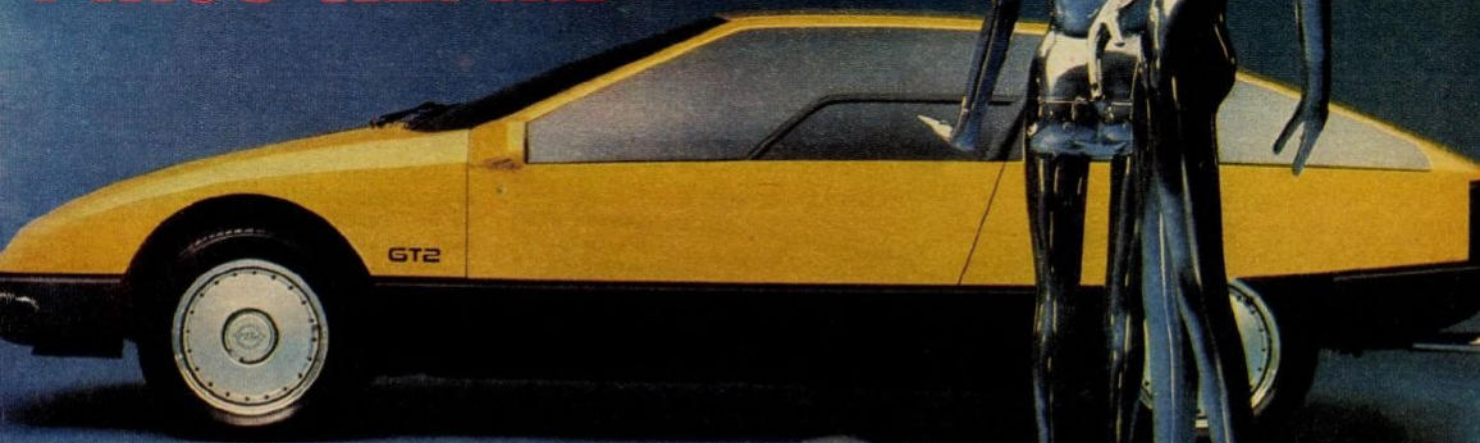


autó-motor '80 NYÁR **MAGAZIN**

ÚJ LADA-TÍPUSOK
KARNEVAL NÉGY ÜTEMBEN

PIROS ALFÁK



100 ÉV AUTÓZÁSA

JUDIT: NAGYLEMEZ - KIS POLSKI

Judit és az autó

„... Jó énekhang, formás fizikum, bájos arc, remek mozgás és némi szerencse! Ime a karrier öt ujjá, amely hiánytalanul megtalálható az 1953. augusztus 15-én született énekesnő esetében...”

(Részlet Tardos Péter készülőben levő Rockflexikonjából.)

Az 1972-es „Ki-mit-tud?”-on feltűnt, s ott két kategória győztese, Szűcs Judit — róla szólnak a fenti sorok — igazán elfoglalt ember. Hetek kellettek ahhoz, míg végre időnket egyeztetve, szemben ülhattünk vele.

— Gondoljuk: leghőbb vágya a több szabad idő. Így van?

— Ellenkezőleg! Arra, hogy minél kevesebb legyen a szabad időm, hogy még több fellépésem, rádiófelvételem, tévészereplésem, külföldi meghívásom legyen.

— Mit jelent életében az autó?

Felcsillanó szemmel feleli:

— A pihenetést, a kikapcsolódást, azt amit egy jó könyv jelenthet csak.

— Ezek szerint szeret autózni.

— Nagyon...

— És mióta?

— Ötödik éve, hogy első 1200-as Ladam kormányra mögé ültem. Aztán

egy 1300-as következett, s jelenleg egy kis Polski tulajdonosa vagyok.

— Elégge hűtlen természet. Öt év alatt három autó...

— Lehet... De a „kis aranyoshoz” sokáig szeretnék hűséges maradni. Remélem, ő is az marad hozzám.

— Milyen vezetőnek tartja magát?

— Ha egyetlen szóval lehetne felelnem, akkor azt mondanám, hogy megfontoltnak. Ha bővebben, úgy felelnék, hogy érzem magam alatt a kocsit, együtt vagyok a forgalom lüktetésével, nem kockáztatok feleslegesen. Betartom a közlekedés szabályait, talán ennek is köszönhető, hogy öt év alatt koccanásom sem volt.

— Szabálysértése sem?

— Nem, az sem...

— Szerelési készsége?

— Jaj! Ez aztán a nullával egyenlő.



(BOJÁR SANDOR felvételei)

— Ön, Judit, nagyon népszerű. Milyen érzés elviselni ezt a népszerűséget?

— Őszinte kérdésért őszinte válasz: nagyon kellemes. De rögtön hozzá is teszem, vigyázni kell rá, óvni kell nagyon.

— Van erre valamiféle módszere?

— Igen! Még jobbat, még vonzóbbat, még korszerűbbet adni azoknak, akik kedvelik művészetemet. A hazai és a külföldi közönségre egyaránt vonatkozik ez.

— Sok levelet kap?

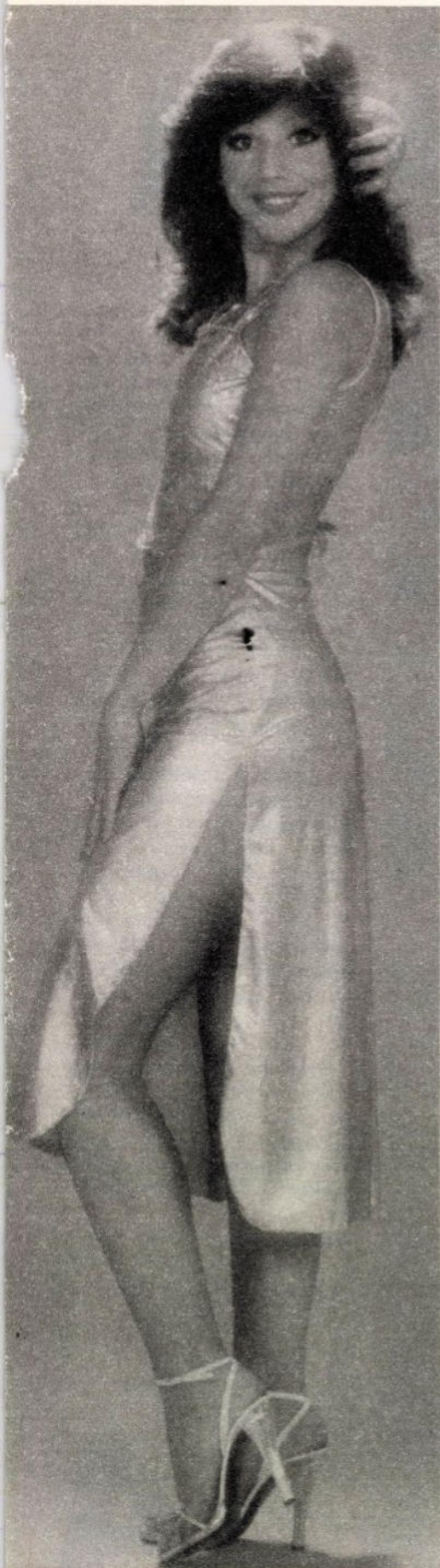
— Igen, nagyon sokat... Vannak köztük szép számmal ajánlatok is, tisztességesek és tisztességtelenek egyaránt. A legfurcsább kérdés: egy fésűt kért tőlem valaki. Kapott... Fényképet kérnek a legtöbben. Minden levélre válaszolok, kivéve ami tartalma miatt a szemétkosárba kerül, minden kérest igyekszem teljesíteni.

— Az ön kellékei, a ruhák meglehetősen drágák lehetnek.

— Én csak az anyagot vásárolok. Ruháimat édesanyám varrja.

— Gazdag ruhatára van?

— Mit mondjak erre? „Civil” ruháim szerényebbek, mint a fellépési



Remélem, hogy egy-egy
dalommal hozzájárulhatok
a kellemes autózáshoz.
Sücs Judit

ruhatáram. De az egész belefér egy kétajtós szekrénybe.

— Meddig lehet birni az ön életével velejáró éjszakázást?

— Tévedés... A felvételek rendszerint nappal készülnek. Meggyőződésem, hogy a legjobb kozmetikai szer a pihenés, ezen belül is az alvás. Esténként 10–11-kor már alszom, s elalvás előtt rendszeresen könyvet olvasok.

— Színház? Mozi?

— Erre már kevesebb időt fordítok.

— Külföldön hol érzi magát a legjobban?

— Az NDK-ban. Nemcsak azért, mert érzem, hogy szeretnek ott, nemcsak a gyakori fellépésem miatt, hanem, mert beszélem is a nyelvet, így közvetlenül tudok gondolatot cserélni német barátaimmal.



— Ha egy jó tündér három kívánását teljesítené, miket kívánna?

— Egy szép önálló lakást, hiszen a sashalmi másfél szobás szülői házban, ahonnan négy testvérem kiröpült már, már csak én vagyok otthon. Aztán azt is kívánám, hogy még nagyon sokáig énekelhessek, meg azt is, hogy emiatt legyen még kevesebb szabad időm.

— Mit csinál, ha nem énekel?

— Sorrendben soroljam fel?

— Mondjuk inkább úgy, hogy mi a legkedvesebb időtöltése?

— A főzés például szórakoztat. Remek konyhafőnököm és szakácsom van: az édesanyám. A tenisz felüldít, az autózás pedig kifejezetten pihentet.

— Példaképe?

— Kettő is akad. Barbra Streisand és Donna Summer.

— Ha nem sértő a kérdés: meddig még?

— Még nem sértő. Addig, amíg szeretnek, amíg olyat tudok énekelni, ami tetszik, amire reagálnak, amire táncolnak, amivel tudok valamit mondani, ami látványban leköti a nézőt.

— Kanyarodjunk vissza az autózáshoz. Szavaiból kicsendül: nagyon szereti az autót, az autózást. Miért nem énekel róla?

— Jó a kérdés, remélem, válaszom is ül rá. Mostanában jelenik majd meg harmadik nagylemezem. Ezen lesz többek között a „Száguldás” című dalom, s arról énekelek, hogy már kisgyermek korom óta autóversenyző szerettem volna lenni...

— Üzen valamit az AM Magazin olvasóinak?

— Lehet írásban?

— Természetesen.

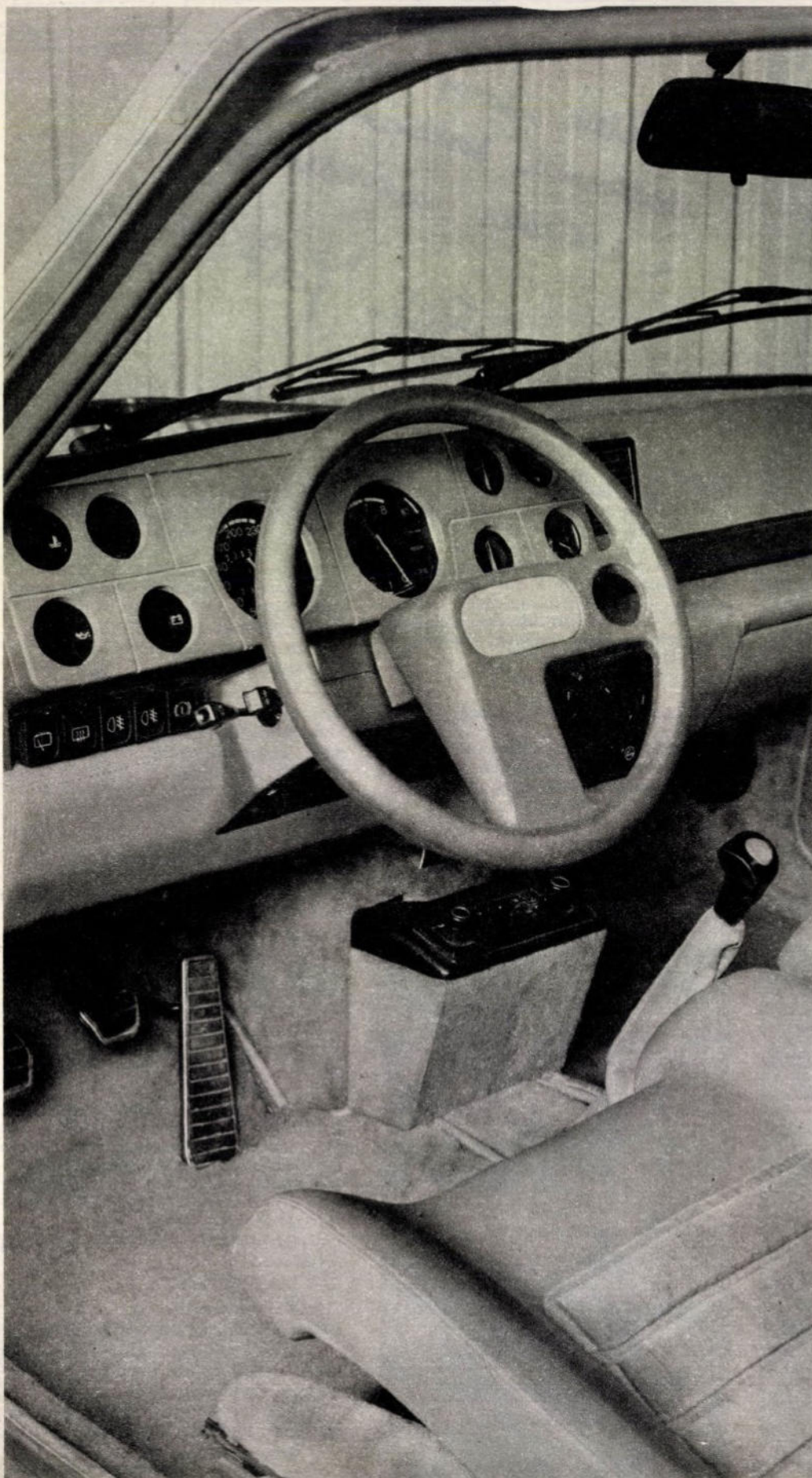
És már írja is: „Remélem, hogy...”

Beszélgetésünknek telefoncsörgés vet véget. Berlin keresi a számot... Meghívás, időpont-egyeztetés.

Búcsúzunk Sücs Judittól, stílszerűen, egyik lemezének címével:

— Táncolj még!

ZENTAI FERENC



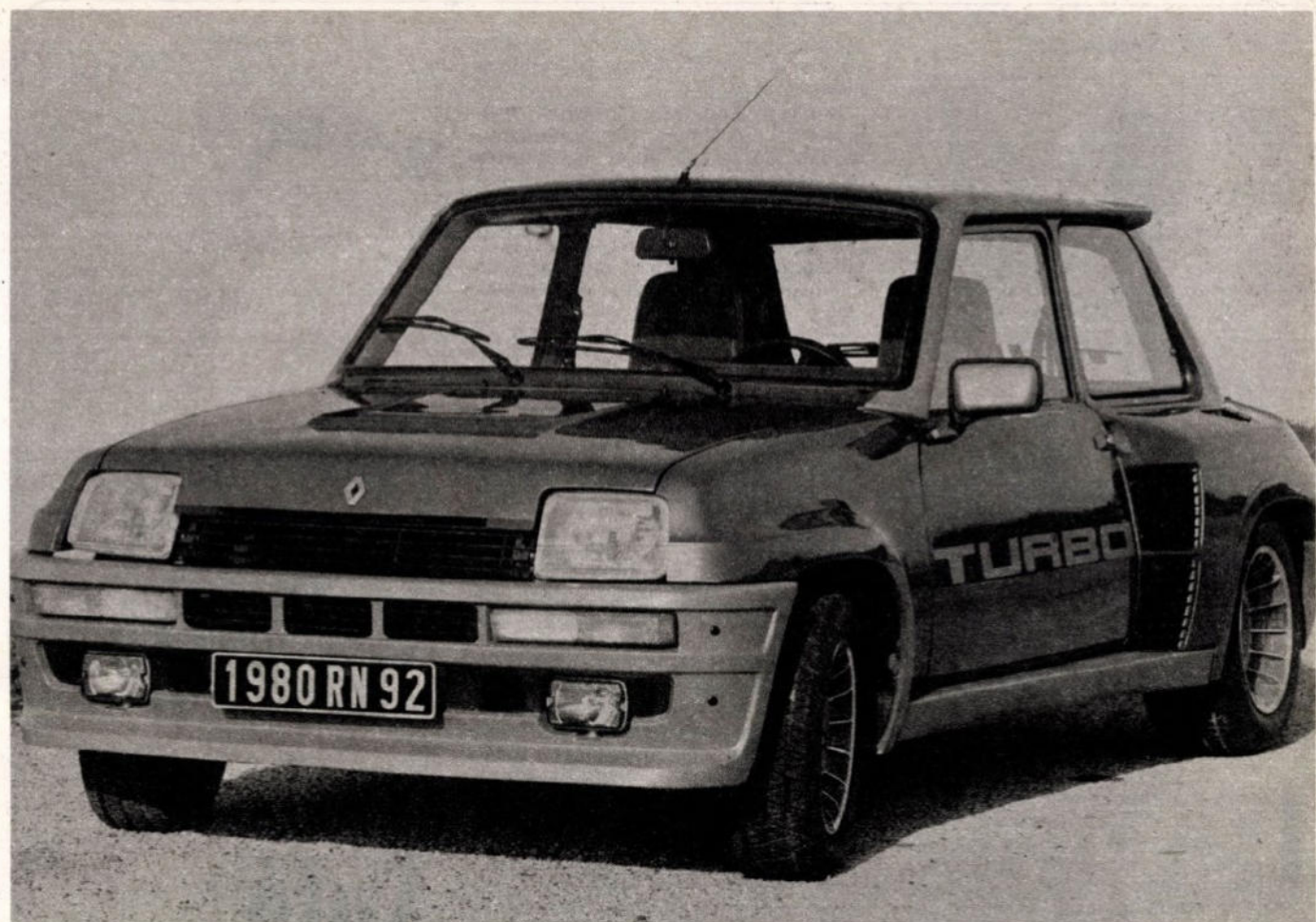
A

z év újszülöttje a Renault 5 Turbo. Percenkénti 6250 fordulaton a maga 121 kW (kb. 165 LE) teljesítményű erőforrása a jelenlegi francia kocsik körében a legerősebb. Az igazán impozáns autó világpremierként az idei brüsszeli autósalonon mutatkozott be először.

A nagy feltűnést és az iránta megnyilvánuló roppant széles körű érdeklődést elsősorban a műszaki megoldás eredetiségének köszönheti: ez az első olyan francia autó, amelyet középen elhelyezett turbófeltöltős benzínmotorral láttak el. Merőben szokatlan, ugyanakkor felettébb modern és messzemenő biztonságot nyújtó a kocsi belső kiképzése. Az igazán eredeti koncepciót megtestesítő autó külső és belső kialakítása, teljesítménye, úttartása és biztonsági paraméterei szinte egyedülálló vezetési előnyöket kölcsönöznek ennek a járműnek.

A Renault 5 Turbo ez idő szerint az a kocsi, amely a nagyhírű francia autógyártó cég műszaki színvonalának csúcstermékét jelképezi. A diep-

A



pei Renault-Alpine üzemben állítják elő, naponta mindössze 5 darabos „sorozatban”.

És éppen ezekben a napokban, vagyis május végére várható, hogy a sportautók négyes csoportjába hivatalosan is rangsorolják, homologizálják. Mintegy ezer példánynak a harmadik csoportba való besorolása az őszre várható.

A minden bizonnyal nagy érdeklődéssel kísért autó kereskedelmi forgalomban való megjelenésére a közeli jövőben kerül sor, ára 98–100 ezer frank körüli lesz.

Az autósportban is méltán keltett nagy fel-tűnést a Renault 5 Turbo. Ugyanis ezzel a szériakocsival a Renault Sportosztálya merőben újszerű – 184 kW (250 LE) –, ki-

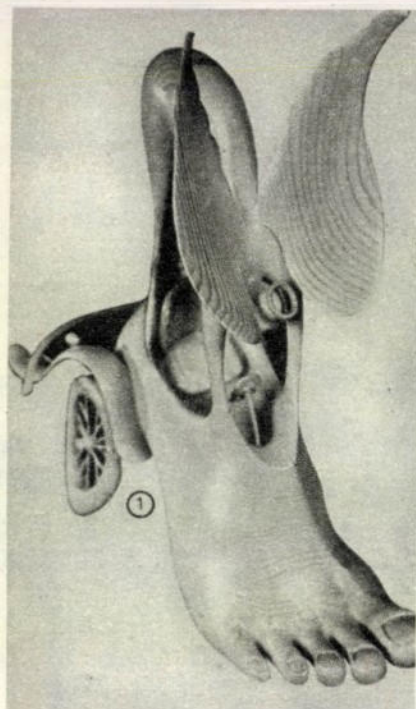
mondottan versenyzésre szánt típuscsalád kifejlesztését kezdte el. E kocsik részvételére a nemzetközi hivatalos versenyeken előreláthatólag már a második félévben sor kerül, s szereplésük-ről természetesen részletesebben is tájékoztatjuk olvasóinkat.

A Renault 5 Turbo főbb műszaki adatai: 1396 cm³-es motor fél-

gömb alakú égéstérrel; a motorteljesítmény 6250 percenkénti fordulaton 121 kW (165 LE); a nyomaték 3500 percenkénti fordulaton 20,5 mkp; öt-fokozatú váltó; mind a négy keréken levegőhűtésű tárcsafék; a kocsi súlya 910 kg; és végeredményben a Renault 5 Turbo túlszárnyalja a 200 km/óra sebességet.

ELŐTÉRBE BIZTONSÁG

Védőangyal



népszerűbb — közlekedési eszközt, vagyis az autót formálva öltének testet.

Lennart Petterson és Sten Ridderland korábban a reklámszakmában dolgozott, majd mindketten úgy döntöttek, hogy szakítanak addigi hivatásukkal és a faszobrászatnak szentelik életüket. Választott témájuk az ember és az autó kölcsönhatása, ami meglehetősen különös ízt ad bizarr művészetüknek.

Lennart és Sten — stílszerűen — egy Göteborg melletti ősi házban ültözött tanyát, ám a 18. században épült magányos műemléket csakhamar hangulatos műteremmé varázsolták át.

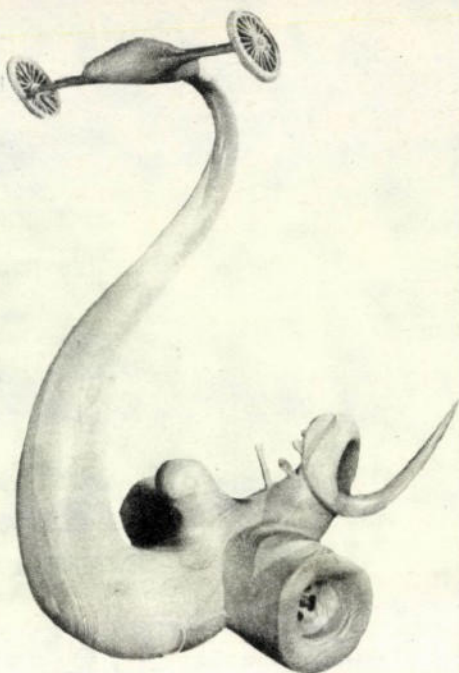
„Itt, ebben a házban mindig is különös emberek éltek és dolgoztak, éppen ezért, ez a milió illik a legjobban hozzánk, és serkenti munkásságunkat” — mondták a Motor Mail lap munkatársainak, akik azt firtatták, hogy miért élnek a remetelakban, a világtól elszigetelten.

Immár több mint négy éve dolgoznak különös birodalmukban és különösen az utóbbi időszakban sikert sikerre halmoznak. Ma már ott tartanak, hogy jóval több megrendelést kapnak műalkotásaikra, mint amennyit szakadatlan szorgos munkájukkal egyáltalán előállítani tudnak.

Két éve rendezték első kiállításukat Göteborgban, ahol első műveiket mutatták be. A kiállításnak óriási sikere volt.

Sten és Lennart most éppen mintegy húsz darab autókuriózumot szemléltető új művükkel NSZK-beli, angliai, és egyesült államokbeli kiállításuk megrendezésére készülnek.

„Dragster”

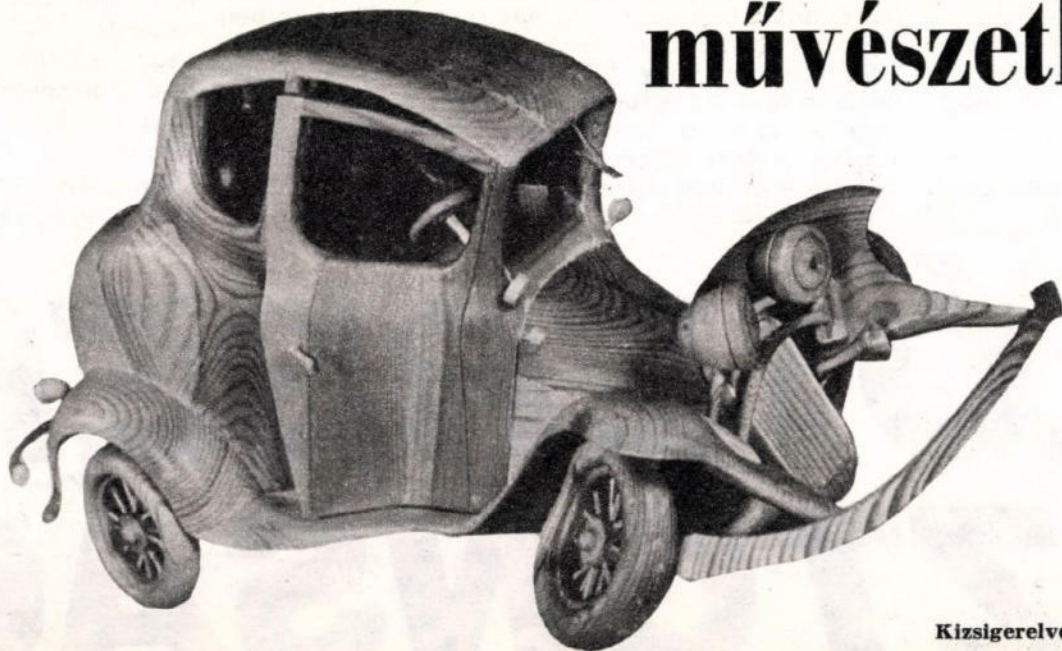


Igazán sokféleképpen értékelhetjük autónkat és merőben újszerű legendákat is szöhetünk körülük, ha mondjuk társaságban éppen róluk szólunk. S mi tagadás, az ötletgazdagság tárháza, úgy tűnik, az „autómánia” műfajában is kifogyhatatlan. Mindenesetre ezt példázza két fiatal svéd szobrász munkássága, akiknek meglepő képzetei a napjainkban gyakorta áldott, és éppúgy eleget is szidott — mindenesetre azért így is a leg-

Autó

a

művészetben



Kizsigerelve



Ha elromlik az autó...

NEM

DOBNAK KI

MINDENHONNAN

„Három találos kérdést teszek fel neked, Nyuszi. Lyukat fúrni a földbe? Az nem az igazi. Fiatal tölgyön ágról ágra repdesni? Az sem az igazi. Még hogy én arra várjak, hogy valaki kihúzza a vízből? Az már igen. Hagyjátok a Nyuszit... adjatok neki időt... időt... tudni fogja a kötelességét.”

(A. A. Milne: Micimackó)

A Karinthy-fordította kedves mesekönyvben e szavakkal figyelmezteti a vízbe pottyant szamár a kissé nehezen eszmélő Nyuszit arra, hogy mi a teendő, ha valaki vízbe esik, és történetesen nem tud úszni.

Nekünk is volt egy találos kérdésünk. Igazán nem akarjuk Olvasóinkat bátorságunk fitogtatásával elkápráztatni, de tagadhatatlan, hogy szervizjárásra szántuk el magunkat. Kíváncsiak voltunk, hogyan fogadnak egy olyan odavetődő ügyfelet, akinek nincs jó embere a javítóban, csak egy útközben elromlott autója. Elhatároztuk, hogy a szándékosan elrontott kocsit magára és a szerelőre hagyjuk, csak a számlahirdetéskor érünk vissza.

A hiba igen egyszerű, közepes szerelőnek nem jelenthet nehézséget a felismerése, sem gyors kijavítása. A Trabant két hengeréből az egyiket megbénítottuk, a gyertya szikrát adó körmeit kalapáltuk, míg össze nem ért, és elfelejtett szikrázni.

Kipróbáltuk az autójavító szolgáltatást, és azt tapasztaltuk, hogy a szolgáltatók (?) tesznek próbára bennünket.

Nekivágunk

Első állomásunk Székesfehérvár, az AFIT II. szervize. A hétköznap délelőttjén viszonylag csendes a várakozóhely, türelmesen álldogálunk a munkafelvévő asztala előtt. Az asztalon sajt, sonka, apatikus zsömlé és fél üveg üdítő társaságában árjegyzékek és rejtélyes rubrikájú nyomtatványok

sorakoznak. A hamutartó kivetni készűl a csikkhegyet — a jellegzetes díszletből csak az ember hiányzik. Tíz perc után ő is megjelenik, és hamar a tudunkra adja, hogy gyorsjavítás nincs, lassú se nagyon, de ha műszakváltáskor visszajövünk (gyorsan elrepül az a három óra), akkor délután biztosan sorra kerülünk. Hiába hivatkozunk halaszthatatlan dolgunkra, be nem juthatunk. Még kora délutáni előjegyzésbe se.

A csúnya időben szép reményekkel érünk vissza a megbeszélés szerint, pontban kettőkor. A szerviz körül sorakozó autók száma időközben megduplázódott, már a benzinkúthoz vezető ösvényt is elállják.

Most már az új műszak új embere tanácsol el újult erővel. — *Legfeljebb csak este kerülhetnek be* — mutat a fásultan várakozókra (a szerencsésebbek székre roskadva, a többség ácsorogva mulatja a munkaidejét). Nincs

mese, soron a könyörgés. A sürgős útra, a távoli otthonra, délelőttös kollégájának ígéretére hivatkozunk, a válasz tömör: „*Uram, van még két szerviz Fehérváron.*”

Ez igaz is, csak azt mérlegeljük még sokáig, mit várhatnánk, ha még urak se lennének.

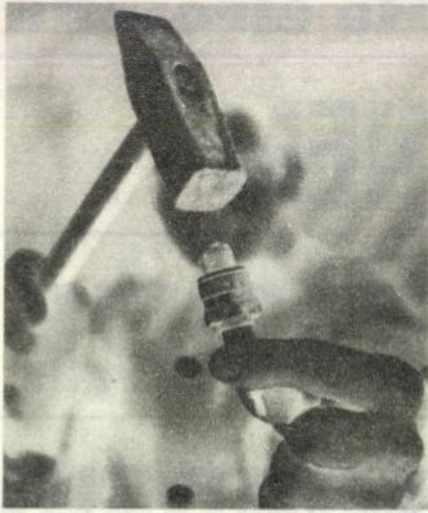
A két szervizből egyet meglátogatunk, néhány kilométerre eltanácsoltatásunk színhelyétől. Az M7-es út mellett, a Shell-kút háta mögötti szövetkezeti javítóban próbálkozunk. A bújóska-gyertyacsere után ismét elsírjuk bánatunkat, csináljanak valamit, hogy folytatni tudjuk az utunkat. Csinálnak is. Néhány perc, és benn is vagyunk a műhelyben. A ráérős ebéd után, 50 perc elteltével érünk vissza. Az autó jó, mehetünk fizetni: a számla 247 forint.

Amikor levetjük inkognitónkat, nem ugranak a boldogságtól a nyakunkba az Univerzál Isz dolgozói. Főleg arra

Székesfehérvár. A szerviz előtt magunk javíthatjuk a kocsit. Még szerencse, hogy semmi baja

(Surányi Péter felvétele)





vagyunk kíváncsiak, miért kellett kicserélni a gyújtásalaplapot.

„Amikor bejöttek, már az ajtóból hallottuk a megszakító ciripelését. Nem akartuk, hogy egy kilométer után elromoljon az autó.”

Hiába próbálunk visszaemlékezni, mi is hallottuk-e a tücsökhangot. Utólag, az „ugye, maguk is hallották” után az ember hajlamos igennel válaszolni. Bizonytalanok vagyunk. A kocsi utasterébe dobott alaplap valóban siralmas állapotban van. De miért nem elégedtek meg azzal, hogy kicserélik a megszakítókat? Papírokkal igazolják a bűvös számtant: a két megszakító ára 134 forint lenne, míg a teljes alaplap 109 forintba kerül. A magyarázat: a megszakítók Interag-beszerzésben Olaszországból kerültek a javítóba, az alaplap megszakítótul, kondenzátorostul az NDK-ból. Mindez olyan bonyolult, hogy egy hétre szabadságot kapunk a riportot.

...Mint a huszonegyet

Budapesti körutunkra egy derűs hétköznapon, április 2-án indulunk. Bár tettük volna egy nappal korábban, akkor azt hihetnénk, hogy az egész csak áprilisi tréfa volt.

Kezdjük a kisiparral, legendás rugalmasságát a döcögő hibák javításában jól kamatoztathatja. A Kolozsvár úti maszek feltűnő színezésű épülete csendes. A csengősóra egy hölgy sétál a kapuhoz, de végig se tudjuk mondani, mi járatban vagyunk. „Nincsenek itt a szerelőim, ünnep van” — szakít félbe. Teljes bizalommal indulunk az állami javító felé.

Próbaképpen útba esztjük az AFIT III., Miskolci úti szervizét, ahol Trabanttal egyáltalán nem foglalkoznak, most sem tesznek kivételt.

Az autós mindentudó szerint a Shell nem válogat a típusokban. Az újabb beavatkozás után fél egykor a Bécsi úti benzinkút mögötti szervizbe vánszorog a Trabant, de az ember, akinél jelentkezni kell, könyörtelenül elutasít: „Tele vagyunk, tessék eldöcögni valahogy a Köles utcába, ott van a Trabant-szerviz.” Mielőtt megfogadnánk a tanácsot, még próbát teszünk

a szomszédos Shell-szervizben, a Bojtár utcában.

A torz gyertya engedelmesen kanyarodik a henger tetejébe. De hiába a gondos előkészület, most is a semmi-re jöttünk. A műszakvezető széttárt karral közli: „Sajnálom uram, nem tudunk mit kezdeni vele, még gyertyánk sincs a Tranthoz. Talán az Óbuda” — mutat a szomszédos telekre, ahol a szövetkezeti javítóban gyorsan tudunkra adják, hogy „Trabantot egyáltalán nem javítunk, csak Zsigulit és Polskit”. Talán e cikkből megtudják ezt az újságot a szomszédos szervizben is...

Most kezdünk csak megijedni. Mi lesz, ha a visszaacsavart ép gyertya sem kelti életre a hengert? Ugyan, ki segít rajtunk? Szerencsére, nincs semmi baj, az autó egészséges. Ilyenkor kell szervizbe vinni.

Szakszervizből...

Ez már az igazi Trabant-szerviz. A Köles utca felvonulási épületnek álcázott tanyája előtt állunk, 300 köbcenti prűszköl a motortérben. Jőkor jövünk, húsz perc múlva kettő, itt ugyan nem váratnak meg a délutános műszakig — gondoljuk. De hát sok mindent gondol az ember.

A barakkban szerelőköpenyes férfi tesz-vesz, az épület előtt többen beszélgetnek, cigarettáznak. Nem zavarjuk meg az ebédszünet-hangulatot, a tevékenykedőt szólítjuk meg:

— Kérem szépen, nagy bajban vagyunk, elromlott a Tra...

— Csak tizennégy órától van munkafelvétel — vág közbe.

— Igen, értem. De mégis tudni szeretném, ugyanis az autó egyik henger nem...

— Csak tizennégy órától, csak tizennégytől!

Ha nehezen is, megértjük. A párbeszéd nem folytatódik. Kikotródunk a szervizből, majd csak eltelik az a húsz perc, amely alatt ügyféllé válhatunk.

Pontosan kettőkor, ötödikként jut hely a forgalmi lobogatók sorában. Mire elsősk leszünk, már érvénytelen kivívott helyünk.

— Nem tudjuk vállalni — mondja az asztal mögött ülő, és a forgalmi engedély illetendőan visszakúszik a kabátzsebbe. Következik a könyörgés vigyázállásban. Hosszú út vár ránk, éhes gyerekek izgulnak otthon, különben is húsz percet vártunk, csak nem kívánják, hogy hiába, és egyáltalán egy kis alamizsnát...

— Ha kiesik egy kocsi, elvállaljuk — csillan fel a remény —, de nem tudom, hogy mikor — búvik el ismét.

— És a gyorsszolgálat? — adnánk az ötletet.

— Nincs gyorsszolgálat.

Távoznak hát a szövetkezeti javítóba — egy szakszerviz az mégis más?

...szakszervizbe

Újabb szakszerviz Budapest, AFIT — Nagytérenyi út, még gyorsszolgálat is van. Csak a mi hibánk, hogy megint műszakváltás előtt érkezünk. Bő negyedóra telik el, míg váltás után tíz perccel a várakozókhoz lép egy szerelő. Hárman várunk rá. Mindnyájan elmondjuk, mi járatban vagyunk, és ebben is maradunk. Újabb várakozás, majd húsz perc után megkapjuk az engedélyt, a három autót átgurulhat a sorompó alatt.

Az el-feltűnő szerelőt negyedóra elteltével sikerül megállítani. Meg is allapodunk, hogy egy óra múlva ismét találkozunk. Mielőtt magára maradna, bekukkant a motortérbe, meghallgatja a fél motort.

— Akkor lesz egy karburátor- és gyújtásellenőrzés. Az alaplapot mikor cserélték ki?

— Nem tudom (hazudok), nem túl régen (ez igaz).

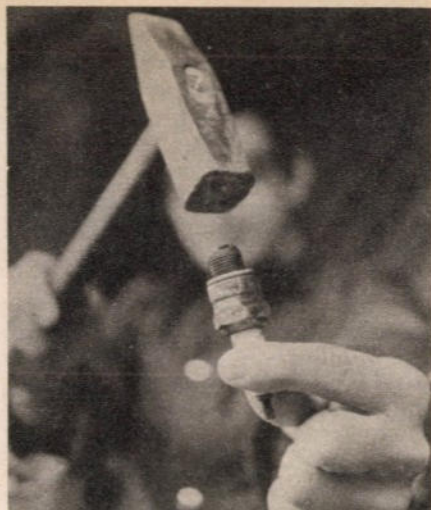
— Lehet, hogy mire visszajön, még nem lesz kész a kocsi.

Mindenesetre jó érzés, hogy egyáltalán befogadtak, megnyugtató, hogy a szerelő megnézte az autót és megkérdezte a kérdőnivalókat.

Egy óra elteltével 50 százalékosan teljesül megállapodásunk. Mi ugyanis pontosak vagyunk.

— Már készen is van? — szólítom meg a szerelőt.

— Nincs, még el se kezdtem.



Egy budapesti autójavító hirdetőtáblájára (a nevét és címét díszkréten letakartuk) ezt festette egy hálás ügyfele

(Favics Péter felvétele)

- De hát én már kettő óta...
- Mit mondtam magának? Ugye azt, hogy még ma kész lesz?!
- Nem, hanem azt, hogy lehet, hogy mostanra még nem lesz kész.
- Na, és kész lett?
- Mégis, sietős volna...
- Uram, ha nem tudja kívánni, visszaadom a forgalmi, és mehet. Még megcsinálom azt a Trabantot — mutat a másik kocsira, az is kettőtől pihen —, aztán maga következik.

Végül is negyed hétkor kész a kocsí és a számla: 108 forint. Tartalma: két gyertya és 80 forint munkadíj.

Bemutatkozunk. A munkát tisztességesnek találjuk, a várakozást hosszúnak, a munkadíjat soknak. A szerelő az alig egynapos tarifára hivatkozik, eszerint a gyorsszolgálati javításra 20 százalékos felár számítható. A gyorsszolgálat lassúságára pedig a munkaerőhiány a magyarázat, a kollégák betegsége miatt kell a szolgálatban dolgozóknak egyéb munkát is végezniük.

Minden jó, ha jó a vége?

Utolsó próbálkozásunk helyére érkezünk. Tatabányán, az M1-es út menti AFIT-javítóban udvariasak a munkafelvévők, dolgozók a szerelők, alacsony a végösszeg. Másfél óra telik el a bejelentkezéstől a búcsúzásig, az 50 forintos számla a gyorsszolgálati felárat is tartalmazza. Kicszerélték a rossz gyertyát, és kész. Szinte hihetetlen.

Számot vetünk

Aki ült már autóban, bizonyára könnyen beleképzei magát e helyzetbe: útközben egyszer csak elromlik a kocsí. Milyen öröm, ha akad a közelben egy javító, és mekkora csalódás, ha nem segítenek. Milyen érzésekkel távozik, akit az egyik műszak a másikkal hiteget, aztán úgy küldik el, hogy még ő kérhet elnézést a háborgatásért? Egyáltalán, mi köze az autósoknak a szerviz műszakváltásaihoz? (Az AFIT termelési osztályán hallottuk, hogy az ügyfelek többnyire délután szeretnék kijavíttatni a kocsijukat, délután hattól már sokkal kevesebb a vendég a szervizekben. Arra a kérdésre, van-e olyan utasítás, hogy az útközben elromlott kocsikat beengedjék a szervizbe, nemleges választ kaptunk, azzal, hogy amennyire lehetett, eddig is rugalmasak voltak. De hogy egy szerviz — például a gyújtászavar elhárítására — beveszi-e az autót, az emberi tényezőkön múlik.)

„Emberi tényezők” — ez lenne minden bajunk oka? Ettől tart négy óra-

nál is tovább a 15 perces gyorsszolgálati javítás (amelyért az expressz-felárat csak akkor lenne szabad hozzácsapni, ha a bejelentés után két órával jó az autó)? Ettől bizonytalan minden ígéret?

Ahol végül is kijavították a hibát, várakoztatásunk, a változó összegű számlák és az időnkénti szigorú hangnemen ellenére csak rendbehozták az autót.

Bajunk igazán azokkal a javítókkal támadt, ahonnan kidobtak bennünket, Trabantostul. A kiszemelt tíz javítóból csak háromba mehettünk be. További kettő nem Trabant-szerviz, a maradék öt mentségére nem tudunk mit felhozni. Mert az előjegyzések, a tervszerű ütemezés, a szerelőhiány és az autóbőség sem lehet magyarázat arra, hogy a váratlanul elromlott autót és bajbajutott, segítségére váró gazdáját elküldjék.

Egy hasznos ötlettel gazdagodva adjuk tovább a tanácsot: vigyázz, kedves Olvasó, útközben el ne romoljon az autód!

Riporton kívül

A riporton kívül, de e riportról jövet még egyszer javítóba kell vinni az autót. Az országúton óriási durranás előzi meg a szélvédő üveg végjátékát. A sűrű szunyoghálón meregetjük a szemünket, míg fel nem tűnik a Hamzsaabéi úti ÁB-szabadkikötő. Az ügyfélszolgálatnál érdeklődünk. Azonnal el is zavarnak, mert a sok igazolvány, igazolás, bérlet és okmány mellett nem hordjuk magunkkal a casco-kötvényt. Szerencsére, az igazgató fiatal titkárnője segít, de vésszesen közeleg az Autósöv szövetséges üvegesmühelyének zárórája. A kocsíhoz pedig nem nyúlnak, csak ha a kárfelvétel papírjait megkaptuk. Valahogy végül csak bekönyörögjük magunkat, mert riportunkon éppen nagy gyakorlatra tettünk szert. Bűszkék vagyunk, mert (ismét Karinthyval szólva) „munkatársunkkal szóba lett állva”.

FÖLDVÁRI ANDRÁS

TUD ÖN

Talán a motorháztető alatt, vagy netán másutt kellene keresnünk az üzemszavar okát? Ki tudja, hiszen a módszeres hibakeresésről oly kevés szó esett az autós vizsgánkat megelőző tanulmányi időszakban. És ha netán beszéltek is ilyesmiről, idő vagy eszköz hiányában gyakorlati bemutatókra aligha kerülhetett sor. És valljuk be őszintén: mi, újdonsült autósok később sem szorgalmazzuk túlságosan az ilyen ismeretszerzéseket. Örülünk annak, hogy végre átestünk valahogyan a vizsgán és immár önállóan, szorongás nélkül is lépést tudunk tartani a forgalommal. És ha netán valahol mégis leragadunk? Sebaj: hívjuk az autómentőt, vagy az Autóklub „Sárga angyalait”. Lehet, hogy praktikus, de mindenesetre kényelmes álláspont. Tény, hogy a mai, modern autókkal rendszeres szakmühelyi ellenőrzés mellett útközben sokkal ritkábban fordulhat elő üzemszavar, mint annak előtte. Gumidefektokra is ritkábban kerül sor, hiszen simábbak az utak. A szeges patkókat elhullató szekeret húzó lovakkal már alig találkozunk. Korszerűbbek, jobbak lettek a gumiabroncsok is. Így igaz, de mindez nem jelentheti azért azt, hogy váratlan helyzetben, az Autómentőtől és a „Sárga angyaloktól” is távol eső úton az egyszerű kerékcserét se tudjuk elvégezni, ha már mindenképpen magunkra vagyunk utalva. Nem firtatjuk, hogy kinek gond és kinek gyermekjáték — adott esetben — az ilyen „munka”. Igazán segítő szándékkal az egyszerű kerékcserére képekkel illusztrált műveletsorrendjét elevenítjük most fel. Az ördög nem alszik, s a mai modern autók gazdáinak is szükségük lehet az ilyen ismeretre...

*

1. Defekt bekövetkezésekor húzódjunk félre, ha lehet, vízszintes helyre. Mindenesetre húzzuk be jól a kéziféket, kapcsoljuk be az I. vagy a II. sebességet, és elgurulás megelőzésére ékeljük alá előlről és hátulról az egyik túloldali kereket. Így elejét vehetjük annak, hogy az emelővel megbontott egyensúlyú kocsni elmozduljon

2. Készítsük ki a szerszámokat, hogy a kezünk ügyébe essenek. A csavarhúzóval vagy körmös szerelővassal a perem alá nyúlva pattintsuk le a dísztárcsát (ha ilyen van a kocsikon és ez takarja a csavarokat)

3. Még a kocsni felemelése előtt lazítsuk meg a kerékcsavarányákat

4. A különböző autóknak különbözőek



— Én nem tudok kereket cserélni, ezért csak csendes szemlélő vagyok ...

az emelői, amelyeknek emelőkarját kocsitípusonként más és más helyen kialakított sínbe vagy csőtoldalba kell behelyezni. Ügyeljünk arra, hogy az emelő talpa feltétlenül kemény, vízszintes talajon álljon, esetleg tegyünk alá deszka- vagy tégladarabot. A gyakorlat hamar megmutatja, hogy az emelőt nem szabad pontosan függőleges helyzetben a kocsni alá helyezni, hanem valamivel beljebb, néhány ujjnyival a kocsni széle alá, mert amikor felcsörlőzzük, akkor fog éppen függőleges helyzetbe kerülni

5. Az előzőleg meglazított csavaranyákat — a kocsni felemelt állapotában — most már minden nehézség nélkül lecsavarhatjuk. A kerékanyákat azonban ne tegyük a földre, az út porába, mert közben elveszhetnek, beszennyeződhetnek, elgurulhatnak a szerelés közben. Tegyük őket mindjárt lecsavarásuk után a dísztárcsába

6. Két kézzel — a töcsavarok meneteinek épségére is ügyelve — emeljük le a fékdobról a levegőt vesztett kereket

7. Az üzemszav pótkereket (ha két oldalán, a középvonal alatt markoljuk meg) akár egy mozdulattal is ráemelhetjük a fékdobra, illetve a furatoknak megfelelően a kerékcsavarakra

8. Mielőtt a csavaranyákat visszahajtjuk, ruhával tisztítsuk meg és lehetőség szerint kenjük be zsírral a kerékcsavarakat, hogy a legközelebbi csere alkalmával könnyebben tudjuk őket lehajtani. Ezután csavarjuk fel kézzel az anyákat, gondosan ügyelve arra, hogy kónuszos végük pontosan illeszkedjék a kerék furataiba

9. Rögzítsük a csavarokat a kulccsal átlós irányba (tehát minden második csavart behajtván) egy-egy félmenettel mindaddig, amíg a kerék teljesen rögzül

KERÉKET CSERÉLNI?



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

zítődik. A csavarok meghúzásához ne használjunk csótoldatot, mert így könnyen megszakíthatjuk a csavarmenetet. (A legjobb az lenne, ha úgynevezett nyomatékkulccsal rögzíthetnénk ismét a csavarokat.) Az utunk folytatása előtt — ha erre módunk van — „járassuk meg” a kocsit, és utána ellenőrizzük a kerécsavaranyák feszességét. A kónuszvégződés a csavarfészkekben ezáltal jobban elhelyezkednek, és így az esetek többségében még akár negyedfordulattal is utánahúzzhatjuk a csavarokat

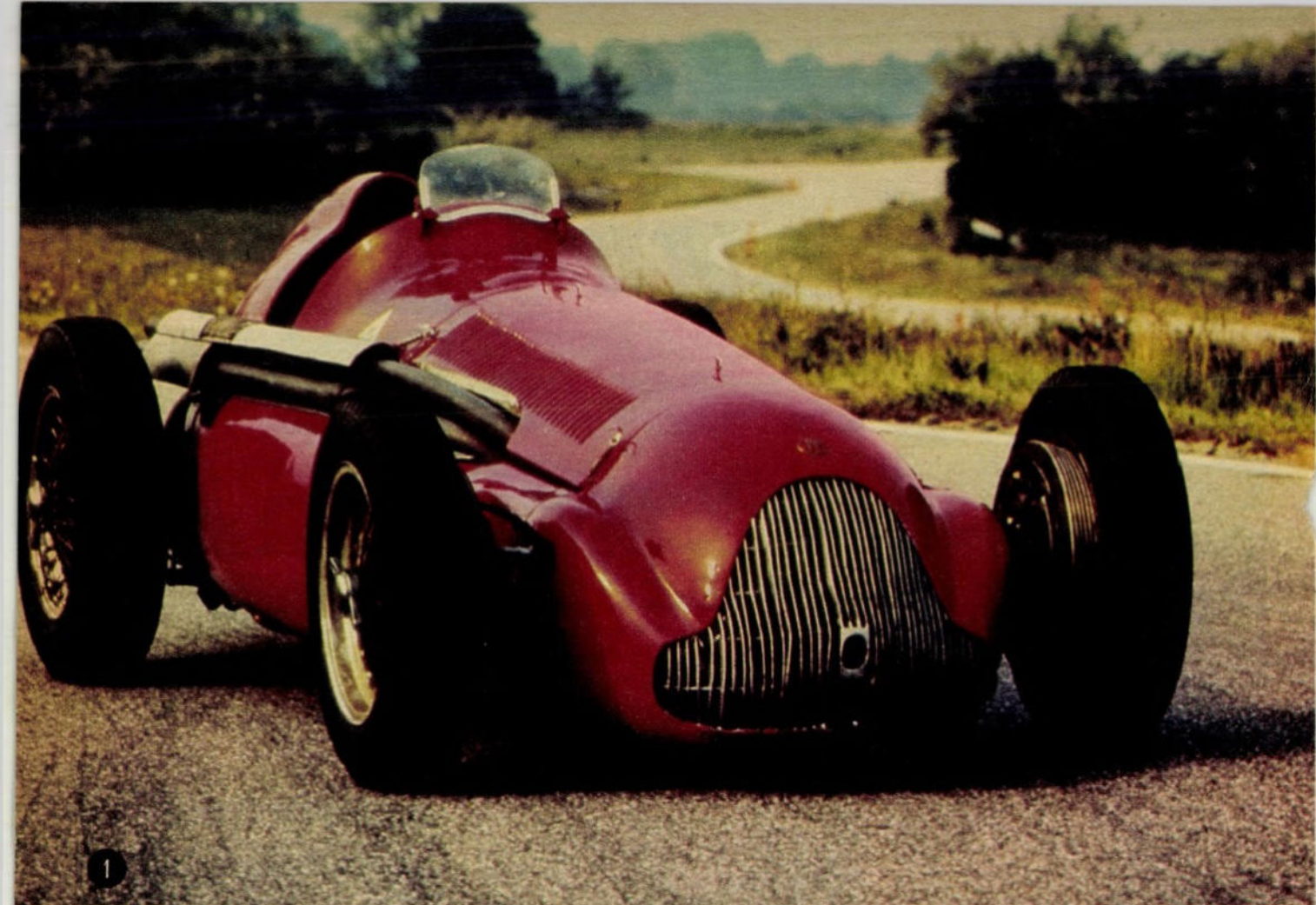
10. Végül (de persze még ott, ahol a kerékcsere eredetileg végeztük) egy határozott mozdulattal pattintsuk vissza helyére (ha van a kocsinkon) a dísztárcsát is

*

Mindent összevetve tehát, ha felületesen, figyelmen kívül végezzük el a

kerékcsere, akkor ez károsan hathat vissza a menetstabilitásra. Aki nem vigyáz a keréktárcsa szélén levő és a kerék gyári vagy a korábbi szervizben kiegyensúlyozásakor felszerelt kis ólomsúlyokra, azt később kellemetlen meglepetések érhetik. Újra elindulása után majd nem tudja mire vélni, hogy a korábban — tehát a kerékcsere előtt — olyan megnyugtatóan futó autó kormányja bizonyos sebéségnél szinte a kocsit egész elejét rázkódtatva berezonál, beremeg. Az ilyen hiba jelentkezése rendszerint visszavezethető arra, hogy a szerelés közben véletlenül lesodortuk a kerék kiegyensúlyozó ólomsúlyt vagy ólomsúlyokat, és elfelejtettük visszatenni őket. Vagy, ha vissza is tettük őket, nem pontosan oda, ahova a kerék kiegyensúlyozó műszer a szervizben korábban jelezte a helyüket.

A. T.



PÍROS ALFÁK

A hőskorból

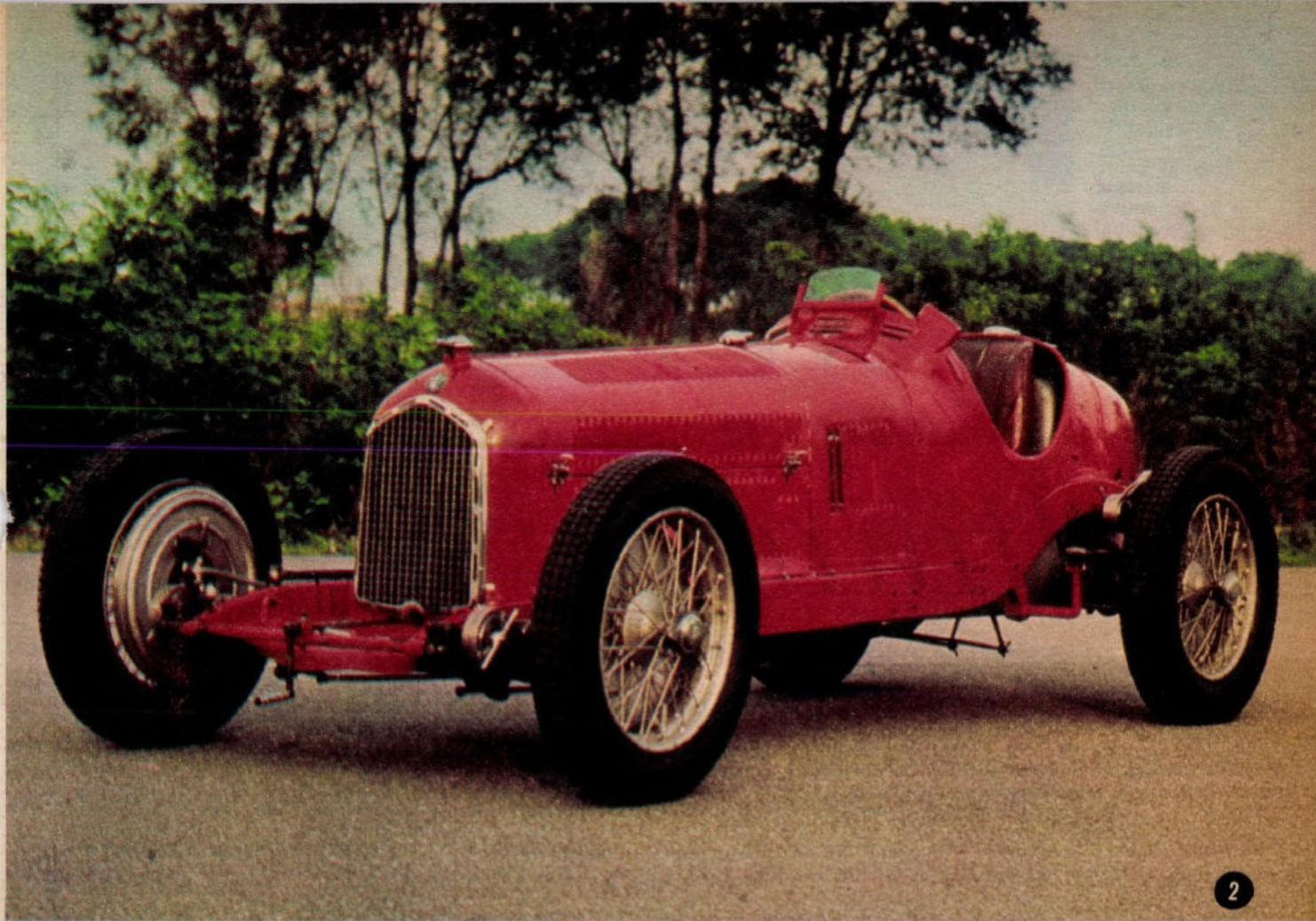
Ugyancsak előkelő helyet vívott ki az Alfa Romeo-márka az autógyártás fejlődéstörténetében. A válságokat, a pénzügyi viharokat az idők során mindig nagyobb megrázkódtatás nélkül ki tudta heverni, s így megtarthatta helyét, tekintélyét az élvonalban. Ehhez minden bizonnyal hozzájárult az is, hogy a cég valóban kezdettől fogva csak sikeres autókat gyártott.

Az ősi, ragyogó emlékü híres márkák, mint például az 1911-es 24 HP,

az 1923-as RL Targa Florio, az 1924-es P2 egyaránt jól tükrözték a következetes és egészen sajátos gyártmányfejlesztési koncepciót, amelyet az Alfa Romeo maga elé tűzött. Később az 1938. évi 158-as, majd a világbajnokságot hozó — két- és háromliteres — 159-es is ékesen bizonyította, hogy az Alfa Romeo-márka a legfontosabb világversenyeken is szerephez jut. A versenypályákon elért siker ugyanakkor mindig tanítómesztere volt a gyártmányfejlesztésnek.

Tartani tudták a színvonalat, s képek voltak arra is, hogy mindig naprakész, mind sikeresebb modellekkel lépjenek a színre. Ez vezetett azután az 1990 cm³-es Giulietta, a 2000-es Giulietta, a Montreal, az Alfetta és a többi sikeres modell kidolgozásához is.

A kezdeti szerény kézműves műhelyből tekintélyes autógyár fejlődött, amelynek termékei ismertek és keresettek Olaszországon kívül ma már a világ majd minden részén. (A)



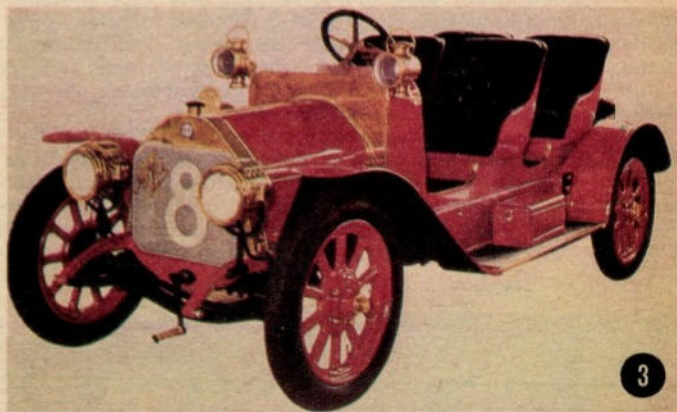
2

1 Az 1951-es évjáratú Alfa Romeo 159, amellyel Fangio és Farina nyert világbajnokságot. Az Alfettának becézett „erőgép” nyolchengeres, 1479 cm³-es motorja 9300 percmérfordulaton 425 lóerőt szolgáltatott. Külön említést érdemel, hogy a továbbfejlesztés alapjául szolgáló 1947-es évjáratú, 158-as típusjelzésű — ugyancsak nyolchengeres — változat 8500 percmérfordulaton még „csupán” 350 lóerős volt. A kocsik mindkét oldalán (középen, közvetlenül a kormányoszlop mellett) kialakított tartályban összesen 225 liter üzemanyag fért el

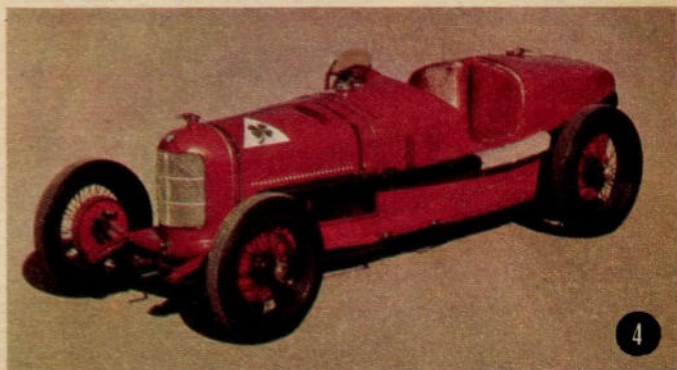
2 Íme, a P3: az autósport történelmében is az első igazi monoposto (együlékes) versenyautó, amelyet a székesfehérvári szülők révén magyar származású Vittorio Jano (vagyis: János Viktor) tervezett. A nyolchengeres, feltöltős, 2654 cm³-es erőforrás 5600 percmérfordulaton 215 lóerőt szolgáltatott. Vezetzte Nuvolari, Campari és Caracciola is. A legemlékezetesebb Grand Prix győzelmet 1932-ben és 1933-ban aratták vele

3 A 12 lóerős Alfa Romeo 1911-ből. Ezt a modellt a következő évben már erősebb motorral szerelték fel, s így ragadt rá a „15 HP”, vagyis az erőforrásra is utaló megnevezés. Ugyanez a modell képezte az alapját az 1914-ben továbbfejlesztett 15/20 HP jelzésű változatnak

4 Alfa Romeo P2 Grand Prix. Mindössze hat példány készült 1924-ben. Az első Nagydíjat 1925-ben vívta ki vele Brilli Peri versenyző. Az 1987 cm³-es, nyolchengeres motor 5500 percmérfordulaton 140 lóerőt adott. A 750 kg súlyú kocsik elérte a 225 km/h sebességet. A vezetőülést és a környező karosszériaelemeket úgy alakították ki, hogy a vezető minden helyzetben a lehető legkedvezőbben, akadálytalanul manőverezhessen

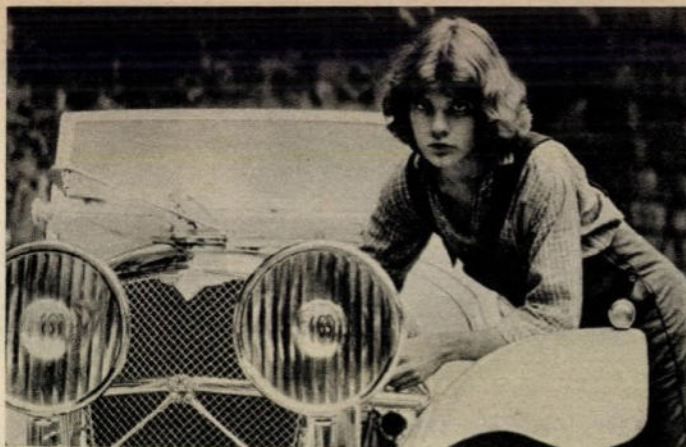


3



4

Az autó-restaurátoroknak sokféle szakmához kell érteniük. Hogy ez nem leánynak való? Bettina Heckmannak Gummersbachból más a véleménye



Bettina

gyengéje

Sívít a csiszológép, sűrű ködként ülnek meg a műhely légtérét a lakk- és rozsdarészecskék. A készüléknél álló gépkezelő megnyom egy gombot, a gép motorja leáll. Elül a porfelhő a védőálarc lekerül a fejről. A csiszológépet kezelő „férfit” Bettinának hívják, 18 éves, és védőálarc nélkül kifejezetten csinos — lány. Bettina az NSZK egyetlen női autórestaurátor-tanulója, amire — joggal — nagyon is büszke, mondván: „A pályaképzés vizsgán kereken tíz fiúnál bizonyultam jobbnak...”

De büszke Bettina oktatója: Siegfried Nikow mester is, aki meggyőződéssel vallja, hogy Bettina a négyévnyi tanulóidejét követően kitűnő mestere lesz választott szakmájának.

Tanulnivalója bőven van: az autórestaurátornak egyben műszerésznek, szerzőkészítőnek, kerékgyártónak, lakatosnak, motorszerelőnek és kárpitosnak is kell lennie.

A veteránautókkal kapcsolatos szakma sok kézi munkát igényel: a speciális szerszámok, alkatrészek készítése, a pontos méretek nagy közügyességet kívánnak. Egyébként azt a Jaguár SS 90-est sem lehetne olyan jó állapotban tartani, amely a főnök, Manfred Schleising udvarán áll. Az egész csoportnak ez a kocsis a büszkesége, ebből csak 23-at gyártottak. Az utolsó modellért 100 000 márkát kínáltak, — de a kocsis nem eladó.

„Hogy miért szeretnék autórestaurátor lenni?” — kérdez vissza Bettina. — *A régi autók egyszerűen jobban érdekelnék, mint az újak, és a jellegzetesen lányoknak ajánlott szakmáról, foglalkozásokról hallani sem akartam... Egyébként ha a hónapokig tartó, mi tagadás, fehér köpenyben nem végezhető munkánk után egy oldtimer első útjára készülve kigördül az udvarról, ez a látvány semmihez sem hasonlítható boldog érzéssel tölt el...*



A régi autók restaurálása során igen gyakori az aprólékos, csak kézzel végvezhető munka. Sokszor nemcsak az alkatrészeket, hanem a szerszámokat is kézzel kell elkészíteni

KOCSIÁTVÉTELI SORSZÁMOK LAPZÁRTAKOR

1980. május 16-án

| | |
|-------------------------|--------|
| DACIA (Budapest) | 2 543* |
| DACIA (Debrecen) | 1 041* |
| LADA 1200 (Budapest) | 2 995* |
| LADA 1200 (Debrecen) | 2 645* |
| LADA 1200 Kombi | 16 404 |
| LADA 1300 (Budapest) | 2 829* |
| LADA 1300 (Debrecen) | 2 168* |
| LADA 1500 (Budapest) | 1 775* |
| LADA 1500 (Debrecen) | 2 495* |
| LADA 1600 (Budapest) | 5 876 |
| LADA 1600 (Debrecen) | 2 220 |
| MOSZKVIC 2140 | 9 265 |
| POLSKI FIAT 126p | 26 345 |
| POLSKI FIAT 1500 | 517* |
| SKODA 105—S (Budapest) | 630* |
| SKODA 105—S (Debrecen) | 4 544* |
| SKODA 105—S (Győr) | 593* |
| SKODA 120—L (Budapest) | 511* |
| SKODA 120—L (Debrecen) | 306* |
| SKODA 120—L (Győr) | 615* |
| TRABANT Lim. (Budapest) | 25 972 |
| TRABANT Lim. (Győr) | 10 806 |
| TRABANT Spec. (Bpest) | 37 212 |
| TRABANT Spec. (Győr) | 20 143 |
| TRABANT Kombi (Bpest) | 5 779 |
| TRABANT Kombi (Győr) | 1 799 |
| TRABANT Hycomat | 9 590 |
| WARTBURG Limousine | 18 990 |
| WARTBURG Lim. | |
| (tolótetős) | 4 723 |
| WARTBURG de Luxe | 28 073 |
| WARTBURG de Luxe | |
| (tolótetős) | 6 529 |
| WARTBURG Tourist | 10 140 |
| ZAPOROZSEC | 30 570 |

*Új sorszám

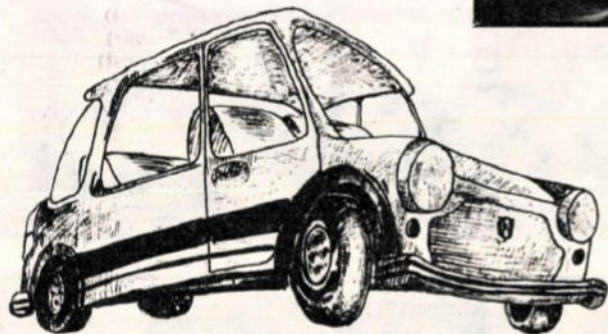
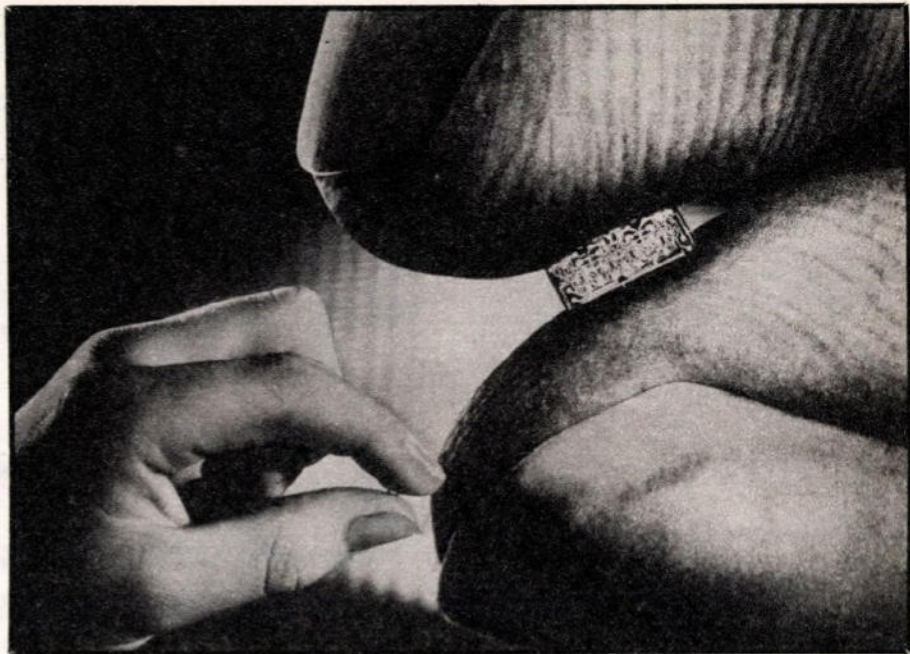
AUTÓVÁSÁROK NAPTÁRA

| | |
|------------------|---------------|
| Június 1. | Nagykanizsa |
| Albertirsa | Nyíregyháza |
| Cegléd | Oroszáza |
| Debrecen | Sopron |
| Gyöngyös | Szeged |
| Győr | Szolnok |
| Gyula | Tatabánya |
| Jászberény | |
| Kaposvár | Június 22. |
| Kiskunfélegyháza | Debrecen |
| Körmend | Eger |
| Lenti | Komárom |
| Miskolc | Miskolc |
| Nyíregyháza | Nyíregyháza |
| Oroszlány | Siklós |
| Pécs | Siófok |
| Szeged | Szeged |
| Szentes | Vác |
| Székesfehérvár | |
| Tiszakécske | Június 23. |
| Törökszentmiklós | Békés |
| | Csorna |
| Június 14. | Debrecen |
| Szentlőrinc | Hatvan |
| | Kecskemét |
| Június 15. | Kiskunmajsa |
| Ajka | Kisújszállás |
| Debrecen | Miskolc |
| Dunaújváros | Nagyatád |
| Kisterenye | Nyíregyháza |
| Mázsaszásvár | Szarvas |
| Miskolc | Szeged |
| Mohács | Zalaszentgrót |

MIKRÓ-

VILÁG

AZ



KÖRÜL

Érdekes, hogy az információk pontosága, feldolgozásuk gyorsasága és az adatok elektronikai eszközök segítségével történő valósághű megjelenítése ellenére, az elektronikai költségek a mai gépjármű összköltségének csupán mintegy két százalékát teszik ki.

ALIG VITATHATÓ, hogy az elektronika napjainkban viharos fejlődésen megy keresztül és a modern kor követelményei az eddiginél is erőteljesebb, pontosabban szélesebb körű „bevetésüket” igényli. Persze szerepet játszik ebben a közlekedésbiztonság erősítése, az üzemanyag-fogyasztás, valamint a kipufogó gáz CO-tartalma és a zajártalom csökkentése, az autóhasználók igénye a nagyobb kényelem iránt. És nem utolsósorban az is, hogy az autóvezető fizikai és pszichikai megterhelésének csökkentését is reméljük. Jogos igény tehát tőlük, hogy az autóban és az autó körzetében az információk minden eddiginél legyenek jobban érzékelhetők és felhasználhatók.

A GÉPJÁRMŰ-ELEKTRONIKA tulajdonképpen három fő tényezőre tagolható: az autóvezető tájékoztatását szolgáló (FIZ), a gépjármű-elektronikai (FEZ) és a motorelektronikai központra (MEZ).

A Volkswagen fejlesztési részlege a Blaupunkt-céggel közösen kidolgozta az autóvezető irányító- és információs rendszerét (LISA), amely a meglévő

távolsági úthálózat egyenletesebb és biztonságosabb igénybevételét teszi lehetővé. Ez a rendszer ugyanakkor pontos felvilágosítást is ad a helyi útviszonyokról, jelzőtáblákról, a közúti akadályokról, vagy akár az időjárás okozta út- és útkörnyezeti állapotokról (hóakadály, köd, jegesedés, szélvihar stb.).

A KÜLÖNLEGES BERENDEZÉS a kocsis hátsó lökhárítójára szerelt antennából és a szerelvényfalba épített kis elektronikus műszerből, illetve ennek működtetésére szolgáló kapcsolókból és visszajelzőkből áll.

Indulás előtt az autós útcéljához szükséges számkódot táplál be a számítógépbe. Ezt követően aztán az úttestbe épített hurokdetektorokon való áthaladásakor rendszeres tájékoztatást kap további útjára vonatkozóan, mégpedig anélkül, hogy a hagyományos közúti jelzések információira rászorulna.

Ezt a rendszert ez idő szerint a Ruhrvidéken próbálják ki a gyakorlatban, s a kísérleteket a hírek szerint ez év végén fejezik be.

AMENNYIBEN AZ AUTÓBA beépített adatfeldolgozási lehetőséget a sebességszabályozással (esetenkénti, illetve helyenkénti korlátozással) összehangoltan a forgalmi akadályokat előjelző radarérzékelőkkel is kombinálják, akkor az autó hosszabb távon ha-

ladásának automatikus irányítása valósulhat meg.

Az elektronika az autós beavatkozása nélkül gondoskodik arról, hogy:

— az autó meghatározott sebességgel haladjon, amennyiben a kocsi vezetője a kívánt tempót előre beprogramozta;

— az autó a forgalmi akadályoknál — a biztonságos követési távolság elérése előtt — lassítson;

— olyan útszakaszokon, ahol a sebességet korlátozták, a kocsi a meghatározott km/h értékre önmagától lefékez, majd ezt követően ismét rááll a korlátozást megelőző tempóra.

A HOSSZÚ TÁVÚ AUTOMATIKUS vezérlés hasznossága a megnövekedett közlekedésbiztonság előnyében rejlik, és persze az sem közömbös, hogy akár sűrű gépjárműforgalom közepette úgynevezett ráfutás, és baleset nem fordulhat elő. Ugyanakkor viszonylag kis követési távolság tartását teszi lehetővé nagyobb utazási kényelem mellett.

Az elektronikus vezérelt biztonsági és kényelmi berendezések egy része az ajtóban van elhelyezve. Így például az ablak fel- és lecsavarója, az ajtóközponti zár szerkezete, a visszapillantó tükrök beállítója, az autótolvajok elleni védőrendszer, a hangszóró, valamint a kocsi belső terének hűtés-fűtés-szabályozója is ezt szolgálja. Ehhez persze az elektromos vezetékeknek sok-sok kötege szükséges, amelyeket a

karosszériából az ajtókon át megfelelő biztonsággal kellett átvezetni. Az elektronikus eszközökkel a felszerelések működtetéséhez szükséges vezeték-ágak átmérőjét 20 mm-ről 2 mm-re sikerült csökkenteni. Az „elektronikus zsanér” szerepét három vezeték nélküli információs átviteli csatorna tölti be.

EGY OLYAN MOTOR kifejlesztésekor, amelynél a környezetkímélő elváráshoz egyidejűleg a lehető legkevesebb üzemanyag-fogyasztás követelménye kapcsolódik, általában nagy problémák merülnek fel. Ezeket még tovább nehezítik az olcsóbb előállításra törekvés, a vezetési kényelem, a kevés gondozást igénylő jármű megvalósításának a szempontjai.

E problémák megoldására három intézkedés adódott, amelyek a keverék-



A diszrácon láthatók a távolsági utazás automatikus robotjai, amelyek segítségével a kocsi előzetesen meghatározott sebesség betartására programozható be, valamint arra is, hogy az autós beavatkozása nélkül a forgalmi akadályok előtt lefékeződjön és olyan útszakaszokon, ahol sebességkorlátozást írtak elő, az autó sebessége a megadott mértékre csökkenjen, s csak azt követően gyorsuljon fel ismét

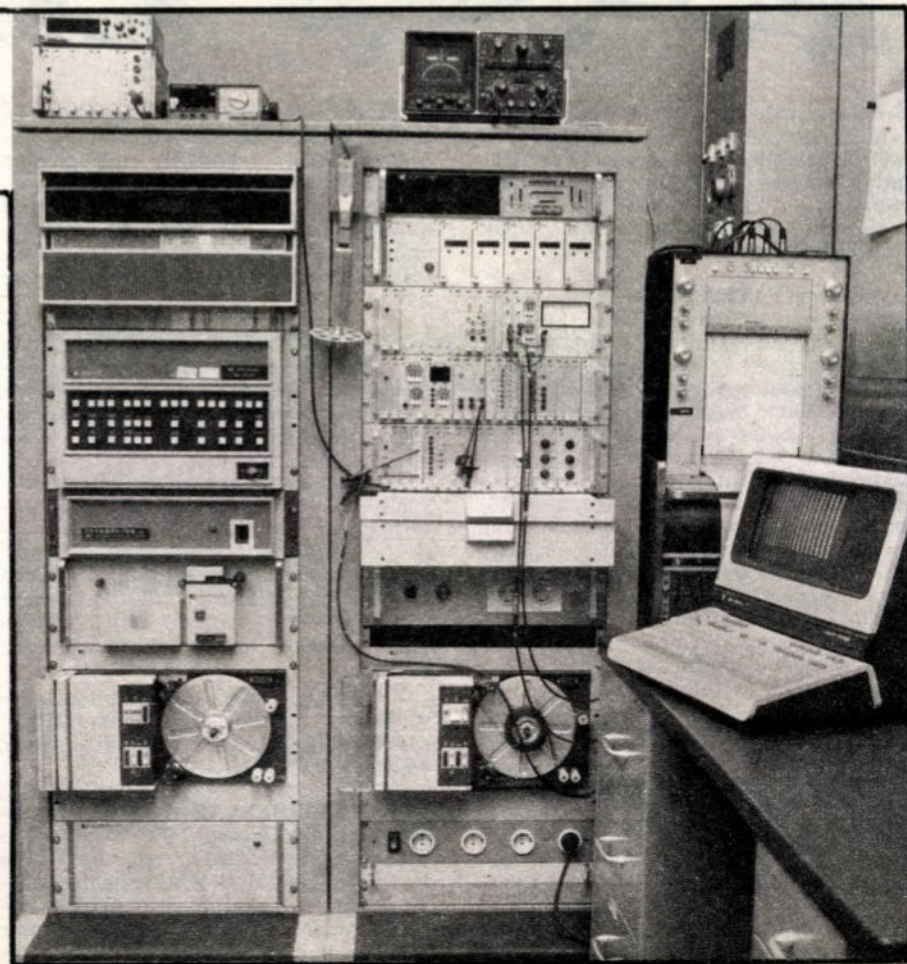
A KSM-szabályozó (a környezetet kímélő új motor) irányító rendszerének kipróbálásakor az itt látható nagy teljesítményű folyamatirgató számítógépet alkalmazták

képzéssel, az égéstérben és a kipufogógáz-kibocsátás utólagos befolyásolásával kezdődnek. A környezetre kevésbé ártalmas (KSM) motor viszonylag szegény keverékkel dolgozik, vagyis az eddig szokásos levegőarány a hajtóanyagéhoz képest magasabb.

A keverékösszetételt és a gyújtási időpontot egy mikroprocesszor és a hatókörébe tartozó szerelvények szabályozzák és vezérlik.

A KSM SZABÁLYOZÓRENDSZER stratégiájának kipróbálására motorpróbapadon egy nagyteljesítményű mikroprocesszort használtak.

Egy digitális üresjárat stabilizátorral az autóban nemcsak a fordulatszám-ingadozások, hanem a hirtelen megnövekvő forgatónyomaték-emelkedés okozta olyan zavarok is kimutathatók, amelyek a klímaberendezés bekapcsolása vagy az automata váltó kapcsolása során lépnek fel. A szabályozása azt a hatást érvényesíti, hogy a forgatónyomaték a gyújtás eltolásával gyorsan változtatható. Az üresjárat-szabályozót — amely digitális kapcsolóként működik — a megszakító érintkezők, és a gyújtásberendezés közé iktatták be. Az üresjárat stabilizálásával a szén-monoxid-tartalom





Az autóvezető irányító és tájékoztató rendszere (LISA) gondoskodik az úticél kegyedvezőbb eléréséről: térben és időben pontos tájékoztatást nyújt a közúti jelzőtáblákról, a forgalmi akadályokról, az időjárás okozta útállapotokról is



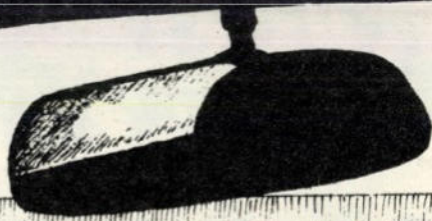
Úgy tűnik, hogy az elektromos meghajtásra való áttérés kulcsát a mind jobb hatásfokú akkumulátor-rendszerek kifejlesztésében találjuk meg, mint ké-
pünkön a Golf hátsó részén láthatjuk

a kipufogó gázban alapjáratban számottevően csökkent.

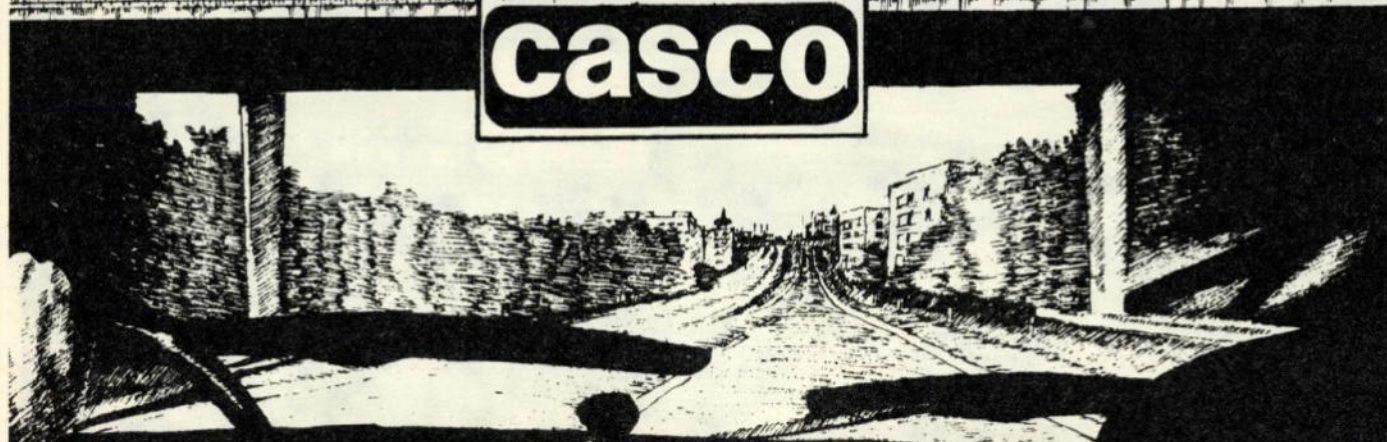
A KORSZERŰ MOTORSZERKESZTÉSI ELVEK az elektronikus rendszerek bevetésén kívül más területeken is új műszaki megoldásokat követeltek. Így például egy különleges melegítő vezeték is kifejlesztettek, amelyen kis veszteséggel a felhasználatlan forró kipufogó gázokat a motor és a hajtóanyag-keverék üzemi hőfokának gyors felmelegítésére használták fel.

AZ ENERGIAINSÉGRE VALÓ TEKINTETTEL ma az elektromos meghajtás is külön előtérbe került. Ezért olyan kocsiba beépítve, mint például a Volkswagen Golf, az ólomakkumulátorral meghajtott motor 50 km/h sebességgel 75 km-nyi távolságú utat tehet meg. A sikeres áttörés kulcsát azonban a merőben új akkuban kell keresni. A lúgosakkumulátorral rendelkező elektro-Golf hatósugara folyamatos utazáskor 210 km-re, városi forgalomban pedig 105 km-re tehető. A nátrium-kén akkumulátorral ez az érték 350, illetve 175 km-re növelhető. Nos, ezek olyan kísérleti eredmények, amelyek immár széles körben kipróbálva az új akkumulátorok felhasználásával bizonyíthatóak. És ezek a kísérletek — biztató kísérletek — az autóhasználóknak még sok újabb meglepetéssel is szolgálhatnak...

A. T.



casco



A határokon túl is biztonságot nyújt a CASCO.
 A kiegészítő casco-biztosítás díja 15 napra 165 Ft, 30 napra 330 Ft.
 Az önálló külföldi casco-biztosítás díja 15 napra 330 Ft,
 30 napra 660 Ft.

BIZTOSÍTÁS – NYUGODT UTAZÁS!



KEVESEBB BENZIN IS ELÉG, HA A MOTORBAN MIND ELÉG!

Korszerű, speciális műszereinkkel
 optimalizáljuk üzemanyag-fogyasztását

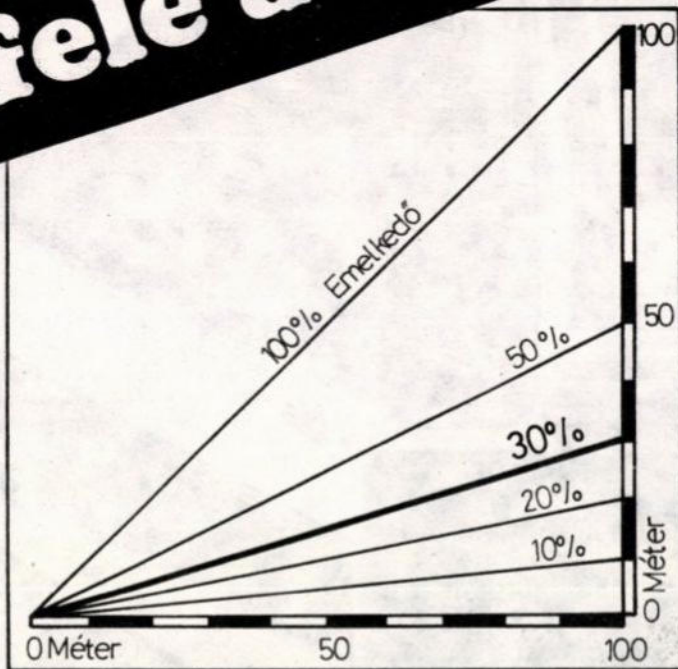
- elektronikus fogyasztásmérés
 - elektronikus motortesztelés és beállítás
 - CO és HC (elégetlen üzemanyag) egyidejű mérése
- Minden európai típus beállítását vállaljuk.

HUNGAROSZERVIZ

központi üzeme
 Bp. XIV. Mexikói út 15–19.
 Vevőszolgálat: 631-001
 631-003

Felfelé a lejtőn

Amikor kezünkbe vesszünk egy térképet és figyelmesen nézzük a hegyeken átvezető utakat, szembetűnik, hogy egy vagy két számot és százalékjelet látunk. A százalékjel az út százalékos emelkedését jelenti. Mit jelent például az, hogy 12^o/_o? Egyszerűen annyit, hogy száz méter távolságon belül az út 12 métert emelkedik. Nos, ez az emelkedés több tényezőtől is függ. Lehet, hogy száz méter hosszú út egyenes, és az emelkedés egyenes. De az is lehet, hogy az út több kanyarral tűzdelt és bizony olykor az emelkedés több 12^o/_o-nál.



Mikor milyen sebességgel?

Kitűnően látható az ábrán, hogy milyen százalékos emelkedőn melyik az a sebességfokozat, amellyel a kocsit képes legyűrni a terepet. Ám az is látható az ábrán, hogy a 30^o/_o vastag vonallal van meghúzva. Ami azt illeti, ezt az

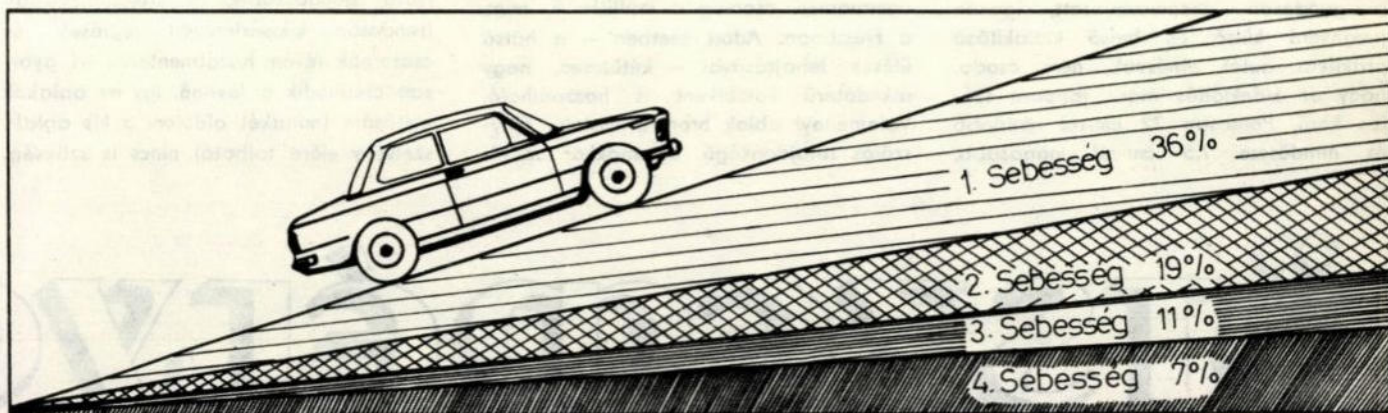
emelkedőt megmászni egy trabantosnak már nagyon nehéz, főként ha jól meg van rakva a kocsija. A 36^o/_o-os emelkedőhöz pedig már több kell, mint 100 kilowatt...

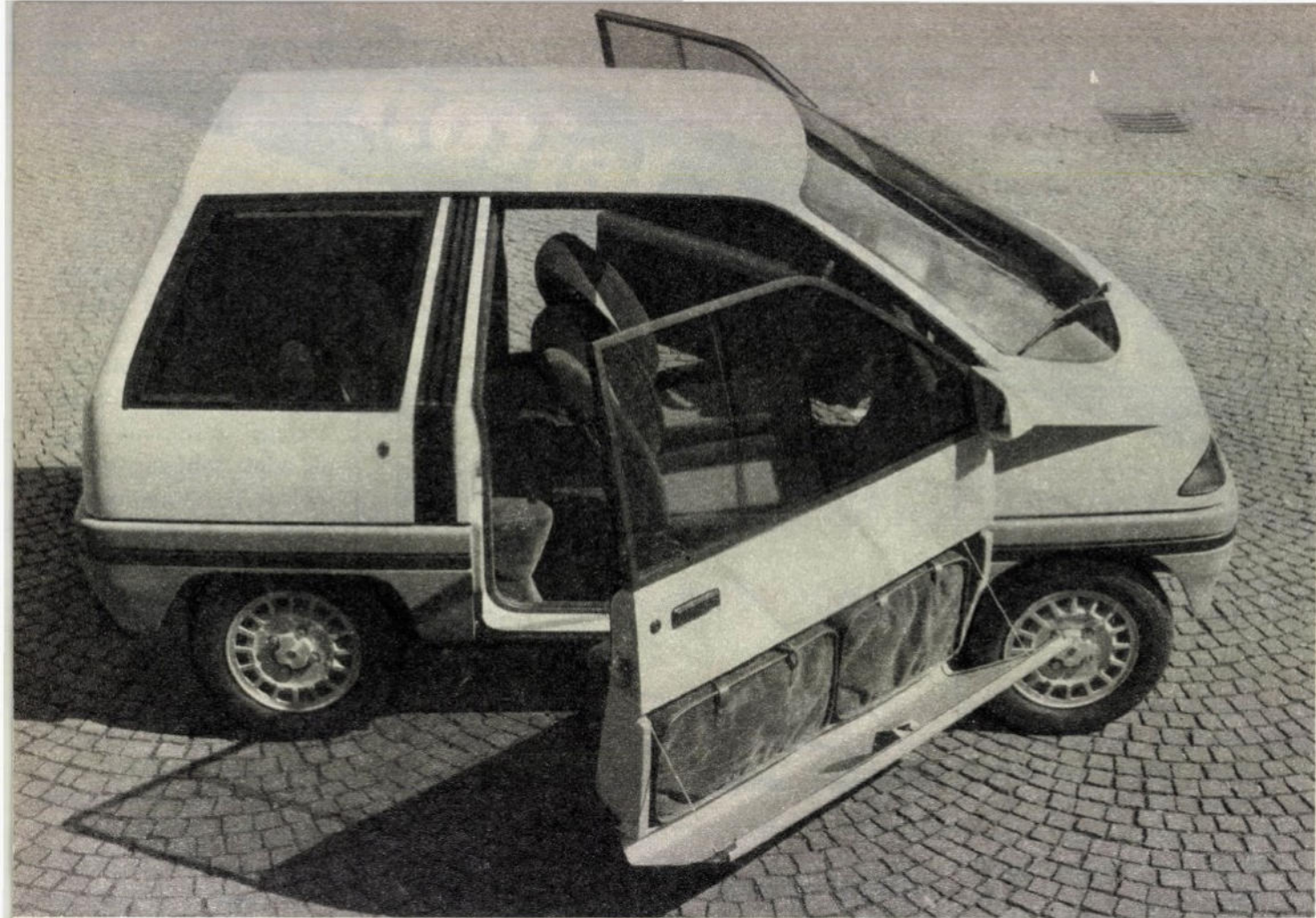
Nem mindegy, hogy miként

A hegymenetnek is van szabálya. Nem lehet a

motort a végtelenségig kínozni. A pörgetés, erőltetés közben lényegesen gyorsabban melegszik fel a hűtőfolyadék, a motorolaj. Tehát lényeges szempont, hogy az adott sebességfokozat mellett a motor ne pörögjön erőltetve. Nem szabad megfélekednünk arról sem, minél magasabbra megyünk, a levegő annál ritkább. Ezáltal az égéstérbe kerülő keverék aránya megváltozik, ami magával vonja a motor teljesítményének csökkenését. Adott esetben természetesen nem kerülhető el, kiváltképp, ha külföldi túrára megyünk, hogy emelkedőkre ne menjünk. De, és ezen van a hangsúly, tisztában kell lennünk, hogy mit bír el járművünk. Az útvonal összeállításakor legyen mindig különös tekintettel erre!

(I k.)



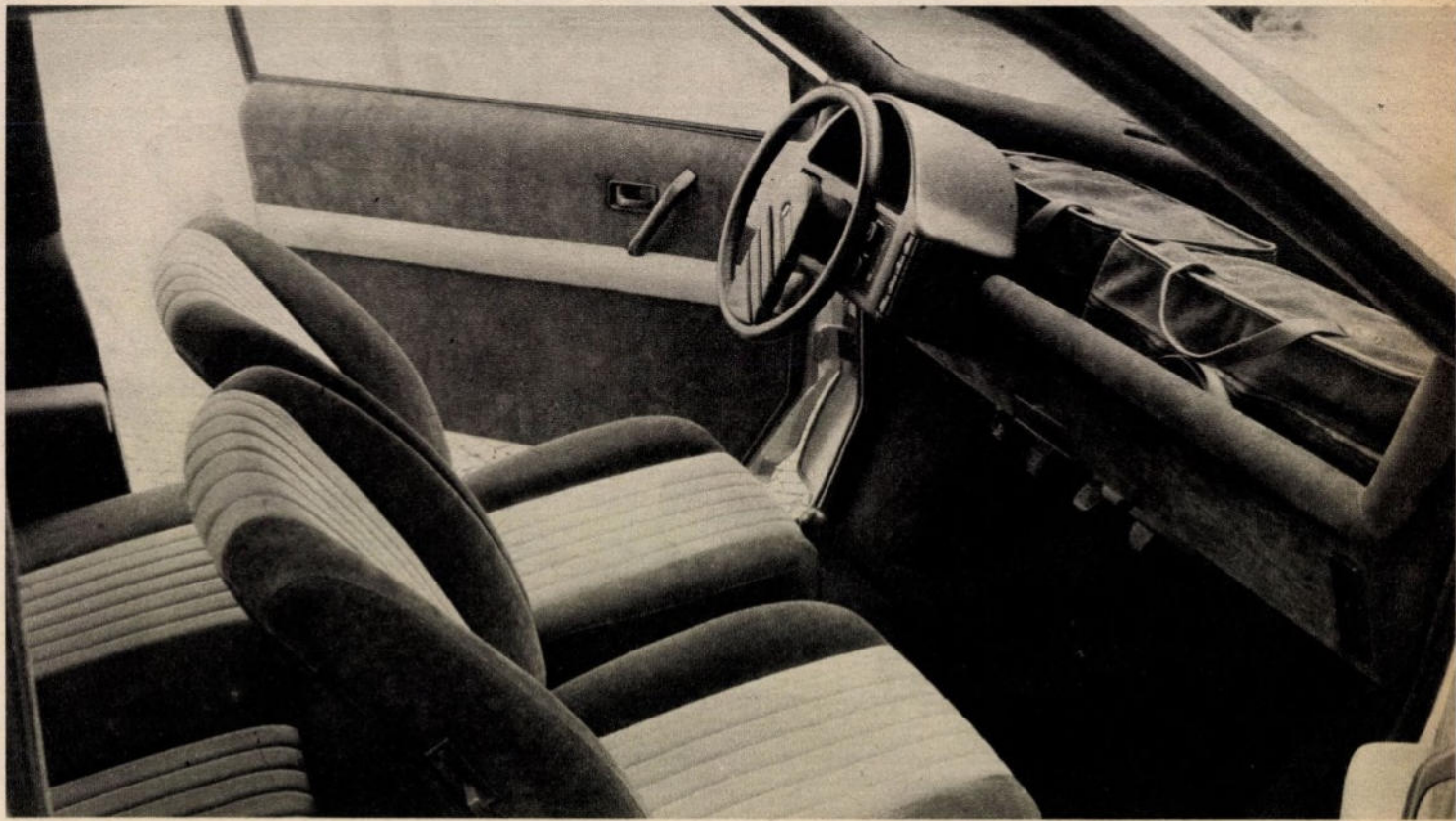
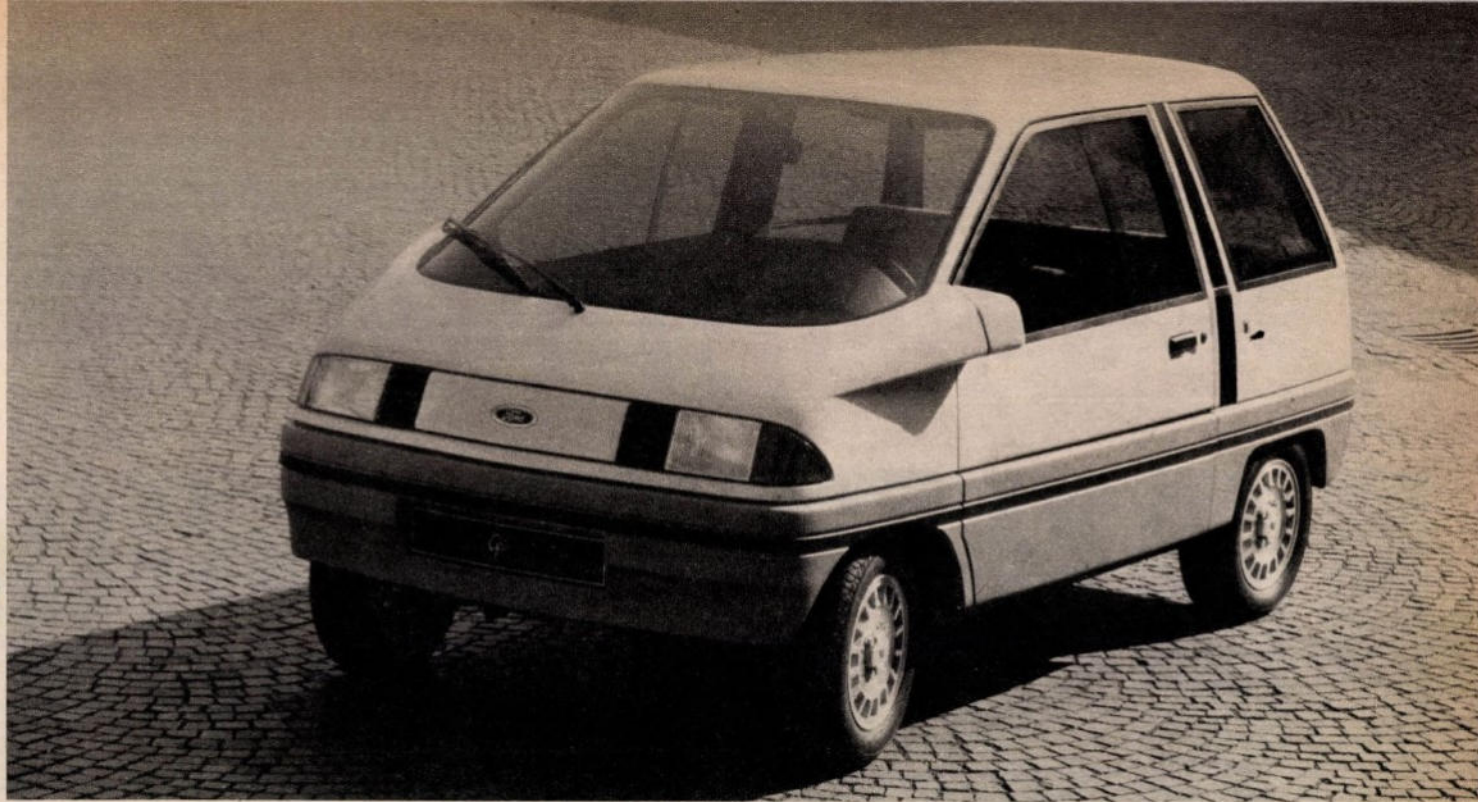


Éppen ezekben a napokban – a torinói autókiállításon – mutatták be először a torinói Ford Ghia nemzetközi formatervező stúdió legkisebb „nagygyúját”: a Pockart. Az ötöléses (!) „zsebautó” tulajdonképpen a Ford Fiesta továbbfejlesztett és alaposan átköltött változata. Olyannyira, hogy ennél a modellnél a motor és a meghajtás hátra került. Megalkotásakor a csendes és olcsó üzemű, mozgékony, nem térfaló, de mégis a lehető legnagyobb belső kényelmet nyújtó, úgymond: ideális városi kisautóra várók igényeit tartották szem előtt. És ahogy a gondosan áramvonalazott, igazán megnyerő külső és belső kialakítású praktikus autót elnézzük, nem csoda, hogy az érdeklődés máris roppant széles körű. Pontosan 72 cm-rel rövidebb és mindössze 7,5 cm-rel magasabb,

mint a Fiesta. Külön említést érdemel a poggyász eredetien ötletes elhelyezésének lehetősége. A hat szabvány méretű bőröndnek ugyanis a mélyen előrenyúló, panoráma szélvédő alatti „szerelvényfal” és az oldalajtókban kiképzett szekrényekben alakítottak ki helyet. Ez utóbbiak teteje (becsukott ajtók mellett természetesen) ugyanakkor kartámaszul is szolgál. Bravúros tervezésre utal, hogy ez a valóban csöppnyi – mindössze 285 cm hosszú – zsebautó ötszemélyes, belső tere ugyanolyan kényelmet kínál (nem is rosszat), mint a Fiestáé, és a már említett varázslattal ugyanannyi csomag is szállítható, mint a Fiestában. Adott esetben – a hátsó ülések lehajtásával – kétüléses, nagy rakodóterű kombiként is használható. Valamennyi ablak bronz-árnyalatú, fényszűrős tulajdonságú, ugyanakkor az el-

ső szélvédő különleges biztonsági üveg, adott esetben (nekizúduló test) energiaelnyelő tulajdonságú. Külön említést érdemel, hogy a hatalmas üvegfelület tisztántartásáról mindössze egy törölőszerszert (minden bizonnyal megbízható konstrukciójú) gondoskodik. A belső tér ugyancsak energiaelnyelő tulajdonságú kárpitozással dúsán párnázott, s valamennyi digitális, elektronikus műszer és kapcsoló (még a rádió is!) elfér a kormány alatti „vezérlőszekrényben”. Az utastér legkedvezőbb belső klímájáról kitűnő hatásfokú hűtés- és fűtésszabályozó gondoskodik. A szélcsatornában gondosan kikísérletezett légrések és csatornák révén huzatmentesen és gyorsan cserélődik a levegő, így az ablakok nyitására (mindkét oldalon, a kis ablak-szelvény előre tolható) nincs is szükség.

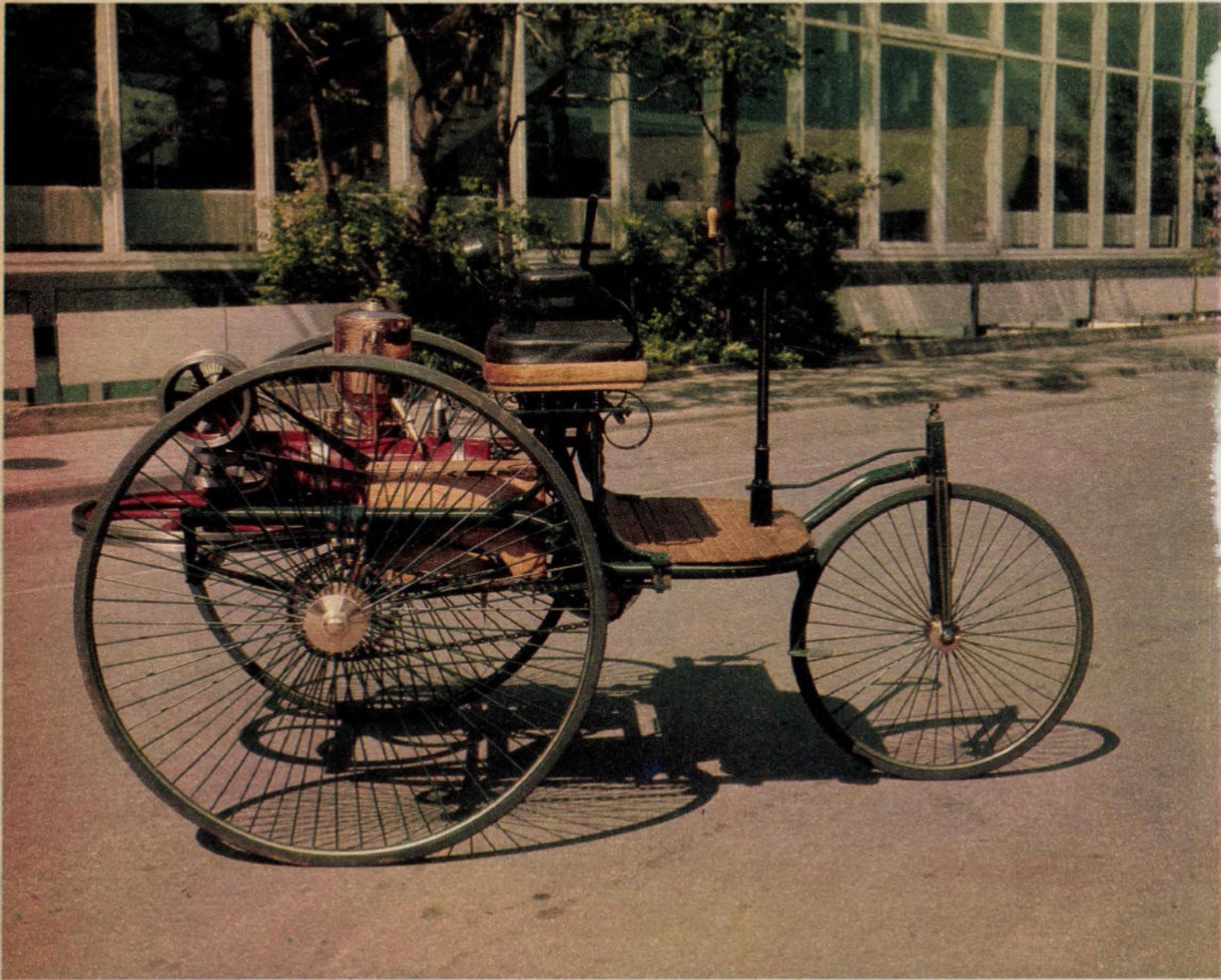
ÖTSZEMÉLYES



ES ZSEBAUTÓ

KEZDET

ÉS FOLYTATÁS



100 év autózás 1886-tól

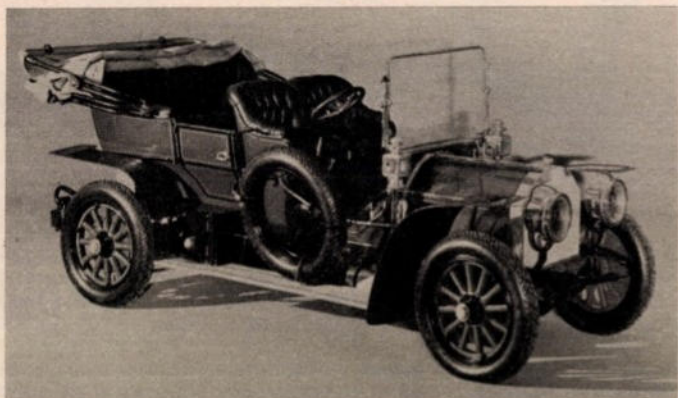
Az emberiség ősi vágya a távolságok legyőzése, a gyors, a biztonságos, a kényelmes utazás. Ennek az igénynek szolgálatában sokféle járművet, sokfajta közlekedési eszközt alkottak már eddig is a különböző korok ügyes kezű mesterei, technikusai. Többek között feltalálták és elkészítették az első motorkocsikat, az első automobiloikat, a mai ember megszóktat autójának elődeit. Ezek alapján, ezek mintájára, a technikai és technológiai lehetőségek fejlődése — no meg az ugyancsak változó igények — szerint alakították ki, majd pedig mind

lések az autó gondolatával lázasan foglalkozó elmékben.

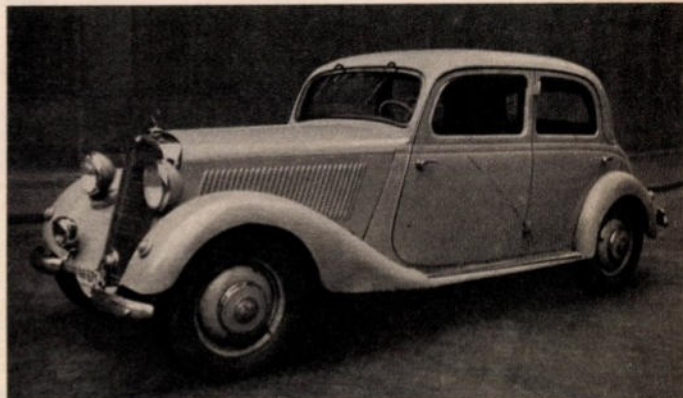
Jól tudjuk, hogy a mi népünk fiai közül is többek neve szerepel az autotechnika úttörői között az erről szóló történelmi könyvekben, de itt most nem a nagy feltalálók méltatása, nem valamennyi mérföldkövet jelentő műszaki alkotás sorrendi említése a mi célunk. Kiindulópontnak sem az 1875-ös esztendő t vesszük, pedig már akkor is létezett egy olyan négykerekű kocsik, amelyet benzinüzemű, vízhűtéses, elektromágneses gyújtással ellátott kéthengeres, négyütemű, 1570

csak elektromos gyújtású erőforrás, amely végül is óránként 15 km-es sebességgel tudta előrejuttatni a 230 kg súlyú első Benz-kocsit.

A színes képen látható háromkerekű pontos elnevezése: Benz-Patent-Motorwagen. Ilyen felirattal található a stuttgarti gyári múzeumban, és ami itt nagyon fontos, az 1886-os születési év! Ettől az időponttól máig is nagyon érdekes az autó fejlődésének tanulmányozása, de vehetjük magunknak azt a bátorságot, hogy előretételek meg hat esztendő, az autózás kerek száz évét említsük. Az autógyá-



Az évszám 1906, amikor ilyen külsővel jelent meg a négyhengeres, 6,8 literes, 1200-as fordulatonál 45 lóerőt kifejtő, 80 km/h sebességű Mercedes. Már szélvédője és lámpája is van, de kerekei még faküllősek...



Még ma is találkozhatunk a 170 V típusal, pedig 1936-ban kezdték az 1,7 literes, 3400 fordulatonál 47 lóerőt adó, négyhengeres motorral és X alakú alvással épített, 108 km/h sebességű, 9,7 liter átlagfogyasztású kocsit gyártását



Ez a forma, ez az önhordó pontonkarosszéria egyaránt jellemezte mind az ötvenes, mind a hatvanas években forgalomba került különböző Mercedeseket, amelyeknél már a benzinbefecskendező is megjelent a hathengeres motor mellett, amely azóta nem sokat változott



A mai, illetve a 80-as évek stílusa további finomításokat jelez a biztonság fokozása és a léellenállás csökkentése érdekében. A klasszikus hűtőmaszk mögötti könnyűfém, V8-as motort is említve mintegy 19 százalékos benzinmegtakarítást ígér a gyár

nagyobb sorozatokban kezdték gyártani az újabb korszakok úgynevezett korszerű autóit.

Esztendőről esztendőre, lépésről lépésre vált jobbá az autó. Különböző népek fiai járultak hozzá fejlesztéséhez, hol világgraszáló találmányokkal, hol csupán apróságnak tűnő ötletekkel segítve elő a motoros kocsik tökéletesítését.

A megvalósulás, a találmányként való elismertetés időpontjai is gyakran azonosak, hiszen a világ egymástól igen távol eső részein szinte egyidejűleg születtek egyforma elképze-

cm³-es, 0,5 lóerős motor hajtott! Ez volt az osztrák Siegfried Marcus járműve, amelyet ma is lehet látni a bécsi Technisches Museum sok más értékes érdekessége között.

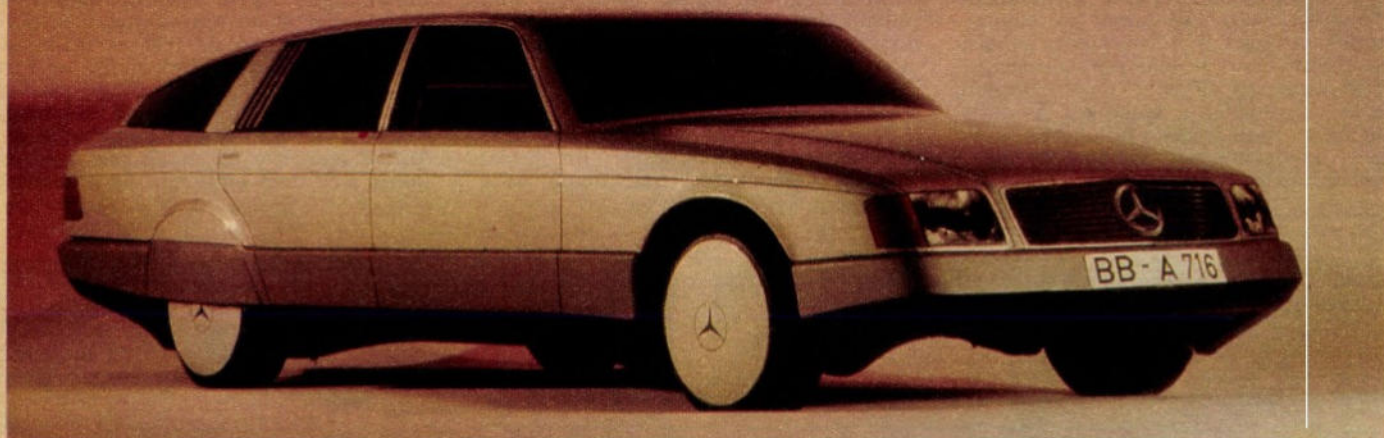
A mi itteni példánk, mostani kiindulási pontunk egy valamivel későbbi motoros kocsik, amelyet a Daimler-Benz Múzeumban őriznek. Az is igaz, hogy ennek csupán három vékonyka kereke van, egyhengeres, fekvő, 0,98 literes motorja pedig mindössze 0,89 lóerő kifejtésére képes. Ezt a teljesítményt viszont már a percenkénti 400-as fordulatonál adta le az ugyan-

rak kutatási részlegei, kísérleti laboratóriumai, fejlesztési osztályai ugyanis hétköznapi feladatnak tekintik, hogy legalább ilyen távra jelezzék, vagy sejtessék a jövőt.

Ismerve az autózás eddig megtett útját, majd reálisan értékelve a technika már ma alkalmazott, illetve már napjainkban meglévő elemeit, úgy tűnik, nincs is olyan nehéz dolguk a továbbfejlesztéssel megbízott tudósok, szakmunkásoknak.

Igaz, évszázadokig tartott amíg az autózás vágyalmából valóság lett. Viszonylag nagyon rövid időt ölel fel

Két nézetben egy új Mercedes terve. Erről ma beszélnek úgy, mint a jövő autójáról és ebben a formában kerül kipróbálásra az olyan 3,2 literes, 4500 fordulatonál 110 kW (150 LE) teljesítményű V8-as motor, amely 9,5–9,8 liter/100 km fogyasztású lehetne



azonban az a szakasz, amely a megfelelő erőforrás felfedezése, megalkotása és alkalmazása óta mint az autózás korszaka kap helyet az emberiség történetében.

Nem is olyan nehéz felsorolni ennek a periódusnak jelentősebb lépéseit, fontosabb állomásait. A szűkre szabott hely természetesen nagyon korlátozza az események pontos, részletes, dátumokhoz kapcsolódó említését. Úgy véljük, egy vázlatos ismertetéssel is rámutathatunk azonban néhány fontos epizódra és van érdekessége annak is, ha itt csupán a nagy múltú Daimler-Benz nevekhez fűződő típusok közül választjuk az illusztráló példákat. Ha mindössze négy-öt jellegzetes konstrukció képvisel egy-egy negyedszázados ciklust, vagyis 20–25 év különböző autói közül csupán egy szemlélteti a korabeli stílust, kétségtelenül hiányos a tabló. A fejlődés lényege azonban így talán még jobban kitűnik, és olyan láncot kapunk, amelyhez logikusan illeszkedik a követke-

ző láncszem, a legújabb terv, a legújabb kísérleti példány, a jövő ígérete.

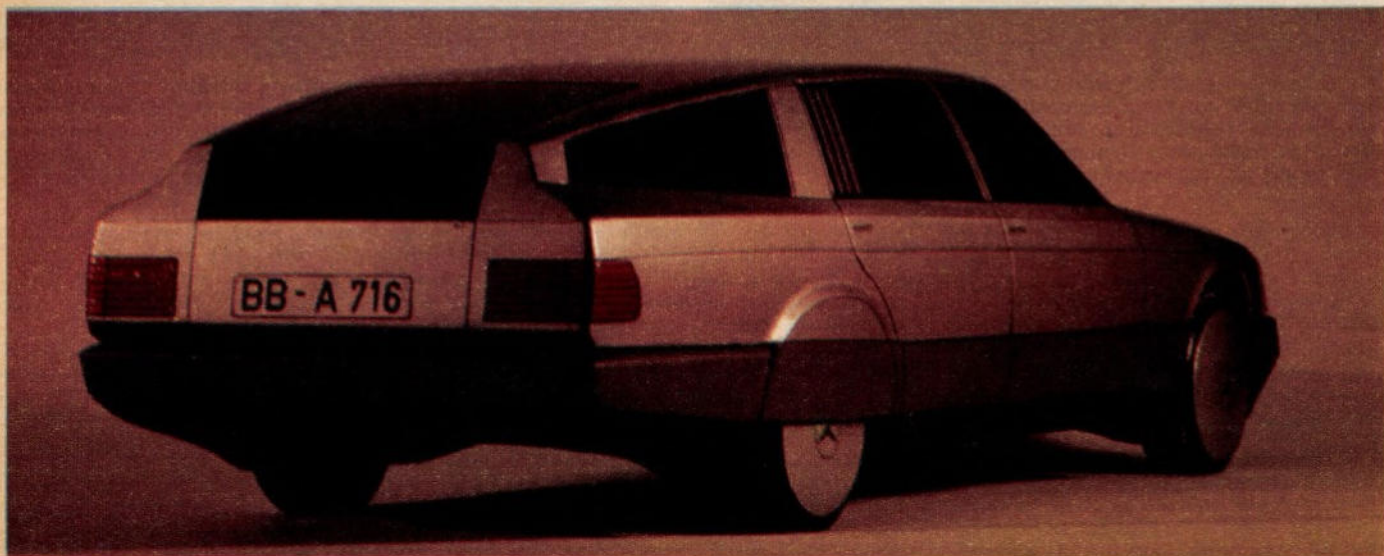
Feltételezzük, hogy e sorok olvasói közül igen sokan jól ismerik a mai autószerkezeteket. Akkor pedig azt is észreveszik, hogy napjaink modern autói, no meg a jövőt jelző tervek, sok tekintetben idézik a régi elgondolásokat. Valamennyien tudjuk azt is, hogy változott persze az anyagok összetétele, a megmunkálások finomsága, mások a gondozási igények és módosultak az autók műszerei, kapcsolóberendezései. Azt is tudjuk — vagy legalábbis sejthetjük napjaink gyakori publikációiból —, hogy ezen a területen sokat várhatunk az elektronikától.

Ennek az írásnak első mondata arra utalt, hogy az emberiség ősi vágya a gyors, a biztonságos, a kényelmes utazás. A jövő autójától is elvárhatjuk a viszonylagos gyorsaságot, bár a biztonságos sebességről — illetve arról, hogy az autók gyorsasága hol és

milyen mértékig növekedjék, vagy éppen mérséklődjék — bizonyára sokat kell még vitázni. Ne feledjük, hogy nem csupán az autótechnika, hanem az autók száma és a világ útjainak hossza, valamint szélessége — de inkább keskenysége —, vagyis az adott forgalom jelenti a legfőbb korlátokat.

Az utazás kényelme, ebben a vonatkozásban az autózás kényelme, ugyancsak szerepel a vágyak között, de az is természetes, hogy a jövőt tekintve tovább fokozódik az ilyen jellegű igény. És arról sem feledkezhetünk meg, hogy az autózás gazdaságossága, vagyis az a kérdés, hogy mennyi üzemanyaggal hány kilométert autózzhatunk, eddig is fontos volt, a jövőben pedig még nagyobb jelentőséget fog kapni.

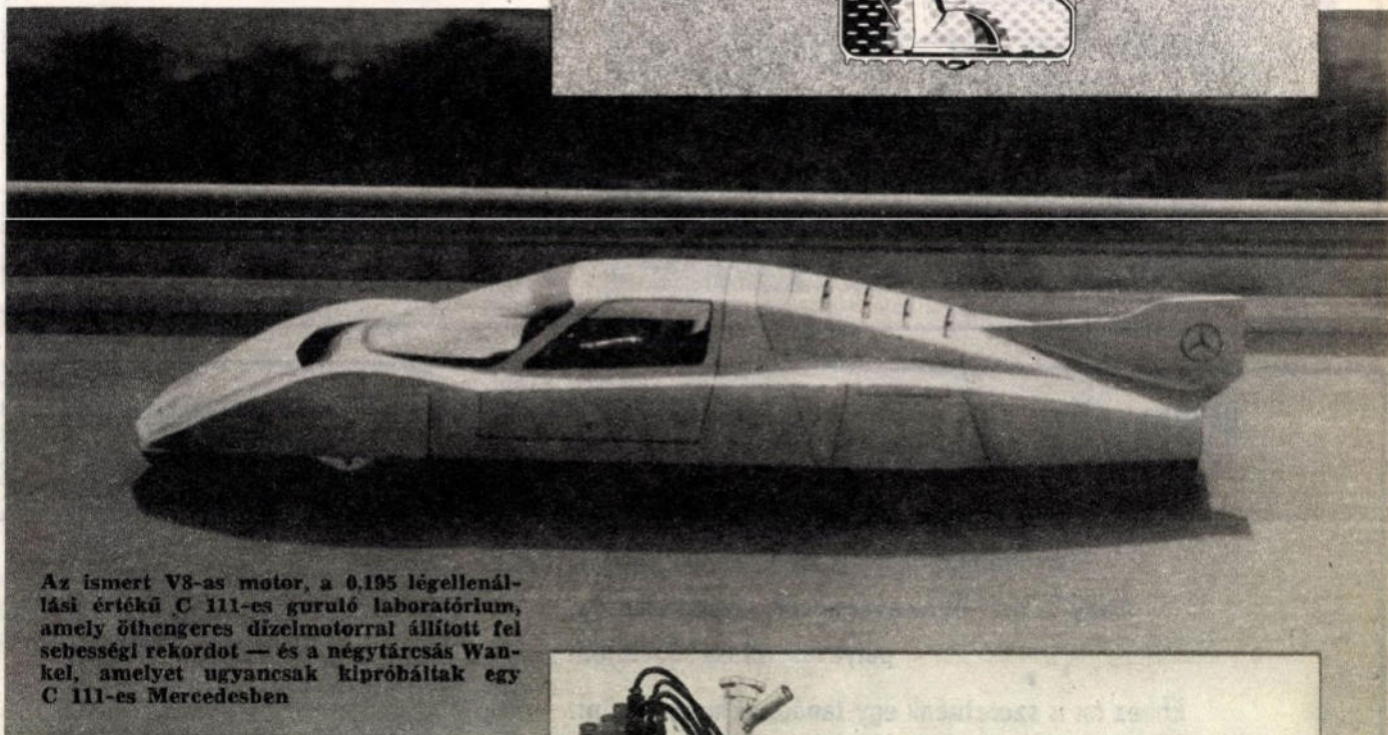
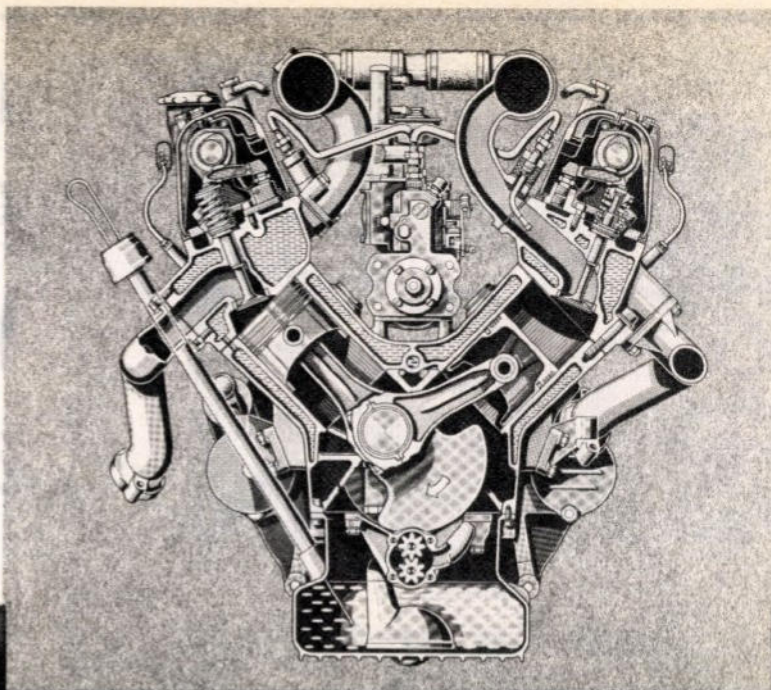
Talán még csak a környezetvédelemmel kapcsolatos viszonylag új témáival kell említenünk és szinte automatikusan kialakul a holnap autójának körvonala. A közel százévi autózást felidézve — nem felejtve a



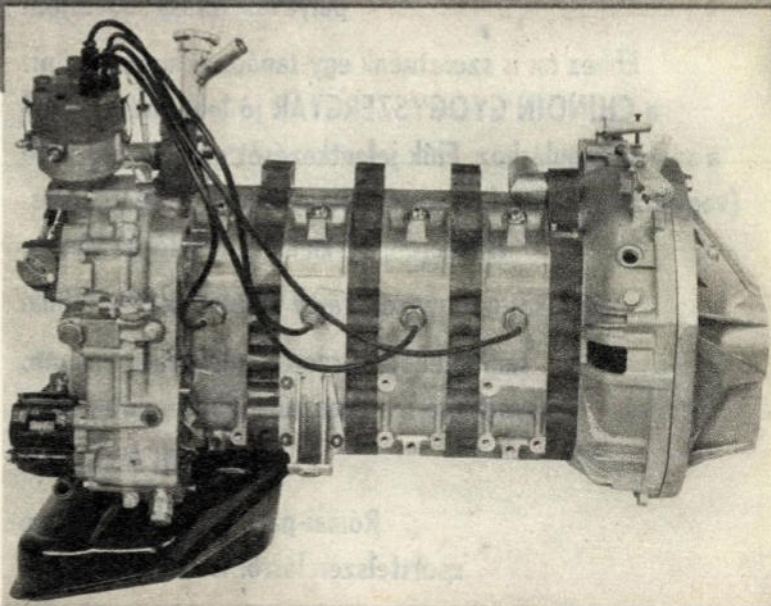
közben napvilágra került különleges konstrukciókat sem — elmondható, hogy az 1986-ra jelzett típusok alig különbözhetnek a maiaktól.

Az kétségtelen, hogy formailag tovább alkalmazkodnak a légellenállás törvényeihez, mert ily módon kevesebb fogyasztással is megtarthatják a kívánt sebességet. Hasonló cél, de több más követelmény érdekében is várható a kocsik átlagos súlyának, sőt méretének csökkenése, de ezzel párhuzamosan kényelmük, biztonságuk, valamint tartósságuk növelésére ugyancsak számíthatunk.

Bizonyára megjelennek újabb elektromobílok, de az is tény, hogy a mai utakon futó minden száz személyautó közül kilencven ugyanolyan elven működő motorral működik, amelyet még 1867-ben mutatott be Nikolaus August Otto. Vagyis az úgynevezett Otto-motor dominál!



Az ismert V8-as motor, a 0.195 légellenállási értékű C 111-es guruló laboratórium, amely öthengeres dízelmotorral állított fel sebességi rekordot — és a négytárcsás Wankel, amelyet ugyancsak kipróbáltak egy C 111-es Mercedesben



A mértékadó tervezők továbbra is a dugattyús motor, a folyékony üzemanyag lehetőségeire építenek. A Daimler-Benz, vagyis a Mercedes új tanulmányterveiben, kísérleti autókban ugyan helyet kapnak a különböző gázturbinák, sőt a már-már elfelejtett Wankel-motorok is, de a végzett vizsgálatok eredményei még nem csábítanak arra, hogy határozottan rájuk szavazzanak. Méréseik inkább azt bizonyítják, hogy a továbbfinomított hagyományos erőforrások akár benzinnel, akár gázolajjal táplálva minden tekintetben eleget tudnak még tenni az újabb követelményeknek. Természetesen egy aerodinamikailag jól formázott, biztonságot nyújtó, korszerű futóművel és erőátviteli rendszerrel épített modern autóban.

L. Gy.



Parkolási gondja van? Vegye igénybe a PARKOLÓHÁZAT

*Bp. V., Martinelli tér 8.
Tel: 184-610*

KEDVES (AUTÓS) SZÜLŐK!

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

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

Lányokat gyógyszergyártó tanulónak felveszünk.

Tanulóinkat korszerű tanlaboratóriumban,
gyógyszeripari tanműhelyben képezzük ki.

Vállalati ösztöndíj!

Római-parti csónakházunkban
sportfelszerelésről is gondoskodunk.



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

ÁRAMVONAL

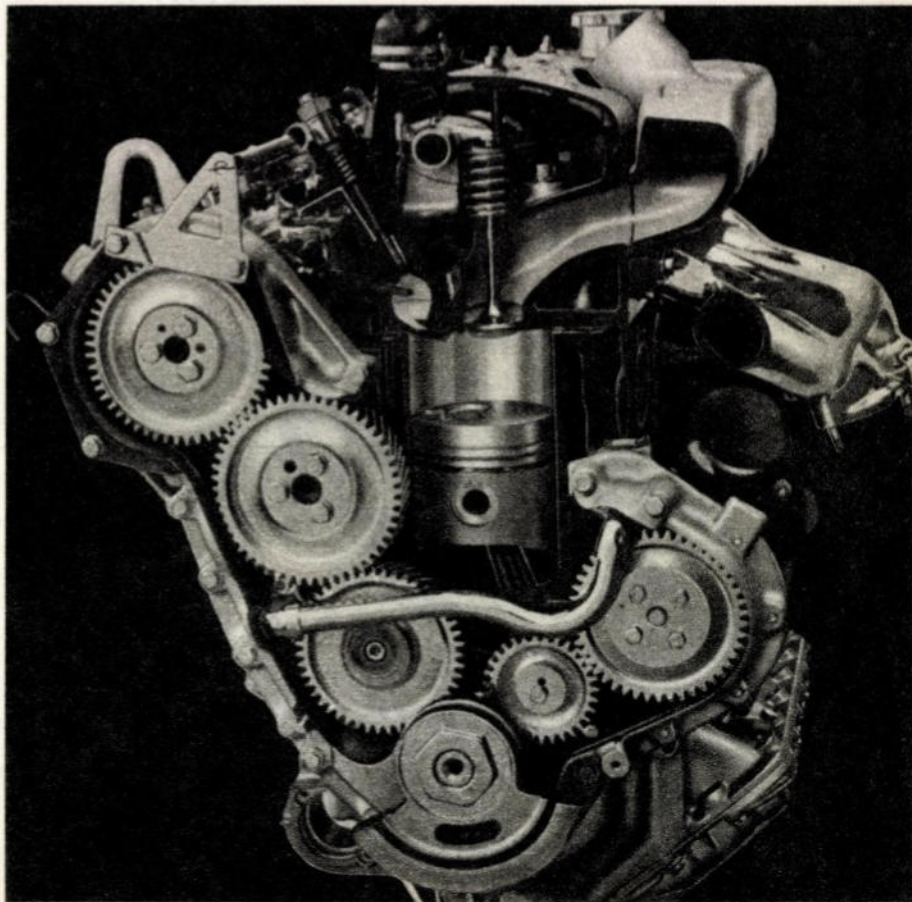


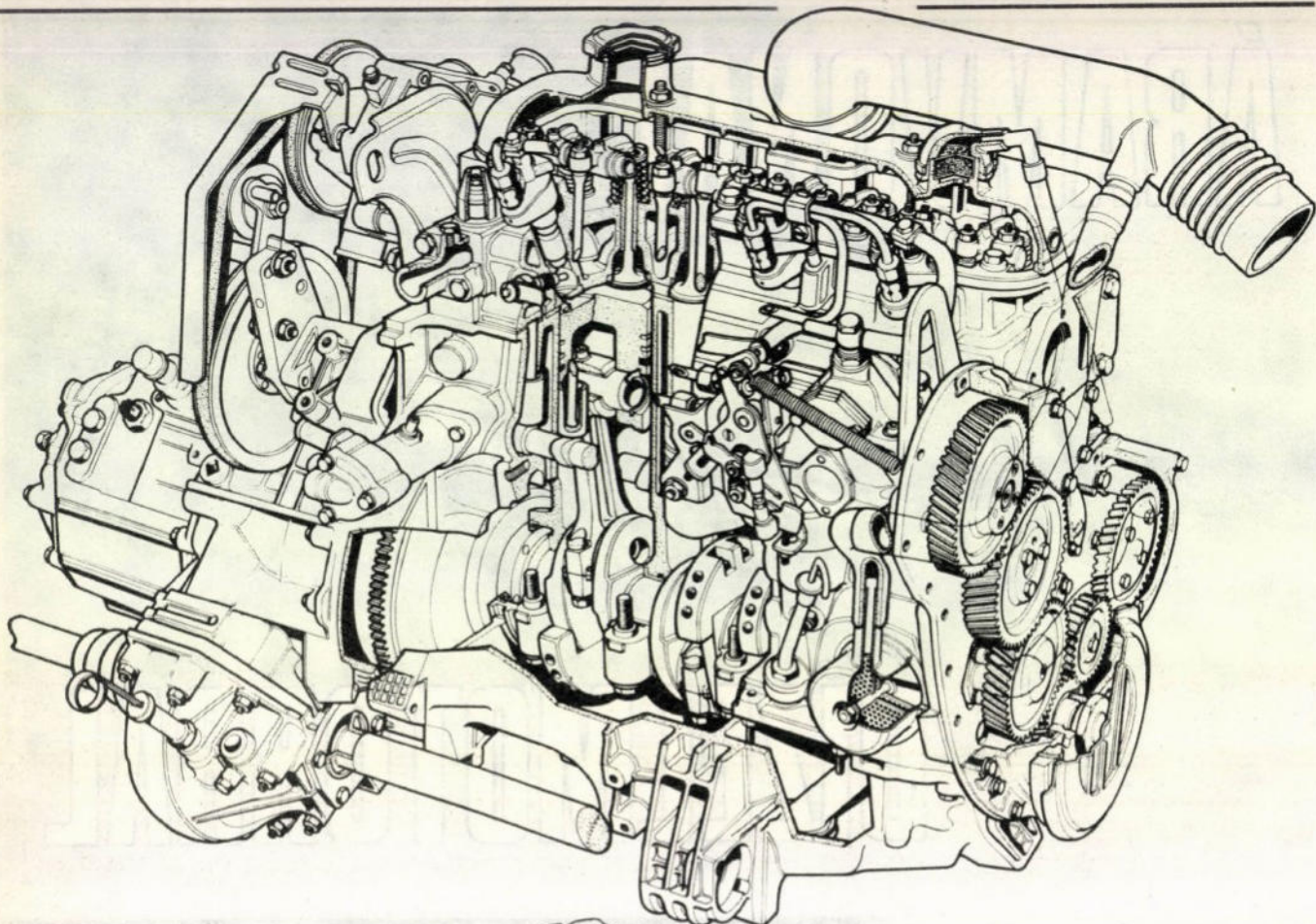
DÍZELMOTORRAL

Napjainkban sok-sok autós gondolatában vetődik föl a dízelmotor előnyeinek, hátrányainak kérdése. Természetesen nem a kamionosok és a buszvezetők fantáziáját foglalkoztatják ezek a témák, hiszen többségük már megszokta, hogy gázolajat tankol. A személyautók gazdái viszont egyre-másra olvasnak, hallanak újabb és újabb dízelvariációkról, sőt, mind több ilyen elegáns vonalú kocsit látnak is a forgalomban.

Nem elvi újdonságokról van szó, hiszen az első dízelmotoros személykocsikat már 1936-ban kezdték reklámozni, de tudjuk azt is, hogy a kezdeti próbálkozások nem hoztak átütő sikert. Jóval később is úgy állt a helyzet, hogy Európában legfeljebb taxiüzemre találták előnyösnek, máshol meg a személyautókban szinte ismeretlen volt a dízelmotor. Az elmúlt években viszont megjelentek amerikai gyártmányú, privát használatra ajánlott dízelváltozatok, és közben megváltozott az a nézet is, miszerint a gázolajjal működő motor lomha járásúvá teszi az autót.

Nos, az egyik élő cáfolat a szinte repülőgépfarmát mintázó Citroën CX, amely mintegy öt év óta ugyancsak kínálja magát dízelmotorral. Sőt, most már elmondhatjuk, hogy a merészen áramvonalas karosszériával is nagy sikert arat a 2500-as dízel. Ennek elődje, a 2200 cm³-es CX már 1978-ban felhívta magára a figyelmet többek között azzal, hogy a

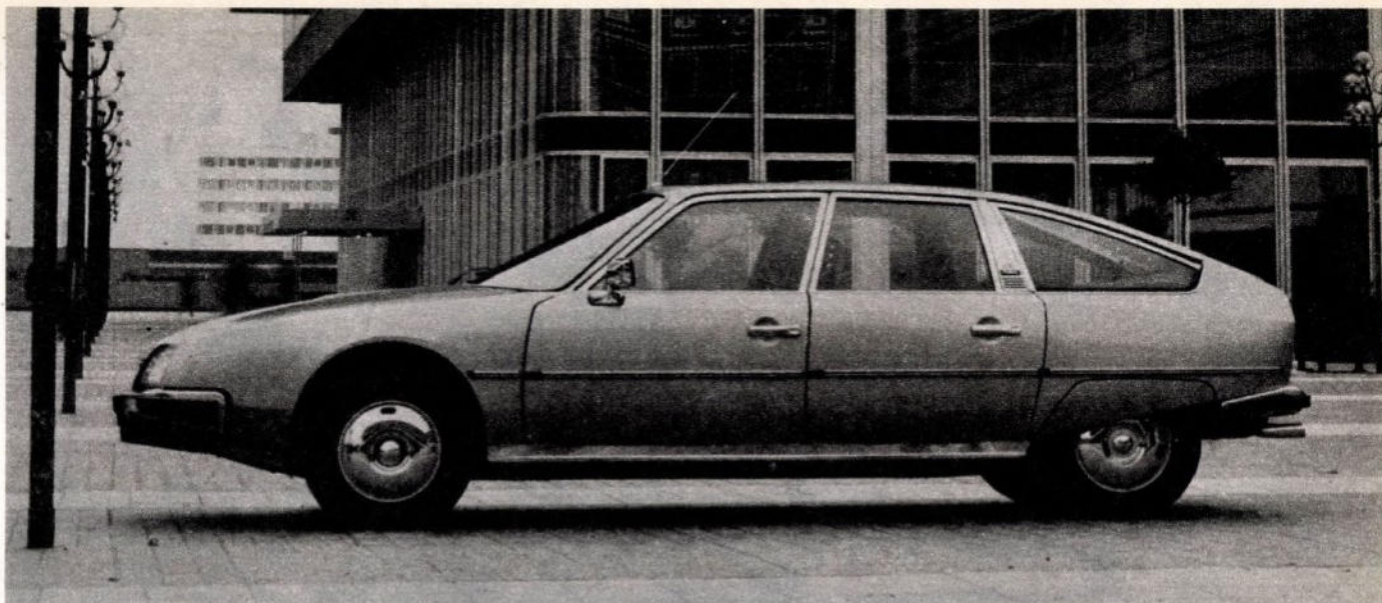




Természetesen elől, keresztben áll a CX dízelmotorja is, hiszen fronthajtású kocsiról van szó. Az erőátviteli szerkezetet – amely újabban ötfokozatú váltóművet is tartalmazhat –, valamint a féltengelyek kivezetését ugyancsak szemlélteti a rajz. A blokk sem sokban tér el a benzínüzemű motorétól. Az átalakítás lényege a könnyűfém hengerfej, a befecskendező, az izzító, valamint az előkamrás égéstér. Ilyen motorral, ilyen sebességváltóval a CX 2500 Comfort, Super és Pallas felírtas Citroënek kerülnek forgalomba, és ezeknek a kocsinak gyorsulási ideje 0-tól 100 km/h-ig 17,1 másodperc!

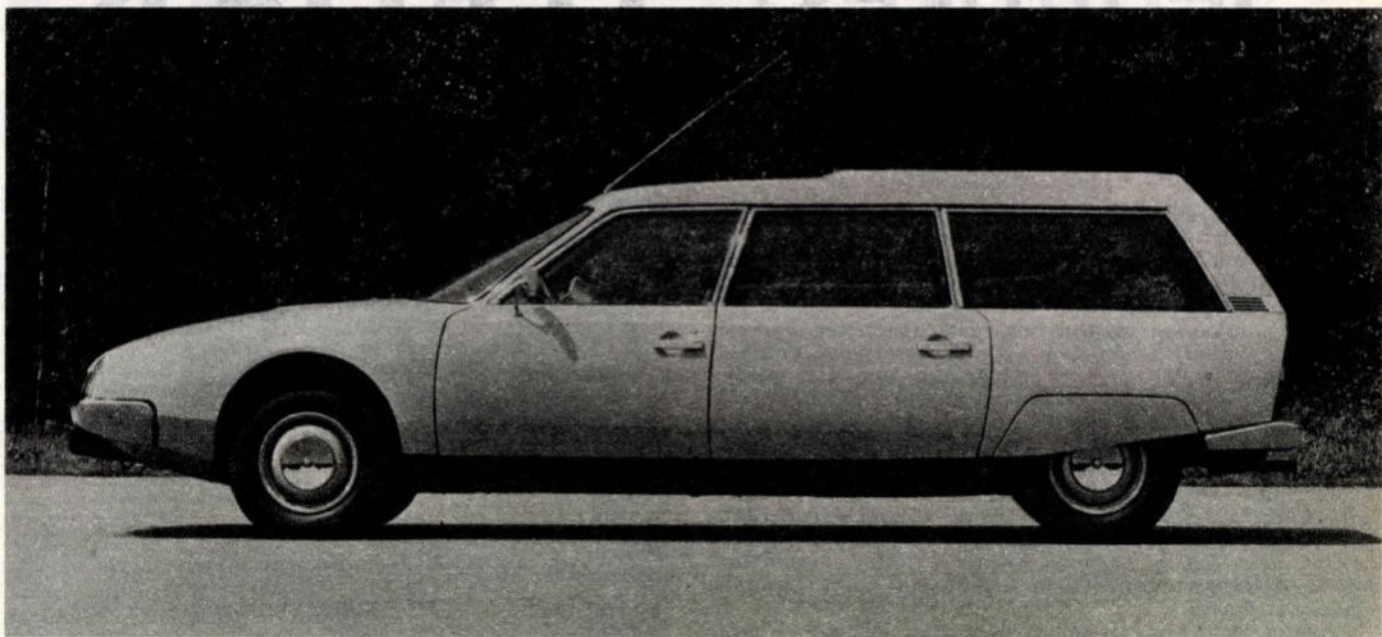
rendkívül nehéz feltételű Monte-Carlo Rallye úgynevezett szériagyártású túrakocsi-kategóriája első három helyét, így a győzelmet is, ezek a Citroën-dízelek szerezték meg. Azóta is több nagy nemzetközi versenyen kerültek élvonalba ilyen autókkal, és a kereskedelmi statisztika ugyancsak jelzi sikerüket.

Itt jegyezzük meg, hogy azok, akik behatóbban akarnak megismerkedni a most gyakran szóba kerülő különböző elvek szerint működő erőforrásokkal, hasznos tudnivalókat, érdekes adatokat találhatnak egy, éppen a napokban magyar nyelven is megjelent könyvben. Címe: „Otto- és Diesel-motorok”, szerzője



A Citroën CX 2500 „Diesel” jelzésű Limousine

és a Break Comfort, vagyis a dizelmotoros CX Kombi



Heinz Grohe. Eredetileg az NSZK-ban adta ki a Vogel-Verlag, míg most nálunk a Műszaki Könyvkiadó segítette elő, hogy a hazai érdeklődők ugyancsak megismerjék a rövid és tömör magyarázatait, rajzait tekintve is egyaránt csak dicsérhető kötetet.

És mielőtt visszatérünk az áramvonalas CX Diesel jellemzőire, ebből a könyvből idézünk két mondatot:

„Így sikerült Dieselnak valóban kora leggazdaságosabb hőerőgépét megteremtienie. A tüzelőanyag-fogyasztásban ezt a főlényt a Diesel-motor napjainkig megtartotta.”

Azt, hogy a dízelesítés frontján mit hoz a jövő, ugyancsak sokan fejtegetik, de amikor a 2175 cm³-es, vagyis a 2200-as jelzésű Citroën CX kombiváltozata 146

km/h sebességre képes, joggal nevezhetik ezt az irányzatot is a holnap egyik nagy autotechnikai ígéretének. Az elismeréshez természetesen hozzájárult, hogy a 66 lovas dizelmotorral 90-nél 6,3, 120-nál pedig csupán 8,4 liter gázolajat fogyaszt 100 kilométerre ez a jól kihasználható típus.

A működési hang sem jelent már különösebb hátrányt, nem beszélve arról, hogy az utastér zajszigetelése szinte tökéletesen oldja meg ezt a problémát. Különbösen is, amikor egy autóval 156 km/h sebességet érhet el valaki, inkább zavarhatja a gumik surrogása, a levegő sivitása, mintsem a motor hangja. Márpedig a kereken 2500 cm³-es CX tényleges végsebessége ennyi!

Ezek után joggal vagyunk kíváncsiak arra, mennyi a fogyasztása. Nos, száz

kilométerre 90-es tempónál 6,1, 120-nál 8,1, de városi forgalomban mérve sem több, mint 8,9 liter.

Figyelembe véve azt is, hogy egy 467 cm hosszú, négyajtós, ötszemélyes, 1330 kg súlyú kocsirol – nagykocsirol – van szó, ezek a fogyasztási adatok valóban kedvezőek.

A motor teljesítménye már 4250 fordulatonál 55 kW, vagyis 75 DIN lóerő, ami viszonylag nem sok. Az elért eredményhez képest inkább szerénynek nevezhető, de ha az ötfokozatú váltót és a csupán 0,39 Cw értékű, a többi autóhoz mérten csekély légellenállású, rendkívül ügyesen formázott karosszériát – tehát az áramvonalat – is bekalkuláljuk az eredménybe, akkor szinte mindenre megvan a magyarázat, amely akár autótérvezési receptnek is tekinthető.



Segítőkész FÉRFIAK

Romlott már el az autója? Állt már az országút szélén reményvesztetten, miközben mások sorra húztak el hervadt kocsija mellett? És szerencsétlenségére férfinak született?

Ha Ön férfi, és még nem kóstolta meg az út menti toporgás kínjait, akkor elégedjek meg a mi szavunkkal: nagyon kellemetlen. Hajlamossá teszi az embert arra, hogy mindegyféleképpen gondoljon volántársairól, a közömbösségről, személytelenné váló technokrata világunkról. És ha ezen gondolatok közben még kétségbeesetten hadonászik is az emberfia, amire legfeljebb barátságos visszainetés a felelet, akkor legjobb, ha valóban úgy tesz, mintha csak tornagyakorlatokat végezne pusztán időöltetésül, és esze ágában se lenne másokra szorultnak látszani. Aztán tolja el a kocsit a legközelebbi lakott helyre.

Ilyen közönyösek lennének? Nem! Ezt tapasztalatból állítjuk, kiprobáltuk. Az elakadásjelző háromszög, a padkára hajított pótkerék jelezte, hogy valami nincs rendjén. Az ilyenkor kötelező csüggedt arckifejezésre intve a vezetőt, eltűntünk az út menti bokrok között, és megvártuk, míg a vasárnap forgalmában a kocsival egyező irányba elhúzó száz jármű.

Félórától tartott a kísérlet a 70-es úton. Ezalatt — noha senki sem jelzett — öt segítő szándékú vezető fékezett! Az 54. volt az első, aki lassított. Egy Dacia, két férfi utassal és egy viselős fiatalasszonnyal. A következő egy motorkerékpár volt, ez is megállt. Pedig előtte már járt erre, a másik irányba tartott, de visszafordult a motoros fiatalember. Csakúgy, mint a végszóra, századiknak befutó oktatóautó vezetője. Közben pedig két Trabant állt meg.

Az egyikben, férfi vezetőjén kívül, egy nő és egy gyerek is utazott. Ezt az autóst a márkahűség készítette megállásra, hiszen, mint mondta, neki sem áll meg más, csak Trabantos. A másik kocsit ifjú vezetője későn eszmélt, tolatva közeledett a kocsihoz.

Végül is, ki így, ki úgy, csak odaért, csak felajánlotta a segítségét. Félóra alatt öt kísérlet, hatpercenként egy segítő kéz!

Senki sem mondhatja, hogy kiveszett az emberekből a segítő szándék. Senki sem mondhatja, hogy magára marad a bajbajutott. Senki sem mondhatja, hogy... Mit mond? Hogy miért egy csinos nőt állítottunk oda család nélkül?

Hát, tudja, nem akartunk csalódnai az emberekből.

(földvári)

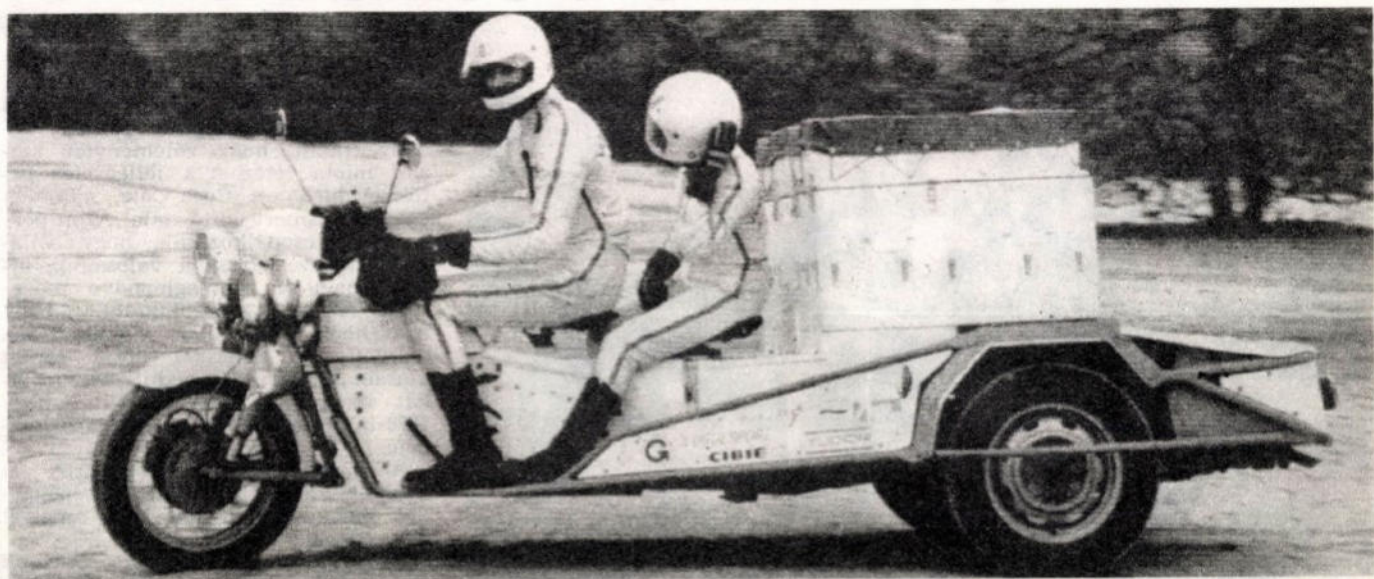


(Favics Péter felvételei)



Sem nem számár, sem nem ló...

(Elöl BMW, hátul Volkswagen)



Egy külön francia házaspár gondolt egyet, és barcáskolt egy kempingezésre alkalmas járművet. Bizonyára lett volna pénzüik autóra is, ám ők inkább ezt választották. Az erőforrás és a jármű eleje egy ki-mustrált BMW használható szerkezete, míg az erőátviteli szerkezet egy VW Variantból lett kiszerveve. A háromkerekű járművet a türelmes házaspár 4 (!) év alatt hozta „tető” alá, természetesen egy-két buk-tatóval. Például túl nagy ívben lehet vele kanyarodni, ám ez legyen a legkisebb baj, de menet közben sem védi őket semmi az időjárás viszontagságaitól. Ami a legszokatlanabb, az a poggyásztér formája, bár maga a jármű sem sok eséllyel pályázhat valamilyen díjra. Viszont kempingezés céljára két személynek tökéletesen megfelel. Mi azért nem toborzunk híveket a különcködő franciák követésére.

(—z—y)



Újra feltaláljuk

a motalkót?



Kezdhetnénk úgy is, hogy nincsen új a nap alatt, mert valami ilyesmiről van szó. Megkérdeztünk például néhány fiatal, hogy véleményük szerint mióta létezik a jellegzetes betűkkel hirdetett Coca-Cola, napjaink egyik közismert üdítő itala. Azon persze nem csodálkoztunk, hogy válszaik messze jártak a valóságtól, hiszen magunk is meglepődve fedeztünk fel egy autósplakátot, amely, akár hiszik, akár nem, már 1905-ben ajánlotta az amerikai kocsifáradt utasainak a frissítő nedűt. Sőt, a plakát nyomán az is kiderült, hogy 1886-ig vezethető vissza e márka eredete.

A szeszmentes italról vittük át gondolatainkat az alkoholra, mégpedig annak arra a fajtájára, amelyet nem isznak, hanem...

Hogy miről is van szó, idézünk egy újsághírt, amelyet más lapokban már sokan olvashattak:

„Brazília a világ első olyan országa, ahol sorozatban állítanak elő olyan személygépkocsikat, amelyeket nem benzin, hanem alkohol hajt. A rendőrség és a taxisorfőrök, valamint műkedvelők hónapokon keresztül próbálták ki a licenc alapján épített alkoholmotoros Fiat 147-est és nem találtak nála hátrányos tulajdonságokat. A kormány most kiadta az utasítást, hogy az országban összeszerelt minden tizedik autót alkoholmotorral kell ellátni” — írja a Wochenspost.

Más vonatkozásban, más fogalmazásban ugyancsak több ilyen híradás került mostanában a különböző újságokba. A jövő üzemanyagait említve jelentek meg nemrég ezek a sorok is:

„Az egyik, meglehetősen jó eséllyel induló „jelölt” az alkohol. A jelenleg használatos gépkocsik minden átállítás nélkül üzemeltethetők egyes források szerint 10, más vélemények szerint 20 százalék alkoholt tartalmazó üzemanyaggal. A gasoholnak nevezett keverék már kapható is Braziliában és az Egyesült Államokban.

A motorok ilyen üzemanyaggal való táplálása azonban igen súlyos nehézséget okozhat a közeljövőben — ha nem okoz már ma is. Az al-

Wherever you go you will find
AT ALL FOUNTAINS **Coca-Cola** 5¢
to refresh the parched throat, to invigorate
the fatigued body, and quicken the tired brain

kohol ugyanis olyan nyersanyagokból készült, amelyek takarmánynak, sőt, esetleg emberi tápláléknak is alkalmasak. A cukornádért, kukoricáért, búzáért, burgonyáért hamarosan az éhes szájak és a mindent »felzabáló« autók fognak versengeni. A termelők maguk dönthetik el, hogy az embereknek, vagy a gépkocsiknak termeljenek. Ez a lehetőség természetesen még jobban kielezi a jóllakott autózni kívánó, és az éhes emberek közötti különbséget.

Meglepő, hogy az alkohol üzemanyagkénti felhasználásában Brazília kezdeményező szerepet játszik, holott ebben az országban — nemzetközi becslések szerint — mindössze a lakosság egyharmada táplálkozik kielégítően...

Az idézett sorokhoz csupán annyi kommentárt fűzünk, hogy a 147-es Fiat típus az olasz 127-es brazil változata. A 10 vagy 20 százalékos alkohol-benzin keverék említésével kapcsolatban pedig kell megjegyeznünk, hogy 100 százalékos, tehát tiszta alkohollal is kipróbálták a kocsikat. Erről itt kép is tanúskodik, arról pedig, hogy az efféle üzemanyag nem új találmány — mert hát nincs új a nap alatt —, ismét egy újságcikket állítunk tanúnak. Nem éppen mai sajtótermék, hiszen 1929. október 1. a megjelenés dátuma. Az akkori magyar autószaklap „Kipróbáltuk a Motalkót!” címen — nagybetűvel megtisztelve ezt a szeszfajtát — a következőket adta tudtára olvasóinak:

„Csak előnyökről számolhatunk be, hátrányokat nem észleltünk.

Múlt számunkban megírtuk, hogy a legközelebbi napokban tiszta képet óhajtván nyerni, saját magunk is ki fogjuk próbálni a 20% szesszel kevert benzint, amit általánosan Motalkónak neveznek és amelynek használata 1929. november hó 1-én (1929. XXIII. t.-c) érvénybe is lép. Felkerestük ezirányban az Országos Szeszértékesítő Rt. igazgatóságát és kieszközlöttünk a próbák részére 25 liter Motalkót. A víztelenített szesz hozzákeverése a mai kutakban általánosan használt benzinhoz egy Örömvölgy utcai nagy szeszgyár telepén szemünk előtt történt egy méréshez külön készített tankkal, mérőszközökkel, csövekkel és a fúvókák sokaságával, 1929. szeptember hó 20-án kora reggel megkezdődtek a próbák, amelyek a késő délutáni órákban értek véget. A próbákat Nagy Pál Sándor okl. gépészmérnök, belső munkatársunk vezette.”

A terjedelmes írás ezután kedvesen tájékoztat a 600-as oldalkocsis Sunbeam motorral, majd az 1,5 literes Bugatti túrakocsival szerzett tapasztalatokról. Mi erre itt nem térünk ki, de még néhány bekezdést idézünk a régi írásból.

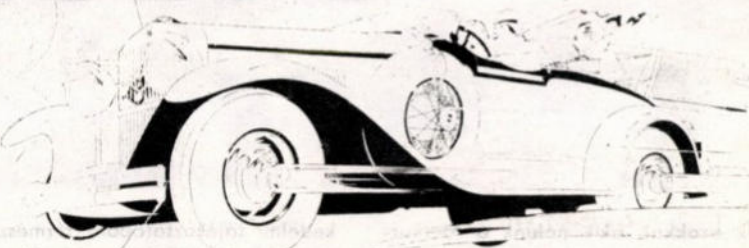
„Kénytelen vagyok kijelenteni — mondta akkoriban az egyik szakértő —, hogy a Motalkó nemcsak nem rosszabb, mint a rendes benzin, hanem a szó legteljesebb értelmében jobb mint a rendes benzin. Azt hiszem, igen sok ember kevert már benzolt benzínjéhez. Motorja ilyen-

Automobil Motorsport

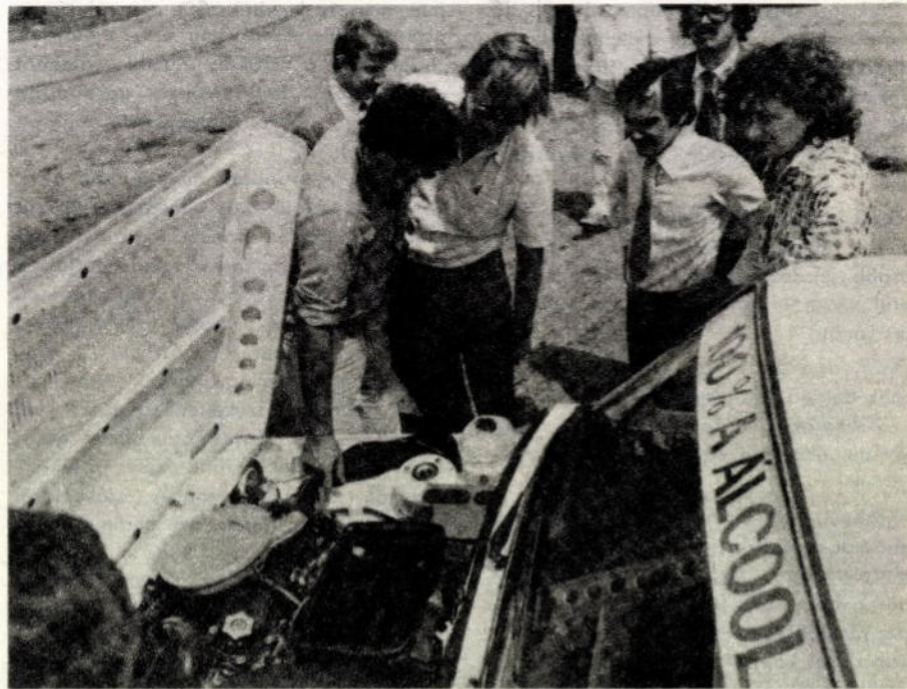
IV. EVFOLYAM

17-18.

ARA:
1 PENGO



A régi, 1929-es újság, amelyből idéztünk, ezt a rajzot közölte címloldalán egy azóta elfelejtett Moon-Windsor típusról. A kép aláírása — a reklámszöveg — pedig így szólt: „A jelenkor legtökéletesebb kocsija”. A fotón pedig a mostani brazil bemutató egyik epizódját láthatjuk, a szélvédőn olvasható, 100% alkoholra utaló felirattal



kor simábban ment, előgyújtása nem kopogott, jobban húzott. Ott, ahol mások harmadik sebesség kellett, most a direkt is megfelelt. Egyszóval kitűnő volt. Körülbelül ez az érzés a Motalkónál is, ha némileg redukálva is.”

A folytatás pedig így hangzik: „Mi már nyugodtak vagyunk! Együttal megnyugtattunk mindenkit, aki a szesszel kevert benzintől idegenkedik. Tessék először kipróbálni és azután véleményt alkotni. Ezúttal sen-

ki sem fog rosszuljárni. Aki pedig esetleg kételkedne a fentebb elmondottakban, annak költségeinek megtérítése ellenében a legnagyobb szíveséggel állunk rendelkezésére. Amit fentebb leírtunk, az mind a szintizsta igazság” — fejeződik be a több mint 50 esztendeje íródott újságcikk.

Mi pedig mostanában sokat olvasva az új alkoholos próbákról, itt is csak annyit mondunk, hogy ugye nincsen új a nap alatt... (—er)

LADÁRA VÁRVA



Kezdjük azokkal, akik nálunk a Merkurnál megrendelt különböző Lada-típusokra várnak. A jól ismert 1200, 1200 Kombi, 1300, 1500 vagy 1600-as kocsikra, amelyeknek a szakszerűbb, precízebb gyári jelzése, ugye, VAZ 2101, 2102 és így tovább...

Ezek az úgynevezett típusszámok, de amikor azokról van szó, akik mint hazai Lada-várományosok kerülnek most szóba, azoknak száma a legilletékesebb forrásból kapott friss adatok szerint sem kevesebb, mint 150 000, azaz százötvenezer!

Szép szám – szoktuk mondani, de ilyenkor mindjárt idetolakodik az árnyékosabb kérdés, hogy vajon ki, mikorra kerül sorra, ki mikor veheti át a várva várt kocsit.

Igaz, nap mint nap szaporodik az új autók boldog tulajdonosainak száma, de a várakozóké mégsem csökken olyan gyorsan, ahogyan azt valamennyien szeretnénk.

Közben, mint eddig is, hol ez, hol az változhat a Ladákon, hiszen a korszerűsítés folyamatos. Akár úgy is fogalmazhatunk, hogy akik később kerülnek sorra, bizonyos időszakokban a vártnál modernebb kocsit kaphatnak. Most például kellemes meglepetés az 1200-as, 1200-as Kombi és az 1300-as típusok új gazdái számára, hogy motorjuk már egy modernizált karburátorral, valamint új, vákuumos gyújtáselosztóval működik. Hogy miért jó ez? Azért, mert többek között így még gazdaságosabb fogyasztást, kellemesebb, olcsóbb autózást érhetnek el az újonnan átvett kocsival.

Az ilyen jellegű változások jogát a világ minden autógyára fenntartja magának, és erre utalnak is valamennyi keres-

kedelmi tájékoztatóban. Természetesen a nagyobb jelentőségű módosítások ugyancsak törvényszerűek az autóiiparban.

Nos, itt van például a várható 2105-ös Lada, amelyről most kaptunk, most közlünk először rajzokat. Ennek az újdonságnak próbaszerelését legjobb tudomásunk szerint már a múlt év decemberében meg is kezdték. Sőt, egy új típuscsalád születéséről van szó, amelynek tagja lesz a 2104-es Kombi, valamint egy nagyobb teljesítményű, gazdagabb felszerelésű 2107 számozással említett változat is...

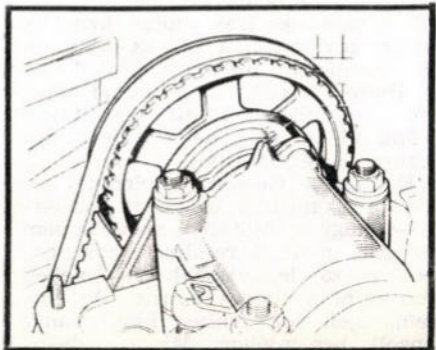
A 2105-ös alaptípus motorja 1300 cm³-es, de a vezérlőtengely meghajtására itt már nem láncot, hanem fogazott szíjat alkalmaznak. Ugyancsak módosították a dugattyúk kialakítását, a szelepfedelet, és még több más motortartozékot, illetve elektromos berendezést. Azt pedig, hogy a karosszéria sem ugyanolyan, mint a korábbi típusoké, érzékeltetik a rajzok, sőt a szögletesített fényszórótömbökbe halogénizzók kerülnek. Mattfekete ablakkezetekről, fűtőszálas hátsó szélvédőről szólnak még a hírek, azt pedig szintén igazolja a gyári rajz, hogy a két első ajtó ablakfelületét nem tagolták, vagyis elhagyták arról az úgynevezett elefántfület.

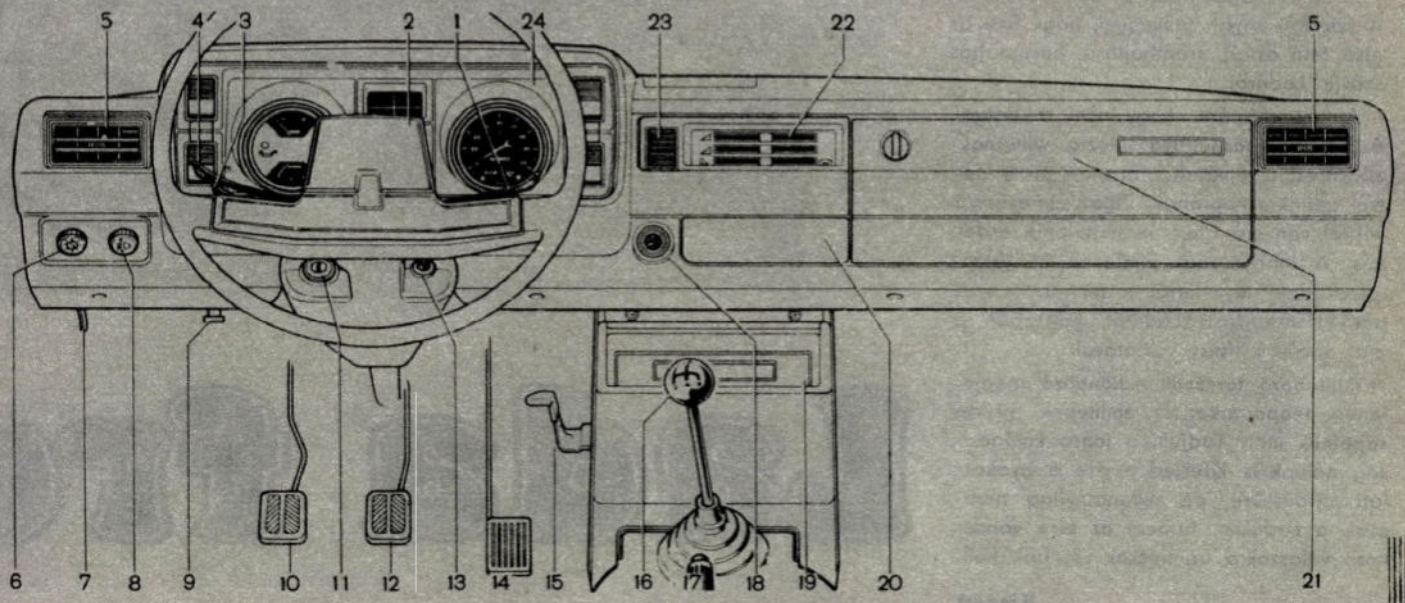
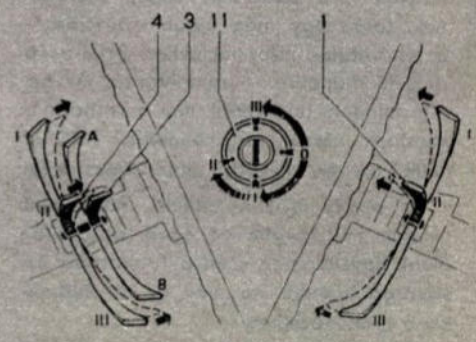
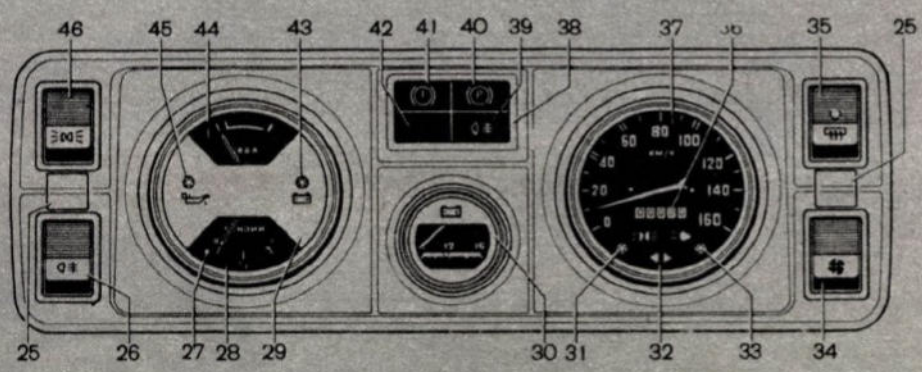
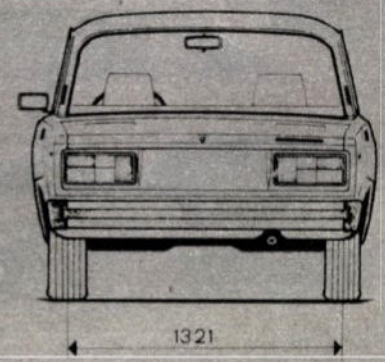
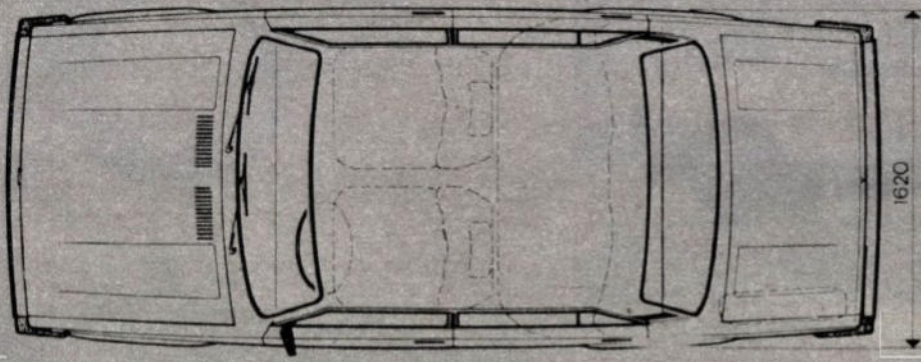
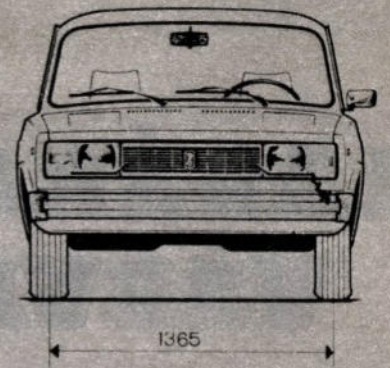
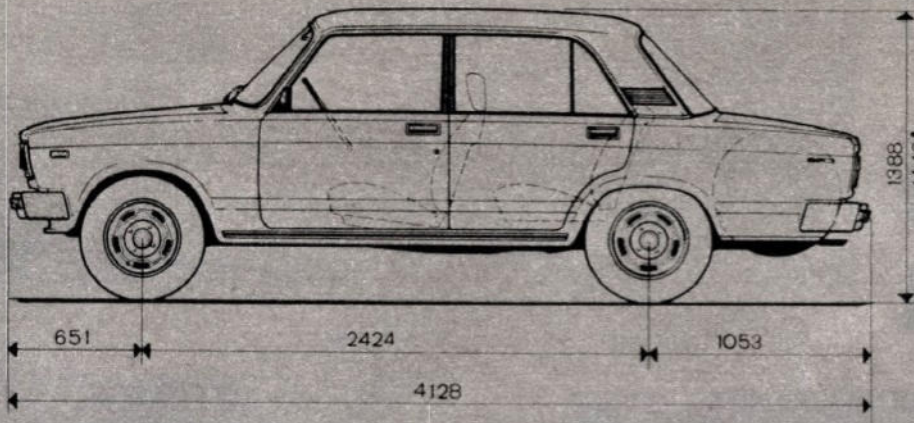
Korai még tovább részletezni valamennyi szóban forgó módosítást, de az átalakított műszerfalra felhívjuk a figyelmet.

Attól nem tartunk, hogy az újabb típus hírére bárki is lemondana soráról a mostani Ladára várók közül. Sőt, a 150 ezer megrendelő többsége egészen biztos akár már holnap boldogan átvenné a mai, ismert, hagyományos konstrukciót.

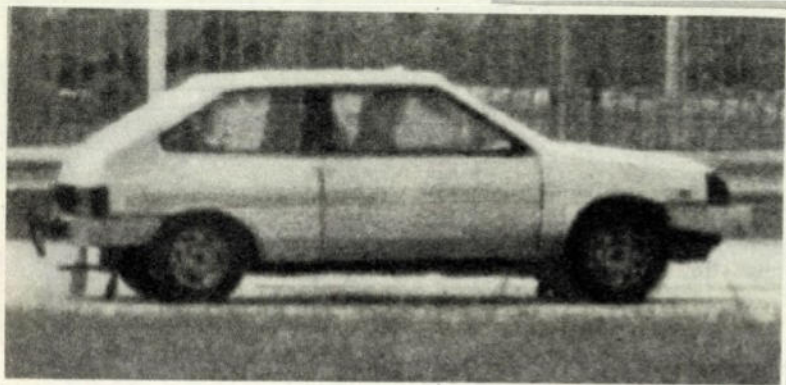
Az újabb típusok ígérete azonban valami vigaszt nyújthat azoknak, akik nem

Gyári rajzok az új 2105-ös Ladáról, amelyek a formára, a főbb méretekre, a műszerfal kialakítására adnak választ, és szemléltetik a vezérmű meghajtását. A kocsi kezelési könyvéből idézzük a kapcsolókra és a műszerekre utaló szöveget: 1. a szélvédő- és a fényszóróüveg mosótörő kapcsolója, 2. kürt, 3. irányjelző, 4. fénylváltó, 5. légheltemlők, 6. műszervilágítás, 7. motorházfedél nyitó-záró, 8. világításbeállító, 9. szerelőlámpa-csatlakozó, 10. tengelykapcsoló, 11. gyújtáskapcsoló, 12. fék, 13. vészvillogó, 14. gázpédál, 15. fűtő-szellőző léghelosztó, 16. váltókar, 17. kézifékkar, 18. szivargyújtó, 19. a rádiókészülék helye, 20. hamutartó, 21. kesztyűtartó, 22. fűtő-szellőző beállítója, 23. kapcsoló, 24. műszerblokk, 25. a műszerfalcsavarok zárófedelei, 26. ködfényszóró-kapcsoló, 27. üzemanyagtartály-jelző, 28. üzemanyagszint-jelző, 29. kombinált műszer, 30. voltmérő, 31. helyzetjelző kapcsolója, 32. irányjelző-, 33. fényszórókapcsolás ellenőrző lámpái, 34. háromfokozatú ventilátorkapcsoló, 35. hátsóüvegfűtés, 36. kilométerszámláló, 37. sebességmérő, 38. ellenőrző jelzőblokk, 39. hátsó ködfényszóró-, 40. kézifék, 41. fékfolyadékszint jelzőlámpája, 42. jelzőlámpa helye utólag felszerelhető készülékekhez, 43. akkumulátortöltés, 44. hűtés-hőmérséklet, 45. olajnyomás, 46. világításkapcsoló.





LADÁRA VÁRVA



most állanak a sorok elején. Akik pedig nagyon is a Lada-lista végén szerepelnek, talán egy még újabb variációra – a félhivatalos információkban 2108-as típusjelű modellekre – számíthatnak. Az pedig minden jel szerint már fronthajtású kocsinak készül, négyhengeres, 1300 és 1600 cm³-es közötti motorválasztékkal.

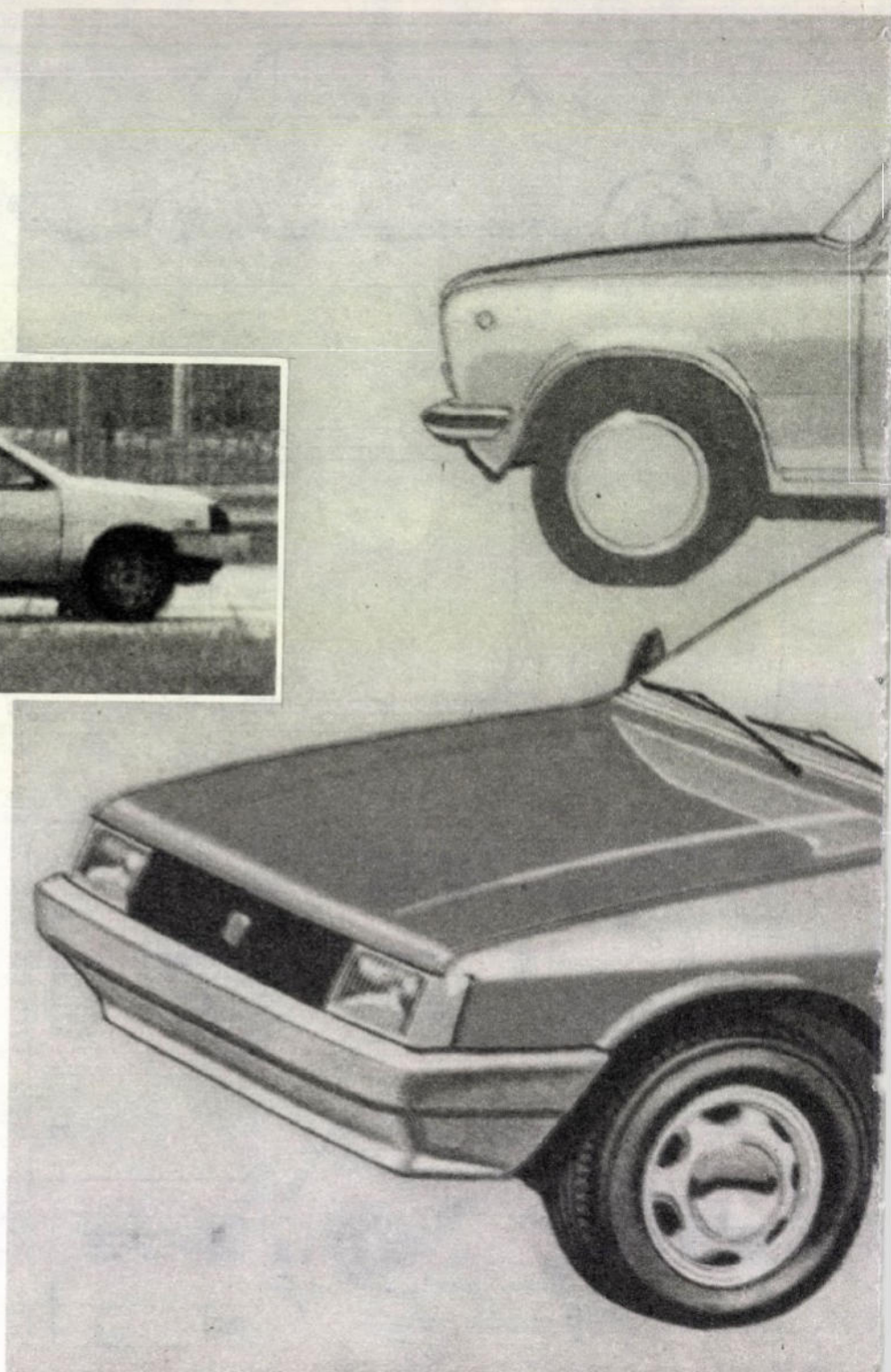
Az pedig igazán érthető, hogy nem csupán mi, hanem az egész autós világ élénk figyelemmel kíséri a Togliattiból kiszivárgó híreket, no meg az ott felbukkanó próbakocsikat.

A Stern magazinban például fényképet is közöltek olyan szöveggel, hogy íme az első fotó az új, fronthajtású, háromajtós szovjet Ladáról.

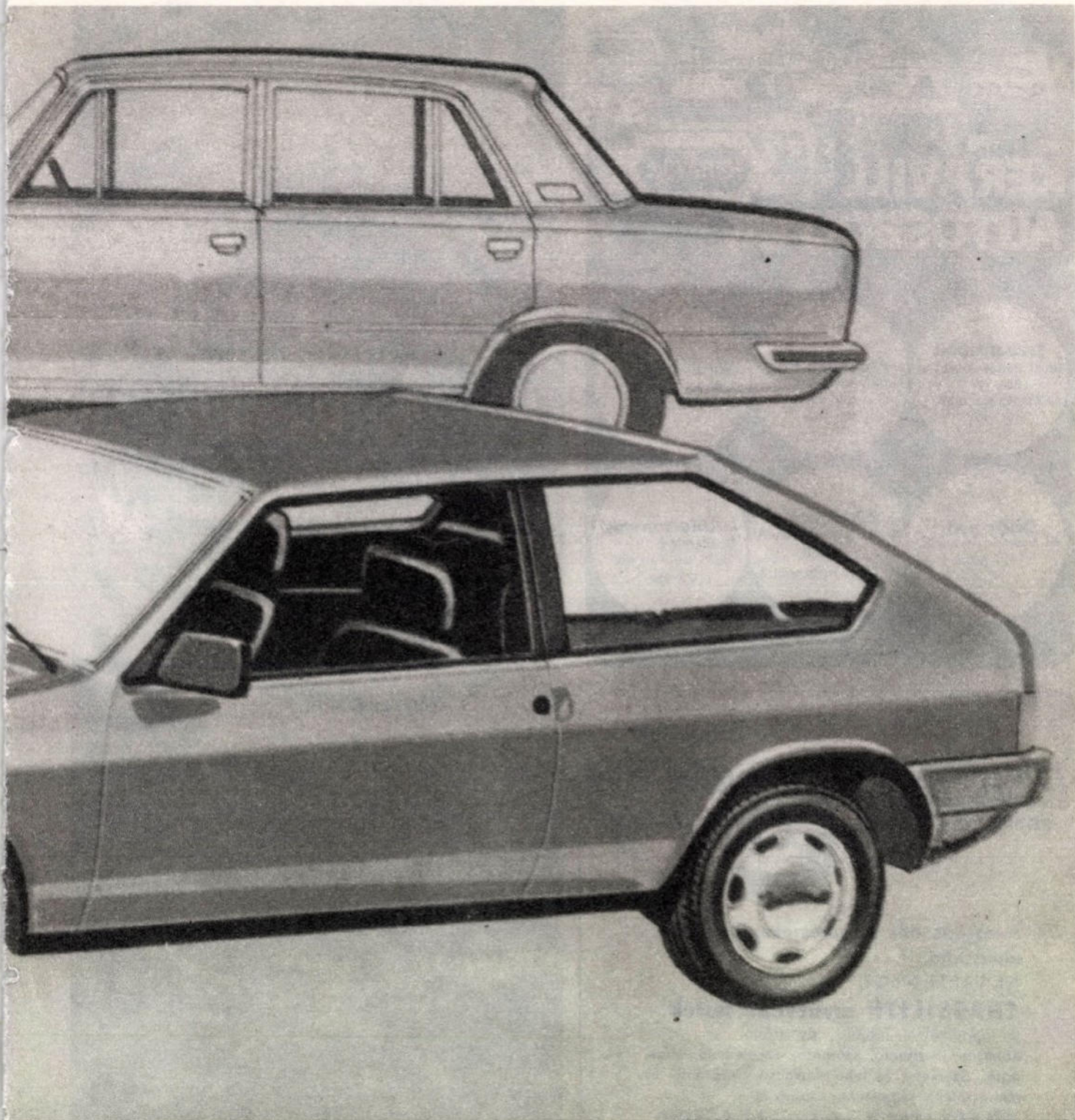
Annak ellenére, hogy nem a Volgai Autógyár sajtóosztálya hozta nyilvánosságra ezt a felvételt, itt most mi is helyet adunk a kópiának. Igaz, elmosódott képről van szó, de kétségtelenül érdekes. A Mot-journal pedig rajzot jelentetett meg ugyanerről a tervről, a várható fronthajtású Ladáról, háttérben a mai 1300-as típus vázlatával.

Különböző források különböző megjelenési időpontokat is említene, illetve sejtetnek már. Tudjuk, a jogos kíváncsiság nálunk is kiterjed ezekre a gyakorlati kérdésekre, de pillanatnyilag nemcsak a Ladákra, hanem az erre vonatkozó válaszokra ugyancsak várunk kell.

(Liener)



Lada fro



nthajtással



KERAVILL X KERAVILL X

AUTÓSBOLTOK

Trabant-bolt

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

Wartburg-bolt

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

Polski-Flat-bolt

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

Skoda-bolt

Bp. XI. Schönherz Z.u.31.
451-618

Zsiguli-bolt

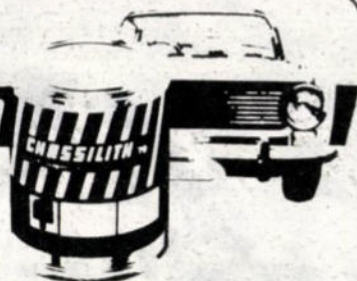
Bp. XIV. Mirtóe Flóra u.29.
631-208
Bp. XX. Üzletközpont 3.

autófelszerelési szaküzlet

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

CHASSILITH 70

KORROZIOVÉDELEMRE



A rozsdásodás a fémrészeket idő előtt elpusztítja.

NE VARJA MEG!

CHASSILITH alvázvédő festék

jól tapad, ütés-, időjárás- és vízálló.

Könnyen tisztítható, szórható, ecsetelhető, mártható. Személy- és tehergépkocsik alvázának és fémrészeinek védelméhez kitűnő a

CHASSILITH alvázvédő festék!

Kapható az autóápolási-háztartási és festékszaktoltokban, és a Higiénia Vegyiáru Üzletházban.

Forgalomba hozza:

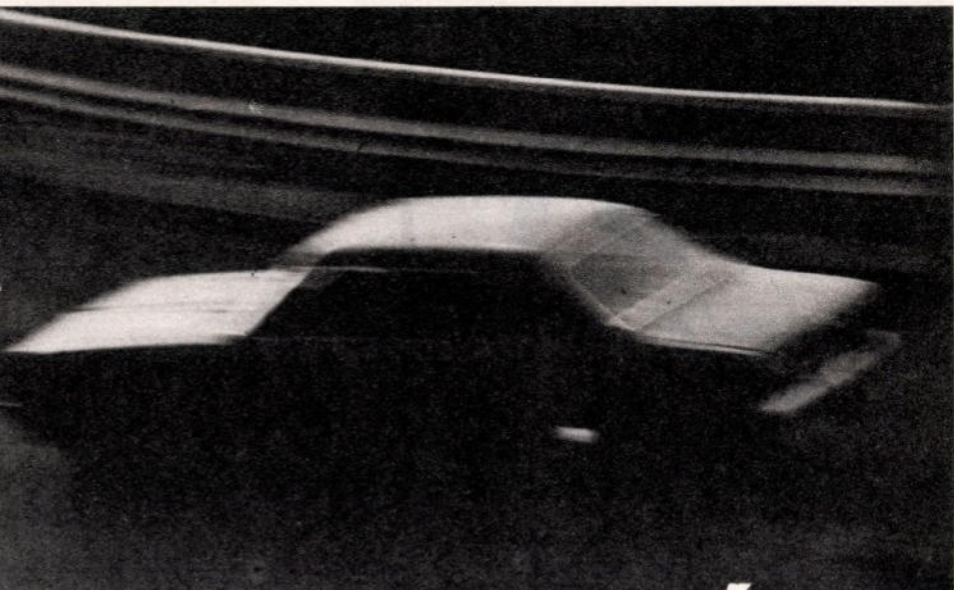


Traubisoda
SZÉNÁS SZŐLŐLÉ
BADACSONYI ÁLLAMI GAZDASÁG
TÖRVÉNYRE

TRAUBISODA

a természet
ajándéka

„Súlyos baleset történt a húsvét utáni második munkanapon. N. N. figyelmen kívül hagyta a tilos jelzést és nekiütközött a kereszteződésben szabályosan közlekedő teherautónak. A szabálytalanul vezető autóst súlyos sérülésekkel szállították kórházba, az anyagi kár jelentős. A baleset okainak kiderítésére a vizsgálat megindult.”



AZ IGAZI AUTÓS

Favics Péter felvétele

Az ünnep utáni hétköznap első órái kevés időt hagynak az elmúlt mulatságok kipihenésére, a következőre való felkészülésre. Ezzel is magyarázható, hogy N. N., a mindig szabályosan közlekedő autós kissé fáradtan ült a kormányhoz. Tudta, hogy fáradt, de mert mindig szabályosan közlekedő autós, elhatározta, kimerültségére való tekintettel kettőzött figyelemmel és felezett sebességgel halad majd.

Igy is tett, de kénytelen volt egyre inkább önmagára figyelni. Először csak az tűnt fel, hogy elfelejtette bekapcsolni a biztonsági övet. Illetve a kifejezés pontatlan. Az övet ugyanis leakasztotta a horogról, egyik szálját csavarodásmentesen átvezette csípője vonalán, az azzal összefutót pedig a kulcsontja fölött, de a csatban végződő hevedereket nem a csatlakozóba dugta, hanem felöltője jobb zsebében rejtette el.

— *Nincs semmi baj* — nyugtatta magát autósunk —, *kivülről pontosan olyan, mintha bekötöttem volna magam, a világ szemében továbbra is mindig szabályosan közlekedő autós maradok.*

Még feltűnőbb jel volt, hogy a vezető — szokásával ellentétben — a sárgára váltó lámpa láttán sem vette le lábát a gázpedálról, sőt lábfejét kissé lejjebb szorítva gyorsabb tempóra fogta autóját. Már határozott piros mellett suhant a kereszteződésbe, de baj nélkül túljutott.

— *Nem is rossz* — állapította meg a vezető —, *nem kellett megállni, vesztegetni a drága időt, pocskolni a benzint. Ahogy láttam, rendőr sem volt a kereszteződésben, rejtett ka-*

mera sem, a világ szemében maradtam, ami voltam, és mégis nyertem egy jó percet.

Most már nem is csökkentette tempóját. A hatvan körül vezetőket fényfelvételével kergette a külső sávba — mintha régi magát látta volna, ahogy dühösen a sebességmérőre pillantva engedelmessé vált. Már a zebránál sem fékezett. A vilamosmegállónál véletlenül lefröcskölte a járdaszigeten didergőket, a következő megállónál messziről fénylő tócsát látott, de ott sem lassított.

A vezető mind aggodalmasabban figyelte magát. Nem tudta mire várni magatartása gyors változását. Még nem határozott. Még nem merte bevallani, imponált bátorsága, a mód, ahogyan a gázpedállal bánt, ahogy visszakapcsolt és elhúzott, a legkisebb részen is átbújtatva autóját. Elvezte, hogy végre nem mazsolázzák le únos-úntalan, nem kergetik tovább a parancsolóan felvillanó fénykürtök, nem keveredik a sor végére, a sok élelmes vezető mögé.

Ugyanakkor félt is. Nem a balesettől — annál jobban bízott vezetői képességében, nem is attól, hogy egy rendőr megbüntetheti, hanem az nem hagyta nyugodni, hogy ő, a mindig szabályosan közlekedő autós többé már nem dicsekedhet ezzel a címmel. Igaz, eddig sem kérkedett, csak magában tartotta nyilván, de reggelente, borotválkozás közben olyan jólesett a tükörbe nézni, és látni habos arcát, és közben elgondolni, hogy nemsokára felöltözik, lemegy az autóhoz, és elindul, persze szabályosan, mert úgy az igazi.

Autósunk még a borotválkozásához is szívesebben használt kissé csorbult

pengét, még ebben a mindennapos műveletben is kerülni igyekezett az izgalmakat. Hát még az autóban! Annyi rosszat hall az ember.

Most minden másképpen történt. A türelmesen várakozó hosszú sor mellett elszárguldott, és amikor már nem lehetett továbbjutni, szemfüles mozdulattal parancsolta be autóját a várakozók élére. Senki sem tiltakozott.

— *Akkor még mindig szabályosan közlekedő autós vagyok* — morfondírozott, de már nem tudta eldönteni, hogy ez olyan jó dolog-e. — *Máskor legalább öt perccel hátrébb járnék* — állapította meg, és őszintén örült, amiért okosan növelte szabad idejét.

Egyéb különleges jelenségek is mutatkoztak. Most már nem mindig csak előtte zúdultak át a zebrán a gyalogosok. A megállóban megbúvó buszok sem örökké az ő kocsija elé dugták behemót orrukat. A mellékutak hosszú járműsora most már nem akkor csörgetett át a főútvonalon, amikor neki kellett lassítani. A villamossínre szorultak nem az ő jóhírébe vetették bizalmukat, szépen kivárták, míg autósunk továbbrobog.

Amikor vezetőnk hazaért, újabb, határozottan kellemes meglepetés fogadta. A kapu előtt autónyi szabad hely várta. Gyorsan odatolatott. Már ki is szállt, amikor odaért a szomszéd autója. A szomszéd, akinek eddig mindig jutott hely, de most sikerült megelőzni. Vezetőnk diadallal sietett haza.

Reggel kipihenten ébredt. A fürdőszobában új pengét süllyesztett borotvájába, és a tükörbe nézett. Egy igazi autós tekintett vissza rá.

F. A.

HA FÚJ A SZÉL

Amikor először mentünk az autópályán Bécsből Salzburgba, feltűnt, hogy az út szélén magas póznára elhelyezett légszákak lengedeznek.

Először arra gondoltunk, hogy a közelben repülőter található. Nem tulajdonítottunk túlzott jelentőséget a látottaknak, hiszen nekünk, autósoknak vajmi keveset mond. Gondoltuk akkor és addig, amíg az első széllökés arrébb nem taszította a kocsit.

A szélzsák tehát nem a repülősnek, hanem az autósoknak lengett, figyelmeztetvén, hogy lassan a testtel és a gázpedállal. Ma már nem kell külföldre mennünk azért, hogy a szél erősségét figyelmeztető légszakkal találkozzunk útközben. Az M7-es autópálya mellett is láthatunk ilyet, csak az a kérdés: vajon mennyire törődünk vele?

Nem véletlenül lengedez a légszák az M7-es mentén



Melyik széllökés a veszélyes?

Köztudott, hogy az erős széllökések befolyásolják a járművek közlekedését. A legkevésbé veszélyes az, ha orrmotoros autónk hátulját éri a lökés ereje. Am ez sem mindig van így, hiszen vagy kocsink, vagy a szél változtatja irányát. Hogy mégis melyik széllökés a legveszélyesebb az autónkra? Az, amelyik oldalirányból jön. Igaz, a taszíthatóság mértéke függ attól is, hogy milyen a tapadás az abroncsok és az útfelület között. A nagy sebesség és ráadásul a nedves út, és a szél, különösen gondos vezetést kíván. Természetesen más tényezők is közrejátszanak abban, hogy egy kocsi milyen eséllyel képes ellenállni a heves széllökéseknek.

Kísérlet 40 autóval

A nyugatnémet autóklub, az ADAC, érdekes kísérleteket végzett a közelmúltban. Építetett egy szerkezetet, amelynek hossza 30 méter, és a benne levő 10 ventilátor segítségével többféle szélsebességet lehet előidézni. A kísérletekbe 40 különböző típust vont be, különösképpen azokat, amelyeknek szélérzékenységére sok pa-

nasz hangzott el. A tesztlekor 80 km/óra sebességű oldalszél fújt, míg a kocsinak százkilométeres sebességgel kellett a szimulátor mellett elhaladniuk. Amelyik autó a legkisebb távolságra tér el a felfestett vonaltól, az reagál a legkevésbé a széllökés erejére. Természetesen az autókat egyformán terhelték meg. Az ülésekre 65 kg súlyú homokkal telt zsákokat helyeztek el a megengedett szállítható személyek számától függően. A keréktárcsákra egyformán radiálgumikat szereltek és ezek is csak egy gyár termékei lehettek. Tehát eleve kizárták annak a lehetőségét, hogy a jobb eredmény más gumitípusnak köszönhető.

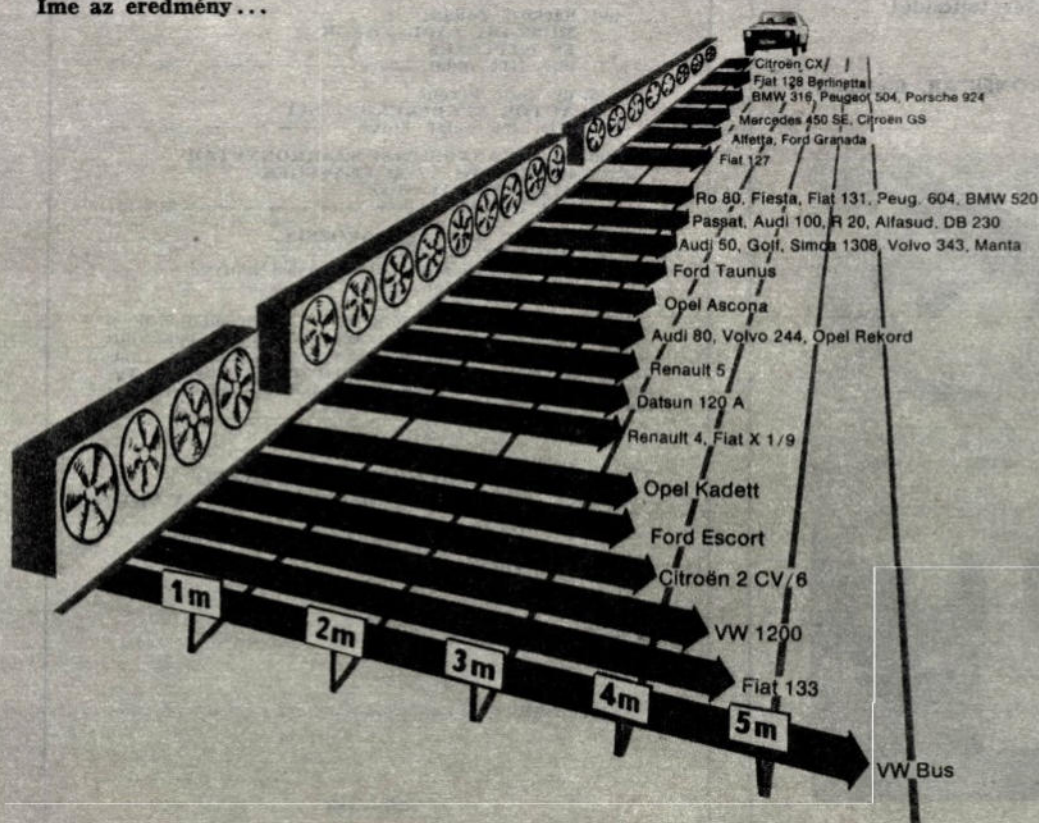
A fronthajtás és a farmotor

Az eredmény meglepő volt. Kiderült, hogy a fronthajtású Citroën CX-re hatott legkevésbé az oldalszél, míg a VW busz bizony eléggé eltávolodott a vonaltól. Az optimális 2 méteren belül 10 kocsit osztottak a helyezéseken. A CX 80 centiméterrel lett abszolút első, a Fiat 127-es pedig alig maradt a vonalon belül. A második kategóriában — a 2–3 mé-

Az abszolút „győztes”, a Citroën CX, amely stabilitásával méltán váltotta ki a legnagyobb elismerést



Íme az eredmény...



ter közöttükében — akad-
tak front- és hátsókerék-
meghajtású kocsik egyaránt.
Végül a hat legérzékenyebb
autó közül 3 farmotoros
volt! Komoly figyelmeztetés
ez például a Skodásoknak,
Zapásoknak és a többi, ná-
lunk futó farmotoros kocsit
vezetőinek.

És még más egyebek

Mint már említettük, más
tényezők is befolyásolhatják
a kilengést. Most csak né-
hányra térnénk ki. Nagy le-
het például a kilengés
a tetőcsomagtartó miatt is,
hátba még az szabálytalanul
van megterhelve! De ha egy
óriás kamion halad el mel-
lettünk szélsébesen, akkor is
heves lökések érhetik autón-
kat. És még sorolhatnánk
tovább az egyéb óvatosságra
intő tényezőket. Van te-
hát mire ügyelnünk, és nem-
csak akkor, ha szélzsákokat lát
az autós. Nem üres kedvtel-
léből tették oda, ahol van-
nak! Figyelmeztetők ezek
azoknak, akik szerencsésen
szeretnének eljutni utazásuk
céljához. Akik ügyet sem
vetnek rájuk — lelkük raj-
ta!

(L. K.)

MINDIG FRISS MARAD, HA MÉHPEMPŐS MÉZET FOGYASZT

A méhpempő a természet ajándéka, mézrel keverve nagy fehérjetartalma, továbbá B-, C-, D-, E- és H-vitamintartalma következtében

FIZIKAI ÉS SZELLEMI
felfrissülést eredményez,
jó közérzetet teremt.

Tavasszal kiváltképpen ajánlatos kúraszerű fogyasztása fejlődő gyerekek, idős emberek, fáradt és betegségből lábadozók részére.

Vacsora után 1-2 órával egy-két mokkáskanálnyiit célszerű fogyasztani, és mivel egy doboz 1 gr méhpempőt tartalmaz, 1 kúrához általában 4 doboz szükséges. (A dobozban a recept elhelyezve.)

A készítmény száraz, hűvös helyen tartandó!

Kapható az élelmiszerboltokban.

Forgalomba hozza a HUNGARONEKTAR, Budapest.



MINDEN SZAKMÁBAN MINDEN SZAKEMBERNEK KORSZERŰ ISMERETEKET ajánl a MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZ

- ... pld. JÁRMŰVILLAMOSSÁG
Szerk.: Bakos István
1979. 497 oldal, kötve ----- 106,- Ft
- ... pld. dr. Buna Fela: MEROMŰSZEREK
AZ AUTOBAN
1979. 221 oldal, kötve ----- 29,- Ft
- ... pld. dr. Dévay József:
FEMEK KORROZIÓJA
ÉS KORROZIOVEDELME
1979. 171 oldal, kötve ----- 28,- Ft
- ... pld. dr. Irk Ferenc: KÖZUTI BALESETEK
1979. 471 oldal, kötve ----- 62,- Ft
- ... pld. Keller Ervin—Nagy Károly:
GÉPJÁRMŰSZERKEZETEK
KARBANTARTÁSA ÉS JAVÍTÁSA
Ipari-szakkönyvtár
1980. 396 oldal, kötve ----- 41,- Ft
- ... pld. Kozlov, Sz. Ju.: AUTOK TISZTÍTÁSA
JAVITÁSKOR
1979. 175. oldal, füzve ----- 15,- Ft
- ... pld. Sárközi Zoltán:
MŰSZAKI TÁBLAZATOK
ÉS KEPELEK
1977. 1113 oldal, kötve ----- 80,- Ft
- ... pld. dr. Sidó Ferenc:
AUTOK FÉKBERENDEZÉSEI
1979. 274 oldal, kötve ----- 46,- Ft
- ... pld. SZABVANYOSÍTÁSI SZAKKÖNYVTAR
ÚTMUTATÓ AZ SI EGYSEGEK
ALKALMAZÁSÁHOZ
1979. 209 oldal, kötve ----- 32,- Ft
- ... pld. Werner, Hein: ZAFOROZSEC.
HOGYAN TOVABB?
A népszerű autó karbantartási könyve
1979. 200 oldal, kötve ----- 32,- Ft

A felsorolt kötetek egyenként is megrendelhetők a kitöltött, kivágott és címünkre borítékban beküldött hirdetés alapján. Postán utánvétellel szállítunk, magánzemélyeknek 200,- Ft feletti portómentesen. Tekintettel a korlátozott példányszámokra, a rendeléseket beérkezési sorrendben teljesítjük.

**CÍMÜNK: ÁLLAMI KÖNYVTERJESZTŐ
VÁLLALAT MŰSZAKI KÖNYVÁRUHÁZ**
Budapest, Liszt Ferenc tér 9. 1061
Telefon: 420-353

A megrendelő neve:

Pontos címe:

aláírása

innen. Onnan.

vágtuk ki a képeket, hiszen mindenütt akad érdekesség, bolondos ötlet, vagy éppen meghökkentő látványosság. Már tavalyi őszi magazinunkban is adtunk belőlük egy csokorra valót, most folytatjuk a sort. Reméljük, olvasóink éppúgy mosolyognak, derülnek rajtuk, mint mi, amikor ollót fogtunk ezekre a képekre.
G. N.



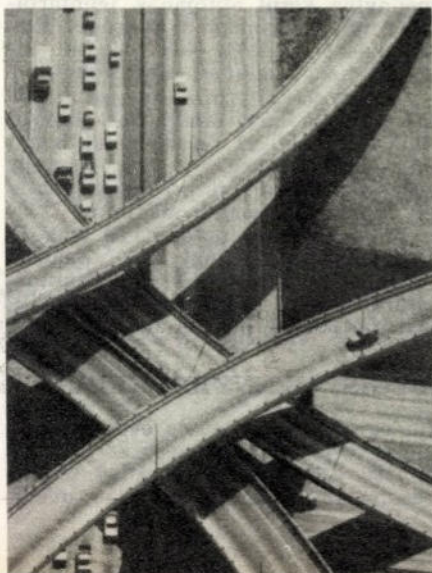
Tavalyi őszi magazinunkban még csak egy kerekes-széllovast tudtunk bemutatni, azóta számuk megsaporodott. Egyesek szerint a benzin árának emelkedésével egyenes arányban



Van, ahol ilyen szőke angyal a „sárga angyal”?



Elefánt az országúton. Mögötte a Porsche betartja a követési távolságot. Sőt az is biztos, hogy előzni sem fog...

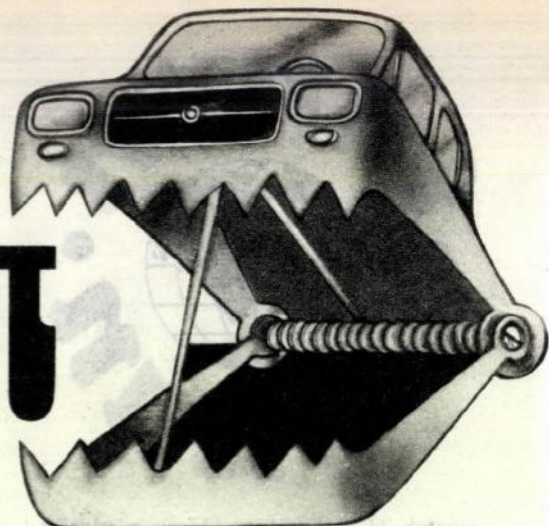


Az idei Brazil GP-n Villeneuve kiadós testedzéssel — mezei futással — fejezte be a futamot. (Nem saját jószántából!)



Négyszintes kereszteződés, a világ négy tája felé. Aki itt eltéved, sok liter benzinjé bánhatja

TÖBB NAP, MINT



— Nem tudom, kedves autós társam, van-e számádásod arról, hogy mennyibe kerül nekünk ez az élvezet, mennyit költünk autónk fenntartására? Ezt kérdezték a Zastava 101-es belgrádi tulajdonosaitól a tekintélyes NIN (Vasárnapi Informatív Újság) című hetilap Dokumentációs és Közvéleménykutató Központjának munkatársai. És miután össze-számlálták, hogy a legnépszerűbb jugoszláv személyautónak mennyibe kerül a fenntartása, föltették a kérdést:

— Vajon hogyan lehetséges az, hogy az átlagos jugoszláv polgár — Ailag János — havi keresetének a felét (vagy még többet) kedvesének, az autónak az eltartására költi, mégpedig anélkül, hogy ezt tudná?!

MINDENKI AUTÓJA

1954-ben Jugoszláviában mindössze hétezer személyautó volt, vagyis pontosan annyi, mint manapság Belgrádban, a Jurij Gagarin utca bal oldalán parkol. A számítások szerint 1979 végén Jugoszláviában két és fél millió személyautó volt, azaz minden kilencedik lakos gépkocsitulajdonos. Ami pedig az olyan nagyvárosokat illeti mint Belgrád, Zágráb, Ljubljana, Rijeka, Szkopje, Szarajevó vagy Újvidék, az autók száma elérte az európai átlagszintet: négy-öt lakosra jut egy autó...

Azt mondják, talán csak Japánban volt olyan gyors az „autószaporulat”, mint Jugoszláviában. Egy alkalommal — Jugoszláviában járva — Giovanni Agnelli, az olasz Fiat cég elnöke azt magyarázta, hogy egy-egy országban ezeknek a négykerekes csodabogaraknak a száma a „robbanás” első tíz esztendejében rendszerint 10 százalékkal növekszik, a második évtizedben már 6–7 százalékkal, a harmadik évtizedben pedig már csak évente 2 százalékkal. S ez az utóbbi jellemzi a nyugat-európai autósodást 1970 és 1980 között.

Jugoszláviára azonban ez a törvényszerűség nem vonatkozik, mert ott a személyautók száma a következőképpen alakult:

| Év | Autók száma | A növekedés aránya |
|------|-------------|--------------------|
| 1969 | 565 000 | 33% |
| 1970 | 720 000 | 28% |
| 1971 | 875 000 | 22% |
| 1972 | 1 000 000 | 14% |
| 1973 | 1 140 000 | 14% |
| 1974 | 1 332 000 | 17% |
| 1975 | 1 530 000 | 14% |
| 1976 | 1 732 000 | 13% |
| 1977 | 1 923 000 | 11% |
| 1978 | 2 123 000 | 11% |
| 1979 | 2 450 000 | 14% |

Vajon mi történt Jugoszláviában a világon szinte egyedülálló autósodást illetően? — kérdezik a szakemberek, akik szerint az elkövetkező tíz esztendő során a személygépkocsik száma az országban a jelenlegi mintegy 2 és fél millióról — várhatóan — hétmillióra növekszik? Talán az, hogy Jugoszlávia maga is gépkocsigyártó ország, hiszen Kragujevácon, Zomborban és Zágrábban gyártják a Zastava gépkocsikat, Novo Mesztion a Renault-IMV-eket, Koperben a Citroën-Cimosokat, a Szarajevó melletti Vogoscsán a Volkswagen—TAS-okat, Kikindán pedig az Opelok, Pristinában a Peugeot-k, Mosztárban a Skodák gyártására készülnek, miközben a Kragujeváci Zastava szoros ipari együttműködés eredményeként árusítja a szovjet Ladákat, valamint a lengyel gyártmányú gépkocsikat is. Aztán dinárért vásárolható meg a Volga, a Zaporozsec, a Skoda és a Moszkvics...

MENNYIBE KERÜL AZ AUTÓZÁS?

Ha az ország minden nyolcadik vagy kilencedik polgárának van autója, akkor az már bizonyos értelemben köz-szükségleti cikknek számíthat. Furcsa, de igaz, hogy Jugoszláviában ma ugyanannyi autó van, mint ahány hűtőszekrény, vagy: több az autó, mint a telefon! Sőt, hallani olyan véleményt is, hogy a jugoszlávok ma több korszerű gépkocsival rendelkeznek, mint ahány korszerű illemhellyel. De a

szakemberek véleménye szerint az autótulajdonosok egyharmadának nincs még saját lakása!

A közvélemény-kutatókat azonban nem az érdekelte, hogy miért kedvelik és szeretik annyira a jugoszlávok az autót, azt sem nézték meg, miből vásárolják és mennyire adósodtak el emiatt. Őket csupán egy dolog érdekelte: mennyibe kerül egy jugoszlávnak az autó, és annak fenntartása?

Mielőtt a szakembereket arra kérték volna meg, hogy — számítógép segítségével — pontos választ adjanak, mennyibe is kerül az átlagos autónak számító Zastava 101-es fenntartása, a közvélemény-kutatók azt az autótulajdonosoktól próbálták megtudni.

Belgrádban négy benzinkútnál két napon át állították le a Zastava 101-esek tulajdonosait, megkérdezték tőlük: tudják-e, mennyibe kerül autójuk fenntartása és vezetnek-e kiadásairól valamilyen kimutatást? (A megkérdezettek fele egyetemi végzettségű ember volt — mérnökök, jogászok, közgazdászok stb. —, 34 százaléka munkás, a többi középiskolai végzettségű tisztviselő.)

NEM, DE NEM IS AKARJÁK TUDNI

A száz megkérdezett közül csupán 5 állította azt, hogy pontosan tudja, mennyibe kerül autójának fenntartása. Amikor azonban a költségek összetételéről kezdték őket faggatni, kiderült, hogy fogalmuk sincs róla.

Az autósok 26 százaléka azt mondta: 101-esük havi fenntartása ezer új dinárba kerül, 22 százaléknak szent meggyőződése, hogy autója mintegy 1000—1500 dinárért eszik meg havonta, 28 százaléka szerint maximum 2500 dinárba kerül az autózás, és csak 11 százaléka „érzi”, hogy 2500 dinárnál is többet költ havonta autója fenntartására. Sokan pedig azt válaszolták: nem tudják, de nem is akarják tudni.

MÉGIS, MENNYIBE KERÜL?

Ha egy jugoszláv autós évente 15 000 kilométert tesz meg gépkocsijával és ha 100 kilométerenként átlag 9 liter benzint fogyaszt, akkor vajon mennyi

- AUTÓ

nyibe kerülhet az autó fenntartása és üzemeltetése?

A költségek kiszámításánál a szakemberek figyelembe vették a törvényes előírásokat, a gyári szabványokat és a Zastava 101-es használati és karbantartási utasítását. Úgy vették, hogy egy 101-es 4 évig „él”, s ha e négy év alatt nem történik vele karambol, négy év után még 45 ezer dinárért eladható.

A Zastava 101-es Standard típust vették alapul, amelynek ára 100 000 dinár. Hozzáadták a biztosítást, a köte-

lező elsősegély-nyújtási doboz, az elakadásjelző háromszög és a hőlánc árát. Ha évente 15 ezer kilométert fut a kocsi, akkor a benzin, az olaj, a szerviz, a gumicsere, az alkatrészcsere, a korrózióvédelem, a parkolási- és büntetési díjak, valamint a kocsimosás a négy év alatt majdnem ugyanannyiba kerül, mint az új gépkocsi ára.

Mindent összevetve — a gépkocsi ára és a költségek e négy év alatt 223 000 dinárra rúgnak. Mivel négy év múlva a még aránylag jó állapotban levő autó 45 000 dinárért eladható, marad a végösszeg: 178 000 dinár. Ha ezt az összeget elosztjuk 48-cal, vagyis négy esztendővel, akkor megkapjuk, hogy a Zastava 101-esnek (az átlagos jugoszláv autótulajdonos kocsijának) havi fenntartása sem több, sem kevesebb mint 3708 dinárba és 33 parába kerül — föltéve, ha nem vesz bele drága huzatokat, autórádiót, és ha négy év alatt nem éri egyetlen karcolás sem. (Persze, ha valaki „átlagon felüli” akar lenni, vagyis ha több kilométert tesz meg autójával, akkor a költségek is nagyobbak lesznek.)

Ezután a közvélemény-kutatók és a szakemberek segítségül hívták a hivatalos statisztikai adatokat. Ezek szerint 1979. október 1-én a belgrádi dolgozó átlagos havi keresete 6608 dinár volt, az átlagos jugoszláv dolgozóé pedig 5880 dinár. Ez pedig azt jelenti,

hogy az egy keresőből álló család Belgrádban a havi átlagkereset 52 százalékat fordítja autójára fenntartására.

MIBŐL ÉL?

Vajon lehetséges ez? A statisztika szerint nem, mert a hivatalos adatok azt mondják, hogy a jugoszláv polgár átlagos keresetének, illetve átlagos jövedelmének 40 százalékat élelemre, kosztra költi. A maradék 60 százalékot autójára költéné? Hát akkor miből fizeti a lakbért, miből iskoláztatja gyermekeit és miből szórakozik, cigarettázik és kávézik?

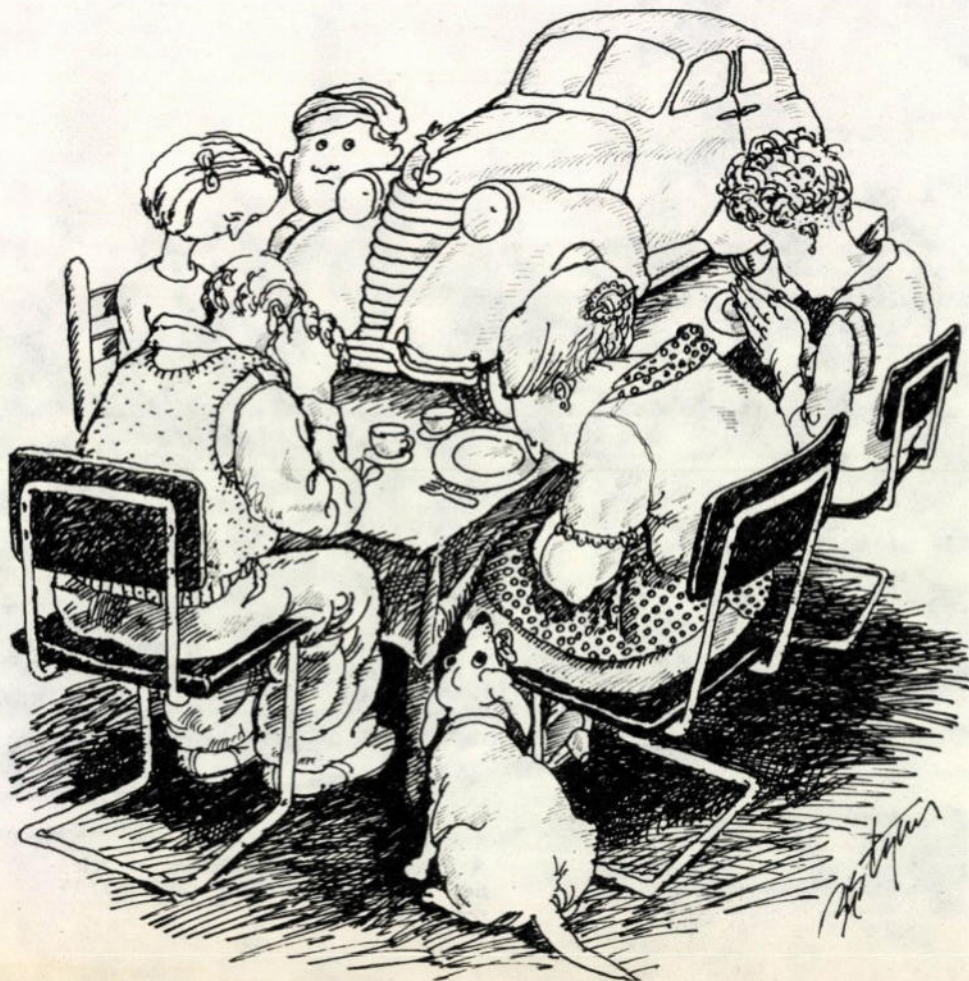
A közvélemény-kutatók és a szakemberek tudománya itt megállt, egyszerűen felmondta a szolgálatot. Mert az egyetlen — statisztikailag és matematikailag elfogadható — válasz csak az lehetne: a jugoszláv **Átlag János** gyalog jár, nincs autója. Márpedig ez nem áll!

A matematikusok és statisztikusok tovább számoltak, és az autóra fordított havi költséget napra „bontották” le. Kijött 120 dinár. A jugoszláv átlagpolgár — szerintük — 190 dinárt keres naponta.

Mit jelent a napi 120 dinár? Ezért a pénzért naponta 14 kilométert tehetne meg taxival, vagy ha megtakarítaná, négytagú családjával évente repülőgépen mehetne a tengerpartra nyaralni. És ahelyett, hogy naponta 120 dinárért eteti falánk autóját, a feneketlen bádogdobozt, naponta 1 kiló csont nélküli borjúhúst, 1 kiló kenyeret, 1 liter tejet és 10 deka kávéét vásárolhatna. Egy külföldi gyártmányú személyautó tulajdonosa pedig a kocsifenntartási díjból akár bacchanáliákat is rendezhetne — naponta — mondják a matematikusok és a statisztikusok.

De végül is mi ebből a tanulság? A belgrádi NIN című hetilap Dokumentációs és Közvéleménykutató Központja által végzett kutatásnak nincs semmilyen tanulsága, sem pedig üzenete — mondják a cikkírók. Ugyanis bizonyosak abban, hogy az írás elolvasása után egyetlen jelenlegi és jövőbeni autótulajdonos sem mond le áhított álmáról és szerelméről — az **AUTÓRÓL**.

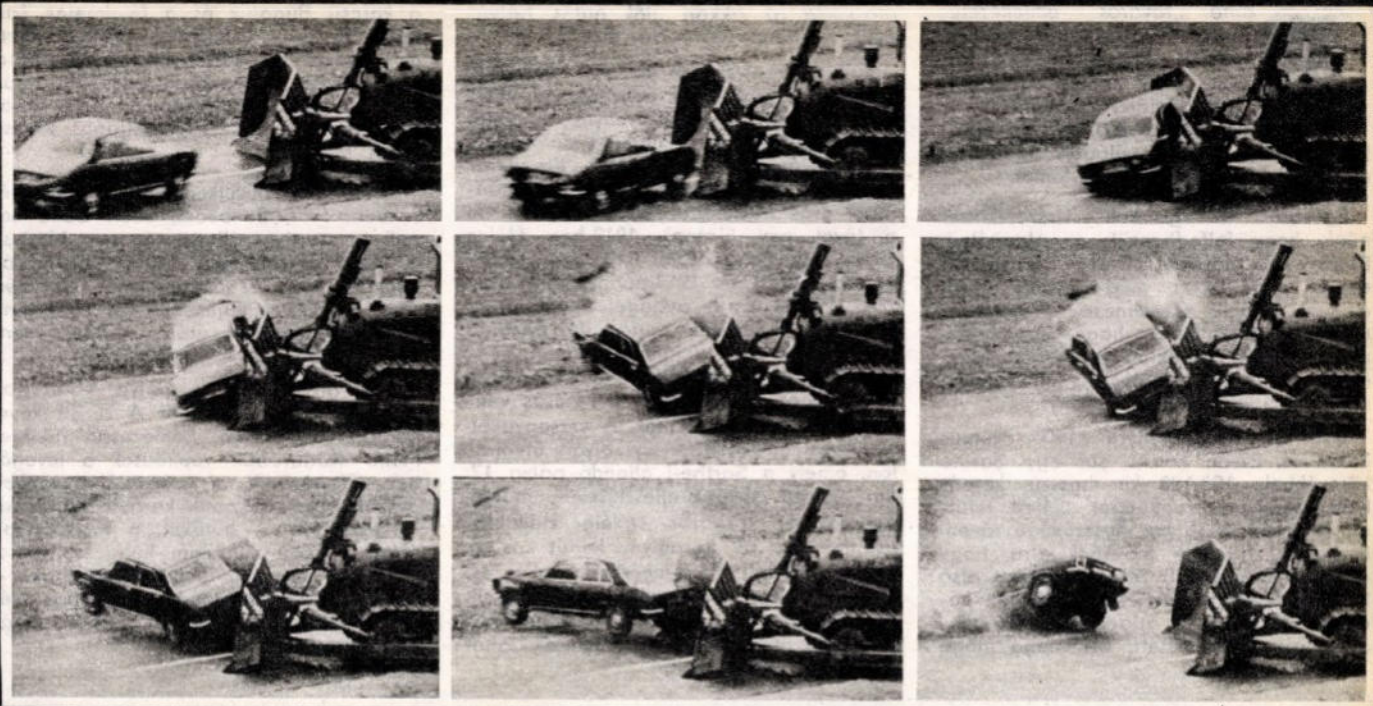
Inkább figyelmeztetés kíván lenni ez az írás, hogy mindenki csak addig nyújtózkodjon, ameddig a takarója ér, a mai világban érdemes volna szerényebben élni és a pénzt jobban a fongunkhoz verni. Persze, a közgazdászok és a szakemberek a víkendházzal kapcsolatban is készíthetnének egy ehhez hasonló költségelemzést, s akkor talán maguknak és a társadalomnak is komolyabb kérdéseket tehetnének fel. Ám a belgrádi cikkírók szerint ez már egy másik, sokkal nagyobb téma...



KASZKA DŐRÖK



A „Végkiárusítás” emlékezetes jelenete. A Volga lekötött rugókkal 15 métert repült



A kétszáz méteres útszakasz végén az utat hatalmas bulldózer zárja le. A felhevült betonról felszálló meleg levegő lebegteteti a feltornyosuló vasszörny előrenyúló acélpajzsát.

A pajzs előtt, a kétszáz métert jelző vonalon egy bordó Peugeot 504-es áll. Vezetője beszáll, elindul, végigkapcsolja a sebességi fokozatokat, majd amikor az autó mintegy 90 km/h-s sebességre gyorsul, megcélozza a pajzsra felrajzolt apró köröcskét, és mint a kamikaze pilóta, rávezeti arra.

Az autó előre meghatározott pályán szalad. Az egyenlőtlen ütközet során a Peugeot kicsit ferdén éri el a föléje magasodó acéltornyot. A jobb sárvédő enged a monstrum idomításának, a szélvédő a tehetetlenségi erők következtében felrobban, és kilép keretéből. Az autó oldala teljes hosszában a tolólapra nyomul, és az alapos rongálással fordítja vissza támadóját. A bordó autó

mind a négy kereke a levegőben, az ütimenti árokba ugrik, a horpadt fém sóhajt még egyet és nyugalomba mered.

– Ennyil – szól a felvételvezető, és a három kamera kikapcsol.

Lengyel Csabának az hat tagú kaszkadőr csapatának „Az erőd” című filmből kiragadott iménti részlet volt az eddigi legnehezebb és leglátványosabb munkája.

A néző élvezettel csodálja a kaszkadőrök mutatványát, alkalmasint trükkre gyanakszik. Néhány filmből nem is marad meg benne sokkal több egy-egy látványos jelenetnél.

A kaszkadőr munkája persze nem azal kezdődik, hogy beül az autóba.

– Az erőd című filmben például két teljesen egyformára maszkírozott Peugeot szerepelt. Az egyik az érintetlen játszókocsi volt, a másik a preparált, halálra ítélt. A mutatvány előtt két hónapig dolgoztunk az autón. Huszonnyolc méter hosszú bukócsővel béleltük ki. A kormányrudját biztonságvá alakítottuk. A rugók le voltak kötve, hogy a nagy pofon után az autó látványosan repüljön az árokba. Az ajtókra biztonsági zárok kerültek fel, a motorra automatikus feszültségmentesítő kapcsoló. A kardán védőacélban forgott, hogy ne jöjjön be az utastérbe. Az eredeti benzintartályt kisméretű biztonsági tank váltotta fel. A szélvédőt hátulról egy speciális berendezés az ütközés első pillanatában előre kirobbantotta. Így a jelenet is látványosabb volt, és az üvegszilánkok sem vágódtak be. Ehhez a mutatványhoz is, mint mindig, 16 pontos saját tervezésű és készítésű biztonsági övet használtunk, amiből egyébként minden számhoz újat szerelünk fel.

A csapat diplomamunkája. Így látta „Az erőd” című film kamerája Lengyel Csaba mesteri mutatványát

Kivitelezési trükk volt, hogy az autót a nagy (90 km/h-s) tempó miatt ferdén vezettem a pajzsra. Még így, a kedvezőbb ütközési feltételek ellenére is az autó orra 40 cm-rel kunkorodott fel, a feke pedig 25-tel.

A francia Jules Legris ezért a mutatványért 50 ezer dollárt kért, le sem merem írni, hogy Csabáék milyen olcsón vállalták.

– Nekünk ez elsősorban bizonyítási lehetőség volt. Eddig a filmünkig nem volt vizsgánk. A felvett filanyag alapján a tévé és a Mafilm javaslatára működési engedélyt kaptunk. Később önálló műsorokkal szeretnénk fellépni. Az autóinkat hirdetések alapján szedjük össze, lestrapált, kidobásra ítélt autókat állítunk talpra.

A csapat állandóan formálódik, alakul, az útkeresés stádiumában van. A vezető, Lengyel Csaba neve nem ismeretlen olvasóinknak. Korábban Szabolcsffy Péter navigátora volt. Mint taxifőnök a filmgyárnak dolgozott, néha felkérték kisebb szereplésekre. Innen jött az ötlet. Első figyelemre méltó szerepe a Néma dosszié főcíme alatt futó nagy-szerűen végrehajtott és fényképezett „baleset” volt. A csapat tagjai: Bakonyi József, Balogh Menyhért, Horváth Antal, a volt crossversenyző Kökényesi György, Pintér Attila. Konkrét feladatokról néhez beszélni, mert filmenként mindenki mást csinál. Saját orvosuk van Vaszari Béla mentőorvos személyében.

Eddig körülbelül 30 filmben dolgoztak. Az említett filmekben kívül a Bors, a Kántor nyomoz, Az autó, a Végkiürítés, a Macskajáték, Az áldozat, a Kojak Budapesten filmek érdekesebb jeleneteinek voltak főszereplői.



Nem trükkfelvétel, hanem Balogh Menyhért ugrása a Kojak Budapesten című filmből

Maine „főváros” emlékezetes hely Franciaország nyugati részén. Immár 74 éve annak, hogy lelkes autórajongók útjára indították a mindmáig élő, és az autós közvélemény által a világon mindenütt nagy érdeklődéssel kísért futamot.

Egészen 1906-ig kell visszatekintnünk, hogy felfedhessük az alapítókat. Ebben az időben néhány környékbeli ember – az akkor még serdülő korát élő motorizáció szerelmesei – szervezetet alapítottak azért, hogy megrendezék a francia Autóklub (az ACF) Nagydíját, az első, körpályán lebonyolított nemzetközi gyorsasági versenyt.

Erre a rendezvényre 1906. június 26-án és 27-én került sor egy Sarthe környékbeli 103,108 km hosszú körpályán, amelyet tizenkétszer kellett lefutni, összesen 1238 km hosszúságú távon. És joggal büszkék lehetünk arra, hogy a Francia Autóklub által rendezett első 24 órás verseny győztese, a Renault kocsival 102 km/órás átlagot teljesítő magyar Szisz Ferenc lett, aki maga mögé

utasította az akkori idők autós bálványát, a Fiatot vezető Nazzarót is.

Tulajdonképpen ez az első Nagydíj, Grand Prix győzelem irányította a világ figyelmét erre a rendezvényre. És ettől kezdve Le Mans-t az autó- és motorsport egyik fővárosának tekintették. Kis kihagyásokkal 1911. június 29-én (14 indulóból csak Manceau Hemery fejezte be a távot egy Fiaton), 1912-ben (Jules Goux egy Peugeot-val 117,150-es átlagot teljesítette) és 1913-ban (Talbot győzött 123,750 km/h átlaggal egy Delage kocsival) rendeztek ezután itt hasonló versenyeket, s ez a három Nagydíj döntően hozzájárult az ACO, a Francia Autóklub megerősödéséhez és a 24 órás versenyek kibontakozásához. A versenyeket 1920-ban újrazekedték egy olyan útvonalon, amely a Sarthe-i állandó pálya 17 km hosszú továbbfejlesztésével immár így egészen a város széléig kinyúlott. És már az új körpályán került sor az 1921-es Grand Prix megrendezésére is, amely méltán tekinthető a Kiskocsik Nemzetközi Kupája (Coupe Internationale des Voitures) nyitányának, ahol

a karsú Bugattik és a félelmetes Talbot-k is futottak egymás mellett. Ezen az emlékezetes versenyen Jimmy Murphy győzött Duesenberg kocsiján azzal, hogy az 540,59 kilométer hosszú futamon végül is 131,2 km/h átlagos sebességet ért el.

A verseny bővelkedett a meglepetésekben. Fiat, Sunbeam, Léon Bollé kocsik is starthoz álltak, sőt egy Matisse is, nagy derűtséget keltve. Jól tudták ugyanis, hogy ez a koci még egy kört sem lesz képes teljesíteni. Így is történt. Egyébként a start után röviddel tizenhárom koci vált ki a versenyből.

Egy óra múlva a pálya valóságos szántóföldhöz hasonlított. A zúzott kővel borított makadám hamarosan tönkrement. Kődarabok röpödtek a levegőben. Összetörték a szélvédő üvegeket, beszakították a kocsik karosszériáját, kilyukasztották a hűtőket, a tüzelőanyag tartályt. Egy Sunbeam koci abroncsai a rossz úton darabokra szakadtak. A szerelők tartalékabroncs hiányában végigkőnyörögtek a pályát, hogy négy új gumit kapjanak.

A LE MANS-I SZTORI

A DÜBÖRGŐ 24 ÓRA

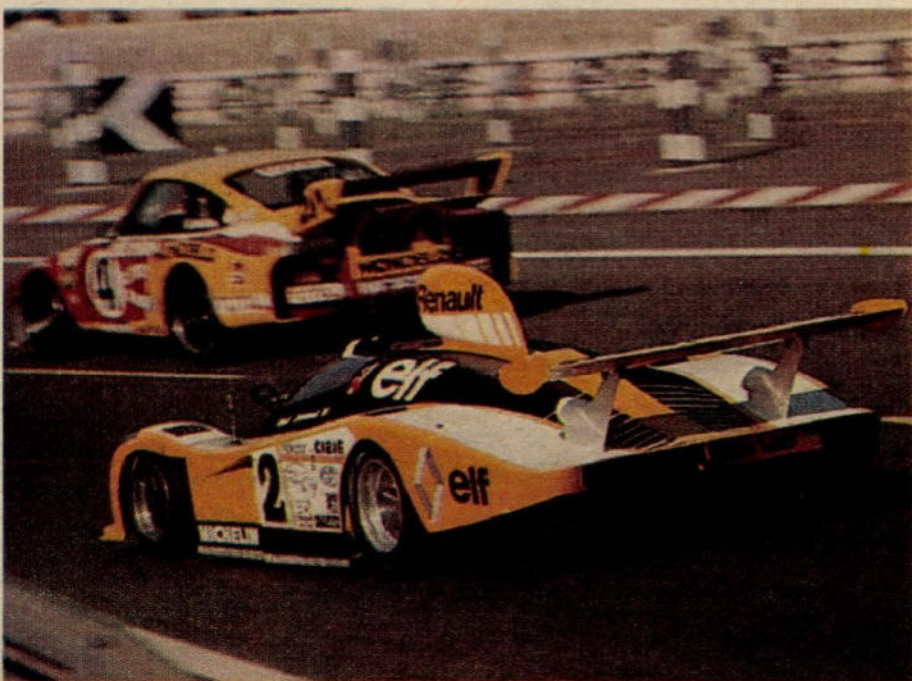
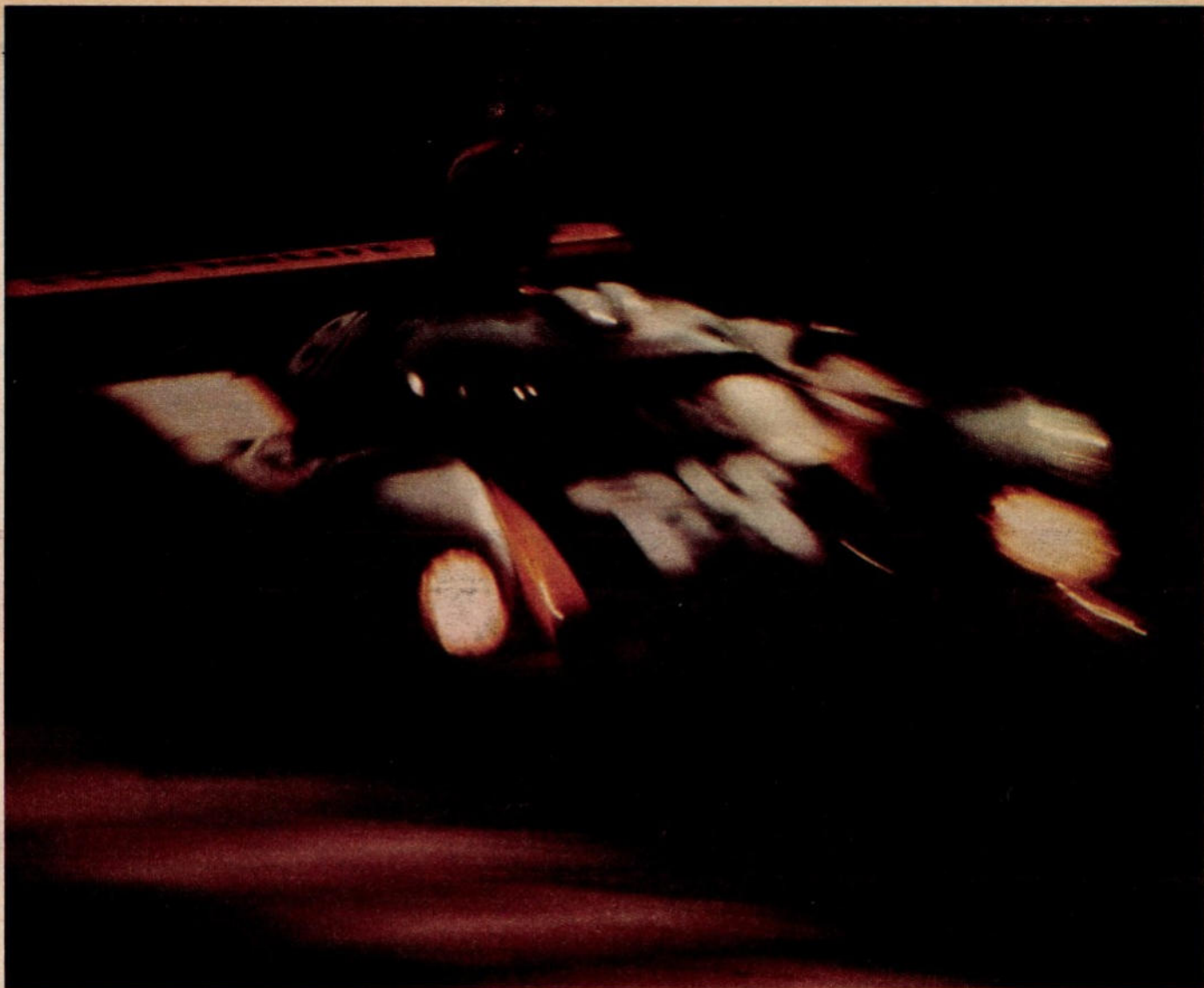


Murphy kocsijának is kilyukadt a hűtője, és ezért kénytelen volt többször is megállni, hogy feltöltse. Végül azonban rádöbbedt, hogy ha még egyszer leállítja a motort, többé már képtelen lesz beindítani. Az utolsó kört a legnagyobb kétségek között tette meg, de szerencséje volt, tizenöt perccel hamarabb ért célba, mint legnagyobb vetélytársa, De Palma.

A nagy verseny rendkívül népszerűvé tette az autózást egész Európában. Egyébként két évvel később – 1923-ban – a franciaországi Le Mans-i pálya ismét nagy esemény színhelye volt. Valójában ekkor hirdették meg hivatalosan a ma ismert és a világon szinte mindenütt számon tartott 24 órás versenyt, amelynek alapvetően az volt a célja, hogy hosszan tartó megterhelésben – éjszaka is – kipróbálják az autók biztonságos vezetéséhez nélkülözhetetlenül szükséges kiegészítő berendezéseket.

AZ ELŐZMÉNY

Az 1922-es októberi Autószalon idején Georges Durand főtitkár, a Francia Autóklub igazgatótanácsa megbízásá-



ből kapcsolatba lépett Charles Faroux és Emile Coquille autós mecénásokkal annak érdekében, hogy nyélbe üssenek egy új – sokkal inkább az állóképességen, a megbízhatóságon, mint a sebéségen alapuló – autóversenyfajtát. „Miért ne legyen 24 órás?” – kérdezte Georges Durand, mire Faroux így válaszolt: „Az jó lenne, de nehéz megszervezni”. Mire a másik: „Ezzel ne törődj, majd én elintézem!”

Nos, így született meg a 24 órás Le Mans-i verseny, amelyet az Emile Coquille által felajánlott Dudge Whitworth kupával és a hozzá mellékelt 100 000 frankos összeggel jutalmaznak.

Íme, tehát egy újabb bizonyíték arra, hogy az autósport – a betonarénában éjjel és nappal zajló mindent és mindenkit próbára tevő futam – nélkülözhetetlen segítője volt a mai hétköznapi autók építésének. Azért, hogy jobb legyen rajtuk a fék, a világítás, kényelmesebb a belső tér. És végeredményben azért is, hogy ezekkel a hétköznapi kocsikkal mi, egyszerű autóhasználók józan lépéstartással, biztonságosabban érhesünk célba...

ALMÁSSY TIBOR

ÉS SZABADÍTS MEG A PISZOKTÓL

A család apraja-nagyja nekilát a nagytakarításnak és a karbantartásnak. Igaz, amíg a tisztításról van szó, addig gyerekjáték az egész, ám például a motor ellenőrzéséhez már nélkülözhetetlen a férfikéz.

Hogy saját kezűleg miről tudunk gondoskodni, az nagymértékben képügyességünktől, hozzáértésünktől függ. De amiben bizonytalanok vagyunk, azt bízzuk a szakműhelyre. Ez kifizetődőbb!

A karbantartás nagysága mindig a körülményektől függ. A karosszéria és a szerelvények korrodálódása, az ajtó- és üvegtömítések állapota, és még sorolhatnánk tovább azokat a szerkezeteket, amelyeknek elhasználódási hibáit javítani kell. Az alapos mosás feltétlenül szükséges.

Aki tervszerűen kezd a nagytakarításhoz, jó, ha betartja a sorrendet.

Hogyan is kezdjük hozzá?

— Egy intenzív alsómosással. De olyannal, amely a legutolsó porszemet is eltávolítja a koci aljáról.

— A következő művelet a koci padlóterének a rendbehozatala. A szövetborítású padlót először alaposan porszívózzuk ki, majd távolítsuk el a foltokat. A gumiborítású padlóteret pedig víz és glicerín keverékével varázsolhatjuk újjá. Ezek után következnek a karosszéria bő vízzel történő mosása. Ügyeljünk arra, hogy az ajtók alján levő kifolyólyukak ne legyenek eltömődve. Takarítsuk ki a csomagteret is. Tisztítsuk meg az üvegeket kívül, belül. Cseppentsünk a pedáلتengelyekre kenőolajat, vagy zsírozzuk meg azokat.

— A tisztítás után következnek az ellenőrzés, a javítás és a konzerválás. Mindenekelőtt a karosszéria rozsdátlanítása a fontos, majd a lakk-károk kijavítása.

— A karosszériáról még a legapróbb rozsdahólyagot is távolítsuk el. Kitűnő szer erre a Ferropassit. Majd kenjük be védőfestékkel a rozsdátala-

nított lemezt. A záratokat, a zsanérokat jól zsírozzuk meg.

— Vizsgáljuk meg a futómű és a kormány szerkezet gömbcsuklóit, gumikarmantyúit. Ellenőrizzük a kerék-felfüggesztést, a kerékcsoportokat és a lengéscsillapítókat is, hogy nem használódtak-e el, nem sérültek-e meg, és nincs-e valahol olajfolyás. Ha még most is téli gumikkal járunk, cseréljük azokat fel nyáriakra. A leszerelt gumikat leghelyesebb a garázsban, vagy száraz pincében falba vert kampósszögön felfűjt állapotban tárolni.

— De ápolásra szorulnak az autón található gumiszigetelések is. Ezek télen megkeményednek és törékennyé válnak. Kitűnő ezeknek a szilikonnal történő befújása, amely lassítja az öregedési folyamatot. Különös figyelmet kell fordítani a csomagterájtó tömítésére. Hiányos tömítettség miatt a

por behatol, annak eltávolítása bizony körülményes.

— Az ablaktörlő szerkezeteket is olajozzuk meg, és lehetőleg a törlőgumikat cseréljük ki újakra. A motor- és csomagterben az összes mozgó alkatrészeket zsírozzuk meg, így például a gázrudazatot, a különböző bowdenokat.

A motor- és egyéb tartozékokról

— Az olajcserét, az olajszűrőbetét cseréjét az előírt időpontban feltétlenül végezzük el. A légszűrőt tisztítsuk meg, vagy — a konstrukciójától függően — cseréljük ki. A gyújtásberendezést is felül kell vizsgálni, amelyik alkatrész rossz, elhasználódott, azt ki kell cserélni. Természetesen a levegőszűrőt a nyári üzemmódra állítsuk át. A hűtőfolyadék vezetőkeit is nézzük meg, eléggé tömítették-e, és egyúttal





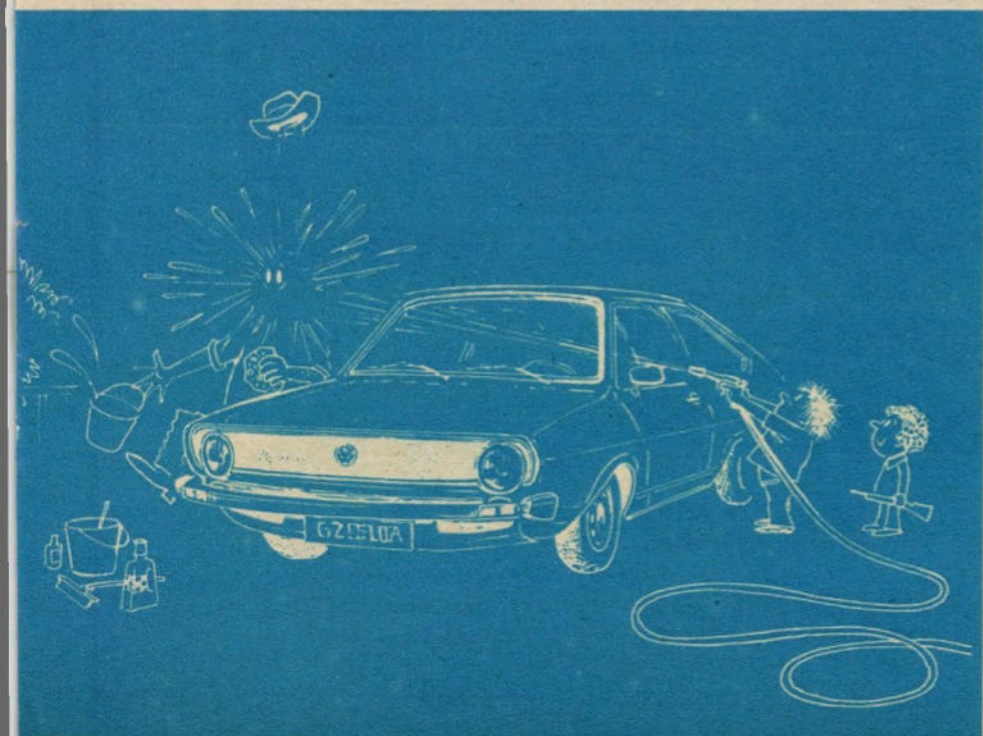
ellenőrizzük a folyadék szintjét is. Az akkumulátor savszintjét meleg időben legalább hetenként ellenőrizzük. Ezek olyan munkák, amelyek nem igényelnek szakképzettséget.

Mire, mit használjunk?

— Karosszériatisztításra semmiképpen se használjunk Ultrát. Kitűnő mosósamponok közül választhatunk a szaküzletekben. De találunk a boltokban más hasznos tisztítószeret is. Manapság az autók kárpitja nagyrészt műbőrből vagy műszálból készül. Ezeknek a tisztítása, karbantartása már más technológiát kíván, mint régebben. A képünkön látható kocsi tetőjén a tisztítószerhalmaz már túlzás, annyi nem is kell a karbantartáshoz. De ami hasznos és nélkülözhetetlen, arra ne sajnáljuk a pénzt.

Egy autó állapota sokszor gazdája pedantériáját is tükrözi. És ez nem is túlzás. Ám az is igaz: az örökös glancolás sem használ. A mértékletesség az autókabartartásban is fontos tényező.

(L—Z)



Kortól függetlenül érdemes ápolni



**AUTÓÁPOLÁSI
ÉS FELSZERELÉSI CIKKEK
A MERKUR
SZAKÜZLETEIBEN**

Budapest,
V., Martinelli tér 8.
XXI., Csepel, Áfor út
Debrecen,
Monostorpályi út 39.
Pécs,
Fürst Sándor u. 6.
Szombathely,
Bajcsy-Zsilinszky u. 12.
Zalaegerszeg,
Kossuth Lajos utca 7.

megduplázott Pannónia

De nagy szám volt az ötvenes években az a BMW, amelyik apámnak volt akkor! — fogmotoros múltjának esetelésebe Szélba Béla, 35 éves gépész, a csodaszép négyhengeres Pannónia szülőatyja. — Tizenhárom éves voltam, amikor elkötöttem, és ha már így adódott, rögtön meg is kellett tanulni motorozni rajta. Nem volt nehéz, mert a mellékötött oldalkocsiból sokszor láttam apám gépészkedni.

Aztán, 15 éves koromban már a saját Bervámon pöfögtem, és 1963-ban ezen a fésült motoron egy gyorsasági versenyen 3. lettem. Nagy siker volt, mert egy ötsebességes Sachs győzött, a Bervát pedig motorszámba sem vették. Később örököltem a BMW-t, amit még több kék-fehér emblémás motor követett. Az utolsótól, az R 69-estől az időközben bevezetett sebességkorlátozás miatt váltam meg. Átpártoltam a négy kerékhez, jóllehet az autó egy percig sem pótolta a motort. Fájdalomcsillapítónak vettem egy P 20-ast, csakhogy azt a BMW-k után kicsit paralízisesnek éreztem.

Tuningolással csak csekély többlet-lőerőt nyerhetek, tűnődtem magamban, és úgy döntöttem, hogy plusz hengerekkel emelem a teljesítményt. Háromhengereseket már láttam, a Szilvási Gyuri-féle motort is jól is-

mertem, talán ezért maradtam a négy henger mellett. A kialakítás során a blokkot iparkodtam úgy összehozni, hogy az olcsó legyen, és az alkatrészek c.ereszabatosak maradjanak. A főtengelyeket átfordítottam, és az eredeti megoldáshoz hasonlóan zsugorkötéssel kötöttem őket össze. A kuplung kimelésére (a ráeső nyomaték csökkentésére) a normális 1:2,76-os áttételezést a főtengely végére tett nagyobb fogaskerékkel 1:2-re módosítottam, míg a végáttétel az eredeti maradt. A forgatónyomaték megduplázódott: 4,4 mkp lett, a teljesítmény 35,32 kW (48 LE). A váltóra, kuplung-ra eddig nem volt panasz, igaz, nem adom kölcsön a motort. A gép a 30 kg-os súlygyarapodás ellenére álló helyzetből 5 másodperc alatt 100 km/h-s sebességen van, és a váltó akkor még csak a második sebességet foglalkoztatja. A végsebesség 7500-as fordulatszámon 180 km/h körül alakul.

A kivitelezésről még néhány szót. A hajtókarcsapok 90 fokban vannak elhelyezve. Négy MZ-alaplap megszakított vezérli az ugyancsak MZ-bütyök. A benzintank egy IZS-é volt. A hangtompítók a luxus Pannóniáról valók. Elöl, kétkulcsos, Ø 200-as nagyfékdob lassítja a motort. Az Ural dupla dréhgriFFE (gázmarkolata) két P 20-as osztón keresztül nyitja a 4 porlasztó torkát. A váz érintetlen maradt, a blokk

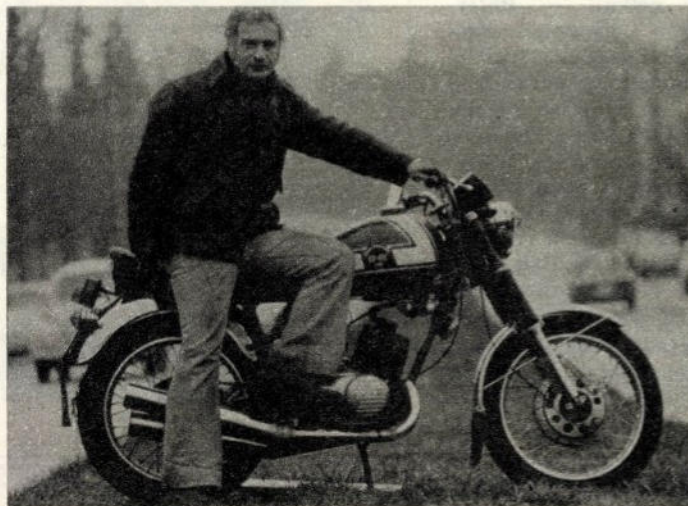


Míg oldalnézetben egy párdúc könnyedségét sejteti a bringa, szemből az erőt hangsúlyozza a „fémsűrítőmény”

motortartó perselye változott, így a széria blokk bármikor visszarakható. A világítás felszerelése az angol Lucas készítményei, a műszerfal öcsém, István keze munkája.

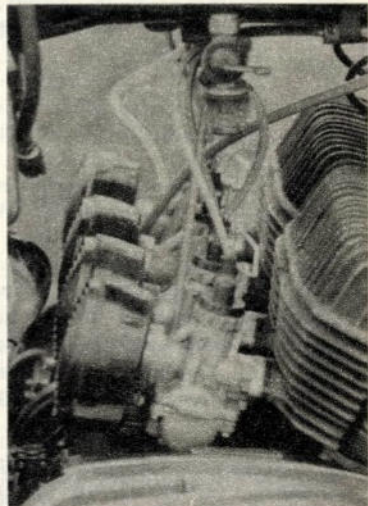
Szélba Béla az elmúlt évtől kezdődően a Ruzsöv Spartacus tuningmestere. Munkáját társadalmi munkában végzi. Tevékenységét jól tükrözik az országos bajnokságon motorjaival elért előkelő helyezések. A hegyi felfutó-bajnokság széria osztályában Neuser Lajos a 2., Nágel Miklós az 5., Gál Nándor a 7. lett, de a mini gyorsasági rendkívül sűrű mezőnyében is a 4. helyet szerezte meg Neuser.

Kép és szöveg:
SURÁNYI PÉTER

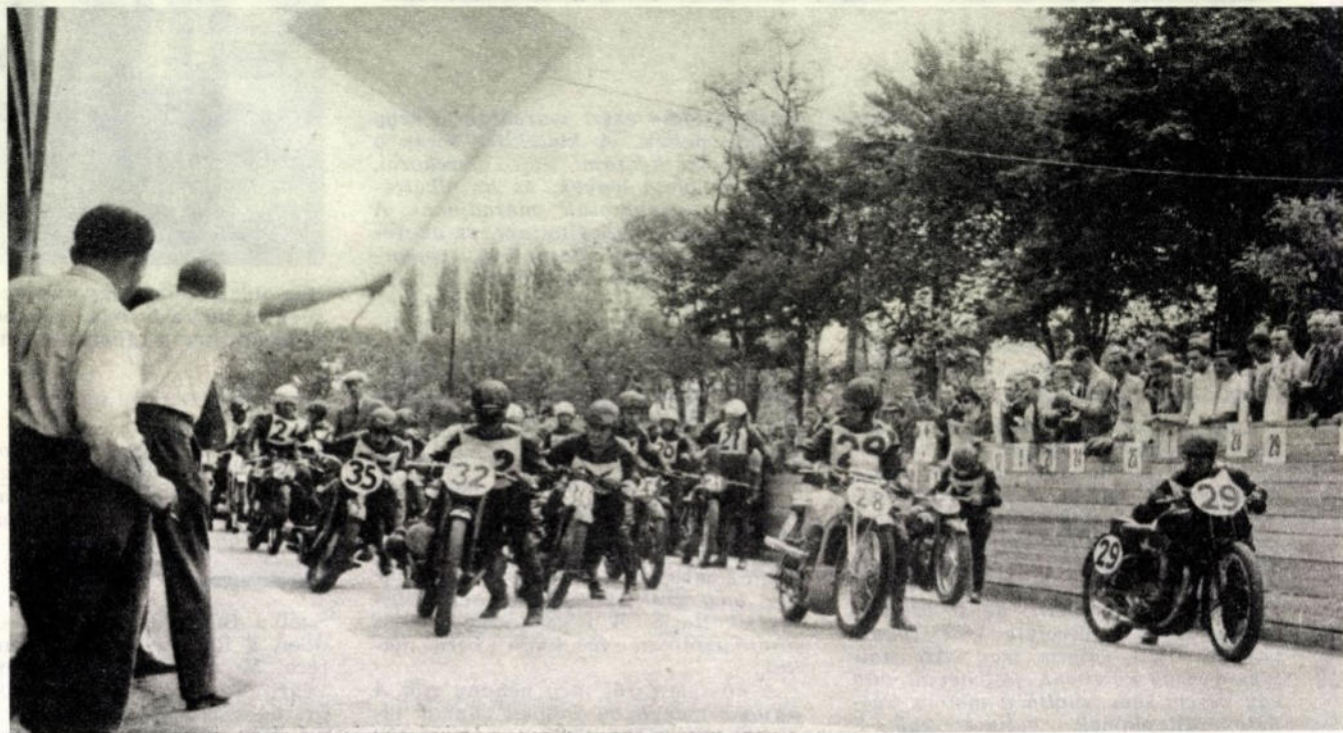


Felemelő látvány a felsorakoztatott négy porlasztó

A tervező és a munkája. Szép és kiegyensúlyozott motorkelekpár benyomását kelti az 500-as Pannónia



AZ V. MAGYAR



Népes mezőnyük volt az 500-asoknak, balról elől a későbbi győztes Gall (32), mögötte Kozma (35), Zamecsnik (7), a második sorban Roigh (29), Bodmer (28)

Szikrázó napfényben fürdött a budapesti Népliget, és ezek szegélyezték annak kacskaringós útjait. Nem is csoda, hiszen Ausztria és Németország leghíresebb motorkerékpár-versenyzői adtak találkát a magyar fővárosban, méghozzá gyári speciális motorokon. A kompresszoros BMW-t a félelmetes hírű Karl Gall nyargalta, a gráci Puch színeit Franz Novotny képviselte, és a nem kevésbé nevezetesekek közül rajthoz álltak Walfried Winkler, Franz Bodmer, továbbá Hans Kahrman DKW-pilóták. Még a legifjabb szurkolók is tudták, hogy ezek a torpedőemberek legyőzhetetlenek, de legalább látni akarták ezeket a korabeli szupermaneket.

IGAZ, CSÖPPNYI REMÉNY AZÉRT PISLÁKOLT

a nézőkben, hátha a mi csodaversenyzőnk, Kozma Bandi kifőz valamit az ő privát — kompresszor nélküli — BMW-jén, vagy talán a Franci, a Lukavec, az utcai Puchjával lepi meg ellenfeleit, és noha Zamecsnik Tivadar Zündappja legalább húsz lóerővel volt gyengébb a németek BMW-jénél, azért vele is számoltak a hívők. A hideg fejjel számolók persze derültek ezeken a reménytelen vágyakon, ők tudták, hogy ezek a gyári motorok megbízhatóak, és biztosan célba érnek.

A pálya hossza 5000 m volt, a legkisebb géposztály, a negyedliteresek 35 kört, azaz 175 km-t

Kahrman utasával és a félelmetes DKW-val



BOJÁR SÁNDOR FELVÉTELEI

GRAND PRIX



A BMW versenysztyálynak vezetője viszi a győztes Gall sisakját, miközben nyilatkozik a krónikásnak

futottak, a 350-esek távja 200 km, az 500-asok 250 km-t motoroztak, az oldalkocsisoknak 600, illetve 1000 cm³-es kategóriákban 20 kört kellett teljesíteniük, ami nem is volt csekélység ezen a nehéz, technikás pályán.

NOS, A TITKON ÓHAJTOTT HAZAI MEGLEPETÉSŐL,

ügy látszott, nem lesz semmi, pedig legjobbjaink üzték-hajtották magukat, saját köridejüket javították egyre-másra, mégis, a gyári versenyzők játszi könnyedséggel rázták le magukról fiainkat.

Bodmer félelmetes hangú, kompresszoros DKW-ja váratlanul megnémult, motorhiba miatt kiállt. Nem úgy a középkorú

Gall, aki most már tempót lassítva, kímélte a sívítós BMW-t. Amikor a mindig komoly Kozma Endre megkapta az első kört az osztrák származású Galltól, még nem is fájt annyira, de a futam végére már négy kör volt a kompresszoros BMW előnye, (amikor befelé nyeltük lelki könnyeinket). Vigaszunk az maradt, hogy Bandi, sima BMW-jével másodikként ért célba, két kört verve Zamira, majd Mlinckóra (mindketten Zündappon), és 8 kört az osztrák Hugo Roigh-ra (Husqvarna). Gall átlaga 100,83 km/h volt.

A 250-es vízhűtéses, kompresszoros DKW-val Walfried Winkler győzött. (átlaga 93,85 km/h), 3 kört verve az osztrák Novot-

Boldog – és ritka – mosollyal a célban: Kozma Bandi, balról Abt István. (Tessék megnézni Bandi sisakját, milyen finom szemüvege van.) Tőle jobbra Vágai István, a BMW-t képviselő Urbach László műhelyfőnöke, aki a Bandi motorját felkészítette



nyra (Puch), akit szorosán követett márkatársa, Lukavetz Ferri és a kispesti Anders (Rudge) lett a 4.

HERMANN DEIMEL

(Velocette 350) „csak” 90,21 km/h átlaggal első lett. Az oldalkocsisok kisebb osztályában az osztrák Georg Mach (Sarolea) 6 kört „ad” Gódy Lacinak (AJS), a győztes átlaga 79,84 km/h, és a német Hans Kahrmann 84,38 km/h átlaggal hozta elsőként célba a névlegesen ezres, kompresszoros, vizes DKW-ját.

Nagy nap volt 1937. május 9-e a magyar motorkerékpár-sport történelmében, amelyre így emlékezik vissza:

RÓZSA GYÖRGY



— Hát igen, dűnnyögtem, és leállítottam a motort: úgy látszik, megérkeztünk...

— De hiszen a parton jelzőtábla mutatja, hogy ez a gázló gépkocsival járható — jegyezte meg felháborodottan Gizike.

— Talán ki kellett volna tépni a földből a jelzőtáblát és a kerekek alá rakni — vontam vállat.

— Még kedved van szellemeskedni! Inkább próbáld meg még egyszer.

— Céltalan. Minél jobban nyomom a gázt, a kerekek annál jobban belemélyednek az iszapba. Vagy azt akarod, hogy ingyen szórakozást szerezzek azoknak a hülyéknek, akik ott állnak a hídon és minket bámulnak? Nézd, hányan vannak!

— Te mindenre találsz kifogást — sziszegte Gizike. — Persze, ha igazi férfi volna az autóban, akkor feltűrné a nadrágja szárát, belegázolna a patakba, és kiszabadítaná ezt az átkozott kocsit!

— Hm... úgy rémlik, éppen ez szerezné a legnagyobb gyönyörűséget a nézőközönségnek. Hiszen ezt várják! Nézd csak meg az ábrázatukat.

— Akkor hát örökké itt fogunk szobrozni?

— Nem tudom. Én most mindenestre Noénak érzem magam a bárkában.

— Köszönöm szépen — biccentett

negédesen Gizike — hát én melyik utast személyesítem meg?

— Mi az, elakadtak?! — kiáltotta a hídról egy zöldkalapos legény.

— Meglepő, hogy tudta kitalálni! — válaszoltam.

— Hát, mert nálunk sok autó akad el — közölte vidáman egy piros kalapos, vézna kis öregasszony, és madárfejecskéjével arra a helyre bökött, ahol autónk állt.

— Elakadtak — mondta komolyan egy teltidomú hölgy, ránk mutatva. Három teljesen egyformának látszó csemete állt mellette.

— Elakadtak, elakadtak, elakadtak! — sivalkodtak a gyerkőcök.

— Én nem vagyok rossz ember — mondtam Gizikének —, de tudod, miről ábrándozom most?

— Nem — csóválta komolyan a fejét —, én sohasem tudom, mire gondolsz.

— Hát arról ábrándozom, hogy bárcsak leszakadna ez a híd, és ennek az átkozott kisvárosnak az összes lakosa a vízbe pottyanna!

Gizi aggóva pillantott rám és odább húzódott, már amennyire az autóban tehetette.

— Nem ennél egy szendvicset? — kérdezte, és úgy rémlett, ismeretségünk óta most először csendült némi tisztelet a hangjában.

— No, mi az, még mindig itt rostokolnak?! — rikoltotta a zöldkalapos legény.

Én már-már azt feleltem, hogy régen elmentünk — mégis inkább hallgattam. A legény arcáról leritt, hogy nincs humorérzéke.

— De miért rostokolnak? — süvítette kórusban a számomra kellemtelen három gyerkőc.

A kis hídon már talpalatnyi szabad hely sem maradt. Ugy látszott, nemcsak a kisváros egész lakossága gyűlt egybe, hogy bennünket bámuljon, hanem a környék összes ráérője idesereglett. A híd leszakadásáról szőtt ábrándom már nem is látszott teljesen megvalósulhatatlannak.

— Hé — hallatszott hirtelen egy izgatott hang a hídról. — Még egy kocsi jön!

Erre néhány férfi nyomban leszaladt a hídról, és észrevettem, hogy valamennyi gumicsizmát visel. A legszakszerűbb módon, gyakorlott mozdulatokkal megragadták kocsinkat, és egy pillanat alatt kihúzták a sárból. Mihelyt begyújtottam a motort, azok sietve visszatértek helyükre. Egy sárga Skoda gurult be lassan a vízbe.

— Mit gondolsz, elakad? — kérdezte Gizike.

— Hát persze! — feleltem. — Gyérünk!

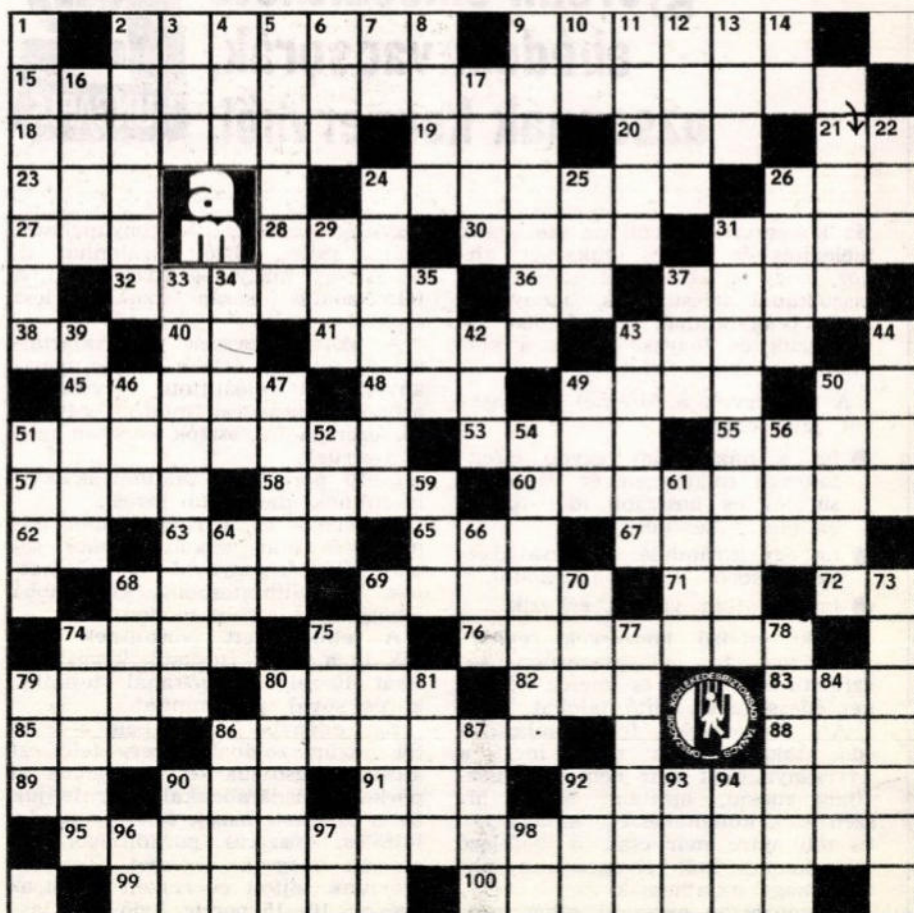
— Hová?

— Hogyhogy hová? Nézzük meg, hogyan próbálnak majd kikászálódni! Talán még nekünk is akad egy kis hely a hídon!

Keresztrejtvény

VÍZSZINTES: 2. Altalában kellemes, nem mindig elég gyors, de legtöbbször hasznos utazási forma. 9. Női név. 15. Az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács (OKBT) ajánlata motorosoknak a biztonság fokozására. Folyt. a vízsz. 95. sz. sorban. Zárt betű itt: T. 18. Arra a helyre jegyeztet. 19. Tisza menti község Jugoszláviában. 20. Műveltető képző. 21. Futam része! 23. Téli ruhadarab. 24. Középkori „titkár”. 26. Ábécé-részlet. 27. Les betűi. 28. Oxigén és ezüst. 30. Shakespeare királya. 31. Firenze folyója. 32. Régi ezredes. 36. Urán és kálium. 37. Nevettető torzítás. 38. Előd. 40. Utolsó posta röv. 41. Eljárás, művelet. 43. Női név. 45. Hazánk legmagasabb pontja. 48. A Nemzeti Színház tagja (Lajos). 49. Hegedű tartozéka. 50. Néma nóta! 51. Berendezés. 53. ... Samu; Bródy híres novellahőse. 55. Pényes Szabolcs operettje. 57. A nőszírom virág latin neve. 58. Vár. 60. Gyorsan. 62. Ami a harcban és a tárcában közös! 63. Kúszónövény. 65. Versenyre készül. 67. Hajtómű. 68. Fialat tehén. 69. Vágányba épített berendezés. 71. Paripa. 72. Római 99-es. 74. Ku-Klux-...; titkos amerikai szervezet. 75. Tantál. 76. Estebéd. 79. Kortárs költő (Zoltán). 80. Fővárosunk része. 82. Betegség mérhető kísérőjelenése. 83. Nagy fülesbagoly. 85. Teniszezés kelléke. 86. Márkás erdélyi kerámia jelzője. 88. Tik-... 89. Részvénytársaság. 90. Túr. 91. Túr betűi. 92. Elragadtatással nyilatkozó. 95. A vízsz. 15. sz. sor folytatása. 99. József Attila klasszikus gyermekverse. 100. Japán viselet névelővel.

FÜGGŐLEGES: 1. Veszélyessé válható csapadék. 2. Deszka híd névelővel. 3. Nagy USA-hírügynökség. 4. Kopasz. 5. Meg van kenve. 6. Taszít, de csak félig! 7. Földet forgat. 8. Morning ...; a brit KP lapja. 9. Wolfgang ... Mozart. 10. Nitrogén és foszfor. 11. Húros hangszer. 12. Ennivaló. 13. A lengyel légiforgalmi vállalat. 14. AT. 16. Rádióműsor-szórás. 17. Fogkrém. 22. Repülő csészealj. 24. Szófaj. 25. EAK. 26. Ritka női név. 29. Alma-...; a kazah főváros. 31. Ezt a színes lapot érdemes előfizetni minden autósoknak, motorosoknak. 33. Az OKBT ajánlata segédmotoros kerékpárral közlekedőknek a saját biztonságuk növelésére. 34. Korai gyümölcs. 35. Artézi egyneműi. 37. Szeszes ital. 39. Festményen távlati rövidülés. 42. Űk — táviratban. 43. A személyemről. 44. Pan párja. 46. Csigafajta. 47. Nyomdai szakember. 49. Kerékpár része. 50. Az éppen érvényben levő időszámítás jelzője. 51. A labdarúgó-mérkőzés 23. résztvevője. 52. Mátka. 54. Olcsó bor. 56. Román terepjáró. 59. Ideális, de csak részben! 61. Lovas ... 64. Nitrogén és cink. 66. Római 555-ös. 68. Pest környéki község. 69. Engedély nélküli va-



dász. 70. OCÁ. 73. Zárt. 74. Két részre. 75. A Tiszába ömlő folyó. 77. Ol-tóanyag. 78. Gépkocsizó. 79. Ribillió. 80. Borbála becézve. 81. Kis Antal. 84. Hon. 86. Az udvaron. 87. Nemzetközi folyó. 90. A magyar földrajz- és tör-

ténelemtudomány egyik úttörője (Mátyás, 1694—1749). 92. Párizsban van! 93. A sípálya talaja. 94. Északi nép. 96. Lantán. 97. Séta egyneműi. 98. Nem is olyan távoli ős.

Bajai István

Rejtvenypályázat: 15 000 Ft nyeremény

Beküldendő a vízszintes 15., 95., valamint a függőleges 31. és 33. sorok megfejtése nyílt levelezőlapra az Autó-Motor Közönségszolgálatának címére: Budapest, Pf. 1., 1400. Telefon: 225-917.

A levelezőlapra kérjük felragasztani az oldal sarkában található rejtvenyszelvényt is.

BEKÜLDÉSI HATÁRIDŐ: 1980. augusztus 16.

A helyes megfejtést beküldők között sorsolásra kerülnek az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a szerkesztőségünk által felajánlott alábbi díjak:

- 3 db 2000 forintos vásárlási utalvány,
- 8 db 500 forintos vásárlási utalvány,
- 20 db 200 forintos vásárlási utalvány,
- 10 db 100 forintos vásárlási utalvány.

a MAGAZIN
M REJTVENY

Kempingben, hétvégi házban gyorsan elkészíthető ebédek, vacsorák, uzsonnák konzervből.



Ha konzervből készül az étel, csak melegítés és tálalás szükséges ahhoz, hogy a készételek széles választékából izlésünknek, igényünknek, étvágyunknak megfelelően kiválasszuk és fogyaszthassuk a számunkra legmegfelelőbbet.

A konzervek a főzésnél biztonságot jelentenek:

- ha a háziasszony egyéb elfoglaltsága miatt nem ér rá bevásárolni és hosszabb időt tölteni az étel elkészítésével,
- ha egy kiránduláson a család étkeztetéséről kell gondoskodni,
- ha váratlan vendég érkezik.

A különböző konzervek segítségével gyorsan és egyszerűen készíthetünk hideg és meleg ételeket, édességeket, üdítő italokat.

A konzervek felhasználásával időt takaríthatunk meg, mert a nyersanyagokat már nem kell tisztítani, mosni, aprítani, főzni, hiszen ezek konyhakészek, előfőzötték és többnyire már csak a befejező műveleteket kell elvégeznünk ahhoz, hogy tálalhassuk.

A konzervet egyszerű elkészítése, tárolhatósága, csomagolása alkalmasá teszi arra, hogy kiránduláskor, kempingezéskor, utazáskor, hétvégi házban az előre összeállított étrendünknek megfelelően elcsomagoljuk a szükséges konzerveket és akár a szabad tűzön is, vagy egyéb ideiglenes főzési alkalmaságon elkészítsük a család vagy a meghívott társaság ételét. Így például egy teljes héten keresztül változatos lehet az étrendünk, ha becsomagoljuk az alábbi konzerveket (a mennyiségeket a létszámtól tegyük függővé):

Pl. 7-féle MAGGI tasakos leves, Húsgombócleves, májgombócleves, tyúkhúsleves, tavaszi zöldségleves, zellerkrémleves, burgonyaleves, gombakrémleves, illetve húsleveskocka.

Izcsökkentő a húshoz, főzelékekhez DELIKÁT 10-et javasolunk.

Ételkonzervek: sertés- és marhapörkölt, sólet, töltött káposzta, rizses lecsó kolbásszal, töltött paprika, sertésborda temesvári módra, húsgombóc kapormártásban, különböző tésztafélék, zöldborsó, zöldbab, csemegekukorica, süritett paradicsom, pritamín, befőttek, tejszínhabpótló por.

Úti poggyászukba kiegészítésül

tegyünk tejport, burgonyapelyhet, száraz sajtót, füstölt szalonnát és az ismert magyaros fűszereket. A felhasználás során szükség lesz ezekre.

A MAGGI-levesek kalóriatartalma és élvezeti értéke a friss nyersanyagokból előállított levesekkel azonos, elkészítési módjuk egyszerű, ezért a fogyasztók körében igen népszerűek.

8–10 perc alatt tálalhatjuk az izlésünknek megfelelő levest.

A sertés- és marhapörköltet felmelegítés után tésztával, vagy sóban főtt burgonyával is tálalhatjuk, de változatosabbá, kiadósabbá tehetjük az alábbi módon.

A felmelegített pörköltnek öntsük le a levét, izesítsük kevés Delikát 10-zel, 2 evőkanál tejföllel, kevés sóval, pritaminnal.

Egy edénybe öntsük bele a levétől leszűrt zöldbabkonzerv felét, ezt kicsit megsózzuk és betakarjuk a pörkölt húsdarabokkal. Ezt fedjük be a zöldbab másik felével, majd a tejfölös, fűszeres pörkölttel locsoljuk meg az egészet. Tetejére szórjunk tejfölt és reszelt sajtót, az egészet 10–15 percig fedő alatt lassan melegítsük.

GULYÁS BOGRÁCSBAN FÖZVE

Hozzávalók: 1 doboz sertés- vagy marhapörkölt, 60–80 dkg burgonya, 2 zöldpaprika, 1 paradicsom, 1 kanál zsír, 1 fej hagyma, só, pirospaprika és 6 dkg lisztből 1 tojással gyúrt csipett tészta (száritva).

A zsirban halványra piritjuk az apróra vágott hagymát, rátesszük a kis kockákra vágott burgonyát, a kicsumázott zöldpaprikát, és szétördelt paradicsomot, megszórjuk egy kevés pirospaprikával és felöntjük kb. 1/2 liter vízzel. Megsózzuk és a burgonyát félpuhára főzzük. Elkörbeletesszük a csipett tésztát, és készre főzzük. Tálalás előtt belekeverjük a konzervpörköltet, és összeforraljuk. Vigyázzunk, hogy elég lé legyen alatta, ezért, ha szükséges, közben a vizet pótolhatjuk.

A SÓLET a nehéz és kiadós ételek közé tartozik. Tálalását az alábbi módon ajánljuk. Süssünk ki néhány szelet füstölt szalonnát, esetleg kolbászt. A zsirjába tegyünk pirospaprikát, engedjük fel kevés vízzel, ezt öntsük rá a dobozból kivetett sóletre, s 10–15 percig forral-

juk. Közben izesítsük meg kevés Delikát 10-zel, sóval, paradicsommal, a végén tejföllel. Tálaláskor a sült szalonnát és kolbászt taréjszerűen helyezük a tetejére.

A TÖLTÖTT KÁPOSZTA is komplettebb, ha a kisült szalonna zsirjával és tejföllel meglocsoljuk, fűszerei a bors, só, pirospaprika, melyet a felmelegített levéhez adhatunk.

A RIZESLECSÓ-konzerv csak melegítést igényel, de gyorsabban, és egyenletesebben melegszik, ha a leírt módon a lezárt dobozban melegítjük.

A TÖLTÖTT PAPIKA kiadósabb, komplettebb lesz, ha néhány szem sóba-vízbe főtt krumplit tálalunk hozzá.

A SERTÉSBORDA TEMESVÁRI MÓDRÁ igen kedvelt a fogyasztók körében, zöldbabkörettel és tejföllösen. Tálalhatunk mellé rizst, de a zöldbabkonzervvel is szaporíthatjuk.

A HÚSGOMBÓC KAPORMÁRTÁSBAN a könnyű ételek közé tartozik. Sóban főtt krumplit adjunk mellé, dúsíthatjuk a mártást kevés tejföllel. A lőncshúst szeletekre vágva, kiválóan alkalmas frissensült készítésére. Adjunk mellé zöldborsó-, zöldbab- vagy csemegekukorica-körtet.

TOJÁSOS MÁJKRÉM

Hozzávalók: 1 doboz sertés-, vagy marhamájkrém, 2 db lágyra főzött tojás, apróra szeletelt zöldhagyma, 2–3 dkg vaj, kevés só, bors. Mindezt összekeverjük, s kenyérrre kenve zöldpaprikával, paradicsommal kiegészítve azonnal tálalhatjuk.

PIRÍTOTT SZENDVICS

A zsirban sült kenyeret vagy zsemlet megkenjük sertés-, marha-, vagy tyúkmájkrémmel. Tetejére 1–1 db tükörtojást helyezünk és meghintjük szeletelt vöröshagymával, vagy snidlinggel. Melegen tálaljuk. Adjunk mellé szeletelt retket, paradicsomot, vagy zöldpaprikát.

A komplett vacsorát kiegészítjük egy üveg paradicsomitalal, vagy gyümölcslevesel.

FRANCIASALÁTA GYORSAN KÉSZÍTVE

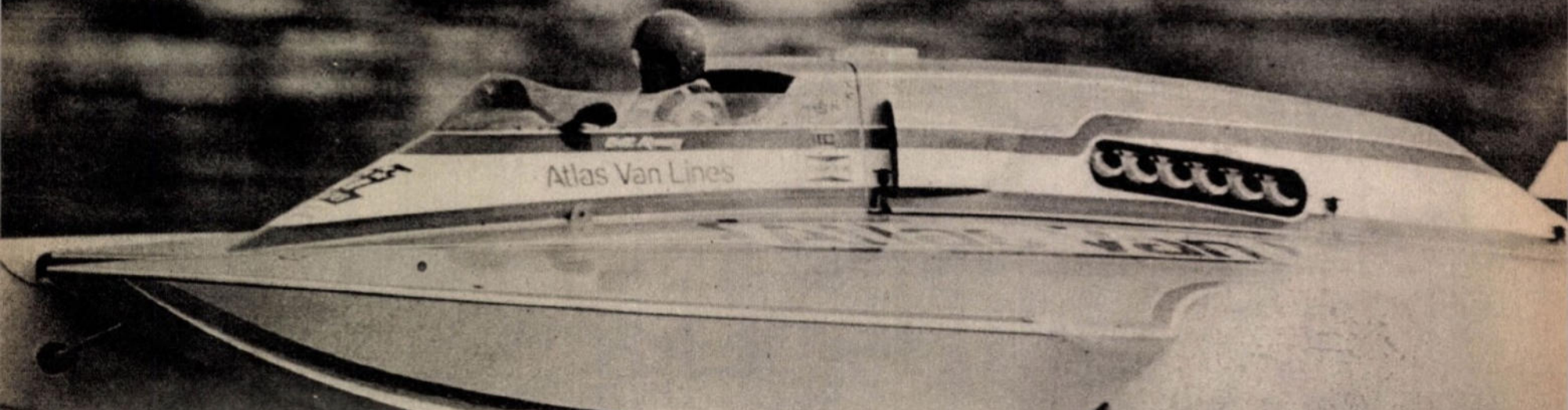
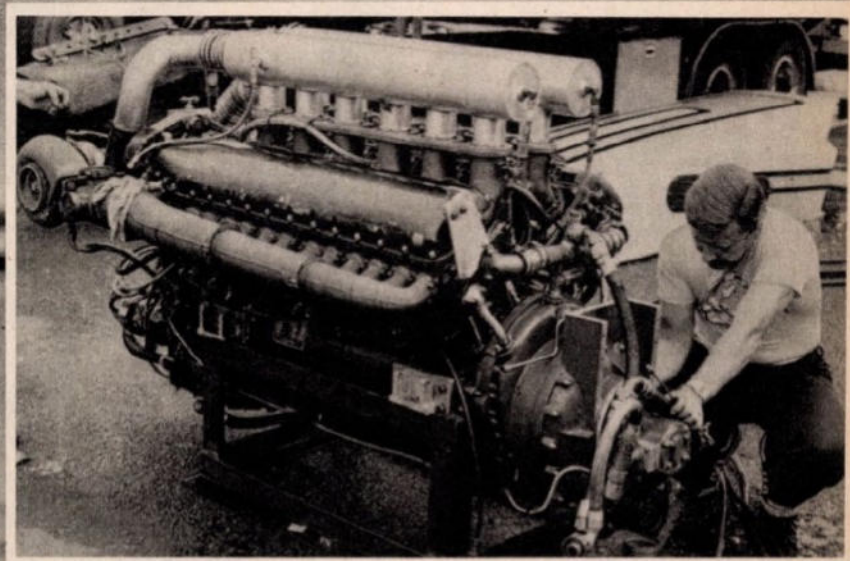
1 üveg 5/4-es finomfőzelék-konzervet leszűrünk (levét levesfőzéshez felhasználjuk).

10 dkg héjában főtt burgonyát, 15 dkg meghámozott ecetes uborkát és 15 dkg meghámozott almát kis kockákra vágunk. Az egészet keverőtálba tesszük, sózzuk, egy kevés mustárral és citromlével izesítjük és 2 dl tartármártással összekeverjük.

Egy-egy kiadós ebéd után gyors desszertet készíthetünk, ha a befőttre tejszínhabot teszünk.

(X)

MOZDONY A VIZEN



Persze, a nyájas Olvasó, a képekre tekintve azonnal tudja, hogy itt nem olyan, hagyományos, sinen futó gőzösről, hanem „közönséges” motorcsónakról van szó.

Elsőként helyesbítünk, ez a motorcsónak valóban nem holmi „szimpla” motorcsónak, noha ténylegesen a vízen siklik, de ha tudjuk, hogy a mintegy tíz méter

hosszú hajót betöltő 27 000 cm³-es, (27 literes), V 12-es, turbófeltöltős Allison repülőgépmotor 2500 lóereje, percenként 12 000 fordulaton pörgeti a csigákat, akkor talán nem is találja olyan túlzásnak a címben szereplő mozdony szót.

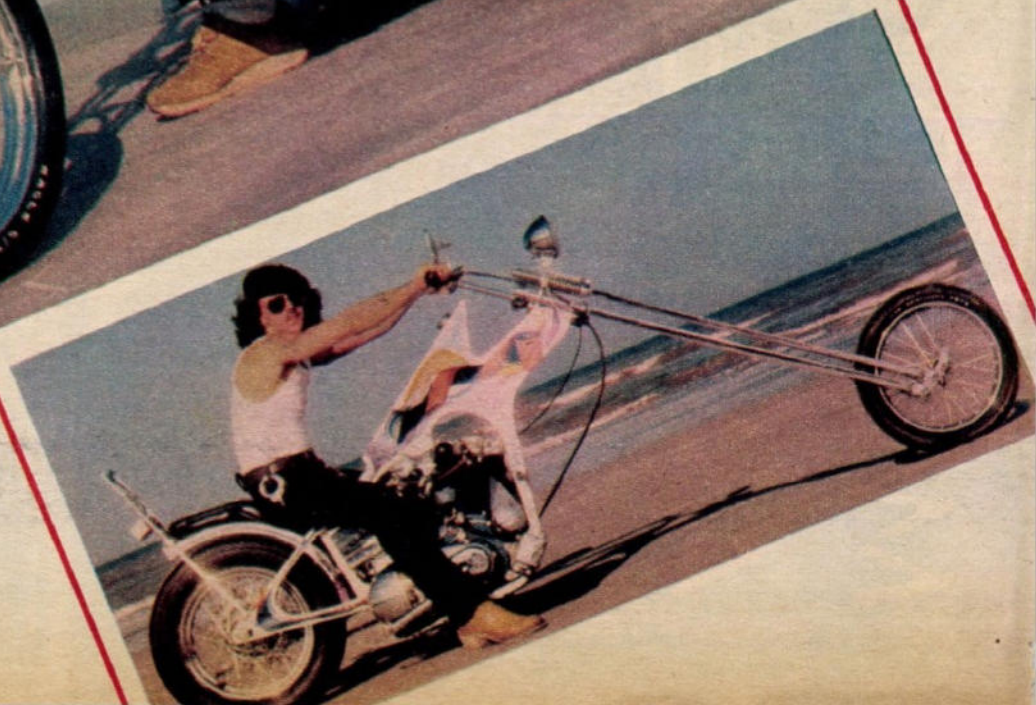
Az Egyesült Államokban évente négyszer rendezik meg e kategórián kívüli vízi-

mozdonyok versenyét, amelyen jóval 200 km-es tempón felül suhannak ezek a repülőgépmotorokkal meghajtott, egyszemélyes torpedók. (Az angol Rolls-Royce motorok hengerűrtartalma 30 liter, és áruk szinte megfizethetetlen, éppen ezért a reklámra vagyontokat költő világcégek felirata olvasható e hajók oldalain.)

KARNEVÁL



BÖM



NÉGY



tályt. A motorkerékpársportnak nagy tábora van valamennyi földrészen, százezrek úzik, milliók élvezik a szerteágazó versenyformák nyújtotta izgalmait, de túl a világhívságain, a motorkerékpárt akár munkaeszköznek is nevezhetjük, akár két, akár három keréken gurulnak is.

Ha pedig hány családnak ad meg, hogy hány közelítjük meg, hogy hány családnak adnak kenyeret a motorkerékpárgyárak, és az azt kiszolgáló egyéb „melléküzemágak”, akkor talán mégis szívesen időzne körülükben a szakállas Daimler papa.

Az AM olvasói nagyjából lépést tudnak tartani e hatalmas iparág fejlődésével, hiszen lapunk sorra bemutatja az új és még újabb gyártmányokat, típusokat, bővítvén ezzel a technika iránt érdeklődők műszaki ismereteit. Ez alkalommal — lazítva a magunk szabta komolyságon, tárgyilagosságon — néhány képet mutatunk be a derűkedvelő, a motorokat is értő fiatalokról, akik mókásan általakított, egykorvált motorkerékpárjukkal arattak nevetést, tapsot az alkalmi karneválon.

A robogó piros kádban pihenő, a testi tisztaságot fontosnak tartó ifjú magával hurcolja az enyhet adó házikóját, amelyben a higiénia egyéb eszközeit is elhelyezte. És az anyaföldet megtermékenyítő tápanyagot magába foglaló, a kellemes megkönyebbülést elősegítő ülőke alatt dühörög Gottlieb Daimler világhódító találmányának egyik késői, de korszerű lezármozottja.

Igy szép az élet... A serben nemcsak a pilseni jó, tartja ez a küssé sörhasú álteuton motoros, aki járművének jellegét az árpa levének tartályából alakította ki.

Bolondos Ötletek Motoron

A dicsőségben megboldogult Gottlieb Daimler aligha rege- és benzinmotor” nevű szabadalmával elért. Ha most élne ez a derék cannstatti mesterember, ugyancsak csodálkozna, és talán sietve viselkedne hideg sirjába.

Vagy ki tudja? Igen, a motorkerékpár sok csodás emlékek, élményekkel, örömmel (olykor az emberrel) ajándékozta meg az emberiséget. Főleg az ifjabb korosz-

ÜTÉM- BEN

És ha a hódító őseinek nyomán haladó sörissza cimber-teuton megszomjazik, hogy ne kelljen nélkülöznie a habzó italt, egy kisebb hordót szerelt maga mögé. Szinte keze ügyébe. (A szeme a szomszúságtól guvadt ki?)

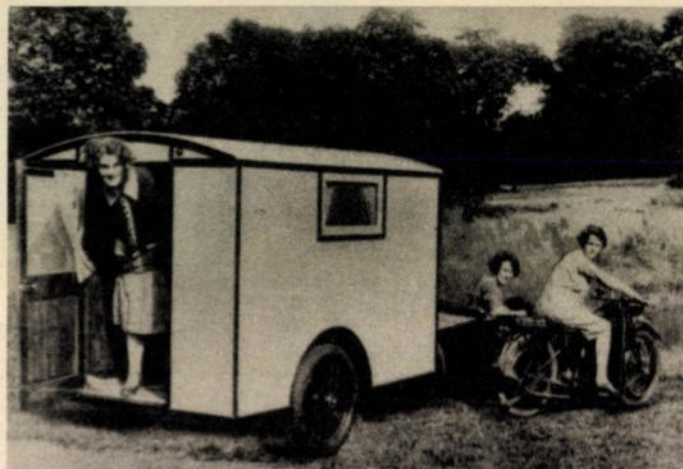
A karneválnak persze akadt olyan szereplője is, aki nem alkotott semmiféle sziporkázóan tréfásat, hacsak a multiszuper shopperjét nem tekintjük annak.

Mi inkább a motorkerékpár karikatúráját véljük látni ebben a zsiráfnyakú benzinpusztítóban.



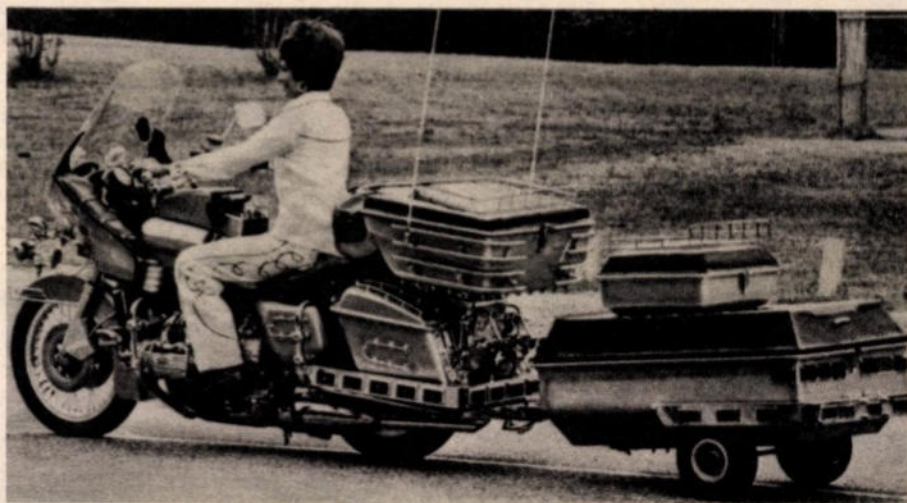
SZÁGULDÓ

*„Mi szebb a motorozásnál?
A repülés!
Na, na, a légben kalandozás
csak keveseknek adatott meg.
De sokan vannak, akik
a kempingezést is
szépnek tartják . . .”*



A földgömböt behálózzák a különféle kemping- és karavánklubok, vagy ha úgy tetszik Motoros Túra-klubok, hogy tagjaiknak ilyen-olyan kedvezményeket, tanácsokat, üdülést, kikapcsolódást, programokat adjanak. Ki tudná pontosan felmérni, mekkora tömegük is van a természetet kedvelő, és ahhoz visszatérni igyekvő turistáknak, hiszen az ember mozgási, helyváltoztatási vágya időtlen. Ez a két mozgatórugó lendíti előre ezt a világszerte mind népszerűbb, hívei számát tekintve sok milliós mozgalmat.

Ezt használja ki a nem is olyan fiatal ipar, amely több mint fél évszázaddal ezelőtt felismerte ezt a szép, egészséges szórakozást (kissé sportot), amely később tömegeket mozgató hobbivá növekedett. Nálunk csak az utóbbi években kezdett „fertőzni” a korszerűsített rousseau-i gondolat: vissza a természethez – autón, motoron. (És talán nem is azért, mintha honfitársaink kényelemszeretőbbek lennének, mint más nemzetek fiai, sokkal inkább azért, mert eddig nem ada-



tott meg a testet-lelket üdítő kempingezés elérhetőségéhez szükséges eszköz.)

Motoros Olvasóink – színes képeink láttán – nyilván arra gondolnak, hogy bizony ők is szívesen motoroznának ki a természetbe, de hol tudnának hozzájutni ilyen Hondákhoz, Harleykhöz, és a hozzá kapcsolható összkomfortos „csigaházakhoz”. Nos, ha alaposabban szemügyre

veszik a húszas-harmincas évekből származó felső fekete-fehér képet, akkor önmaguk is megállapíthatják, hogy ezeknek a – mai szemmel nézve – csotrogányoknak a motorjai nem duzzadtak az erőtlől. Így például az 1926-os évjáratú, 500-as angol BSA teljesítménye 13 LE volt, vagy az ugyanakkor gyártott német D-Rad csak 10 lóerőt adott le.

Annyi bizonyos, egy mai 250-es



HÁZ



MZ, vagy a 350-es Jawa izmosabb, mint egy korabeli Ariel, vagy BSA. A kísérletező kedvű motorosoknak, akik képeinken felbuzdulva, a maguk erejéből szívesen barkácsolnának egy ilyesféle, egyszerűbb „csigaházat”, azt tanácsoljuk, hogy ebbeli szándékuk tervrajzát mutassák be a KPM Autófelügyeletnél (Bpest. VI., Népköztársaság útja 8.), ahol az engedélyt adják.

I

inédzserek jártak a szerkesztőségben, és az egyik fiú, a kissé testes Z. Ferike határozottan állította, hogy Peugeot gyártmányú motorke-
rőkpár pedig nincs, mert ez a francia autógyár csakis autókat gyárt. És szakértelmének bizonyítására máris sorolta, méghozzá hibátlanul a Peugeot-típus-számokat.

Nos, kedves duci Feri barátom, hadd mondjuk el a két Peugeot fivér által Beaulieu-ben alapított „Cycles Peugeot” nevű gyár kivonatos történetét. A századforduló előtt kezdtek a két- és háromkerékű biciklik gyártását. Tehát a francia kerékpáripár egyik központja lett Eugène és Armand Peugeot gyára. A naptár 1891-et mutatott, amikor elkészült a petróleum-meghajtású háromkerékű jármű, de ez még persze nem volt igazi motorkerékpár. De kilenc évvel később megszületett az első, valódi „moto-Peugeot”, amely ugyan afféle félvér volt, ugyanis a Peugeot-fiók megvásárolták a svájci Zedel motorját, és azt összemérték a saját 1,5 lóerős szerkezetükkel. Most már nehéz lenne megállapítani, hogy a franciák elfogultak voltak-e konstrukciójukkal szemben, vagy tényleg gyengébb volt-e a Zedel-motor.

Nagy fordulatot jelentett a kéthengeres, 12 lóerős Peugeot, amellyel — állítólag — 123 km/h végsebességet értek el — 1905-ben. Az ország határain túl is mind többen ismerték meg a Peugeot-márkát, részben a lekönnyített versenykerékpárjainak nemzetközi sportsikere nyomán.

B. Antoinescu mérnök szaktudását dicsérte az ikerhengeres, 500-as, OHC motor, amelyet az ugyancsak francia Terrot gyár is átvett. Az első világháború előtt J. Cissac és G. Giuppone voltak a legeredményesebb Peugeot-versenyzők.

Az első kétütemű Peugeot-motor (267 köbc centiméter) 1921-ben lett kész, majd ennek jó tulajdonságai nyomán elkezdtek a kerékpár mellősi kerékét meghajtó 95 köbc centiméteres segédmotor gyártását. (Ezt a kis-motort tekinthetjük a világhírű Velo-solex ősenek.) A fellendülés 1926-ban kezdődött, amikor H. Kunnell belga mérnök kétütemű konstrukcióinak gyártására került sor; ezek voltak az akkor híressé vált sorozatnak első típusai, a P 101, és a P 102.

A harmincas években a „P-515” jelű motor nyergében Robert Pahin, francia bajnok sorra nyerte a versenyeket.

R.

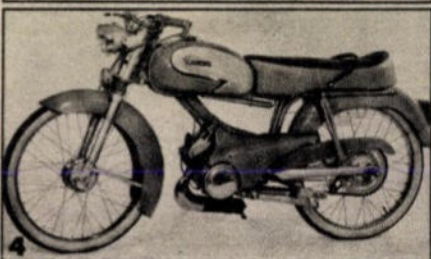
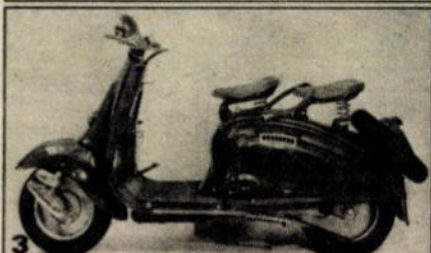
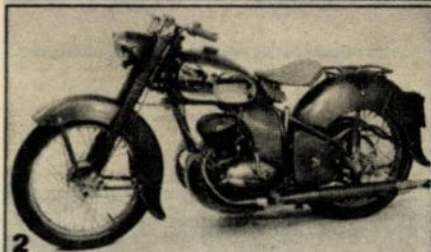
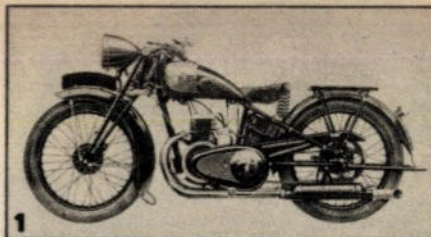
1. Nézzék csak, milyen pompás, és komplett kis motor volt ez a 175-ös, kétütemű — 1934. évi típus

2. Hinné-e, hogy 27 évvel ezelőtt már ilyen „menő”, ikerhengeres motorkerékpárt készítettek a franciák, mégpedig 250-es és 350-es kivitelben — egyporlasztós megoldással

3. Az olasz Vespa-licenc alapján készült a 125-ös Peugeot robogó

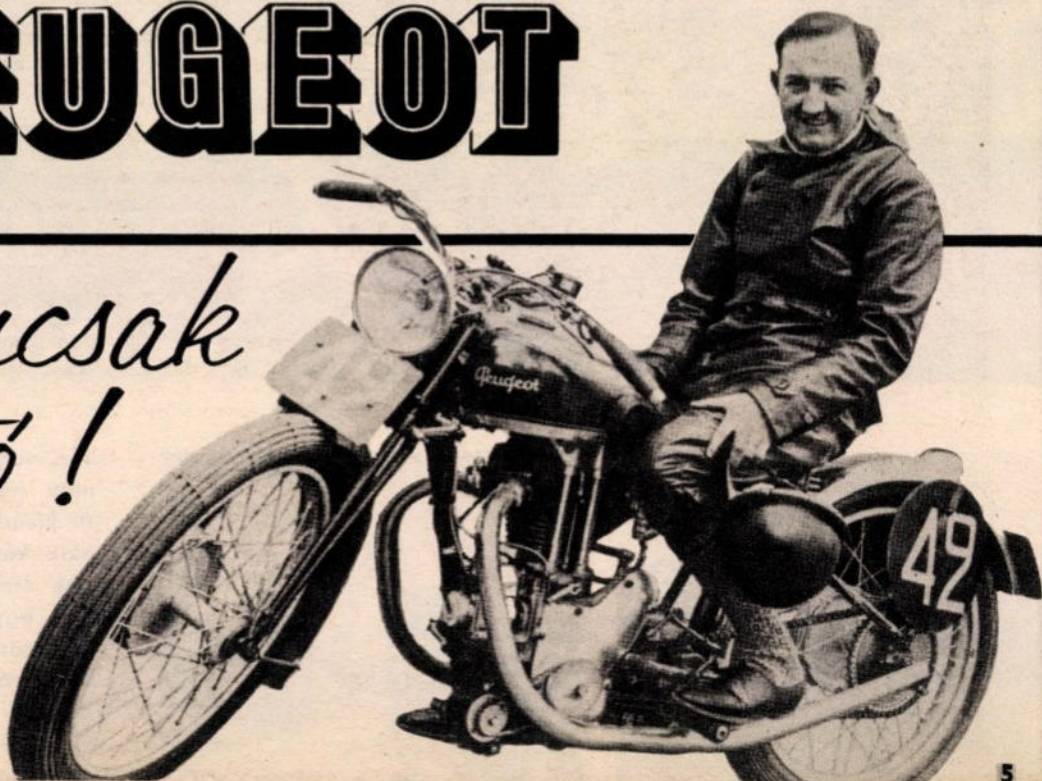
4. Ilyen volt a 3 fokozatú „BB” Peugeot, a sportos küllemű kismotor

5. Ezzel az 500-as, OHC, egyhengeres Peugeot-val aratta sikereit Robert Pahin, a harmincas évek elején



a PEUGEOT

nemcsak
autó!



Púp a háton



Mint tevé a púpját, ő is hátán cipeli púp helyett — a motorját. A francia mérnök, Henry Dupont addig törte a fejét, amíg kiötlötte ezt a micsodát, Rettegjetez ti öreg és szőrösszívű olajsejkek, mert monsieur Dupont megoldotta az energiaválság problémáját.

Megoldotta?

A fenét. Ezt a púpot a háton inkább nevezhetnék zajos, nehéz, ruhát piszkító nagy vimerlinek (pattanás), amiben talán az a jó, hogy bármikor leakaszthatja magáról a motorosított-cipő viselője. (Erről az jut az ember eszébe, hogy miért jó a fejet a falba verni? A válasz: mert azt bármikor abba lehet hagyni!)

Sokkal inkább nevezhető jó mókának, mint közlekedési eszköznek, gondoljunk csak a veszélyhozta fékezésre, ha egyáltalában van ilyen szerkezet ezeken a görkorsolyákon. A fizikai törvények értelmében, a zajongó púpot viselő ember testének végig kell vágódnia teljes hosszában, ha a körülmények parancsolta fékezésre kerülne sor. És ennek éppen ellenkezője történik, ha a púp tulajdonosa túl függén nyomja össze a marokba fekvő „gázpedált”.

Meg aztán, — amint a képen is látszik — a flekszibilis „kardántengely” csupán a jobb oldali „futóművet” hajtja meg, aminek következménye, hogy a vimerlis hátú strammul igazítja bal lábát a jobbhoz, miközben igyekszik egyensúlyát függőlegesen tartani. És ha már zuhanni kell, akkor inkább előre essen, mert ha a nemesebb felére huppan, eltörhet a difi is.

Ezek láttán azért még ne adja fel a reményt az a feltaláló, aki a vízzel hajtható autómotor felfedezésén folytatja áldásos kutatásait. Mert mit lehet tudni...?

BAJ HÁRÍTÓ

**Legjobb védekezés
az óvatosság!**

(Óbudai bölcsesség)

Lehet annak már vagy 25 éve is, amikor lapunk akkori főszerkesztő-nője a szobánkba kísért egy idősebb bácsit – nyugdíjas kazánfűtő volt – aki, mint mondta, nem volt soha motoros (ami ugyanis meglát-szott rajta), ennek ellenére „kitá-nálta a motorbiciklisek mentőövét”. Első pillanatban látnivaló volt, hogy az ősz gózkészítőnek gőze, illetve gáza sincs a motorozásról. A ma-gával hozott és dülöngélő öltések-vel összevarrt kiszolgált katonai de-rékszíjjal hadonászva magyarázta, hogy az a motorbiciklista lesz hosz-szú életű, aki az ő mentőövével kö-tözi magát a nyereghez. És a nagy-szerű ötletét akarta találmányként szabadalmaztatni.

Valami effajta jutott eszembe e

rajzok láttán, amelyeket egy frank-furti kutatóintézet és a német szö-vetségi közlekedési intézet adott ki, egyéb tanulmányokkal együtt a bal-esetet szenvedő motorosok védelmé-re. Nos, az idősebb korosztály tud-ja, hogy a motorkerékpár-ipar eddig is tett, és tesz majd a jövőben is az úgynevezett passzív biztonság érdekében, a motoros védelméért. Gondolunk itt a bukósisakra, az al-kalmas ruházatra, speciális csizmá-ra, a járművön kiálló elemek súly-lyesztésére, és... és, sajnos nin-csen tovább. Tehát a motoros majd-nem céltáblája a közúti balesetek-nek, védtelenségének következmé-nyeként.

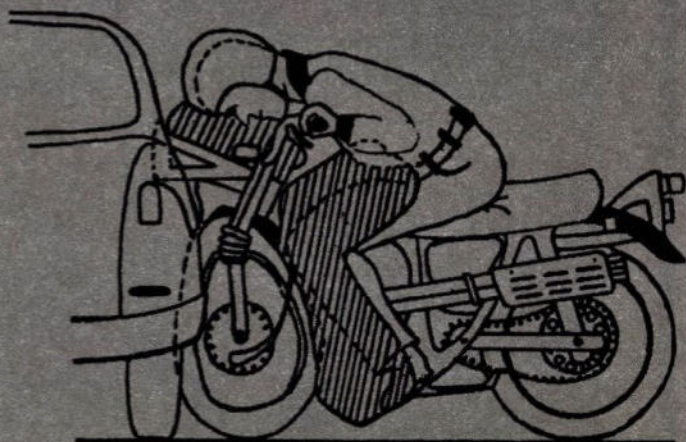
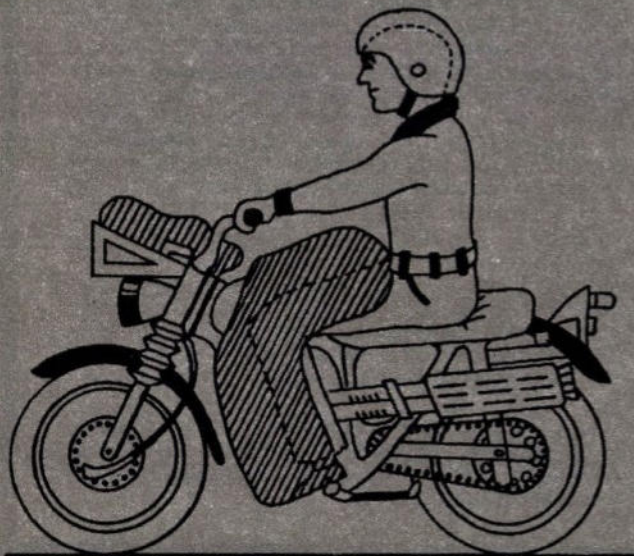
A motorkerékpár-technika jelenle-gi állása szerint, úgy tűnik, nincsen

semmi olyan, vagy ahhoz hasonló védelem, mint amit az autó nyújt utasainak. Ez tény, és ezzel szembe kell nézni. Vagy talán mégis az a derék fűtő oldotta meg a problé-mát? Aligha, sőt úgy látjuk, hogy az NSZK illetékes intézetének javasla-ta sem találja meg a tényleges meg-oldást, amelyért egy emberként áll-na ki minden motoros.

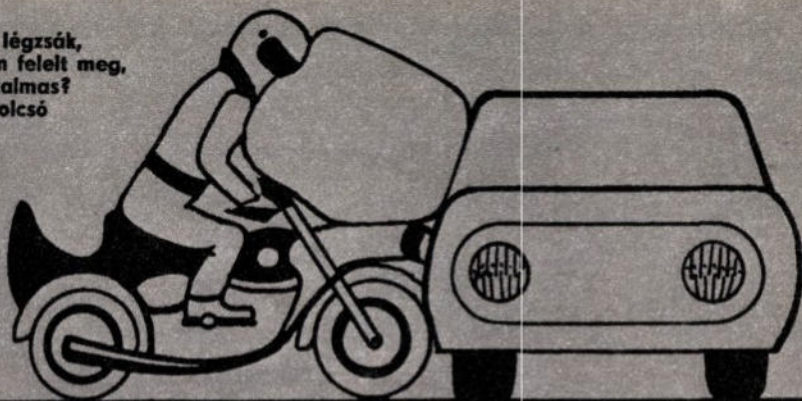
Lássuk az első rajzot, amelyen a rallyautókon bevált bukócsőnek sze-retnének népszerűséget csinálni a motorosok körében. A konstruktőr biztonsági övet is javasol, mert ugye, ha netán ütközne ez a gu-ruló ketrec, akkor a motoros tova-röppenne. Hát ezért kell az öv.

A 2-es tervezet az azóta az USA-ban nem sok sikert aratott

4. A fényszóróra rögzített és a lábakra helyezett légmatracot ajánlja az egyik feltaláló (aki bizonyára életében nem vezetett még motorkerékpárt)



2. Az USA-ban megbukott az autóban alkalmazott légszák, az „Airbag”. Ha ott nem felelt meg, akkor itt miért volna alkalmas? (Azon túl, hogy nem is olcsó ez a multság!)



3. Oldalirányú támadások ellen ...



Bukócső és biztonsági öv. (Vajon kipróbálta-e a tervezője?)



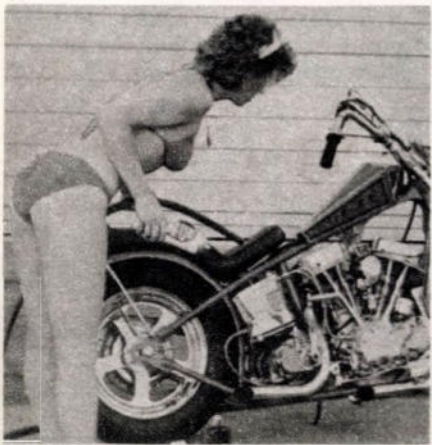
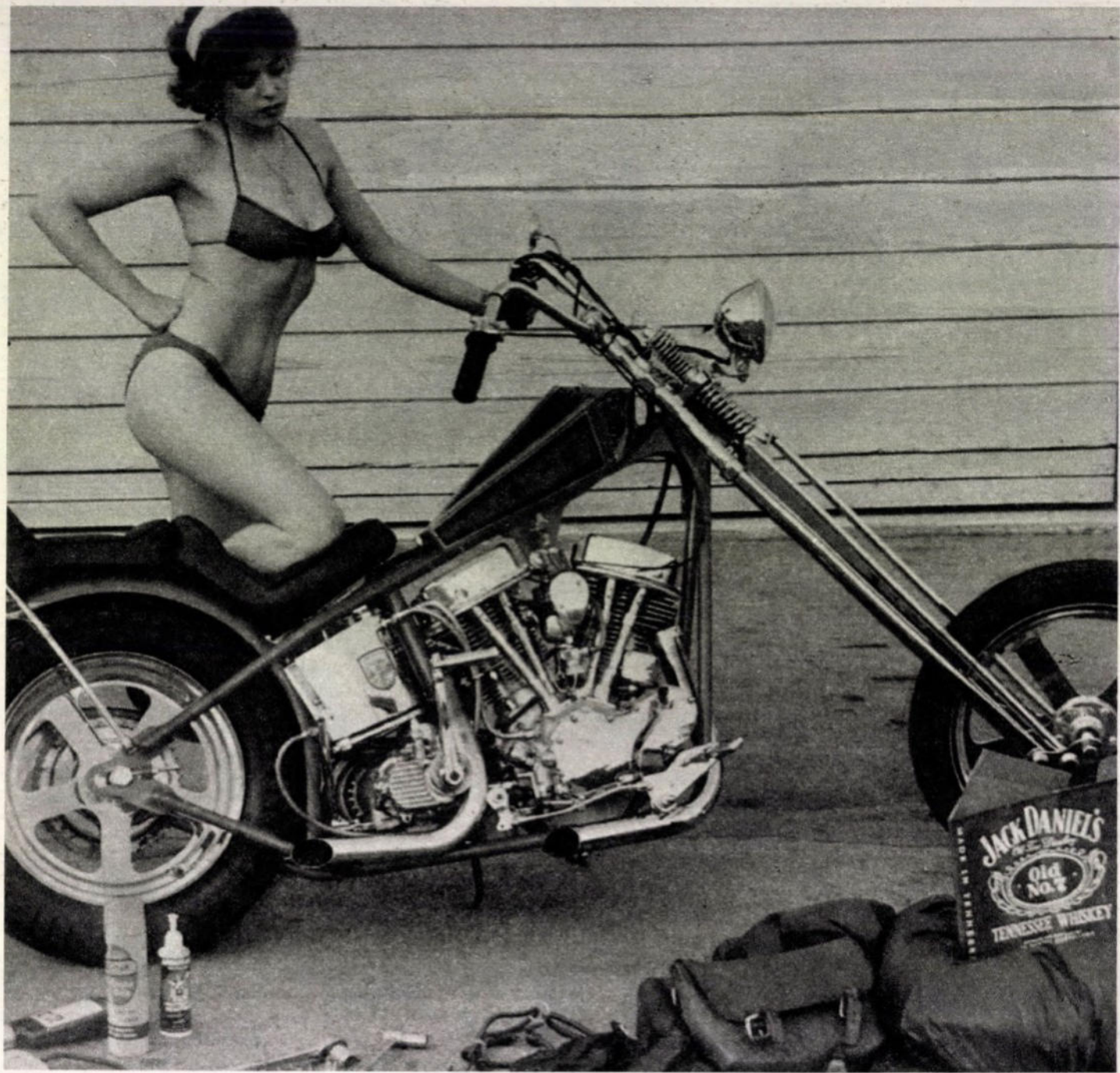
„légszák”-on alapzik, azaz az ütközés pillanatának tört része alatt a zsák felfúvódik, és ez a légtömeg óvja a viselőjét az ütközés következményétől. Egyes intézeti kutatók problematikusnak tartják a töltőgáz generátorának elhelyezését a motoros testén.

Hollandiából származik a 3. rajzon látható csőszerkezet, amely – állítólag – az 50 km-es sebességgel, oldalról érkező gépkocsi támadásától védi meg a motoron ülő embertársunkat. (Tessék csak egy pillantást vetni az első rajzra, ugye, azonos kűtfőből merítették „életmentő” ötletüket!)

Ugyancsak levegőre „támaszkodik” a 4. ötlet adója, de szerkezetéhez nem kell gázgenerátor, mert ez az életmentőzsák állandóan töltött állapotban vár a szolgáltatásra. (Valószínű, hogy ezt az elgondolást egy antimotoros találta fel, ez tűnik ki a rajzból, ugyanis az ütközés után nem ez a motoros testhelyezete, hanem madár (veréb) módjára, repülve hagyja el járművét!

Dicséretes az a jó szándékú igyekezet, amelyet a motorosok biztonságáért elkövetnek, de, amint ezek a rajzok bizonyítják, nem nyújtanak valóságos védelmet, arról nem is szólva, hogy ezek a csöketrecek nemcsak (több mint) csúnyák, de még veszélyeztetik is a jármű úttartását a nagyvárosok amúgy is sűrű forgalmában. Szó szerint érteve, fennakadna!

Igen, több mint jó lenne valami-féle eszköz a motorosok biztonságára. De ezt nem ezen a tájon kell keresni.



ÉVA TÖPRENGÉSE:

hogy kössek, mint kössek?

E

lőször is ott kezdem, hogy nincs egy rongyom, amit felvegyek, csupán ezért vagyok ilyen egyszerűen öltözve. Ez a Joe meg itt hagyott, hogy készítsem fel az útra a motort, az italt és a csomagokat, mert egy hétre kimegyünk a zöldbe kempingezni.

De keserű is egy fiatal lány élete, aiki szeret motorozni. (Hiszen ez az, a motor klasszabb, mint az autó. Két keréken száguldani izgibb. Nem?)

Kezdem a fényesítésnél? Ezek a fényes micsodák akkor cukik, haragynak, mint... mi is? Ebből az akármiből keveset rácséppentek egy vattára, és addig dörzsölöm vele a lámpát, vagy a kerekeket, amíg olyan nem lesz, mint a tükör.

Joe azt is mondta, hogy a tiszta fémfelületre nehezebben rakódik a por. Ő csak tudja, mert ez a Joe irtó jó fej. Majdnem mindent tud.

Hova lehetne úgy elhelyezni a nagy kempingsákokat, hogy ne legyen Joe útjába, mert Joe nem szereti, ha vezetés közben zavarja valami.

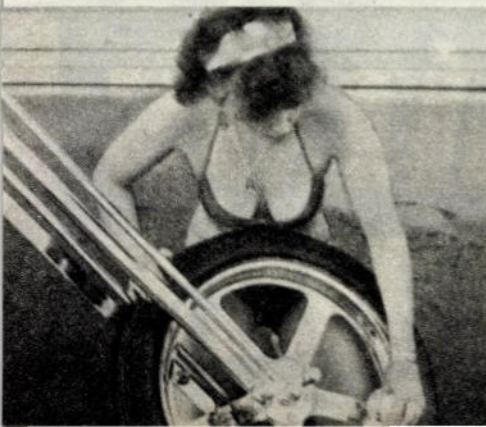
Talán itt lesz a legjobb helye. Így legalább lesz mit ölelgetnie — vezetés közben is. (Csak súgva mondom: Joe izmos srác.)

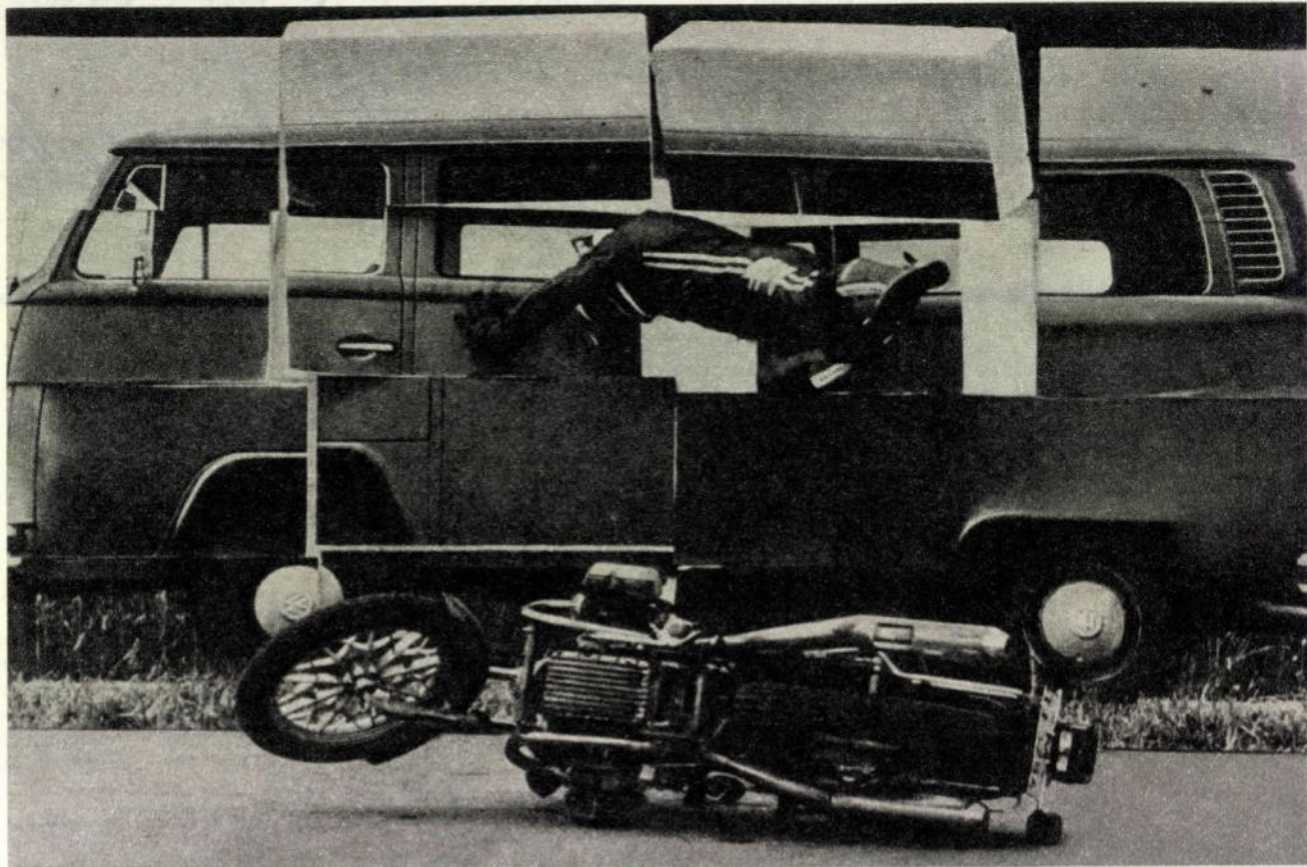
Látja, ezt okosan teszi, hogy lefényképez, így legalább az AM-olvasók is látják majd, hogy milyen ügyes kislány vagyok, kezem nem remeg, amikor a whiskysüvegből az iszákba töltöm Joe kedvenc nyakoláját. Ebből ismét erőt merít, amire szüksége lesz majd a kempingezés-kor.

Mit gondol, jó lenne ez a kisebb csomag itt a fényező alatt, vagy éppen rajta? Azt hiszem, itt rázódik a legkevésbé. Hogy mi van benne? Az én kozmetikai micsodáim... Ugye nem nagy, mert én kevés ezt-azt használlok.

Ami igaz, igaz, a gyertyákat nem vizsgáltam meg, pedig — ahogy Joe mondja — fontosabb, mint az én szépségdobozom. Persze, van abban valami igazság, hogy jobb itthon ellenőrizni a gyertyát — is, mint a napsütötte országúton verejtékező dolgozni. Mi, Joe-val szívesebben időzünk az árnyas bokrok hűvösében.

Gondolom, ebben mindannyian egyetértünk...





Ezek a képek elárulják, hogy miféle tévedésről lesz szó ezeken az oldalakon.

Ugy van, azokról a veszedelmes tévedésekről beszélgetünk, amelyeket még a gyakorlott (de könnyelmű) motorosok is elkövetnek, különösen akkor, ha túlbecsülik tulajdon motorozási képességüket.

Bizony, felséges érzés az oldalára döntött motoron „venni a kanyart”, különösen akkor, amikor ebből kiérkezve máris lehet az ellenkező oldalra fektetni a csikót, mert a betonszalag a másik irány-

ba kanyarog. A visszakapcsolt motor vidáman dalol, és fiatal barátunk már-már a bajnok Juhász Károlynak érzi magát, amikor némi rémülettel úgy tapasztalja, mintha az út szűkülne, és a kanyar szöge sem lenne olyan barátságos, mint az előző... és óh jaj, a kanyar végében feltűnik egy mozdonyméretű, keményhangú teherautó...

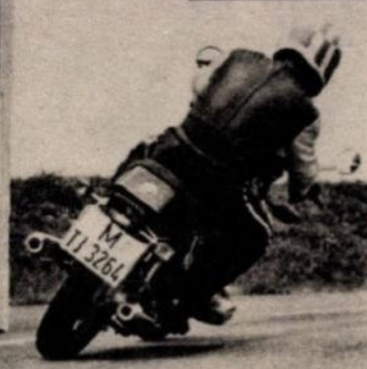
Fiatal motorosunk pánikba esik, és rémületében a fékpedálba tapos! Amit tett, az tévedés, mégpedig halálos tévedés! A kanyarba döntött járműnek már nem tud parancsolni a motoros, aki magate-

hetetlenül száguld a korai vég felé. (Szerencsére, a műanyaghab-kocákra ragasztott teherautó-fotó semmi kárt nem tesz a motorosban, de a kedves Motoros Olvasót elgondolkoztathatja, milyen következménye lehet annak, ha az egyébként szép és kellemes életében olyan veszélyes körülmények közé kerül, mint a fényképen látható BMW-s.)

Beszélgessünk hát röviden arról, milyen hibát is ejtett motorosunk?

A kezdő motorosnál – bármilyen furcsán is hangzik – egyszerűbb a

HALÁLOS TÉVEDÉS



helyzet, mert ő még nem rabja az imént leírt élvezetnek, tehát ha megtanulja, illetve begyakorolja, hogy a be nem látható kanyar előtt „lezárja” a gázcsapot, még akkor is ha megfosztja magát az oly gyönyörűséges GP-kanyarstílustól. A „rég motoros” bizik ösztönében, gyakorlatában, és főleg önmagában, (hiszen már X éves a jogosítványa). Előfordulhat, hogy hasonló „tévedésből” ép bőrrel megmenekült nagymúltú társuk, de nem mindig a szerencse kuporog a hátsó ülésen.

De arra is van itt képes-tanács.

miként próbálkozzon „vészkijáratot” keresni a bajba jutott motoros. A fék érintése nélkül, helyezze a test-súlyát az ellenkező oldalra, és a veszedelmet ígérő teherautó mellett próbáljon elsuhanni. Ha a gumi-abroncsok profilja jó, a belsők légnyomása megfelelő, a motor folyamatosan adja az energiát a hátsó keréknek (azaz nem veszi el a gázt a motortól), és a nyeregben ülő nem ijed meg (nagyon), akkor nem történt tévedés, legfeljebb csak némi félreértés, amit a lábtartó letörésével, némi bőrhorzsolással lehet kiegyenlíteni. (A

másik tévedéshez arányítva ez a félreértés szinte alkalmi vétel.)

Maradjunk még röviden a kanyarban, és az 50-nel száguldó motoros mögé tegyünk egy utast, aki mondjuk az adott esetben (joggal) megijed, és ezért megpróbálja testhelyzetét a szokásnak megfelelően függőlegesre állítani. A jármű dőlésszöge nagyobbodik, mire motorosunk még jobban bedől, hogy elérje a „vészkijáratot”...

Tehát az utas is tévedhet és ezt a lehetőséget jó lenne – még az indulás előtt – átbeszélgetni...

**autó-motor
MAGAZIN**

1980. évi 1. szám

CÍMLAPUNKON:

Fantázia-kép egy Opel prototípusról

HATLAPUNKON:

Magyar szemüveg – japán motor

Főszerkesztő: KÓKAI IMRE. Főszerkesztő-helyettes: LIENER GYÖRGY. Szerkesztőség: 1073 Budapest VII., Lenin körút 9–11. Telefon: 223-625, 222-408. Levélcím: 1906 Pf. 223. Felelős kiadó: SIKLOSI NORBERT. Kiadja a LAPKIADÓ VÁLLALAT, VII., Lenin krt. 9–11. Telefon: 221-285. Levélcím: 1906 Pf. 223. Terjeszti a Magyar Posta.



79.3034 ATHENAEUM NYOMDA Kozma utcai üzeme, Budapest. Rotációs mélynyomás

Felelős vezető: SOPRONI BÉLA vezérigazgató

Ára: 25 forint

INDEX: 25 108 HU ISSN 0133-9222

Ára: 25 Ft

autó-motor MAGAZIN

'80 NYÁR

