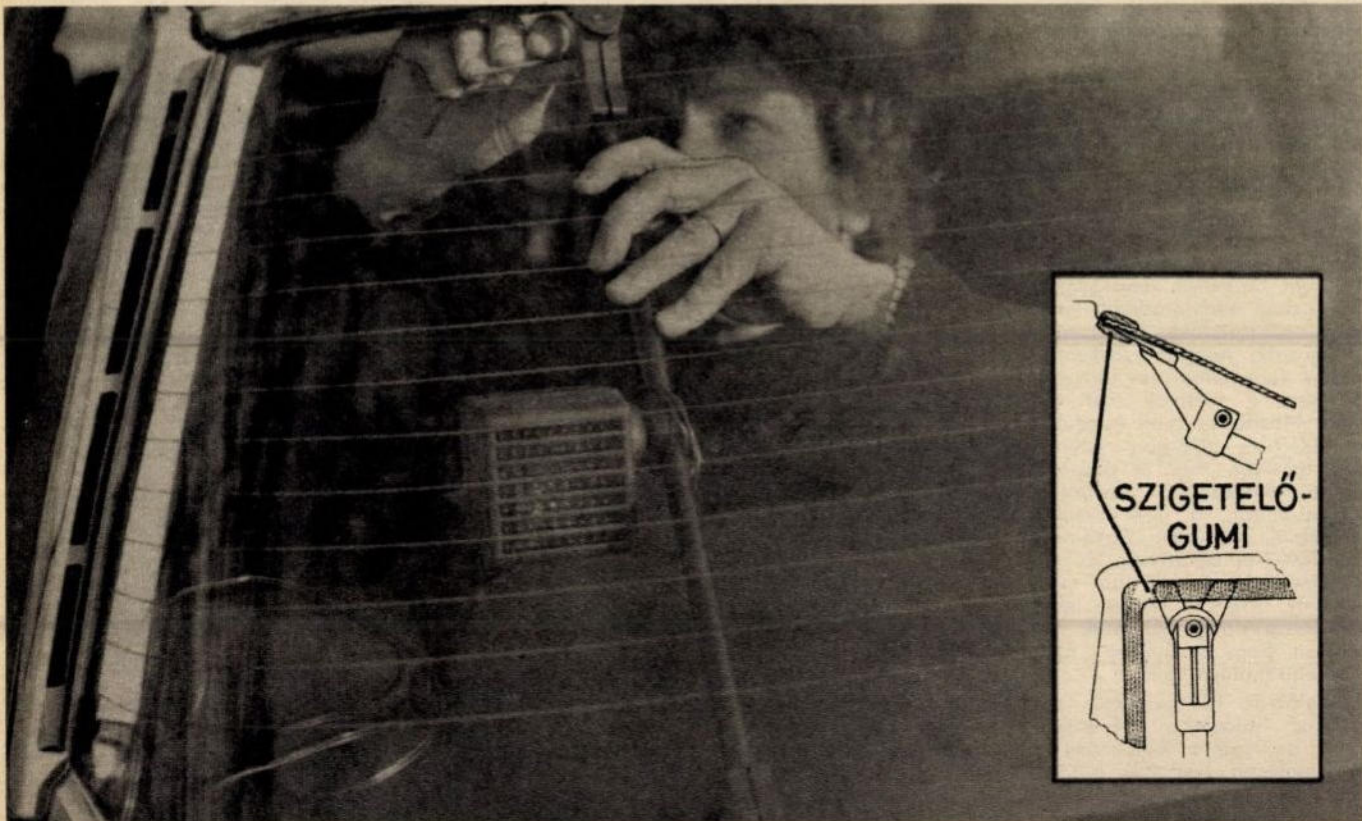
let eredménye meglepő volt. A magasan elhelyezett féklámpákkal futó kocsiknál nappal feleannyi, éjszaka pedig csak harmadnyi ütközéses baleset fordult elő!

Amit a rendelet előír

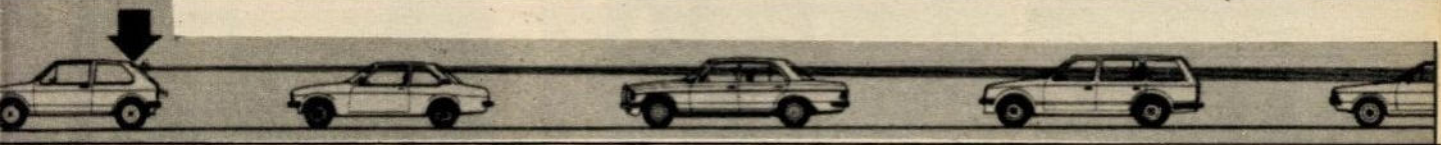
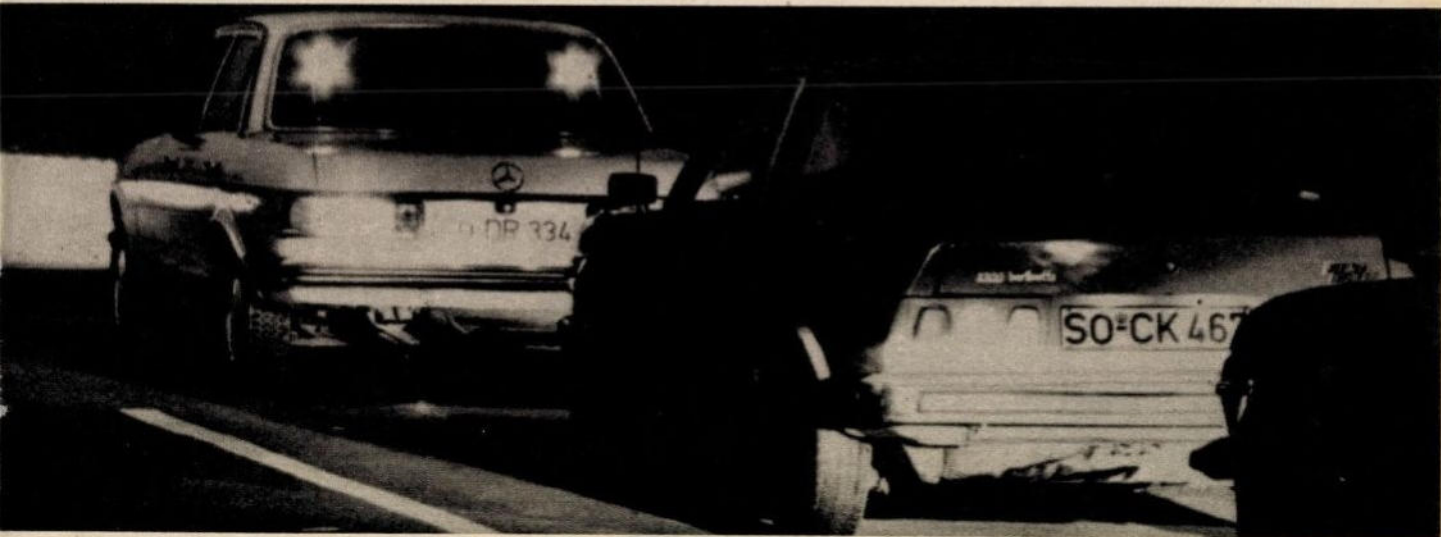
Szerkesztőségünkbe is számos telefonhívás és levél érkezett azután, hogy a Magyarország című hetilap közölte a Frankfurter Allgemeine Zeitung cikket a pótféklámpáról. Sokan érdeklődtek az iránt, hogy nálunk milyen előírások léteznek a lámpa felszerelésével kapcsolatban.

A közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről szóló 23/1975. (XII. 31.) KPM. sz. rendelet 38. § (1) bekezdése arról rendelkezik, hogy: „Féklámpával fel kell szerelni gépjárművet... A járműre felszerelendő féklámpák száma

a) gépkocsi esetében 2 db...”



VAGY BIZTONSÁGNÖVELEŐ SZERKEZET...



„Igaz, a rendelet nem tiltja ennél több féklámpa felszerelését, mégis téves az a felfogás az autósok körében, hogy kiegészítő féklámpákat lehet a kocsira szerelni.” (Hivatalos állásfoglalás.)

De ugyanezen rendelet 23. § (1) bekezdése előírja, hogy:

„Motoros járművön és pótkocsin csak olyan fajta, olyan színű, oly módon elhelyezett és annyi világító, illetőleg fényjelző berendezést szabad alkalmazni, amilyet és amennyit ez a rendelet előír vagy megenged.”

Tehát egyértelműen kiolvasható a paragrafusok soraiból az, hogy nálunk egyelőre szó sem lehet kiegészítő féklámpák felszereléséről.

Zöld utat kapott, sőt...

Az előző sorokban az „egyelőre” szót nem véletlenül írtuk. Az élet számos példával szolgált olyan esetekben, amikor a jogszabályokban foglalt álláspontokat egy idő után módosítani kellett. A jót a még jobb váltotta fel, és annak alkalmazását elő kellett segíteni. Nem lenne elvetendő ötlet, ha nálunk is kísérleteket folytatnának a lámpák elvárható előnyeiről és hátrányairól. Ám, ha most idézzük az NSZK közlekedésügyi felügyelőségnek nyilatkozatát, ami szintén a Frankfurter Allgemeine Zeitungban jelent meg, talán hamarabb zöld utat kapna e kezdeményezés. Részlet az idézetből: „... a felügyelőség épp ezért nem csupán javasolta a kiegészítő féklámpák felszerelését, hanem felszólí-

totta a gépkocsigyártókat arra, hogy az új kocsikat a jövőben már eleve szereljék fel ezekkel a biztonsági berendezésekkel”.

A kiegészítő féklámpák felszerelése csak akkor megfelelő, ha azt valóban ott helyezik el, ahol — látható. Képpünkön megfigyelhető a szerelés módja és maga a lámpa konstrukciója.

Ez a megoldás nem zavarja, nem is zavarhatja a visszapillantást, hiszen annál hatásosabb, minél magasabban helyezik el.

Gondolatainkat befejezve megjegyeznénk: feltehetően lényegesen csökkenne az M7-esen a ráfutásos balesetek száma egy-egy nyári hétvégen, ha kiegészítő féklámpát szereltethetnének autóinkra.

Lovász Károly

Számítógép az AFIT-üzemekben

Ha számítógépekről hallunk vagy olvassunk, többségünk hermetikusan lezárt, légkondicionált helyiségben működő gépekre gondol, amelyeket csak üvegfalakon keresztül szemlélhet a látogató. Ebből kiindulva bizonyára sokaknak meglepő a cím, hiszen egy autójavítóban hozzátétlenül sem lehet olyan feltételeket teremteni, mint egy számítóközpontban.

Az üzemekbe kihelyezett számítógépek alkalmazása ma már nem ábránd, hanem közeli valóság. Az utóbbi évtizedekben a számítástechnikai technológia megteremtette az igen gyors, nagy teljesítőképességű számítógépek kifejlesztési lehetőségét. Ezáltal jelentősen

konfiguráció később a fejlődés, és a felhasználói igények növekedési ütemében tetszőleg határig bővíthető a már elkészült rendszerek változatlan felhasználhatósága mellett.

Ez a ma már reális technikai lehetőség az egyik alapja és biztosítéka az AFIT által kidolgozott rendszernek, amely a javítóipari operatív tevékenységek üzemszervezését és gépesítését foglalja magába. A fejlesztést modellezéssel végezzük. Ez a gyakorlatban azt jelenti, hogy a létrehozott rendszert csak egyszer kell kifejleszteni, a továbbiakban vállalati bevezetésekre szűkül a probléma. Természetesen a fejlesztést

- teljesítmény elszámolás, feladás és bérelszámolás részére,
- statisztikák.

A rendszer a fenti feladatok teljes adminisztrációját részben egyszerű ellenőrzés adatbevitellel, részben pedig az adatbázisból vett információk egyidejűleg több síkú feldolgozásával racionálisan oldja meg. A feladatok felsorolásából is kitűnik, hogy az ügyfeleinkkel közvetlenül kapcsolatban levő területek gépesítése a célunk.

Ezeket az elképzeléseket természetesen az AFIT önmagában nem tudná valóra váltani, hiszen a fejlesztés költségei tetemesek, és az igényelt számítógép sem állt rendelkezésünkre. A Vi-

Az R 11-es számítógép jó kiegészítője lehet az AFIT üzemekben már meg-honosodott modern technikai berendezéseknek



megnőtt azonknak alkalmazási területe. A legújabbban tért hódító modulárisan bővíthető kis- és közepkapacitású számítógépes terminálszisztemek számos előnyös tulajdonsággal rendelkeznek.

Így például:

- több, kisebb felhasználó egyidejűleg hozzáférhet egy-egy közös adatbázishoz, ugyanakkor az adatok védeltségi lehetősége is megvalósítható.
- Az adat keletkezési helyén történő adatbevitellel – operatív gépember kapcsolat – a közvetlen adatellenőrzési és információkérés is egyidejűleg lehetővé válik minden felhasználó számára. Így, egyrészt az adatmegbízhatóság nő, másrészt a hibátlan adatokból a bizonylatok gépi úton állíthatók ki.
- A ma igényeihez méretezett gép-

több lépcsőben folytatjuk. Mivel írásunk elején a közeljövőt említettük, ezért most a rendszer azon részeinek területét soroljuk fel, amelyeket az első fázisban kívánunk számítógépekkel támogatni.

Az AFIT javítóipari modell feladatkörei:

- munkafelvétel,
- alkatrészkiadás,
- diszpécsterszolgálat,
- javítóipari munkaerő-gazdálkodás,
- alkatrészárúsítás,
- számlázás,
- raktárkészlet nyilvántartás,
- alkatrész-készletgazdálkodás, diszpozíció,
- megrendelések és szállítások teljesen automatizált, gépi adminisztrációja,

deon Számítástechnikai Gyárában azonban olyan partnerre talált az AFIT, amely a rendszer létrehozásában nemcsak mint eladó, hanem mint fejlesztő is együttműködik. Ennek alapján és az OMFB támogatásával, az AFIT és a Videoton a Budapesti Nemzetközi Vásáron öt évre szóló kutatásfejlesztési szerződést írt alá. A szerződés értelmében a Videoton új R-11-es számítógépére épül a fejlesztés olyképpen, hogy az AFIT végzi a felhasználói szervezéseket és programozásokat, a Videoton pedig a géppel kapcsolatos feladatokat. Az első R-11-est ez év júliusában helyezte üzembe az AFIT számítóközpontja. A tervek szerint egy-másfél éven belül készülnek el azok a fejlesztések, amelyek a gyakorlati bevezetést teszik majd lehetővé.

Móricz Sándor

AFIT számítóközpont-vezető

Ahogy az üzemanyagok ára emelkedik, úgy lesz egyre érdekesebb, hogy ki, mit tankol autójába. Valamikor régen, ugyan kinek jutott volna eszébe azt figyelni, ki, mivel „itatja” autóját. E sorok írója is csak a közelmúltban figyelt fel arra, hogy az előtte álló kékesszürke Volga Kombi üzemanyagtartályába gázolajat töltenek.

Vincze Sándor, sajoszentpéteri fiatalember, a dízelmotoros Volga tulajdonosa természetesnek tartotta érdeklődésünket, hiszen hazánkban aligha akad sok ilyen autó. Kezdetben — jegyezte meg — majd minden esetben az üzemanyagkutak kezelői is figyelmeztették, hogy rossz helyre állt...

Ebbe az M 24-es Volgába ugyanis a francia Peugeot Indenor nevű dízelmotorját építették be. A konstrukció jellemzői: 2112 cm³, 48 kW (65 SAE lóerő), fordulatszáma percenként 4500 és 100 kilométerre mindössze 8 liter gázolajat fogyaszt. A mi próbautunkon azonban 80 kilométeres átlagsebesség mellett 6 literrel is megelégedett.

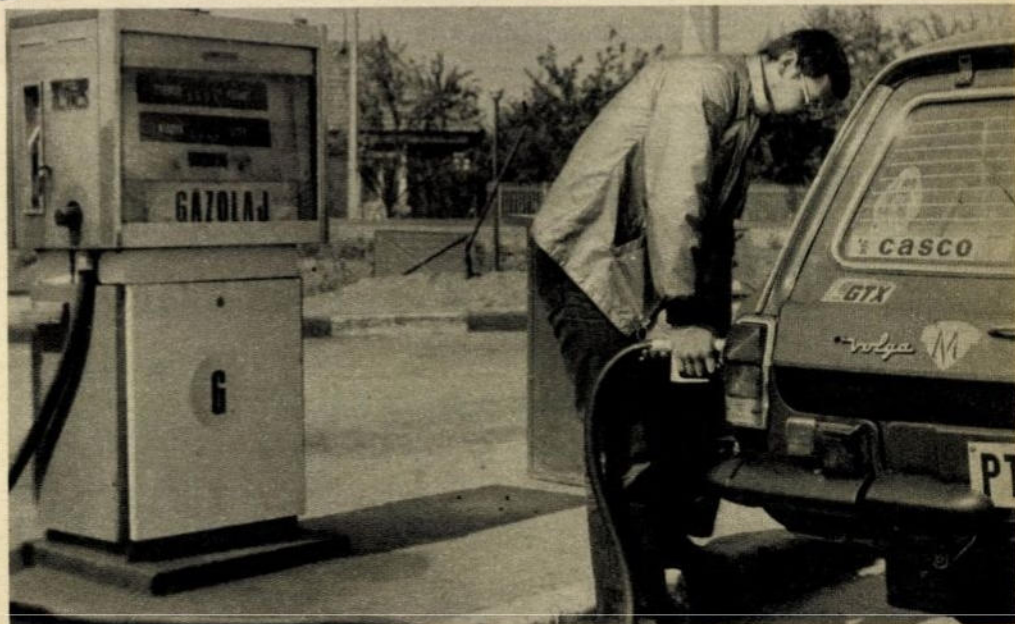
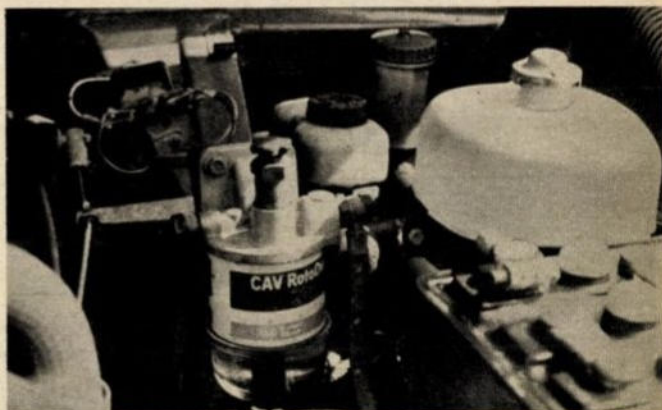
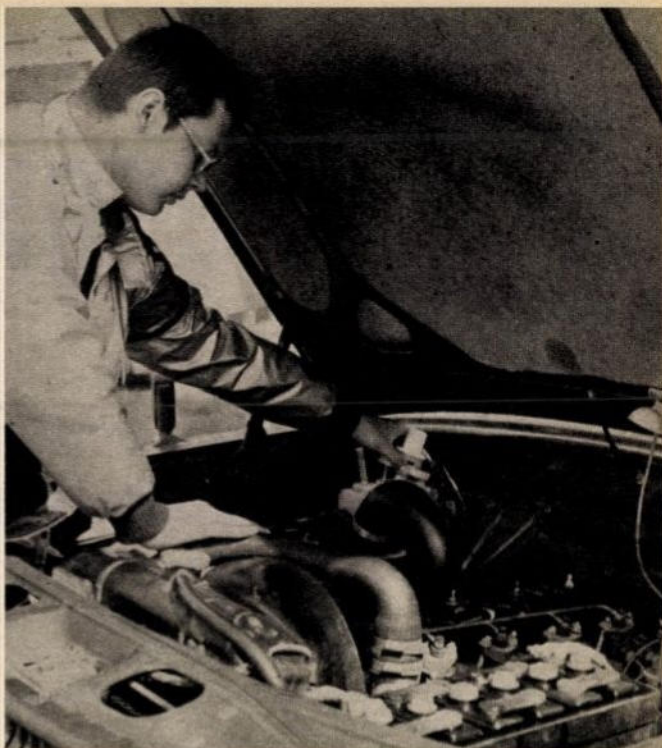
Miként is került hozzánk ez a nálunk bizony nem mindennapi autó?

Vincze Sándor Belgiumból hozta, 160 ezer forintra értékelték — és azt is meg kell jegyeznünk, hogy külsőre alig különbözik a nálunk ezerszámra futó Volgáktól. Az eltérés mindössze annyi, hogy a márkajelzés nem cirillbetűs, no meg a hátsó ablaküveg fűtőszálas. A motor izzító kapcsolója viszont szinte rejtve, a kardánboxon található.

SZÁNTÓ ISTVÁN

Mit iszik — és mennyit — a Volgája?

Amilyen ritka nálunk a dízelmotoros Volga M 24-es, olyan jól ismert Belgiumban, ahol már az 1970-es évek elejétől találkozhattunk ezzel a típussal. Azóta már sok ezer ilyen autót értékesített Nyugat-Európában a Scaldia-Volga S. A., vagyis az ottani vezérképviselőt



(Fotó: Vadas Zsuzsa)

AUTÓSOK!

ÜZLETHÁLÓZAT BUDAPESTEN ÉS AZ EGÉSZ ORSZÁGBAN!

MOSZKVIC szaküzlet

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

ZAPOROZSEC szaküzlet

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

SKODA szaküzlet

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

LADA, POLSKI-FIAT szaküzlet

1061 Budapest, Liszt Ferenc tér 4-5. Tel.: 420-183

TRABANT-WARTBURG szaküzlet

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

POLSKI-FIAT 126 szaküzlet

1061 Budapest, Jókai tér 8. Tel.: 124-871

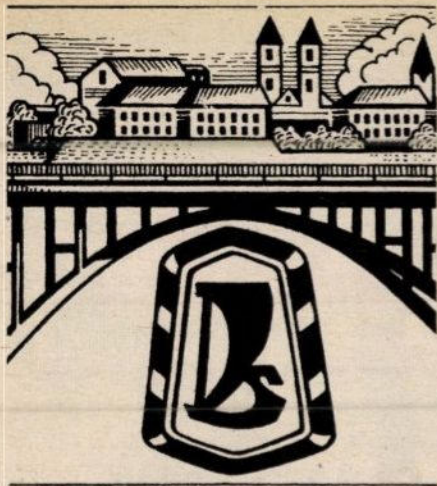
VEGYES-NYUGATI szaküzlet

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

KISKERESKEDELMI VEVŐSZOLGÁLAT

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





1980. JÚNIUS 15.

LADA

Először a leltár: mintegy félezer Lada, jó két és fél ezer ember, s hogy a Celsiusokról is hírt adjunk: 33 fok. Ennyi lenne árnyékban is, ha lenne ami árnyékot adna ebben a kősvatagban. Helyszín: Veszprém határa, egy kilométerre a Shell-kúttól. De hát mit kell itt magyarázni? Ott, ahol a Lada-találkozókat rendezik mindig. Mindig, tehát most is. Június 15-én éppen a hetediket.

A „ring”, azaz az ügyességi pálya szalagokkal körbekerítve, s aztán ezen a kerítésen túl újabb „határ”: Ladák végtelenné tűnő sorakozója. Megvan, persze, hogy megvan most is a „sátrak utcája”, ahol ingyenes gyújtásállításhoz sorakoznak az autósok, itt a Bakony Művek árusítással egybekötött bemutatója, de természetes, hogy valamilyen szolgáltatással, vagy bemutatóval képviselteti magát a Lada-kooperációban résztvevő valamennyi vállalat, s ugyancsak jelen vannak az értékesítésben érdekelték, a MERKUR, az AUTÓKER és az AFIT is.

Sok főszereplője van ennek a találkozónak.

Hiszen igaz „címszerepet” kaptak a

A rendezők nevében Sós Gyula, a Bakony Művek vezérigazgatója köszönti a résztvevőket, s a jubileumi találkozóra érkezett szovjet vendégeket. Jubileumi a találkozó, hiszen pontosan tíz évvel ezelőtt kezdődött meg a gépkocsigyártás Togliattiban, s ezzel egy időben az alkatrészgyártás Veszprémben.



kooperáció találkozó

Ladák, s olyannyira, hogy az egyetlen „idegen” autó egy ötszázás Fiat, szinte szégyenlősen bújik egy sóderdomb mögé; de hát főszereplő itt minden résztvevő is.

Valamikor, újkori motorizációknak kezdetén, úgy húsz-huszonöt évvel ezelőtt az országúton a márkatársak amúgy autós módra, tompított fénnel „kacsintottak” egymásnak. Igaz, akkor senki sem kapott izomlást a sok jelezgetéstől. Ma már 330 ezer Lada fut Magyarországon útjain. Köszöntenünk mindet? De hogy mégis van valamiféle „márka-patriotizmus”, azt bizonyítja a beszámoló elején jelzett tömeg. Emberek, akik az otthoni hűsülés, vagy éppen a balatoni fürdőzés helyett vállalták a sokszor

több száz kilométeres autózást, a gyengítő és izzasztó kánikulát, hogy itt legyenek a Lada márka-találkozón, a hetedikén is.

Sokan már ismerősként köszöntik egymást, s az ismeretség az évi egyszeri találkozásokból adódik, mert sokan rendszeres résztvevői immár évek óta a találkozónak.

– Meghatározó volt ez a tíz év a Bakony Művek életében – mondja a megnyitó után az Autó-Motor kérdésére Sós Gyula –, hiszen a Volgai Autógyárral kötött kooperációs szerződés jelentette a gyár igazi fejlődését. Fejlődött a gyár, s ez egyben azt is jelentette, hogy termékeink révén hozzájárultunk a magyar gépkocsipark fejlesztéséhez, hiszen köz-





Minden versenyen izgalmasak a rajt pillanatai, és ahol még külön ügyességi feladatokat is kitűznek az autók elé, a sikeres manővereket egyaránt jelzik a pontozó bírók, valamint a nézők sorából felcsattanó tapsok

tudott, hogy az általunk gyártott Lada-alkatrészek – az ablaktörlő, a gyújtáskapcsoló, a gyújtáselosztó és a kürtpár – ellenértékeként személygépkocsikat kapunk.

– Röviden hogyan határozná meg a Bakony Művek fejlődését?

– A mennyiségi fejlődés ismert, hiszen szerződéseink egy dinamikus felfutást követeltek tőlünk a darabszámot illetően. Ehhez a felfutáshoz – évi hatszáz-ezer alkatrész-garnitúra – a valamikor viszonylag kis üzemből hatezer dolgozót számláló több modern gyáregységgel rendelkező nagyüzem lett.

– És a minőségi változás?

– A tíz év eddigi eredményei ezt is kiválóan tükrözik. Az első évek legfontosabb feladatának a szerződésben vállalt feladatok pontos és jó minőségű teljesítését tekintettük, amikor már szert tettünk a megfelelő termelési biztonságra, foglalkozni kezdtünk fejlesztési témákkal is. A kooperációban ma már több olyan alkatrészt szállítunk Togliattiba, amelyeket itt Veszprémben fejlesztettünk ki, s ajánlottunk a szovjet megrendelőknek. Élő munkakapcsolatban vagyunk az autógyárral, s így fejlesztési céljainkat hosszú távra meghatározhatjuk.

– Hallhatnánk a tervek közül valamiről?

– Új kürtpár, új gyújtáskapcsoló fejlesztésével foglalkozunk, s változatlanul fő témánk az energiatakarékosságot, üzembiztonságot, hosszabb élettartamot



biztosító tranzisztoros gyújtás nagyszériájú gyártásának kialakítása.

*

Autók sorakozója. A félezerből hetvenhárom, de csak azért ennyi, mert a helyszínen már nem lehetett nevezni, már sorakozik a rajthoz, az embert és gépet próbáló „rodeóhoz”.

– Három... kettő... egy... Rajt!

Hetvenhárom felbőgő motor, futóművet, difit, kormányművet és természetesen motort próbáló szlalom, s közben a hangok:

– Szédületesen csinálja!

Vagy éppen:

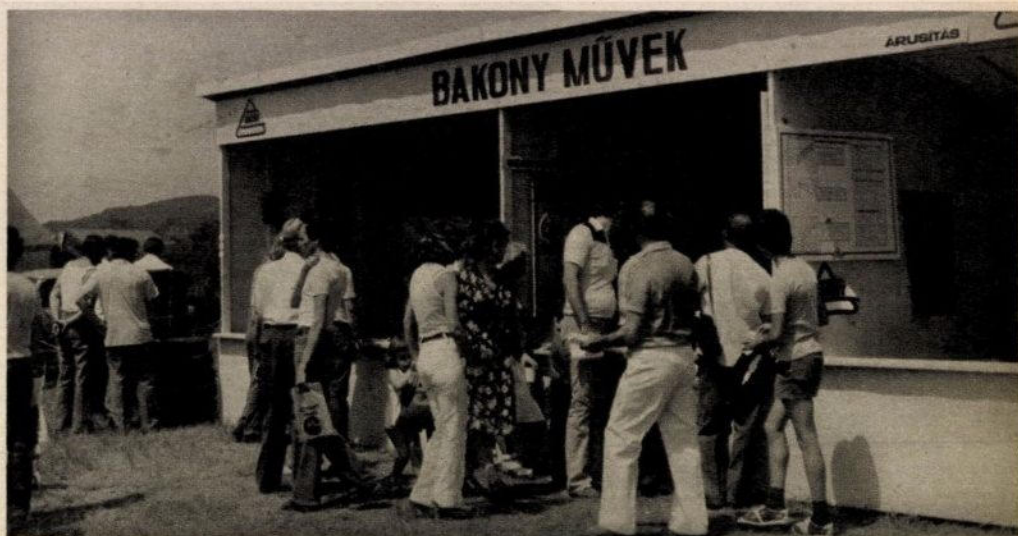
– Ez meg elvesztette valahol a rükcet?!

Aztán elismerő felszisszenések egy-egy jó időeredmény hallatán.

Várhalmi Miklós Székesfehérvárról



A VII. LADA MARKÁ-TALÁLKOZÓ meghívóján azt olvashattuk, hogy autós ügyességi verseny Veszprémben, az M8-as út 48-as kilométerkövénél kijelölt terepen, ahol díjtalan műszaki, karbantartási szolgáltatásra, szaktanácsadásra és alkatrész-árusításra számíthatnak a résztvevők. Ennek a rendezvénynek házigazdái minden ígéretüket beváltották, de kitétek magukért a versenyzők, a Ladások is. A felső kép már azt a pillanatot örökíti meg, amikor Szlina József és Németh István kezet fognak az eredményhirdetés után, a másik két felvételhez pedig nem kell magyarózó szöveg



eddig valamennyi Lada-találkozón részt vett, s nem is rossz eredménnyel.

– A verseny kedvéért jön el minden évben?

– Szeretem az ügyességi versenyzést, mert aki ezt gyakorolja, az a mindennapi autózásban is jól vizsgázik. De nemcsak erről van szó. Itt ugye mindig első kézből kapjuk az információkat – sőt, a máshol hiába keresett alkatrészeket is. Jó ez a vásár is itt... és persze elbeszélget az ember a márkatársakkal...

A hetedik Lada-találkozó kedves vendége K. G. Szaharov, a Volgai Autógyár vezérigazgató-helyettese, a szovjet delegáció vezetője. A verseny végén rövid interjút kértünk olvasóink számára.

– Milyenek ítéli meg Szaharov elvtárs a Lada-kooperációban résztvevő magyar vállalatok munkáját?

– Tíz év jó munkája már magában hordja a dicséretet. De hát éppen ezek a Lada-találkozók, s az ügyességi versenyek is igazolják a Ladák megbízható-

ságát, s ebben természetesen benne van a magyar dolgozók, a Bakony Művek, az Elzett Művek, s a többi kooperáló cég dolgozóinak munkája is. Ma már mind a mennyiség, mind a minőség tekintetében, s a határidők tartásában is a legjobbnak mondható az együttműködés.

– **Mi várható az elkövetkező években?**
– Elhangzott a tájékoztató: az elkövetkező ötéves terv minden évében egy-egy új típusal kívánunk megjelen-

LADA

ni a piacon. Ez egyben azt is jelenti, hogy minden tekintetben egyre korszerűbb, jobb, megbízhatóbb és még biztonságosabb gépkocsikat kívánunk gyártani. A gépkocsinál ez minden egyes alkatrészre vonatkozik.

– Mennyiben várják el a kooperáló partnerek önálló fejlesztési törekvéseit?

– Egyértelműen igényeljük, s a Bakkonyi Művek esetében egy-két alkatrész-nél ez már bizonyított is. A tranzistoros gyújtás széria alkalmazása is egyre közelebb van a megvalósításhoz.

– Hallhatnánk valamit az új típusok-ról?

– A 2105-ös típusszámot viselő Lada-val hamarosan már a magyar autósársárlók is megismerkedhetnek. Előljáróban csak annyit: modernebb forma, kényelmesebb kocsibelső, s motorikusan is egy-két újdonság.

– Befejezésül hogy tetszik önnek a Lada-találkozó?

– Érdekes, hasznos, hangulatos rendezvény. Talán nehezebb próba elé is állíthatnák az ügyességi verseny résztvevőit. A gépkocsik bírják. Úgy tudom, máshol nem rendeznek ilyen márkatalálkozókat, talán érdemes és érdekes lenne egyszer nemzetközivé tenni ezt a rendezvényt.

*

Eredményhirdetés a Hotel Veszprém-ben. Feszült kíváncsiság az arcokon, illetőleg egy név előtt szinte már sűrű a közönség:

– A hölgyek legjobbjá, azaz Miss Lada...

És kórusban a „segítség”.

– A fehérvári Bátor Ágnes.

– Hát senki nem tudja ezt az aszszonykát legyőzni?

Senki. A férfiak versenyében is ötödik lett volna eredményével.

A két kategóriában lebonyolított verseny eredménye: az 1200-as és 1300-as autóval versenyzők között: 1. Kajári József (Székesfehérvár), 2. Farkas János (Gyöngyös), 3. Hegyes Ferenc (Csepel); az 1500-asok és 1600-asok között: 1. Kardos Péter, 2. Szilina József, 3. Németh István, mindhárom Székesfehérvárról.

A rendezők elbúcsúznak. A résztvevők egyik fele elfogadja a Veszprém megyei Autóklub autósainak meghívását a Nosztory-völgybe egy szalonasütésre, másik fele a Balatonhoz indul fürdeni.

Búcsúzni azonban mindenki így búcsúzik:

– Viszlát, jövőre, a nyolcadikon!

S. BODA ANDRÁS

kooperáció találkozó



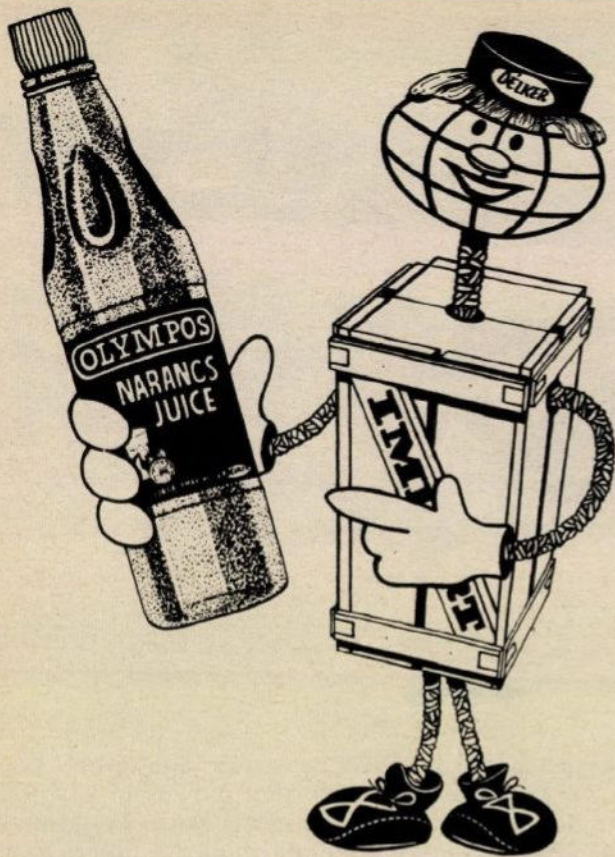


Külön köszönet az ügyes kezű szerelőknek, akik az ország legnagyobb Lada márkaszervize, az AFIT III. sz. Autójavító képviselőiként a sivatagi viszonyok között is minden segítséget megadtak a találkozó résztvevőinek. És elismerés a lelkes versenyzőknek, akik közül egyénien színezett autójával Kajári József az összevont 1200/1300-as kategória győztese lett, majd pedig ő gratulál egy másik győztesnek az ugyancsak fehérvári Bátor Agnesnek, aki immár ötödik alkalommal nyerte el itt a Miss Lada címet



(Bojár Sándor felvételei)





EREDETI ÍZ, ZAMAT:

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



KERAVILL AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt

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

Wartburg-bolt

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

Polski-Fiat-bolt

Bp. XIII., Tahó u. 74.
408-544

Skoda-bolt

Bp. XI., Schönherz Z. u. 31.
451-618

Zsiguli-bolt

Bp. XX., Helsinki út 1.
Csepeli átjárónál

autófelszerelési szaküzlet

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

A Dunamenti Takarító Főágazat

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

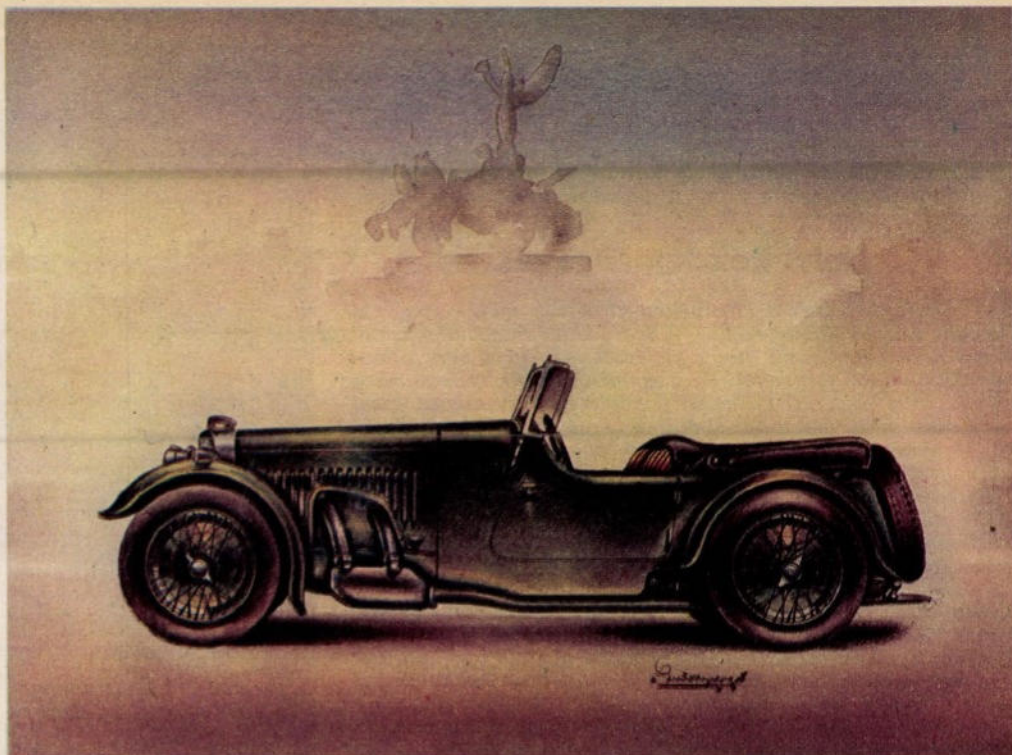
Címünk: Budapest, Szamuely u. 58. 1093
Telefon: 170-408, 181-807

RÉGI AUTÓ

– egy olyan márkanévvel, amely tovább él, és éppen a punk előző számában lehetett látni legújabb, hipermodern típusát, a merész formájú „Bulldog” feliratos kupét. Ezen a rajzon a híres angliai gyár, vagyis az

ASTON MARTIN

négyhengeres, 1495 cm³-es, 70 lóerős, kétüléses kocsját ismerhetjük fel, amely 1933-ban számított újdonságnak. A motorház oldalán átvezetett kipufogócsővel is hangsúlyozták a 140 km/h sebességű autó sportos jellegét



MODELL

Az autók ismerői könnyen rájönnek, hogy a túrakocsik versenyére átalakított alap itt az olasz Alfa Romeo Alfasud típusa, amely ilyen külsővel igen sikeresen vesz részt ma is a Gruppe-1 futamokon. A felsőbb csoportok versenyzői utánpótlásának egyik népszerű autója ez a fronthajtású konstrukció.

Az Alfasud Kupa elnevezésű versenyágnak megfelelően módosított szériagép 1:43 léptékű másolata a Solido cég modelljei között is megtalálható.

BÉLYEG ÉS KERÉK

NSZK. A közúti mentőszolgálat világszerte fontos része a közúti közlekedésnek. A Német Szövetségi Köztársaság ennek népszerűsítésére 1979-ben 50 pfennig névértékű postabélyeget bocsátott ki.

Izland 1968. május 26-án tért át a jobbra hajtás rendszerére a közlekedésben és akkor, arra utaló ábrákkal bocsátott ki bélyegpárt az izlandi posta (Zumstein katalógus 417–418. sz. alatt).

Olaszország már igen korán jelentkezett közlekedésbiztonságra figyelmeztető postabélyeg kiadásával. 1957-ben megjelent 25 lírás bélyegén (Z. 989. sz.) az 50-es években még nálunk is jól ismert útkereszteződés felett elhelyezett közlekedési jelzőlámpa piros színe és a bélyeg felirata figyelmeztet a fegyelmezett közlekedésre.

Tajvan bélyegkiadásában jelent meg a motoros expressz-postaszolgálat céljaira 1960-ban kibocsátott 1,40 dollár címletű postabélyeg (Yvert 316. sz.), amelynek bélyegképén a tajvani postás NSU motorkerékpáron szállítja a postai küldeményeket.

Dr. Jasinszky István



A Szarvasi Városi — Járási Közlekedésbiztonsági Tanács, és a Szarvasi Vas- és Fémipari Szövetkezet „Március 15” szocialista brigádja az idén is megtartotta a már hagyományosnak tekinthető műszaki ellenőrzési akcióját. Két vasárnap délelőtt, az autószervez közel száz dolgozója vállalt kommunista műszakot, hogy a népszerű szolgáltatást elvégezze.

Helyi kezdeményezés

— Akciónkat csak a környéken hirdettük meg — mondja Balogh László üzemvezető. — Szervizünk megalakulásától fogva arra törekszünk, hogy kielégítse az évről évre rohamosan növekvő igényeket. Ez a szolgáltatásunk csupán része ennek. Még csak üzletszerzési gondolataink sincsenek ezzel kapcsolatosan. Persze, aki e kedvezményes akción alkalmával is bizalmára méltatott bennünket, azokat természetesen előjegyeztük, s bármikor szívesen állunk rendelkezésére.

Az üzemvezető 1964 óta irányítja a szerviz munkáját. Az eltelt másfél évtized alatt az üzem sokat fejlődött. A kitűnően felszerelt műhelyekben dolgukat hivatásszerű elkötelezettséggel végző szakemberek serénykednek.

— 1978 tavaszán 114, tavaly 157, legutóbb pedig — a két ünnepnapon — 266 személygépkocsi-tulajdonos hozta el járművét bevizsgálásra — folytatja az üzemvezető. — Az az igazság, hogy városunkban és annak környékén levő autósok többsége a téli időszakra leállítja járművét, s csak tavasszal „vezeti” ismét elő a garázsból.

A korrózió így is különleges meglepetéseket okozhat, s aki a megnövekedett forgalmi igényeknek megfelelően teljes biztonságérzettel szeretne téli álmából ébredező, lemerevedett autójával a közutakra hajtani, jobb, ha megelőzi a bajt. Ez a mi kezdeményezésünk indítéka is. Igaz, a súlyos balesetek csupán elenyésző hányada vezethető vissza a műszaki meghibásodásból eredő tragédiákra, de ha lehetséges, ajánlatos, ha ezeket is ki tudjuk idejében szűrni.

Úgy véljük, felesleges tovább kommentárt fűzni az üzemvezető szavaihoz. Csupán még két tény: a szarvasi szervizben elvégzett, szinte műszaki vizsgával felérő szemléért és munkáért átlagosan, mindössze 400 forintot számláznak a tulajdonosoknak. Ugyanakkor százezreket takarítottak meg azok számára, akik nem bízzák sem magukat, sem kocsijukat a véletlenre, a később „vaskosabb” meglepetésekre.

Mérhető haszon

— Az OKBT által elfogadott, s városunk, járásunk területén a gyakorlatban alkalmazott irányelv, hogy igazán biztonságos autózás csak kifogástalan műszaki állapotban levő gépkocsikkal lehetséges. Nos, ez az álláspont teljes megértésre talált környezetünkön — mondja Gulyás Pál rendőr őrnagy, a városi-járási kapitányság vezetője. — Abból indultunk ki: ha közigazgatási egységünk gépjárművei műszakilag tökéletesen működnek, csak vezetőik képességein múlhat egy-egy közlekedési baleset bekövetkezése, vagy annak kivédése. Célunk a megelőzés. A megtörtént bajon már nehéz segíteni. A helyi KBT és az autószervez akciói is hozzájárultak ahhoz, hogy az eltelt 3 év során csak a területünkön áthaladó, nem idevalósi gépkocsivezetők okozták a súlyosabb közlekedési baleseteket.

Csaknem kétfélmillió jármű rohan az utakon, sűrűn lakott településeken és külterületeken. Vajon ismerik-e eléggé azok gazdái paripájukat, tudják-e mire képesek azok? A legtöbb járművezető igen, de a hanyagabb „barkácsolva próbálkozó” kisebbség, aki gyakorló pályának, főlős energiája levezetésének tekinti a közutakat, aligha.

— Ezekkel szemben csak a szigorú ellenőrzés, a határo-



A szakember figyelmét nem kerüli el a legpróbb hiba sem



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI M



Már kora reggel zsúfolt volt az üzem parkolója

A vezetők az akcióprogramról adnak tájékoztatást



zott rendőri fellépés segít — veszi át a szót Szilasi Imre rendőr alhadnagy, a kapitányság közlekedési alosztályának vezetője, a közlekedésbiztonsági tanács titkára. — A helybeliekkel ma már alig akad dolgunk. A szabálytalankodókkal szemben marad a bírság, a följelentés eszköze. Aztán az illető száguld tovább, nemegyszer sorozatban követve el a szabálysértéseket, közlekedési vétségeket. Járóreinknek szakmai hozzáértésükön túl, néhány eszközük is van a műszaki hibák felfedezésére — így a fényszórók és más világítótestek ellenőrzésére, sebességtúllépés és a szénmonoxid-kibocsátás megállapítására —, de a kocsik rejtett hibáit csakis szakember végezheti el olyan kitűnően felszerelt műhelyekben mint amilyen a szarvasi szerviz is.

Nyilvánvaló, hogy a „sárga angyalokat” — legalábbis egyelőre — nem követik mozgó szervizállomások, hiszen — és legyünk boldogok — minden jelentősebb úton állnak már autószervezek. Persze az is igaz, hogy ezek többségében még nincs éjszakai ügyelet. Pedig lehetne... A rendőrök dolga is egyszerűsödne, ha tudnák hová irányítani a műszakilag meghibásodott járművet. Az üzemvezető, a kapitányság vezetője és a KBT-titkár egybehangzó válasza: „Legközelebbi terveinkben ez is szerepel”.

Kis Ferencet, a „Március 15” szocialista brigád vezetőjét és Bohrát Lajost, a Vas-és Fémipari Szövetkezet pártszervezetének titkárát a műhelyek dolgozói között találjuk. Mindkettőt elraboljuk néhány szóra.

— Egytől tízévesig, mindenkorú autó megfordul itt — mondja a brigádvezető. — Mint mindhárom évben, most is a fogyasztásbeállítás adja a legtöbb munkát; a motorok 80 százaléka termel több szénmonoxidot a megengedhetőnél. Minden harmadik autónak rosszul van beállítva a fényszórója, minden másodiknak állítani kell a futóművét.

Igen sok rejtett hibára hívtuk föl a tulajdonosok figyelmét. Aki akarta, föl is jegyezhetette, és árajánlatot is kapott tőlünk a javításra. Ami az apró-cseprő dolgokat illeti: nyitva tartottuk az üzem autósboltját, s aki megvehette a szükséges kelléket, azokat díjmentesen kicseréltük — ha belefért a csere a szervizidőbe.

Fő a megelőzés

A pártszervezet titkárával folytatjuk a beszélgetést. Megtudjuk tőle, hogy a szövetkezet 1650 dolgozója mintegy 560 millió évi termelési értékben közszükségleti elektromos cikkeket gyárt. Az autószervez csupán 30 millióval részesedik ebben, ám a szövetkezet nemcsak forintban gondolkodik; a készártermelés mellett jelentős szerepet vállal a lakosság közvetlen kiszolgálásában és a városfejlesztési program megvalósításában.

Nemes Gyula az Állami Biztosító megyei gépjármű-kárrendezési fiókjának vezetője, akit egy népes bolyból, épp jogi tanácsainak befejezése után szólítunk el, ezt mondja:

— A szarvasi szövetkezet volt az első, amellyel kimondottan az ügyfél gyors kárrendezése céljából szerződést kötöttünk. Több szempontból is érdemes e rendezvényekre el látogatni, hiszen ha valahol, itt a várakozó személygépkocsitulajdonosok körében pezseg csak igazán a propagandamunka, forog a szó, tucatnyi a tapasztalat, az élményanyag. E közben rendezük a károkat is — akinek ilyen gondja van.

*

Delet harangoznak... Az autószervez portása becsukja a kaput. Most már csak kifelé lehet menni, pedig még be-be kanyarodna néhány késvé érkező autós.

Jövőre frissebben kell ébredni.

Kép és szöveg: BÉKESI JÓZSEF

ÚSZAKI NAPOK SZARVASON

MEGRENDELHETŐ!



5-8%

ÜZEMANYAG-MEGTAKARÍTÁST
ÉR EL, HA AZ ÁLTALUNK GYÁRTOTT,
LÉGELLENÁLLÁST CSÖKKENTŐ
LEMEZKET ALKALMAZZA.
GYÁRTMÁNYAINK IFA, AVIA,
BARKAS, RÁBA, VOLVO, MERCEDES
TEHERGÉPJÁRMŰVEKRE
KÉSZÜLNEK.

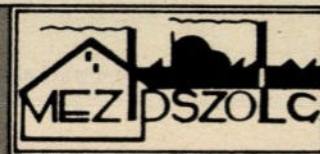
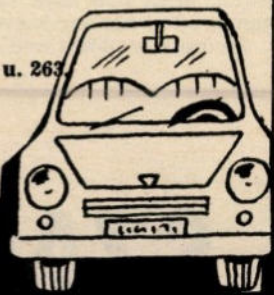
ALFÖLDI SZILIKÁTIPARI VÁLLALAT
SZOLNOK
TELEX: 22-243 TELEFON: 11-959



**Trabant,
Lada,
Wartburg**

ALKATRÉSZEKET,
KAROSSZÉRIAELEMEKET,
GUMIKÖPENYEKET
VÁSÁROLJON A
DÉLBUDAI ÁFÉSZ
AUTÓSBOLTJÁBÓL

Budapest XXII., Nagytétényi u. 263
Jó parkolási lehetőség!



**LADA, WARTBURG, TRABANT,
SKODA** márkák

gyorsjavítása, CO-mérés,
műszeres gyújtásbeállítás,
fényezés-beállítás!

IMPORT motorkerékpárok

garanciális és garancia időn túli
javítása, szervizelése

Budapest XX., Marx K. u. 40.
Telefon: 477-196, 278-482

Gyors, pontos munka garanciával!

Mérleg — vadügyben

A vadon élő hasznos állatok és a gépjárművek ütközéséből származó károk ki általi viselésének kérdésében évek óta folyt a vita. Az Állami Biztosító és a vadásztársaságok megbízásából eljáró MAVOSZ, majd később 26 állami gazdaság és a HM erdő- és vadgazdaságai közötti, általunk már 1972-ben javasolt, de csak 1978-ban megvalósult biztosítási szerződés létrejötte után a nézetkülönbségek nyugvopontra jutottak, ha néhány részletkérdésben még nem is teljesen egyértelmű a gyakorlat.

Ennek ellenére mégis foglalkoznunk kell a kérdéssel, mert a nagyszámú tanácskérés arra mutat, hogy a gépjárművek üzembentartói közül sokan a biztosító egyes részlegeinél, vagy a vadásztársaságok némelyikénél — esetleg „jólértesült” ismerősöknél — kapott helytelen tájékoztatás alapján jogos igényét egyáltalán nem, vagy az őt jogszerűen megilletőnél alacsonyabb összegben kérik, míg máskor megalapozatlan, bizonyíthatatlan igényekkel lépnek fel.

Mután a gépjárművek és a vadállomány számának növekedésével kell számolnunk, az ilyen jellegű károk is sokasodnak. Ez nem jelenti azt, hogy az ilyen ütközésekből előálló károk egy részét a közlekedési szabályok szigorúbb betartásával, fokozott figyelemmel ne lehetne elkerülni, vagy a károk és személyi sérülések mértékét csökkenteni. A kártérítések általában az egyéb gépjárműkárok esetén szokásos módon folytak, és a ténylegesen megtörtént ütközések esetén nem sok esetben került sor vitára. Kivételt képez az az évenként mintegy 150 körüli eset, ahol a károsult autós előadása szerint az ütközés elkerülése érdekében a kormány félre-rántása miatt következett be az útmentől árokba szaladás, fának ütközés stb. Elgondolkodtató, hogy az ilyen kárigényt előterjesztők közel 90 százalékának nincs casco-biztosítása.

Nagyon indokolt, ha a biztosító ezekben az esetekben a bizonyítékokat igen alaposan mérlegeli, és csak megfelelő bizonyítottság esetén fizeti a kártérítést. Megemlítendő, hogy az ilyen ügyekben is mindössze egy-két peres eljárás indult évenként.

A leglényegesebb az, hogy az éveken át ellentmondásos és sok esetben az autósok jogos igényeinek kielégítését is akadályozó bírói gyakorlat — néhány részletkérdésben található bizonytalanságtól eltekintve — jelentősen megváltozott! A sok ezer kártérítés nélkül maradt károsult emlékez-

het arra, hogy 1972-ben egy eseti döntésében a Legfelsőbb Bíróság arra az álláspontra helyezkedett, hogy „a vad és a gépjármű ütközése esetén kifejezett jogszabályi rendelkezés hiányában analógia alapján megfelelően alkalmazhatók a Ptk. 364. §-ában foglalt rendelkezések”, tehát a vadon élő hasznos állatokat ebből a szempontból olyannak kell tekinteni, mintha veszélyes üzemek lennének. A két évvel ezelőtti újabb állásfoglalások viszont egyértelművé teszik, hogy erről nem lehet szó, és az országúton történő ütközéseknél a kár viselésére az a vadászatra jogosult (vadásztársaság, állami gazdaság, erdőgazdaság) köteles, amelynek területéről a vad kiváltott. Nem felel azonban azért a kárért, vagy a kár azon részéért, amely a károsult felróható magatartásának következménye.

Nehéz lenne arra a kérdésre egyértelműen válaszolni, mi a felróható magatartás! Ezt esetenként a bíróság állapíthatja meg. Felróható például, ha a vezető egy szarvast lát az úton, de nem csökkenti sebességét, mert bízik abban, hogy az állat továbbmegy. Ez azonban nem történik meg, esetleg az állat nehezen mozdul, és bekövetkezik az ütközés. A felróhatóságot azonban mindig a vadásztársaságnak, illetve a biztosítónak kell bizonyítani, és nem elég csak arról beszélni, hogy kint volt a vadveszélyt jelző tábla, tehát a gépjárművezetőnek jobban kellett volna vigyáznia. Az engedélyezett sebességhatárok túllépése is felróható, és több esetben a sebesség helytelen megválasztása is ilyennek értékelhető. Ebben a kérdésben a jövőben is lesz vita, de mindig egyes konkrét esetekre vonatkoztatva. Eldőlt az a kérdés is, hogy a kárigény érvényesítésének előfeltétele-e az ütközésnek a legközelebbi tanács szakigazgatási szervénél történő bejelentése. A Legfelsőbb Bíróság — a realitásokat felmérve — úgy foglalt állást, hogy az igényérvényesítést a bejelentés elmulasztása nem akadályozza.

A bejelentési kötelezettséget az Erdészeti és Vadászati Törvény végrehajtása tárgyában kiadott MÉM-rendelet írja elő. A rendelet 38/A §-ának (1) bekezdése szerint, ha gépjármű üzembentartója *szarvas, dám, vadászó, muflon vagy őz* által okozott balesettel kapcsolatban kárigényt kíván érvényesíteni, köteles a balesetet a legközelebbi községi szakigazgatási szervnek haladéktalanul bejelenteni. A bejelentésben meg kell jelölni a baleset helyét, a gépkocsi üzembentartójának nevét, címét és azt, hogy a gépjárművet előreláthatólag hol fogják javítani.

A (2) bekezdés szerint a községi szakigazgatási szerv a bejelentésről haladéktalanul értesíti azt a vadászatra jogosultat, amelynek a területén vagy annak határán a baleset történt, illetőleg a bejelentés tartalmát közli a területileg illetékes községi szakigazgatási szervvel.

A (3) bekezdés szerint a vadászatra jogosult a sérült járművet — javítás késleltetése nélkül — megtekintheti.

Végül az (5) bekezdés szerint az (1) bekezdésben meghatározott bejelentési kötelezettség nem érinti a közlekedésrendészeti szabályok előírásait. Az ismertetett jogszabály tehát előírja a gépjármű üzembentartójának bejelentési kötelezettségét a felsorolt öt nagyvad által okozott balesettel kapcsolatos kárigény érvényesítése esetén, és tartalmazza mind a községi szakigazgatási szervnek, mind a vadászatra jogosultnak a kötelezettségét a bejelentéssel kapcsolatos eljárás tekintetében. A jogszabály azonban nem tartalmaz olyan rendelkezést, amely szerint a bejelentési kötelezettség teljesítése feltétele lenne a kártérítési követelés érvényesítésének.

Egy hosszú időn át vitás kérdést megnyugtatóan lezáró legfelsőbb bírósági döntés befejező sorai azonban egy újabb vitára adó jogmagyarázatot adnak. Felveti azt a lehetőséget, hogy ha a gépjármű üzembentartója a jogszabályban előírt bejelentési kötelezettségének nem tett eleget, s ennek következtében az elütött őz nem volt értékesíthető, ez alapul szolgálhat arra, hogy a bíróság az üzembentartót kártérítésre kötelezze.

Ez nyitva hagyja azt a kérdést, hogy az elütött vadért a vadásztársaságnak egyáltalán jár-e kártérítés, hiszen a Polgári Törvénykönyv szerint a vad az állam tulajdona, és a vadászati jogosultságnak a vadásztársaságok részére történt átengedése nem terjed ki a tartózkodási helyüket változtató olyan vad tulajdonjogának átengedésére, amelyet nem a vadászatra jogosult ejtett el. Ezen túl azonban egy olyan mulasztás, amelyről nem veszélyes üzemként működő, hanem már álló gépkocsi vezetője felelős, nem alapozhat meg üzembentartói felelősséget, és nyilvánvaló, hogy ilyen kártérítést a biztosító sem felelősségbiztosítás, sem más biztosítás keretében nem fog megfizetni. Mindezek azonban részletkérdések. A lényeg, hogy a vad és gépjármű ütközéséből származó károk rendezése lényegileg megoldottá vált a biztosítás teljes körűvé tétele óta.

Dr. Szücs Ferenc

Nem volt bekapcsolva?

Nem jó dolog helyesbíteni korábbi írásunkat. Most mégis örömmel teszem, hiszen az AM idei második számában megjelent Nem volt bekapcsolva... című írásomban szereplő Polski Fiat 126-os vezetője kért erre. Az öröme az ad okot, hogy a súlyos, életveszélyes sérülést szenvedett fiatal ember ismét családjá, barátai, munkatársai körében él és dolgozik.

A cikkben szándékosan nem írtam le a balesetben részt vevők neveit, a gépkocsik rendszámait, illetve a felelősség kérdéseire sem tértem ki. A baleset helyszínét ugyanakkor nem változtatam meg. Talán ez utóbbi miatt történt, hogy levélírónk barátja azonosíthatta a balesetet.

Készséggel eleget teszek a kis Polski vezetőjének leve-

lében egyértelműen megfogalmazott kérésének, és közlöm az ott leírtakat: A biztonsági öv be volt kapcsolva és feltehetően az ütközés következtében tört le a borítólemez — emiatt következtek be súlyos sérülései.

Írásom alapját a helyszínen látottak és hallottak, az elsődleges megállapítások képezték. A tanúk vallomásai, a baleset helyszíne és

körülménye ezeket támasztották alá. Természetesen mindezzel vállaltam a helyszíni tudósítás kockázatát is, hiszen nem bizonyított tényekről írtam. A gyári hibát a szakértők ma már egyértelműen bizonyítani tudják. A forgalomba hozható biztonsági öveknek a szigorú szabványokban meghatározott előírásoknak kell megfelelniük, ami természetesen nem zárja ki a gyártási hiba lehetőségét. Minderre a baleset vizsgálatokor érdemes lett volna kitérni, hiszen a végleges megállapítások megtétele a hatóságok feladata.

Nem titkolt szándékom volt, hogy felhívjam a járművezetők figyelmét a biztonsági övek életet védő szerepére. A biztonsági öv kötelező használatának elrendelése óta eltelt két év tapasztalatai egyértelműen bizonyítják, hogy a biztonsági öv helyes alkalmazása kedvezően befolyásolta a személygépkocsivezetők és az első ülésen utazók sérüléseinek kimenetelét. A statisztikai adatok tények: 1979-ben tizenhatezer személygépkocsivezetőt ért közúti baleset, aminek következtében 23,6 százalékuk sérült meg. Ez az arány 1976-ban 28 százalékos volt. A halálos sérülések aránya a biztonsági övet használóknál 4,1 százalék, a nem alkalmazóknál 7,6 százalék volt a tavalyi baleseti statisztika szerint.

A biztonsági öv használatának aránya is javult az előző évekhez képest, de feltehetően elgondolkodtató, hogy a járművezetőknek és az első ülésen utazóknak mintegy 13 százaléka nem volt bekötve baleset idején.

Rózsa Tamás

Ennek az autónak a vezetőjét már nem is kell buzdítani arra, hogy indulás előtt kapcsolja be az övet. Ez a változat ugyanis már eleve úgy van megszerkesztve, hogy „használni nem kell”: bekapcsolt állapotban, automatikusan rásimul az ülésben elhelyezkedő vezetőre. Lehet, hogy éppen az ilyen övváltozat a jövő ígérete?

A szóban forgó baleset helyszínén készült felvételek

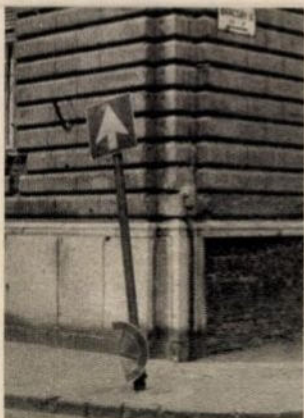


TUDÓSÍTÁS

Földre küldött táblák

Emitt egy „Megállni tilos”, amott egy „Várakozni tilos” hullott alá, talán egy teherautó ütésétől knock outolva. Azóta hetek teltek el, a táblákat senki sem segítette fel. Talán nincs is szükség a tilalomra, és a jelzések önként mondtak le a helyükről. El is mennek majd egyszer a hulladékgyűjtőbe?

Schellenperger Ferenc
Budapest



BÍRÁLAT

Akit a mozdony zaja megcsapott

Vasútvonal mellett lakom Újpesten, a Landler Járműjavító és az Újpest—Rákospalota állomások között. Újban a vonatok ezen a szakaszon napszaktól függetlenül már-már rendszeresen dudálnak. Az, hogy ez engem zavar, nem is érdekel annyira, a nagyobb gondot az okozza, hogy néhány hónapos fiam minden esetben sikítva ébred fel álmából, mert a mozdonyok kürtje a légvédelmi sziréna hangjával ér fel. Mivel a szobánk 20 méterre van a sinektől, elképzelhető, milyen érzés ezt hallgatni.

Juhász István
Budapest

*

Olvasónk elkeseredését bizonyára nem enyhíti a tény, hogy nem csak a mozdonyok zajosak. Sajnos, egyre jobban terjed a fölösleges dudálgatások divatja. A városok dögöző forgalma sokakat annyira kihoz a sodrából, hogy a legkisebb bosszúságra rádölnék a duka kapcsolójára.

Jó lenne, ha a dudálgató autósok arra is gondolnának, hogy a zaj legalább annyira kellemetlen, mint egy másik autós, és ha a többiek nyugalomával mit sem törődnek, legalább legyenek tekintettel a Kresz előírásaira. És ugyanezt kérjük a mozdonyvezetőktől is, hiszen ők is lakhatnak még zsúfolt út mellett.

Így látják a Japánok

Az OKBT vendégeként 41 tagú japán szakembercsoport tanulmányozta a magyar közúti közlekedést. A küldöttséget dr. Vincze Győző r. ezredes, az OKBT titkára kísérte el az ATI Bécsi úti iskolájába, ahol megismerkedtek a vezetőképzés, a hatósági vizsgáztatás módszereivel.

Kintaró Suzuki, a Japán Közlekedésbiztonsági Szövetség igazgatója elmondta, hogy már számos ázsiai és amerikai oktatási intézményt sikerült megismernie, de most jár első alkalommal szocialista országban.

Japán minden megyéjében van egy közlekedésbiztonsági központ, amelyekben alapképzés is folyik, de a hangsúly a jogosítvánnyal rendelkezők továbbképzésén van. A japán vezetői engedély a kiállítás napjától számított harmadik évben a tulajdonos születésnapján lejár. Ez a dátum nagy betűkkel szerepel a jogosítvány első oldalán. A jogosítvány lejártá előtt a vezetőnek jelentkeznie kell valamilyen oktatási központban, ahol egésznapos képzésben részesül. Ez a veze-

tői engedély meghosszabbításának a feltétele.

A továbbképzés során előadásokat hallhatnak a szabályokról, azok alkalmazásáról. Oktatófilmeket is vetítenek.



A súlyosabb balesetet okozó vezetőktől a rendőrség 60—180 napra vonja a jogosítványt. De az így eltiltott vezetők is előbb visszakaphatják engedélyüket, ha jelentkeznek a közlekedésbiztonsági továbbképzésre.

Kintaró Suzuki két napos magyarországi tartózkodásának tapasztalatairól ezt mondta: „A közúti jelzések rendszere jó az önök országában, hasonlóan a magyar borokhoz. Ittlétünk idején nem láttunk száguldozó vezetőket, és ittasakat sem — a jó borok ellenére. Mi, japánok a gyorshajtsást és az ittas vezetést tartjuk a közlekedési rend fő ellenségének. Ezért is született egy éve az a törvény, amely az ittas vezetőket örökre (!) eltiltja a vezetéstől. Ennek a szigorú intézkedésnek már érezhető a hatása, és további javulást várunk a baleseti statisztikában.

Úgy tapasztaltuk, hogy az önök közúti oktató bázisa korszerű, jó, és ez meg is látszik az utakon, a járművezetők fegyelmezett magatartásában.”

Szentpétery István
az ATI osztályvezetője

SZABADSÁGON...

A szabadság idejét igyekszik mindenki jól kihasználni: hosszabb-rövidebb ideig tartó túrára indulnak, a hétvégi házbán, kempingben, vagy megfelelő helyen felütött sátorban töltik a szabadságot, vagy a nyári hétvégeket. A zavartalan pihenést azonban elronthatja a nem megfelelő felkészülés. Az ilyen üdülés csak akkor kellemes, ha az étkezésekkel nem vagyunk helyhez és időhöz kötve, hanem ott és akkor eszünk, amikor a kedvünk tartja. A KONZERVEK – néhány egyéb élelmiszerral kiegészítve –, biztosítják a gyors, tápláló és kényelmes étkezést. Hogy, hogyan? Ehhez kívánunk ötleteket, javaslatokat adni!

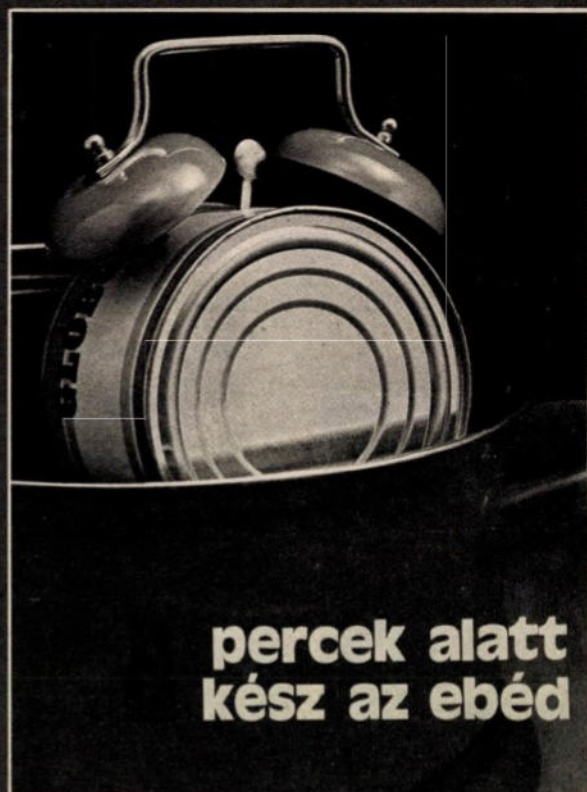
Ha egynapos kirándulásra megyünk – még ha korán is indulunk – a reggelit otthon fogyasszuk el, és az első étkezésre csak akkor kerüljön sor, ha már alaposan megéheztünk. Az ennivalót elkészítve vigyük magunkkal, így nem kell sokat bajlódni vele, több idő marad a pihenésre, játékra... Vigyük magunkkal húskrémmel, pástétommal megkent kenyeret, zsemlet, patentzárás, ill. csavaros konzerves üvegben zöldségsalátát – pl. majonézes zöldborsót, zöldbabot – amit előző nap elkészítünk, és indulásig a hűtőben tartunk. Nagyon lakatató – önálló ételnek is megfelel a: májkrémmel töltött zöldpaprika.

Egy doboz konzerv májkrémet elkeverünk 5 dkg vajjal, egy keményre főtt és megreszelt tojással, ízesítjük törött borssal és a kicsumázott zöldpaprikába töltjük. A hűtőben jól lehűtjük, majd indulás előtt félujjnyi karikákra vágjuk, de újból összeillesztve csomagoljuk zsírpapírba, vagy alufóliába.

Kétnapos, vagy olyan kirándulásnál, ahol egy helyen tovább tartózkodunk, és tűzrakási lehetőség is van, meleg ételt is készíthetünk. A legegyszerűbb a készétel konzerv, amit ilyenkor úgy melegítünk, hogy a földbe egy akkora mélyedést vágunk, hogy a doboz elférjen benne. A gödröt meglocsoljuk vízzel, beleállítjuk a konzervdobozt, a tetejére is nedves földet húzunk, és tüzet gyújtunk fölötte. Kb. 1/2 óra múlva a parazsat és a földet elkotorjuk, a dobozt kiemeljük, papírral letöröljük és a szokásos módon – a dobozt ferdén tartva, a felső részébe szűrva bele a konzervnyitót – felnyitjuk.

Egy étkezésre személyenként egy doboz ételkonzervet számítsunk. (Ez lehet: töltőtpaprika, bakonyi sertésborda, tyúkpörkölt, rakott-, vagy töltöttkáposzta, zöldbabgulyás, stb.)

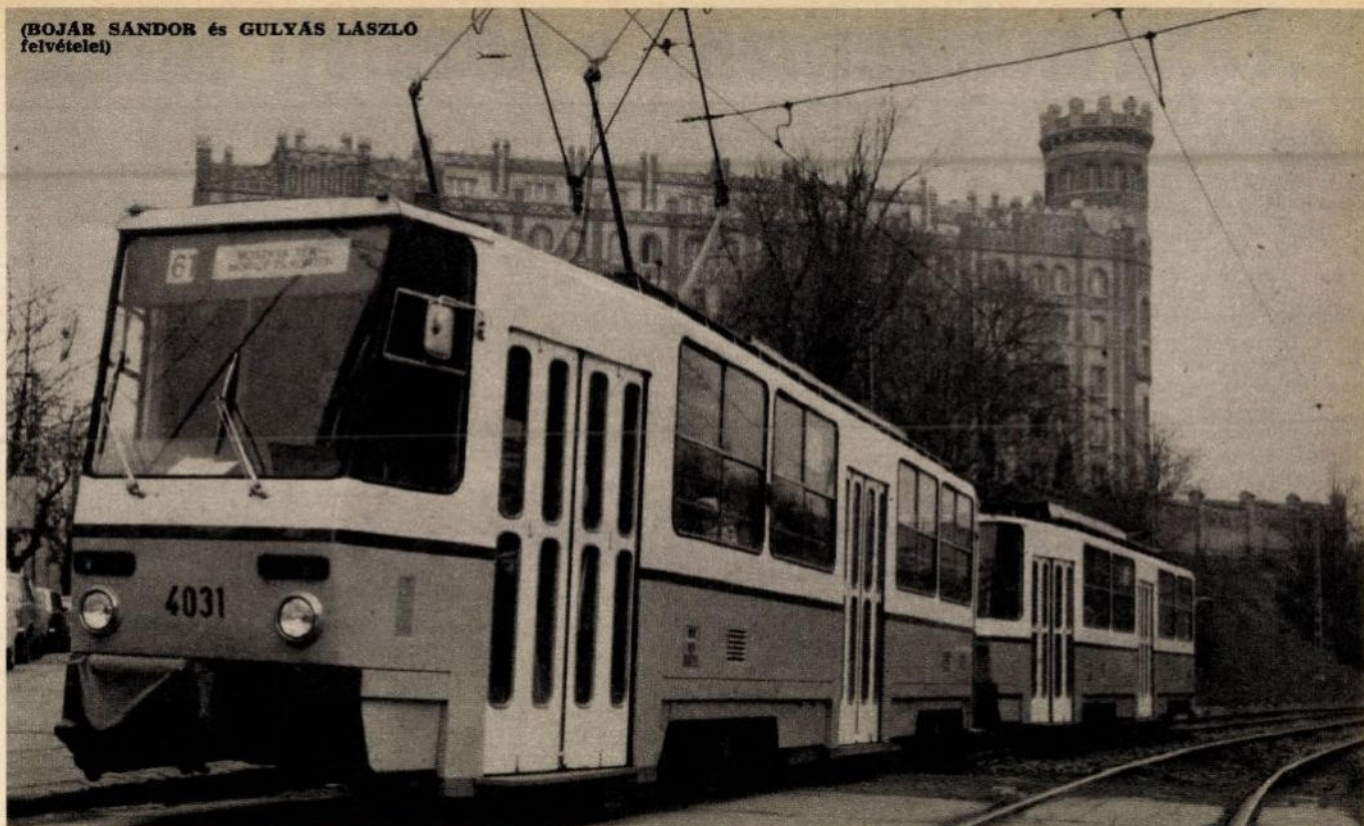
Egyhetes túránál feltétlen készítsünk listát, hogy mit viszünk magunkkal (edények, evőeszköz, vágódeszka, konzervnyitó, műanyagtányér, pohár, vagy csésze, szeletelő kés) és lehetőleg az étrendet is állítsuk össze, hogy milyen élelmiszerekre lesz szükségünk. Hogy miből mennyit vigyünk, az függ a család számától, étvágyától – egy serdülő sokszor többet eszik, mint két felnőtt – pl. evezős túrán nagyobb az étvágy, mint az autós túrán, stb. Az étkezések beosztása is más lehet: egy késői kiadós reggeli után délután van a főétkezés, és vacsorára már csak gyümölcsöt, vagy tejet stb. fogyasztanak.



**percek alatt
kész az ebéd**



(BOJÁR SÁNDOR és GULYÁS LÁSZLÓ
felvételei)



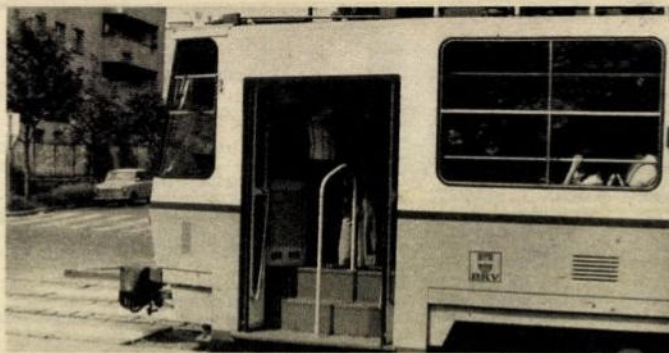
ÚJ VILLAMOSOK BUDAPEST UTCÁIN

BIZONYÁRA AZ AUTÓSOK is felfigyeltek már a főváros legújabb típusú villamoskocsijára, amely ez év február elsejétől közlekedik Budán, az 59-es vonalán, márciustól pedig a 61-es, majd más villamosjáraton is megjelent.

A BKV 20 típusból álló közúti villamos járműparkjában ezzel jelentős rekonstrukció vette kezdetét. A tömegközlekedés színvonalának emelése, a járműkarbantartás egyszerűsítése érdekében hosszú távon háromra csökken a típusok száma: a csehszlovák Tatra-, a magyar Ganz-gyártmányú csuklós és a három kocsiból álló, egyelőre nélkülözhetetlen, ún. UV-típusú szerelvények maradnak forgalomban a korszerűsítés befejeztével.

A csehszlovák Tatra-típusú kocsik igen magas műszaki színvonalúak, kényelmesek, gyorsak.

E JÁRMŰVEK TELJESÍTMÉNYE nagyobb, mint a korábbiaké, így nagyobb gyorsulásra kell számítani. A fékezés szintén igen hatékony (különösen az úgynevezett



sínfékek használatakor, azaz vészfékezésnél) — 30 km/h sebességről a jármű 14—15 méteren belül képes megállni. Ezért, ha a villamost zárt pályán gépkocsival követik, számítani kell a hirtelen megállásra.

A Tatra-villamosok szélessége 10 centiméterrel nagyobb a hazai gyártmányokénál. Ez önmagában nem tűnik soknak, a kanyarodó jármű azonban nagyobb helyet igényel. Ajánlatos ezt is figyelembe venni az új típusú villamosok mellé való besorolásakor.

Újdonság, hogy a Tatra-kocsik homlokfalán nem közepén egy, hanem oldalt két fényező található. Ez a közúti viszonyok között jelentősen javítja a kocsivezető számára a pálya láthatóságát. A gépjárművek vezetői ennek ellenére sem téveszthetik össze a villamost például egy személygépkocsival — már csak a fényzők magasabb elhelyezése miatt sem.

A csehszlovák villamosokat féklámpával is felszerelték, a megjavított fékezési tulajdonságok miatt ez indokolt is. A felvillanó piros

fény tehát nem a szerelvény végét jelző zárólámpa fénye (mely minden villamos járművön, így itt is folyamatos fényvel ég), hanem a fékezés megkezdését jelenti, hasonlóan a közúti járművekhez.

A KOCSIK NEMCSAK ÖNÁLLÓAN és kettesével, hanem három-, sőt négykocsis szerelvényekben is közlekedhetnek. Mivel így is zajtalanabbak a korábbiaknál, viszont dinamikai tulajdonságaik a megszokottnál jobbak, a burkolt villamosvágányokon a közlekedés az eddiginél nagyobb figyelmet kíván a gépjárművezetők részéről.

Az utazóközönség az új járműveket már megkedvelte. Reméljük, a gépkocsivezetők is gyorsan megszokják a kisebb-nagyobb eltéréseket, és nemcsak mint utasok fognak örülni a tömegközlekedési színvonal javulásának.

Gulyás László
csoportvezető

Budapest Főváros Tanácsa V. B.
Közlekedési Főigazgatósága

„Taxirendszerben” a közületi autók

A Minisztertanács korábbi határozata értelmében a közlekedés- és postaügyi miniszternek intézkednie kell, hogy a közületi személyautók valóban az adott vállalat, intézmény, szövetkezet egyetemes céljait elégítsék ki. Ennek végrehajtására a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium a Közlekedésügyi Ertesítő május 28-án megjelent 3. számában kiadta irányelveit „az általános célú személygépkocsik taxirendszerű használatához”. Idézzük:

1. Az általános célú személygépkocsikat személyektől és szervezeti egységektől függetlenül (taxirendszerben) kell üzemeltetni. A vállalat (intézmény stb. — a továbbiakban: vállalat) összes általános célú személygépkocsija egy közös személygépkocsiparkot képez.

2. Továbbra is kizárólagosan használhatja személygépkocsiját a bejegyzett gyáregység, ha a központtól távol esik, s így gépkocsiját a közös parkba bevonni célszerűtlen lenne.

3. Több vállalat megállapodhat egymással abban, hogy általános célú személygépkocsijait — taxirendszerben — közösen üzemelteti. A közös üzemeltetés feltételeit és az elszámolást szerződésben kell megállapítani.

4. A taxirendszerben üzemeltetett gépkocsit a vállalat minden dolgozója igénybe veheti, ha ez feladatának ellátásához szükséges. A vállalatnál ki kell jelölni azt a felelős dolgozót, aki — a bejelentett igények alapján a gépkocsihasználatot engedélyezi.

5. A gépkocsihasználat engedélyezé-

sekor mérlegelni kell, hogy az adott feladat nem látható-e el más, takarékosabb megoldást eredményező formában. Engedély csak akkor adható, ha az utazás közforgalmú közlekedési eszközzel gazdaságtalan, és a dolgozó saját tulajdonú gépkocsijával nem bonyolítható le.

6. Az engedélyezésnél törekedni kell arra, hogy a gépkocsit lehetőleg maga a dolgozó vezesse, s így ne kelljen a vállalatnak arra gépjárművezetőt alkalmaznia.

7. Aki saját gépkocsijának hivatalos célú használatáért átalánytérítésben részesül, az általános célú személygépkocsi igénybevételére csak akkor kaphat engedélyt, ha azt nagyobb területen használja, mint amire az átalány megállapították.

8. A taxirendszerű használat megszervezéséért és ellenőrzéséért a vállalat vezetője a felelős.

Mit jelent ez a „taxirendszer”? Azt, hogy megszűnik az a helyzet, hogy egy-egy kocsi csupán egyetlen személy (igazgató, főmérnök, főosztályvezető stb.) vagy egyetlen, azonos telephelyen levő üzletrész rendelkezésére álljon. A közületi személygépkocsijai ezentúl egyetlen közös autóparkhoz tartoznak majd, és mindenkor az egész közület adott feladatának ellátásáért kell szolgálniuk. Mégpedig csakis akkor, ha az utazás (1) más, közforgalmú közlekedési eszközzel nem lenne gazdaságosabb, (2) nem bonyolítható le a dolgozó saját kocsijával. Ez a következő eredményekkel járhat:

(1) A közületi kocsik igénybevétele ezentúl folyamatos és egyenletes lesz.

(A KNEB-vizsgálat megállapította, hogy egyes személyek, osztályok kocsija naponta néha mindössze 20—30 km-t fut!)

(2) A gépkocsivezetők munkaidejüket nagyobb részben fogják ténylegesen vezetéssel eltölteni.

(3) Nem kell egy-egy kocsit a másik osztálytól, vezető állású személytől „kölcsönkérni”. (Egyes kocsik azonos szerven belül el voltak szigetelve. „Elkérésük” bonyolult adminisztrációval járt...)

A kocsikat kétféleképpen lehet igénybe venni: (1) Gépkocsivezetővel —

(2) Gépkocsivezető nélkül. — Sofőrrel csak az a dolgozó utazzon, akinek nincs jogosítványa. Ha a kocsit vezető munkavállalónak nem állapították meg gépkocsivezetési átalányt, részére a vezetésért a 7/1980. (IV. 4.) MüM—KPM rendeletben megállapított (ez évi 11. számukban ismertett) kilométerpénzt kell elszámolni.

A taxirendszer elősegíti annak a rendelkezésnek a megvalósítását, amelynek értelmében ez év végéig csökkenteni kell a közületi gépkocsik és gépkocsivezetők számát. A rendszer bevezetését szorgalmazzák a teherautókra is: az egymáshoz közeli vállalatok, intézmények megállapodhatnak ezek közös üzemeltetésében is!

Mindez közös érdekük is — és mindnyájunk, a nagy közösség érdeke egyaránt.

Reményi-Gyenes István

A „Csúcsforgalom” postája

Szerkesztő: JUHASZ ANDOR

KÍNÁL: **Trabant—Junior** építési előírást és leírást Fülöp József (1141 Bp., Kalocsai u. 37/a.) — **1938-as kiadású DKW Juniort** Varga Béla (9700 Szombathely, Váci M. u. 31.) — **Polski Fiat 125 első futóművet, komplett hengertjelet és egyéb alkatrészeket** Bódi Sándor (7530 Kadarkút, Körmenyi u. 82.) — **Skoda S—100-as első szélvédő üveget, hátsó lengéscsillapítót, 155×14SR gumiköpenyt*** Bolgárfalvi Béla (1047 Bp., Labdarúgó u. 7.) — **Veterán, hathengeres Citroën 15 CV autót** Fülöp István (Bp. 1141, Kalocsai u. 37/a.) — **1300 cm³-es Datsun Almosdi János (2360 Gyál, Bem J. u. 1.) — 1975-ös kiadású P21 Lux motorkerékpárt és alkatrészeket** Varga László (1204 Bp., Hrivnák P. u. 105.) — **Jawa 250, 350 és MZ 125-ös alkatrészeket** Bánfi Sándor (6800 Hódmezővásárhely, Fürst S. u. 29.) — **Moszkvics 408-as motort, ónindítót, Moszkvics 407-es sebességváltó alkatrészeket** Szabó Árpád, (2800 Tatabánya, Mártírok u. 53.) — **MZ 250/2 motorkerékpárt** Barabás Miklós (1213 Bp., Kupper u. 29.) — **Fiat 500-as alkatrészeket** Mátai Mária (2536 Nyergesújfalu, Esze T. u. 2.) — **Renault 16-os új és használt alkatrészeket** Nyerges Tibor (6721 Szeged, Munkácsy M. u. 1/b.) — **Tatran S125 33 motorkerékpárt** Dancsó Attila (1221 Bp., Hittérítő u. 28.) — **Polski 126-hoz első lengéscsillapítót, eredeti takaróponyvákat, 12V-os trafót és olasz csomagrógzítót** hálót Bujnáczy Károly (3530 Miskolc, Vörösmarty u. 26.) — **2300-as Torinói Fiathoz alkatrészeket** Kolta Miklós (9700 Szombathely, Köztársaság tér 27.) — **1939-es kiadású DKW-t, vagy veterán motorra cserélendő Kerényi István (1091 Bp., Üllői út 53.) — R—69 BMW alkatrészeket** Galyas István (6800 Hódmezővásárhely, Tolbuhin u. 7.) — **Skoda Felicia és Octavia alkatrészeket** Harikó László (3200 Gyöngyös, Kócsag u. 15.) — **1930-as kiadású DKW motor- és sebességváltó-alkatrészeket** Murányi Miklós (2500 Esztergom, Petőfi u. 18.) — **Michelin 175—14-hez acélradiált és 1971-es kiadású Peugeot 504-es alkatrészeket** Fekete Sándor (4032 Debrecen, Poroszlai u. 39.) — **Skoda Octavia kormánycsigát, in-**

dítómágnest Fehér Ferenc (7100 Szekszárd, Rákóczi u. 90.) — **1965-ös Opel Rekord futóművet, motort és egyéb alkatrészeket** Vigh Gábor (6781 Domaszék, Rózsa F. u. 2.) — **Wartburg 353-as komplett motort** Somogyvári Zoltán (6100 Kiskunfélegyháza, Dózsa Gy. u. 2—4.).

KERES: **Fiat 500-as karosszériát** Tarnai Lászlóné (3304 Eger, II. sz. lakótelep) — **1300-as Steyr Fiathoz első szélvédő üveget** Csáky József (4842 Gulács, Alkotmány u. 31.) — **1958-as kiadású panorámás Opelhoz első szélvédőüveget** Parancs Mihály (7191 Hőgyész, Rózsavölgy u. 3.) — **Tünde típusú robogót** kezelési utasítással Rezi László (8928 Nemeshegy, Kossuth u. 12.) — **1962—65-ös évjáratú Opel Rekord 1500-as komplett motort** Sárközi József (5540 Szarvas, Káka központ 4.) — **250-es Simson motorkerékpárt és alkatrészeket** B. Huber András (1111. Bp. Irinyi J. u. 9.) — **1966-os kiadású kiskerekű Wartburghoz nagycsillagos féltengelyt és első kipufogó dobót** Szalai Gyula (9700 Szombathely, Jászai M. u. 33.) — **BMW Isettár** Gulyás Gyula (7042 Pálfa, Szécsényi u. 7.) — **Polski Fiat 1500-hoz első jobb oldali irányjelzőt és diszkréscot** Kis-házi Gábor (8900 Zalaegerszeg, Pálóczy H. A. u. 13.) — **Austin Morris 1800 motort** egyben vagy alkatrészenként Podina Péter (1183 Bp., Trencsén u. 14.) — **Indian motorkerékpár alkatrészeket, prospektusokat, márkatársakat** Bocskay Zoltán (1145 Bp., Gyarmat u. 47.) — **Fiat 850-hez első-hátsó sárvédőket** Takács Csaba (1052 Bp., Engels tér 1.) — **MZ TS 250/1 motorkerékpárhoz tuningolási szak-könyvet** Szalai Tibor (3034 Szűcsi, Úttörő út 31.) — **350-es sport, Jawa-t, karambolosát is** Németh János (9700 Szombathely, Népront u. 62. VI. 24.) — **Fiat 850-es Coupe-t** bontásra, valamint Fiat Coupe műszerfalat, első üléseket és kétoldali ajtókat. Csak motort is, karosszériát külön-külön is, Bajkai István (5551 Csabacsüd, Petőfi u. 10.) — **Zsiguli jobb alsó trapézét** Kacsokovics Pál (7400 Kaposvár, Béke u. 95.) — **Trabant 601-hez hátsó laprugó köteget, Dékény Imre (6729 Szeged, Apátinai u. 14.) — 500-as AJS (1930) tip. motorkerékpárhoz 3 fokozatú kéziváltót, vagy annak alkatrészeit, Sarkadi István (5200 Törökszentmiklós, Wesselényi u. 26.) — autó-motorsportról és utazásról levelezne fiatalokkal** Izsalai Zoltán (Chuj-Napoca 3400 Str. Racovita Nr. 55, Románia).

Továbbra is várjuk leveleket. Címünk: Magyar Rádió „CSÚCSFORGALOM”, 1500 Budapest, Bródy Sándor u. 5—7. Telefonszolgálatunk a műsor ideje alatt: 343-732.

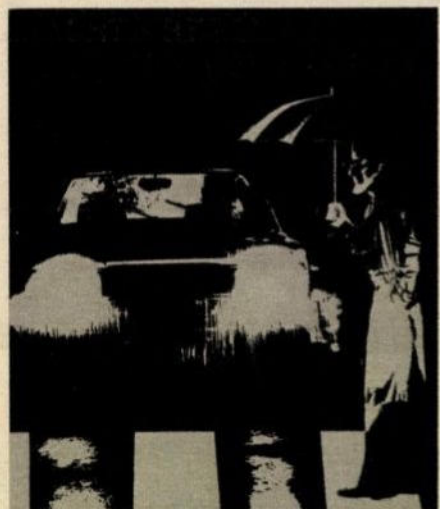
Közlekedési Héveslap



Nehéz fizikai munkával, s nagy műgonddal készült még a napóleoni időkben ez a „sárrázó” útszakasz (nem messze a Hamburg–Lübeck-i autózstrádatól Braak faluban), melyet most illő tisztelettel, közlekedéstörténeti erejlye gyanánt eredeti állapotában mentenek át az utókornak. Ez az út ugyanis a hajdan roppant nagy jelentőségű hanza-útvonalak olyan becses szakaszát képezi, amely még nem tűnt el véglegesen a ráöntött aszfaltréteg alatt. E fontos közlekedési útvonalon egykoron a kereskedők és a hadseregek szekerei zötyögtek tova az Északi- és Keleti-tenger között. Braak falu polgármestere még az autóiipar támogatását is biztosnak véli, hiszen – véleménye szerint – a több kilométer hosszú igazi köves út az autók tesztelésére is kiválóan alkalmas. Önbecsülésünknek tartozunk azzal, hogy emlékeztessük olvasóinkat: Szombathelyen mi is nagy gonddal őrizzük a római kori, s hatalmas bazaltkő burkolatú úgynevezett „borostyánkő” út egyik csomópontjának épségben maradt szakaszát. Leírása és fotója az „Ismerd meg hazádat!” c. sorozatunk egyik közeli számában szerepel majd.

Érdekes, és valóban elgondolkasztó plakátokat adott ki nagy példányban legutóbb a svájci közlekedésbiztonsági tanács. Felső részére világító piros színű betűkkel odanyomatva ez áll: **SÖTÉTSÉG + ESŐ = TÍZSZERES BALESETVESZÉLY!** A plakát hátoldalán a gépjárművezetőknek, a kerékpárosoknak, a mopedosoknak és a gyalogosoknak szóló sok hasznos tanács, figyelmeztetés. Így többek között:

- vezessünk előrelátóan, s mindig úgy, hogy még a látótávolságon belül meg tudjunk állni;
- az úttest jobb szélé irányában (a nedves, csúszós padkáról az úttestre kényszerülő kerékpárosok, gyalogosokra való tekintettel is) tartsunk nagyobb oldaltávolságot;
- Ilyenkor különösen zavaró a nedves útfelületről visszaverődő fények kápráztató hatása. soha ne nézzünk a



szembejövők és a mögöttünk közelítők fényszórójába. A belső tükröt „billentsük át” a káprázásmentes háttérrel mutató állásba;

- Kínosan ügyeljünk rá, hogy a szélvédők és a fényszórók üvegei is tiszták legyenek. És arra is, hogy a fényszórók helyesen legyenek beállítva.
- már szürkületkor – még jól megvilágított utakon is! – kapcsoljuk be a lámpákat;
- Rendkívül ajánlatos (adott esetben életmentő is lehet!) a fényvisszaverő csíkok, prizmák és öltözőkiegészítők használata!



A nyári nagy túrázások időszakát éljük, s ezért nem árt újra csak utalni arra: a gyermekek az autózást másképpen fogják fel, mint a felnőttek. Ők elsősorban az úticélt szeretnék elérni. A menetközbeni állapotot – a száguldást, vagy kiváltképpen a konvojban „ballagást” – ők nem élvezik. A legvarázslatosabb tájképnél esetleg sokkal jobban érdekli őket az a tehén, amely az úton poroszkáló csordán keresztül hajtva éppen bebámul az ablakon. Általában csak 10–12 éves kortól ébred érdeklődés a gyermekekben az autózás technikai kérdései és stíleik vezetési stílusa iránt. Aki tehát gyerekeket visz a kocsijában, annak mindenekelőtt biztonságukról kell gondoskodni. Másrészt a gyermekek jó közérzete is fontos. Autózás közben (főleg gyerekekkel) ajánlatos gyakorta megállni, hogy a gyerekek kiugrálhassák magukat és szomszúságukat olt-hassák. Nagyon lényeges az is, hogy a szülők menetközben teremtsenek az utastérben feszültségmentes (!), barátságos, jó légkört, s ezzel vegyék elejét annak, hogy a gyerekek unatkozzanak, egymással veszekedjenek és kedvetlenek legyenek a hosszú úton.

SZOMBATI PROGRAM



... aztán vedd elő a mopedodat, készítsd azt fel (ellenőrizd a guminyomást, a láncfeszességet, kukkants a tartályba), és indulhatsz is kirándulni. Igaz, ezek a motorcskák „mellben” gyengécskék, ámbar akad közöttük izmos fajta is, de azért kikapcsolódní, a jól végzett munka után pihenni, mondjuk a közeli vízparton, erdőszélen, ahhoz megfelelnek. Különösen, ha akad a kiruccanáshoz partner, egy hasonló teljesítményű segédmotoron...

Csak a Yamaha gyár majd' egy tucatnyi 50 cm³-es motorkerékpárt gyárt. Ebből a széles választékból ragadtunk ki négy idei típust.

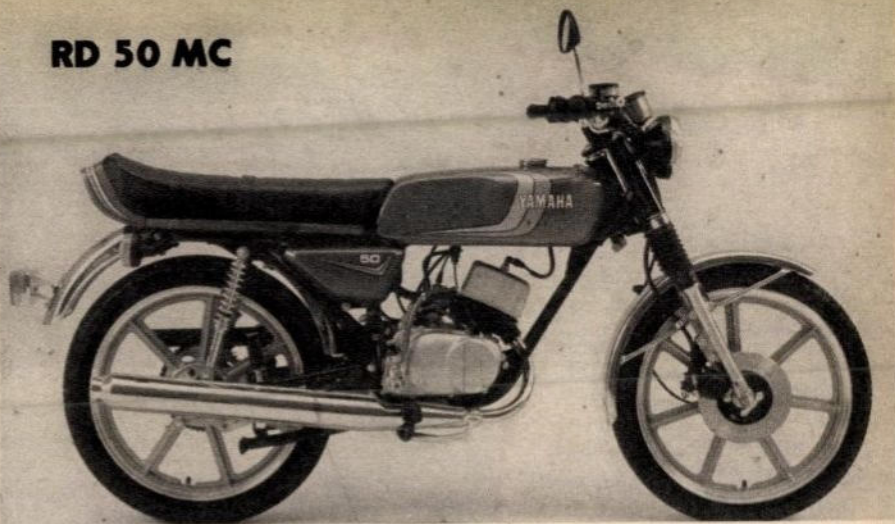
A legdrágább közülük az egyetlen fakerekes változat, az RD 50 MC. Az ötsebességes országúti cirkáló 2,2 kW-ját (3 LE) 5000-es fordulaton adja le. Elöl tárcsa-, hátul dobfék vigyázza a kerekeket.

Árkatégória szerint a túrás felépítésű DT 50 M zárkózik fel a második helyre. Itt a kapcsolható sebességi fokozatok száma eggyel kevesebb, a tárcsafék funkcióját is dobfék váltja fel, és fűzött kerekek forognak a villákban. A motor 2,1 kW-os (2,9 LE) és ehhez a teljesítményhez 5100/perces fordulatszám tartozik.

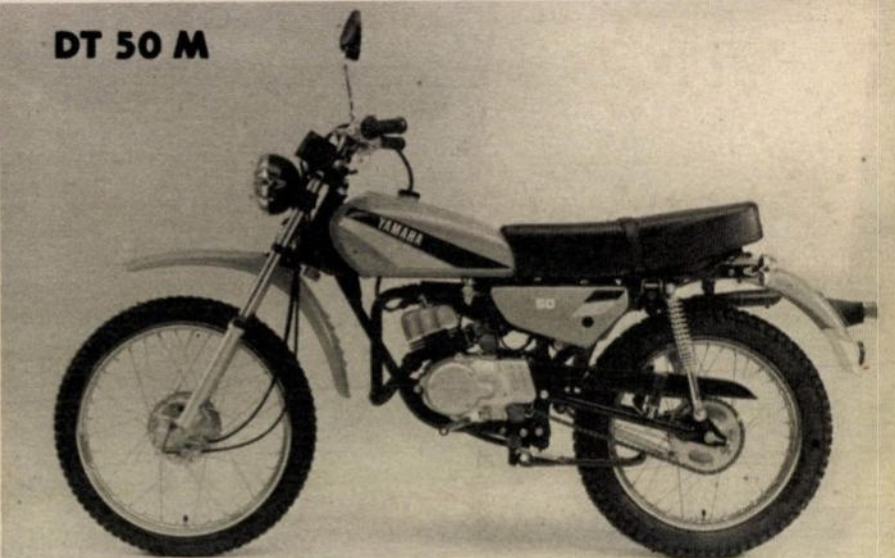
Az FS 1 DX M motorja a bemutatott típusok egyikével sem rokonítható. A kicsit nehézkes vázban négysebességes, 2,2 kW-os (2,75 LE), viszonylag pörgősebb, 5800-as fordulatu, döntött hengeres motor dohog. Az esetlen vázmegoldásért és a csenevész hátsó rugókért az olajos első tárcsafék kárpótolja a vásárlót.

A bemutatott kupicások legolcsóbb tagja ez a büszke triál, a TY 50 MLC. A csodálatos harmóniát sugárzó, vellejéig triál kétlábú erőforrásának főtengelyéről 2 kW (2,75 Le) csordogál ki 5300-as percnkénti fordulaton. A kapcsolható sebességi fokozatok száma négy, és 73 kg-jával ő a legkönnyebb a bemutatott típusok közül.

RD 50 MC



DT 50 M



FS 1 DX M



TY 50 MLC



Édestestvérek

A híres bolhapiac egyik kereskedőjének mozdonyosított autója nemcsak viszi hozzá az árut, hanem egyben az „áruház” vonzó reklámja is



Párizsi antikvár

Ha a tethelyen nem tud segíteni a párizsi sárga angyal, akkor sem hagyja magára a bajba jutott autót, hanem kocsijának mellső ütközőjére szerelt két függőleges „szarvával” eltolja a leközelebbi műhelyig a megrokkant autót



Párizs 300 000 jól
ápolott útmenti fája
alatt is üde szín-
folt az ilyen kifesz-
tett idős (hölgy)
busz



Ez nem valamiféle barká-
csolás eredménye, hanem
CBF gyártmányú, sorozat-
ban készült háromkerekű
törpeautó, amelynek 125
köbcentiméteres farmotorja
láncal hajtja meg az egyik
kereket (többek között erről
is beszámoltunk az AM elő-
ző számában)

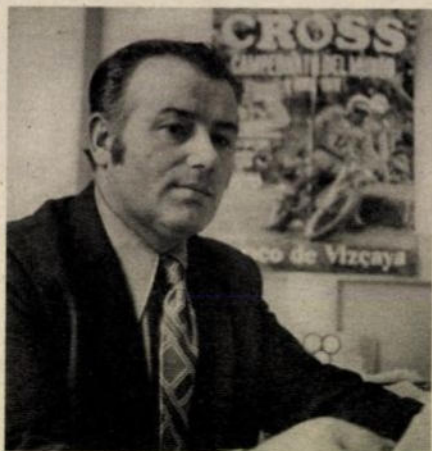


Csendes tavaszi esőben,
az egyirányú Rue Sebas-
topolon sétáltunk, ami-
kor feltűnt az első rend-
őrduó — mopedon, hogy
gyors beavatkozással fel-
oldják az esetleges for-
galmi dugókat. Integeté-
sünkre álltak meg — szí-
vesen

*Költő legyen, méghozzá a koszorúsok kö-
zül az, aki újat, megkapót akar és tud írni
Párizsról. Mi, meg sem kíséreljük ezt. Toll
helyett inkább fényképezőgéppel „jegyez-
tünk fel”, néhány Párizsra jellemző jelene-
tet a nyolcmilliós város közlekedéséről.*

Látogatás

a CZ gyárban



Arnost Zemen volt motoros, konstruktor... Ma a z. m. üzem műszaki fejlesztés vezetője

A CZM (a Csehszlovák Motorkerékpár Üzem) a sportban gazdag hagyományokkal rendelkezik. A CZ-gépek, valamikor még fekete, hagyományos kivitelben, sikereket arattak, a Hatnapos FIM-versenyeken, a crosspályákon, az országúti versenyeken, küzdve a világbajnokságért, és ott voltak a csehszlovák motocross sport bölcsőjénél is, amely az utóbbi időben a Strakonice város birodalmává vált.

Arnost Zemennel, a műszaki fejlesztési osztály vezetőjével beszélgetünk. — *Maga is valaha kiváló sportember volt, crossozó, akit a sport érdemes mestere címmel tüntettek ki. A szaksajtóban már régóta jelennek meg információk arról, hogy a „gyári menők”, a szovjet sportolók, Mojszejev és Kavionov lettek a 250-es osztályban.*

— Ez év januárjában felkérték minket, hogy adjunk motorokat Mojszejevnek a háromszoros világbajnoknak és Kavionovnak, mégpedig 250 köbcentiseket, továbbá Csudjakovnak és Kornyejevnek 125 köbcentiseket. Úgy érezzük, hogy megteremtjük azokat a feltételeket, amelyek szükségesek az eredményes versenyzéshez.

— *Mit kapnak a csehszlovák versenyzők?*

— A múlt év végén a gyár vezetősége megegyezést kötött a Szovjetunióval (az ottani MHSZ), a 250-es osztály számára két versenygépet adunk. Itt két különböző technikai kivitelű gépről van szó — a 978-as és a 980-as típusról. Az előbbi a fejlesztés előtti típusnak számít és tapasztalt motorosunk Churavy lovagolja meg. A megállapodásunk szerint a további két csehszlovák versenyző számára is készítünk gépeket, mégpedig az 500-as osztályban. Ezek féllite-

res motorkerékpárok lesznek a 981-es típusorozathból, 412 köbcentiméter hengermérettel. Egyben megegyezés született arról is, hogy a mi képviselőink nem versenyeznek a 125-ös gépekkel. A Yamaha után a másodikok voltunk vízhűtéses gépeinkkel. Most úgy látjuk, hogy a választott út helyes volt. Utánunk jött a Suzuki a „vizessel” és csak ezután az olaszok. Miért éppen ezt az utat választottuk, amely technikailag annyira igé-

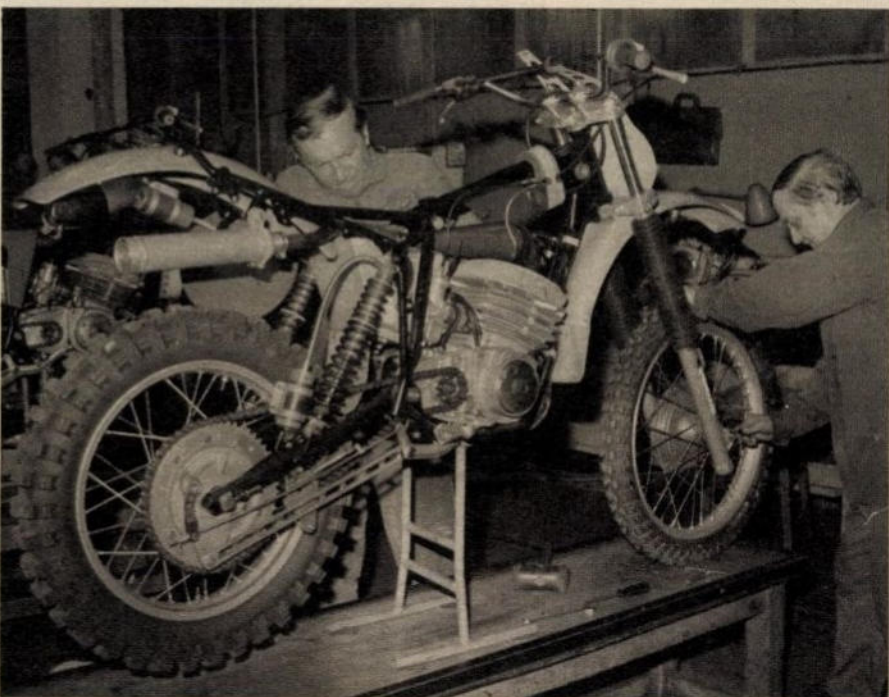
nyes? A 250-es, valamint a 500-as kategóriában a versenyző ma már nem képes kihasználni a motor teljesítményét, de a 125-ös osztályban igen. Ezért a kismotorok a legigénybevetettebbek emiatt a CZM technikai tapasztalatokat akar megszerezni, hogy azokat felhasználhassuk a nagyobb gépek szerkesztésénél.

— *Megkérhetjük, hogy adjon rövid leírást a gépekről?*

— Az összes CZ-motorkerékpár egyhengeres, kétütemű, és Mikuni karburátorral van ellátva, sebességváltójuk 5 fokozatú, a 125-ös gépek 6-tal bírnak. A legkisebb (125-ös) gépek vízhűtésesek.

— *A sportmotorok gyártása a CZM-ben hagyomány. Mik a terveik a legközelebbi időszakra?*

— A sport sokat tett iparunk népszerűsítéséért. A CZ-n verseny-



A szerelőpadokon új gépek születnek



Fotó: M. BAKES

Jaroslav Falta a tavalyi holicei versenyen

A motocross motorkerékpár minden sportkedvelőt elbűvöl, megmozgatja a szívét

zõ crossozóink hétszer szerezték meg a világbajnoki címet (háromszor Friedrichs és Robert, egyszer pedig Arbekov). A gyorsasági VB-n a márkánk (CZ) háromszor nyert díjat.

1965-ben úgy döntöttek, hogy a CZM a motocross gépeket, a Jawa pedig a gyorsasági versenygépeket gyártja. A múlt év végéig itt, Strakoniceban 51 370 motocross motort gyártottunk. Ez minden bizonnyal figyelemre méltó mennyiség, ami többek közt lehetővé tette hazánkban ennek a sportágnak jelentős fejlődését.

S. M.





KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

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

Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme

Bp. XIV. Mexikói út 15–19.

Vevőszolgálat: 631-001
631-003

Kerékiegyensúlyozáshoz
KERÉKSÚLY
futóműbeállításához
HÉZAGOLÉLEMEZ.
Készíti: **POLYVÁS ISTVÁN**
okl. gm.
1024 Bp. II.,
Keleti Károly u. 15/A.
Tel.: 359-312.

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

LENGÉS- CSILLAPÍTÓK!

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

MINDEN TÍPUSÚ
SZEMÉLYGÉPKOCSI
SZERVIZELÉSET ÉS
ALVÁZVEDELMEZ
GARANCIAVAL
VÁLLALOM
GÉMES
XIV., Szatmár u. 58.
Tel.: 634-511.

AUTÓRUGOK javítását,
pótlását ki- és beszerelés-
sel, új utánfutók és tarto-
zékok, valamint garázska-
purugók készítését azon-
nalra vállalom.
PATK BALÁZS
kovácsmester. Bp. X.,
Keresztúri út 98.

ALVAZ-
ÉS ÜREGES
KORROZIOVEDELEM.
KAROSSZÉRIA-JAVÍTÁS
LACKO járműmérnök
Újpest IV., Virág u. 62.
Tel.: 893-994.

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

**autó-
üléshuzat**
készítés minden
kocsitípusra

45 ÉVES AZ
ÁLTALÁNOS
BIZTALTSÁGI
SZÖVEZKEZET

bp. I. szilágyi d. ter 3.

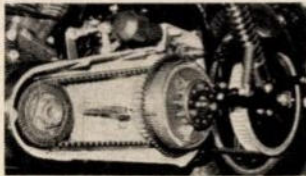
Műanyagból jobb

Miként a kedves Olvasó látja, a hagyományos lánc helyett rugalmas műanyag fogasszíjjal hajtják meg az amerikaiak a világ egyik legnagyobb (és egyben a legrégebb) motorkerékpárgyárának, a Harley Davidsonnak, az egyik modelljét, a „Sturgis”-t.

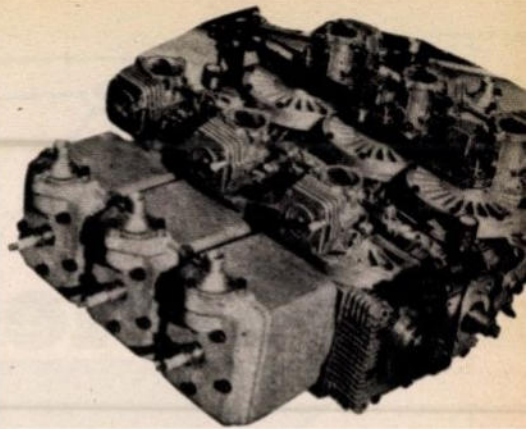
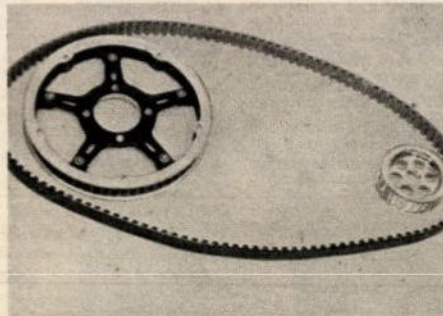
A gondolat nem egészen új, többen is próbálkoztak ilyen megoldással, de elsőként a japán Kawasaki kezdte el, egyik modelljének sorozatgyártásával. Nem sokkal utána vezette be a HD legújabb típusánál, és amint a képen is jól látható a motor főtengegyéről a kuplunghoz is ilyen műanyag „lánc” szállítja az erőt, majd onnan egy más anyagösszetételű fogasszíj hajtja a hátsó keréket.

A gyár szerint ez az új lánc nemcsak könnyebb, csendesebb üzemű, hanem jobb hatásfokkal végzi nehéz munkáját, ezenkívül nem kíván ápolást, kenést (szárazon fut), és élettartama legalább 30 000 km.

A „Sturgis”-t a kölni IFMA-n mutatják be az európaiaknak.



A Z400 jelű Kawasaki hátsó kerékét ez a viszonylag keskeny, különleges műanyag fogasszíj tartja mozgásban. A láncpótlék jobb mint az eredeti, mert többek között — nem nyúlik. Egyelőre csak amerikai exportra készítik.



Ha beindul a motor...

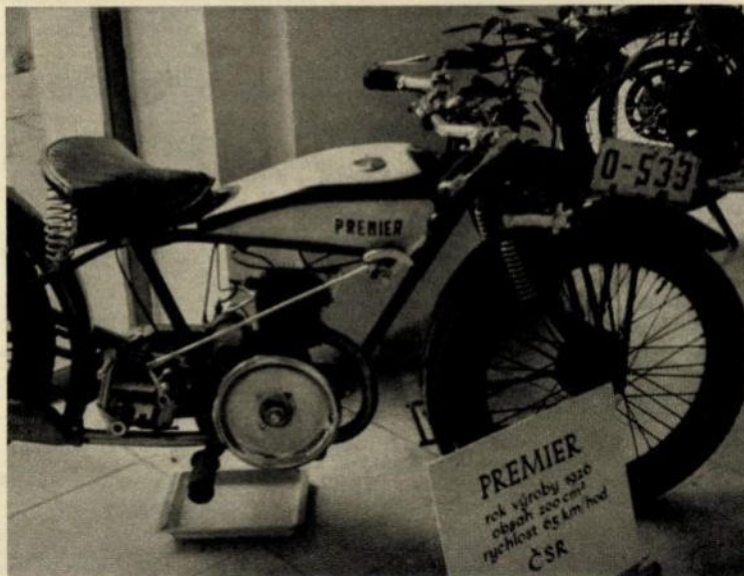
Hat henger, boxer elrendezés, minden hengernek külön forgótárcsája és porlasztója van. Persze, ez mind jól látható a képről is. Annál kevésbé viszont, az a 600 lóerő, amit termel, ha beindul a motor. Érdemes önmagában ez sem lenne olyan érdekes. A hír értéke azért lett szenzáció, mert ez a kétütemű állítólag egy Forma-1-es motorban fog felbukkanni.

Valójában már régóta esedékes lenne a kétüteműek megjelenése ebben a versenytáborban is, mivel a napnál is világosabb, hogy a lökettérfogathoz és a súlyhoz képest a kétüteműekbe sokkal több lovacska pakolható be, mint a négyüteműekbe.

Az egykori versenyző, az NSZK-beli Egon Evert felismerte ezt a lehetőséget, és már előrehaladott kísérleteket folytat a képen látható erőforrással.

Még csak annyit jegyeznénk meg, hogy a jelenlegi legerősebb Forma-1-es motor teljesítményét 505 lóerőre becsülik.

A MI KIS MÚZEUMUNK



A motorkerékpár-szakirodalom háromféle Premier nevű gyártmányt tart számon, ezek közül most a csehországit ismertetjük. A chebi gyár 1913-ban kezdte el a termelést és húsz évig készített két- és négyütemű motorokat.

A brnói műszaki múzeum folyosóján áll ez az 1926-ból származó, 200 cm³-es, kétütemű, amelynek a tábla szerint 65 km/h volt a végsebessége. A kisbordájú zárt henger tetején fekszik — hátul — a gyertya és vele szemben, elől a dekompresszor. A külső lendkeres blokk mögött látható a láncsal meghajtott mágnes és a motortól független sebességváltó (3 fokozatú), amelynek bemenő tengelyén ül a többlamellás kuplung. A kényelmet a rugókkal „bélelt” nyereg és a rugókra támaszkodó korszerű mellsővilla (amelynek lengését — szerszám nélkül is — lehetett csillapítani) adta. Szólni kell még a mellsőkerék dobfékéről, valamint az öntött kipufogódobjáról.

A gyárban nemcsak saját motorokat, hanem az angol JAP gyártmányokat is építettek az igen erős vázákba. A húszas évek végén bekapcsolódtak a versenyzésbe is, kezdetben saját 500-asuk, majd később az angol négyszélepes Python motorok felhasználásával. Ismertebb versenyzők voltak: Kraus, Liska, Matcha, Tauber, Stipek, Weiner.

Mérlegben a gokart

Majd' húsz éve, pontosabban 1961 nyarán, a Feriegyi autó GP-n látott először a hazai közönség egy újfajta sporteszközt, az úgynevezett gokartot. Kóstolóként a lengyel és az osztrák kartosok csináltak egy kis vetélkedőt, és még az év utolsó napján — óh csodák csodája — bemutatkoztak a FAU Récei-garázsának udvarán az itt készült első magyar kartok.

Hát így kezdődött.

Erre emlékezik a Magyar Autóklub főelőadója, Dvorszky Nándor, aki egyben a MAMSZ elnökségének tagja, és a kartbizottság vezetője. E viszonylag fiatal sportág múltjáról, és halvány vonalakban a jövőjéről ezeket mondja a hazai kartosok gondjait legjobban ismerő sportvezető.

— Nagyszerű idők voltak azok — idézi a kezdetet. — Zboray Ferenc, és Szini Béla voltak az új sportág buzgó irányítói az Autóbusz Üzem „sportműhelyében”, továbbá a két Dabi, azaz a nagyon sokszor újító Dabi papa az Ikarusnál, és a később mérnöki oklevelet szerzett fia a MÁVAUT-nál. Ez a kezdeti lendület, az „Autó-Motor” kedvescínáló cikkei nyomán mozgásba hozta a magán-szektor is, egyre-másra készültek ilyen-olyan kartok, amelyeken már perze mosolygunk.

Az Autóklub, amely akkor az autósportot gondozta nem rendelkezett a szükséges gazdasági háttérrel, és a kartsport amolyan Hamupipőke-szerpet alakított. Ennek ellenére sorra rendeztek versenyeket, sőt bekapcsolódtunk a szocialista országok közötti Béke és Barátság Kupa versenysorozatba, igaz átütő sikerek nélkül.

Ma, mintegy százötven kartversenyzőt tartunk nyilván, akik az ország 28 sportegyesületének kartszakosztá-



lyában tevékenykednek, de rögtön hozzáteszem, ez a létszám alacsony, (és ezt a hátrányt a pályahiány súlyosbítja), ha példának a lengyelhoni kartsport népszerűségét vesszük. Régi és jó barátainknál mintegy 3500 versenyzőt és kartot tartanak nyilván, és ehhez az adathoz legalább tíz versenypályát kell számba venni. Ezek ismeretében válik szembetűnővé a mi szegénységünk. Hogy mi a lengyelek titka? Az ottani Autóklub mellett jelentős támogatást nyújt az Oktatásügyi Minisztérium a szakmunkásképző iskolákban, a közlekedési technikumokban alakult kartszakosztályoknak. Úgy tűnik, ez az anyagi befektetés kedvező eredményt hozott, hiszen ez a sportág a huszon-, de még inkább a tizenévesek szórakozása,

amely egyben műszaki készségüket is fejleszti.

Úgy tűnik, mintha nálunk is lengezne egy kis kartszellő, így például a Műszaki Egyetemen érdeklődés mutatkozik a kartépítés iránt, talán némi mozgást indít ez a sportágban, akárcsak az egyéb célra épített győri versenypálya, (ahol havonta egyszer szervezett tartanak a versenyzők) — lévén e célra ez az egyetlen alkalmas terület.

Sokat segített e sportágnak az, hogy az OTSH legalizálta a kartot. Mindemellett szólni kell a gondjainkról is, elsősorban anyagiakkal állunk gyengén. Ennek magyarázatául hadd említsem meg, hogy egy motor nélküli import versenyautó ára — átszámítva — 73 ezer forint, aztán itt van a gumihány, illetve gumi van, de az ára szinte megfizethetetlen. E komor tények után örömmel számolhatok be a kecskeméti, illetve a debreceni, valamint a fővárosi pályatervekről, amelyeket a helyi közlekedésbiztonsági tanácsok messzemenően támogatnak. Szólnom kell még a legjobb vidéki szakosztályokról, a székesfehérvári Ikarus Alba Regiáról, a Győri Volánról, a BÁCSEP-ről, és az újabbak közül a Debreceni AFIT-ről, ahol szervezett, jó munka folyik, és ennek megfelelően a főváros mellett itt alakultak ki a versenyág gócai.

Néhány szót még a jövőről. A MAMSZ úgy határozott, hogy 1981. december 31-ike után csak szocialista országokban gyártott motorokkal lehet majd a magyar bajnokságokon indulni, ily módon akarjuk részben egysegíteni, és részben devizatakarékosabbá tenni ezt a sportágot.

Mindig optimista voltam, bízom a kartsport jövőjében! Rózsa György

MINDEN ÚT GYŐRBE VEZET

A kétnapos kartbajnokság II. futamának méltó házigazdája volt a Győri XV. AFIT kart szakosztálya. Az első nap az 50 cm³-es széria- és speciálgépek versenyét a széria 125-ösök hat futama követte. Másnap a felnőttek 250 cm³-es széria gépei mérkőztek. Novák István (BKV Előre) bizottsággal nyerte mindhárom futamát. A Nemzeti licencesek versenyén ifj. Károlyi László (Győri Volán) csak az utolsó futamban engedte át az első helyet klubtársának Dancsi Istvánnak.

A nemzetközi osztályba sorolt versenyzőknél az A-B-C-D cso-

portba sorolás alapján minden versenyzőnek három futamot kellett teljesítenie. Az első kettő győzelmén a Nagy testvérek osztottak. A végső sikert eldöntő 3. futamot a tavalyi bajnok, Nagy József nyerte.

EREDMÉNYEK. 50 cm³ széria: 1. Lachmann István, (Győri Volán) — 50 cm³ speciál: 1. Lengyel Attila (Veszprémi Volán) — 125 cm³ széria: 1. ifj. Győri Attila (Bp. EPGE) — 250 cm³ széria: 1. Novák István (BKV Előre) — Nemzeti osztály: 1. ifj. Károlyi László (Győri Volán) — Nemzetközi osztály: 1. Nagy József.

Pesztenleher Ottó

DARÁZS-UVARÁZS

Darázs András, a varázsló, és Melkus-mintára készült paripája

(A szerző felv.)



— Talán furcsa, de soha nem láttam raliversenyt — emlékezik Darázs András. — Mindig motoros voltam, tíz évig motocrossal, egy évig salakozással is birkóztam. Egy motocross junior OB 3. és egy salak OB 3. helyezésemre emlékszem szívesen. Két lábtörés után hamarosan abahagytam. Az autócross jóval kisebb fizikai terhelést jelent...

A Balatonnál barátkoztam össze két nyugatnémet sráccal, autócrossozók a javából. Meghívtak magukhoz egy versenyre. Az egyikük, Gerhard Schenk kocsija a rajt előtt elromlott, és a szerelőjét sem találta, percekkel a rajt előtt megtaláltam a bit-bit. Hálából a verseny után kipróbálhattam a kocsiját... Mondjam-e, hogy akkor lettem az autócross bolondja?

HAZATÉRVE VETTEM egy rozoga 1200-as VW-t, és egyévi munka után, 1976-ban elkészült az első crossautóm, a 35 pacis géppel a terep OB-futamokon 4. lettem. Az első külföldi utam 1977-ben

Csehszlovákiában volt, ahol egy 1500-as P. Fiat motorjával 10. lettem.

A Szegedi Délélnél dolgozom és versenyzek, egyesületelem versenyenként 60 liter benzint és évente egy garnitúra gumit ad, amelyet ezúton is megköszönök. Minden kocsimat saját erőből és saját zsebből építettem, bizony ez sem olcsó sportág. Egy kezdő crossautót 30–40 ezer forintból össze lehet hozni, de az élmezőnyben helytálló masina már bő 100 ezer forintot ér. A veszélyről? Csak látszólag veszélyes: Jugoszláviában a mari-bori versenyen Villi Rösél, a 79-es EB-bajnok (2200 Porsche) mögött a 3. helyen autóztam, amikor egy osztályú fiú, rosszul fékezve magát, hátulról rám ugrott. Bár bajom nem esett, a kocsim összetört és a versenyt feladtam. A másik eset 1978-ban Makón történt, ahol „stikában”, bemutató jellegű crossversenyt rendeztünk. Túl nagy tempóban futottam az ugratóra, és egy hármasszaltót csináltam. Kicsit be-

ütöttem a fejem, de más nem történt, hanem a kocsijócskán „elgömbült”. Egyórás kalapálás után rendbehoztam, és végül is nyertem.

Eddig nyolc külföldi versenyen — kettő EB, a többi nemzetközi — indultam. Nova Pakán 17. lettem egy Lada 1600-as géppel, Jugoszláviában 9., de a többin sajnos műszaki hibák állítottak ki.

A MOSTANI, ÚJ AUTÓM cseh tapasztalatok alapján épült. A motor Melkus-vezérlés szerint készült, így az ezres Wartburg 75–80 lóerőt ad a hátsóhajtásos, közép-motoros elrendezésben. A különleges áttételezésű, 4 fokozatú Barkas váltó a negyedik fokozatban 115 km-es tempóra képes. Kizárólag crossautóhoz készült, levegőolaj lengéscsillapítók enyhítik a terepkinokat. Csupán a kormányművel van még gond, nem jó az áttétel, sokat kell kormányozni. A jövővel kapcsolatban? Ideje lenne már hozzánk is külföldi versenyzőket meghívni.

és ugyanígy jó néhány tehetséges hazai versenyzőt — mert szerintem van egy pár — külföldön indítani. En is szeretnék több EB-futamon részt venni. És építenék egy új, még erősebb kocsit, de azt már lehetőleg nem a saját zsebből...

JELENLÉG A SZENTENDREI PÁLYA a legjobb, bár egy kicsit keskeny, a szűk kanyarok miatt nagy a borulási lehetőség. És persze öntözni, locsolni kellene a pályákat, mert a porban nagy a balesetveszély. Az autók építésénél törekedjen mindenki a biztonságra, ezen spórolni nem szabad. Ha felborul az autó, ami itt gyakori, meg kell várni, míg visszafordítják, semmiképpen sem szabad kinyúlani, kiszállni! Hátulról bármikor beleszaladhatnak! No, de ebbe is bele lehet tanulni. Örömlátni, hogy sok lelkes művelője van már a hazai autócrossnak, úgy érzem, a sportágnak van jövője nálunk.

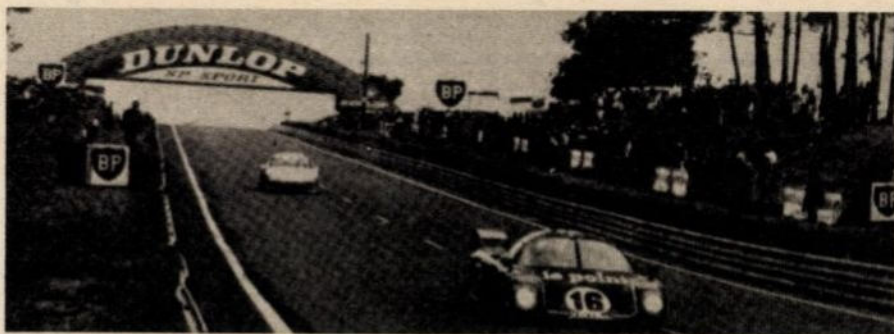
FEKETE KÁLMÁN

VASKOS MEGLEPETÉS LE MANS-BAN

A világ legismertebb sportautógyára, a Porsche több mint hárommillió márkát költött a földkerekség legnevezetesebb hosszú távú autóversenyére, a 24 órás Le Mans-ra.

Mi múlik a siker? Mondjuk egy műanyag fogasszíjon. Egy ilyen kellett a favorit *Jacky Ickx*-nek cserélnie az élen száguldó gyári Porsche—Turbo 908 motorján, és ehhez a művelethez 21 percre volt szüksége, ami ke-
reken 5 kör visszaesést jelentett. De talán még ezt a hátrányt is „lecsúsz-tathatta” volna az Ickx/Jöst pár, ám amikor másnap 10 órakor eltűnt a Porschéból az 5. fokozat, akkor vált el a test a lélektől, pedig a Porsche szerelőművészek 28 perc alatt megtalálták a hiányzó direktet.

A 200 ezer nézőnek éppen úgy kedvét szegte a felhőszakadás, mint a megpróbáltatásokkal tarkított hosszú útjára induló 55 sportautó pilótájának. Aztán, amikor 4 órával később kisütött a napsugár, kezdetét vette a drámai színjáték, amelynek „főszerepét” 29-szer váltották az élmenők. A verseny tulajdonképpen a 20. órában dőlt el, amikor a francia *Jean Rondeau*, a maga konstruálta autójával, amelyben váltótársa *Jean-Pierre Jaussaud* volt, átvette a főszerepet és



A jellegzetes Dunlop-híd, és előtérben a meglepetést okozó győztes Rondeau/Jaussaud vezette Rondeau

azt, a függöny összecsapásáig, 2 kör előnnyel — a favorit Porsche előtt — meg is tartotta. A keserves 24 órát mindössze 25 autó bírta ki.

— *Őszintén szólva* — így Rondeau — *nem mertem ilyen meglepetésre gondolni, hiszen nemcsak a valószínűtlen győzelem az enyém és a kocsimé, de a 3. helyet is egy Rondeau foglalta el.* A 43 éves Jaussaud (3 gyermek atyja, aki két évvel ezelőtt, *Didier Pironi* társaságában győzött Le Mans-ban a Renault gyár Alpine-ján, ezt mondta — *Erre ugyan nem gon-*

doltam, hogy egyhamar ismét sikerem lesz ezen a pályán.

G. Rossi

338 körrel (4605,2 km) 190 km/h átlaggal győzött tehát *Rondeau/Jaussaud*, F (Rondeau—Cosworth) — 2. *Jöst/ Ickx*, D—B (Porsche—Turbo 908) 336 kör — 3. *Martin/Martin/Spice*, B—B—GB (Rondeau Cosworth) 329 — ... a 25. helyre érkező *Craft/Evans*, GB (Dome RL80) 246 kört teljesített.

A márka VB állása: 1. Lancia, 140 pont — 2. Porsche, 115 — 3. BMW, 27 pont.

A MÉH Vállalatok

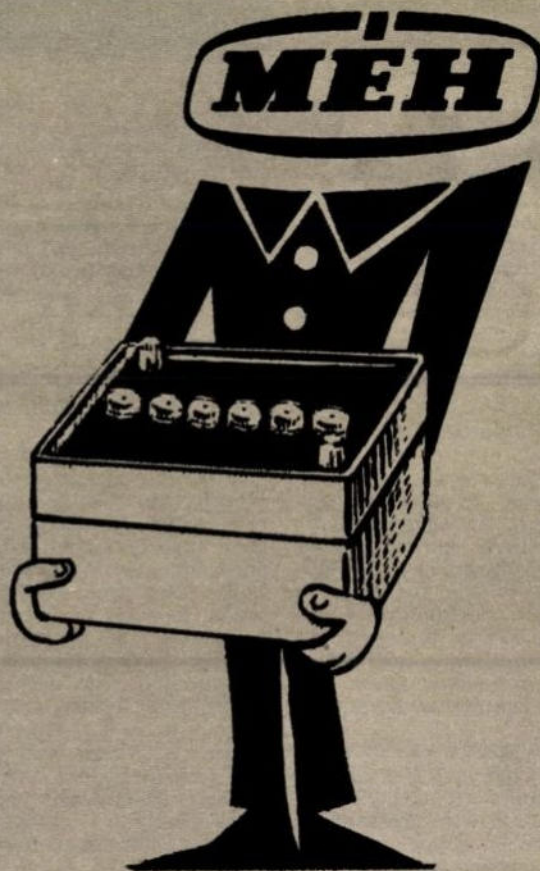
kijelölt budapesti és vidéki átvevőhelyein és telepein az elhasznált, felújíthatatlan ólomakkumulátort minden mennyiségben megvásárolják.

Átvételi ár:
kilogrammonként 5,50 Ft

Az ár a nettó súly (akkumulátor ólomtartalma) után fizethető, ezért a ládás vagy dobozos akkumulátor bruttó súlyából 40% levonásra kerül.

Tájékoztatást adnak

a vidéki MÉH vállalatok központjai, telepei, Budapesten a VEVŐSZOLGÁLAT: 422-728 telefonszámon.



Az eső elmosta a lóerőket

A magyar „gyorsfiúk” nagy lelkesedéssel készültek a már hagyományos besztercebányai nemzetközi gyorsasági motorkerékpár-versenyre, amely az indulók számát és színvonalát tekintve is az egyik legnagyobb erőpróbanak számít a szocialista országok között.

A száraz, borús időben futott edzésen biztossá vált, hogy mindhárom géposztály első számú esélyese Drapál lesz. A mintegy húsz Morbidelli—125 között az egyhengeres gépekkel induló fiainknak csak 10-en fölüli rajtkocák jutottak, de nagy örömmükre a 250-esek edzése után Juhász Károlyé lett a 2. rajthely. Az 500-as géposztály 350-esekkel teletűzdelt mezőnyében figyelemre méltó volt Juhos 6. edzésideje. Ugyanakkor csökkentette esélyeit, hogy az edzés során, elütött egy jelzőbolygót; térde látta kárát.

Vasárnap esőre ébredt a 15 nemzetből álló mezőny. Drapál (Morbidelli) már az első körben az élre állt és a táv $\frac{3}{4}$ részéig már több mint 1 perccel vezetett a Havrda előtt, amikor gyertyazárlat miatt kiállni kényszerült. Kárpótlásról a fiatal Hegedűs gondoskodott, aki a Kulcsár tuningolta Rotaxon számtalan kéthengeres

GYŐZELEM BANSKA BYSTRICÁN

megelőzve szerezte meg a 4. helyet Juhász Károly előtt.

A negyedliteresek indulói is esőben készülődtek és ez a kedvezőtlen időjárás nagyban növelte esélyeinket a vilámgyors francia, svájci, nyugatnémet és olasz Yamahákkal szemben. Juhász már az első körben 10 másodperces előnyt szerzett és biztosan nyerte a 18 körös futamot. Vlaszaty János a 3. körrel kezdve biztos másodikként — fedlertve tavalyi súlyos bukásának és sérülésének nyomait — ért célba. Nagyot motorozott a fiatal Hársfai, aki utolsóként rajtolva 5. lett, de végezhetett volna előbb is, ám a svájci Naef elcsúszott előtte, és ő is kénytelen volt elfektetni motorját, hogy el ne gázolja svájci sporttársát.

Az 500-asok versenyét a négyhengeres Suzukik és Yamahák között Drapál fölényes biztonsággal nyerte 350-es Yamaháján. Juhos Árpád sérülése ellenére (vasárnap délelőtt derült ki,

hogy elrepedt a térdkalácsa) 8. lett, ami egyben a külön is értékelt 350-es 4. helyet jelentette számára.

A verseny rendezőse és a város vezetője kiemelte, hogy e rendkívül nehéz feltételű versenyen a magyar fiúk szerepeltek a legeredményesebben.

Stampay István

EREDMÉNYEK. 125 cm³: (15 kör, 54 km, 33 ind.) 1. Havrda, CS (Morbidelli) 26.50,73 — 2. Schmiéd, A (Rotax) 27.00,95 — 3. Auer, D (Morbidelli) 27.24,33 — 4. Hegedűs, (Rotax) — 5. Juhász, (MZ) — 6. Schneider, D (Morbidelli) ... — 10. Tóth J., (Yamaha) ... — 13. Szabó J., (MZ) — 250 cm³: (18 kör, 38 ind.) 1. Juhász K., 27.16,23 — 2. Vlaszaty J., (mind Yamaha) 27.28,05 — 3. Dörffeldt, NDK (MZ) 27.35,77 — 4. Vasícek, CS — 5. Hársfai L., (mind Yamaha) — 6. Bartunek, CS (Jawa) — 7. Schneider, D — 8. von Muralt, CH — 9. Naef, CH — 10. Grass, F — 11. Szabó J. — 21. Győri I. — 23. Széll T., (mind Yamaha) — 500 cm³: (19 kör, 34 ind.) 1. Drapál J., (Yamaha 350) 27.57,64 — 2. Amman, D (Yamaha 500) 28.11,82 — 3. Stasa, CS (Yamaha 350) 28.15,11 — 4. Halsbeck, D — 5. Von King, J (mind Suzuki 500) — 6. Grass, F (Yamaha 500) — 7. Srna, CS — 8. Juhos A., (mind Yamaha 350) — 9. Naef, CH (Yamaha 500) 1 kh — 10. Vogt, D (Suzuki 500).

A verseny abszolút győztese Drapál János, leggyorsabb köre 148.549 km/h.

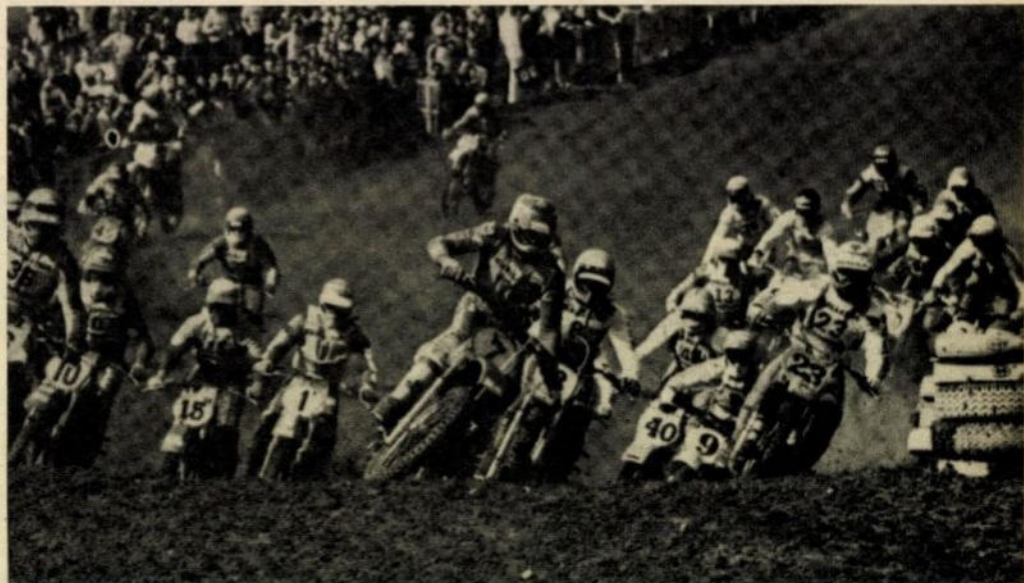
Itt az F-1 Ferrari-Turbó

Igaz, a fejlesztési tervet még nem teljesítették, Fiorenóban mégis bemutatták a Ferrari—Turbó 126 jelű, teljesen új olasz Forma 1 lövedéket. A V—6 hengeres, 1500 köbcentiméteres motort jelenleg egy KKK turbó tölti, de a kísérletek tovább folynak BBC, illetve az eddig csak dízelüzemnél alkalmazott Complex feltöltővel, és a már bevált Garrettel. A Ville-neuve által kipróbált Ferrari 126 teljesítménye 540 LE, 11 000 fordulaton.

Az új alkotás bemutatását a szeptemberi olasz GP-re tervezik.

Világ bajnok lesz Mang?

A Kawasakival szakító Anton Mang (NSZK) győzött a jugoszláv GP-n (a tavalyi világ bajnok Ballington hasmútét miatt kórházi lakos), és most már 24 pontos előnnyel vezet a 250-es géposztályban Ballington előtt.



100 000 néző előtt Kavinov (CZ) győzött a cross VB-n

Noha a belga Jobe (Suzuki) vezet a 250-es VB listán, Kisinyovban a CZ lovas Kavinov (7) győzött a bolgár Ranguelov (Husquarna) és a francia Fura (Suzuki) előtt. Jobe-nak 114 a pontszáma. 2. Ranguelov 88 — 3. Falta (CZ) 69 ... 7. Kavinov 45 pont.

MAGYARORSZÁG-NDK 174:134

Érdekesnek és izgalmasnak ígérkező salakmotorversenyt hirdettek a plakátok, a szegedi és a nyíregyházi Volánstadionban, az NDK és Magyarország válogatott csapat viadalát.

Szegeden mintegy ötezer néző előtt, rendkívül meleg időben, kezdődött a verseny, a bajnokság első öt helyezettjét felvonultató német és a magyar válogatott között. A hazai csapat **Sziráczi István** vezényletével már az első fordulóban 49-28 arányban legyőzte az NDK csapatát. Ezzel nemcsak ledolgozta 14 pontos hátrányát, hanem 7 pont előnyt szerzett magának a másnapi, nyíregyházi versenyre, amelyen tovább folytatta jó szereplését a magyar gárda, és 40 pont különbséggel nyerte a versenyt. Végeredményben az 1980. évi viadalt és kupát 174:134 arányban a magyar vaspapucosok nyerték. A sikerekben kiemelkedő szerepe volt Sziráczi Istvánnak a Borsodi Volán versenyzőjének, aki nemcsak mint a legtöbb pontot szerzett versenyző volt eredmé-

nyes, hanem mindkét helyen a külön futamot is megnyerte.

Negyedik éve találkoznak az NDK és a magyar válogatott (7 tagú) csapatai. A versenysorozat minden évben 4 versenyből áll, és ezek ponteredményei alapján kerül ki az évi győztes.

1979-ben Magyarország válogatottja bizonyult jobbnak és nyerte el a kupát. Érthető hát, hogy német sportbarátaink nagyon készültek az ez évi visszavágásra, melynek első versenye április 12-én Meissenben, a második pedig 13-án Lipcsében került lebonyolításra. A magyar válogatott számára ez volt az évadnyitó verseny, és mivel a házigazdák taktikai okokból versenyzőink részére egyik pályán sem biztosítottak edzési lehetőséget a magyar vaspapucosok alul maradtak. Az itthoni versenyeken ezért a magyar válogatottnak nemcsak győzni kellett, hanem a 14 pont hátrányt is le kellett dolgozni és amint azt az eredmény is mutatja, nemcsak a nemzetek közötti viadalt nyerte meg nagy



Az NDK-beli vaspapucosok kissé gondterheltek

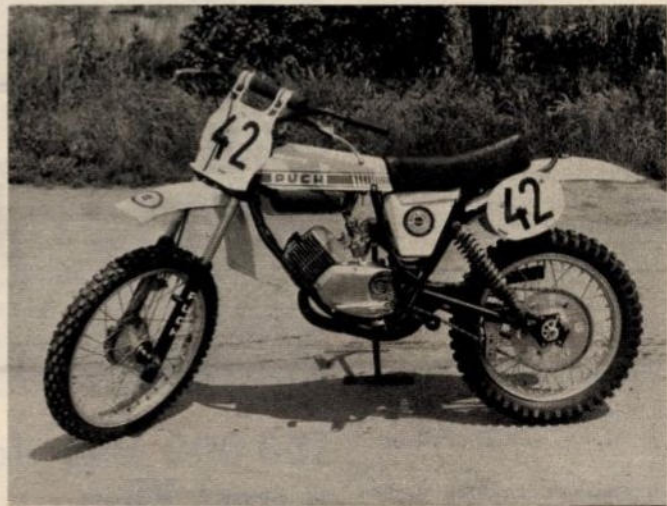
főlényvel, hanem a Szegedi és Nyíregyházi Sport Klub által kiírt egyéni kupát is.

N. J.

50 köbcentis, 11,2 lóerős



Ez a teljesítmény arra a prűcsők-Puchra jellemző, amelyet a fiatal VOSE kapott Grácból — sajnos csak kölcsön —, hogy a nagymúltú motorkerékpárgyár jó híret öregbítse a magyar crosspályákon. A VOSE motorosok édesapja, a crossbajnok **Kökényesy Gyuri** mutatja be ezt a tüzés kis osztrákot, amelynek furat-lökete $40 \times 39,7$ mm, $49,9$ cm³, fordulatszáma 11 500/perc, Bing porlasztójának torokmérete 24 mm, gyújtása tranzisztoros, sebességváltója hatfokozatú, önsúlya 75 kg, gumiméret elől $2,50 \times 21$, hátul $3,50 \times 18$, mellsővilla gáznyomású Betor, (180 mm) hátul Koni gázos teleszkóp (200 mm).



Igazi cross-„szerkezet” ez a prűcsők-Puch Kökényesy járni tanítja a VOSE istálló legifjabb és legkönnyebb csikóját

(Bojár Sándor felv.)



Egyéni salakmotoros junior EB

Vendégszeretéből, rendezésből jelesre vizsgázott Szeged városa és a szegedi Volán SC, akik házigazdái voltak a junior Európa-bajnokság középdöntőjének.

A bulgáriai és olaszországi elődöntők végeredményei nemcsak a rendezőket, hanem a hozzáértő közönséget is lázba hozták, hiszen a salakozás jeles képviselőiből állt össze a szegedi mezőny. Anglia 2, Csehszlovákia 3, USA 2, Svédország 2, Lengyelország 2, Szovjetunió 2, NSZK 1 versenyzője mellett Bulgária és Magyarország is 1-1 versenyzővel képviseltette magát e rangos mezőnyben.

Sokan elírásra gyanakodtak, amikor az Európa-bajnokság plakátján az USA nevének is olvasták. Pedig nem történt tévedés. A Nemzetközi Motorsport Szövetség (FIM) határozott úgy, hogy a 21 éven aluli versenyzők egyéni VB küzdelmeit — megkülönböztetésül a felnőttéktől — EB-nek kell nevezni.

Mr. Whitaker, a verseny angol vezetőbírája szigorú rövidséggel fogalmazta meg a versennyel kapcsolatos elvárásait. Hivatalos magatartása azonban egycsapásra őszinte elismerésbe és dicséretbe csapott át, amint meglátta a pályát és technikai berendezéseit. Európa egyik legszebb és legkorszerűbb pályájának nevezte a szegedi Volán SC stadionját. Megállapításával a résztvevők messze egyetértettek.

A délutáni edzésre már felforrósodott a levegő, nagyszámú közönség volt kíváncsi a versenyzők bemutatkozására, és próbálta az erőviszonyokat kikémlélni. Az edzés során aztán a versenyzők azt is megállapították, hogy a szegedi pályát nemcsak szép, hanem nehéz is. Leghamarabb az amerikai, és angol versenyzők alkalmazkodtak a pálya kettős ívű fordulóhoz. Sajnos a csehszlovák versenyzőknek ez nem a legjobban sikerült. Összeütköztek, és ennek következtében a 9-es rajtszámú Jaroslav Drahos lábtöréssel kórházba került. Helyére a tartalék bolgár versenyző állt be.

A látottak alapján Hajdú Zoltánra (Debreceni Volán), az egyetlen magyar résztvevőre nagyon nehéz feladat várt, de a szakvezetés bizottí abban, hogy a hazai pálya előnyét ki tudja használni.

Másnap 10 ezer néző töltötte meg zsúfolásig a lelátókat, amikor 10 óra 30 perckor rajtba szállították az első futam 4 résztvevőjét. Nyílt a depókapu, és a 60 lóerős masinák ágas-kodva és dübörögve robbantak a pályára, hogy egy pillanat múlva megszélidülve duruzsoljanak négy piros-kék-fehér és sárga pályaszínű mezbe öltözött felvezető kislány előtt, akik a maguk módján méltóak voltak a világbajnoki mezőnyhöz.

A rendezőknek ez a szellemes elgondolása azt eredményezte, hogy a nagy tét okozta idegesség ellenére a bírónak mindössze egy rajtszalag szakításban kellett itélkeznie.

Az első két futam számunkra nem sikerült a legjobban. Hajdú nagyon

A győzelmi dobogón: Moran (2), Sigalos, a győztes, mindketten az USA sportolói (és engedéllyel indulhattak Európa-bajnokságon, ami talán egyedülálló), valamint a lengyel Berlinszki
(Sipos István felvétele)



idegesen kezdett és mindössze 1 pontot motorozott. Az angol profiligában szereplő amerikai és angol versenyzők igazolták előzetes híriüket és az edzésen bemutatott egyéni stílusban motorozva, sorra nyerték futamaikat. Különösen Dennis Sigalos volt elemében, elegáns motorozásával, eredeti humorával, hamar a közönség kedvencévé vált. A 19. futamban felállított 73,8 mp-es pályarekordjával veretlenül, maximális pontszámmal nyerte a versenyt. A többi helyért igen éles küzdelem folyt az angol, lengyel és svéd versenyzők között. Futamról futamra változott a sorrend. A szovjet versenyzők szereplését nem kísérte szerencse. Igen nagy akarat-erővel küzdöttek, de két alkalommal is buktak, egyszer pedig a kupulánc szakadt. Az NSZK-beli Gereiff pedig a 15. futamban bukott és feladta a versenyt. A 20. és egyben az utolsó futamban még esélye volt a jól hajrázó Hajdú Zoltánnak a továbbjutásra, de a végeredményben 3. helyen végzett lengyel Berlinszki nem sikerült megvernie. Hét pontjával holtversenyben a lengyel Glovácnyval külön futamban vívta ki magának a tartalékként való továbbjutást. A verseny szorosságára jellemző, hogy a 3. hely sorsát is külön futamban kellett eldönteni az egyaránt 12 pontos angol Neil Collins és Nigel Flatman, valamint a lengyel Berlinszki között. A lengyel fiú visszavágott a verseny közben elszenvedett vereségért, és győzelmével biztosította magának a dobogó harmadik fokát.

A nagyon izgalmas, színvonalas verseny után az alábbi versenyzők jutottak a július 20-i pockingi (NSZK) Európa-döntőbe.

J—N.

1. Dennis Sigalos, USA, 15 pont — 2. Shaw Moran, USA, 13 — 3. Miroslav Berlinszki, PL, 12 — 4. Neil Collins, GB, 12 — 5. Nigel Flatman, GB, 12 — 6. Lars Hammarberg, S, 10 — 7. Antonin Kasper, CS, 8 — 8. Hajdú Zoltán, 7 pont (tartalék).

Keresztrejtvény

VIZSZINTES: 1. Felesleges gyanú jelzője. 9. Iskola becézve. 13. Motorizált állatkerti sétánk első állomása ez a foltos bundájú, veszedelmes amerikai vadállat, egy ismert kocsni névadója. 14. Észak-Amerika pusztáin élő félvad ló, egy Ford-gyártmány juthat róla eszünkbe. 17. Gépjármű tartásával is járó költség. 18. Anna becézve. 20. Gyors röptű madár. 21. Francia festő, a barbizoniak egyik mestere (1796–1875). 22. Kék és vörös keveréke. 23. Betű fon. 24. Skálahangok. 25. Ott kint. 28. Fagyi, Lipcsében. 30. Olasz és osztrák autójel. 31. Levezetetés. 33. A Duna ausztriai mellékfolyója. 35. Halogén elem. 36. A fedelére. 37. Fjúcska. 38. Enek, dal. 39. Öszszevissza ver! 40. Bizony! (két szó). 41. Megszólitás. 42. Ilona becézve. 43. Javító kisiparos. 45. OSÁ. 46. Finoman, halkán. 48. Igaz egyen. 49. Fém. 51. Ilyen vonat is van. 52. Rím betű. 53. Ifjúsági Magazin. 55. Leereszkedő jóindulat. 57. Olasz neorealista filmrendező. 58. Elviselő. 60. A verseny kezdete. 62. Sziget az Ir-tengerben. 63. Szerszám. 65. Kecses, vízimadár, egy luxusautó jelképe. 67. Szabó Magda regénye. 68. Még egyáltalán nincs itt az ideje (két szó).

FÜGGŐLEGES: 1. Kozzika fővárosa. 2. Európa legnagyobb tava. 3. Ögörög piactér. 4. Pályaudvar röv. 5. Dülöngél. 6. Argon és urán. 7. Amely dolog. 8. Névutó röv. 9. Skócia időjárásának szinte állandó jelzője. 10. Ilyen ruhánk van több. 11. Lássuk, de csak félig! 12. Kortárs színész (László). 15. Finn és olasz autójel. 16. Testünk tartóoszlopa. 19. Amit az orrunk érzékel. 22. Úrmérték. 26. Szeged egyik híres épülete. 27. Ha magyarrá fordítjuk, egy NDK-ban gyártott motorkerékpár nevét, akkor egy ragadozó madarat kapunk. 29. Könnyhullatás. 31. Jegyezze. 32. Párák sor! 34. NÁM. 35. A legelterjedtebb Volkswagen beceneve. 37. Téli jármű, motorral is hajtható, de lóval romantikusabb. 38. A levegő királya, nevét egy régi típusú német autóhoz kölcsönözte. 39. Keverék. 40. Süllyeszék. 41. Német romantikus költő a 19. században. 42. Lekvár. 43. Dór betű. 44. Kortárs költő (Ferenc). 46. Felhajt. 47. Görög betű. 48. Antilopféle állat, egy nagy amerikai kocsni karosszériáján is szerepel. 50. Diszító. 52. Mostanra. 54. A moszkvai olimpiai macskó beceneve. 56. Ilyen csőnek nevezték a mikroszkópot. 59. Némán bezúzó! 60. Toldalék. 61. Jód, kén és nitrogén. 64. Határrag ford. 66. Fedd.

Bajai István

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

Beküldendő: a vízszintes 13., 14., 65., a függőleges 27., 35., 38. és 48. számú sorok megfejtése nyílt levelezőlapra az Autó-Motor Közösségszolgálatának címére: 1400 Budapest, Pf.: 1. Telefon: 225-917. Beküldési határidő: augusztus 2.

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

A 12. számunkban megjelent keresztrejtvény helyes megfejtése: Olyan kötelezettség, amit néhányan nem mindig adnak meg, de másoktól elvárnak.

Ötvenforintos könyvvásárlási utalványt nyertek: **Rimóczi Gyula**, 1188; **Lovag Viktor**, 1182; **Geszti Pál**, 1136; **Lórenez Jánosné**, 1192; **Balján József**, 1105; **Gergely László**, 1105; **Rozgonyi Andrásné**, 1111; **Kenderes Endre**, Tapolca; **Fónai Jenőné**, Debrecen; **Varga Zoltán**, 7400; **Rezetár János**, Pápa; **Pacsó Csaba**, Marcali; **Tamács Sándor**, Lengyeltóti; **Wagner Gyöngyi**, Bátaszék; **Sztanyó Ferenc**, Győr.

A nyereményeket postán küldjük meg.

Lapunk 7. számában OLIMPIAI REJTVEJNYPÁLYÁZATOT hirdettünk. A pályázat nyertese: **Nagy Gábor**, 9700 Szombathely, Bajcsy-Zsilinszky út 8.

A helyes megfejtés betűjelei: **b, a, b, b, b, c, a** és **a**

Ugyanezen lapszámunkban felhívtuk a „Keressük a legjobb gépjárművezetőt – gyalogost” vetélkedő résztvevőinek figyelmét, hogy megfejtőlapjaik külön sorsoláson vesznek részt. A különdíjat ifj. Matics Béla, Budapest, Sziklai Sándor u. 28. szám alatti lakos nyerte. Mindkét nyertes egy-egy személyes társasutazást nyert a XXII. Nyári Olimpiai Játékok megtekintésére.

Találja ki...

... mivel foglalkoznak ezek a férfiak a téli hidegben készült felvételen? A helyes válaszokat augusztus 2-ig beküldők között hat könyvet sorsolunk ki. A megfejtéseket szerkesztőségünk címére várjuk (1906 Pf. 223.)

A 12. számunkban közölt rejtvény úgy látszik, kemény diónak bizonyult a megfejtőknek. Pedig nem is oly régen még számos Moszkvics 407-es futott útjainkon. Nos, a Moszkvai Kisautók Gyára — mert a járművet itt gyártották — ma már korszerűbb típusal gazdagítja a szocialista autóipar választékát. A megfejtők, a helyes, és a rejtvényre megközelítőleg jó választ adók számára kisorsolt jutalomkönyvet a következő címre postázzuk: Káli István (1025 Bp., Mandula u. 36.), Réz István (4400 Nyíregyháza, Május 1. tér 13.), Egyed József (7700 Szombathely, Bajcsy-Zs. u. 7.), Sziráky Géza (1056 Bp., Váci u. 46.), Honti László (3529 Miskolc, Csabai k. 30.), Szénási Lajos (6600 Szentes, Berek u. 9.).

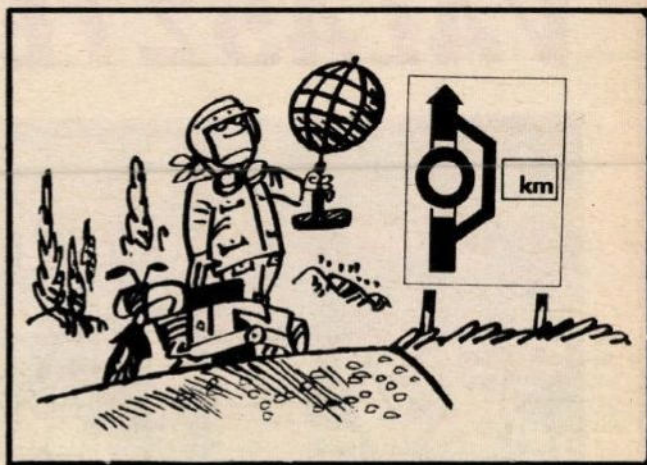


Képes Kresz- (félre) magyarázat

Testvérnapunk, a prágai Svet Motoru munkatársa Karel Helmich készítette azt a könyvet, amelyből újabb rajzokat közlünk



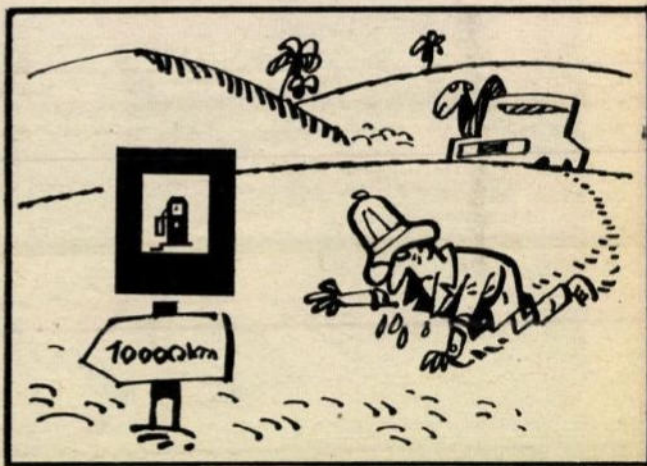
Lakott terület kezdete és vége



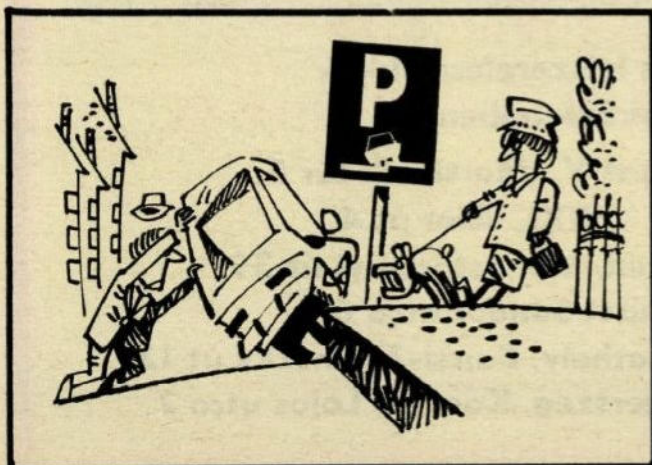
Terelés



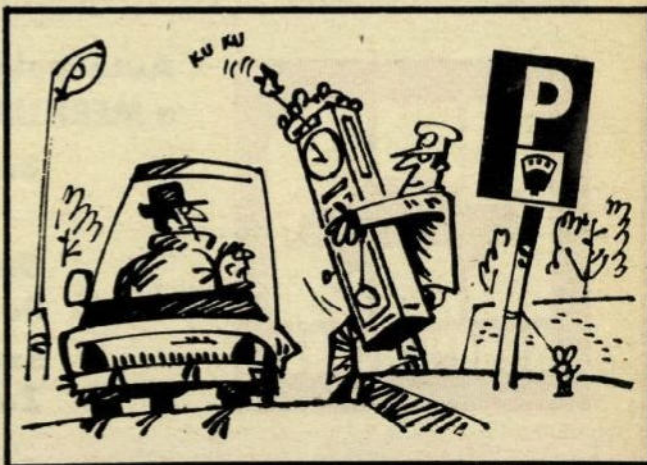
Atuljáró



Üzemanyag-töltő állomás



Kötelező parkolási mód



Parkolóóra

ISMERJE MEG VÁLASZTÉKUNKAT



**Autóápolási és felszerelési cikkek
a MERKUR szaküzleteiben**

Budapest V., Martinelli tér 8.

XXI., Áfor út 4.

Debrecen, Monostorpályi út 39.

Pécs, Fürst Sándor utca 6.

Szombathely, Bajcsi-Zsilinszky út 12.

Zalaegerszeg, Kossuth Lajos utca 7.

Verseny vita helyett!

XXXIII. évfolyam

Megjelenik havonta kétszer

Főszerkesztő:

Kókai Imre

Főszerkesztő-helyettes:

Liener György

Szerkesztőség:

Budapest VII.,

Lenin krt. 9-11. 1073

Telefon: 223-625, 222-408

Sportrovat: 427-749

Levélcím: 1906 Pf 223.

Felelős kiadó:

Siklósi Norbert

Kiadja:

a Lapkiadó Vállalat

VII., Lenin krt. 9-11.

Telefon: 221-285

Levélcím: 1906 Pf. 223.

Terjeszti a Magyar Posta

Előfizethető a hírlapkézbesítő

postahivataloknál, a kézbesítőknél és a Posta Központi

Hírlap Irodánál (postacím: Budapest V., József Nádor tér

1. - 1900)

közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a

KHI 215-96162 pénzforgalmi

jelzőszámára. Előfizetési díj

negyedévre 90 Ft,

fél évre 180 Ft,

egész évre 360 Ft.

Előfizetés külföldről:

a Kultúra

Külkereskegalmi Vállalatnál

1389 Budapest, 62. Pf. 149.,

vagy a Kultúra külföldi

képviselőjénél.

Kishirdetések felvétele:

a Lapkiadó Vállalat

hirdetési üzletében

Bp. VII., Dohány u. 54.

Telefon: 230-430. 1077

Kéziratokat, képeket

és rajzokat nem örzünk meg

és nem küldünk vissza.

INDEX: 25 108

HU ISSN 0005-0792



80.0887

ATHENAEUM NYOMDA

Kozma utcai üzeme

Budapest

Rotációs mélynyomás

Felelős vezető:

Soproni Béla

vezérigazgató

Nem lenne helyes szó nélkül hagyni az utóbbi hetek vitáját, mert egy nappal a francia GP edzése előtt még Angliában voltak a versenyautók (Tyrrell, Williams, McLaren, Lotus és a többi), mert nem volt megegyezés a FOCA (konstruktőrök) és a FISA (a hivatalos szerv) között. Amíg a FISA meg nem fenyegette a FOCA-t, hogy lesz verseny nélkülük is — F-2-es kocsikkal, no meg a „jó fiúkkal”, a Ferrarival, a Renault-val és az Alfa Romeóval, addig nagyon úgy nézett ki, hogy nem lesz francia GP se. (A se arra vonatkozik, hogy habár volt Spanyol GP, de az eredményeket törölték.) Végül is sok-sok kiabálás és huzavona után a két ellenfél „tűzszünetben” egyezett meg, ami azt jelenti, hogy a francia verseny érvényes.

A sors iróniája, hogy a versenyt egy „rossz fiú” nyerte. Alan Jones ugyanis a Williams csapat tagja, és ennek főnöke Frank Williams egyike azoknak, akik legjobban ellenzik azokat a változásokat, amiket Monsieur Balestre (FISA) próbál az F-1 cirkuszra ráerőszakolni. Sőt, az első hat között csak egy jó fiú volt, René Arnoux a Renault-ban, aki 5. lett, ami azért meglepő, mert papírforma szerint ezen a pályán, ahol egy két kilométeres egyenes van, a turbónak el kellett volna száguldania a többiek mellett. Már az edzéskor kiderült, hogy ez nem lesz ilyen egyszerű, négy, nagyon drága motor esett szét a két Renault-ban, és csak az mentette meg a francia nemzeti dicőséget, hogy az edzés végén a Ligier állt az első kockán, kormányánál Jacques Laffite-tal. Szinte hihetetlen, hogy az a V8-as Cosworth motor, amely idestova 1967 óta fut, még mindig ilyen teljesítményekre képes. Ez volt ugyanis mindkét Ligier-ben, és a Williamsben is. A Ferrari ismét sehol nem voltak, és a volt világbajnok, Andretti a Lotusban is

EREDMÉNY:

1. A. Jones, AUS. (Williams) 92 perc 43.42 — 2. D. Pironi, F. (Ligier) 92,74.94 — 3. J. Laffite, F. (Ligier) 93,13.68 — 4. N. Piquet, BR (Brabham) 93,58.30 — 5. R. Arnoux, F. (Renault) 93,59.57 — 6. C. Reutemann, RA (Williams) 94,00.16

A VB ÁLLÁSA:

Jones 28 — 2. Piquet 25 — 3. Arnoux és Pironi 23 — 5. Reutemann és Laffite 16 pont.



Reutemann mindent megpróbált, mégis hatodik lett

(A szerző felv.)

olyan hátulról indult, hogy helyzete már előre reménytelennek látszott.

A verseny maga nagy csata volt az ideai gyors fiúk között. Laffite, Jones, Piquet, Pironi, Arnoux, Reutemann megosztották maguk között az ideai szezon, mint ha egy más ligában lennének, mint a többiek. Ez alkalommal Laffite vezetett sokáig, és Pironi remekül feltartotta a többieket, amíg csak Alan Jonesnak sikerült először mellette, majd harmincadik körben Laffite mellett is elmenni, egy drámai előzéssel ugyanott, ahol 1973-ban az akkor még fiatal és tapasztalatlan Jody Scheckter összeütközött az akkori világbajnokkal, Emerson Fittipaldival. Érdekes módon mindkét 1973-as karambolos indult most is, Jody 12. és Emerson 13. lett.

Az élen Jonesnak sikerült annyira elhúznia, hogy nem fenyegette senki, Laffite pedig utána engedte Pironit, de neki se sikerült utolérnie a száguldó ausztrált. Nelson Piquet valamivel lassúbb volt és így „helyre” játszott, sikerült is 3 pontot összeszednie, mert a 4. lett.

Reutemann mindent megpróbált, hogy leelőzze a kis Arnoux-t, de ez alkalommal nem sikerült, két méterrel mögötte lett hatodik.

Szegény John Watson, aki egész évben sehol sem volt, végre összekapart egy 7. helyet, ez mutatja, hogy a McLaren, ha lassan is, de javul. A híres csapatoknak nem volt nagy napjuk, a két Lotus hamar kiesett, a két Alfa tovább tartott, de ők is kiestek, a két Ferrari ugyan befejezte a versenyt, egyik 8. lett, a másik pedig 12. Ez a fantasztikus ebben a Forma-1-ben, egyszer a Lotus verhetetlen, másszor a Ferrari, és az idén egyik sincs sehol.

Mérlegen a gokart (54. oldal)

Darázs-varázs (55. oldal)

**a
m**

1980 • 14

Ara: 15 Ft



**Párizsi
anziksz**

(48-49. oldal)