



autós
magazin

AUTÓS MAGAZIN

az ÁFOR Sajtó- és
Tájékoztatási Iroda kiadványa
a Sportpropaganda Vállalat
gondozásában

Felelős szerkesztő: **TAR ANDRÁS**

Művészeti szerkesztő:

THALY ZOLTÁN

Műszaki vezető:

MESTYÁN JÁNOS

Felelős kiadó:

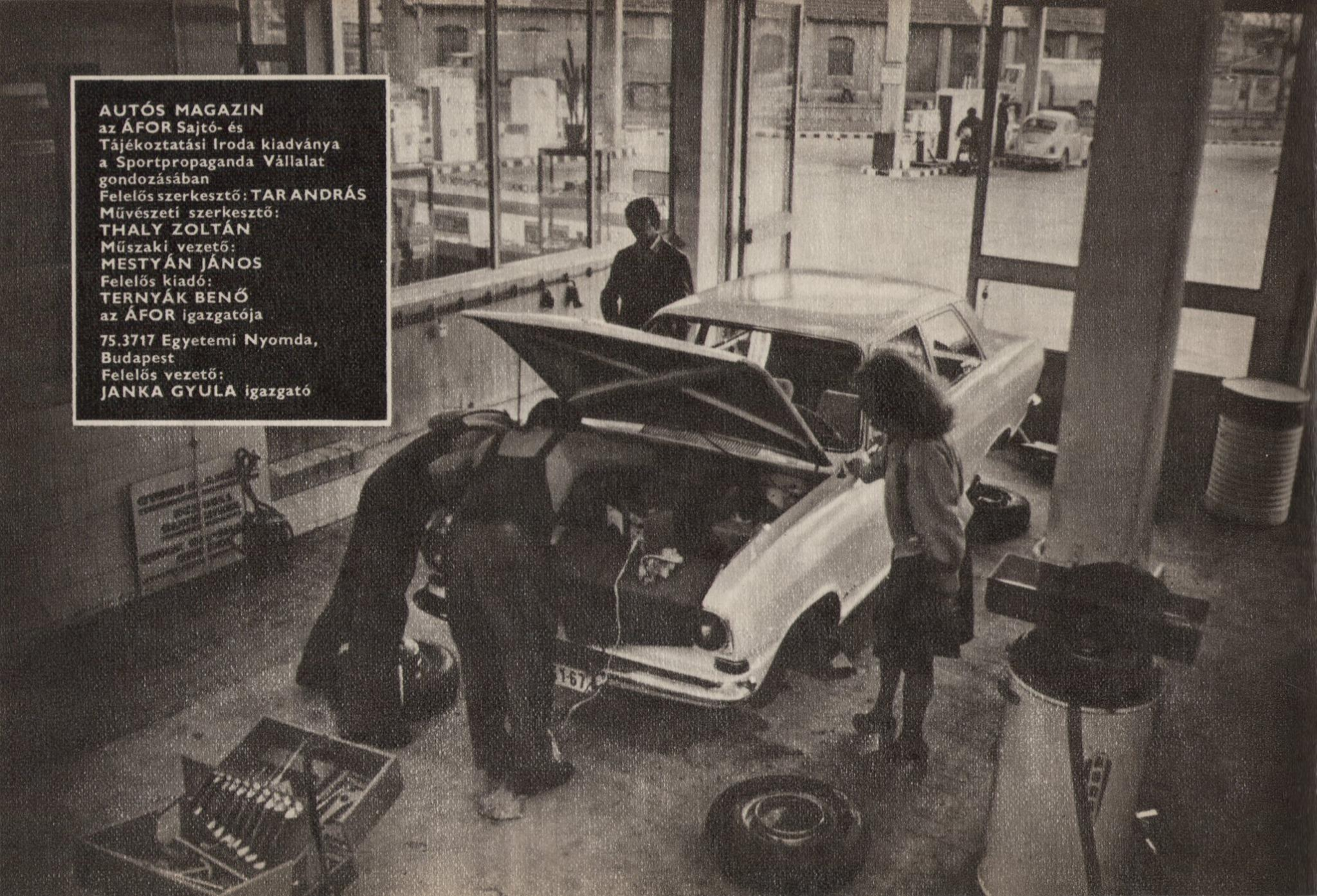
TERNYÁK BENŐ

az ÁFOR igazgatója

75.3717 Egyetemi Nyomda,
Budapest

Felelős vezető:

JANKA GYULA igazgató



Öt esztendővel ezelőtt, 1970 tavaszán került először az Egyetemi Nyomda szedőtermének asztalaira az ÁFOR Autós Magazin. Új kiadvány volt, szó szerint ekkor született, a több mint tíz éves Jó Utat című autós útikönyv utódjaként. Kiadásával az ÁFOR vezetői azt a célt kívánták elérni, hogy legyen egy olyan állandó összekötő kapocs a törzsközönségnek számító autósokkal, motorosokkal, ami a közérdekű műszaki, vevőszolgálati és motorsport témák publikálásával élő, informatív kapcsolatot teremt. Ez a formájában is újszerű színes magazin szakított a hasonló körülmények között készülő kiadványok tradícióival és nem csupán vállalati érdekeket szolgáló műszaki és kereskedelmi témákat közölt, hanem sokakat érdeklő autós híreket is. Az Autós Magazin számai nem tartalmaznak reklámot, árupropagandát és mellőzik a hagyományos hirdetések. Talán ez a szerkesztési koncepció a magyarázat arra, hogy az első évben az olvasók közül sokan azt hitték, hogy az új kiadvány a közkedvelt Autó Motor című lap éves magazinja.

Azóta öt esztendő telt el és az ÁFOR Autós Magazin — a magyarországi autós kiadványok sorában — ismert, elismert lett. Évente 50 000 példányban készül, igényes mélynyomásos technikával, igen sok fotó- és képillesztéssel. A szerkesztés munkájában az ÁFOR Sajtó- és Tájékoztatói Irodája mellett sok ismert közlekedési szakember, mérnök, szakíró és fotóriporter vesz részt, nem beszélve azokról a kedves olvasókról, akik levelekkel, észrevételeikkel segítik a lapkészítést. Gyakran előfordul, hogy az ÁFOR vezetőit keresik meg — személyesen vagy levélben — hivatkozva a magazinban olvasott egy-egy konkrét témába. Így tett például egy mérnök, győri olvasónk, aki dr. Karádi István kereskedelmi igazgatóhelyettesnek írt és a legutóbbi magazinban közölt új kereskedelmi elképzelések megvalósításához adott néhány hasznos ötletet. Igen sokan vannak olyanok is, akik a vállalat Vevőszolgálatát keresik fel és bővebb információkat, tájékoztató kiadványokat kérnek arról, amiről már a magazinban is olvastak. Bátran állíthatjuk, hogy néhány éve a Zsiguli-gépkocsik üzemanyag oktánszám vitájában a magazin körinterjúja, és a legilletékesebb kőolajve-

ÖTÉVES AZ autós magazin



gyész állásfoglalása nyugtatta meg az autósokat. Mi erre a bizonyíték? Talán a leghitelesebb az, hogy az Autós Magazin megjelenése után a Zsiguli-tulajdonosok a lappal a kezükben keresték fel a kételkedő szervizeket és szerelőket, a töltőállomásoknál pedig a szuperbenzint keverés nélkül elfogadták kocsijukhoz. Az új hazai motorolaj sorozat bemutatását is elsőként vállalta a magazin és autósaink az MS—E olajokról elsőként itt kaptak részletes műszaki információkat.

Természetesen minden magazin legolvasottabb része az autósport-blokk. Öt év alatt ez a technikai sport hazánkban is fantasztikus karriert futott be, ma talán a labdarúgás után a legtöbb fiatal ez érdekli. 1970-ben néhány tucat versenyző jelentette a magyar autósportot, 1975-ben pedig ott tartunk, hogy technikailag megoldhatatlan a sok nevező elindítása egy-egy bajnoki versenyen. Közel száz minősített rallye-versenyző vesz részt a hazai és nemzetközi viadalokon, több mint kétszáz a leigazolt másodosztályú versenyzők száma, a meghívásos ügyességi és túraversenyeken pedig ezrek vetélkednek. Érthető tehát, hogy az Autós Magazinokban is legtöbbször a versenyekről készült képeket és híradásokat keresik. Az Áfor Autósport Szakosztálya egyidős az Autós Magazinnal, az új klub bemutatását annak idején elsőként szintén ez a lap vállalta. Ma több tucat országos bajnoki cím és rangos külföldi siker után az Autósport Szakosztály eredményei önmagukért beszélnek, az ÁFOR legjobb versenyzőiről az országos sportlapok rendszeresen írnak. Természetesen az Autós Magazin sport-blokkja most is és ezután is beszámol a versenyek legérdekesebb mozzanatairól, bemutatja a legeredményesebb versenyzőket.

Ha az Autós Magazin elmúlt öt évről mérleget készítenénk, minden bizonnyal pozitív lenne az. Tekintélyt szerzett magának ez a lap és ma némileg hézagpótló is a hazai autós kiadványok sorában. Most, amikor világszerte központi kérdés az energiatakarékosság, különösen a szénhidrogén alapú energiákkal való takarékoság, a magazin rovatai ismét hasznos műszaki, üzemeltetési tanácsokkal segíthetik ezt a programot, hiszen igen sok olyan gyakorlati fogás van, ami megszívlelendő minden autós számára.



PROGRAM A TAKARÉKOSSÁG JEGYÉBEN

A negyedik ötéves terv utolsó évében az ÁFOR ismét eredményekről számolhat be; a népgazdasági elvárásoknak a vállalat mindenben eleget tett, jelentősen javult a hatékonyság, az eredményterv teljesítése meghaladta az előzetes számításokat, összességében elérte, sőt meg is haladta már mindazt, amit a gazdasági program csak 1975-re tűzött ki célul! Hálózatfejlesztésre 1 milliárd forintot fordított a vállalat az elmúlt évben és ez a jelentős összeg csótávvezetékek, szállítóeszközök és korszerű üzemanyag-töltő állomások, szervizek formájában realizálódott. Kisebb helyi kiszolgálási zökkenőktől eltekintve egész évben jó volt az üzem- és kenőolajellátás, a mezőgazdaság, a közlekedés és az idegenforgalom szezonális kiszolgálása sem okozott gondot az ÁFOR hálózatának. Most az idei gazdasági év mégis változásokat, módosításokat hozott az ÁFOR életében is. A vállalat új programját az energiatakarékosság jegyében kellett elkészíteni. Erről beszélgettünk Ternyák Benővel, az ÁFOR igazgatójával.

— Az MSZMP KB 1974. december 5-i határozatának megfelelően munkánk középpontjában a gazdasági hatékonyság to-

vábbi növelése, a takarékos gazdálkodás, a tartalékok feltárása áll. Ez az év egyben a IV. ötéves terv befejező szakasza, ami azért is fontos, mert most kell megalapozni a következő tervidőszak áforos tennivalóit. A szénhidrogén alapú energiahordozókkal való takarékoskodás — ami köztudomásúan most világszerte a gazdasági élet központi kérdése — bizonyos vonatkozásokban módosítja az ÁFOR munkáját is. Nyilván az Autós Magazin olvasói előtt is ismeretes, hogy a kormány 1975. január 1-vel néhány kiemelt termékre bevezette az úgynevezett keretgazdálkodást, ami a vállalati tevékenységre is kihatással van. Ennek a rendelkezésnek a gyakorlati alkalmazása már megkezdődött és a legtöbb állami vállalat már csak a szigorú gazdaságosság szem előtt tartásával kidolgozott normák alapján vásárolhat üzem- és hajtóanyagokat.

— Az autósok és motorosok körében elterjedt, hogy az idén korlátozzák a magánfogyasztók üzemanyag-vásárlását is, valamiféle új kiutalásos rendszert vezetnek be. Szeretnénk, ha az Autós Magazin révén is választ kapnánk ezekre a sokakat foglalkoztató kérdésekre.

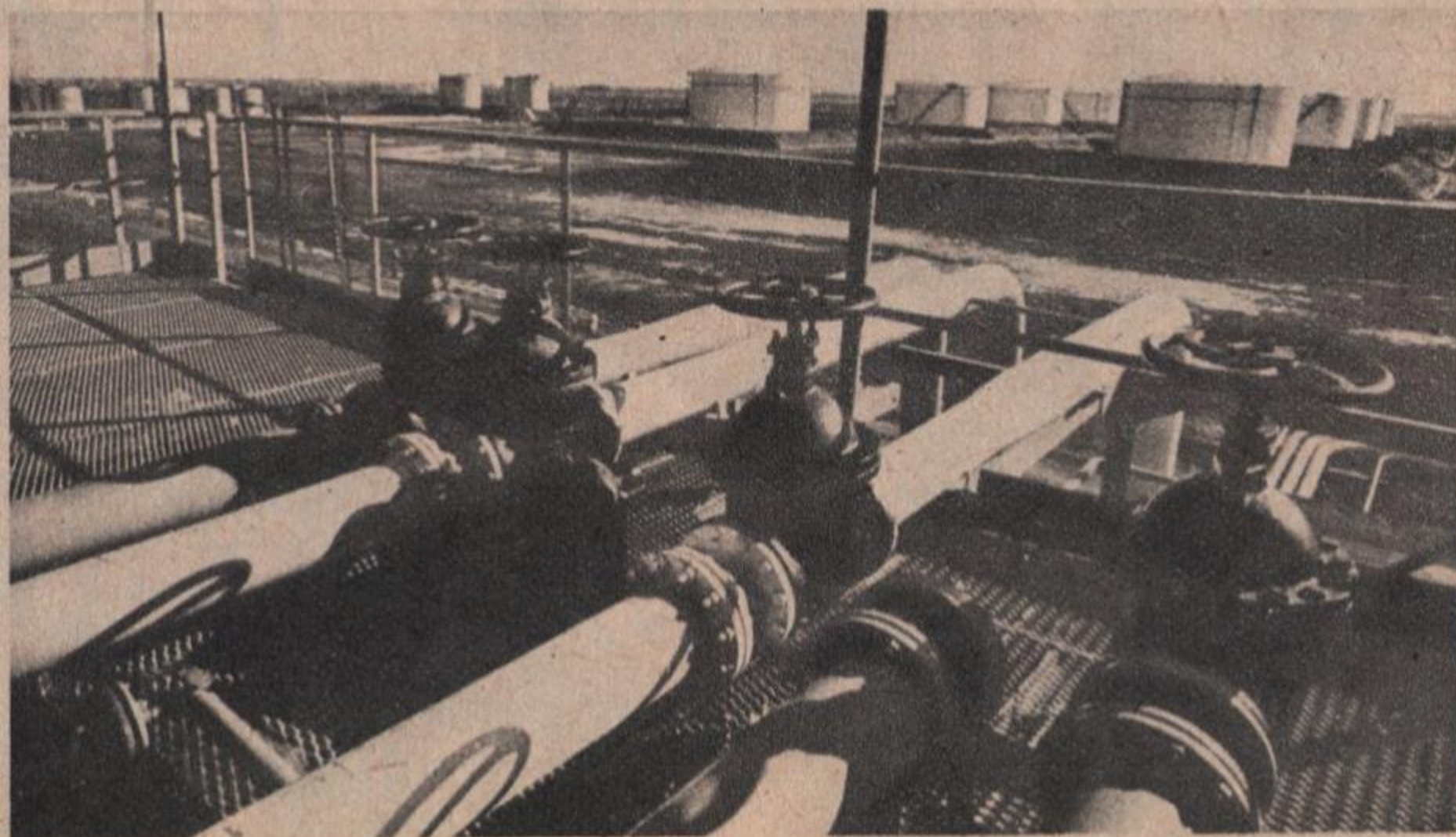
— Az ÁFOR-nak a most következő terv-

időszakban mindent meg kell tennie annak érdekében, hogy a népgazdasági takarékoskodás szempontjából fontos készletgazdálkodás hatásosan funkcionáljon. Ez a munka természetesen nem a forgalom csökkentését jelenti és nincs szó a magánfogyasztók, az autósok, motorosok adminisztratív vásárlási korlátozásáról. Az energiatakarékosság mindenkire vonatkozik, de itt különösen az állami vállalatokra, üzemekre vár nagy feladat, hiszen az üzem- és hajtóanyagok 75—80 százalékát ők használják fel. Elsősorban úgy kell takarékoskodni, hogy az energiát valóban jól hasznosítsák! Számításaink szerint csupán a porlasztók és adagolók szakszerű beállításával több mint félmillió literrel lehetne az éves benzinfelhasználást csökkenteni. — A takarékoskodás szem előtt tartásával, az ÁFOR az idén minden eddiginél nagyobb, 23 milliárd forintos forgalomra számít. Előreláthatóan 1,1 millió tonna benzint, 3,4 millió tonna gázolajat, illetve tüzelőolajat, 1,9 millió tonna fűtőolajat és továbbá mintegy 700 ezer tonna különféle olajat, bitument forgalmazunk. A takarékosabb gazdálkodás, jelentős szervezési feladatokkal jár, de a forgalom emelkedését továbbra is javarészt a meglévő háló-



zattal kell lebonyolítani, törekedve az eszközök jobb kihasználására.

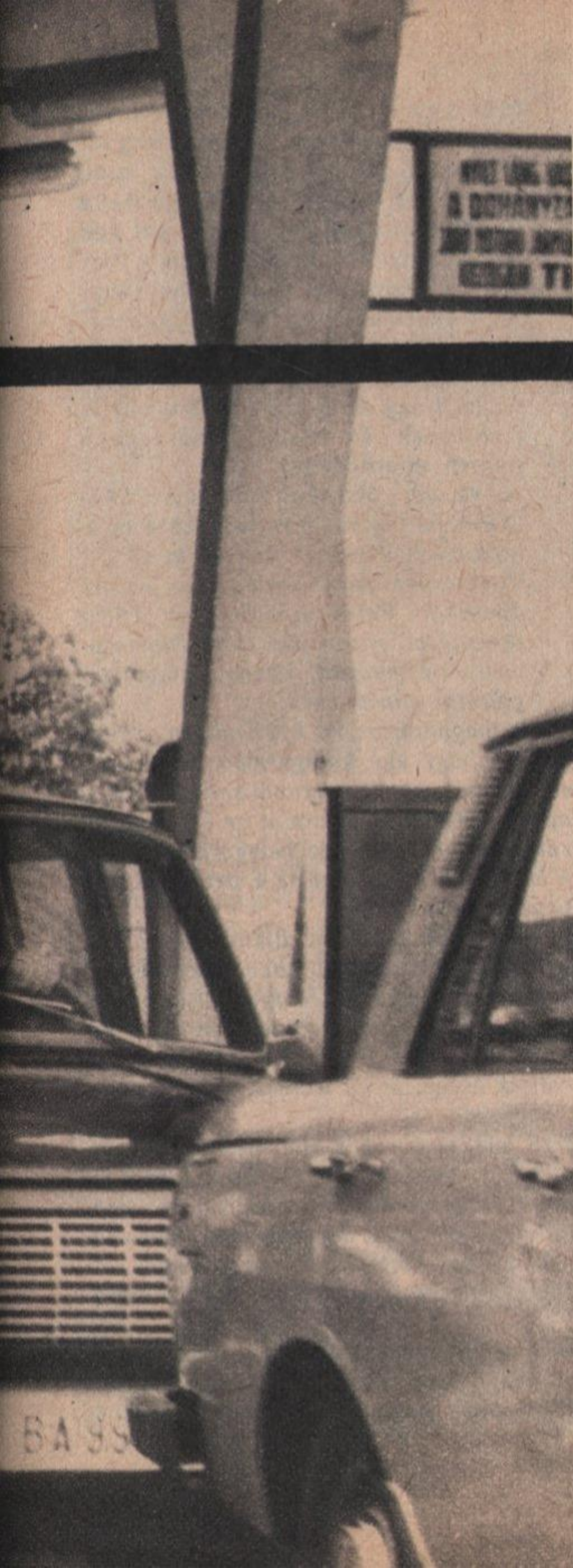
— Nyilván kedvezőtlen hírként fogadják az autósok az ÁFOR-nak azt a híradását, ami a napilapokban már megjelent, s miszerint az idén nem kívánunk új beruházásokat elkezdni, erőforrásainkat csupán a már megkezdettek befejezésére koncentrálnunk. Nos, megnyugtatóul közölhetem, hogy új üzemanyag-töltő állomások és szervizek azért átadásra kerülnek, így a kiszolgálás tovább gyorsul, javul. Országosan körülbelül 26 új töltőállomás készül el



1975-ben, ebből Budapesten nyolcnak az építése fejeződik be. A kőolajtermék ellátását segíti az újonnan épülő ebesi ÁFOR telep is, ahol már 1975 augusztusában megkezdődhet az áruk tárolása. Bővül ezenkívül a nagyforgalmú szajoli, füzesabonyi és székesfehérvári telep kapacitása is. Csepelen az üzemanyagszállító tankautók jobb kihasználtságát segíti az újonnan elkészülő töltőberendezés.

Az energiatakarékosság egyik kihatása az ÁFOR-nál, hogy meggyorsítjuk a töltőállomások gazdaságtalan kimerőoszlopainak

cseréjét. Ennek a munkának nyilván az autósok és motorosok is előnyét látják, hiszen tovább gyorsul a kiszolgálás, csökken a várakozási idő. Az energiaköltségek csökkentéséhez az ÁFOR műszaki, vevőszolgálati szakemberei is hozzájárulnak, gazdaságos üzemeltetési javaslatok kidolgozásával, a kenő- és hajtóanyagok legcélszerűbb felhasználási módjainak megismertetésével. E téren szívesen adnak hasznos tanácsot az ÁFOR valamennyi kis- és nagyfogyasztójának — fejezte be tájékoztatóját az ÁFOR igazgatója.



NYELV
A DOKUMENTUM
KÖZÖSSÉGI TITKÁRSÁG

Ha valaha időszerű volt ez a kérdés, akkor most igazán az! Amíg korábban inkább a balesetek megelőzését, az oktan közúti kockázatát megszüntetését célozta a sebességkorlátozás, ma ennek a világméretű akciónak nyomós gazdasági háttere is van. A szakemberek az új sebességi határok előnyeit nemcsak a halálos balesetek jelentős (15—35 százalékos) csökkenésével tudják mérni, hanem a megtakarított üzemanyag tonna-millióival is. Ugyanakkor egyöntetűen vallják, hogy további fantasztikus mennyiségű kőolajtermék megy veszendőbe az autósok rossz vezetési szokásai miatt. Ez így igaz, hiszen „túlfogyasztást” produkálni, csigatempóban is lehet.

A gyorshajtók pontosan tudják, milyen többletköltségekkel jár a nagy átlagsebesség tartása, azt viszont nem mindenki érzékeli, hogy milyen gyorsan fogyasztják lassú tempónál is a benzint akkor, amikor a motort indokolat-

lanul kihúzzák, magas fordulatszámon tartják. Az autókatalógusok rendszerint táblázatban közlik, hogy egy-egy típus mennyit fogyaszt normál vezetési stílusnál és mennyit nagysebességű országúti vagy városi üzemnél. Az egyes mérési adatok között 2—3 literes százkilométerenkénti fogyasztási különbségek vannak, de nem ritkák a 6—8 literes eltérések sem. A FIAT 132-es típusnak például 10—15 liter között alakulhat az országúti fogyasztása a vezetési stílustól függően. Ugyanezzel a kocsival erőltetett üzemi körülmények között könnyedén lehet 22 literes fogyasztást is produkálni. A Zsigulik fogyasztását a kezelési könyv 8—9 literben határozza meg száz kilométerenként, de ezzel az autóval, ha minden sebességi fokozatot a maximumig kihúzzunk és teljes gyorsításokra törekszünk, elérhetjük a 18,5 literes fogyasztást is. Hasonló a helyzet az 1500-as Polski Fiat kocsival. Ésszerű vezetéssel 9—10 liter benzinnel ki lehet jönni — még városban is —, de a túlpörgött kerekű indítások, a verseny-stílusú gyorsulások itt is 6—8 liter többletfogyasztást eredményeznek. Természetesen közvetve fájnak a benzint a felesleges fékezések, a rossz ívű kanyarvételek, a helytelen reggeli hidegindítások és csúcsfor-



galmi idők „totyogásai” is. Azt már pontosan lemérték, hogy az országúti gyorshajtás révén elért 15%-os időnyereségért 40% üzemanyag-túlfogyasztással kell fizetni, de azt már nehezebb pontos adatokkal regisztrálni, hogy mennyit lehet megtakarítani a jó vezetési stílus révén. Egy biztos: száz kilométeres távra vetítve 3—4 literes üzemanyag-túlfogyasztás, vagy mondhatjuk úgy is: 15—20 Ft mindenkinek a „lábában” van!

Néhány nagy autós szaklap kísérletek sorozataival is megpróbálta ezt a megállapítást dokumentálni. Kitűnő szakemberek, rallye-versenyzők közreműködésével a leggyakoribb gépkocsitípusokkal végeztek próbatételeket és pontosan mérték a fogyasztást, diagramra rajzolták fel a jármű időszakos és átlagsebességét, regisztrálták a fékezések és kapcsolások számát stb.

A mérési eredmények mindenben igazolták a gyakorlati tapasztalatot: a jó

vezetési stílus az üzemanyag-takarékosság kulcskérdése. Az olasz „Quattroroute” például diagrammal bizonyítja, hogy a 600 ccm, az 1200 ccm és az 1800 ccm hengerűrtartalmú gépkocsi ésszerű vezetés esetén, 100 km/óra tempónál szinte egyformán 7—8 liter között fogyaszt, 120 km/óra sebességnél viszont már 2—4 liter a típusonkénti eltérés. A német „Auto-motor und Sport” című lap a leggyakoribb széria személygépkocsik üzemeltetési költségeit veti össze és megállapítja, hogy minden kiadás között a legmagasabb az üzemanyagköltség, de vezetési stílustól függően ezen belül is óriási eltérések lehetnek.

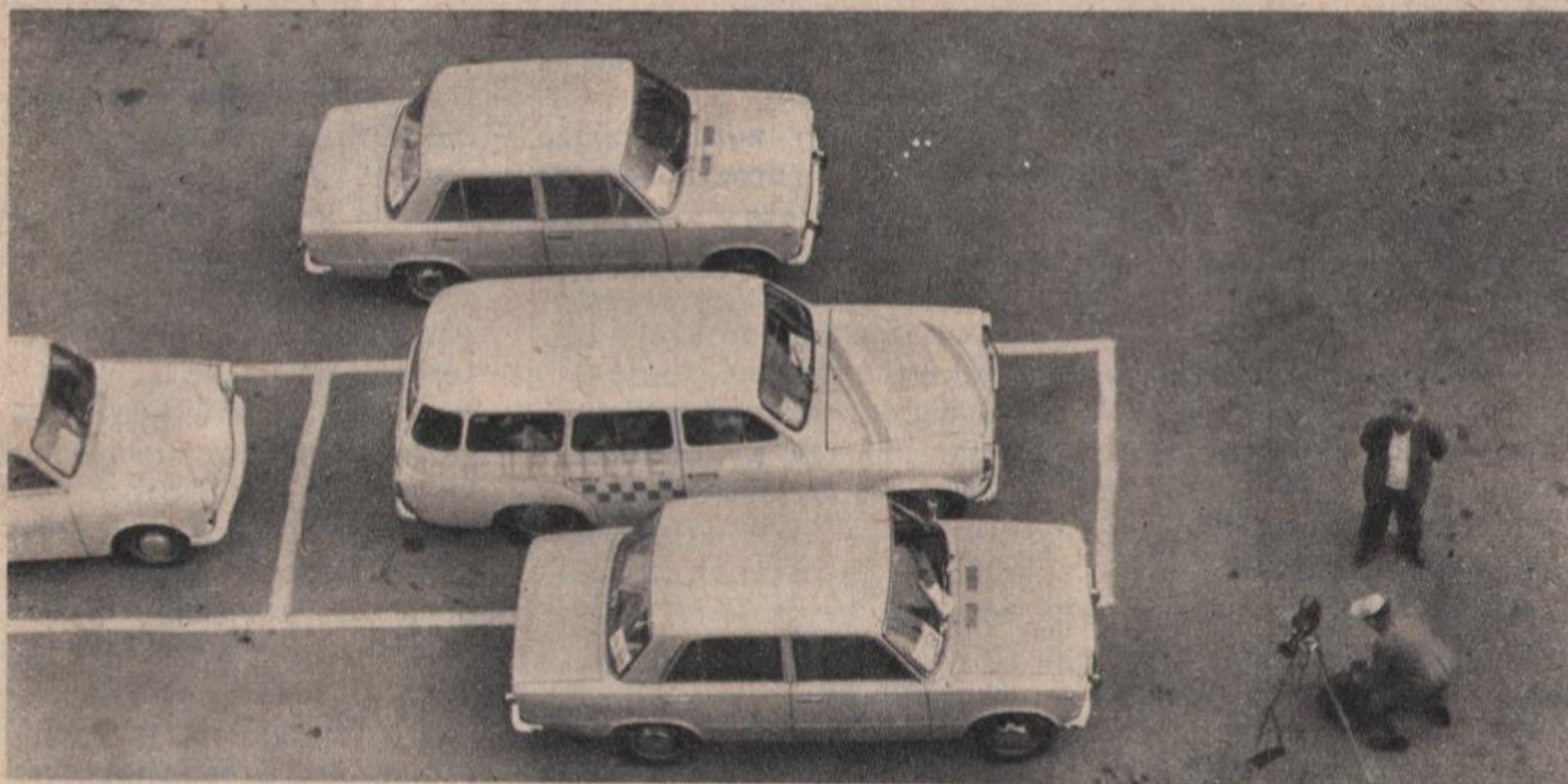
A „Stern” című képes magazin autós rovata is érdekes kísérletre vállalkozott. Ők több teljesen egyforma BMW gépkocsit mértek le Hamburg és München között. Minden autó vezetője más és más vezetési stílust képviselt, de egyikük sem lépte túl a KRESZ sebességkorlá-



tozásait és igyekezett abszolúte szabályosan közlekedni. A műszerek beiktatásával lefolytatott kísérlet eredménye: a „legjobb” és „legrosszabb” kocsi között 9 liter üzemanyag-felhasználási különbség volt 100 kilométerenként, tehát a rossz

felfogásban vezető BMW-s 54 DM-val többet fizetett ki Hamburg és München között benzinre, mint társa. Hasznos lenne minden ilyen kísérletből és minden józan figyelmeztetésből levonni azt a tanulságot, amely röviden így is megfogalmazható: akik

valóban gazdaságosan autózni, közlekedni és nem versenyezni, feltűnősködni akarnak autójukkal, azok bármelyik kategóriában érdekeltek, egyaránt tudnak kis üzemanyag-fogyasztással járni és csökkenteni általában az autózási költségeket.



Már egy éve, hogy megjelent az „üzemanyagpiacon” az új magyar motorolaj, az M—SE. Azóta több ezer autós ismerkedett meg ezzel a kiváló minőségű olajjal, és nem kell már bizonyítani, hogy felveszi a versenyt valamennyi AGIP, Shell vagy BP készítménnyel, mert a gyakorlati tapasztalat önmagáért beszél. Azt azonban bizonyára kevés autós tudja, hogy ezek a betűjelek mit is jelentenek, és az olaj minőségében milyen jelentőségük van? — Az olaj „összeállítását” a RICCARDO angol cég végezte — kezdte tájékoztatását Wiesner Henrik, az ÁFOR Vevőszolgálatának vezetője. — Az Amerikai Petróleum Intézet (API) rendszerét gyakorolva, nem laboratóriumi vizsgálattal, hanem motorvizsgálattal minősítene.

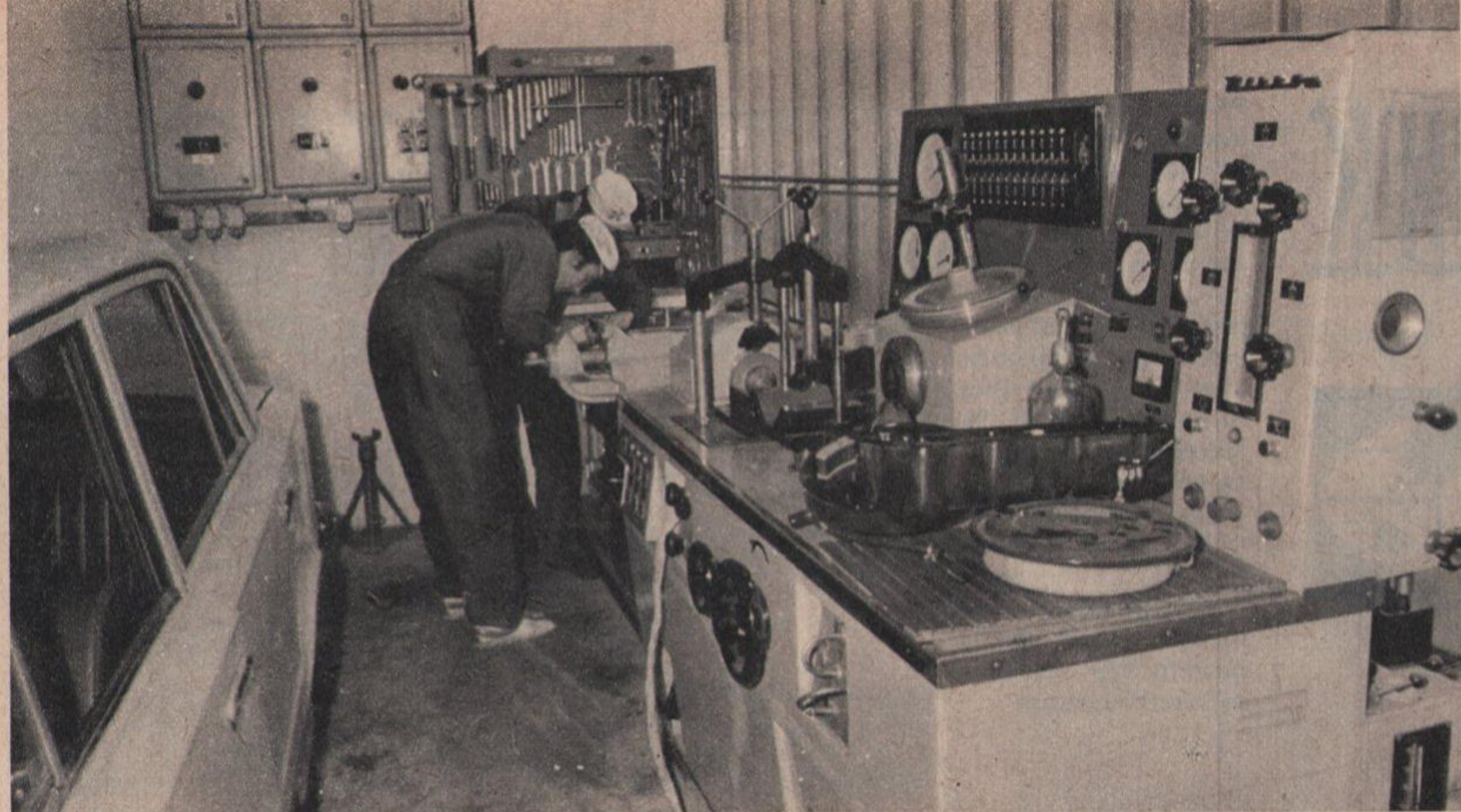
Fékpadi kísérletekkel meghatározzák, hogy milyen szintet kell teljesíteni ahhoz, hogy egy kategóriába besorolják. Ezeknél a fékpadi vizsgálatoknál maximálisan terhelik a motort, és az olaj szennyeződése, valamint az alkatrész kopása normalizálva van. A különböző kategóriákat betűjellel látják el. A legmagasabb szintet az E betű jelöli. Az S betűjelzés a benzinmotort jelenti.

— Ki garantálja az M—SE olajsint állandóságát?

— A minőség egyenletes szintjét több hazai intézmény is garantálja. A Magyar Ásványolaj és Földgáz Kísérleti Intézet (MÁFKI) fékpadi vizsgálatokat végez, amelyekkel a mérhető fizikai és kémiai paramétereket az eredeti receptúrával hasonlítják össze, és ha azonos, akkor az olaj az SE szintnek megfelel.

A Minőségellenőrző Intézet is végez ellenőrzéseket, valamint az ÁFOR MEO is. Ezek az ellenőrzések laborban, vegyileg történnek. A Nagynyomású Kísérleti Intézet (NAKI) futóvizsgálatokat végez. Ahol nagyobb tömegben vannak gépkocsik, pl. a Taxi Vállalatnál, szervizeknél, ott vizsgálják az olaj „viselkedését” a kocsik üzemeltetésénél.

A felsorolt intézmények egyöntetűen megállapították, hogy az olaj minősége nem változik, és olajra visszavezethető meghibásodás nem tapasztalható. Ez szinte



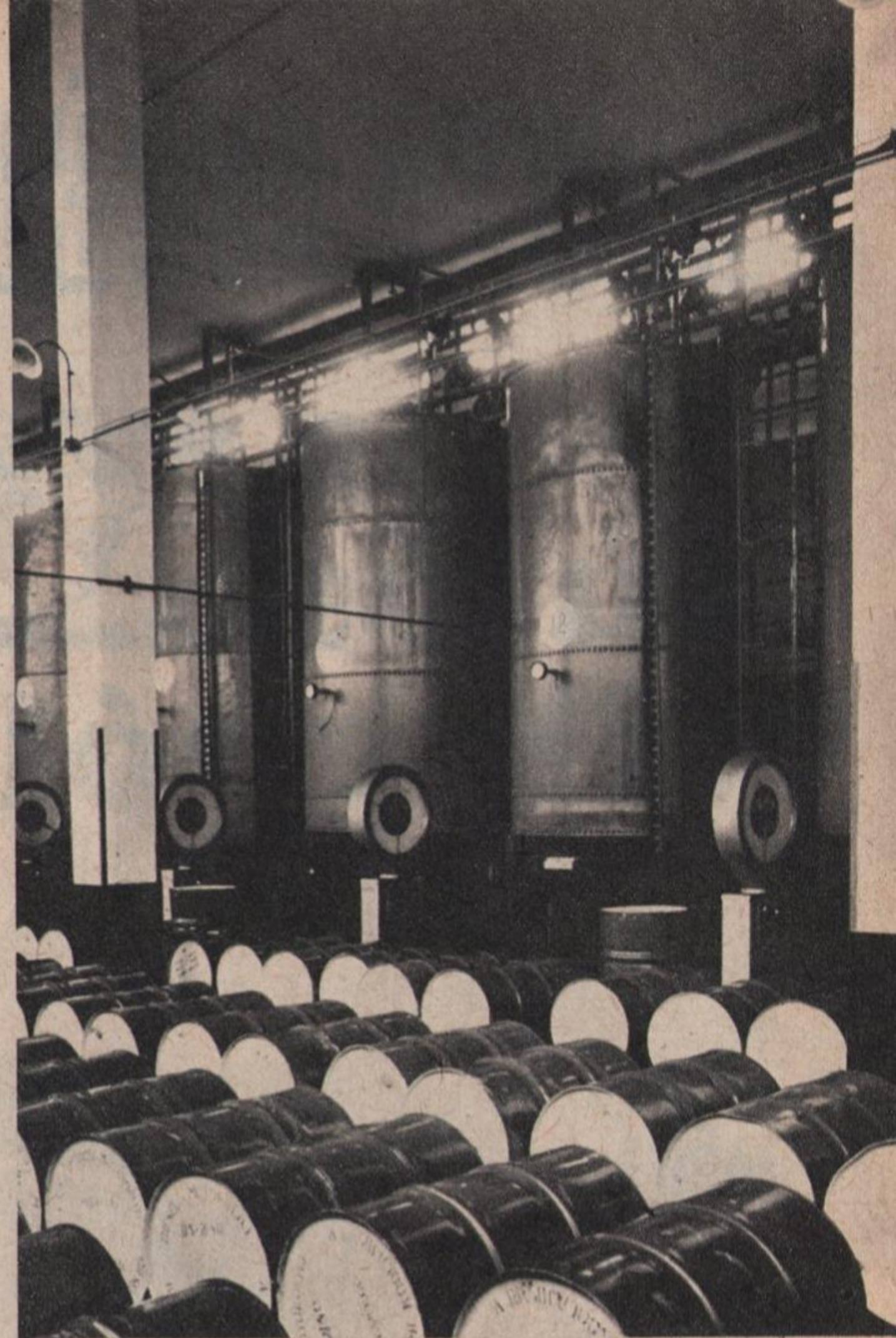
természetes is, hiszen az SE szint olyan magas, hogy a jelenleg forgalomban levő gépkocsik igényeinek teljes mértékben megfelel. Jogosan felmerül ennek hallatára az autósokban az a kérdés, hogy miért volt szükség arra, hogy minőség terén ilyen nagyot lépjünk, hiszen az előző hazai gyártmányú olaj csak léptekkel alacsonyabb, vagyis SC jelzésű?

— Az autóipar gyors fejlődése miatt előbb-utóbb újabb szintemelkedésre lett volna szükség, ezért egy lépcsőt „átugorva”, ezt a magasabb igényeknek is megfelelő olajat forgalmazzuk. A motorizálódás folyamatát végigkísérve, volt olyan időszak, amikor az olajigény volt magasabb, időnként pedig az olaj minősége haladta túl az

igényeket. A másik ok az volt, hogy a konkurens cégek olaja is már mind ezen a szinten készül, és ezek a hazai piacon is kaphatók szinte kivétel nélkül.

Végezetül az egy év olajcsere-időre vonatkozó tapasztalatait szeretnénk számokkal illusztrálva bemutatni. Az adatokat normál közúti üzemmódban, a gépkocsi motorikus állapotában állapították meg:

Típus:	Tájékoztató csereidő (km)
Zsiguli VAZ típus.	10 000
FIAT összes típus.	10 000
Moszkvics 408, 412	8 000



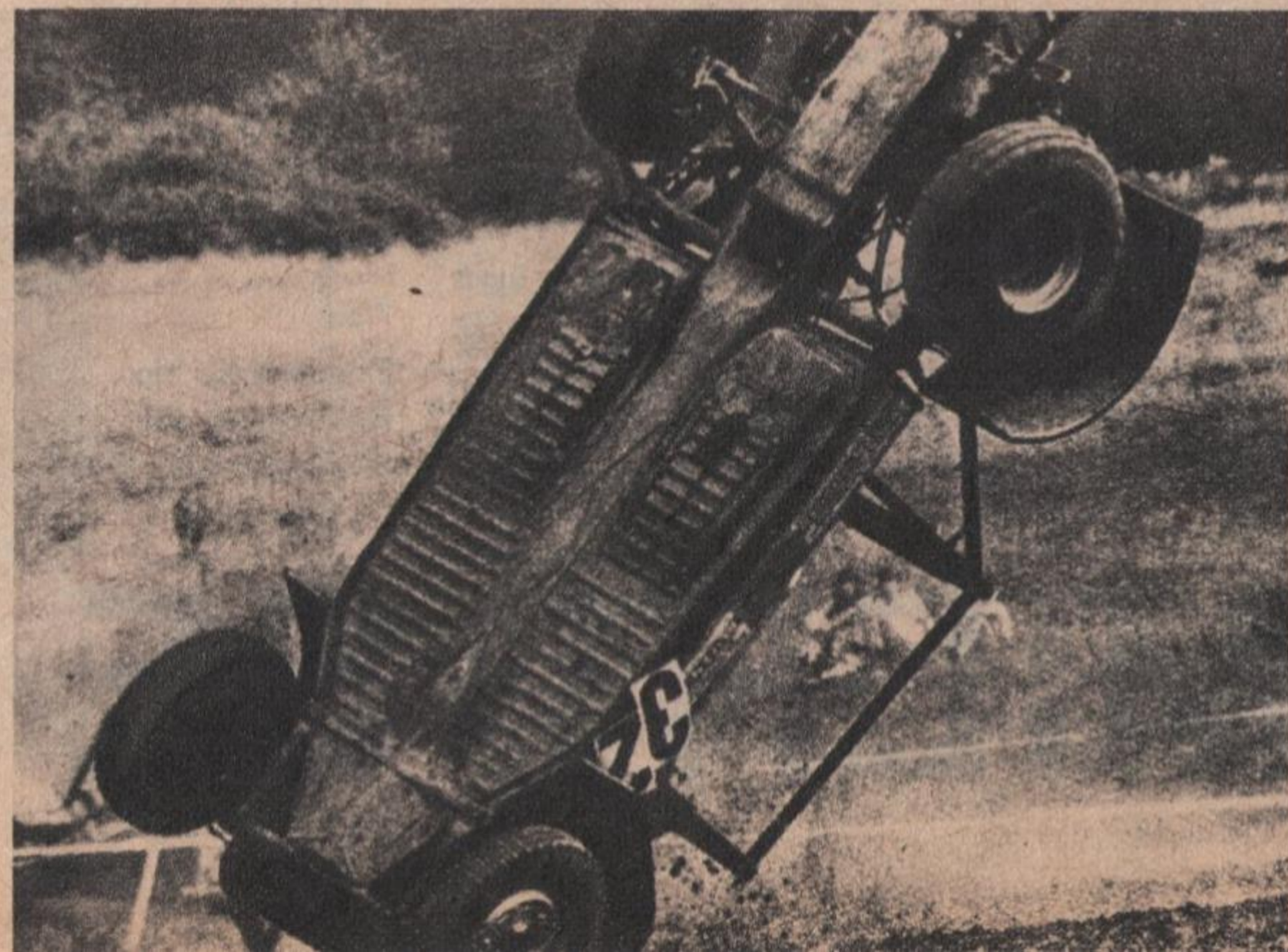
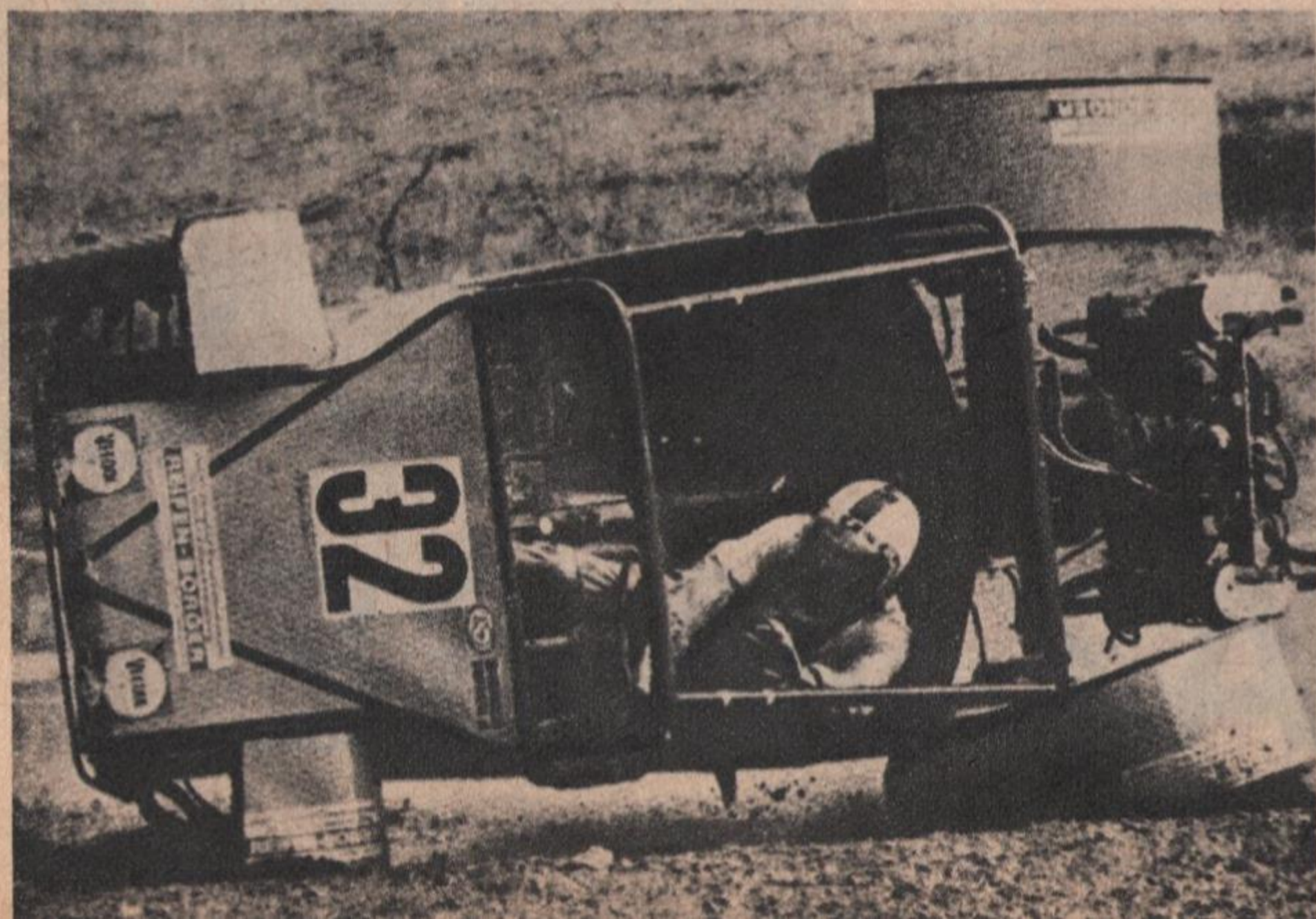
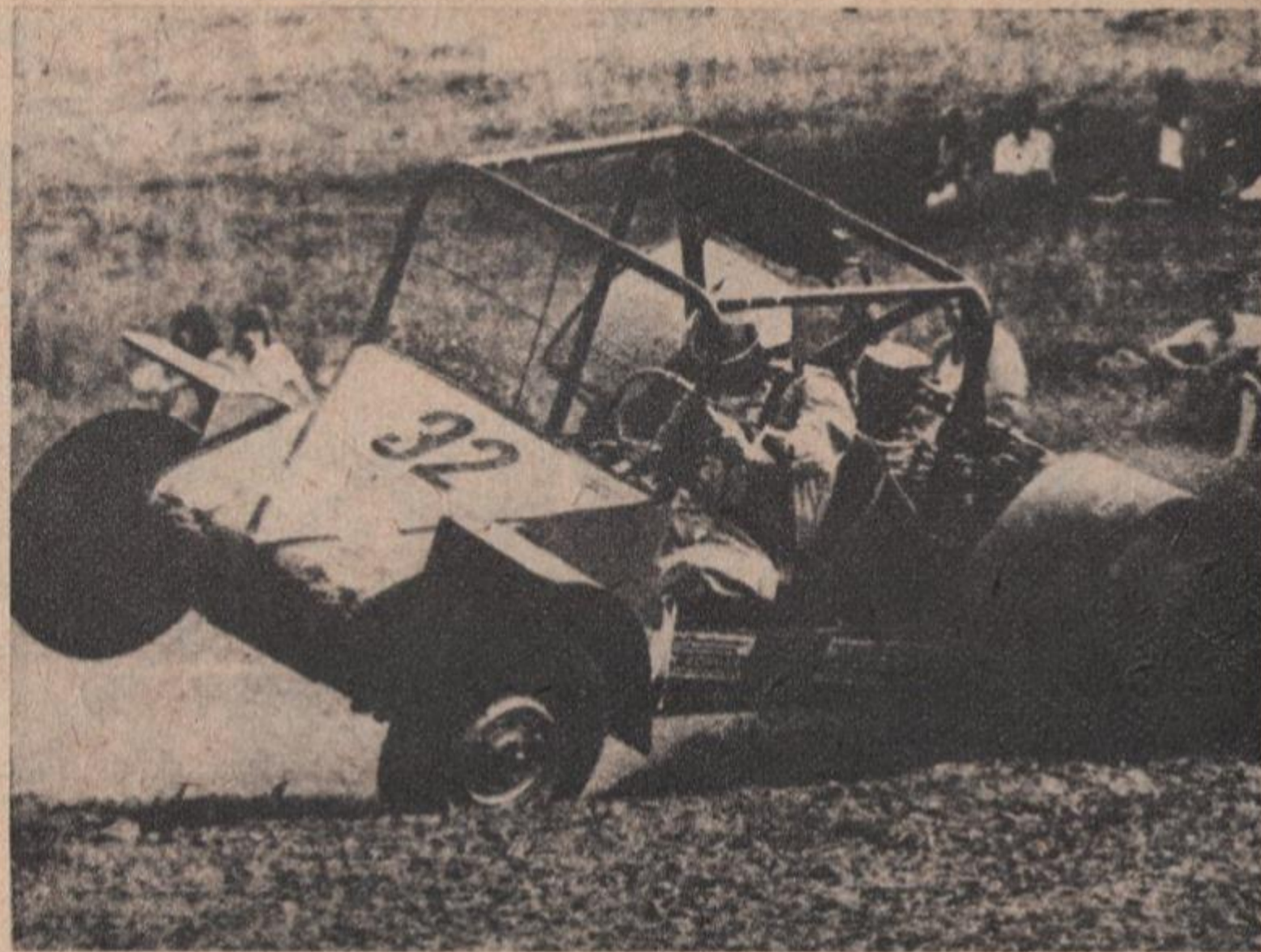
MIÉRT SE AZ M-SE ?

ÉRDEKESSEGEK

az autós világból



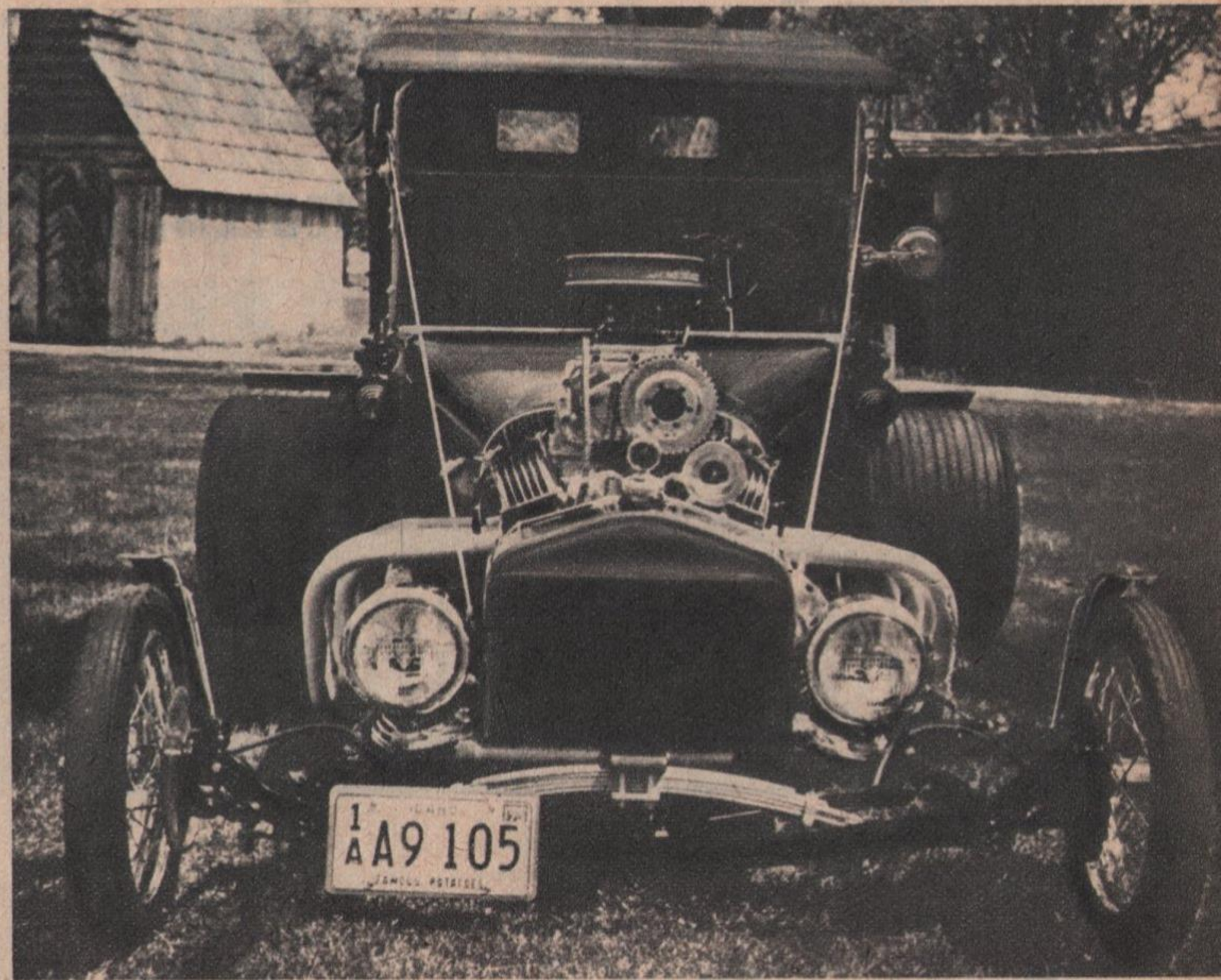
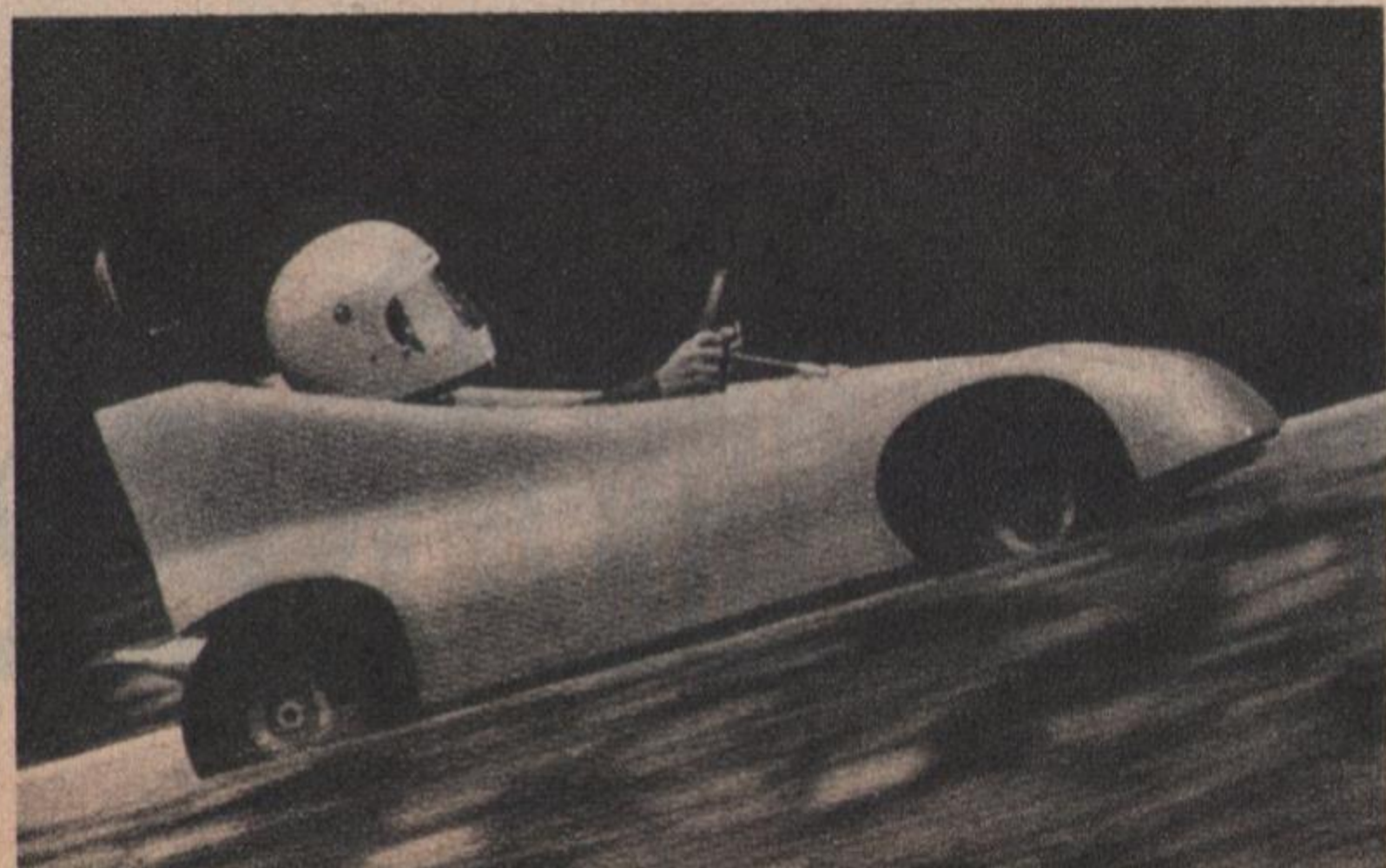
Most, amikor világszerte fokozottan propagálják a biztonsági övek használatát, különösen aktuális ez a képsor. A VW-bázisra épített crossautó vezetőjét a biztonsági öv és a borulás ellen védő acél ív tökéletesen megóvta ennél az akrobatikus mutatványnál. A képsor egyébként nem megrendezett kaszkadőr bemutató, hanem egy verseny pillanatfelvétele





Az amerikai CAN-AM versenyek mintájára Európában is meghonosították a meglehetősen szabad konstrukciók versenyét, INTERSERIA/EUROPA GT néven. Ezeknél a prototípus kocsiknál szinte minden alkatrészt tetszés szerint lehet megváltoztatni, a teljesítmény kötöttség nélkül növelhető. Ez a Porsche alapra épített kocsik 1000 DIN LE-t teljesít

Egy híres versenyautó-konstruktőr készítette 5-14 éves ifjú versenyzőjelöltek számára ezt a „mini-rakétát”. A polyester karosszériába 50 ccm-es 1,5 lóerős MOFA-motort bújttak, ami kb. 45 km/óra végsebességet kölcsönöz a kis formula kocsinak



HOT-ROD

Egy újabb autósörnyeteg Amerikából! Idaho államban építették ezt a „HOT ROD”-nak keresztelt gépjárművet, amely az 1915-ös évjáratú T-Ford karosszériájában egy 5400 ccm-es, 350 lóerős Chevrolet Corvette motort „dajkál”. Első kerekeit motorkerékpártól kölcsönözték, míg hátul 15,5x15-ös méretű superbalonos gumikra támaszkodik.

A VÁSÁRLÓKAT KÉPVISELIK...

BEMUTATJUK AZ ÁFOR KERESKEDELMI FELÜGYELETÉT



Az ÁFOR üzlethálózata az elmúlt években rohamosan fejlődött. Közel 900 eladóhelye van, amelyből 500 a közúti töltőállomás. Az új töltőállomások már korszerűek, több kútoszloposak, és nagy részük nemcsak üzemanyagot árul, hanem az autós számára szükséges autoápolási cikkeket is. Az új üzletpolitika korszerű, udvarias kiszolgálást, szakmailag képzett eladókat igényel, akik az autósoknak minden áruval kapcsolatban kellő információt tudnak adni.

A kútkezelők továbbképzésére — hogy ezeknek a követelményeknek eleget tudjanak tenni — az ÁFOR évi 1 millió forintot fordít. A másik, szintén a fogyasztók érdekében történő intézkedés volt, hogy hat évvel ezelőtt létrehozták a kereskedelmi felügyelőséget. Mi is ezeknek a kereskedelmi felügyelőknek a munkája, munkájuknak mi a jelentősége? — erről kérdeztük Polákovits Istvánt, az osztály vezetőjét.

— Munkánk lényege a töltőállomások és elárúsítóhelyek vevőcentrikus ellenőrzése. Osztályunkon kilenc ellenőr dolgozik, akik az egész országot járják, és mindenütt ellenőrzik az áruellátottságot és választékot, a fogyasztók érdekeit figyelembe véve. Feltárják azokat a hiányosságokat, amelyek az autós ügyfeleknek kisebb-nagyobb bosszúságot okoznak. Ezek közé a „bosszantó” dolgok közé nemcsak egy-egy áru hiánya vagy minőségi elégtelensége tartozik, hanem az egyes elárúsítóhelyek dolgozóinak nem megfelelő modora is a vásárlóval szemben. Előfordul, hogy a töltőállomás nyitvatartási ideje nem az igényeknek meg-





felelő. Ilyenkor ennek módosítására javaslatot tesznek. Ha pedig a nyitvatartási időt a kútkezelő önkényesen változtatta meg, akkor elsőfokon figyelmeztetik, ha pedig ez eredménytelen, akkor nevelő munkára — más munkakörbe — kerül. Ugyanez történik akkor is, ha az ügyfelekkel udvariatlan, vagy szakmai kérdéseikre nem ad megfelelő felvilágosítást, valamint ha a szolgáltatások valamelyikét megtagadja, gondolok itt például a levegőpumpára, olajcserére, kenési tanácsra stb.

— Népszerűek-e a kereskedelmi felügyelők az ÁFOR dolgozói körében?

— Az eladói hálózatban igen sok lelkiismeretes, rendes dolgozó van, akinek a szemében nem hibakereső szerv az ellenőr, hanem munkájukat segítik, ők maguk is feltárják a hiányosságokat és igénylik a felügyelők érdeklődését.

Eredményeink is mutatják munkánk fontosságát, mert ma már csak elvétele fordulnak elő gondatlan, hanyag árurenDELÉS miatt hiányosságok. A vevőkkel szemben tanúsított udvariatlan magatartás és hang is egyre ritkább. Vállalatunk jó hírnevét nem csorbíthatják a magukról megfélemező, sértő hangot használó dolgozók.

— Milyen rendszer szerint dolgoznak a kereskedelmi felügyelők?

— Az ÁFOR öt tájegységét meghatározott időközönként, rendszeresen „lejárják” az ellenőrök. Ettől természetesen eltérünk akkor, ha valahonnan sok panasz érkezik, az a terület fokozottabb ellenőrzést igényel. Mezőgazdasági munkálatok idején az ellenőrzések nagyobb része azokra a területekre összpontosul. Idegenforgalmi főszezonban természetesen elsősorban a határátkelőhelyeken és környékén, valamint a Balaton környékén ellenőrizzük az ellátottság folyamatosságát. Munkánknak ebben az időszakban van a legnagyobb jelentősége, mert nyáron 2,3—3 millió gépkocsi is megfordul az ország tankolóhelyein. Munkánkat segítik a töltőállomásokon levő panaszkönyvekbe bekerülő észrevételek, panaszok.

Itt szeretnénk felhívni autós ügyfeleink figyelmét, hogy mindenkor írják be az áruellátottság hiányosságaival, vagy a nem megfelelő kiszolgálással kapcsolatos észrevételüket, pontos dátummal, mert minden bejegyzést felülvizsgál az ÁFOR vezetősége és mindegyik nyomán intézkedés történik.

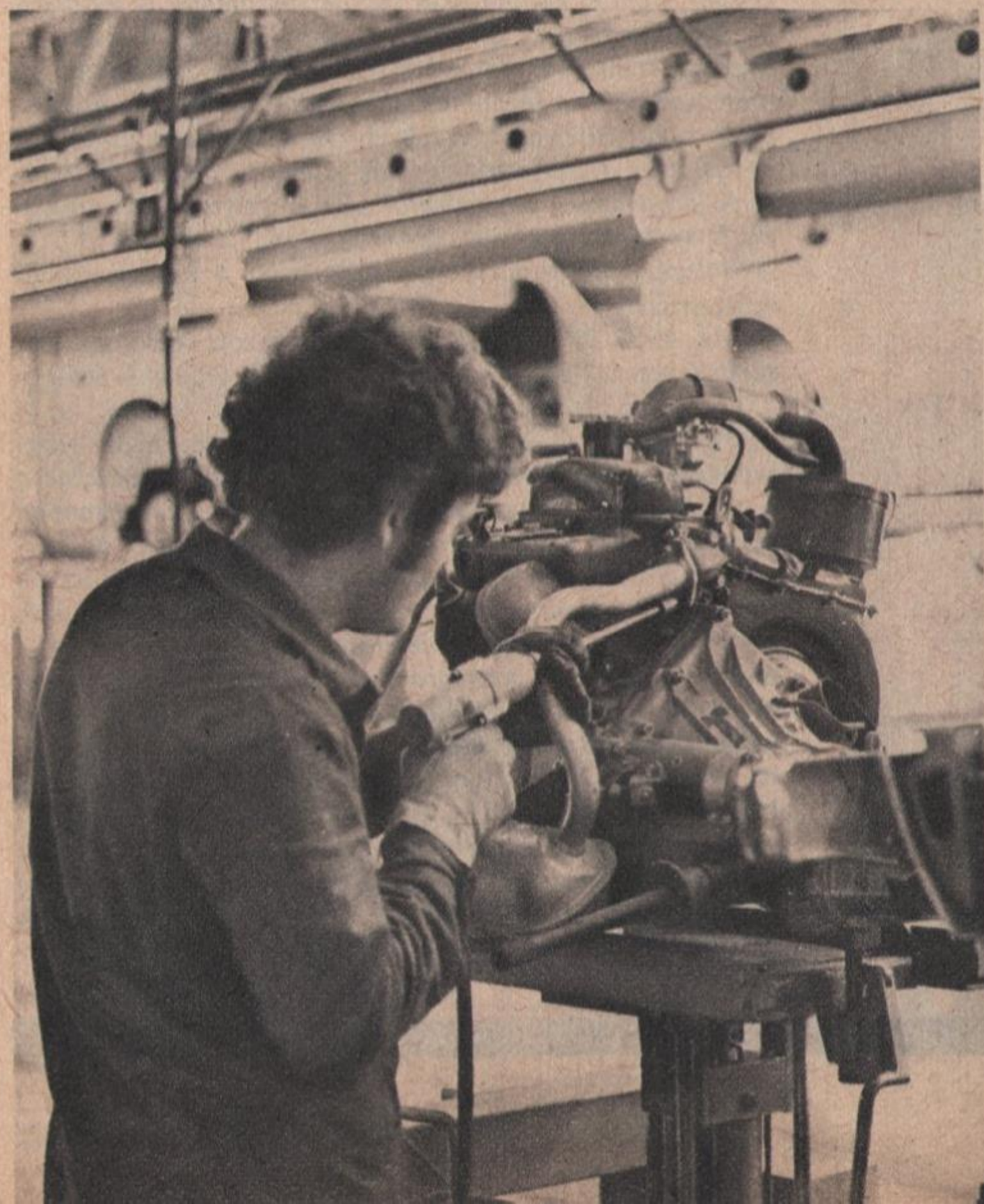
Tessék megismerkedni a

POLSKI

FIAT

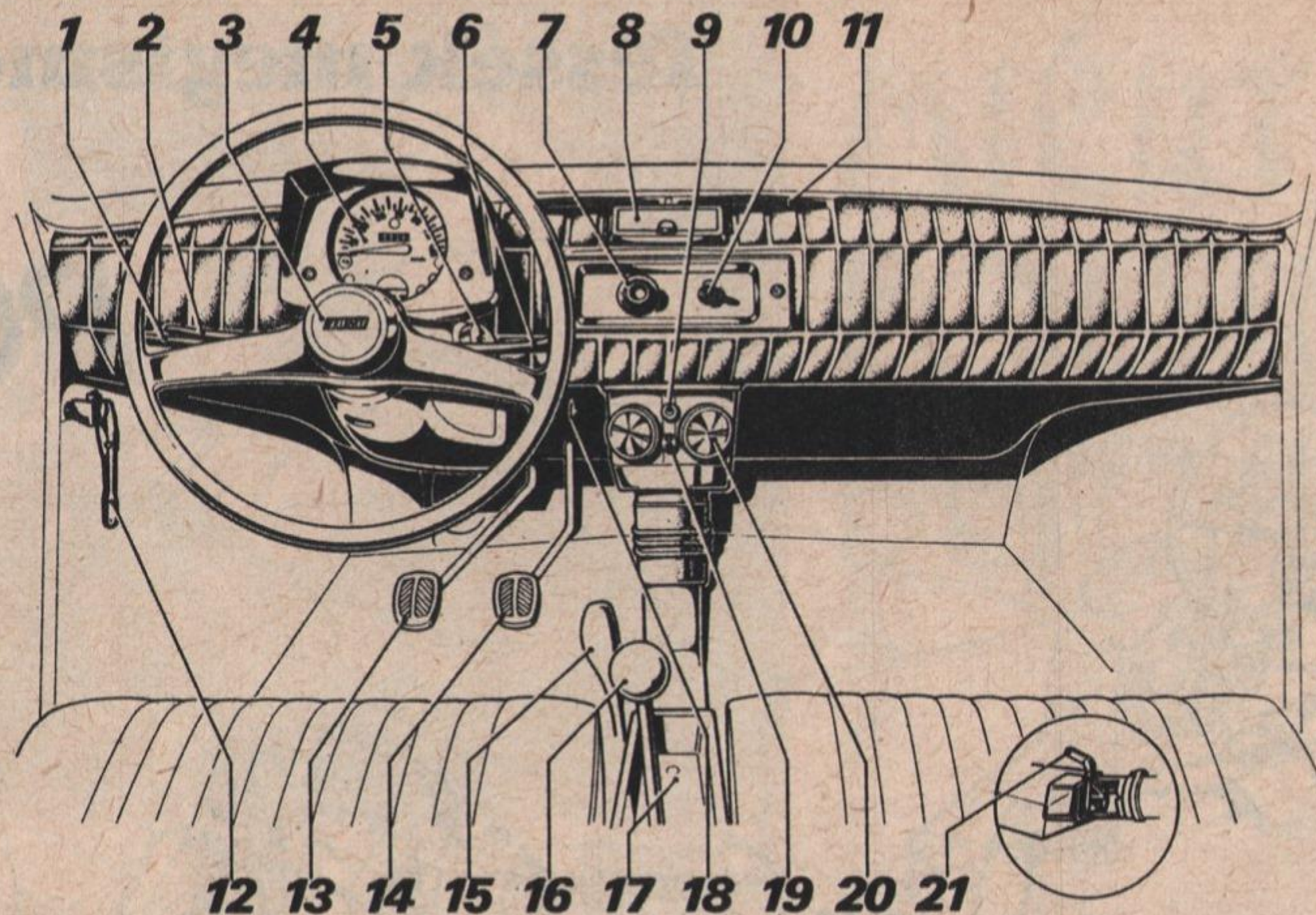
126 p-vel

Talán egyetlen személygépkocsi bemutatkozását sem előzte meg akkora várakozás Magyarországon, mint az olasz licenc alapján a Lengyel Népköztársaságban készülő kis Polski Fiat 126-p jelzésű kocsit. Mindennapos látvány a pesti utcán, hogy felnőttek, nők, férfiak mustrálgatnak egy-egy parkírozó „mini-polskit”, barátkoznak a méretekkel, a modern formával és szinte egy időben felteszik a kérdést: mikor lehet megvásárolni és mennyibe kerül majd? A napilapok már hírül adták, hogy az első 400 darabos szállítmány 1975 utolsó negyedében várható, így az Autós Magazin bemutatója, típusismertetője éppen időszerű. A kereskedelem jelzése szerint 10 év alatt összesen több mint 62 000 kis Polski Fiat érkezik hazánkba, kivétel nélkül a lengyel és magyar járműipari kooperáció keretében. Gyáraink műszerfalakat, gyújtáselosztókat, ablaktörő berendezéseket, kürtöket, feszültség szabályozókat és dugattyúkat



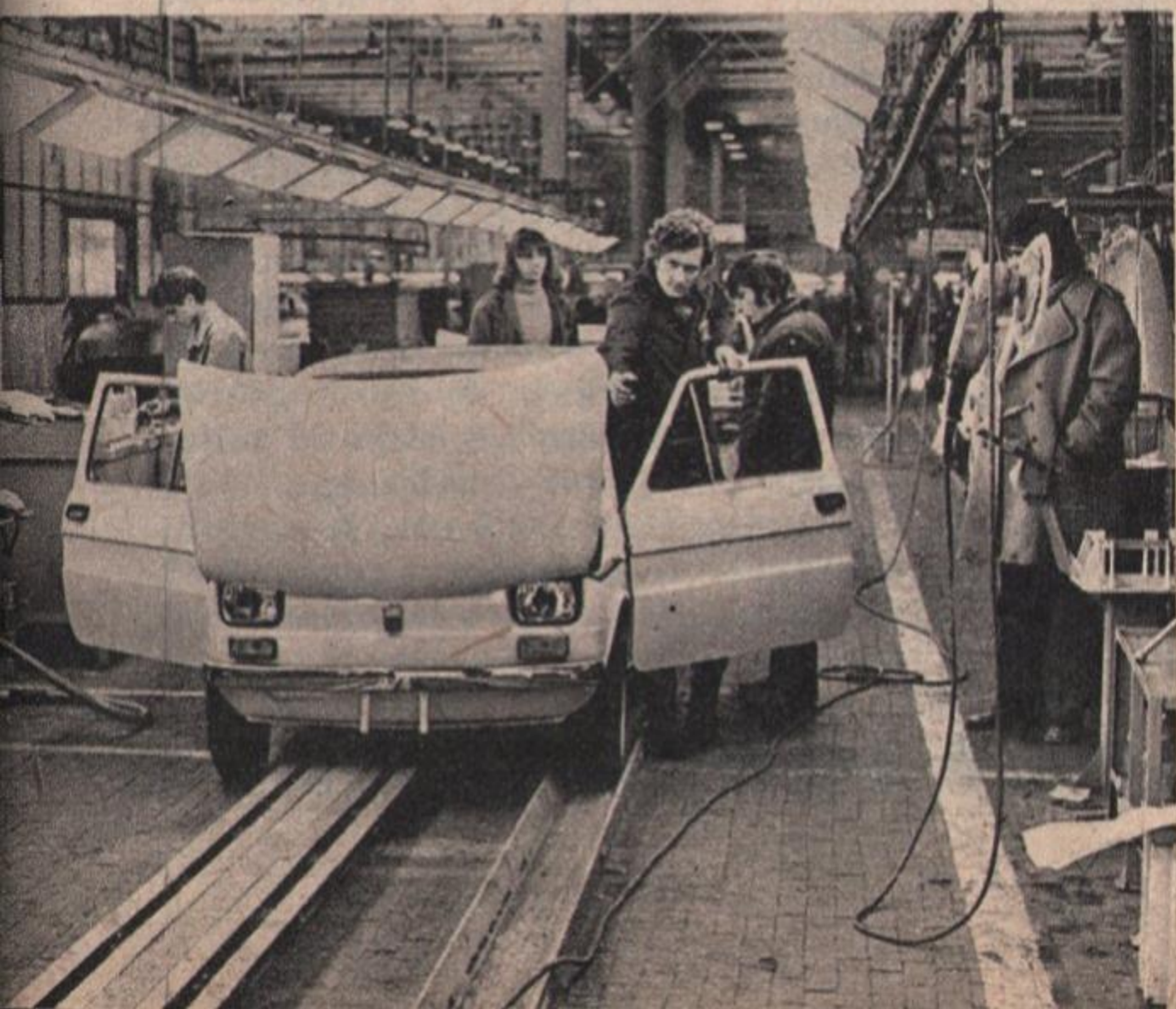
készítenek cserébe a komplett kiskocsikért. 35 000 ilyen alkatrészgarnitúráért kapjuk az első 400 kiskocsit, de a következő években ezek az arányok javulnak. Három év múlva, 1978-tól például már évi 7600 Polski Fiat 126-p-re számíthatunk.

Milyen is ez a szimpatikus kisautó, amelyet az egyik legtekintélyesebb szaklap így definiált: „Egy városi autó a 70-es évekre”! Szerkesztőségünknek módjában állt megismerni, gyakorlatban is kipróbálni a lengyel újdonságot, mégis részletes teszt helyett ezúttal egy képekkel illusztrált típusismertetőt közlünk. Véleményként csupán annyit mondanánk el, hogy a tervezők eredeti célkitűzését maradéktalanul megvalósították, ez az autó a kiskocsi kategóriában szép is, praktikus is és aki nem támaszt vele szemben „nagykocsi igényeket”, az elégedett lesz teljesítményével, kényelmével.



ISMERKEDJÜNK MEG A MŰSZERFALLAL ÉS A KEZELÉSI BERENDEZÉSEKKEL:

1. Fényszóró kapcsoló
2. Irányjelző kapcsoló
3. Kúrtnyomó gomb
4. Kombinált műszer-egység, ami sebességmérőt, km számlálót ellenőrzőlámpát a gyújtáshoz, fényszóróhoz, tompított fényhez, olajnyomáshoz és dinamótöltéshez — tartalmaz.
5. Gyújtáskulcs
6. Ablaktörlő kapcsoló
7. Ablakmosó nyomógomb
8. Hamutartó
9. Frisslevegő-szabályozó
10. Világítás kapcsoló
11. Levegőnyílás
12. Csomagtérfedél nyitó
13. Kuplung-pedál
14. Fékpedál
15. Gázpedál
16. Sebességváltó kapcsolórúd
17. Rakodó doboz
18. Kézigáz kar
19. Szellőzésszabályozó
20. Levegőnyílás
21. Fűtés szabályozó

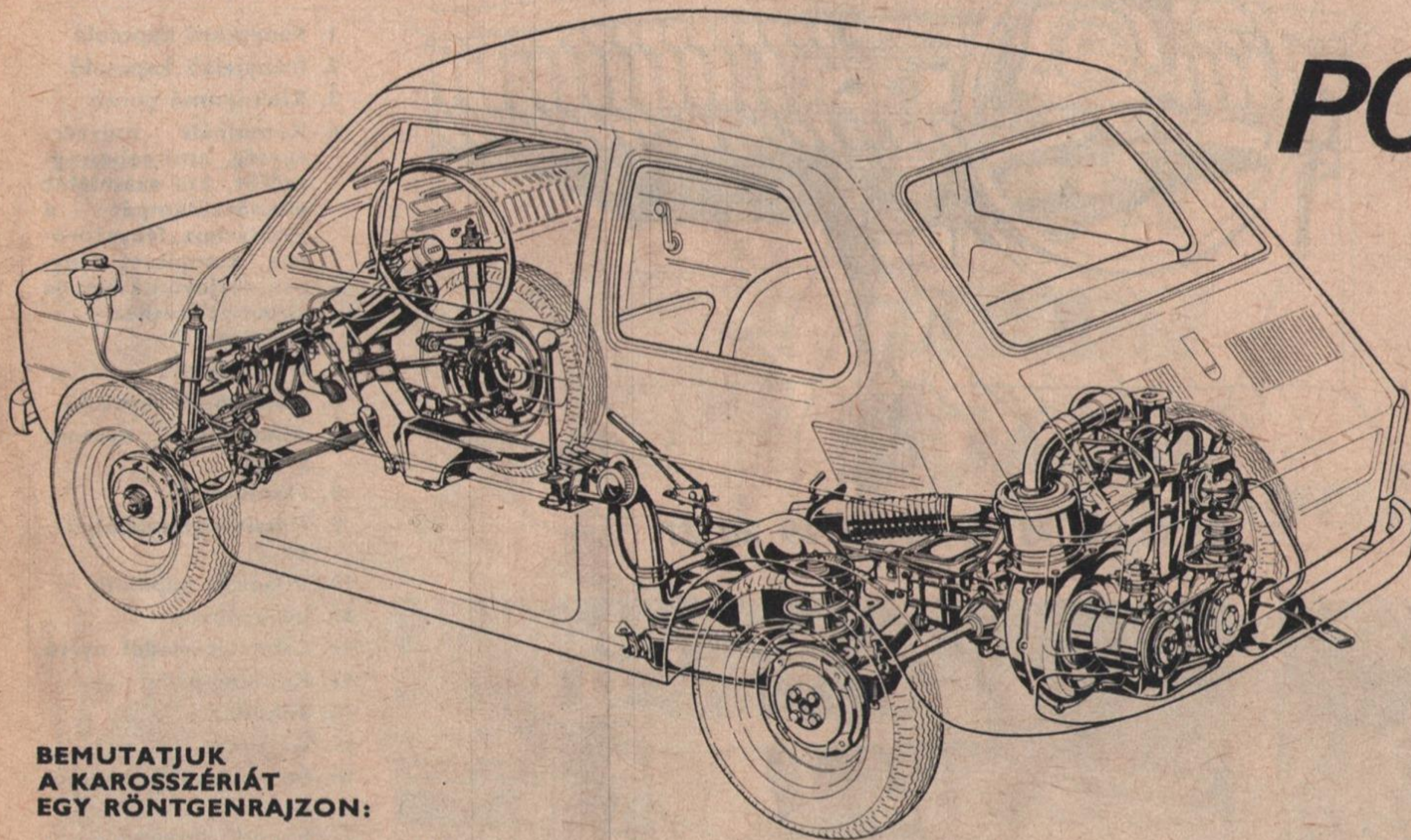


Tessék megismerkedni a

POLSKI

FIAT

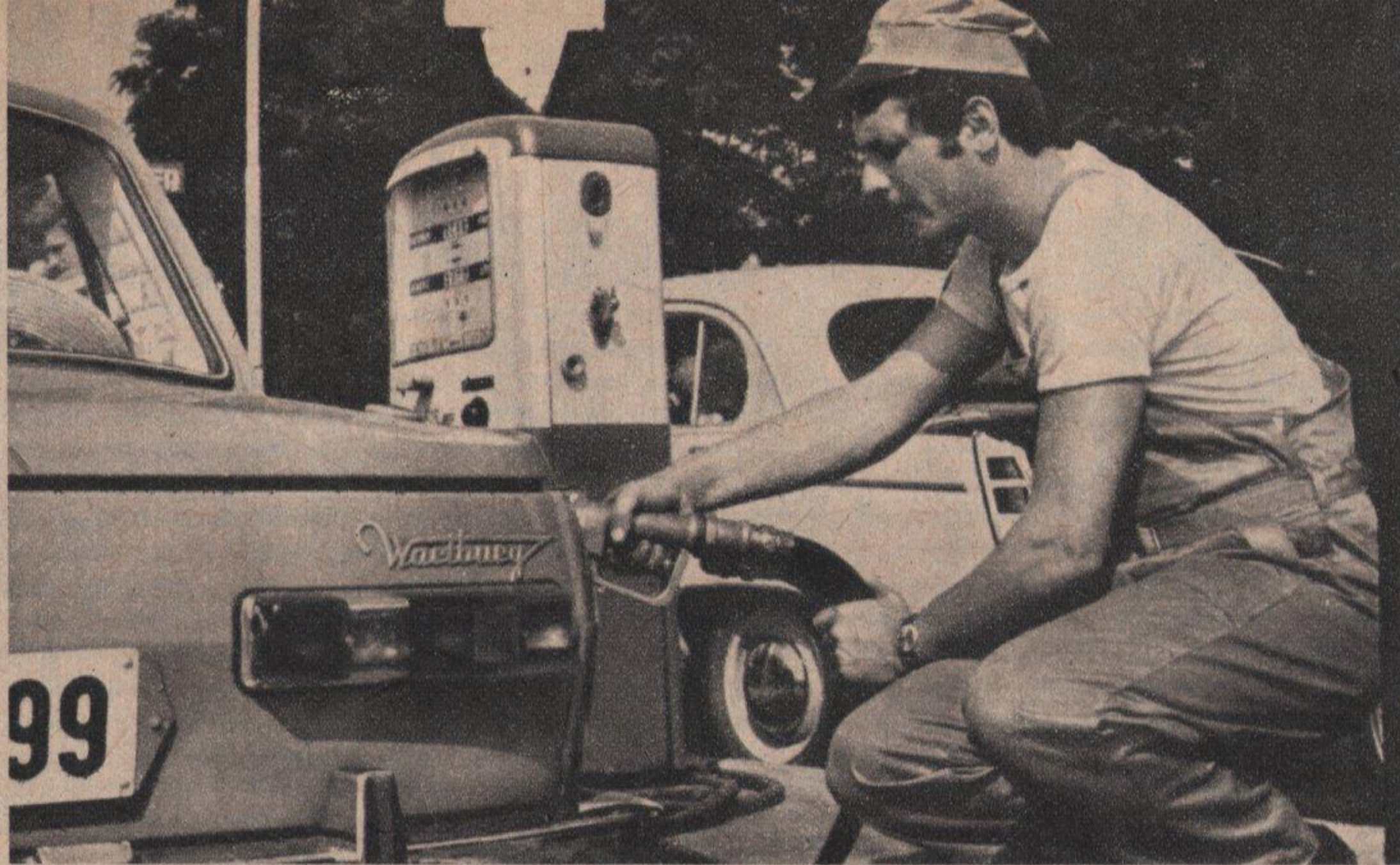
126 p-vel



BEMUTATJUK A KAROSSZÉRIÁT EGY RÖNTGENRAJZON:

Az önhordó, sajtolt acélkarosszéria viszonylag egyszerű, kiforrott szerkezeteket foglal magába; elől laprugóköteg a menetirányra keresztben, hátul csavarrugók lengőkaros fel-

függesztéssel. Az üzemanyagtartály a hátsó ülés alatti térben kapott helyet, míg a motor a hátsó tengely mögött, a kocsi farában. A differenciál- és váltóművel egybeépített motor kéthengeres, négyütemű, léghűtéses 594 ccm-es, 4800 percnél fordulatnál 23 DIN lóerőt teljesít. A végsebesség normál terheléssel 105–110 km/óra. A 135×12 méretű kerekeket — a keréktárcsa 4-J jelű — négy dobfék fékezi, két-körös hidraulikus rendszerben. A benzintank 21 literes, mintegy 5 literes tartalékkal. A csomagtartó térfogata 100 dm³, a kiskocsi teljes hossza 305,5 cm, szélessége 137,5 cm, magassága 133,5 cm. A normál országúti fogyasztást a gyár 5–7 literben jelöli meg, gyakorlati mérések alapján!



MIÉRT FOLYIK A BENZIN



Mindennapos látvány az utcán; szépen csillogó, tisztára mosott személygépkocsi, de a tankoló nyílás környékén fekete piszkos folt. A tulajdonos szépérzékét sérti, a többi közlekedő embert pedig bosszantja, hogy az autóból kiszivárgó benzin feloldja az aszfaltot, lepedőnyi ragacsos tócsát csindl és kellemetlen büzt áraszt. De miért ömlik a benzin a tartályból? A legtöbb autós nem is sejtí az igazi okot! Arra gondol, hogy talán rosszul zár a tanksapka, vagy a benzinkutas végigloccsantotta az autó oldalát a töltés befejeztékor. Pedig a jelenség oka leggyakrabban sem az egyik, sem a másik.

Köztudomású, hogy mint minden anyag, a meleg hatására a benzin is kitágul, méghozzá nem is kicsit. A benzinüzemanyag Celsius fokként 0,11%-kal növekszik, ami a folyadékok kategóriájában igen jelentős. Az üzemanyag-töltő állomásokon a benzineket és általában a motorhajtó anyagokat föld alatti tartályokban tárolják. Ezek 2—5 méter mélyen vannak és a bennük felhalmozott üzemanyag hőmérséklete 8—10 °C körül. Ha a gépkocsi üzemanyag-tartályát ezzel a viszonylag hideg benzinnel teljesen tele-töltjük, az az autó tankjában a meleg hatására kitágul és ilyenkor előfordul, hogy a 8 °C-os benzinnel teletöltött 50 literes

tank a nyári melegben 30 °C-nál 51,2 literre hízik. Ez a több mint 1 literes plusz természetesen már nem fér el a tankban — különösen, ha a tankolás után nyomban le is parkíroztunk — és ilyenkor jön a csúnya folt. Két lehetősége van a terjeszkedő benzinnel: vagy a nem kellően záró tankoló sapka mellett szökik, vagy a szellőző csövön csurog ki. A praktikus tanács — sok ÁFOR kútkezelő ezt el is mondja a vevőknek — magától adódik: sose töltsük tele teljesen a tankunkat melegben, kivéve persze, ha nyomban a tankolás után hosszabb útra indulunk. Ahhoz, hogy a tartályban 1 liter kiterjedésének megfelelő hely felszabaduljon, legalább tíz kilométert

kell autóznunk. Persze ennyi fogyasztás után is kicsoroghat a benzin a kocsiból akkor, ha a tankoló nyílás a jármű oldalán van (Skoda, Wartburg, Zsiguli, P. Fiat stb.) és kocsinkkal félkerékkel a járdán, tehát ferdén parkolunk. Érdemes megszívlelni a fenti tanácsot, hiszen a végső soron üzemanyag-takarékosság ez is!



ÁFOR AUTÓS-KOMBINÁT BUDAPESTEN ...

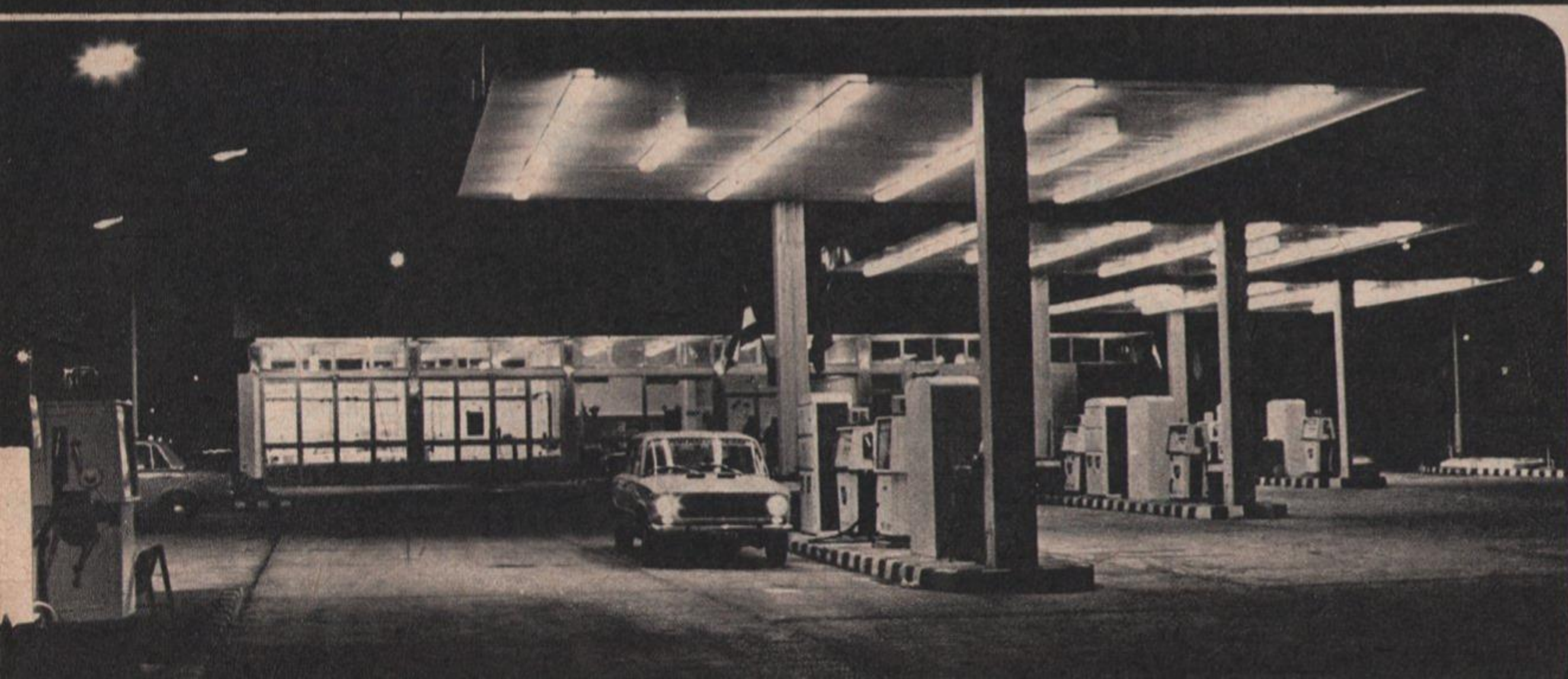
Újszerű autós kombinátok szerepelnek az ÁFOR terveiben és ezek a közeljövőben a legforgalmasabb helyeken már az autósok rendelkezésére állnak.

A nagyvárosok forgalmi csomópontjainál és az autópályák mentén működő töltőállomások komplex szolgáltatásokat nyújtanak, hiszen az igények egyre inkább ezt követelik meg az autózást kiszolgáló vállalatoktól. Az ÁFOR ennek a koncepciónak a jegyében tervezte az M7-es út 45. kilométerkövénél most felépült sztráda-benzinkútját is, ami az autópálya mindkét oldalán, tükrös elrendezésben készült, 4-4 tankolószigettel, nagyméretű üzlettel, önkiszolgáló autómosókkal. Az autós ellátóközponthoz települ egy étterem és egy bevásárló butik is. Budapesten a XIII. kerületi Vágány utcában — nagyforgalmú csomóponton — üzemel rövid ideje az ÁFOR és az angol BP együttműködésével az a töltőállomás-szerviz komplexum, ami ma a főváros legkorszerűbb ilyen létesítménye. Ezt a megállapítást nem csupán a hazai szakemberek

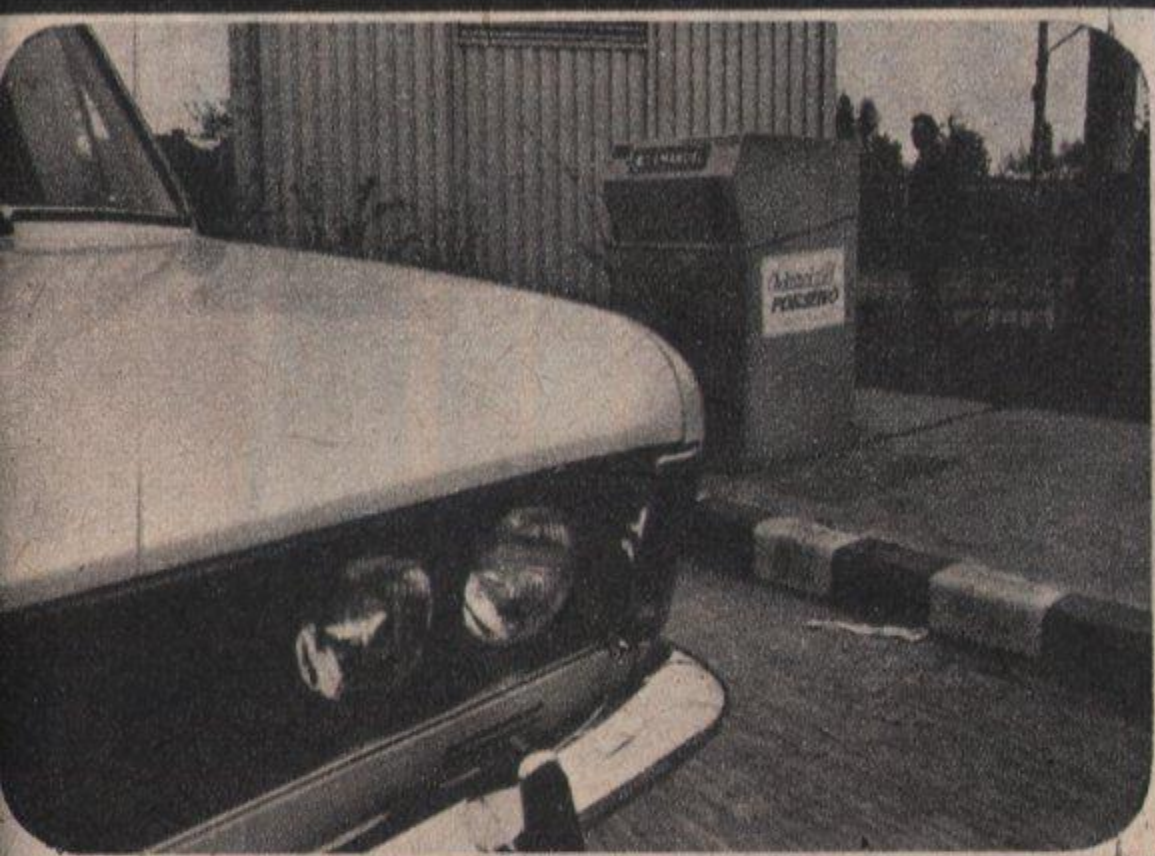
tették, hanem az a negyven fős angol autós újságíró-delegáció is, amely a közelmúltban hazánkban járt és a magyar közlekedés tanulmányozása kapcsán felkereste ezt a létesítményt is. Az autósok itt különféle szervizberendezéseket vehetnek igénybe; van elektrópneumatikus kerék, illetve gumibroncs szerelő gép, kiegyensúlyozó készülék, akkumulátor gyorstöltő, vákuumos olajszippantó, ami az olajcsere munkáját egy-két percre csökkenti, és különféle diagnosztikai műszerek. A szerviznél olyan automata kocsimosó működik, amelyik alulról és felülről egyszerre mossa le a karosszériát, a parkolóban pedig „önkiszolgáló porszívót” helyeztek el.

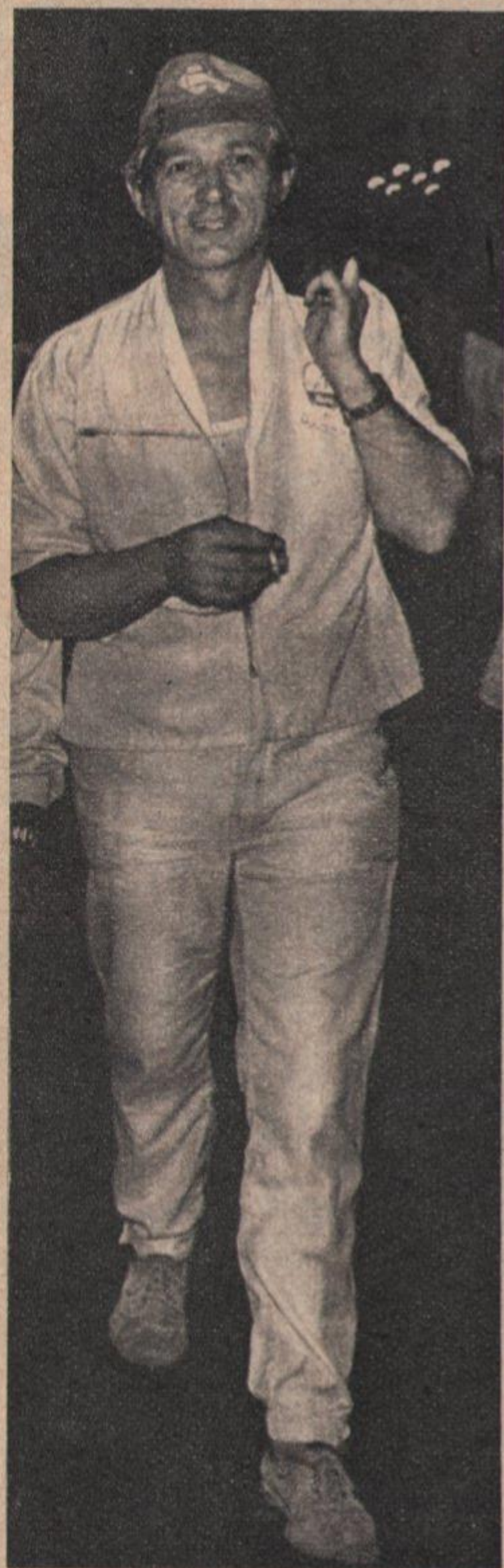
Foglalkoznak az ÁFOR-nál azzal a tervvel is, hogy a már működő szervizekben megkezdik a karburátorok pontos, takarékos üzemű beállítását. Egyébként a vállalat ez év tavaszától különös gondot fordít az úgynevezett kiegészítő szolgáltatásokra, a szerviz tevékenységre. Önálló szerviz osztály alakult Frank György közlekedési mérnök vezetésével, feladatuk a szolgáltatások színvonalának emelése, a töltőállomásokon beszerezhető autós cikkek választékának növelése.

1975-ben már az ÁFOR töltőállomások közül a siófoki, a balatonfüredi, a balatonvilágosi, a nagykanizsai, a Budapest Vágány utcai és a szegedi kútnál működnek autómosók, az ÁFOR szervizek pedig külön szolgáltatásként megkezdtek a gépkocsik alsó és üreges alvázvédelmét korszerű berendezésekkel és tartós védőszerekkel. Új méretekkel és márkákkal bővült a gumibroncs választék is, apróbb felszerelési és ápolási cikkeket pedig már több mint száz üzemanyag-töltő állomásnál vásárolhatnak az autósok. Ezek listáját az évente kétszer, tavasszal és ősszel megjelenő „nyitvatartási menetrend” is közli.



ÚJ SZOLGÁLTATÁSOK

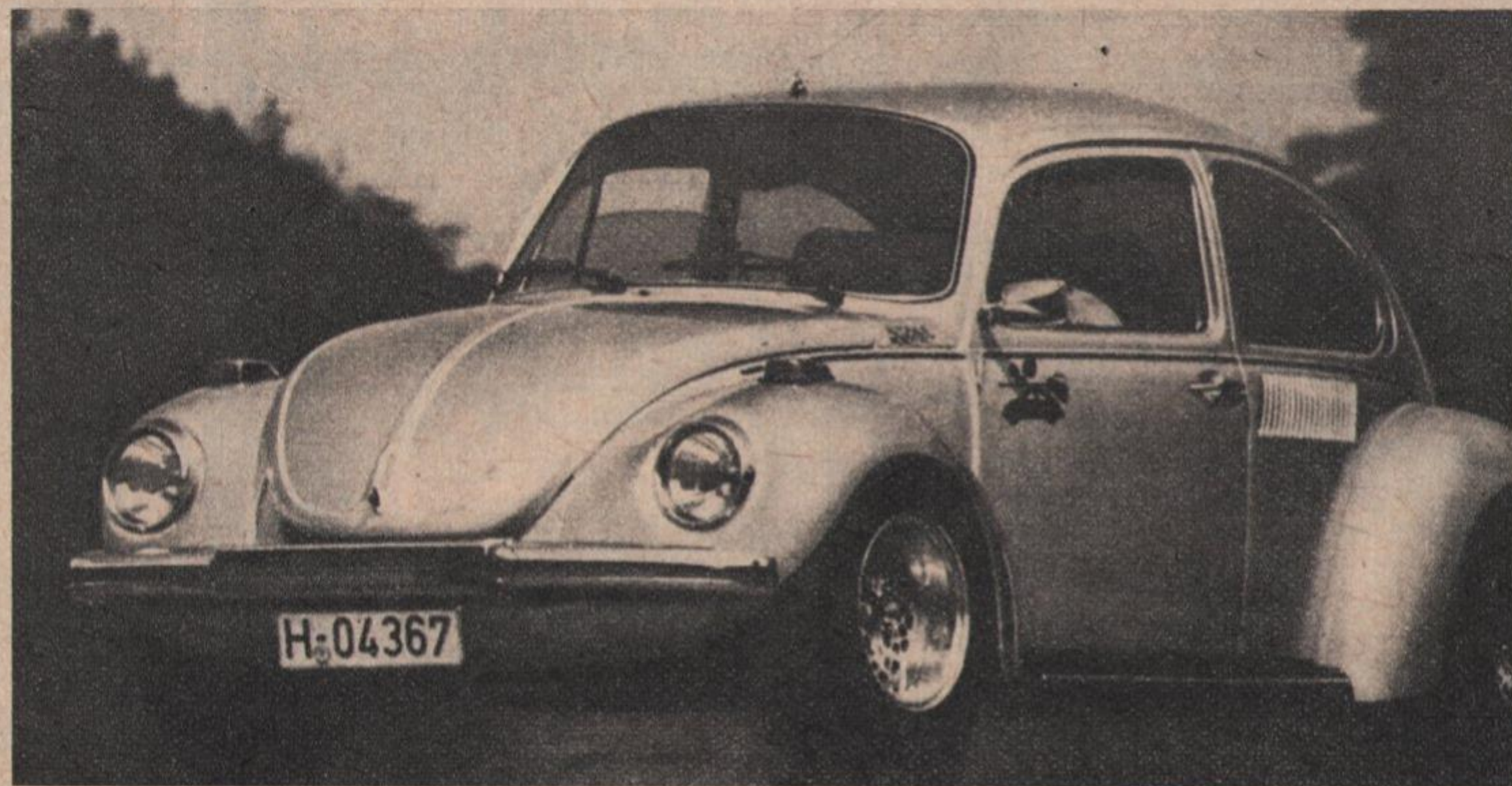




Zsembery elbúcsúzott! Sok-sok évi eredményes rallye-versenyzés, megszámlálhatatlan győzelem és rangos helyezés után 1975-ben már csak nézőként vesz részt. Az autósport legintellektuálisabb személyisége volt, vezetőként, navigátorként és szervezőként is kimagaslott a felszabadulás utáni hazai autós mezőnyből. Reméljük nagy szaktudását a magyar autósport egyik vezetőjeként is kamatoztatja a jövőben

Minden bizonnyal ez a VW a világ legerősebb „bogara”, 210 DIN lóerős motorjával. Egy hannoveri kis autóüzem állította elő kizárólag széria alkatrészek felhasználásával. A Porsche Carrera 6 hengeres közép motorját az 1303 „S” jelű VW karosszériába bűjtették – némi átalakítással. A kocsi így természetesen csak kétszemélyes, de a 2700 ccm-es motor így fantasztikus gyorsulást produkál. Állóhelyből a 100 km/ó sebességet 7,3 másodperc alatt éri el. A „Szuper VW” ára is szuper: magyar pénzbe átszámítva 1 millió forint!

VW KÉRES KAROSSZÉRIÁKÓ





Majd minden nagy autóverseny kísérő-műsora mostanában az autóveteránok vetélkedője. Pazar látványosságot kínálnak ezek a szépen gondozott öreg gépjárművek — még akkor is, ha esetleg ilyen műszaki hiba éri őket verseny közben

Pillanatkép a pálya széléről. Békés pihenőben a szervizkocsi legénysége a tavalyi nemzetközi Taurus Rallye-n. A közel 1500 kilométer versenyútvonal nemcsak a versenyzőket, de a technikai segítőket is kemény feladat elé állította



PREMIER: 1976 JANUÁR 1.

ÚJ REND SZERINT

KÖZLEKEDÜNK

Évek óta rebesgetik a közlekedő emberek, hogy jön az új KRESZ, ez a széles körű új jogszabály, ami autós, motoros és gyalogos jogait, kötelességeit rögzíti egységes rendbe. A korai híradások, mende-mondák után az idén hivatalosan is bejelentették, hogy elkészült a közlekedés új rendje, sőt az új szabálygyűjtemény meg is jelent. Ez az év még az ismerkedés éve, a jogpropaganda nagy erőpróbája, azután a premier 1976. január elseje!

Az Autós Magazin olvasói, az ÁFOR vevői szinte kivétel nélkül járművezetők, így nyilván e helyen is szívesen olvasnak az új közlekedési szabályok megszületésének körülményeiről, az azzal kapcsolatos véleményekről és a legfontosabb változtatásokról.

Benkei András belügyminiszter az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács plenáris ülésén kijelentette, hogy: „A társadalmi összefogás, az illetékes szervek és személyek széles körű bevonása a jogalkotó munkába olyan szinten nyilvánult meg az új KRESZ megalkotása során, amelyre még nem volt példa a jogalkotás területén.” Valóban így van ez, hiszen az új KRESZ nemzeti sajtóssá-

ginkat és hagyományainkat szem előtt tartva, leglényesebb részeiben simulékonyan illeszkedik a nemzetközi közlekedési szabályokhoz, azok logikai tengelyéhez. Felfogásában korszerű szemléletet tükröz, ugyanakkor figyelembe veszi a magyar gépkocsivezetők közlekedési érettségének jelenlegi, adott szintjét. Ez egyben azt is jelenti, hogy sok helyütt a biztonság irányába erősítette a rendelkezéseket. A másik igen fontos rendező elv volt a forgalom folyamatosságának elősegítése, a forgalom növekedésének és zsúfoltságának körülményei között.

Az új KRESZ alapvető jellemvonása, hogy erősen „ember-centrikus”. Szemléletében és konkrét rendelkezéseiben egyaránt az ember-középpontú közlekedés megvalósítását tükrözi. Gondoskodik arról, hogy a járművezetők és gyalogosok a többi közlekedő partner érdekeit se tévesszék szem elől. Ilyen rendelkezés például az, amelyik a tömegközlekedési eszközök gyorsabb közlekedését, a menetszerű járatok (autóbuszok, trolibuszok) lakott területen való munkáját hivatottak elősegíteni.

A szakemberek a szerkesztés során igyekeztek a merev

szabályokat feloldani, kiszűrni a túlhaladott jogi konstrukciókat és felesleges tilalmakat, vagyis jogi megfogalmazást adtak a mai közlekedési valóságnak.

Alapvetően különbözik az új közlekedési szabálygyűjtemény a korábbtól abban is, hogy kizárólag a közlekedésben gyalogosként, utasként, vagy járművezetőként részt vevő személyekre vonatkozó magatartási szabályokat tartalmaz. A forgalomszabályozásra, a forgalmi rend kialakítására, továbbá a járművek műszaki állapotára, megvizsgálására, a járművezetői engedélyek és hatósági jelzések kiadására és visszavonására, valamint az egészségügyi alkalmasságra vonatkozó rendelkezéseket ezentúl más szabálygyűjtemény — a KPM, a BM és az EÜM adja ki rövidesen — tartalmazza. Egyebek közt e szabályok ilyen szétválasztása tette lehetővé, hogy az új KRESZ lényegesen rövidebb mint a régi, csupán 66 §-ból áll, a korábbi 88 §-sal szemben. A KRESZ szerkesztésénél fontos alapelv volt a nemzetközi jelleg, ami ezentúl lehetővé teszi, hogy egyrészt fogadni tudjuk eltérések és zökkenők nélkül a külföldi járművezetőket, másrészt biztonsággal részt tudjunk venni a nemzetközi forgalomban. Ez az egységesség — a közös közlekedési „nyelv” használata — a biztonság szempontjából igen fontos! Jelentőségét könnyen felmérhetjük, ha számításba vesszük, hogy évente több mint egymillió idegen jármű keresi fel hazánkat, s ezek a nemzetközi szabályokat ismerik, azok szerint közlekednek. Ugyanakkor jelentős a másik oldal is, hiszen egy-egy évben 400 000 magyar állampolgár közlekedik gépjárművel Európa különböző országaiban.

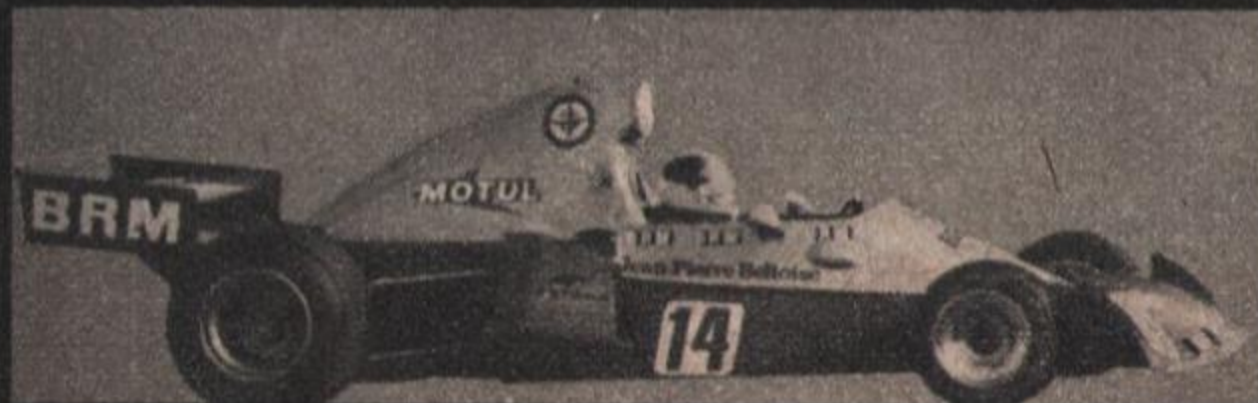
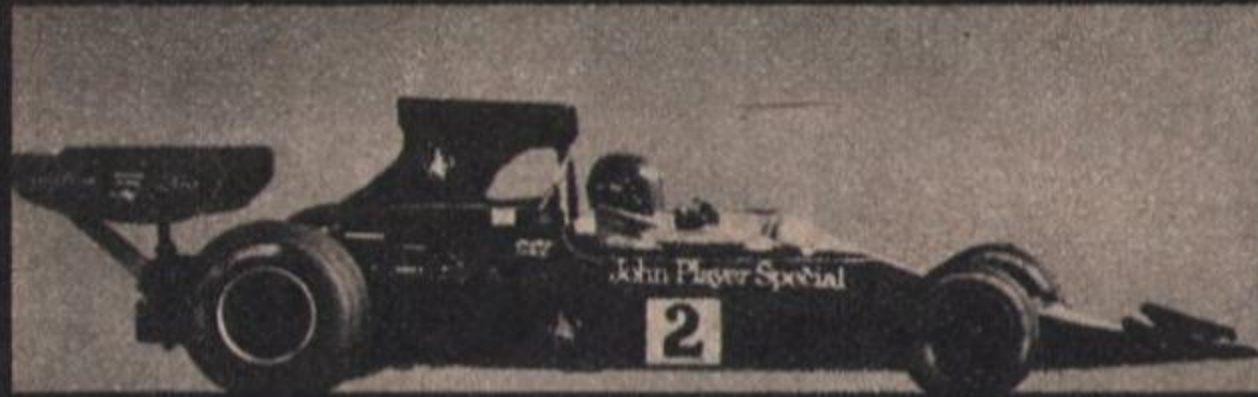
Az új KRESZ néhány rendelkezése látszólag hátrányos a gyalogosokra nézve, hiszen előnyeiket bizonyos kör-

ben szűkíti, de valójában ez a szabályozás a biztonságukat szolgálja. Változatlanul előnyt élveznek az új KRESZ szerint is a zebrán, valamint a kanyarodó járművel szemben azon az úttesten, amelyikre a jármű bekanyarodik. Ez a rendelkezés is a nemzetközi egyezményekben foglaltak miatt vált szükségessé, de nemcsak formális okokból, hogy ehhez az egyezményhez csatlakozhassunk, hanem azért is, mert a külföldi járművezetők ezt a szabályt ismerik és az ellenkező szabályozás súlyos baleseti forrást jelentene. Fontos új szabályozása a KRESZ-nek az is, hogy a kerékpárosok lakott területen kívül főútvonalon balra csak kerékpárjukról leszállva, gyalogosan kanyarodhatnak be. Sok-sok halálos baleset okozója volt a korábbi szabályok adta „lezserség”!

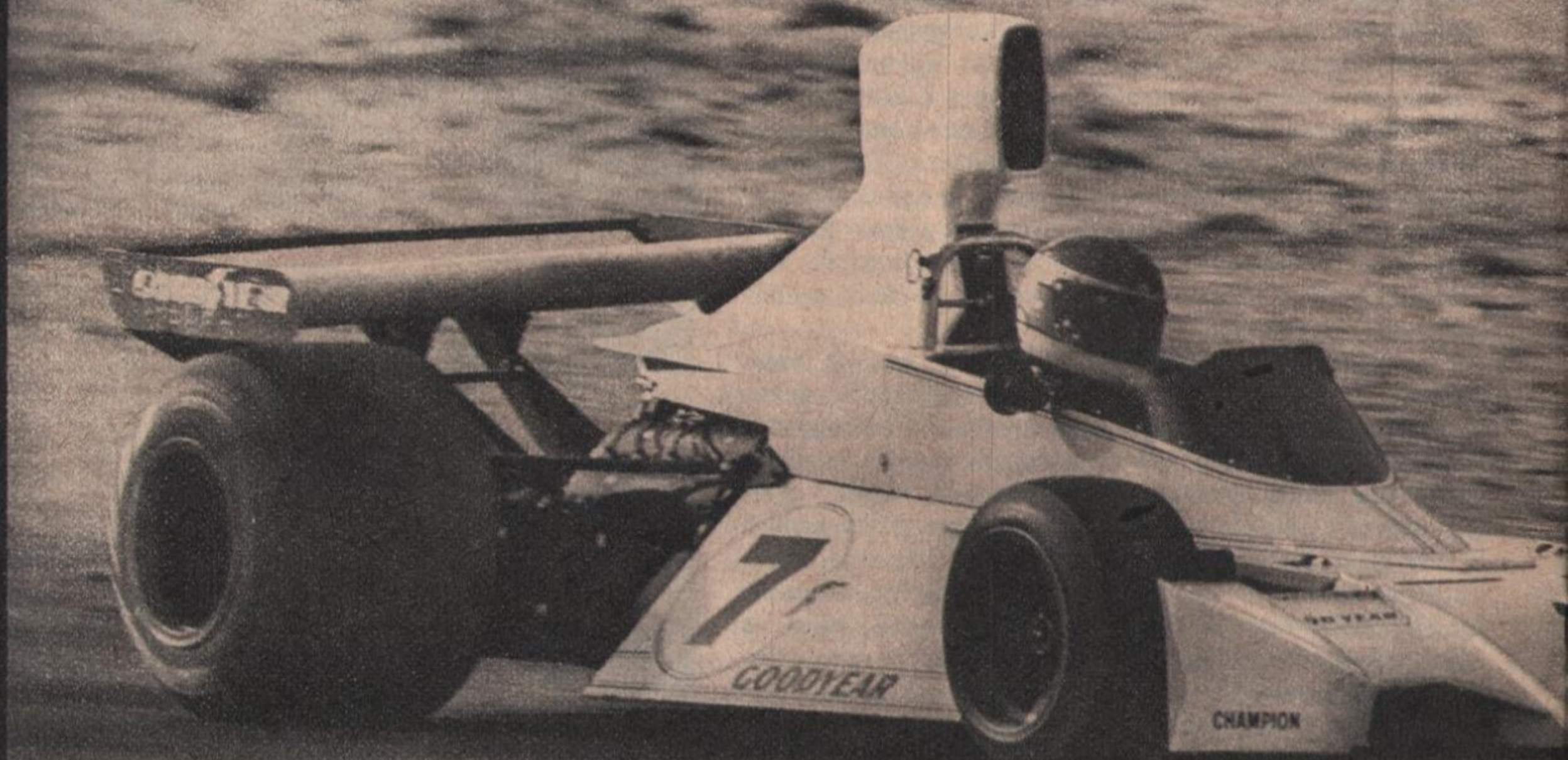
Az új közlekedési rend több mint negyven új vagy módosított táblát tartalmaz a régi és változatlan érvényűek mellett. Ezek az új táblák kivétel nélkül egyszerűek és közérthetők, szinte a rajzuk alapján is meg tudhatjuk róluk pontosan, hogy mi a céljuk. Igen szellemesek például a követési távolságokat meg szabó új kör alakú táblák. Figyelmeztetnek a biztonságos követésre, méterben jelezve annak mértékét. Gondoljunk csak a hosszú kamionszerelvényekre, nem is olyan egyszerű megelőzni őket, de követni sem mindig veszélytelen! Új tartalom kapcsolódik a változatlan formájú „előzni tilos” táblához. Ajánlatos az új KRESZ-ben ezt is figyelmesen elolvasni! Fontos új szabályokat és módosításokat tartalmaz a KRESZ a vasúti átjárókkal, azok jelzőberendezéseivel kapcsolatban, az elindulás, a haladás az úton, a követési távolság, az elsőbbség az útkereszteződésben, az irányváltoztatás, a bekanyarodás, a megfordulás és hátra-



menet, az előzés, a kikerülés, a párhuzamos közlekedés, az autópálya- és autóforgalom körében. Foglalkozik az új rend a biztonsági övek bevezetésével és kötelező használatával is: 1976 január elsejétől a beszerelt biztonsági öveget kötelező lesz használni. Az új KRESZ már a bevezető részében leszögezi, hogy a biztonságos és zavartalan közlekedés alapvető feltétele, hogy e szabályokat a közlekedés minden résztvevője megtartsa és mindenki számíthasson arra, hogy azokat mások is megtartják. Szükséges az is, hogy a közlekedés résztvevői előzékenyek és türelmesek legyenek egymással. Az udvarias és megértő magatartást azonban nemcsak a törvény betűje követeli meg tőlük. A szocialista együttélés szabályai mindenkire vonatkoznak, mindenki közlekedik, tehát ez az alapvető erkölcsi szabály a legfontosabb közlekedési szabály is egyben.



ILYEN EGY VILÁGBAJNOKI FUTAM



F1 FORMA

A gyorsasági autóversenyzés fő célja ma már nem a sebességi rekordok megdöntése, inkább a kor motorizált emberének korszerű cirkuszi arénája a versenypálya. A tömeg koncentrált izgalmat, sebességi mámort kíván és a startvonalról elszabaduló lóerőáradat nyomán újszerű stresszállapotba kerül. Szurkol, fogadásokat köt, nyer és veszít, akár a lóversenyen, azután beül a gépkocsijába és egy cseppet sem méltatlankodik azon, hogy a kényelmes masina nem száguld óránként 300 kilométeres sebességgel. Annak örül, ha az autója minél megbízhatóbb és olcsóbb. Ettől függetlenül a gyorsasági autóversenyzés sportértéke és technikai haszna elvitathatatlan.

Az úgynevezett Forma-1-es gyorsasági autóversenyzés világbajnoki sorozata minden évben 15 futamból áll és ezek közül az egyiket rendszeresen a szomszédos Ausztriában, a zeltwegi pályán rendezik meg. A legutóbbi zeltwegi F-1 versenyen részt vett a Magyar Autóklub szakvezetőkből, autóversenyzőkből és újságírókból álló delegációja is, köztük néhányan az **ÁFOR** Autós Magazin rendszeres tudósítói. Az ő beszámolóik és fotóik nyomán állítottuk össze ezt a hiteles helyszíni tudósítást, ami inkább a rendezvény érdekességeit mutatja be.

Az osztrák lapok szinte kivétel nélkül arról tudósítanak, hogy Ausztria Grand Prix-lázban ég és, hogy Niki Lauda az új sztár a Ferrari cég új 480 lóerős kocsijával Zeltwegben 3 millió Schillingért „pókerezik”, vagyis ennyi jár neki, ha nyer. Az osztrák pálya egyébként a Forma-1-es bajnokság leggyorsabbik

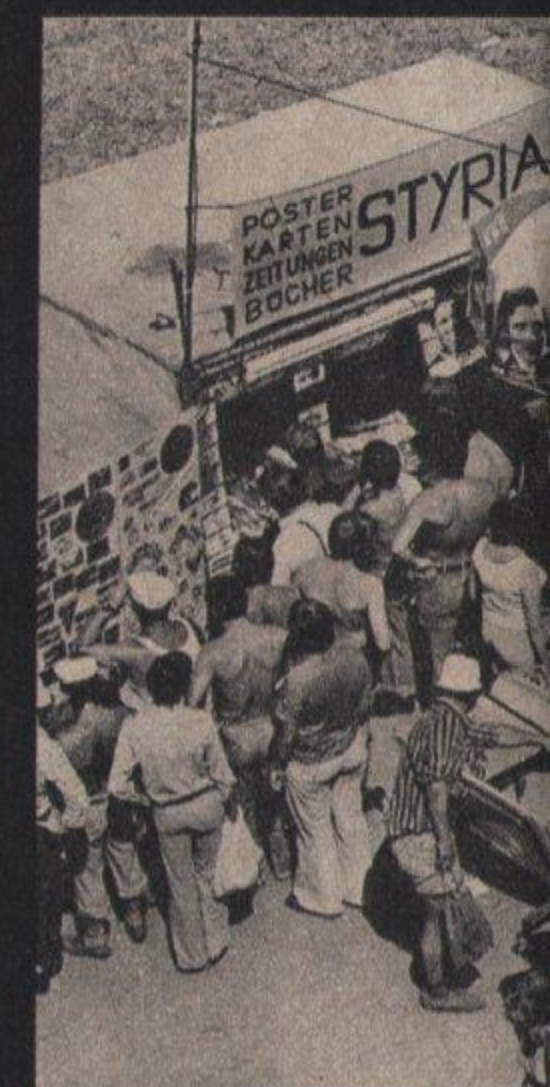
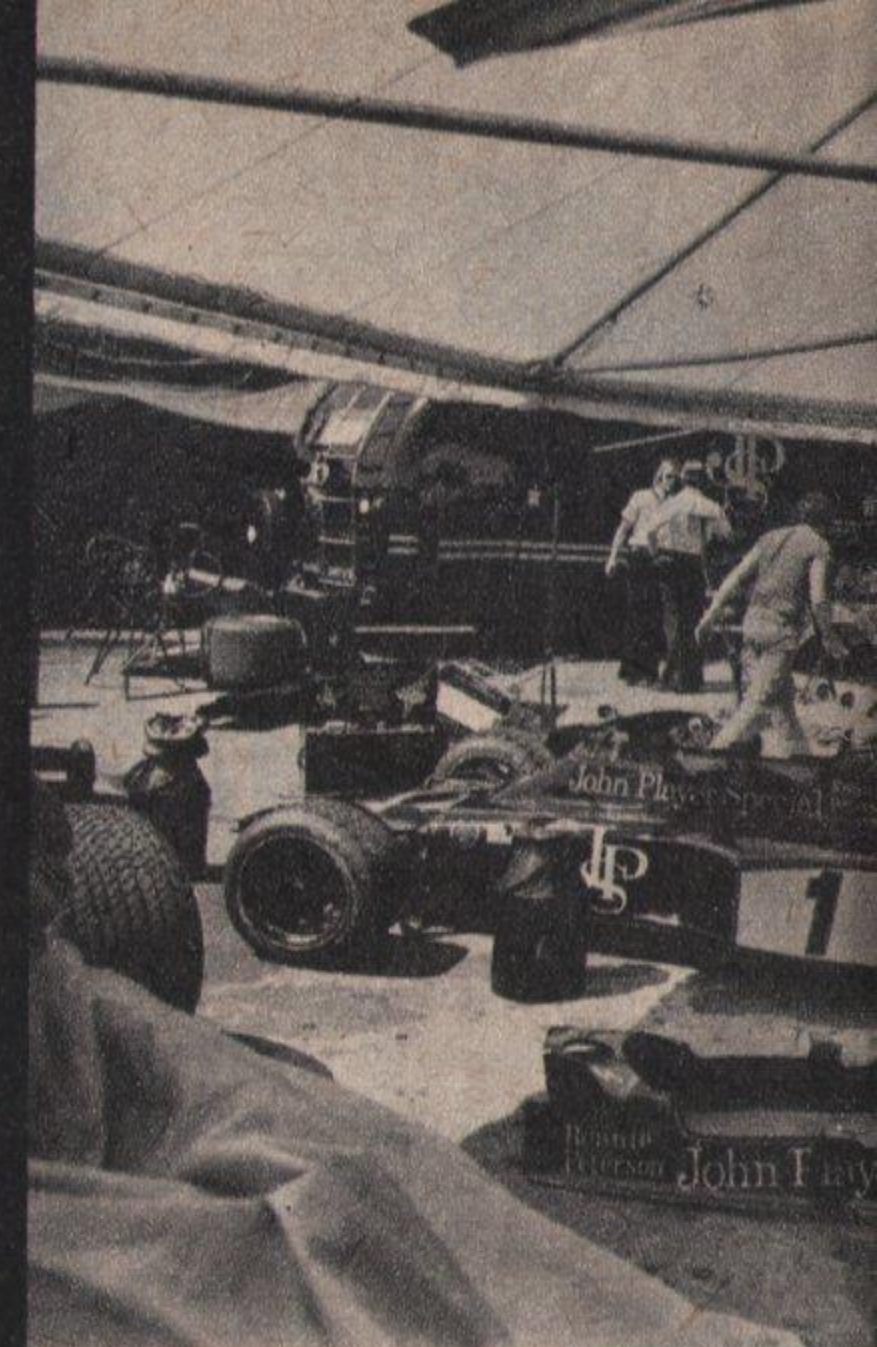
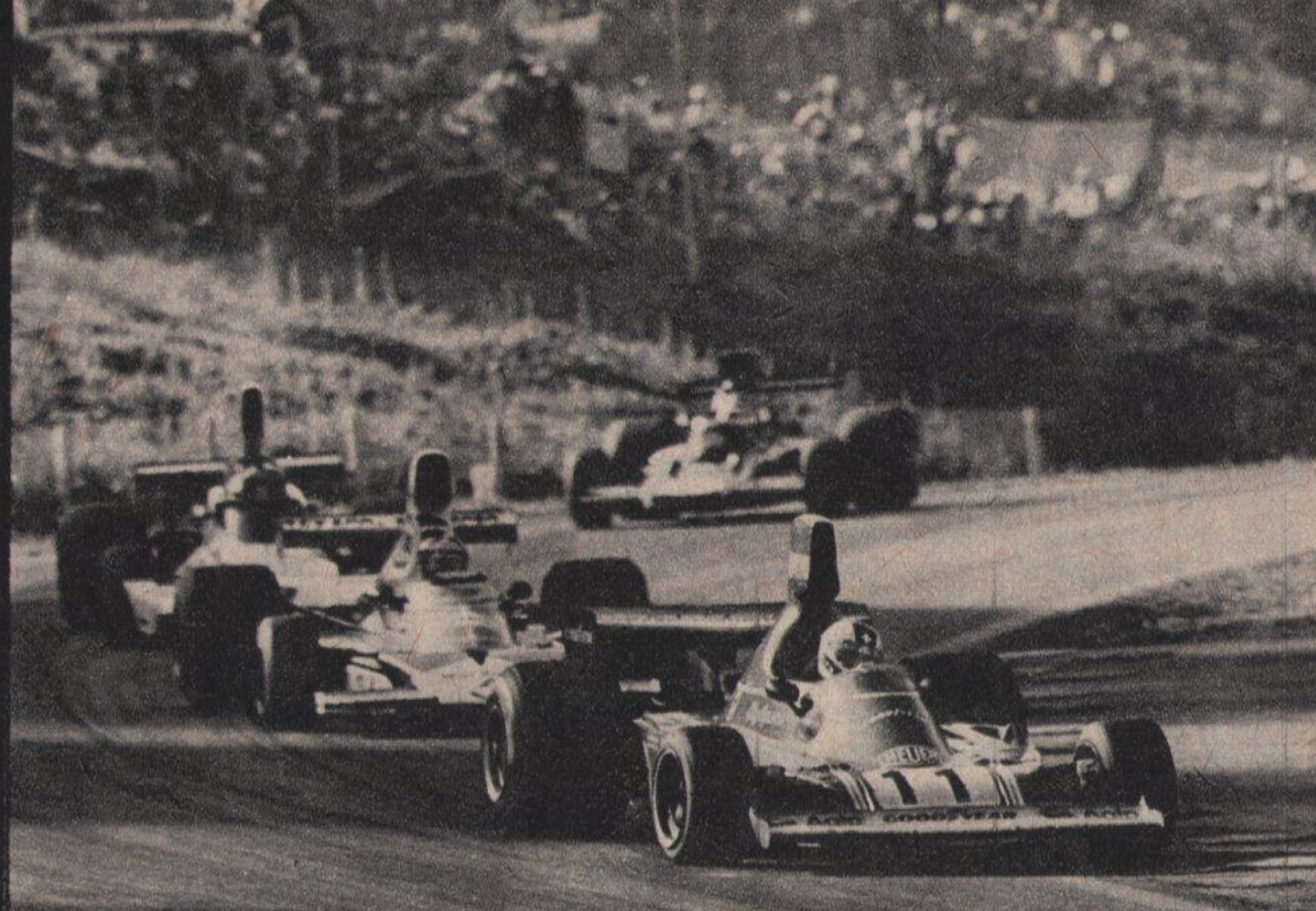


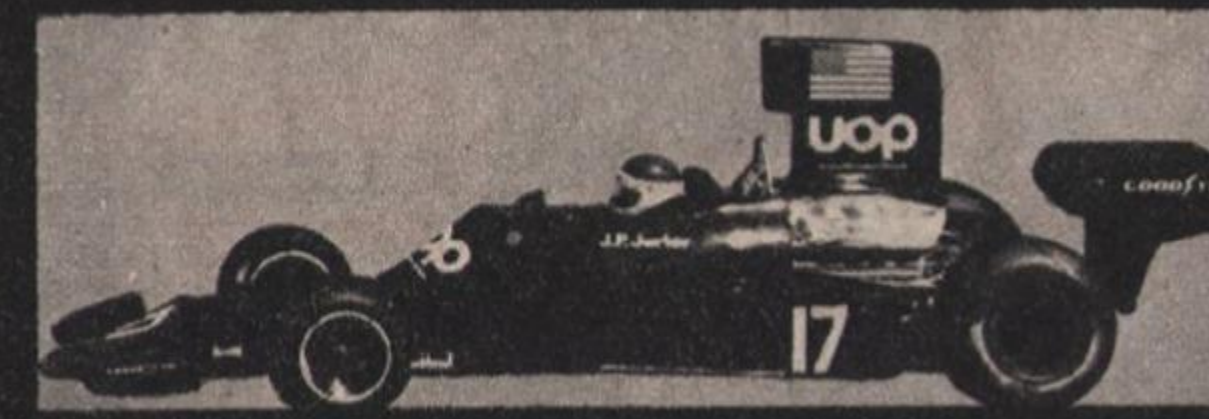
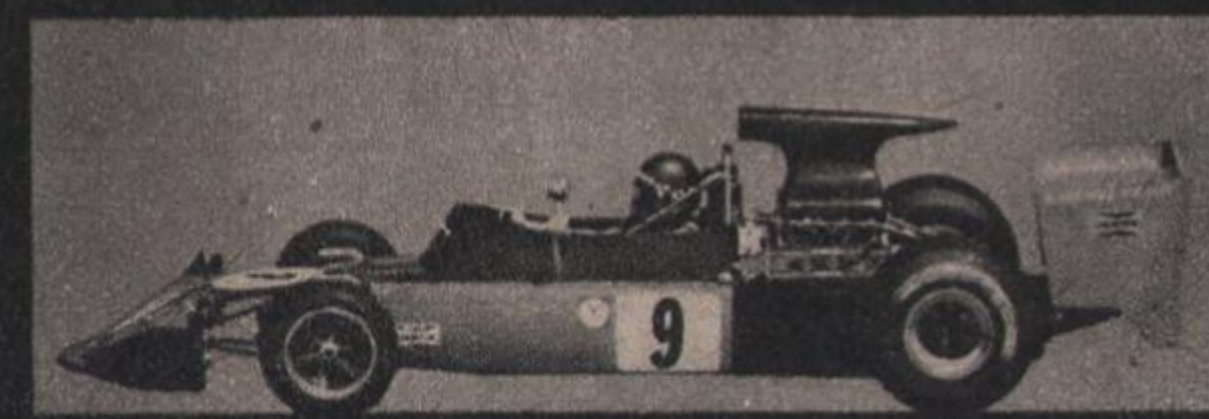
arénája, ahol egy-egy kört 220 km/órás átlaggal teljesítenek a versenyzők. Hossza 5,911 km, átlagszélessége 10 méter, az egyeneseket 11 kanyar szakítja meg és 10 %-os az eltérés a legalacsonyabb és legmagasabb pont között. Az útminőség kitűnő, kemény, érdesített betonburkolat és a pályán egyszerre 25 darab Forma-1-es versenyautó vagy 40 túraautó tartózkodhat. Környéke békeidőben: fenyőerdők, lucernaföldek, négy kemping és természetesen a pályához tartozó kiszolgáló épületek, időmérőtorony, tribünök, depók, boxok. Most a verseny alkalmával természetesen több száz elárusítópavilonnal, alkalmi étteremmel, szerelősátorral és benzintöltő állomással gyarapodtak. A pályán kívül pedig a „nagy

cirkusz” járulékos kellékei: céllövöldék, bóvliárusok, mutatványosok és természetesen reklám fantasztikus mennyiségben. Lehet vásárolni, naptárt, falvédőt, trikót sapkát Regazzoni, Fittipaldi, Lauda vagy Ronnie Petterson arcképével, autómódelleket és még ezernyi más autóskelléket.

Amerre a szem ellát Zeltwegben, minden piros-arany és fehér színben pompázik. Ez a versenyt finanszírozó Memphis cigarettagyár márkaszíne. A reklámfeliratok nem hiányoznak még a pálya felett lebegő helikopterekről sem, a földön pedig – gyalogosan és mini terepjárókon vagy száz csinos görli Memphis-színekben, ők is a nagy műsort színesítik bájaikkal. Egy-egy belépőjegy ára 100–150 Schilling és csak fizető néző 200 000 van Zeltwegben. Nem kis gondot jelent az 50 000 odalátogató autó parkirozása. A jelenlevőkön kívül sok száz millióan nézik ezt a versenyt, hiszen az Eurovizió szinte minden kontinensre közvetíti a Forma-1-es versenyt. Az előfutamok és az öreg autók versenye alatt az aréna mögötti szigorúan zárt depóban lázasan dolgoznak a szerelők a milliókat érő autócsondákra. Minden apró csavart szinte külön megröngteneznek és a versenystállók főnökei talán még a legyeket is elhessegetik a pazar masinákról. A legszebbek kétségtelenül a fekete-arany színű John Pleyers Speciál Lotusok és a tűzpiros Ferrárik. Minden versenykocsin hemzsegnek a reklámmatricák, csupán egyetlen kocsi tiszta hófehér: ezt Lord Hesketh a hóbortos angol lord finanszírozza, tegyük hozzá nem is eredménytelenül.

Nehéz hasonlatot találni arra az iszonyatos hangorgiára, amivel egy Forma-1-es mezőny rajtja jár. A boxok és a rajthely környékén mindenki füldugót visel és úgy társalognak mint a süketnémák. Több mint 15 000 lóerő dübörög a startvonalon, a kocsik kettesével egymás mögött, az edzéseken elért idők szerint felsorakozva. Amikor a főbíró jelére felrántják a zászlót, elszabadul a pokol; beleremeg a vastribün, a nézők kezéből kipotyognak a konzerves dobozok és mire felocsúdik a tömeg, a kocsik már a kétkilométeres egyenes végén járnak. Fantasztikusan gyorsulnak ezek az autók, talán két-három másodperc alatt érik el állóhelyből a 100 kilométeres sebességet. Másfél perc múlva az első kocsi már újra a tribünök előtt van, ennyi idő kellett a közel hatkilométeres pálya megkerüléséhez. A kocsik között csupán egy-két méter a távolság és az egyenesekben sebességük meghaladja a 300 km/órát. A Grand Prix utolsó felvonása talán a legszebb. A tribün elé hatalmas bajnoki emelvényt gördítenek és a nyertes az utolsó száz métert a háromszáz kilométeres sebesség után támolyogva, gyalogosan teszi meg. Közben óriási ováció, petárdák robbannak, színes rakéták borítják el az eget és a győztes kezéből messzire spriccel a hagyományos pezsgő. A pályát közben ellepik a szervizkocsik, összeszedik az elhullott versenykocsikat és bevonatják őket a depóba. Olyan az egész, mint amikor a bikaviadal végén a leölt állatokat kihúzzák az arénából. Vége a Forma-1-es világbajnokság 12. futamának.





AFOR RALLYE TEAM RALLYE AFOR



AUTÓSPORT MÉRLEG 1974-BŐL

Hat országos bajnoki címmel zárta az ÁFOR Autósport Szakosztálya az 1974-es versenyeit és a sok egyéb értékes kategóriahelyezés mellett a klub jó munkáját két országos abszolút bajnoki cím is fémjelzte. Túlzás lenne azt mondani, hogy ezek az eredmények az öt éves jubileumot, az ÁFOR klub megalakulásának évfordulóját köszöntötték, hiszen már szinte hagyomány — lapozzák csak fel az Autós Magazin korábbi számain —, hogy az áforosok minden évben tucatnyi kitűnő helyezéssel és jó néhány bajnoksággal zárnak.

Az eredményekről kivétel nélkül hírt adnak a napi- és sportlapok is még az események kapcsán, de arról soha nem esik szó, hogy e sikerek mögött milyen munka rejlik. Köztudomású, hogy az ÁFOR műszakilag szinte semmi segítséget nem tud nyújtani versenyzőknek és a klub tulajdonában levő versenyautókat tekintve is a legszerényebbek közé tartozik. Pedig ennek a technikai sportnak ez szinte az alfája és az omegája! Mégis, miből születnek az eredmények? A válasz egyszerű: szívós szorgalomból, sportszeretetből és igen-igen sok lemondásból. Vonatkozik ez versenyzőkre és sportvezetőkre egyaránt. Ellentétben a többi szakosztállyal az ÁFOR-nál mind a versenyzők, mind a vezetők kivétel nélkül napi munkájuk mellett áldoznak az autósportnak. A versenygépek tuningolásától kezdve a ritka és hivatalosan be nem szerethető alkatrészek elkészítéséig és a versenyszervezések ezernyi gonddal, fáradtsággal járó munkájáig valamennyi munkaidő után, a szabad idő terhére történik. És még ezek után jönnek az éjszakákba nyúló tréningek, útvonalbejárások, itinerkészítések.

Az éves autósport eredmény-mérleg elkészítésénél ezekre a „hátterekre” is illő gondolni. Ezek után nézzük a bajnoki tabellát:

A magyar autósport-bajnokságok közül kétségtelenül a legrangosabb a rallye-bajnokság. Itt két országos kategória bajnoki címet szerzett az ÁFOR Autósport

Szakosztálya. **Kővári György** és az idény végén a versenyzéstől visszavonult **Szászvári József** a 3. géposztály első helyét szerezték meg, igen egyenletes teljesítménnyel, hiszen az év valamennyi versenyén győztek. **Berki Imre** és **Erdősi János** a 7. géposztály bajnokai lettek, kis létszámú mezőnyben ugyan, de igen nehéz ellenféltől szorongatva. **Turán Frigyes** és **dr. Asztalos Csaba** a Trabantok kategóriájában pályáztak az első helyre, de a Taurus Rallye edzésén elszenvedett súlyos baleset után be kellett érniük a második hellyel. **Szebényi László** és **Kiss Alajos**



szintén második lett az abszolút országos bajnokságot nyert **Balaton Mihály** mögött. A **Lehotzky-Reich** páros a Trabantok között a harmadik helyen végzett, ami számításba véve az ellenfelek sokkal jobb technikai körülményeit, igen rangos eredmény. Hasonló a mérlege a **Tar-Csipkay** páros negyedik helyének, akik a gyakorlatilag széria Polski Fiattal küszködtek az ellenfelek **R-12 Gordinija**, **BMW-je** vagy **125/p Monte Carlója** ellen. Az **Urbán-Bobor** páros ötödik helye és a korábbi bajnok **Szabóki-Dékány** kettős hatodik helye „műszaki sakk-matt” eredménye volt.

Az 1974-es túrabajnokság ismét abszolút ÁFOR főlényt hozott. **Krisztics Dezső** edző szerencsés versenyző-válogatása és taktikája két kategóriabajnoki címet értelt be a **Bereczky-László** és a **Turcsányi-Mogyorósi** kettős eredményes szereplésével. A bajnoki pontozás torz fintora, hogy a mezőny abszolút bajnoka ifj. **Tóth Imre** kategóriájában csak második lett. Igen értékes a két száguldó tv-operátor **Edelényi Gábor** és **Várszegi Károly** harmadik helye és a **Csöppös-Földi** páros harmadik helye is. Ebben a bajnokságban az ÁFOR I. számú csapata egyébként országos bajnok lett.

Az egyre népszerűbb hegygyorsasági sportágban is az ÁFOR-nál maradt az abszolút bajnoki cím **Cserkúti József** jóvoltából. A Cserkúti testvérek saját tuningolású versenyautói félelmetes ellenfelek és szereplésük kétségtelenül kiélezi a korábban kissé monoton versenyeket. A Trabant tuningolás egyik nagymestereinek számít **Turán Frigyes** és, hogy a vezetéshez is ért, azt bizonyítja hegyi-bajnoki címe is. Az igen erős mezőnyben egyenletesen jó teljesítménnyel szerepelt és műszaki lehetőségeinek megfelelően végzett **Kővári György** és **Tar András** is. Harmadik és negyedik helyet szereztek. **Szabóki László** öregedő Fiat124 Spec. T. gépkocsija még elég gyors volt ahhoz, hogy kategóriájában második legyen és ugyanígy végzett **Berki Imre** is Opel kocsiján. **Urbán Pál** a Trabantok között a gyorsasági bajnokságban harmadik lett, a terepügyességi versenyeken viszont egyenletesen jó teljesítményével bajnokságot nyert.

A klub 1974. évi sportmérlegét még néhány rangos külföldi helyezés is gazdagítja, többnyire interpress-rallye-kon elért eredmények nyomán.

A Hegygyorsasági Bajnokság utolsó fordulóját a visegrádi pályán rendezték meg 1974-ben is. A két Cserkúti–NSU – Józseffel és Lászlóval –, valamint Kővári háromporlasztós Wartburgja győztes csapatot alkotott. A célba érés után Krisztics edzővel

AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Keserves verseny volt Kővári és Szászvári számára a tavalyi EB-futamként lebonyolított Taurus Rallye. Kitört szélvédővel száguldották végig szinte az 1500 kilométer legnagyobb részét, de a rangos harmadik hely sok mindenért kárpótolt

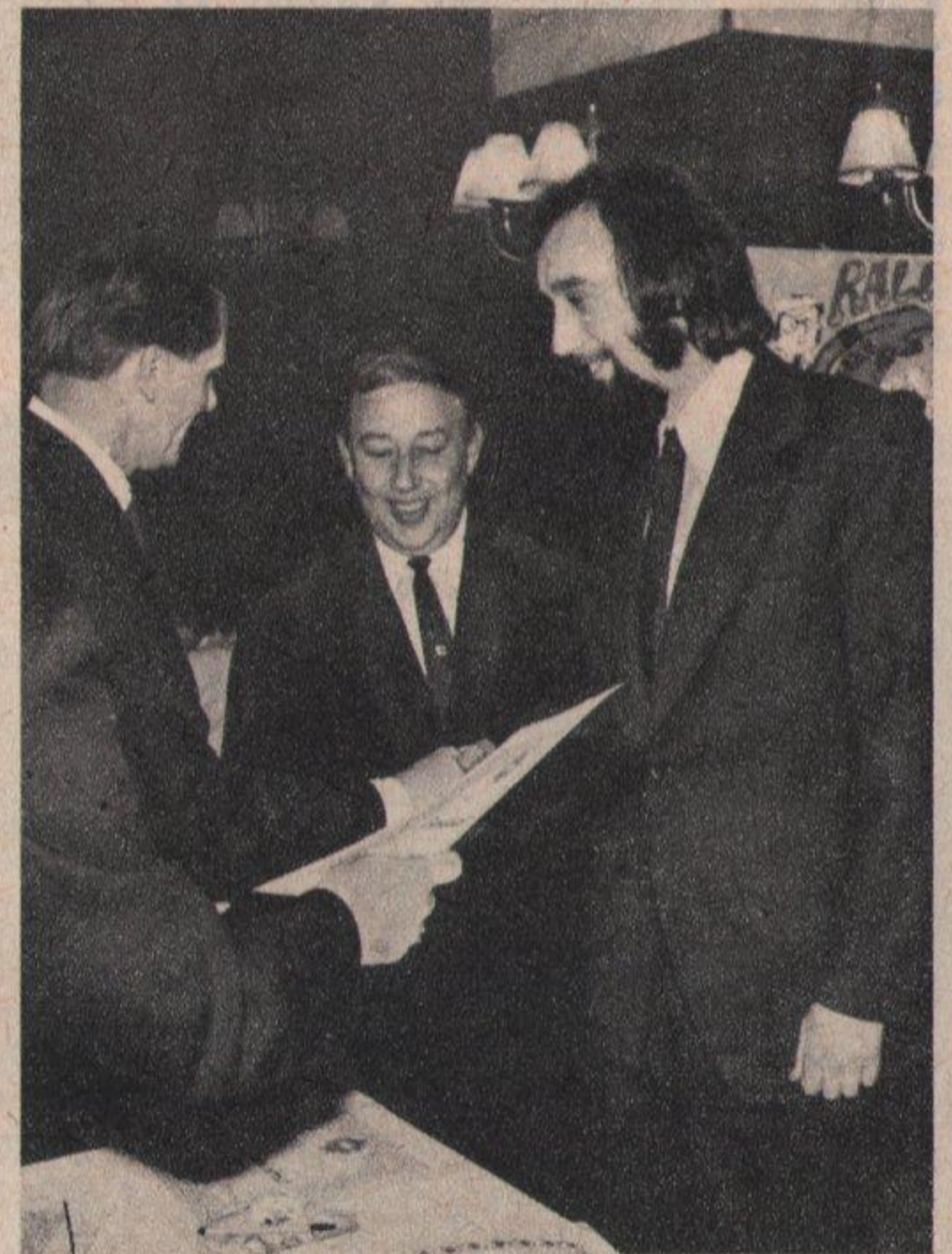


Turán Frigyes alig két hónappal a súlyos baleset után ismét volán mögé ült az évadzáró futamon — ezúttal Turáni Antal navigálásával és a kategória negyedik helyén végeztek





AUTÓSPORT KÉPEK BEN



Egyre gyorsabb és egyre stabilabb Cserkúti József NSU TT-kocsija. 1974-ben még két horizontális ikerporlasztó táplálta a speciálisan felkészített motort, de a műhelyben már ekkor alakult az idén már eredményesen bemutatkozó benzinbefecskendezéses és kettős gyújtású rendszer

Nem volt szerencsés éve a korábbi bajnok Szabókinak tavaly. Autója szinte valamennyi versenyen műszaki hiba miatt kiállásra kényszerítette, így a kitűnő részeredmények ellenére sem ért el „dobogós helyezést”. Képünk a Volán Rallye egyik éjszakai gyorsasági szakaszán készült



Tessék megnézni, mire képes a Dácia, két versenyző kezében. A gyakorlatilag széria gépkocsi biztosan fordul még három keréken is a laza, sodrós talajú pályán. A kép az Edelényi—Várszegi kettősről készült a Mecsek Rallye egyik hírhedt gyorsasági pályáján

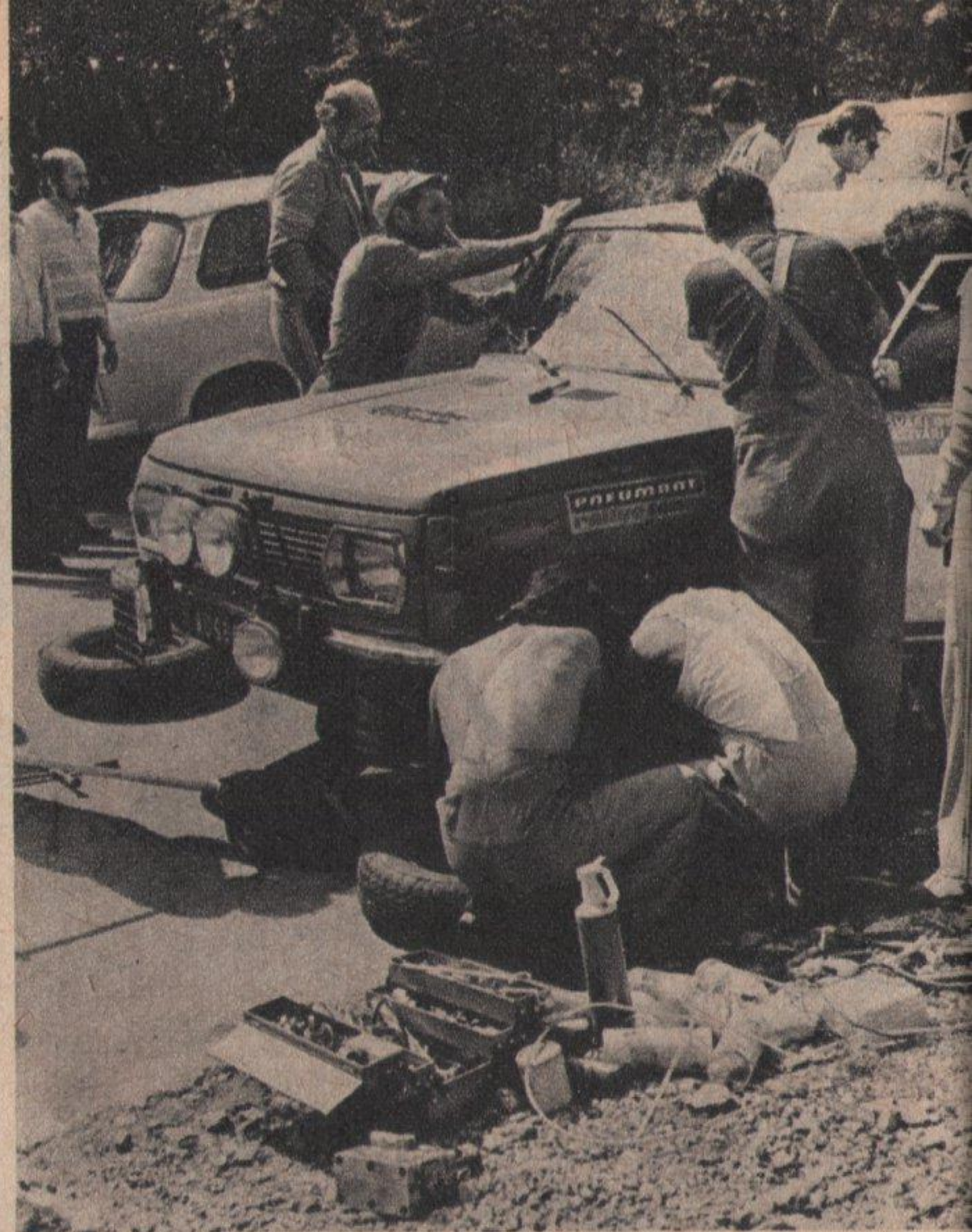
Ellegett, de rendkívül beszédes pillanatkép a pálya széléről. Merényi Tibor és Reisz György, a két rivális nagy autósport szakosztály vezetői, kezükben az eredménylistával. Az egyik mosoly a győztes csapatnak örül, a másik az ilyenkor is kötelező udvariasságnak adózik



AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Szebényi László gépjárműmérnöki képzettségét kitűnően kamatoztatja az autósportban. Saját műhelyében tuningolja két-ikerporlasztós Zsiguliját, amellyel tavaly feltűnően jó gyorsasági eredményeket ért el. Jó néhány gyorsasági szakaszon megverte még az abszolút bajnok Balatoni—Sándor páros gyári Rallye Skodáját is

Két jellemző fotó a sport munkás-hátteréből. Az eredmények névtelen hősei azok a fáradhatatlan szerelők és technikusok, akik napokat és éjszakákat szánnak arra, hogy a versenyzőkkel együtt az autókat felkészítsék egy-egy rallye-futamra. A klub Polski Fiatját a 11/7. számú AFIT műhelyében rendszeresen Budik János tuningolja, Kővári Wartburgját pedig a Csordás—Birkner duó istápolja nemcsak a Wartburg szerviz jól felszerelt csarnokában, de gyakran a versenypálya mentén is. A sikerek nagy részét nekik is köszönhetjük





A Tar—Csipkay páros a tavalyi év szinte valamennyi versenyén dobogós helyen végzett Polski Fiat gépkocsijával és eredményesen fejezték be az EB futamnak számító Taurus Rallye-t is, ami pedig igen megtizedelte a hazai mezőnyt

A Berki—Erdős páros öreg Opelje dicséretes kitartással verekedte magát végig a nehéz 1974-es bajnoki éven. A versenyzők jó taktikája és a szorgalmas felkészülés bajnoki serleget érlelt a számukra

Kerékemelgető kanyarban a Zsigull. Móczár Péter újoncként került az ÁFOR-hoz tavaly és kiváló technikai felkészültségéről néhány ragyogó gyorsasági eredményével tett tanúságot. A rallye-sporthoz elengedhetetlen higgadtság és rutin azonban nála még hiányzott és ezzel magyarázható, hogy egyetlen versenyét sem tudta befejezni



AUTÓSPORT KÉPEKBEN

A hajdani motorversenyző papa vére nem vált vízzé ifj. Tóth Imrében, aki kimagaslóan jó versenyzéssel nyerte az 1974. évi túrabajnokságot. A jó autóvezetői érzékhez nála műszaki felkészültség is párosul, amit közel 100 lóerős saját tuningolású Zsigullija is bizonyít



Új vándordíj került egy évre az ÁFOR vitrinébe. Kővári György és Bobor Antal a BM Közlekedésrendészete által alapított „Fair-play” díj birtokosa lett, mivel egy külföldi versenyen saját eredményük rovására is segítséget nyújtottak egyik balesetet szenvedett sporttársuknak. Ezúttal is gratulálunk!

Mire képes a versenyzői lelemény! Tessék csak megnézni ezt az akrobatikának is beillő produkciót, amit Valcsics László mutat be a Taurus Rallye-n. A Mazda tönkrement üzemanyagpumpáját az ejtőtartály helyettesíti, amit a vakmerő versenyző ebben a pózban működtetett végig az egyik gyorsasági szakaszon





Két jellemző pillanat a rallye-sport ezernyi színekéből. Látványos start a nemzetközi Wartburg Rallye-n és szinte járhatatlan sár-tenger a Thüringiai-erdő egyik hajmeresztő gyorsasági szakaszán



AUTÓSPORT

KÉPEKBEN



A rallye-versenyzéshez hozzátartozik a hegymászás is! Erről a vicces megállapításról tanúskodik ez a kép, amely Merényi Tibort, Krisztics Dezsőt és Boda Elemért örökítette meg az egyik gyorsasági szakasz forró pontján. Egy-egy szakasz részeredménye alapján a vezetők még a célbaérés előtt femérhetik a várható sorrendet, ez pedig mégér egy kis hegymászást is!

Carlson és Petterson az Irmser-féle Opel-Asconával az elmúlt év rallye EB-ban egyik fő esélyes volt. Magyarországon is végig vezettek és csupán a cél előtt néhány kilométerrel ütötte el őket egy ostoba műszaki hiba az abszolút első helytől. Képünk a Bakony egyik gyorsasági pályáján készült





Kölcseyi Zoltán az ÁFOR már hagyományosan eredményes interpress-rallye „szakértője” 1974-ben új navigátorral szövetkezett. Az I. osztályú rallye-versenyeken is tapasztalatokat szerzett Horváth Lajos irányításával a kis Steyr Puch 1974-ben a nemzetközi Tokaj Rallye-n az első, az NDK-ban megrendezett Interpress Testfahrt-on pedig a második lett

Az ÁFOR Vállalat mozgó benzinkútja minden nagy rallye-verseny aktív résztvevője. A több száz kilométeres versenypálya egy-egy pontján ilyen guruló benzinkutak látják el üzemanyaggal a versenyzőket és a szervizkocsikat



Lehotzky Antal házi tuningolású Trabantja tavaly néhány speciálisan felkészített ellenfelét megelőzve, a bajnokságban harmadik lett, ami igen rangos eredmény, hiszen köztudomású, hogy ezeket a kis olcsó autókat nálunk is már egyre eredményesebben alakítják át a speciális versenykövetelményekhez



A Berezky-László páros Skodája a gyári versenygépek mintájára, de önből öltött „sport-mezt”. A tuning – mint ezt a tavalyi eredmény bizonyítja – sikerült, hiszen az ÁFOR kettőse bajnokságot nyert





Itiner készítés edzői segédlettel. Az 1974. évi nemzetközi Interpress Rallye-t az NDK autóklubja rendezte meg Gera környékén. A három versenycsiből álló magyar válogatottban két áforos legénység szerepelt, a klub edzőjének vezetésével

Urbán Pál és Bobor Antal búcsúéve volt az 1974-es esztendő. Mindketten befejezték trabantos pályafutásukat; Urbán Pál az idei évre egy gyári előkészítésű Dáciára cserélte a kis hatszázast, Bobor Antal pedig a hegyiversenyeken saját előkészítésű Wartburgjával indul, a rallye-ban pedig Kővárit navigálja



Néhány éves interpress-rallyezés után 1974-ben mint az ÁFOR klub versenyzője a túrabajnokságban indult Csulik József és Baranyi Pál. Polski Fiat gépkocsijukkal jó részeredményeket értek el, de a sorozatos műszaki hibák miatt a bajnokságban csak a nyolcadik helyen tudtak végezni. A lendületes kép a Polskiról egy mecseki gyorsasági szakaszon készült





AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Több mint harminc év után ismét áthaladt Magyarországon a híres Monte Carlo Rallye Varsóból startoló mezőnye. Képünk a Polski Fiat-gyári csapatot mutatja be a budapesti időellenőrző állomáson. A Stavoviak–Cycyk kettős P. Fiat MC gépkocsiján a nagy verseny 9. helyezette lett, ami a lengyel gépkocsigyártás és autósport jelentős sikere



... És még egy kép szintén egy Polski Fiatról a visegrádi gyorsasági pályán. Érdeemes megfigyelni, hogy ez a hagyományos építésű és határozottan orrnehéz kocsi a futómű megerősítésével, a módosított rugózási és lengéscsillapító rendszerrel, no meg a 7 collos pályagumikkal, milyen stabil kanyartartást produkál. Tar András márkatársait a hegygyorsasági bajnokságban tavaly biztos fölényel verte

AUTÓSPORT KÉPEK BEN



Dr. Karádi István elnök az ÁFOR Vállalat vezetőségének gratulációját is tolmácsolta azzal az oklevéllel együtt, amit az elmúlt évad zárásakor nyújtott át Merényi Tibor szakosztályvezetőnek. Az ÁFOR Autósport Szakosztály öt éves fennállása alatt több mint 30 országos bajnoki címet szerzett a számtalan egyéb hazai és külföldi rangos helyezés mellett

Az AUTÓS MAGAZIN fotóit
készítették:
Gál Mária, Kölcseyi Zoltán,
Németh Sándor, Tar Andás

