autós magazin

AUTÓS MAGAZIN
az Áfor Sajtó- és Tájékoztatási Iroda
időszakos lapja
az Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat
gondozásában
Felelős szerkesztő: **TAR ANDRÁS**
Művészeti szerkesztő: Thaly Zoltán
Felelős kiadó: Teszár József

78.0962
Athenaeum Nyomda, Budapest
Felelős vezető:
SOPRONI BÉLA vezérigazgató



autós magazin

AZ ÁFOR JUBILEUMÁN

Az újság nemcsak a közvélemény tájékoztatásának és a tudat formálásának az eszköze, hanem tükör is a társadalomról, a gazdasági és kulturális életről. Elég ennek bizonyítására felütni a lapok összefűzött, régi évjáratait. — Régi lapokat, hiszen egy történelmi mikrotávlatból könnyebb az embernek tárgyilagosan megítélnie a közelmúlt történéseit.

Az Autós Magazin most egy ilyen tallózással indítja 1978. évi számát. Nem saját, korábbi lapjainkban kutatunk, hiszen a magazin nyolc esztendeje túl rövid bármilyen visszatekintésre, hanem az országos nagy lapokban, elsősorban a közlekedéssel, az autózással foglalkozó folyóiratokban. A visszatekintés időszerűségét egy jubileum adja: most 30 éves az Áfor Ásványolajforgalmi Vállalat, a benzinkutak „gazdája", ahogy a legtöbb közlekedő ember ismeri.

Ez a harminc év történelmi mércével mérve csak parányi



epizód, de egy dinamikusan fejlődő vállalat életében már emlékezésre késztető korforduló, különösen akkor, ha ez az időszak egybe esik a hazai motorizáció fellendülésével, a korszerű közlekedés megalapozásával, a szénhidrogén-program beindításával. Mint arról az újságok — régiek és maiak — tanúskodnak, az Áfor mindig az érdeklődés középpontjában állt, hiszen tevékenysége — a népgazdaság egészét nézve is — meghatározó jelentőségű; töltőállomásai, telepei, az ásványolaj tároló kirendeltségek az ország energia ellátásának fontos bázisai, közúti szállítóparkja, a vasúti „olajos szerelvények" és újabban a föld alatt meghúzódó, korszerű termékvezetékek pedig úgy hálózzák be az országot, mint erek a testet. Kőolajtermékek hajtják járműveinket — a vasúti mozdonyok nagy részét is — olaj szolgáltatja sok ipari és mezőgazdasági üzem energiáját és több mint kétmillió kályhában folyékony tüzelőanyag ontja a meleget. — A petróleumlámpától a hőerőművekig, a mopedektől a mezőgazdaság hatalmas erőgép monstrumjaiig mindenütt érdekelt az Áfor.

Három évjárat, három fontos korforduló az Áfor életében. Mit írtak róla tíz, húsz és harminc évvel ezelőtt a lapok? 1948 — a születés éve. A korabeli Népszavában ezt olvashatjuk: . . . , napról napra több és több hajtóanyagra, kenőolajra van szüksége az országnak, így kulcskérdéssé vált az egységesen szervezett, folyamatos ellátás. A háborús romokból talpra állított ásványolaj-finomítók, a Magyar Petróleumipari RT, a Fantó Egyesület Magyar Olajgyár RT, a Lardolin Olaj-Vegyipari és Zsíradék RT, a Szőregi Petróleumgyár RT, a Péti Nitrogénművek RT és a még funkcionáló SHELL és Vácum Oil magyarországi kereskedelmi szervezetei nem alkalmasak arra, hogy egységesen és a mindennapi igényeknek megfelelően gondoskodjanak az ország ásványolajtermék ellátásáról . . . Az új egységesen szervezett vállalat megalakítása tehát a legsürgetőbb gazdasági intézkedéseink egyike . . . A Gazdasági Főtanács az előterjesztés nyomán 946/1948. számmal határozatot hozott az ÁFORT, Ásványolajforgalmi Részvénytársaság megalapításáról."

Az ÁFORT alaptőkéje ekkor hatszázezer forint volt, ami ezer forint névértékű részvényekre oszlott. A vállalat első hivatalos adatszolgáltatása — amely 1948 augusztusában készült — arról árulkodik, hogy induláskor az ÁFORT mindössze 178 adminisztratív és 144



fizikai állományú dolgozót foglalkoztatott. Most harminc év múltán a vállalat létszáma több mint 8 ezer fő, éves áruforgalmának értéke pedig meghaladja a 30 milliárd forintot!

1958 — a műszaki újjászületés évének is tekinthető. Ezt olvashatjuk ki az Autó Motor 1958. évi szilveszteri számából, amely arról tudósít, hogy az alkotó lelemény és az önerejű tenniakarás szép példájaként az Áfor két dolgozója KAMO néven új, elektromos meghajtású benzinkutat konstruált. A vállalat — mint írják — folyamatosan kicseréli a régi kézi szivattyúkat ilyen kútoszlopokra, az év végére már a benzinkutak több mint 30 százalékánál motor pumpálja fel a hajtóanyagot a járművek tankjaiba. Ha most felmérjük a hazai töltőállomás hálózatot — több mint 450 korszerű kútnál tankolhatunk — bátran leírhatjuk, hogy azóta az automatika, sőt az elektronika vette át a „stafétabotot"! Sorra nyílnak meg az önkiszolgáló töltőállomások, a legforgalmasabb helyeken pedig kis gyors-szervizek egészítik ki a kutakat. Benzin és olaj mellett többszáz autós felszerelési és ápolási cikk közül is válogathatnak a vevők, autósboltjainkban pedig mindaz beszerezhető, amire az utazásnál szükségünk lehet.

A hatvanas évek második felében az átlagosnál is többet szerepelt az Áfor a lapok hasábjain. Ezekben az években került sor a benzinhajtóanyagok minőségének javítására, akkor került forgalomba a 98 oktánszámú benzin — extraszuper — jelzéssel és ezt megelőzve — 1965-ben — a 92 oktánszámú szuperbenzin, az igényesebb gépkocsik ellátására. Minőségi vizsgálatok és autótesztek során vizsgálták az új hajtóanyagokat és a közvélemény tájékoztatására ekkor jelent meg a legtöbb oktató, műszaki információt tartalmazó újságcikk is. Az Áfor sajtóarchívuma ezek ből az évekből többszáz lapkivágást őriz.

Emeljünk ki a sok közül egyet, egy 1968. évit. A Dunántúli Napló „Új benzin — olcsóbb háztartási tüzelőolaj" címmel ezt írja: . . . az autósok körében már január óta ismeretes, hogy a kőolajipar április elsejétől — gondos előkészítés és kísérlet sorozat után — jobb minőségű normálbenzint hoz forgalomba . . . az új benzin az oktánszám emelkedésével arányosan drágul; a szuper és az extraszuper benzin fogyasztói ára pedig csökken! . . . Az Áfor hálózatában április elsejétől 1,50 forintért árusítják a háztartási tüzelőolajat is, ami az olajkályha tulajdonosoknak jó hír . . . Arról, hogy mi indokolta a normálbenzin oktánszámának jelentős megemelését, a minőség javítását, arról az ATUKI vizsgálata számolt be. Tizenkilenc különböző típusú személy és tehergépkocsin tesztelték az új hajtóanyagot és sok más között megállapították azt, hogy ezzel a fogyasztás 3—8 százalékkal kevesebb, mint a régi benzinnel volt. — Azóta ezek a hajtóanyagok változatlanul versenyképesek a külföldi benzinekkel, az autósok dicsérik a magyar kőolajtermékeket és a külföldi minősítő vizsgálatokon is rendre helytállnak hajtó és kenőanyagaink. — Sajnos a világot megrázó kőolajkrízis nem vonult át rajtunk sem nyom nélkül és a korabeli lapokban szereplő árak ma már csak szép emlékek.

És mit írnak a lapok ma, 1978-ban az Áforról, az utakat övező „benzin-oázisokról"? Aktuális téma az önkiszolgálás, olvashatunk elektronikával felszerelt távvezetékekről, amelyek gyorsan és gazdaságosan juttatják el a szénhidrogéntermékeket a nagy eladó és elosztó helyekre, újabb és újabb korszerű motorolajok, sőt motorolaj-családok mutatkoznak be, fogialkozik az Áfor a környezetvédelemmel és jelentős szellemi és anyagi kapacitásával munkálkodik a takarékos és gazdaságos kőolajtermék felhasználás megvalósításán . . . No és természetesen olvashatunk arról is, hogy kevés az üzemanyagtöltőállomás. — Akárcsak harminc évvel ezelőtt! — Persze az Áfor gondjai e területen is mások. A robbanásszerű motorizációval — 1980-ban már 900 ezer személygépkocsival, 1 millió motorkerékpárral, 150 ezer tehergépkocsival és 13 ezer autóbusszal számolnak a szakemberek — nemcsak nagyarányú benzinkút- és szervizfejlesztés jár együtt, hanem egy igen alaposan átgondolt, megalapozott és felépített üzletpolitika és kereskedelem is. Az Áfor dolgozói most ezen munkálkodnak.

A következő harminc év „sajtószemléje" már bizonyára ennek a munkának az eredményeiről számolhat be.

Benzinek, olajok 31 milliárdért

KORSZAKVÁLTÁSOK, IGÉNYEK ÉS FELADATOK

Egy országos tanácskozásra előkészített, vaskos beszámoló adattengerében bukkantunk rá a következő számra: az Áfor 1977-ben — egyetlen év alatt — mintegy 31 milliárd forint értékű ásványolajterméket — mondhatnánk úgy is, hogy — benzint és olajat hozott forgalomba. Kellő áttekintés híján fel sem mérhető ez a mennyiség, de a szakemberek számára nyilván pontosan érzékelhető. Erről és a forgalom hátteréről beszélgetünk Ternyák Benővel, az Áfor igazgatójával és a két legfontosabb ágazatot vezető igazgatóhelyettessel, Jekkel Károllyal és dr. Karádi Istvánnal. Háromszor tíz évről, három fontos korszakváltásról, nehéz munkás-esztendőkről esik szó mostanában az Áfornál. Milyen számokon, tényeken mérhető le az Ásványolajforgalmi Vállalat fejlődése?

— Hatásvadászatnak tűnhetne, ha bárki a kezdeti évek forgalmával hasonlítaná össze az Áfor mai munkáját. Elavult, a háborúban megrongálódott és igen rosszul telepített hálózatból állt az örökségünk 1948-ban. A kevésnél is kevesebb volt ez, de romjaiban hevert az ipar, a közlekedés is, járműforgalomról alig beszélhettünk, a mezőgazdaság „energia" igényét pedig ekkor még jobbára a föld szolgáltatta. Ettől függetlenül a rohamléptű újrakezdés sok feladatot rótt az ásványolaj-kereskedelemre. Jobb és igazabb összehasonlítást adnak azok az évek, amikor számottevő fejlődésnek indult a szénhidrogén-energia felhasználás és a közlekedés. A hatvanas évektől számoljuk mi is az Áfor emlékezetesebb éveit. —



Ternyák Benő igazgató

— Az említett közel 31 milliárd forintot érő forgalom 1977-ben 8,5 millió tonna ásványolajterméket jelentett. Enynyit szállított, raktározott, töltött és szolgált ki az Áfor hálózata. 1960-ban ez a szám alig 2 millióra rúgott és még 1970-ben is „csak" 4 milliót tett ki. Az újabb duplázáshoz nem volt szükség újabb tíz esztendőre! Leginkább a különféle tüzelőolajok forgalma növekedett az olajtüzelés térhódításával, de jól mérhető a motorizációs „robbanás" is. Ha a gázolajat mint hajtóanyagot nem számoljuk, benzinekből 200 ezer tonnát adott el az Áfor 1960-ban. 1970-ben már 600 ezer tonna volt a forgalom, az elmúlt esztendőben pedig 1 millió 300 ezer! Mondhatnánk úgy is, hogy ez a forgalom 800 ezer személygépkocsit, 1 millió motorkerékpárt és 100 ezer nagy áru- és személyszállító autót jelent. Javarészt lakossági felhasználók ezek — így hívják a vevőkörnek ezt a részét az Áfor-nál — de ehhez kell számolni azt a több mint kétmillió olajkályhát is, ami szintén az Áfor-tól szerzi be a fűtőanyagát. Ide kívánkozik még egy adat; az említett lakossági fogyasztás az Áfor összes forgalmának csupán 25 százalékát teszi ki! A vevők a benzinkutakkal azonosítják az Áfor-t, mivel itt zajlik munkánk leglátványosabb része, forgalmunk mégis arról tanúskodik, hogy ellátási feladataink szerteágazóbbak. — Valljuk be, mi autósok, akik szinte naponta tankolunk az Áfor benzinkútjainál, erről vajmi keveset tudunk. Szinte logikusan következik tehát a kérdés: milyenek az Áfor kapcsolatai, a népgazdaság különféle ágazataival, milyen részt vállalnak az energia ellátásból?

— Folytassuk talán az előző gondolatsorral. Az autósok, az olajkályhások, tehát a lakossági fogyasztók az Áfor forgalmának egynegyedét jelentik. A 8,5 millió tonna kőolajtermék 75 százaléka a népgazdaság egyéb területein talál vevőre. Fontos áruféleségünkből, a gázolajból, ma a legnagyobb felhasználó a mezőgazdaság, a maga 52 százalékos részesedésével. Nemcsak erő- és munkagépeket működtet a folyékony energia, de gabonaszárítókat, csibe-keltetőket is fűt az olaj. A számontartott 15 000 közületi fogyasztó közül a legnagyobb mennyiségű hajtó- és kenőanyagot az üzemszerűen dolgozó mezőgazdaság

használja fel. Az Ásványolajforgalmi Vállalatnak a hálózatfejlesztésnél és az áruutánpótlás biztosításánál mindenekelőtt e területek igényeit kell figyelembe vennie, hiszen itt a legcsekélyebb ellátási vagy minőségi zavar is hatványozottan érződik. Természetesen az ipari géppark olaj és zsír ellátása is igen fontos népgazdasági érdek. A legutóbbi felmérések szerint egyébként az Áfor, a folyékony szénhidrogén energiahordozók 80 százalékát juttatja el a fogyasztókhoz. Vevőkapcsolatainkról, az energia ellátásból való részesedésünkről ez a szám talán mindent elárul.—

Hogyan tudja az Áfor ezeket az igényeket kielégíteni, milyen apparátus húzódik meg a „kirakat", a benzinkutak mögött?

— Jól tudjuk, hogy a közvélemény — például a közel kétmillió autós és motoros közlekedő ember mindegyike — a maga módján alakítja ki a véleményét az Áfor-ról. Ez természetes reakció, hiszen mindenki azt szeretné ha gyorsan tankolhatna, sűrűn találkozna benzinkúttal, ott jó szolgáltatásokat kapna, soha nem lenne áruhiány. Vonatkozik ez természetesen kicsit más formában a nagy közületi felhasználókra is. Ahhoz, hogy az elvárásoknak az Áfor mindenben megfeleljen szükséges egy kitűnően megalapozott kőolajipar, egy jól megtervezett és kivitelezett műszaki háttér megfelelő szállító és javító bázissal, korszerű kiszolgáló hálózat és nem utol-







Dr. Karádi István kereskedelmi igazgatóhelyettes

sósorban egy jó üzletpolitikára épülő kereskedői munka.

Töltőállomás hálózatunk 1965-ben 300 benzinkútból állt, ahol 600 kimérőoszlopnál tankolhattak a járművek. Ma több mint 450 benzinkútja van az Áfor-nak 1900 (!) darab kimérőoszloppal és mintegy 30 000 köbméteres tárolóval. Tíz esztendővel ezelőtt a tartályok befoga-



dóképessége ennek alig az egynegyedét tette ki. A folyamatos utánpótlást biztosító tárolótelepek is nagyot fejlődtek. Régen a csúcsidőkben csak egy-két napos készletet tudtak tárolni, ma több helyen 10—15 napra elegendő hajtó és kenőanyag biztosítja a mindenkori utánpótlást. Sokszor panaszkodunk mi áforosok, de sajnos a fogyasztók is a szállításra, pedig a hevenyészett statisztikák itt is jelentős fejlődésről árulkodnak; a kezdeti 3—4 ezer literes tankautók helyett ma már 15 köbméteres tartálykocsik fuvarozzák a kőolajtermékeket. Mintegy 800 darabból áll az Áfor „flottája", de a műszakiak azt szeretnék ha ezeket és az olajos vagonokat is egyre több helyen a földalatti termékvezetékek váltanák fel. A negyedik és az ötödik ötéves tervek műszaki célkitűzései elsősorban a termékvezetékek és a telepek fejlesztését irányozzák elő.

A legnagyobb tároló bázis Szajolban például 15-éve folytonosan bővül. A 100



Jekkel Károly műszaki igazgatóhelyettes

ezer köbméteres tárolóteret tavaly 120 ezer köbméteres új tartálypark egészítette ki és már dolgoznak a műszakiak az újabb 160 ezer köbméteres „tartályvároson" is. A pécsi és a kecskeméti telepeket felújítják, Székesfehérvárott pedig nemrég avatták az egyik legkorszerűbb regionális ellátó központot. A földalatti, ásványolajtermékeket szállító csővezetékek lassan az egész országot behálózzák, úgy kötik össze a városokat és vidékeket, mint hajdan a magasfeszültségű villanyvezetékek. 1980-ig közel 1000 kilométerre bővül az Áfor távvezetéki hálózata, harminc fogadó állomást kapcsolnak be és ezek közül az idén 8 már el is készül. Csepelre, Ócsára, Ceglédre, Szajolba, Leninvárosba, Szőnybe, Füzesabonyba, Nyírbogdányba, Székesfehérvárra, Pécsre, Ebesre már csövön utazik a benzin és olaj. Az irányítás nehéz és bonyolult munkáját pedig a legkorszerűbb számítógépes, telemechanikus rendszer veszi át az Áfor távlati tervei szerint. A tavaly felavatott Keleti-termékvezeték, amely a Szovjetunióból szállítja a kőolajipari késztermékeket, benzineket és gázolajat, már ilyen korszerű technikával készült, de rövidesen befejeződik az Áfor százhalombattai új távvezetéki — műszeres központjának a szerelése is. — A közlekedés és az egész gazdasági élet úgynevezett infrastruktúrájából kétségtelenül igen sok tennivaló hárul az Áfor-ra. Milyen elképzeléseik vannak a jövőre nézve, főleg az autósok még korszerűbb kiszolgálása területén?

— Úgy gondoljuk, hogy sikerült megtalálnunk a fejlesztés egészséges módját, jó arányokat akarunk kialakítani beruházásainknál és arra törekedünk, hogy az Áfor kereskedelmi ténykedését egy hibátlan „csapatmunka" segítse. Ehhez a felettes szervek a szükséges támogatást és az anyagi segítséget megadják. Az Áfor-ra a kivitelezés hárul. Nem csekély feladat ez sem! Terveinkről csupán tőmondatokban: Az Áfor tároló hálózatát és szállító parkját a legkorszerűbb igények szerint kívánjuk továbbfejleszteni. Erőnket az úgynevezett töltőállomás gerinchálózat kiépítésére összpontosítjuk. 1980-ig körülbelül 60 új benzinkutat épít fel az Áfor, 30—40 helyen bevezetjük az önkiszolgálást. Az autósok elismeréssel szólnak a bővülő Áfor-szolgáltatásokról, közkedveltek a miniszervizek, az autósboltok. Része lesz korszerű kereskedelmi munkánknak mindez a jövőben is. Újabb kis Áfor-boltok épülnek, praktikus kisgépeket szerelünk fel a kutakhoz, javítjuk a szolgáltatások színvonalát. Tovább bővíti az Áfor minőségvédelmi apparátusát is; a nagyobb eladóhelyeken, telepeken kis laboratóriumok őrködnek a termékek minőségén, a korszerűbb csomagolási módok pedig a palackozott olajok megbízhatóságát növelik — fejezték be a tájékoztatást az Áfor vezetői.





Az autós magazin tesztje

PRÓBAÚTON AZ 1600-AS LADÁVAL

Két éve kezdték meg a közkedvelt Ladák — korábbi nevükön a Zsigulik — típusvariációját a Volga menti autógyárban. A cél az volt, hogy a sikeres alaptípusból a motorfurat és a vezérműtengely módosításával, valamint a karosszéria felszereltségének növelésével, újabb változatokat hozzanak létre.

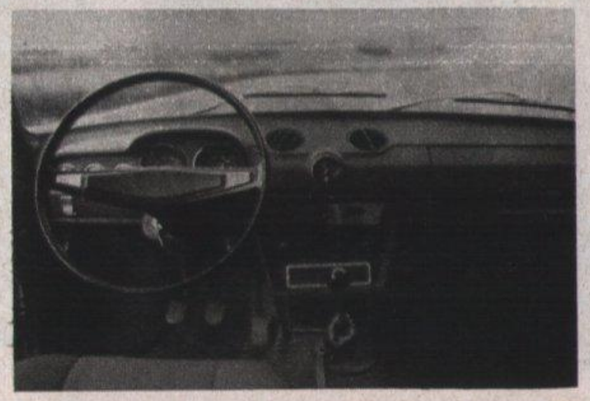
Az 1300-as és az 1500-as már hazai útjainkon is közkedvelt lett. Temperamentumos és igénytelen kocsik ezek, hasonlóan a 2101-jelű alaptípushoz. Néhány hónapja megindult a legújabb Ladának, az 1600-asnak a sorozatgyártása is, sőt készül egy úgynevezett hibridtípus, az 1500 S, ami lényegében egy 1500-as motort jelent a legnagyobb, új Lada karosszériájában. Az 1600-as első bemutatópéldányai néhány hónapja már hazai útjainkon futnak, most folynak az árusítást megelőző, hivatalos típusvizsgálatok. Egy rövid üzemanyag-fogyasztás mérésre és futópróbára az Áfor is megkapta az egyik próbakocsit, ekkor nyílott lehetőségünk az ismerkedésre.

A próbaút során a legszembetűnőbb módosításokat a kocsi karosszériáján fedezhetjük fel. Kevesebb a krómozott dísz, jobban dominál a célszerűség, nagyobb a vezetési és az utazási kényelem. A lökhárítókon elöl és hátul az úgynevezett babák, vastag keménygumiból készültek, amelyek a parkolási sérülések lehetőségét csökkentik. Hasonló meggondolásból kaptak mattfekete műanyag borítást a lökhárítók sarkai is. Megváltozott az első fényszórók keretezése; a dupla lámpákat már nem fényes krómkarikák övezik, hanem szögletes, fekete műanyag idomok. Feltűnő az új Lada hátsó, zárófala is. A rendszámtábla











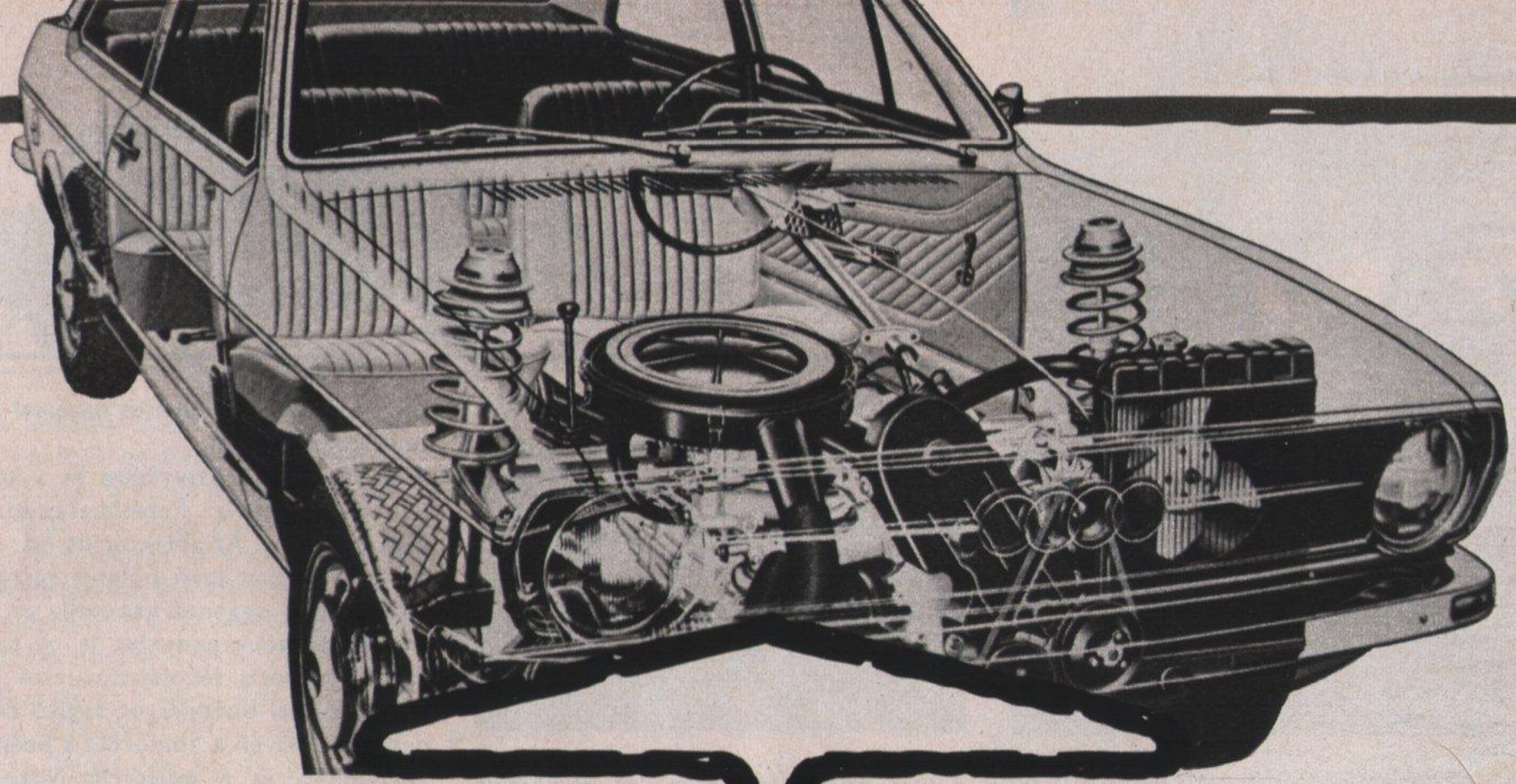
helyét süllyesztették, a két kombinált lámpatest pedig már magába foglalja a hátrameneti lámpát és a rendszámtáblát megvilágító fénytesteket. Más kialakításúak az irányjelző villogók is, ezenkívül mindkét hátsó sárvédőn oldalprizmákat találunk. Természetesen megváltozott az oldalsó díszléc formája is, a szellőző rácsok pedig már mindenütt fekete, rugalmas, műanyagból készülnek.

Átformálták a konstruktőrök a gyakran bírált első üléseket is az új Ladában. Mélyebbek, kagylósabbak lettek és jobban igazodnak a test formájához. A kellemetlen műbőr borítást szellős, velúr váltotta fel, így még a nagy nyári kánikulában megtett többszáz kilométeres teszt-út után is kellemes érzéssel szálltunk ki az autóból.

A módosított műszerfalon és a középkonzolon újabb kezelőberendezések kaptak helyet. Az ablaktörlőt már a volán jobboldalán levő billenő karral indíthatjuk és ugyanez kapcsolja az elektromos mosóberendezést is. A szivargyújtó melletti fékolajszint-jelző hasznos, vezetési biztonságot segítő berendezés, de növeli a konfortot a beépített vészvillogó és a műszerfal világítását szabályozó gomb is.

Kitűnőek az új, 1600-as Lada menettulajdonságai. Bár teljesítménye csak 3 lóerővel több mint az 1500-asé (78 DIN lóerő, 57,5 kW — az új mértékegység szerint — 5200 percenkénti fordulatnál) szinte hihetetlenül temperamentumos. Álló helyzetből — saját mérés szerint — 14 másodperc alatt éri el a 100 km/óra sebességet, végsebessége 150 km/óra felett van. Fogyasztása kényelmes országúti tempónál nem haladja meg a 9 litert (szuperbenzin).

Az 1600 köbcentiméteres új Lada bizonyára hasznosan gazdagítja a magyarországi gépkocsi választékot és 100 000 forint körüli árával komoly konkurrense lesz a Polski Fiatnak.



Utópia vagy realitás?

KOKTÉL A TANKBAN

Negyvenöt személygépkocsiból és mikrobuszból álló karaván járta a világot tavaly; megfordultak az Északi-sarkkörön túl és megmászták a tűzforró korzikai sziklás utakat is. Külsőre semmi különöset nem látott a szemlélődő ezeken az autókon, hiszen valamennyi egyszerű, széria kivitelű VW, vagy Audi volt. Talán egy valami tűnhetetett fel; soha nem tankolt a karaván benzinkútnál. Másfélmillió kilométeren át a résztvevő autókat egy külön, speciális tartálykocsi töltötte fel, méghozzá nem a hagyományos benzinnel, hanem a rejtélyes M—15 nevű hajtóanyaggal.

Egy legalább nyolcvan esztendős idea nagyszabású újraélesztésének a részesei voltak ezek a kocsik és a kísérletben szereplő szakemberek. A Volswagen Művek jelentős állami támogatással azt a feladatot tűzte kutatási részlege elé, hogy gyakorlati körülmények között próbálják ki a 85 százalék benzinből és 15 százalék metilalkoholból álló keveréket, az M—15-nek nevezett új hajtóanyagot. Az indíték ennél a kísérletnél is — sok másokhoz hasonlóan — az volt, hogy az olajválság nyomán kialakult energiafüggőséget áthidalják egy olcsón és egyszerűen előállítható járműhajtó anyaggal. A CH_3OH-vegyjelű anyag valóban nem új, hiszen a metanolt, ezt a

kémiailag egyszerű mérgező alkoholt korábban már betöltötték kísérleti repülőgépekbe és versenymotorokba, sőt a világháborúban a harci járművek egyrésze is ezzel üzemelt. Most a korszerű petrolkémiai kutatások ismét hozzányultak a metilalkoholhoz, ami a legkülönbözőbb ipari anyagokból és hulladékokból állítható elő olcsón: kinyerhető például földgázból, fából, fűrészporból, cukorgyártási hulladékból, silány szénből, malomipari melléktermékekből, sőt még narancshéjból is.

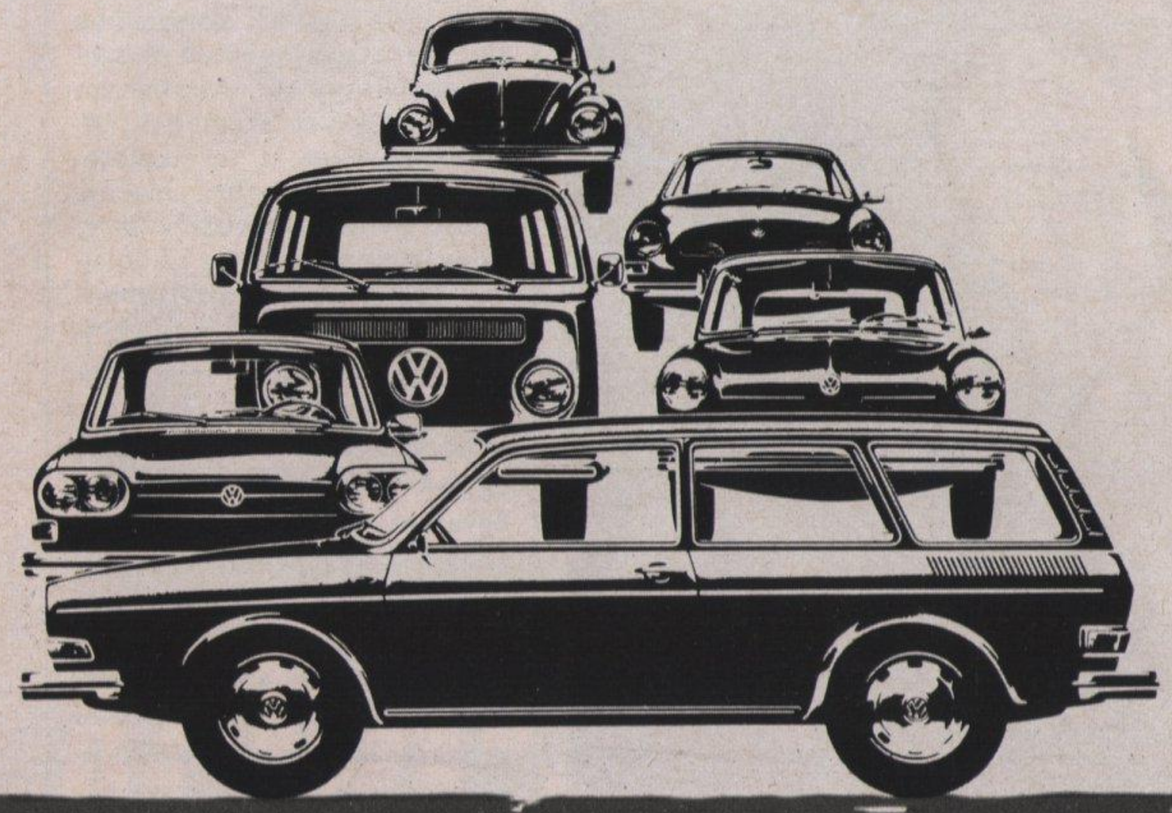
Benzinnel keverve a metanolból most kitűnő, magas oktánszámú hajtóanyagot készítettek és mint a nagyszabású teszt-út is bizonyította, a korszerű gépkocsik egy minimális átalakítással általában jól üzemeltek ezzel a koktéllal igen hideg és igen meleg üzemi körülmények között is. A kísérlet után szétszerelt motorok arról árulkodtak, hogy ez az üzemanyag kevesebb károsodást okoz az erőforrásban mint a hagyományos ólomtetraetillel és ólomtetremetillel adalékolt benzin. A kipufogógáz analízisekből pedig kiderült, hogy az M—15 égéstermékei — a nitrogénoxid emisszió növekedését kivéve — kevésbé mérgezőek mint a sokásos benzineké, tehát a környezetvédelmi kívánalmaknak jobban megfelelnek.

Jók voltak a teljesítménymérések eredményei is; az úgynevezett melegfutási fázist kivéve minden körülmény között azonos teljesítményt nyújtottak a kocsik. Gondot egyedül a motornak azok a műanyag alkatrészei okoztak, amelyek az üzemanyaggal közvetlen kapcsolatba kerültek, ugyanis használat közben kikezdte őket. Ezért néhány cserét kellett végrehajtani motoron, de ezek mindösszesze egy ötszáz forintnyi összeget tettek ki, ami jelentéktelennek mondható.

A kísérletben résztvevő autóipari szakemberek tehát méltán bizakodnak. Véleményük szerint az új koktél a jövő korszerű hatjóanyaga, ami a 90-es évektől már átveheti a mai drága motorbenzin helyét.

— És mi a véleménye az új hajtóanyagról a gyakorló kőolajvegyésznek? Wiesner Henrik főosztályvezető mérnök, az Áfor minőségvédelmi és vevőszolgálati részlegének irányítója a következőkkel egészíti ki a VW-kísérletről szóló híradást:

— A benzin-metanol koktél használhatósága nemcsak a német autószakemberek fantáziáját mozgatta meg. Nálunk a kőolajipari kutatásokkal foglalkozó NAKI szintén ismerkedett a témával. A használati előnyök, az olcsóbb ár, kétségtelenül figyelemre méltók, de a gyakorlati alkalmazásának több olyan akadálya is van, ami a szélesebb körű elterjedést szinte lehetetlenné teszi. Hogy mást ne említsünk ennek a „koktélnak" nincs olyan víztaszítóképessége, mint a mai motorbenzineknek, tehát a tartályokban elkerülhetetlenül jelenlevő vizes fenéküledékkel elkeveredve, elvizesedne. Patikatiszta kísérleti körülmények között ez a hiba természetesen nem jelentkezett, de ha a benzinkutaknál is karriert akar csinálni a benzin-metanol koktél, akkor számolni kell ezzel a nem is csekély akadállyal. Egy szélesebb körű elterjedéshez tehát sokkal bonyolultabb tárolási és szállítási rendszert kellene megvalósítaniuk az üzemanyag társaságoknak. — Ez pedig rengeteg pénzbe kerül! — Olyan sokba, hogy az új hajtóanyag minden gazdasági előnye eltörpülne e mellett. És akkor a gyártási technika, a finomítói ipar átállításáról még nem is beszéltünk. —





Néhány éve még a kutatólaboratóriumi vizsgálatok alkalmával mutattuk be az új, magas minőségi követelményeknek megfelelő, hazai gyártású motorolajat, az M—SE jelzésű kenőanyagot. Azóta ez a nemzetközileg is elismert olaj újabb fokozatokkal gyarapodott, egész családdá bővült.

A személygépkocsi-állomány összetételét vizsgálva 1970-től azt tapasztalhatjuk, hogy a jelentős számszerű növekedéssel együtt fontos minőségi változás is végbement gépkocsiparkunkban. Ebben az időszakban váltak például uralkodóvá a különféle Lada típusok, de a többi márka is újabb, korszerűbb típusokkal gyarapodott. A személygépkocsikhoz használatos motorolajokkal szembeni követelményeket is természetesen ezek a korszerű motorkonstrukciók határozzák meg. Ez az igény szabta meg a kőolajipar gyártmányfejlesztési munkáját is. Elsőként — még 1974-ben — elkészült az M—SE motorolajsorozat, ami évszakonként cserélendő, úgynevezett egyfokozatú és télen-nyáron egyaránt használható többfokozatú termékeket is tartalmaz. Az ebbe a sorozatba tartozó különböző viszkozitású olajok kielégítik a nemzetközileg elfogadott osztályozási rendszer legmagasabb követelményszintjét. Erre utal az olajsorozat nevében szereplő „SE”



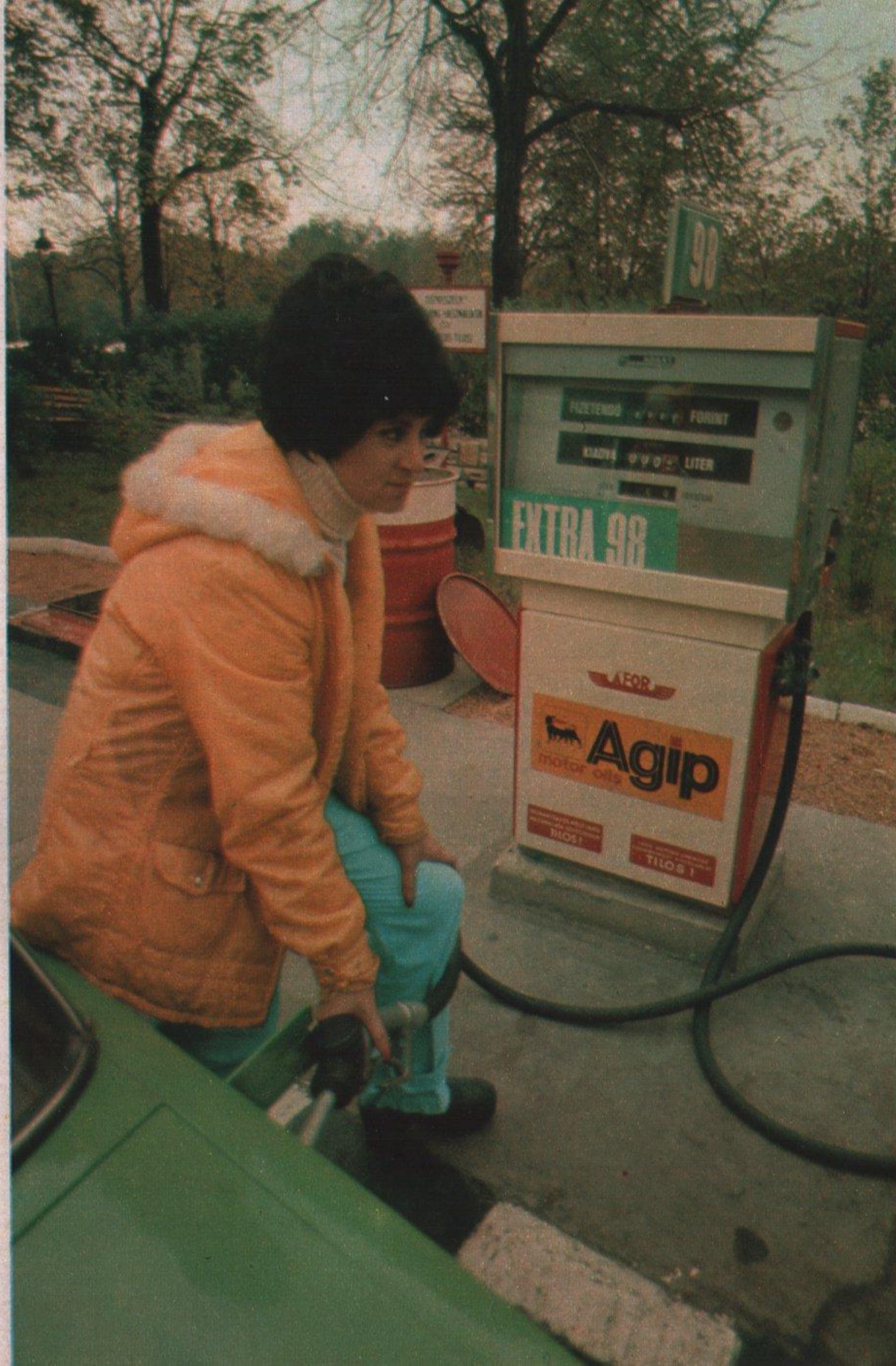
AZ M-SE CSALÁD

jelzés is, ami az API (American Petroleum Institute) besorolás legmagasabb szintjének a jelzése.

Az M—SE motorolajok minőségileg és mennyiségileg optimálisan megválasztott adalékolása megakadályozza az olaj oxidációját, a lerakódások kialakulását a motorban, valamint az alkatrészek korrózióját. A gyártmányok állandó ellenőrzése biztosítja a nemzetközileg elfogadott teljesítményszint állandó betartását, ami a legkorszerűbb motorok követelményeit is kielégíti. Ez egyben azt is jelenti, hogy a személygépkocsikra előírt leghosszabb csereidők is biztosan tarthatók ezekkel a termékekkel.

Az egyfokozatú termékek ma három viszkozitás fokozatban kerülnek forgalomba Szuper Olaj M—SE SAE 20W—20; SAE 30 és SAE 40/50 jelzéssel. Elsősorban azoknál a járműveknél célszerű az egyfokozatú terméket használni, amelyek az olajcserére előírt távolságot télen vagy nyáron lefutják és így nem jelentkezhet a többfokozatú termékek gazdaságossági előnye. Télen az SAE 20W—20, nyáron az SAE 30 használata ajánlható. Néhány típus nyáron, melegebb időben az SAE 40/50 fokozatú terméket igényli. Az egyfokozatú M—SE olajok egyaránt használhatók négyütemű benzin- és Diesel-motorokhoz is. A többfokozatú M—SE motorolajok csoportjában eddig két terméket gyártottak. A Multiszuper Olaj M—SE SAE 10W—40 jelű termék, közép-európai éghajlaton, évszaktól függetlenül általánosan használható viszkozitású olaj. Csökkenti az akkumulátor igénybevételét a hideg indításoknál még —10°C-nál hidegebb időben is. Az SAE 20W—50 jelű termék a nyári kánikulában is kedvező menettulajdonságokat biztosít, általában garázsban tartott gépkocsik egész évben használható olaja. Az idén kerül forgalomba a többfokozatú M—SE motorolajok új tagja, amely helyettesíti az eddigi két terméket. A Multiszuper Olaj M—SE SAE 15W—50 jelű új kenőanyag egyesíti az eddigiek kedvező tulajdonságait, így —10-C alatt is könnyű indítást tesz lehetővé és meleg üzemben is kedvező sajátosságokat mutat. Az új M—SE megjelenésével feleslegessé válik az eddigi két, többfokozatú termék gyártása, így azt megszüntetik. Természetesen ez a termék is „SE" teljesítményű, így kielégíti a leghosszabb csereidő előírásokat is.

közös cégtáblán


98
FORINT
LITER
EXTRA 98
ÁFOR
Agip
motor oils
TILOS !
TILOS !


ZB·22·53
H


Tectyl
Tectyl
Tectyl

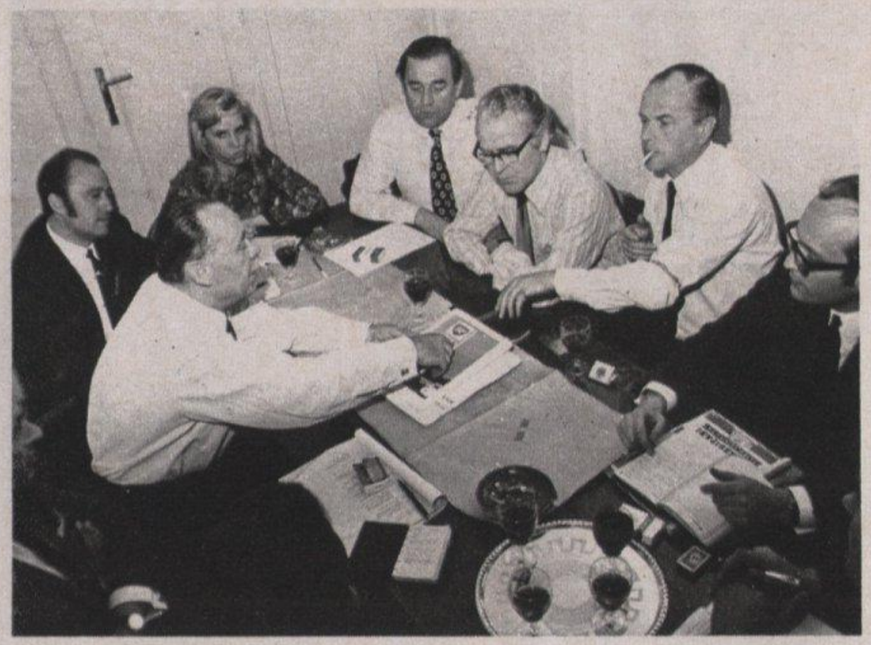
A benzinkutak révén az Áfor folyamatos és állandó kapcsolatban áll a külföldi vevőkkel, a hazánkba látogató autós turistákkal és az átutazókkal. Természetesen a vállalat nemzetközi kapcsolatai nem csupán ebben a kereskedelmi tevékenységben merülnek ki, de kétségtelenül az üzleti igény sok tekintetben megszabja a külföldi együttműködések jellegét. A ma már országszerte látható közös cégtáblák, az Áfor—AGIP és az Áfor—BP benzinkút feliratok a szervizekben pedig a Valvoline márkajelzések is ezt tanúsítják.

Az Áfor nemzetközi kapcsolatainak tervszerű kiépítése, az együttműködések szélesítése a legutóbbi 10 esztendőre esik. A vállalat szakemberei elsősorban a környező KGST-országokkal építettek ki kétoldalú, baráti kapcsolatokat. A Benzinol, a Benzina, a CPN, a Jugopetrol, a Minol, a szovjet Glavnyeftyesznab műszaki, üzleti és tudományos területeken tart kapcsolatot vállalatunkkal — mondja Frank György, az együttműködések egyik felelőse. Természetesen az Áfor szakemberei kereskedelmi, műszaki, tervezési sőt szociálpolitikai témákban is gyakran konzultálnak más szomszédos országok olajipari és kereskedelmi vállalataival és jelentős a konkrét információcsere is.

Nemcsak hazai autósaink, de már a nálunk gyakrabban megforduló külföldiek is megszokták a közös cégtáblájú benzinkutakat. Az olasz ENI konszernhez tartozó AGIP és a magyar állam együttműködése nyomán tíz évvel ezelőtt jelent meg az első tüzetokádó hatlábú kutya, magyar benzinkút bejáratánál. A Hegyeshalomban ünnepélyesen felavatott első Áfor—AGIP benzinkút és szerviz kombinátot azóta országszerte tíz másik követte. Budapesten a Boldizsár utcában, a Keleti pályaudvar indulási oldalánál és az Ajtósi-Dűrer soron tankolhatnak Áfor—AGIP kútnál az autósok, de Balatonvilágoson, Balatonedericsen, Sopronban, Gyulán és Gyöngyösön is ismert már az AGIP márkajelzése. — Dr. Giuseppe Bartalotta az AGIP vezérigazgatója a balatonvilágosi sztrádaközpont avatásakor a 38 töltőoszloppal, 2 gyorsszervizzel, eszközökkel és autósbolttal felszerelt objektumra azt mondta, hogy ez méreteit és korszerűségét tekintve egyedülálló Közép-Európában. Az AGIP szakemberei természetesen azóta is figyelemmel kísérik a magyarországi kooperációs hálózatot. A jó együttműködés nyomán ma már nemcsak ezeknél az állomásoknál kaphatók AGIP olajok, hanem az Áfor valamennyi kútjánál.







Az Áfor és az angol BP együttműködése hasonlóan sikeres. A szárnyas Áfor embléma társaságában a zöld címeres BP felirat is egyre több helyen látható a fővárosban és az ország útjain. A British Petroleum cég 80 országban működik több mint 650 leányvállalattal. A szocialista országok közül hazánkkal építette ki a leggyümölcsözőbb kapcsolatot. Az 1972 tavaszán aláírt együttműködési szerződés keretében 10 közös üzemanyagtöltőállomás és szerviz építését határozták el. Ebből 9 helyen már a közös cégtábla hirdeti a megvalósulást. Budapesten az Irányi József utca 2 oldalán, a Vágány utcában, a Mozaik utcában, vidéken Miskolcon, Nagykanizsán, Pécsett, Szegeden, Debrecenben — és rövidesen már Kecskeméten is Áfor—BP töltőállomáson tankolhatnak az autósok.

Az együttműködés keretében a BP arra törekedik, hogy a hazai benzinkutak termékválasztékát kiegészítse mindazzal amit a magyar kőolajipar nem gyárt. Egyébként ma az Áfor kutaknál mintegy 30 féle BP terméket vásárolhatnak az autósok. A választék rövidesen kibővül legújabb motorolajukkal, a BP Visco 2000 jelű kenőanyaggal, ami télen nyáron alkalmazható, több fokozatú (15W50) és megfelel a legmagasabb nemzetközi teljesítményszint előírásainak.

A svájci VALVOLINE céggel az autóápoláshoz oly szükséges korrózióvédő anyagok választékának bővítésére létesített az Áfor kereskedelmi kapcsolatot.



Egy elpusztíthatatlan legenda

ROLLS~ROYCE

Soha nem övezett egy-egy márkát olyan mítosz az autóipar fennállása óta, mint a Rolls-Royce-t. Már magát az „ősautó" születését is balladai homály fedi és a középangliai kisvárosban, Crewben a manufakturális autógyár vezetői azóta is kényesen vigyáznak, hogy a RR-ról csak olyan hír szivárogjon ki, amely növeli a jó hírét a királyok autójának, vagy az autók királyának.

Egy gépkocsi, amelyről mindenki szuperlatívuszokban beszél, de amelynek igazi titkai lényegében örökké titkok maradnak. Egy autó, amelynek teljesítmény adatait soha nem hozzák nyilvánosságra, amely nem a leggyorsabb a maga kategóriájában, nem is a legkorszerűbb — és uram bocsá' — nem is a legszebb. Egy viszont biztos — a legdrágább!

A surrogó varrógéptől az Ezüst Árnyékig

Máig sem tudja senki, hogyan is készítették az első Rolls-Royce-t — ami akkor nyilván még nem is ezt a nevet viselte — hiszen a márka történetét csak az induló üzleti tranzakciótól jegyzik. Egy biztos: 1904 egyik őszi vasárnapján két tetőtőltalpig poros gentleman egymás tenyerébe csapott. A sikeres próbaút után Henry Royce, a barkácsoló ezermester, és Charles Stewart Rolls, az üzleti pályára vetődött kékvérű elhatározta, hogy olyan autót fog gyártani, amely a legnagyobb igényeket is kielégíti. Véleményük szerint az akkori legjobb márkák — a Panhard, a Levassor és a Minerva — nem voltak alkal-

masak az igényes brit vevőkör számára, viszont Royce házilag barkácsolt autója megvalósította mindazt, ami ezekből hiányzott. Két évvel az alku után gördült ki az első, saját rezsiben gyártott Rolls-Royce — a Silver Ghost — a crewi műhelyből.

A korabeli autós szaksajtó felsőfokon írt az új angol kocsiról: „. . .ez a hathengeres úgy surrog, mint egy varrógép és kétség kívül a legkényelmesebb motor meghajtású kocsi, amiben valaha is utaztunk."

Azóta mintegy 60 ezer RR gépkocsit gyártottak és ezek közül a legtöbb még ma is üzemképes, sőt részt is vesz a közúti forgalomban. A kis manufaktúra, ahol ma is többhónapos munkával állítanak elő egy-egy kocsit, mindent kipróbált azért, hogy a konkurrenciát minőségben, utazási kényelemben és luxusban egyaránt lehagyja. Arra a kérdésre, hogy ez miként sikerült és a mai Rolls-Royce-ok még mindig kielégítik-e ezt a magas igényt, a szakemberek fenntartással válaszolnak. A jól manipulált hírnév, a sokat sejtető titokzatosság azonban — úgy látszik — sok mindent pótol. Kétségtelen a High-Society, a felső tízezer, ma is sorban áll egy-egy RR-ért, de az államfők, uralkodók és a művészvilág szupersztárjai is szívesen vásárolnak a korszerűbb vetélytársak mellé egy-egy „királyi hintót"!

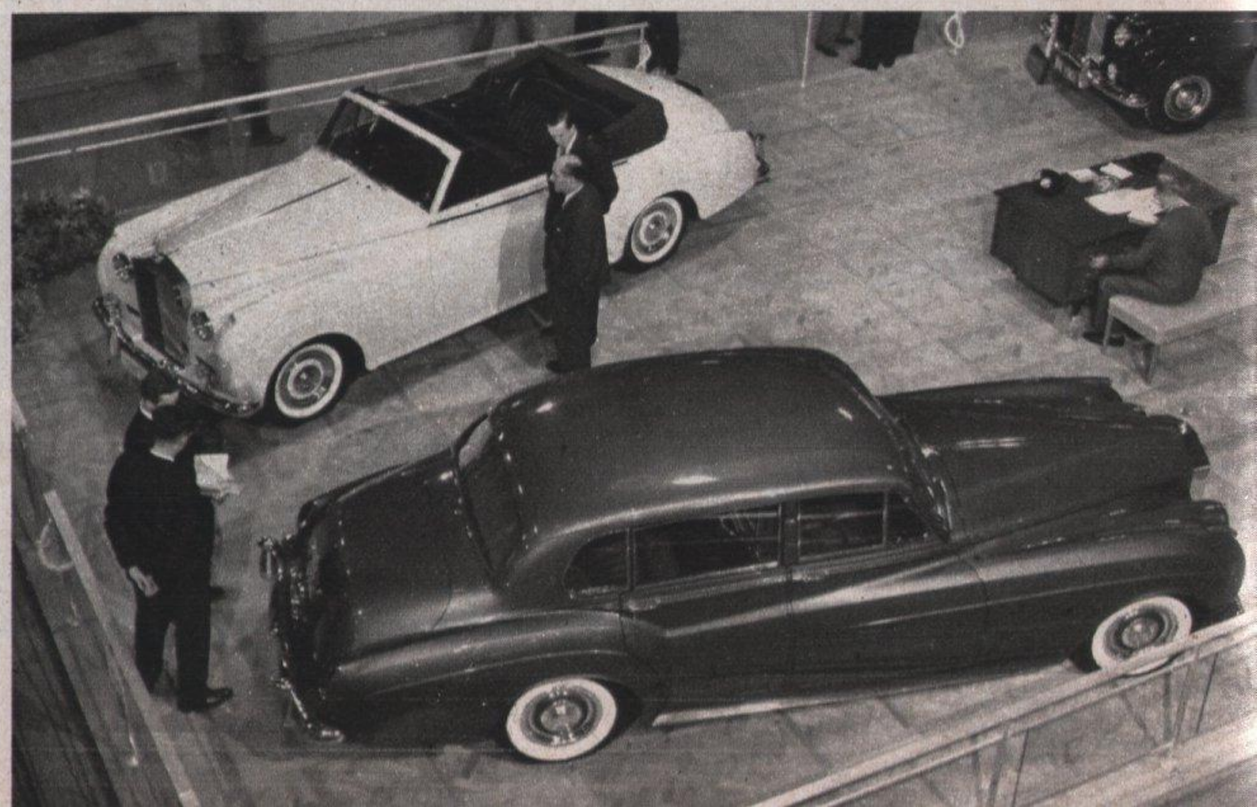
A Rolls-Royce a hagyományokhoz csökönyösen ragaszkodó angolok szemében ma már része a brit-mítosznak és talán ennek köszönhető, hogy a gyár hat évvel ezelőtti csődje idején állami „vérátömlesztéssel" mentették meg a sír szélén álló céget. Jóllehet a pénzügyi katasztrófát a repülőgépmotort gyártó részleg idézte elő — ami az amerikai Lockheed kooperációba bukott bele — de az autógyár hallatlanul magas ráfordításai és kétségtelenül rossz termelékenysége is hozzájárult a bajhoz. Mióta a repülőgépmotor gyártást a RR-tól átvette az állam, a gépkocsigyár pedig új részvénytársasággá alakult, Rolly-Royce Motors Holding néven, a kereslet újra megnőtt az „autók királya" iránt. A forgalom évente 31 százalékkal emelkedik, a nyereség pedig még ennél is jobban, 58 százalékkal. Úgy látszik a Rolls-Royce legenda elpusztíthatatlan és a gazdagok luxusautó hóbortjára még mindig lehet üzleti vállalkozást alapítani. Miközben a világ autóipara lázasan keresi a legcélszerűbb és legolcsóbb kocsik megteremtésének a lehetőségét — nem is eredménytelenül — addig a Rolls-Royce ötféle típust gyárt, másfélmillió forintnak megfelelő áron a legolcsóbbat és több mint ötmillióért a legdrágábbat, persze különleges extrák nélkül! A hűtőszekrény, a színes televízió, a kocsitelefon és a nemesfém kilincs külön felárat képez.

Tetőtől-talpig kézimunka

Mitől drága a Rolls-Royce? Attól, hogy a crewi gyárban az idő nem játszik szerepet. A futószalagot, a stopperórát, a munkafényképezést, a normát és az éjszakai műszakot nem ismerik, s nem csoda, hogy a modern ipar hektikájától ily messzire távolodva mérhetetlen költségráfordítással dolgoznak.

Itt még a következőket látja a vendég, aki valami csoda folytán bevetődhet a gyárba: a szürke hajú iparosmester egy nagy darab alumíniumlemezt kalapálgat komótos kényelemmel a famintában. Órákig és napokig, időnként tenyerével simogatva kutatja a szemmel sem látható egyenetlenségeket. Ugyanezt teszi a munkafelügyelő is, mindaddig, amíg nem válik kifogástalanul simává a lemez. Így készülnek a tetők, az ajtók, a sárvédők, kivétel nélkül a karosszéria minden része. Szinte érthetetlen a fanatikus törekvés a még tökéletesebb kézimunkára.

A fenséges görög emlékműre hasonlító hűtőrács sem sajtolóprésben nyeri el végső formáját, hanem famintákba kalapálva, elavult gázforrasztólámpával hajlítva. A „hand-made", az extrára való csökönyös törekvés, jó példája a hűtőre kerülő márkafigura is. Az eddig elkészült 60 ezer RR közül nincs kettő, amelyen a Phyllis — a szárnyas nőalak — pontosan egyforma lenne. Minden egyes figurának külön viaszmintát és külön öntőformát készítenek, kényesen ügyelve arra, hogy valami eltérés mindig legyen az előzőhöz képest. Egyébként a közhiedelemmel ellentétben — ez a márkajelzés nem ezüstből készül, hanem egy speciálisan polírozott nemesacélból. A profán műanyag — vallják a Rolls-Royce-nál — nem az az anyag, ami belekerülhet egy sokkarátos autóba. Így azután a műszerfalat — több hetes kézimunkával — a legdrágább pipák faanyagából, az úgynevezett madárszem-fából csinálják, egy-egy ülésgarnitúra kárpitozásához pedig nyolc tehén bőrét használják fel. Külön tímárjai vannak a RR-nak, akik nem egyszer több ezer tehénbőrt is átvizsgálnak addig, amíg megtalálják azt a nyolcat, ami kielégíti a kényes ízlést. Ezek után azon már nem is csodálkozhatunk, hogy a kész-



terméket a meósok sztetoszkóppal vizsgálják, a motor és a karosszéria minden pontját „lehallgatják". A zaj — mondta egyszer az alapító Henry Royce — végső soron hibás konstrukció eredménye. Úgylátszik a minőség fanatikusának ezt a bölcsességét a mai utódok is megszívlelik. A próbaút során, tükörsima betonon, 100 km/óra sebességnél az utastérben csak a műszerfalon levő óra ketyegését szabad meghallani. Egy biztos: a Forma—1-es versenykocsi-motorokon kívül egyedül a Rolls-Royce-ok rendelkeznek abszolut tökéletesen kiegyensúlyozott forgórészekkel. Így azután a RR erőforrása, a könnyűfémből készült V—8-as motor, valószínűtlenül halk járású.

A Rolls-Royce — két alkatrész kivételével — mindent maga állít elő. Az egyik importból származó szerelvény a Blaupunkt cég kvadrofon rádió-magnója, ami minden RR tartozéka, a másik a Generál Motorstól vásárolt automatikus váltómű. Ez a manufakturális gyártási mód és a közismert minőségi igényesség az, ami hallatlanul drágává teszi a Rolls-Royce-t és ez a







magyarázat arra, hogy még a legolcsóbb modell, a Silver Shadow is kétszer annyiba kerül, mint a Mercedes 6,9 literes csúcsmodellje, a 450 SEL!

Jó befektetés egy Rolls-Royce?

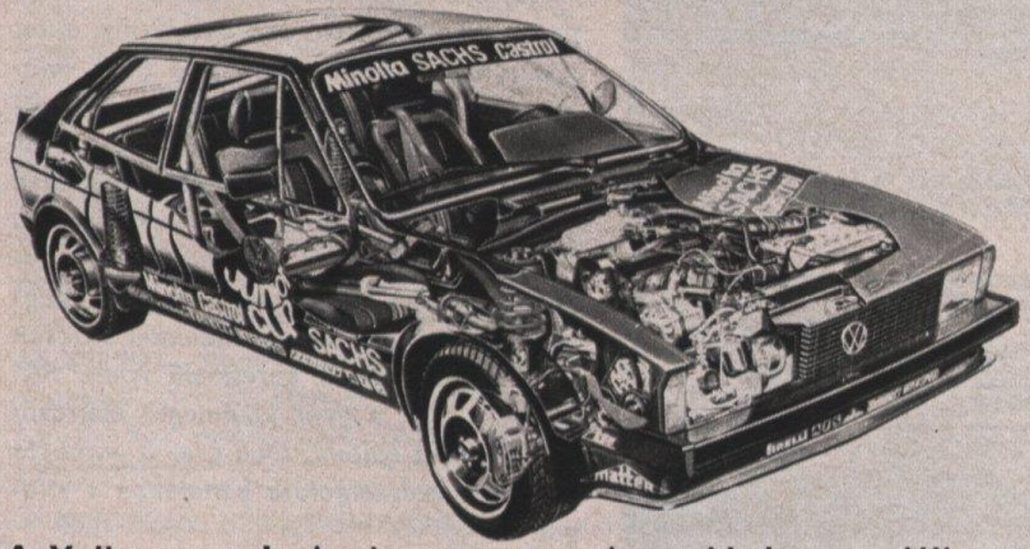
Hetenként 70 darab különféle RR készül, az alapmodelltől a legdrágább „királyi hintónak" nevezett Phantomig (egyébként műszakilag ez a leginkább elavult konstrukció) és a szupergazdag playboyok részére ajánlott Camargue-ig. Nem nagy a gyártási szám, de az üzlet mégis jövedelmező! — Annak ellenére, hogy például az európai kontinensen évente mindössze alig százat tudnak eladni. Az „Understatement" — a kevesebbet mutatni a valósnál — sújtja a RR eladóit is. A szemérmes európai milliomosok nem akarnak királyi autót vásárolni, inkább megveszik a típus valamivel olcsóbb mostohatestvérét, a Bentley-t, esetleg valamilyen golyóálló karosszériás Mercedest, vagy Fiatot, gondolva az emberrablásokra és a terrorakciókra is. Pedig a Rolls-Royce raffinált presztízsépítői mindent elkövetnek a sznobok megnyeréséért: RR-eladó és bizományos csak kiválasztott, jóhírű kereskedő lehet, RR-szervizt csak a gyár különleges előírásai szerint lehet építeni, több éves a garancia és a RR-vevőszolgálata behálózza a világot.

A kézimunka, a kitűnő alapanyag és a mérhetetlen alaposság valóban lehetővé teszi a Rolls-Royce hosszas használhatóságát. — Eladni mégsem könnyű.

ÉRDEKESSÉGEK az autós világból



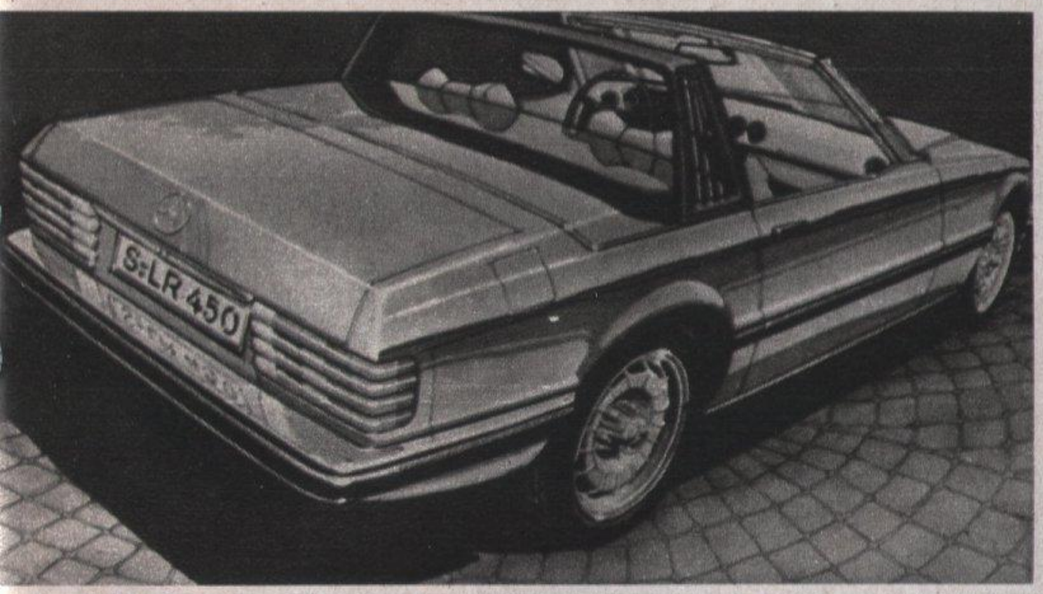
A közismerten ködös északi országokban született ez az egyszerű, de szenzációs ötlet. Most egyik hazai ipari szövetkezetünk is felkészült az olcsó és praktikus ködelőtétek gyártására. A kis kadmium-sárga műanyag korongokat, tapadófejek rögzítik a fényszóró üvegekre. — Egyetlen kézmozdulat és a tompított fényszóróból ködlámpa lesz! Az előtét nem változtatja meg a fénykévét és a víztiszta műanyag sem nyel el jelentősebb mennyiségű sugarat. A kocsi haladása közben fellépő menetszél a korongot rátapasztja a lámpaüvegre, így az kellő biztonsággal rögzítődik.



A Volkswagen Junior-kupa versenyeit ezekkel a speciálisan felkészített, közel 100 lóerős Scirocco kocsikkal futják. A sportos karosszéria némi megerősítéssel — amit röntgenrajzunk jól illusztrál — alkalmassá teszi ezt a sikeres közép kocsit a sportos igénybevételre is.



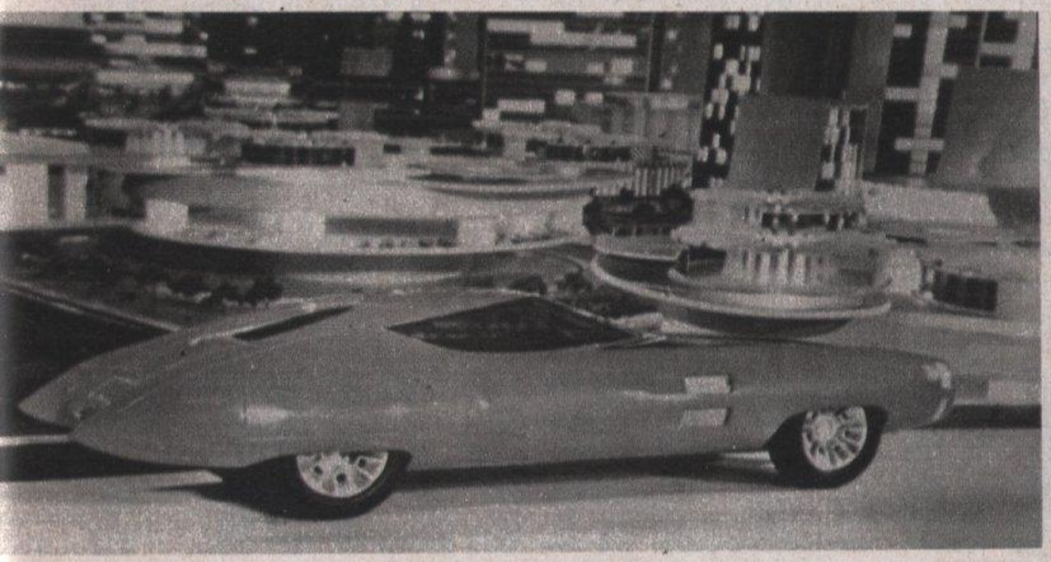
Mercedes kígyónak becézik az amerikaiak ezt a Kaliforniában készülő, közel hét méteres speciális luxusautót. Mivel a híres Mercedes—600 Pullman még nem készül ebben az új karosszériában, egy élelmes amerikai üzletember megkezdte a gyártását — kizárólag megrendelésre. A színes televízió, az URH-telefon és a hűtőszekrény természetesen tartozéka ennek a megtoldott különlegességnek, aminek az ára is különleges.



Az elmúlt év végén mutatta be a Mercedes cég azt az új „S"-sorozatot, amely a 80-as évekre kerül le a futószalagokról. A legújabb Mercedesek, nemcsak korszerűbb és könnyebb alumínium motorokat kapnak — kisebb hengerűrtartalommal és magasabb fordulattal — hanem új karosszériát is. A képünkön látható Mercedes—Targát a Porsche riválisának szánják.

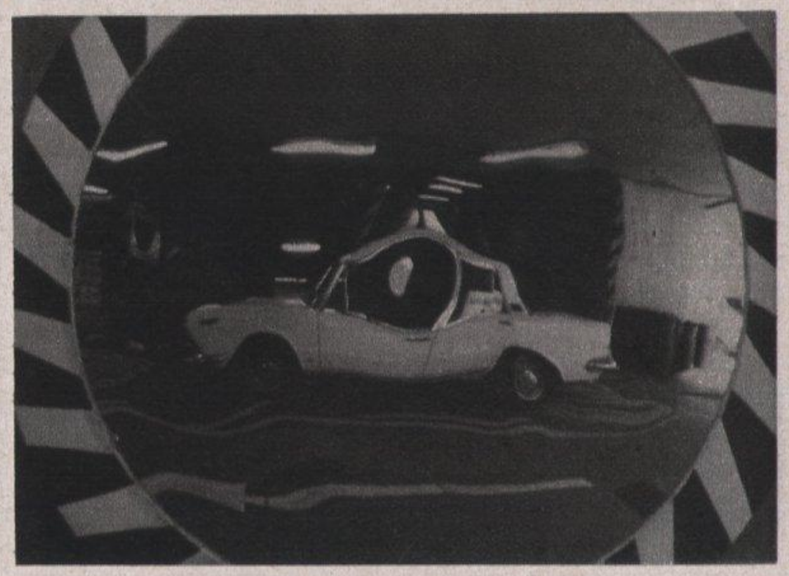


Azt a címet is adhatnánk ennek a fotónak; hogy édestestvérek, hiszen mindkét autó neve Ford Escort. A baloldali sportmodellt — ami 270 lóerős és mindössze 720 kilogramm — a jobb oldalon látható 70 lóerős szériá változatból állította elő a Zakspeed cég. Az elmúlt évi túraautó EB-n a leggyorsabbak voltak ezek a kocsik és az abszolut győzelemtől csak egy fatális baleset ütötte el a márkát.



A jövő közlekedését tervezik világszerte. Ezt a szuperautót az amerikai Generál-Motors állította elő. Érdekessége a hipermodern karosszérián kívül, hogy irányításáról számítógép gondoskodik. A tervezők úgy képzelik, hogy az úttestbe épített jeladók információi alapján a komputer venné át a vezetés munkáját.

Optikai trükk alkotta ezt az autószörnyeteget egy szolíd Polski Fiatból. A Kresz-tükör torzítása ilyenné varázsolta a várakozó kocsit. (jobbra)



ÚJ UTAKON AZ AUTÓIPAR

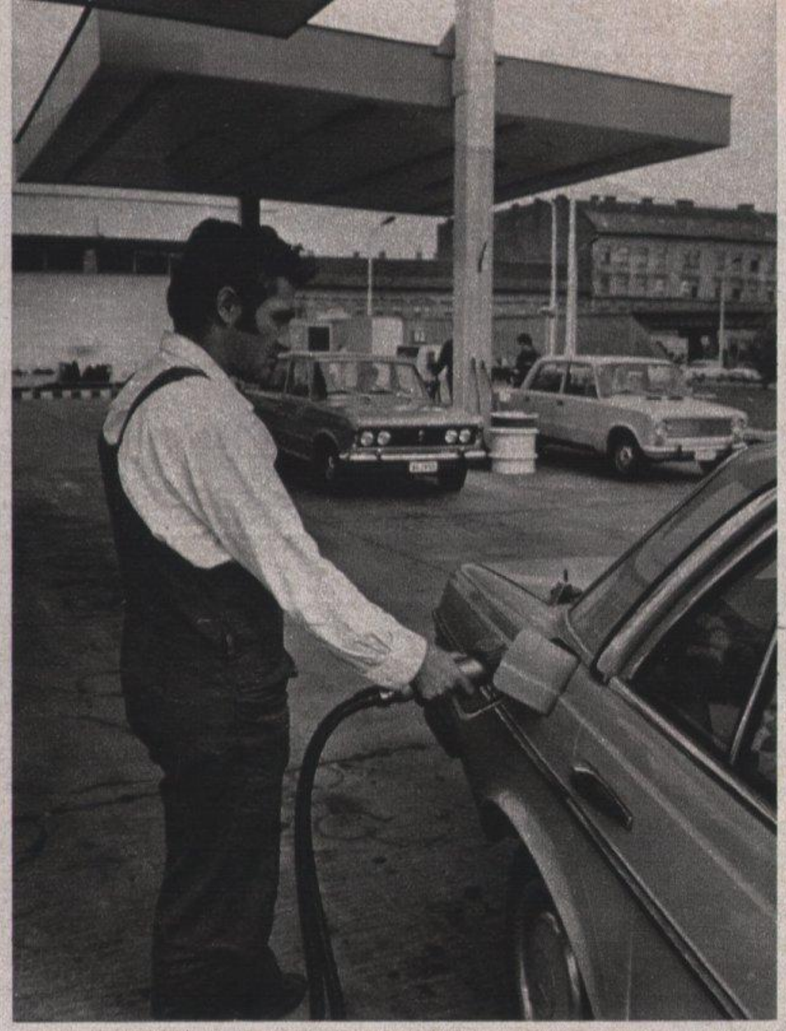
Egy tekintélyes külföldi autós szaklap, úgy tíz évvel ezelőtt azt írta, hogy amelyik autótervező a személygépkocsihoz Diesel-motort ajánl, az vagy fantaszta, vagy egyszerűen nem ismeri a napi autópiac elvárásait. Pedig ebben az időben is készültek már — igaz, hogy nagyon kis sorozatokban — gázolajjal üzemelő személygépkocsik, többnyire városi taxi-fuvarozási célokra.

Azóta a világot megrázó olajkrízis merőben átformálta az autótervezők életét. A sok porlasztóval felszerelt, nagy teljesítményű „benzinfalók" helyett a rajztáblákon ma olcsó üzemű, igénytelen, kis hengerűrtartalmú benzinmotorokat és egyre inkább, takarékos Diesel-személygépkocsikat terveznek. Új utakon jár az autóipar és egy közel évszázados műszaki konstrukció újra a reneszánszát éli.

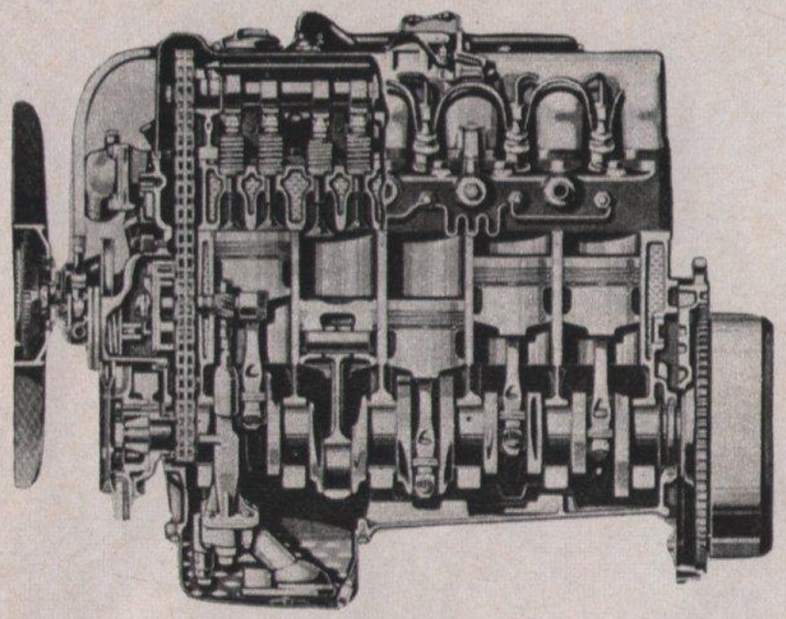
— Alighogy elkezdődött Nikolaus Otto „lökettyűhengeres, benzin hajtású motorjának" históriája, egy bizonyos Rudolf Diesel máris forradalmasította a robbanómotort. Ő egy „racionális melegmotort" tervezett, amelyben az energiát adó keveréket nem elektromos szikra robbantja, hanem a kompresszió révén jelentkező hő. Sok egyéb előnye mellett ez a motor lehetővé tette az üzemanyag jobb kihasználását is. Viszont zajosabb volt mint a benzinmotor, lassabban indult, súlyosabb és nehézkesebb járású és az alacsony motorfordulat miatt nem igérkezett alkalmas erőforrásnak a személyszállító járművek számára. Így azután jobbára csak a stabil erőgépek, a nagy vonóerejű teherautók és vasúti mozdonyok, a mezőgazdasági erőgépek világában terjedt el. A személygépkocsi-gyártás úgy tűnt végleg elfelejtkezett a Diesel-motorról. —

Most a nagy „útkeresés" korában az autóipari szakemberek újból elővették a Diesel-motort. A feladat — amit a tervezők számára kitűztek — az volt, hogy küszöböljék ki a Diesel-motor hátrányait és konstruáljanak olyan könnyű, viszonylag kis űrtartalmú motort, ami dinamikus erőforrása lehet egy korszerű személygépkocsinak is.

Egyidőben több patinás nevű autógyártó is hozzákezdett a Diesel-motor újraélesztéséhez. A Mercedes, a Peugeot, a VW, a Citroen, az Opel, az angol Scaldia — amely a szovjet személygépkocsikba épít Diesel-motort — sorra vette az öngyulladásos erőforrás előnyeit. A legnagyobb érv — a gazdaságosság. Amíg a benzines gépkocsik általában 14,5 súlyrész levegőből és egy rész üzemanyagból álló keverékkel működnek gazdaságosan, addig a Diesel-motorok ettől jóval eltérőbb, nagyobb levegőrészt tartalmazó hajtóanyaggal is kitűnő teljesítményt nyújtanak. A napi autózás nyelvére lefordítva ez azt jelenti, hogy a benzinmotor nagy terhelésnél, kis fordulaton rendkívül nagy üzemanyag-hányaddal működik, tehát gazdaságtalan mert túlfogyaszt, a gázolaj-üzemű motor viszont a részterhelés tartományaiban is keveset fogyaszt, változatlanul jó teljesítmény mellett. Pontos kísérleti és gyakorlati mérések szerint, azonos menetteljesítmények esetén a Diesel-motor javára átlagosan 10 százalék hajtóanyag megtakarítás írható, méghozzá egy eleve olcsóbb kőolajtermékből. Fontos szempont a ma autóinál az is, hogy miként szennyezik a levegőt, mennyire „férnek" össze az egyre szigorúbb környezetvédelmi előírásokkal. — Nos a Diesel-motor — bármilyen furcsán is hangzik — e téren is versenyképes. A gázolaj-üzemű motor kipufogógázai viszonylag igen kevés el nem égett szénhidrogén anyagot tartalmaznak és kevés bennük a szénmonoxid is. A harmadik káros komponensből, a nitrogén-



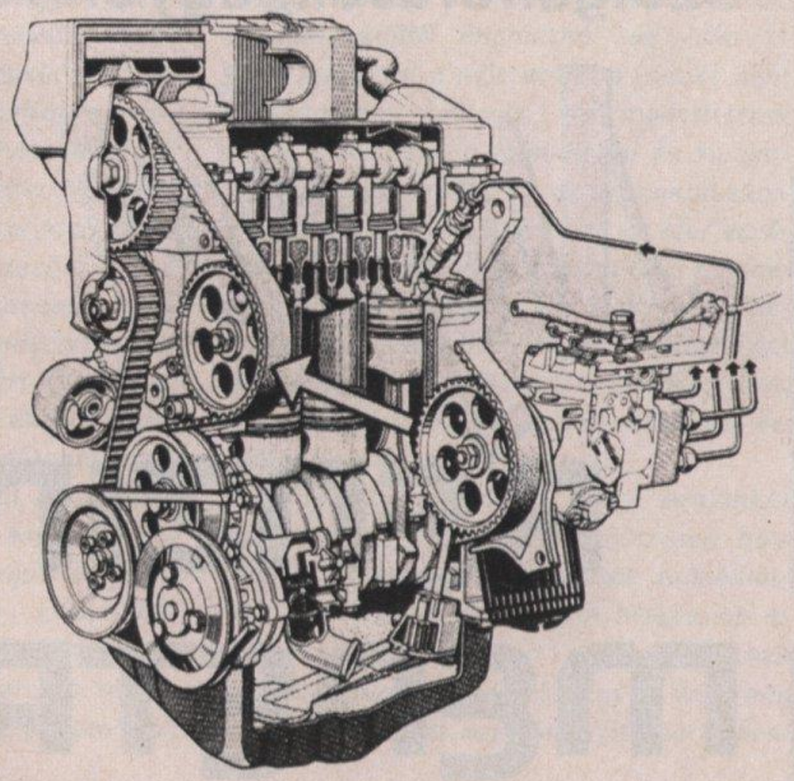
DIESEL-KORSZAK KÖVETKEZIK ?



oxidból viszont a Dieselek valamivel többet bocsátanak ki, mint benzinmeghajtású vetélytársaik. A kipufogógáz katalizálásával viszont ez a hányad is minimálisra csökkenthető. Ha arra gondolunk, hogy városainkban a füstöt okádó buszok és teherautók mennyire szennyezik a levegőt, szinte hitetlenkedünk ebben. Sajnos a rosszul, lelkiismeretlenül beállított motor, a korszerűtlen konstrukció valóban rontja a Diesel-motor hírét, pedig ezek a káros kísérőjelenségek — mint a legújabb motorok bizonyítják — kiküszöbölhetők.

Hasonló módon találtak megoldást a többi „Diesel-hátrányra" is. A robosztusabb, nehezebb motor súlyát a könnyűfémek alkalmazásával csökkentették, a még így is megmaradó „feleslegektől" pedig szervokormány és szervofék alkalmazásával mentesítik a vezetőt. A Diesel-motor nyújtotta viszonylag alacsonyabb végsebesség ellensúlyozására a karosszériák lettek egyre áramvonalasabbak, a hiányzó lóerőket jobb légellenállási mutatókkal pótolják. A francia Citroen például a CX—2400 jelzésű, igen áramvonalas modelljébe építi legújabban a Diesel-motort, a Mercedes-nél pedig egész Diesel-családot bújtattak az úgynevezett halszemlámpás, áramvonalas, karosszériába. Ennek a cégnek a nevéhez fűződik az öt hengeres, igen temperamentumos Diesel-motor megalkotása is, ami a 300 D jelű típus erőforrása lett. A városi közlekedésben ezek a Diesel-motoros személygépkocsik ma már ugyanolyan utazási tempót biztosítanak, mint a hasonló kategóriájú benzinmotoros autók. Némi hátrány csupán az országúti, távolsági utazásoknál jelentkezik, mivel a leggyorsabb Diesel-motoros személygépkocsi is csak 145 km/óra sebességet képes elérni. Ha viszont számításba vesszük az egyre inkább terjedő sebességkorlátozásokat, akkor ezt az ellenérvet is nyugodtan elvethetjük.

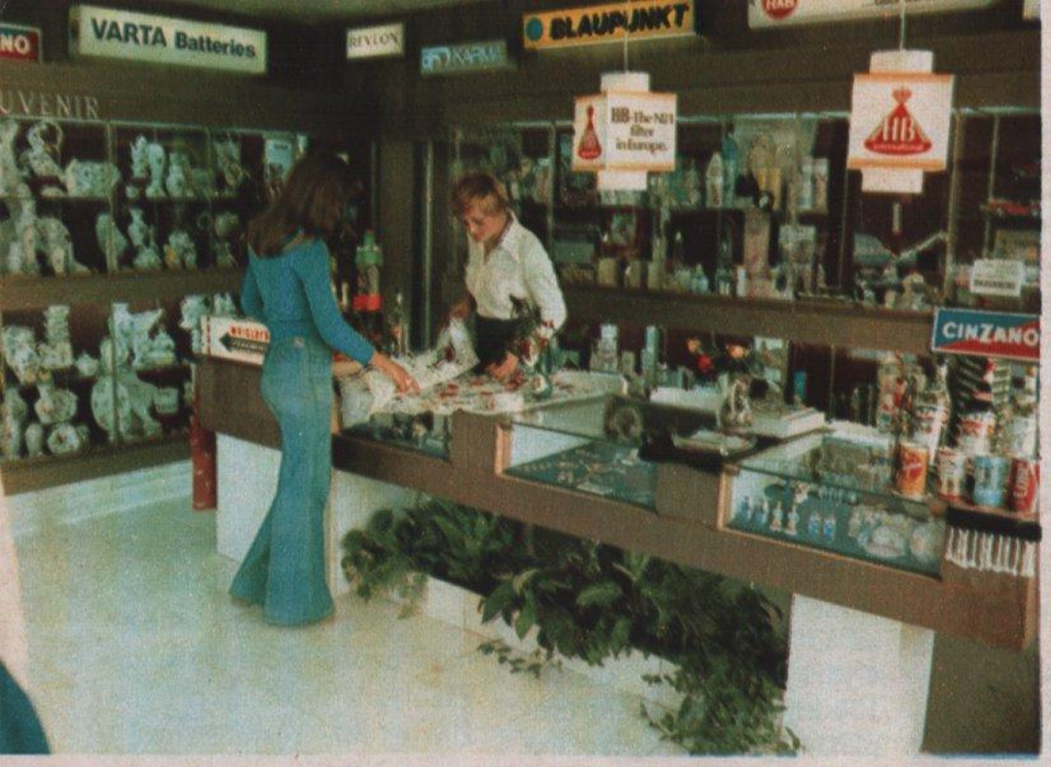
Mercedes 5 hengeres és VW Golf Diesel-motor metszete



Az új motorfejlesztési irányzatokról szólva külön is érdemes beszélni a VW-gyár Diesel-motorjáról. Ezt az erőforrást a kis Golf számára fejlesztették ki, a már meglevő — és a maga nemében is kitűnő — 1,5 literes benzinmotorból. Ennek a „rokonságnak" köszönhető, hogy ez a motor szinte ugyanolyan jó jellemzőkkel rendelkezik, mint az eredeti benzines változat; viszonylag magas motorfordulatot képes elérni, kitűnő a nyomatéka, robbanékony, halkabb járású, jól reagál a vezető gázadagolására, tehát könnyedén veszi fel a fordulatot — nem úgy mint általában a többi Diesel-motor — és ami nem egy utolsó szempont jóval takarékosabb, mint az Ottó-motoros elődje. Gyári mérések szerint 100 kilométerenként csupán 6—7 liter gázolajat fogyaszt, ami annyit jelent, hogy a Golf-Diesel vezetője ráér 600 kilométerenként betérni a benzinkúthoz.

A jelenlegi Diesel-motoros személygépkocsi gyártás határozottan egy új korszak megindulását ígéri. Közgazdászok máris kiszámolták, hogy a meglevő gépkocsi állomány legkorábban 10 év múlva „hal ki", viszont a Diesel-gyártás világméretű átállítására legalább hat évre van szüksége az iparnak. Kétségtelenül van jövője ennek a rég feltalált és most „újjászületett" erőforrásnak. Talán ezzel is magyarázható a gyárak magabiztos jóslata: 3—5 éven belül a Dieselek aránya átbillen az autóipar mérlegén!

Van ennek a műszaki átváltásnak viszont egy olyan vetülete is, amiről ritkábban beszélnek. — Ez pedig a kőolajfinomító-ipar. Jelenleg a világon működő finomító és termelő berendezések a most ismert technológiának megfelelően, meghatározott mennyiségű gázolajat, fűtőolajat, benzint és más terméket képesek előállítani. Az arányok csak bizonyos szűkebb határok között módosíthatók és a feldolgozási technika mai állása szerint egyetlen eljárás sem hagyja megszűnni azt a bizonyos — nem is csekély — benzin-hányadot a Diesel-hajtóanyag javára. Ez egyetlen tömondatban összefoglalva azt jelenti; hogy mérhetetlen pénz-ráfordítással az egész világon át kellene alakítani a kőolajtermelő berendezéseket. Ha valami, ez gátat szabhat az új Diesel-korszaknak, vagy legalábbis elodázhatja a megvalósulását.







Szolgáltatások, ügyeletek

Nyári BENZINKÚT MENETREND





Tavasszal és nyáron az Áfor forgalmának a leglátványosabb része mindig a töltőállomásoknál zajlik. A benzinkutak ilyenkor — ebben a mai modern gépvilágban — egy kicsit valóban a régi kutakra, a vándorutak pihenőállomásaira hasonlítanak; a szokásos törzsközönség mellett megfordul itt hazai országjáró, autós kiránduló, külföldi turista vagy siető átutazó.

Számolnak ezzel az Áfor szakemberei is és pontosan ezért készülnek minden évben fokozott alapossággal a nyári főidényre. A még jobb és egyenletesebb ellátás érdekében tavaly óta új, „nyári időszámítást" vezettek be a benzinkutaknál és a szervizeknél. Eltérően a korábbi évektől a tavaszi és a nyári időszakot május elsejétől, szeptember harmincadikáig számolják, ami annyit jelent, hogy a módosított, megváltozott nyitvatartási rend erre a terminusra érvényes. A forgalmi tapasztalatok és a vásárlói igények alapján a vállalat országos eladási központjai, közel ötszáz üzemanyagtöltő állomásnál az idén is felülvizsgálták a nyitvatartási időt és ahol szükségesnek látszott, ott módosítottak rajta. Elsősorban a munkanapi és munkaszüneti-napi árusítást, az éjszakai szolgálatot terjesztették ki. Mint az Áfor vevőszolgálati főosztályán elmondták, különösen az idegenforgalmilag frekventált helyeken ügyeltek a benzinkutak és szervizek munkaidejének célszerű kialakítására, arra, hogy az autós turisták ellátása, kiszolgálása zavartalan legyen.

Néhány érdekes adat a nyári benzinkút menetrendből: Budapesten összesen hatvan üzemanyagtöltő állomáson tankolhatnak az autósok, ezek közül hétköznap és munkaszüneti napokon húszat vehetnek igénybe éjszaka is. Egyébként a vasárnap és munkaszüneti napokon nyitvatartó benzinkutak száma 43. Tíz állomáson — ezek kivétel nélkül állandó ügyeletesek — lehet autóápolási és felszerelési cikkeket vásárolni. A Vágány-utcai töltőállomás-szerviz hétköznapokon reggel 6-órától este 22-óráig tart nyitva, az automata gépkocsimosó állomás szintén, de ezt vasárnaponként déli egy óráig is igénybe lehet venni. Az állomás benzinkútjai természetesen folyamatosan működnek, tehát éjjel-nappal árusítanak hajtó és kenőanyagokat, apróbb felszerelési cikkeket.

Vidéken összesen 376 üzemanyagtöltő állomás áll az autósok, motorosok és olajkályha tulajdonosok rendelkezésére a nyári idényben. Ezek közül 260 helyen megszervezték a vasárnapi és ünnepnapi ügyeletet is, az éjjel-nappali szolgálatot tartó töltőállomások száma pedig 78.

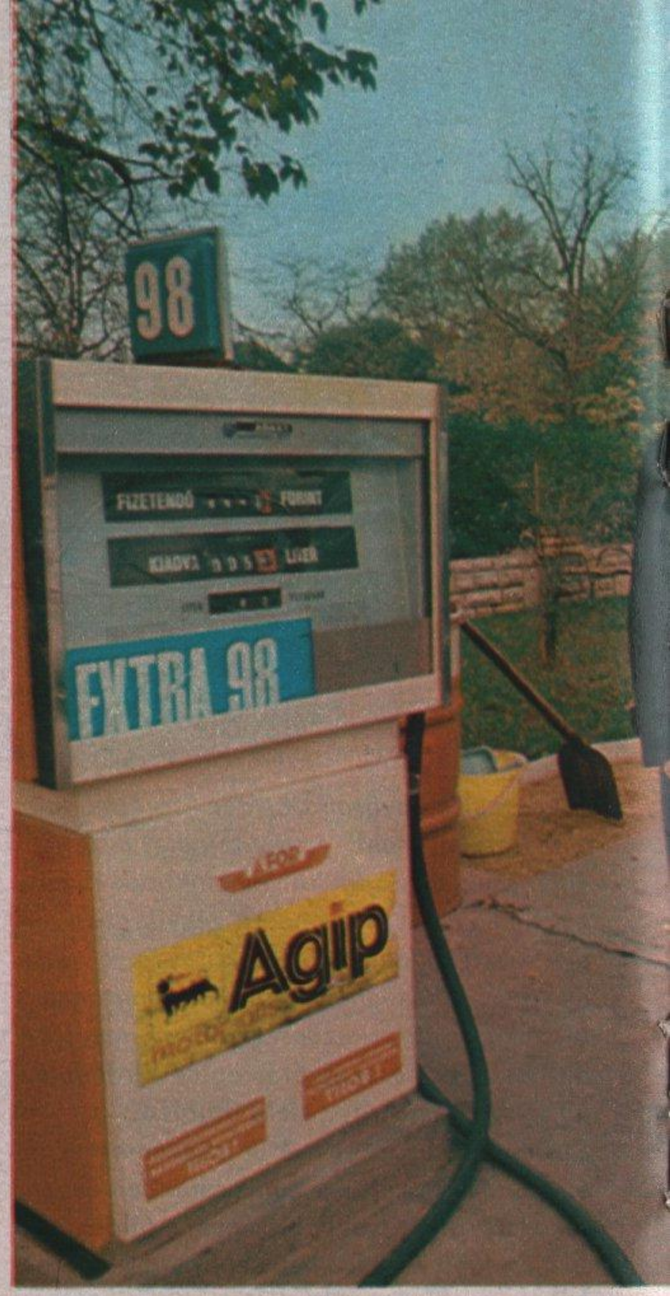
Áfor autómosó vidéken öt helyen működik, az apróbb felszerelési cikkek beszerzésére pedig 124 kútnál van lehetőség. A vidéken működő hibaelhárító szervizek nyitvatartása állandó, tehát a nyári hónapokban ugyanúgy vehetik igénybe az autósok, mint ősszel és télen. Hasonló időbeosztásban dolgozik a négy korrózióvédelmi állomás is, Balatonedericsen, Balatonvilágoson, Gyulán és Hegyeshalomban. Az a 21 darab töltőállomás, ahol gumiabroncsot is árusít az Áfor, szintén hosszabbított, vagy állandó ügyeletet tart.

Jó ellátást igér a Balaton-menti Áfor töltőállomások jegyzéke is. A tó két partján, illetve a kapcsolódó kirándulóhelyeken összesen 20 korszerű benzinkút működik, ezek közül 8 állandó szolgálatot tart 0-tól 24-óráig, hétköznap és vasárnap is. A budaörsi és balatonvilágosi Áfor-boltok a nagyforgalmú időszakban reggeltől délutánig tartanak nyitva, zárás után pedig a legfontosabb tartozékokat a kútkezelőktől lehet megvásárolni. A Velence-tavi Áfor autósközpontnál működő Intertourist ajándékbolt osztott műszakban árusít, reggeltől a késő délutáni órákig áll a külföldi vásárlók rendelkezésére. Egyébként hasonló bolt épül a hegyeshalmi Áfor-Agip töltőállomásnál is és valószínűleg már az idén, ez is az autósok rendelkezésére áll.

Az autósok, motorosok és a motorcsónakosok ismerik és kedvelik az Áfor mozgó benzinkútjait, amelyek az idén is főleg a vízi járműveket látják el hajtóanyaggal a Római-parton és a Soroksári-Dunaágban, de egy előre elkészített program alapján felkeresik a különböző idegenforgalmi események színhelyeit is.






98
FIZETENDŐ FORINT
EXTRA 98
AFOR
Agip


AFOR


AFOR
MARTINI
VERMOUTH

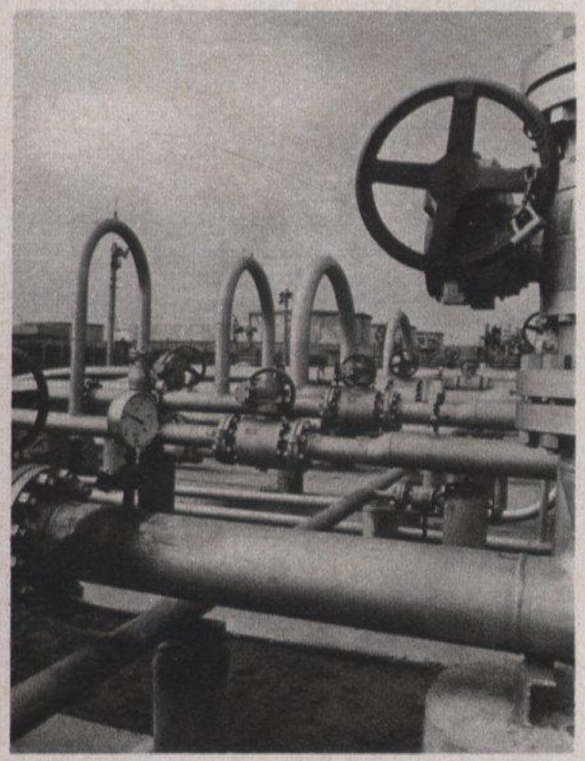
ÁFOR





~TÜKÖR

ÁFOR~TÜKÖR



Az Autós Magazin első lapjain az Áfor vezetői beszélnek a vállalat munkájáról, azokról az elvárásokról, amelyeket gazdasági életünk, elsősorban a közlekedés támaszt a benzin és olaj ellátás bonyolult munkáját végző Áfor-ral szemben. Most harminc éves az Áfor, három évtizede láthatjuk napról-napra a jól ismert szárnyas Áfor-emblémát úton, útfélen, benzinkutak, szervizek bejáratánál, olajos flakkonokon, benzines kannákon, zsíros tégelyeken — régebben még a palackos gáz tartályain is — térképeken, tájékoztató kiadványok borítóján, elsuhanó versenyautók egyesületi jelvényében, vagy egyszerűen kulcstartónk fityegőjén. Ez a név, ez a márkajelzés életünk szerves része lett három évtized során.

— Én azt mondom — benzin — te azt mondod — Áfor. Én benzinkútra gondolok — te Áfor emblémát keresel! Autósok tereferélnek az útszélen: — Hogy megy a járgány? — Mennyit fogyaszt? Két tőmondat — és máris aszszociálunk egy névre. Áfor. Sorban állunk és szívjuk a benzingőzt a kútnál. Zsörtölődünk és pletykálunk pontosan úgy mint hajdanán, amikor a „kút" az életet adó vizet jelentette, meg a társadalmi érintkezés napi fórumát!

Most benzinre várunk. A tudományos és technikai forradalom itt is érezteti hatását! — Az autó kitágította az életünket. Munkaeszköz lett, a szabadidő hasznos segítője, új programok és felfedezések hordozója. — Már nem vízre várunk, hanem benzinre — és trécselünk. — Én azt mondom, hogy „csörög a motorom" — te szidod az Áfor-t! Neked elszakadt az ékszíjad — én vígasztallak: a következő benzinkútnál azt is kaphatsz! — Sőt gyújtógyertyát is, meg egyéb tartozékot a műszerfalra. — Mert korszerűsödik az Áfor! — Nemcsak benzint árul. Autós cikkeket is! — És mi autósok, mindent megveszünk.—

— Televíziót nézünk és felháborodunk, amikor a balesetet szenvedett benzinkutas arról panaszkodik, hogy havi 8000 forintos keresettől esett el. — Könnyen jött pénz, nagy borravaló. — Ez is a benzinkút — mondják. Ismét aszszociálunk az Áfor-ra! — Munka éjjel és nappal, fagyban és kánikulában. Rigolyás vevő, kinyithatatlan tanksapka, megközelíthetetlenül koszos motor. — Ez is az Áfor! Szolgáltatás. Egy munkakör, ami valahol a mi kényelmünket szolgálja; azt, hogy az autó menjen. Ez is az Áfor! —



Évente 31 milliárd forintért ásványolajtermék; benzin, olaj, kenőzsír. Nyolc forint a legdrágább benzin, az extraszuper. Tessék kiszámolni, hogy mennyi futja 31 milliárdért?

— Ez is az Áfor! — 8,5 millió tonna benzin és olaj! Ezt el kell szállítani, ezt be kell tárolni, ezt ki kell pumpálni, ezt el kell adminisztrálni, ezt meg kell vizsgálni, ezt EL KELL ADNI! — Autósoknak, motorosoknak, kombájnosoknak, csirkekeltetőgép kezelőjének, szerszámgép kenőjének, és útépítőnek, hogy





gödröket takarjon a bitumen! Áfor. — Egy márkanév, egy vállalat cégszerű rövidítése (Törv. védv.), egy három évtized alatt óriássá fejlődött közösség.

Alig háromszáz dolgozóval indultak és a kezdőtőkét elrakhatták volna egyetlen aktatáskában is. Ma nyolcezren vannak. Törzsgárda tagok, alapítók, fiatalok — és egy levegős munkahelyen dolgoznak. — Az alapterület 93 000 km²! Egy egész ország! — Komputer és kézi hajtású benzinpumpa. Programvezérelt távvezeték és hordó gurítás a sárban. — Áfor. — És igaz az a meghatározás, hogy dinamikusan fejlődő vállalat, amely felelősséggel munkálkodik egy ország energiaellátásán!

Ez az Áfor — és erre is gondolnunk kell a harmadik évtized ünnepnapján, ezen a sehol nem jegyzett napon, amely történelmi mércével mérve egy jelentéktelen évforduló, de egy fejlődő vállalat életében mégis születésnap. Az Autós Magazin ezzel a képes összeállítással köszönti az Áfor-t.



REKLAMÁCIÓKRÓL -ŐSZINTÉN

Károsultak és ügyeskedők

Nincs olyan vevőszolgálati ankét, ahol ne vetnék fel a kérdést az Áfor kenéstechnikusainak; mi az igazság a keverékpanaszokkal kapcsolatban, valóban tönkremehet-e a kétütemű motor, ha átmenetileg olajszegény keveréket kap? Előfordul ez a probléma elég gyakran az autós szaklapok hasábjain is, de kapott már az Autós Magazin is ezzel kapcsolatos leveleket. Olvashatunk vétlenül károsult autósokról, de ismeretes néhány pórul járt ügyeskedő esete is. Valóban gyakoriak a keverék-üzemanyag minőségével kapcsolatos reklamációk?

— A témáról a legilletékesebbekkel, az Áfor minőségellenőrzési és vevőszolgálati szakembereivel beszélgettünk.

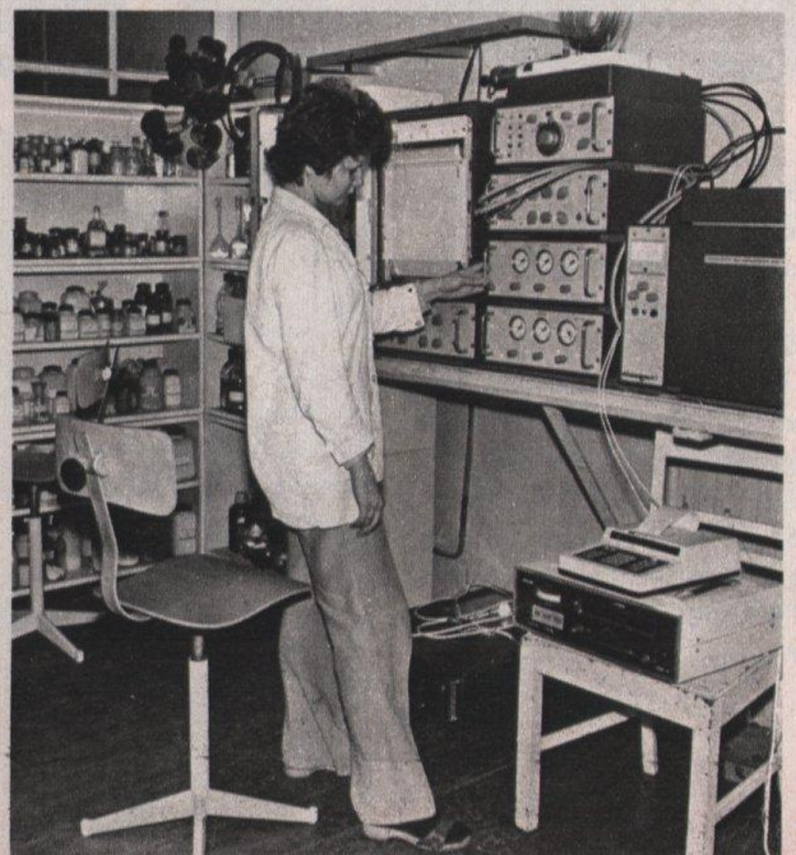
— Évente átlagosan 150 panasz fut be az Áforhoz a keverékolaj hiánya miatt. A forgalomhoz képest ez szinte kifejezhetetlenül minimális, ami persze nem jelenti azt, hogy a kérdést a vállalat komolytalanul kezeli. Sajnos alkalmazottaink figyelmetlenségéből, esetleg rejtett műszaki hibából kifolyólag előfordulhat, hogy a Trabantba vagy a Wartburgba olajszegény keveréket töltenek. Meg kell mondani, hogy a reklamált esetek kétharmadában a műszaki hibát nem ez okozta. Az Áfor-nak alapelve az, hogy aki jogosan reklamál és akinek a panasza helytálló, azt kártalanítani kell. Általában a minőségi reklamációk 25—30 százalékánál erre sor is kerül és az olajhiány miatt „csapágyassá" vált kétütemű motort a vállalat költségén javítják meg. —

Megállapítható utólag is megbízható módon, hogy mi okozta a csapágyolvadást?

— Az esetek többségében igen! Az autósok, de sokszor a nem kellő kenéstechnikai ismeretekkel rendelkező szerelők is azt hiszik, hogy a motor csak kenési elégtelenség miatt szorulhatott meg. Gyakorlati tapasztalatunk ezzel szemben az, hogy az olajhiány a legritkábban az igazi ok. Az egyre inkább terjedő úgynevezett tűgörgős csapágyazásnak nagy előnye, hogy kisebb olaj-hányaddal is megfelelő kenést kap, kiegyensúlyozottabb a futása, de hátránya, hogy nagyobb a meghibásodási lehetősége mint a régi csúszócsapágyaknak. Sokszor egyszerűen anyagfáradtságtól kitöredezik a csapágy koszorúja és a görgők kihullanak, vagy egymásra futnak. A motor ilyenkor megszorul és az autós legtöbbször azt hiszi, hogy ez az olaj hiánya miatt történt.

Mi a teendő ha felmerül ez a gyanú?

— A kocsit szakműhelybe kell szállítani és az Áfor-t egyidejűleg értesíteni kell. Szakembereink részt vesznek a motor szétszerelésében és leellenőrzik a tankban levő hajtóanyagot is — hivatalos mintavétel után — laboratóriumi körülmények között. Sajnos sokan — gyakran még az országúti segélyszolgálat emberei is — megpróbálják a beszorult motort a gyertyanyílásokon keresztül „nyakon önteni" olajjal és így megmozdítani. Mondani sem kell, hogy ez legtöbbször nem jár eredménnyel, viszont eleve lehetetlenné teszi az utólagos



szakértői vizsgálatot, mivel minden úszik az olajban. Hasonlóan nehéz a panasz elbírálása, ha a precíz szerelő még a reklamációs bizottság megérkezése előtt szétszedi a motort és mindent gondosan lemos benzinnel. Az igazi ok felderítése ilyenkor bizony valódi „detektívmunkát" igényel. —

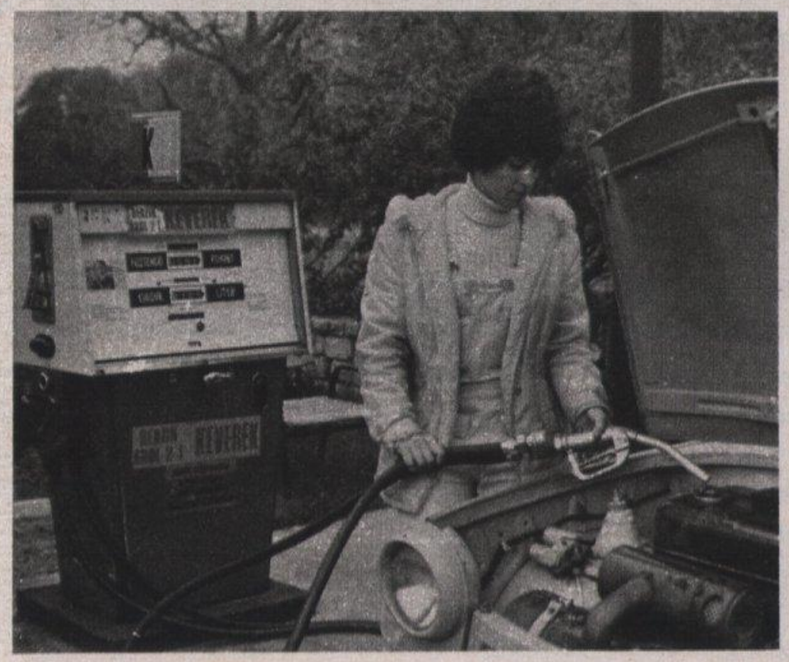
Vannak akik jogtalanul akarnak kártérítéshez jutni és megpróbálják félrevezetni a szakértőket? Volt-e erre példa?

— Az autósok „leleménye" nem ismer határt. Volt az Áfor gyakorlatában olyan kollektív reklamáció is, ahol egyszerre öt Trabantos és Wartburgos volt a károsult. Feltűnt a vizsgálatnál, hogy valamennyi esetben ugyanarra a személyre hivatkoznak „szakértőként" a károsultak, természetesen utólag, hiszen a motorokat már a panasz bejelentése előtt szétszedték. Az alaposabb vizsgálat kiderítette, hogy mind az öt kocsi műszaki vizsga előtt állt és a tulajdonosok az Áfor költségén szerették volna meggeneráloztatni a motorjaikat. Természetesen olaj-hiányról szó sem volt, a motorokat egyszerűen agyonstrapálták, autós nyelven szólva szethajtották. Az ügyeskedők megfeledkeztek arról, hogy az Áfor vevőszolgálati szakemberei nemcsak „vegyészek" de alaposan értenek a motorokhoz is. Perdöntő, hamis bizonyítékot pedig nehéz produkálni. —

Mit mutat a gyakorlat, mennyit bír ki a kétütemű motor, meddig megy olajszegény hajtóanyaggal?

— A közelmúltban egy érdekes kísérletet végzett az Áfor. Egy Trabant motort fékpadon, terhelt körülmények között „szétnyúztunk". Fokozatosan „hígítottuk" a keveréket, egyre kevesebb AROL—2T olajat tettünk a benzinhez és figyeltük, hogy mikor lesz „csapágyas" a motor. A valódi használati igénybevételt jócskán meghaladó terhelés mellett még 1:150 arányú benzin—olaj keverékkel is jól működött a Trabant motorja. Rendellenes melegedést, majd csapágyolvadást, illetve motor-megszorulást csak ezután észleltünk. A gyakorlatban ez azt jelenti, hogy egy olajszegény tankolás után még a következő tankolásig — kivéve, ha teljesen üres volt a 24 literes tartály — az autó a megszorulás veszélye nélkül el tud menni. Ez a kísérlet természetesen szélsőséges szituációt vett alapul és a valósnál nagyobb igénybevételt produkált, de mégis hasznos tapasztalatokkal szolgált. —

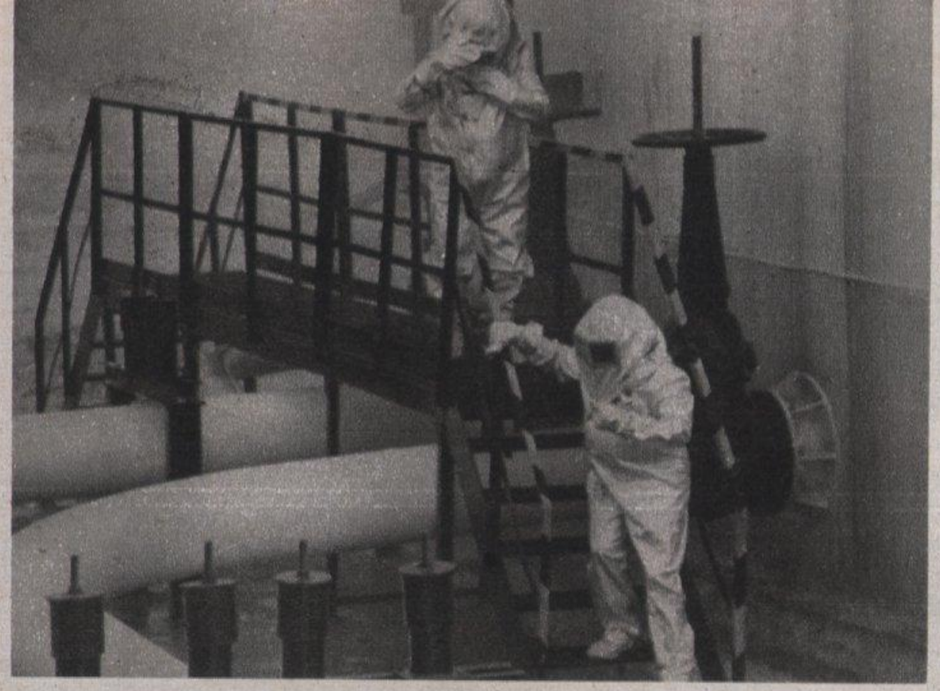




Ez azt jelenti, hogy az Áfor a jövőben minden ilyen reklamációt már szigorúbban bírál el, esetleg ezt a kísérletet veszi alapul?

— Erről szó sincs. A vállalat minden minőségi panaszt — a keverék kifogásokat is — tárgyilagosan vizsgál felül és ha a benzinkút valóban mulasztást követett el, akkor az Áfor jóhíre érdekében is kártalanítja a vásárlót. Ez kereskedelmi, vevőszolgálati munkánkban régóta alapelv. Szerencsére az Áfor-t érő minőségi kifogások egyébként is igen ritkák — sokkal gyakoribbak a dicsérő bejegyzések. —

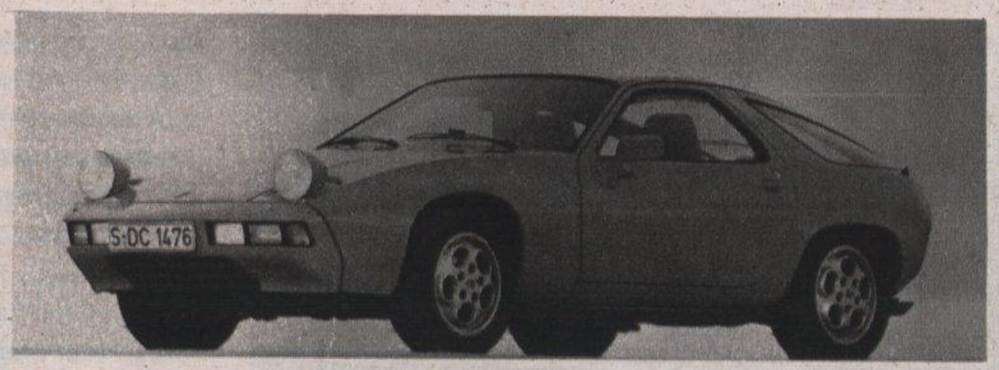
KÉPES KALEIDOSZKÓP



Nem egy utópisztikus filmből való ez a jelenet. A kép az Áfor egyik nagy üzemanyagtároló telepén készült a speciális tűzvédelmi ruhát viselő munkásokról.



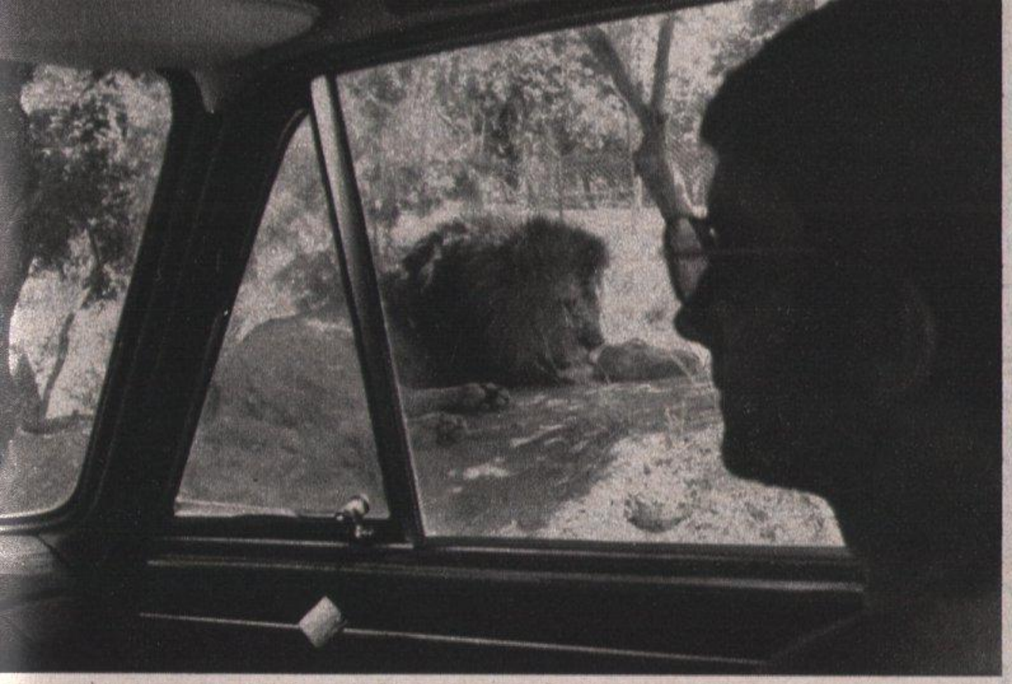




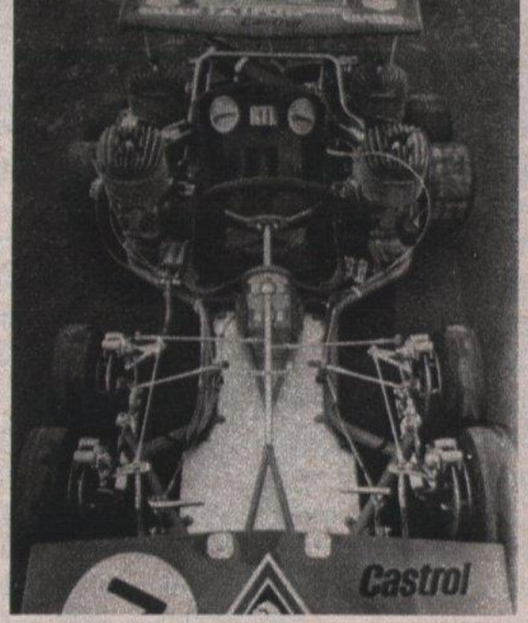
Óriási meglepetésre az idén a Porsche—928 típusa nyerte el az év autója kitüntető címet. Feltűnően korszerű konstrukció jellemzi ezt a sportmodellt; biztonságos karosszéria, igénytelen, normálbenzinnel működő, kisfogyasztású és nagy teljesítményű motor, kitűnő stabilitás, a korrózionak jól ellenálló lemez. A szakirók döntését nyilván ez befolyásolta, amikor figyelmen kívül hagyták a kocsi borsos árát, ami viszont biztosíték arra, hogy a Porsche—928 soha nem lesz népautó.

Közel 200 lóerő röpíti ezt az öszvért az angol utakon. A históríkus hajlamokkal megáldott tervező régi Rolls-Royce, Bentley, MG és Austin elemekből gyúrta össze ezt a sportautót — természetesen modern, nagyteljesítményű motorral és erősített futóművel. A harcias gumiabroncsok is tekintélyes teljesítményről árulkodnak.



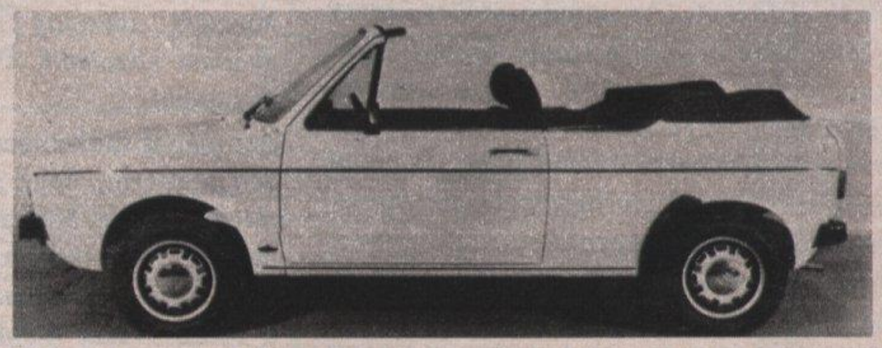


A „Szállj ki és gyalogolj!" — felhívás itt kimondottan nem aktuális. A „parkőr" bizalmatlan külseje valószínűleg egyébként is elveszi az autós kedvét a sétától, ebben a spanyol safari parkban.

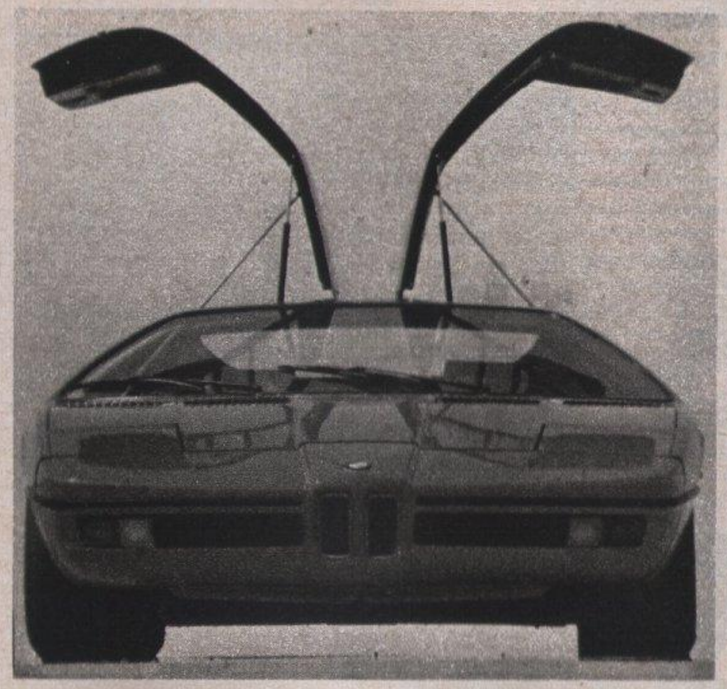


A kép a világ leggyorsabb gokartját ábrázolja. A négy darab 1 hengeres Comet motor — egyenként 100 ccm-es — összesen 80 lóerős. A Forma 1-es fazonra tervezett apró autó végsebessége 250 km óránként!

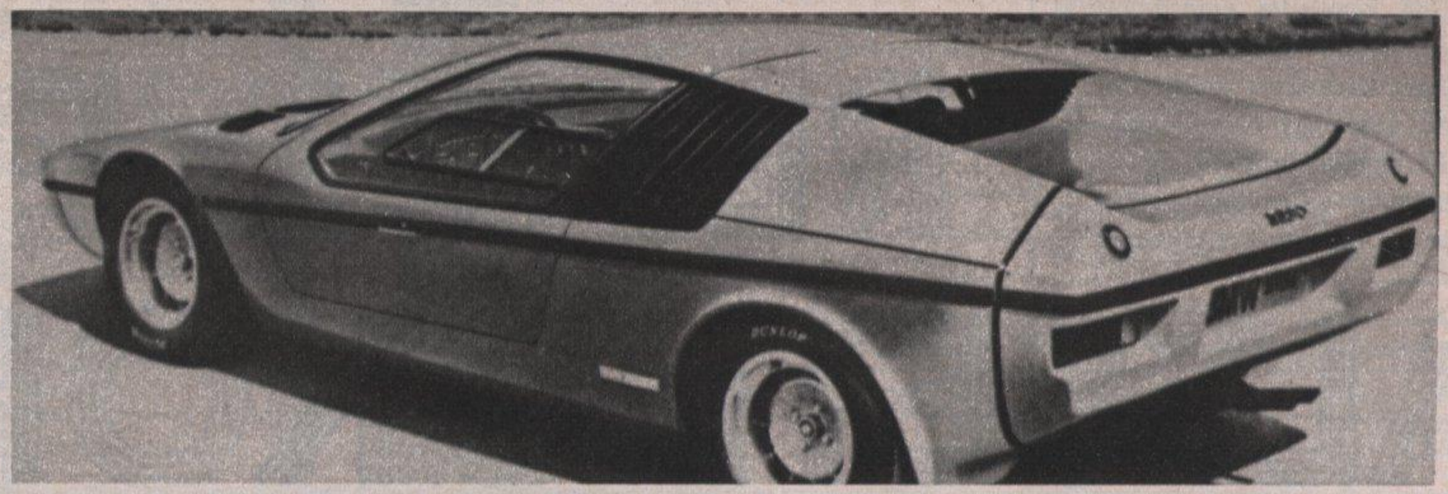




Variációk — két témára. Két közkedvelt kiskocsi típusvariációját láthatjuk a képeken. Az egyik a Ford Fiesta targa-kombi változata, a másik a VW—Poló cabrioletja Mindkét kocsit az idén már kis sorozatban gyártják, természetesen a szokásosnál jóval borsosabb áron.



BMW és Lamborghini kooperációban született ez a BMW-turbó elképzelés. Az áramvonalas sportkocsi természetesen nem a kispénzű vásárlók számára készülne.



A REJTÉLYES BALESETI OKOK

Közlekedési balesetek kapcsán, országúti tragédiák oknyomozó elemzésénél egyre gyakrabban beszélünk a frontérzékenységről, az időjárás gyors változásának az idegrendszerre gyakorolt hatásáról. Szakértők, orvosmeteorológusok is elismerik a „rejtélyes klimatikai tényezőt" ezt a sokszor utólag már felderíthetetlen baleseti indítékot. Az utóbbi időben egyre gyakrabban hallani a frontérzékenységgel kapcsolatos kutatásokról, sőt a felismerésen alapuló megelőző védekezésről is. Nem azonos ez a sokszor emlegetett és majd ennyiszer bírált bioritmussal, bár laikusok előszeretettel keverik a kettőt. — A frontérzékenység a közúti baleseteknél az egyik legveszélyesebb pszichés ok, egy klimatikai kihatás, amely láthatatlanul és rendszerint minden más kísérőjelenség nélkül hat a közlekedő emberre.

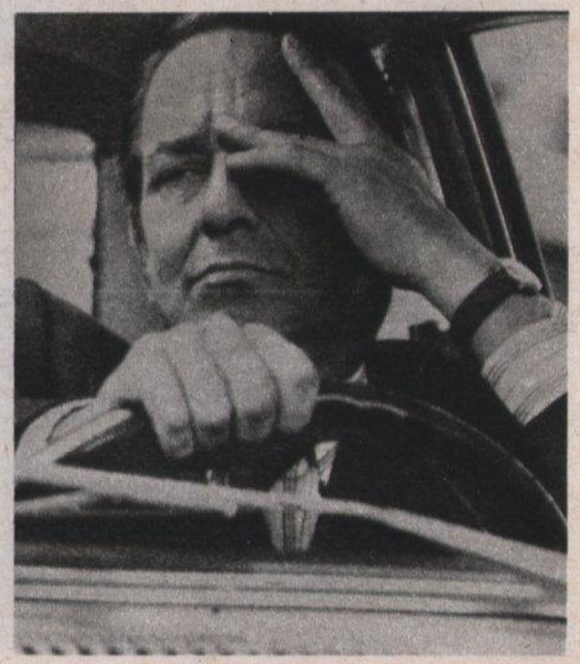
Magunk is tapasztalhatjuk, hogy erős felmelegedéskor, vagy éppen fordítva váratlan lehűléskor ingerlékenyebbek vagyunk. Van akit a jó idő közeledte valósággal „feldob". Az ilyen a közlekedésben fokozottan bátor, többet kockáztat tudatosan, gyorsabban vezet, belemegy olyan előzésekbe is, amelybe egyébként soha. Talán mondani sem kell, hogy ez esetben pontosan arról a bizonyos rejtett és titokzatos baleseti okról van szó. Fordítottja ennek a hidegfront érzékenység. Ilyenkor a járművezető, de a gyalogos is pesszimistább a közlekedésben; mindenben veszélyt lát, határozatlan és bizonytalan, szögletesnek érzi a mozdulatait, úgy véli, hogy mindenütt veszély leselkedik rá! A frontérzékeny gyalogos ilyenkor bizonytalankodik a járda szélén; — lelépjen, vagy ne lépjen — az autós pedig folytonosan azzal a nyomasztó érzéssel küzd, hogy a pillanatnyi követési távolság nem elegendő, túl gyorsan közeledik a keresztező forgalom és a többi.

Azt még a szakemberek sem tudják pontosan felmérni, hogy a klimatikai hatások milyen mértékben előidézői a baleseteknek, de a frontérzékenységet mint veszélyforrást mégis számon tartják. Hazánkban a Volán Tröszt Munkalélektani Központja foglalkozik időjárás-érzékenységi vizsgálatokkal. Kutatásaik, felméréseik alapján — több mint 20 000 gépkocsivezetőt vizsgáltak meg — országosan kiépítették a meteorológiai „frontjelző"-szolgálatot, ami a közlekedési balesetmegelőzéshez hallatlanul nagy segítséget nyújt. Minden sofőr jogosítványában ma már ott található az úgynevezett érzékenységi kártya, ami pontosan jelzi az illető hova tartozását, azt, hogy hideg, vagy melegfront közeledtére érzékeny-e. A telepeken elhelyezett napi tájékoztató alapján így mindenki felkészülhet a várható klimatikai hatásokra.

A frontérzékenységi vizsgálatokhoz — mint a Munkalélektani Intézetben elmondták — egy pszichológusok és orvos-meteorológusok által összeállított tesztlapot használnak. A válaszok alapján a szervezet úgynevezett ergotróp illetve trophotróp munkafázisainak jelzései alapján állapítják meg az időjárás-érzékenység típusát és fokozatát. Ez a vizsgálati módszer hosszas külföldi és hazai kutatómunka alapján született meg. Évekig próbafelmérések, úgynevezett modellezések során próbálták ki és csak ezután vezették be a Volán Tröszt vállalatainál.

A veszély, amiről tudunk, csak fél veszély, ezért úgy érezzük minden közlekedő embernek növeli a biztonságérzetét, ha tudja, mire számíthat az időjárás változásakor. Az Autós Magazin ebből a meggondolásból adja most közre az érzékenységet meghatározó teszt-lapot. — Töltse ki mindenki a legjobb belátása szerint, vizsgálja meg önmagát. Ha úgy érzi, hogy Önre az 1. számú megállapítás vonatkozik, akkor írjon E-betűt a sor utáni négyzetbe, ha a 2 szám, akkor T-betűt. Ha egyik sem, akkor 0-val jelezze ezt.

Az önvizsgálatnál igen fontos az őszinteség, hiszen a félrevezető válaszok, vagy az alaptalan általánosítások az értékelésnél helytelen eredményt adnak, gyakorlatilag lehetetlenné teszik a pontos felmérést.



1. KÉRDÉSCSOPORT (E)	2. KÉRDÉSCSOPORT (T)	
A rövid ideig tartó nehéz munkát bírja	A hosszabbantartó könnyebb munkát bírja	
Jóétvágyú	Kisevő	
Nem válogat	Válogatós	
A húst szereti jobban	A gyümölcsöt, a főzeléket szereti jobban	
Nem szívesen sóz, fűszerez	Szívesen sóz, fűszerez	
Szagokra nem érzékeny	Szagokra érzékeny	
Esti kávézás után nehezen alszik el	Esti kávézás után könnyen alszik el	
Az alkoholt jól bírja	Az alkoholt rosszul bírja	
Előnyben részesíti a tejet	A teát szereti	
Gyakran felébred éjszaka	Éjszaka nem szokott felébredni	
Kevés alvásra van szüksége	Sok alvásra van szüksége	
Felkelés után azonnal friss	Felkelés után eleinte fáradt	
Reggel érzi magát jobban	Este érzi magát jobban	
Nyitott ruhát, inget visel	Zárt ruhát, inget visel	
Korai kelő	Későn kelő	
Érzékeny a szeme a fényre	Nem érzékeny a szeme a fényre	
Rövidlátó	Messzelátó	
Kezei és lábai általában melegek	Kezei és lábai általában hidegek	
Betegségei magas lázzal zajlanak le	Betegségei alacsony lázzal zajlanak	
Betegségei után gyorsan gyógyul	Betegségei után lassan gyógyul	
Lázzal járó heveny betegségekre hajlamos	Láztalan, hosszan elhúzódó betegségekre hajlamos	
A fájdalmat rosszul tűri	A fájdalmat jól tűri	
Havivérzése erős	Havivérzése gyenge	

1. KÉRDÉSCSOPORT (E)	2. KÉRDÉSCSOPORT (T)	
Havivérzése előtt fájdalmai vannak	Havivérzése alatt fájdalmai vannak	
Hirtelenharagú	Nyugodt természetű	
Kimerítik az izgalmak	Az izgalmakat könnyen viseli	
Gyorsan dönt	Megfontoltan dönt	
Könnyen elpirul	Nem pirulékony	
Szereti a társaságot	Nem szereti a társaságot	
Eleven, ingerlékeny	Nyugodt, nehezen lehet kihozni a sodrából	
Beszédes	Hallgatag	
Inkább jókedvű	Gyakran rosszkedvű	
Könnyen tanul „kívülről"	Lassan tanul „kívülről"	
Hűvös szélben jól érzi magát	Hűvös szélben rosszul érzi magát	
Meleg szélben rosszul érzi magát	Meleg szélben jól érzi magát	
A meleget rosszul tűri	A meleget jól tűri	
A hideget jól tűri	A hideget rosszul tűri	
Nem szereti a napozást	Szeret napozni	
A huzat nem zavarja	Huzatban nem szeret tartózkodni	
A hőséget rosszul tűri	A hőséget jól tűri	
A hűvös hálószobát kedveli télen	Fűtött hálószobában szeret aludni télen	
Zivatar előtt rosszabb a közérzete	Zivatar alatt, vagy után rosszabb a közérzete	
Sokat izzad	Keveset izzad	
Szeret kirándulni, sportolni	Nem szeret kirándulni	
Sokáig tud állni	Nem tud sokáig állni	
Nyugalom után jobb a közérzete	Mozgás után jobb a közérzete	
A hintázást jól tűri	A hintázást rosszul tűri	
Magas párnán alszik szívesebben	Lapos párnán alszik szívesebben	
Alvás közben zavarja a zörej	Alvás közben nem zavarja a zörej	
Keveset álmodik	Sokat álmodik	

A REJTÉLYES BALESETI OKOK

ÉRTÉKELÉS

Az 1. kérdéscsoportra adott feleletek száma ☐

A 2. kérdéscsoportra adott feleletek száma ☐

E : T = ☐

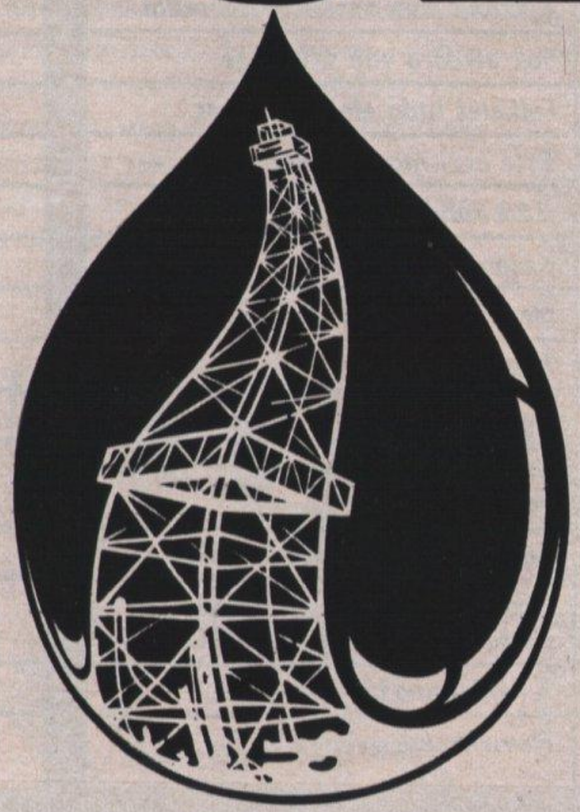
Az értékelés rendkívül egyszerű: meg kell számolni, hogy a kérdések után hány E-betűt és hány T-betűt jegyeztünk be, (a 0-jeleket figyelmen kívül kell hagyni) majd az E-betűk számát el kell osztani a T-betűk számával. Az eredményként kapott tizedestörtet azonosítani kell a következő táblázat fokozataival, ami egyben jelzi az időjárás-érzékenység fokát is.

Erősen hidegfront érzékeny	*0,00—0,43*
Közepesen hidegfront érzékeny	*0,44—0,68*
Gyengén hidegfront érzékeny	*0,69—0,88*
Vegyes érzékenységű	*0,89—1,08*
Gyengén melegfront érzékeny	*1,09—1,28*
Közepesen melegfront érzékeny	*1,29—1,88*
Erősen melegfront érzékeny	*1,89—től*

Az időjárás hatásainak és saját időjárás-érzékenységi típusának ismeretében a közlekedő ember védettebb, mint akiket ez a veszély alattomosan környékez. Az önvizsgálatnál gondoljunk erre is!

KÖRNYEZETVÉDELMI RIADÓ!

fáradtolaj



Gyakran találkozhatunk a televízió képernyőjén azzal a néhány másodperces reklámfilmmel, amely a fáradtolajról szól. Csupán egy-két képsor és egyetlen mondat, ami a gondolatot illusztrálja. — A fáradtolaj felelőtlen kidobása merénylet az élő környezet, a természet biológiai egyensúlya ellen. Valljuk be, mi autósok igen ritkán gondolunk erre! Pedig annak a több mint 20

ezer tonna elhasznált, elöregedett olajnak, ami ma Magyarországon nyomtalanul eltűnik a nagyrészét mi öntjük csatornákba, árkokba, fák tövébe felelőtlenül és meggondolatlanul.

— Egyetlen liter elhasznált ásványolaj a földbe jutva 1 millió liter vizet tud tönkretenni! —

Az utóbbi időben nemcsak környezetvédelmi, de népgazdasági takarékossági okokból is újra napirendre került a fáradtolaj ügye. Az olajértékesítésben legérdekeltebb vállalat, az Áfor, jelentős szervezési munkával és nem csekély anyagi áldozattal munkálkodik a fáradtolaj összegyűjtésén és további hasznosításán. Számításaik szerint ma hazánkban — az ipari felhasználókat, a mezőgazdaságot és a járműparkot is figyelembe véve 25—30 ezer tonna fáradtolajat lehetne visszanyerni. Alacsonynak tűnik ez a szám különösen akkor, ha az éves motorolaj forgalommal vetjük össze, de nem szabad elfelejteni, hogy a kenőanyag egy része a felhasználás során elég, vagy a forgó részek tömítetlensége révén elszóródik. Sajnos ma még ennek a szerényen számolt mennyiségnek is csupán az egyharmada — mintegy 11 ezer tonna — fáradtolaj gyűlik össze az Áfor átvevőhelyein. Pedig a vállalat sokat tesz a rendszeres begyűjtésért: 52 ásványolajterméket árusító kirendeltségen lehet leadni a fáradtolajat, de 12 töltőállomásnál, elsősorban a szervizzel bővített helyeken, is átveszik a leeresztett öreg kenőanyagot. A nagyobb ipari felhasználókat kívánságukra tankautókkal keresik fel az Áfor emberei és a helyszínen veszik át az összegyűjtött, elhasznált olajat. Jelenleg nyolc ilyen szivattyús tankautó végzi a fáradtolaj begyűjtését országosan.



— És mi lesz a sorsa a tartályokba összegyűjtött, kevert, gyakran szenyezett fáradtolajnak?— A közhiedelemmel ellentétben nálunk ebből nem készül újra kereskedelmi forgalomba kerülő motorolaj. Pontosabban néhány nagy autóközlekedési vállalat a saját, összegyűjtött egynemű fáradt motorolaját regenerálja, ismételten adalékolja és felhasználja, de a kőolajipar nem foglalkozik a felújítással. Szakszerű szűrés, víztelenítés és desztillálás után viszont átalakítjuk fűtési célra! Nem haszontalan ez sem, hiszen így olcsóbban juthatunk nagy kalória tartalmú fűtőanyaghoz. — Ezen kívül a fáradtolaj devizát is hoz az országnak. Egy svájci cég fizet a víztelenített, vegyes fáradtolajért, ami a „valutatermelésnek" nem is rossz módja. Különben Európa szinte minden országában intézményesen foglalkoznak az elhasznált olajok összegyűjtésével, a természeti környezet megóvásával. A hatalmas járműparkkal rendelkező NSZK-ban például minden lakott településen fáradtolaj gyűjtő helyeket létesítettek és már a törvény szigorát is bevetették a könnyelmű autósokkal szemben: aki az elhasznált motorolajat úton, mezőn, vagy csatornában akarja eltüntetni, az 10 ezer márkáig terjedő pénzbírságot fizet, vagy fegyházbüntetéssel lakol. Szigorú büntetés, de környezetünk ebben az egyre inkább motorizált korban megérdemli a védelmet.

Az Áfor egyébként a közeljövőben praktikus kisgépekkel is segíti a fáradtolaj leeresztését és összegyűjtését. Mintegy ötven nagy forgalmú üzemanyagtöltő állomáson úgynevezett olaj-szippantókat állítanak fel. Ezek a vákuummal működő berendezések a motor olaj-nívó mérő nyílásán keresztül szívják ki a karterből az elhasznált kenőolajat és gyűjtik tartályba. Mentesül az autós így a kellemetlen és piszkos olajcserétől és megoldódik az elhasznált olaj összegyűjtése is. Aki pedig továbbra is otthon cserél olajat — az gondoljon környezetünkre és ne szennyezze a természetet. A felfogott fáradtolajat az Áfor a kijelölt helyeken a kisfogyasztóktól is örömmel átveszi.

APRÓSÁGOK 20 MILLIÓÉRT



ÁFOR BOLT

Egy személygépkocsi körülbelül 10 ezer kisebb-nagyobb alkatrészből áll. Ezeknek az alkatrészeknek a többsége a közvetlen üzemeltetést szolgálja, tehát hiánya vagy meghibásodása lehetetlenné teszi az autó használatát. — Annak idején, amikor az Áfor elhatározta, hogy töltőállomásainál a hajtó és kenőanyagok mellett megkezdi a kisebb felszerelési és ápolási cikkek árusítását, ebből indult ki. A korabeli tervek — akkor sokak számára csak szép igéretnek tüntek — ma már többnyire megvalósultak. 124 benzinkútnál árusítanak felszerelési cikkeket, 21 töltőállomásnál gumiabroncsot is, az újabb, nagyobb autóközpontokban pedig már kis Áfor-boltok működnek. A tankolni betérő autósok egyetlen esztendő alatt 20 millió forintért vásároltak apróságokat. Csupa olyan felszerelési cikket, amire „menet közben" szüksége lehet a közlekedő, járművet vezető embernek.



*

Mellékes tevékenységnek nevezték kezdetben az Áfor-nál ezt az üzletágat, hiszen a vállalat szinte mérhetetlenül hatalmas ásványolaj termék forgalmához képest ez a tevékenység valóban szinte jelentéktelen volt.

A motorizáció rohamos fejlődése viszont megkövetelte az Áfor-tól is egy korszerűbb üzletpolitika kialakítását, aminek a benzinkutak „összkomfortosítása" is része. A jó kezdeményezést azóta nemcsak az autósok elismerése igazolja, hanem a forgalom is: 1974-ben — alig több mint három éve — az úgynevezett mellékes cikkek forgalma még csak 3 millió forintot tett ki. A legutóbbi „mérleg" már 20 milliós alkatrész, felszerelési cikk és gumiabroncs eladásról tanúskodik, a kis gyorsszervizek forgalma pedig 22-szeresére növekedett.

Jelenleg mintegy hétszáz féle cikket kínálnak az Áfor-boltok a szelepsapkáktól és az ékszíjaktól kezdve a legdrágább áruig, az elektromos mini-kompresszorig, vagy a Bosch-féle teleszkóp-antennákig. A legkelendőbbek természetesen azok az apró tartozékok, amelyek a mindennapos üzemelést szolgálják; a gyújtógyertyák (26 különbözőt árusítanak), a különféle megszakítók, biztosítékok, izzók, tanksapkák, transzformátorok, de sokat eladnak az értékesebb autó-szerelvényekből, a tetőcsomagtartókból, fejtámlákból, autóantennákból, ülésvédő huzatokból, kardánboxokból is. Az idén az Áfor egy sikeres üzletkötése nyomán javul a legkeresettebb cikk — az olajszűrő — ellátása is. Mivel az Áfor-boltok közvetlenül a gyártól szerzik be ezeket a fontos alkatrészeket, olcsóbban vásárolhatják meg az autósok. A Lada-olajszűrő például a korábbi 162 forint helyett most 147 forintért kapható, de csökkent a levegőszűrők ára is. A tervek szerint csupán a Lada-gépkocsikhoz 40 ezer szűrőt hoznak forgalomba az Áfor töltőállomásai és boltjai.

A benzinkút-boltok árulistáján szerepel jónéhány érdekes cikk. Ilyen például a biztonsági árammegszakító, amely karambolnál automatikusan kikapcsolja a kocsi áramforrását, de ugyanez egy rejtett kapcsolóval védelmet nyújt az autótolvajok ellen is. Igen praktikusak a különféle elektromos ablakmelegítők, amelyek öntapadórendszerűek és házilag is felszerelhetők. A Nicro—80 jelű aerosolos szerelőzsír a csavarkötések és az akkumulátor pólusok speciális kenésére szolgál, de megkönnyíti a korrodált alkatrészek leszerelését is. A vállalat különben folyamatosan bővíti a felszerelési és ápolási cikkek választékát. Legutóbb az Áfor-ral partner BP, cikk-választékának hazai adaptálását határozták el, most keresik a beszerzés módozatait.

A vállalat távlati tervei is foglalkoznak a töltőállomások „boltjaival". A jóváhagyott elképzelések szerint a következő években 20 újabb önálló Áfor-bolt épül, az új kutakat pedig kivétel nélkül úgy alakítják ki, hogy lehetőség legyen felszerelési és ápolási cikkek árusítására.

A mellékes, ma már nem mellékes!

FIAT

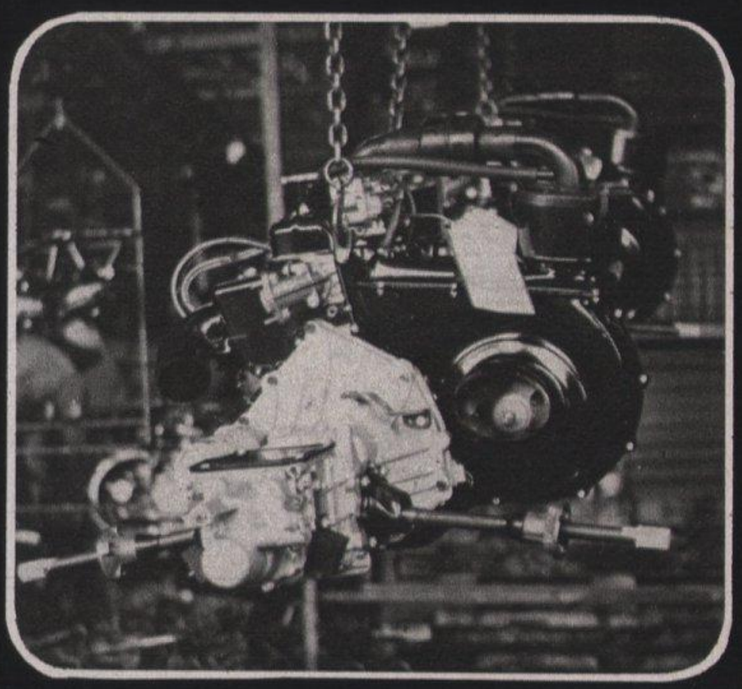
126p ÚJDONSÁGOK

A lengyel kisautónak alig volt ideje bemutatkozni a környező országokban, máris újabb típusain dolgoznak tervezői. Az elmúlt év májusában módosultak az automata gépsorok és a végszereldében új 652 cm³-es motort raktak össze; külsőleg alig észrevehető a változás, mégis rugalmasabb, erősebb az újszülött. Megváltoztak a szelepek, a hengerfej, más lett a porlasztó és így a 4800-as fordulat helyett 4500-on 24 LE-t teljesít. A korábbi típusnál használt dinamó helyett generátor biztosítja az áramtermelést.

Bielsko Bialában a motorokat, Tychyben a karosszériákat korszerűsítették a lengyelek. Külemében viszonylag nem sokat változott, kényelmi berendezései azonban típusonként szaporodtak. A 126p 650-es azonos 600-as elődjével, csak a motor teljesítménye növekedett. A 126p—L kétállású fénykapcsolót, állítható üléseket, módosított műszerfalat, első sármentőket kapott. Kormányzárral szerelt gyújtáskapcsolója, kézifék és fékfolyadék szintet visszajelző berendezése, vészjelzője és nagyobb felületű fékrendszere van. A 126/P—S típuson főleg luxusigényeket kielégítő szerelvények vannak; mint a fűthető hátsó ablak, fényvisszaverő filter az első szélvédőn, fogas és háromfokozatú ablaktörlő. Mindezekkel szerelt a 126p—K típus is, amit Personal néven ismernek a piacon széles gumicsíkjaival az oldalán. E típusnak többek között automatikus biztonsági öve van. Még egy újszülöttről kell említést tenni, amely a 126p—650/1-es jelzést viseli. Ez a kisautó a rokkantak részére készül különböző változatokban, hasonló megoldásokkal, mint a Trabant Hycomat.

Már hazánkban is megjelent a 650-es, egyenlőre csak kis változtatással, mint hírnök, amely előrejelzi, hogy egyre többet tudnak majd társai a közlekedésben.







FUTÓSZALAGON AZ ÚJ TÍPUSOK

Körinterjú egy akcióról

AUTÓSOK KÉZFOGÁSA

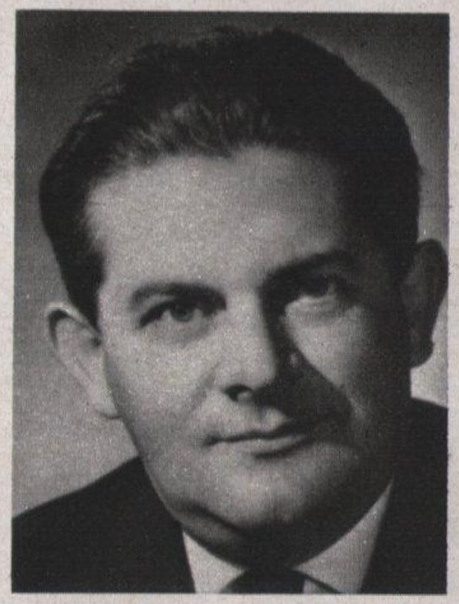
Magyarországra úgy robbant be a motorizáció, mint a förgeteg, mondhatnánk úgy jött mint derült égből a villámcsapás. Mindent telibe talált és a következményeit ismerjük. A legfrissebb statisztikai adat: hazánk a közlekedési balesetek élmezőnyében tart. — Mindennapos kép — hajmeresztő balesetek a közutakon, sérültek, áldozatok, emberi tragédiák. — Mindennapos hír: szabálytalan előzés, a megengedettnél nagyobb sebesség, nem a látási viszonyoknak megfelelő vezetés, a táblák figyelmen kívül hagyása és a többi...

Mit tehetünk a növekvő közúti balesetek megelőzésére? Hogyan csökkenthetnénk Magyarország szomorú európai rekordját? Kötelező-e minden nap emberi életekkel fizetni a tandíjat a motorizáció iskolájában? Hogyan lehetne a közlekedéstan műszaki és Kreszoktatási anyag mellé beiktatni a közúti közlekedés morális és etikai kérdését?

Valami történt az elmúlt hónapokban — ami még nem volt ebben az országban. Közlekedési vállalatok dolgozói, szocialista brigádok, egyszerű magánautósok fogtak össze, nyújtottak egymásnak segítő jobbot az ország nyilvánossága előtt, hogy közös erővel lépjenek fel a növekvő balesetek ellen, jobb műszaki felkészültséggel és személyes példamutatással terjesszék azt a szellemet, amely talán képes visszaszorítani az oly hirtelen felszökött, ijesztően figyelmeztető baleseti számokat.

Életre kelt tehát egy új mozgalom — minden idők legnagyobb társadalmi összefogása a közlekedés terén. Ki hogyan vélekedik róla, ki mit vár tőle?

Erre kért válaszokat az Autós Magazin szerkesztősége.



Tapolczai Kálmán, a Volán Tröszt vezérigazgatója, a legnagyobb hazai szállítópark „gazdája":

— Az akció meghirdetésekor igen sok szó esett a magán és hivatásos gépkocsivezetők együttműködéséről, udvariasságáról. Ezt én lényeges kiindulási pontnak tartom a mai helyzet megítélésében. A tapasztalatok számbavételére ez a rövid idő még nem alkalmas, de biztosak vagyunk abban, hogy az országos méretű kezdeményezés sokat segít mindazoknak, akik szívügyüknek tekintik a közlekedési kultúra fejlesztését, a balesetek számarányának csökkentését. —

— Itt az ideje, hogy Magyarországon végre szembenézzünk ezzel a helyzettel, levonjuk a szükséges következtetéseket és végre hozzákezdjünk közútjainkon a rend megteremtéséhez. Sajnos nagyon időszerű ez a feladat. — Biztos vagyok abban, hogy a mozgalom előre viszi a biztonságosabb közlekedés ügyét különösen akkor, ha a magángépkocsi-vezetők is úgy teszik magukévá a célkitűzéseket, mint a szervezett, hivatásos közlekedési dolgozók. Kétségtelenül nagyon nehéz áttörni a „frontot", nem minden közlekedő ember egyforma. A hivatásosakat előbb-utóbb meg kell győzni arról — és ez elsősorban a mi feladatunk —, hogy ne nézzenek ellenséges szemmel a magánautósokra. Jobb szervezéssel, még alaposabb oktatással és morális példamutatással is sokat segíthetünk. Úgy gondolom a Volán Tröszt mintegy 3 ezer szocialista brigádtagja nagy segítséget ad ehhez a munkához. —

Azt mondják, hogy szinte az utolsó, a huszonnegyedik órában indult ez a mozgalom. Most a közlekedési vállalatok baráti segítséget ígérnek, megkísérlik megakadályozni a balesetek további terjedését. Mi a véleme-

AUTÓSOK KÉZFOGÁSA



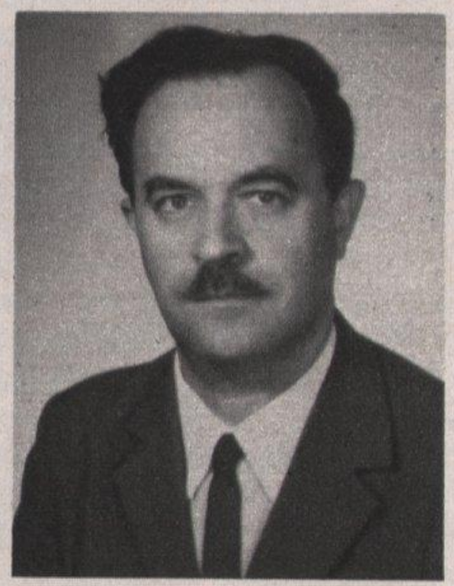
nye az akcióról **Matykó Vilmos***nak*, a Magyar Autóklub főtitkárának?

— Az OKBT kezdeményezésére 1975-ben is indult egy akció az új Kresz tanításával kapcsolatban. Társadalmi összefogással akkor is sikeresen megvalósítottuk a módosított közlekedési szabályok oktatását. Pontosan lemérhető eredménye volt ennek, hiszen csökkentek a közúti balesetek. — Az a véleményem, hogy a közlekedési szabályok ismeretén túl, most már az erkölcsi kérdésekkel kell foglalkozni. Az nem igaz, hogy a piros lámpa jelzésébe belehajtó gépkocsivezető nem tudja, hogy nem szabad áthaladni az útkereszteződésben. Ez már nem a szabály ismeretének a hiánya, hanem morális kérdés... Meg kell mondani, hogy az erkölcsi kérdésekben a legkisebbek a tapasztalataink. — Mi lehet ennek az oka, vizsgálják ezt?

— Úgy vélem, hogy ez mindenkor társadalmi kérdés. Egy példát: ha át akarunk haladni egy ajtón, szinte másodpercekig udvariaskodunk, mindenki a másikat szeretné előre engedni. Idő kell ehhez is! De ezt már megtanultuk. A közúti közlekedésben — az útkereszteződésekben — ez a „gyalogos udvariasság" még nem született meg, hiányzik a repertoárunkból. Az autó egész története még nincs százéves. Nálunk pedig a motorizáció még ennél is fiatalabb. Az ember — az újkori ember — világának hatalmas átalakulásáról van szó, ezt meg kell szokni, tudni kell vele élni. — Visszatérve az eredeti gondolatra, a morális kérdésre: a Magyar Autóklub széles tábora örömmel fogadta a hivatásos gépkocsivezetők, a szervezett közlekedési vállalatok országos erejű kezdeményezését. Ők eleve jobb helyzetben vannak, mint a magánautósok. Rendszeresen képzik a gépkocsivezetőket, anyagi és erkölcsi ösztönzők állnak a vezetők rendelkezésére. Sokkal nehezebb a magánautósok és a motorosok körében valamit tenni. Majdnem egyenlő a lehetetlennel, hogy úgy eljussunk hozzájuk, mint a közlekedési vállalatok dolgozóihoz. Ettől függetlenül mindent megteszünk, támogatjuk, terjesztjük a védekező vezetési stílust — ismertebb nevén a deffenzív autózást — a közlekedésbiztonsági kérdésekről pedig rendszeresen tájékoztatjuk klubtagjainkat. —

— Tudjuk és ezt tudatosítjuk is, hogyha nagy a forgalom, a nagytestű járművek alakítják ki a sebességet, az utaknak a rendjét. Nem a Trabant és nem a Lada a meghatározó, a személygépkocsiknak kell alkalmazkodniuk a teherautók közlekedési helyzetéhez. Ha a nagy járművek vezetői is felismerik ezt a tényt, akkor sokat tehetnek a balesetek megelőzéséért; például jobban kihúzódnak az út szélére, előzékenyek, udvariasak és máris csökkent a baleset veszélye. Olyan udvariasságot kezdeményezhetnek, hogy nemcsak a mögötte, hanem az utána következő többi gépkocsinak is kedvező helyzetet teremthetnek. — Érdekes a közlekedésszervezés szakemberének a véleménye is.

Körkérdésünk utolsó résztvevője **Dr. Veroszta Imre,** a KPM Autóközlekedési Főosztályának helyettes vezetője, a mozgalom egyik szervezője. Az Ön véleménye szerint mi indította útjára az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács és a nagy fuvarozó vállalatok kezdeményezését, mit várnak a balesetmegelőzés terén?



— Kettős oka van. Az egyik: mivel a társas magatartási formák egyike a közúti közlekedés ebben a közöségben is nagyon sokat számít a példamutatás. A jó példamutatás közvetlen balesetmegelőző ok lehet. A másik ok, ami a mozgalmat elindította az egyre romló baleseti statisztika, ami viszont nem lenne törvényszerű. Ennek az akciónak a megszervezése akkor is indokolt volna, ha a baleseti képünk 1977-ben nem mutatott volna feltűnő romlást. Sajnos minden szempontból romlott! Pár éve még nyugodtak voltunk, mert a halálos balesetek fajlagos értékétől eltekintve, a közúti balesetekben, a sérültek számában a 10 millió kilométerre vetített fajlagos mutatókban olyan szinten álltunk mint azok az országok, ahol kétszer annyi a gépkocsi mint nálunk. Mostanában a biztonság érdekében tett intézkedések ellenére (biztonsági öv kötelező bevezetése, sűrűbb műszaki felülvizsgálat, korszerűbb autóutak és védőberendezések) is növekedik a balesetek száma. Amennyit javul az úgynevezett primér biztonság, annyit romlik a gépkocsivezetők morális beállítottsága. Egyre több a „közúti vagány", tudatosan túllépik a sebességi korlátozásokat, megszegik az írott szabályokat.

Törvényszerű ez, vajon minden ország kijárta ezt az utat?

— Nagyjából minden ország kijárta, hiszen a nagy járműsűrű-

séggel rendelkező országok sem egyik napról a másikra léptek a motorizáció útjára. Nálunk sajnos ez sokkal gyorsabban zajlott le, a rohamléptű fejlődés minden velejáró hibájával együtt. A fejlettebb országokban már nemzedékek „születnek" az autóba, ott a gyermekek kiskoruktól fogva szüleik mögött ülve ismerték meg az autós életét, közlekedési helyzeteket rögzítettek magukba, megtanulták a táblákat és ellesték a veszélyhelyzetek kivédésének a módját. Nálunk minderre néhány év állt rendelkezésre, hazánkban ma is még ötven-hatvan éves korban tanulnak meg az emberek járművet vezetni, a fiatal autósok pedig közlekedési hagyományok nélkül sajátítják el a volán forgatásának a művészetét. —

Ön szerint mi a legnagyobb baj a magyar közúti közlekedésben?

— Erről sokat vitatkozom más szakemberekkel is, de állítom, hogy minden baj forrása az, hogy nincs közlekedési etikánk és hiányos a morálunk is. Ezért van óriási jelentősége annak, hogy fegyelmezett járművezetők tanítanak másokat. A többség összefogása csak javíthatja közlekedésünk helyzetét.



AUTÓSPORT KÉPEKBEN



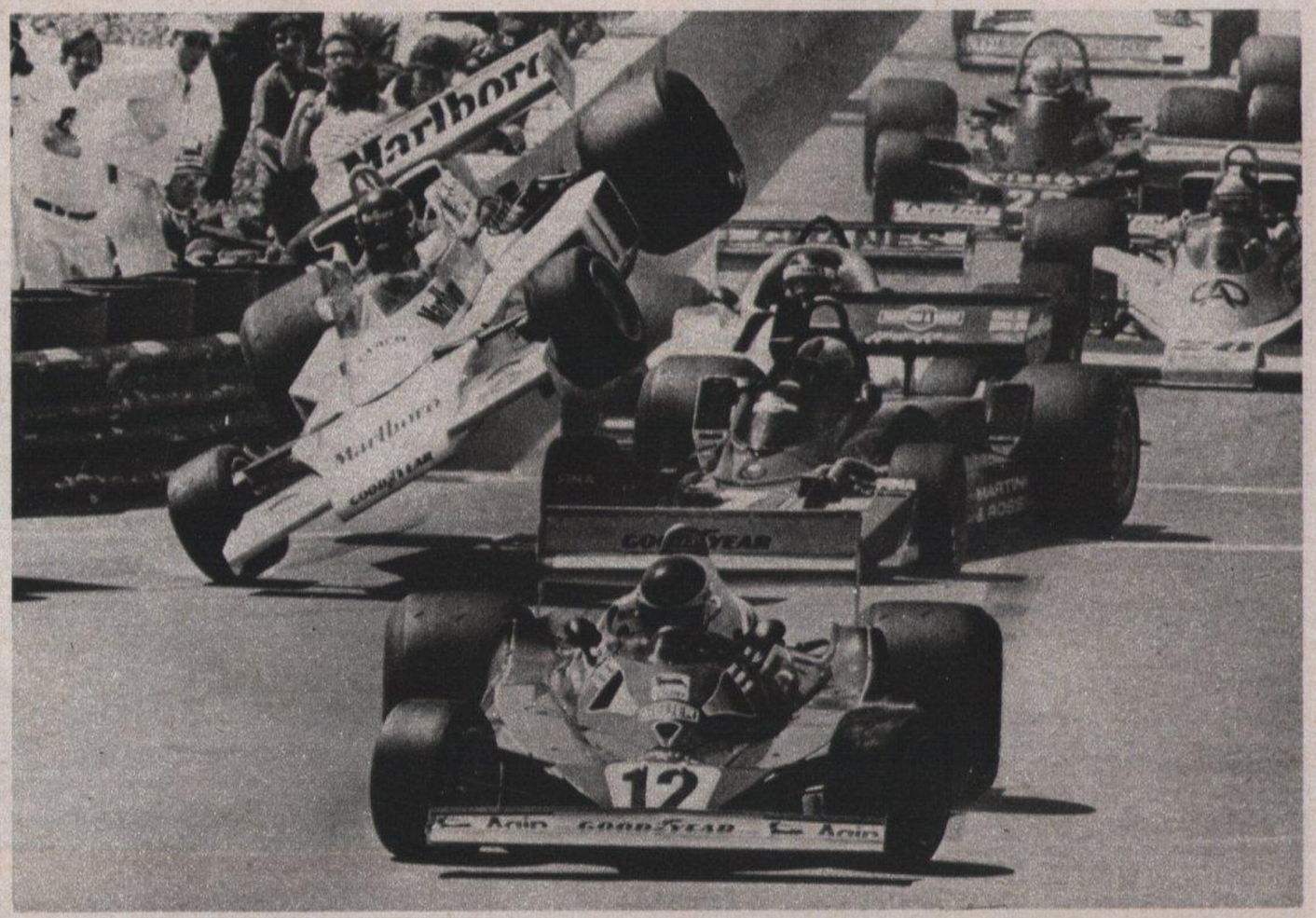


Hát mégiscsak, hivatalosan is sport lett az autóversenyzés! Igaz, hogy vagy hetven éves hagyományai vannak a négykerekűek vetélkedésének, nálunk valami furcsa szemlélet mindeddig gátat vetett annak, hogy ez a technikai sport is megkapja azt az állami elismerést és támogatást, ami a többi sportágnak is kijár. 1977 decembere óta már nem kell bizonyítani, hogy az autóversenyzés is sport. A Magyar Autóklub keretében megalakult — az OTSH és a KPM bábáskodásával — a Magyar Autó- és Motorsport Szövetség; az autóversenyző megszűnt szegény rokon lenni, otthona lett.

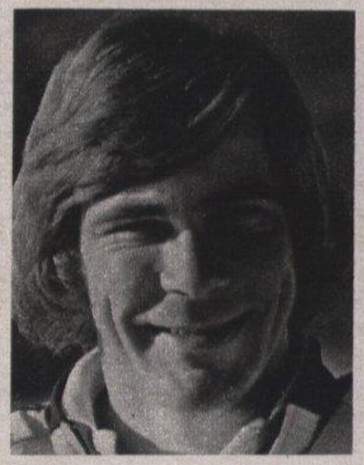
Ésszerű volt ez a döntés. Nemcsak sportszempontból helyes, hanem a közlekedésbiztonság miatt is. Aligha kell az Autós Magazin hasábjain bizonygatni, hogy milyen nagy a vonzereje a versenyzésnek, hiszen képes összeállításaink az elmúlt években erről beszédesen tanúskodtak. Nemcsak a nézők tízezrei vándorolnak autóversenyről-autóversenyre még akkor is, amikor a rendezők ezt szinte titokban tartják, de ma már gondot okoz a sok jelentkező versenyző-jelölt foglalkoztatása is. Az autóversenyzés — különösen a rallyesport — fegyelmezett, magára és közlekedő társaira vigyázó, felsőfokon képzett vezetőt nevel a vállalkozó szellemű autósból. Ők már nem a napi forgalomban akarják bebizonyítani képességeiket, hanem a versenypályán. A virtus így válik nemes vetélkedéssé a példa pedig vonzóvá mások számára. Az autósport sok-sok erénye és érdekessége mellett most rendhagyó módon egyetlen érvet szeretnénk idézni: amíg hazánkban évente egy községre való ember hal meg a közutakon és vagy húszezren sérülnek meg közlekedési balesetek következtében, addig autóversenyzőink tavaly — mintegy hatvan versenyen — egyetlen halálesetet vagy személyi sérülést sem okoztak. Pedig a rallyesok a gyorsasági szakaszok kanyargós, csúszós, gödrös kacskaringóin, többnyire éjszaka észvesztőnek tűnő sebességgel száguldanak, a hegyiversenyzők pedig a szakadékok szélén csúszkálva alig több mint két perc alatt érnek fel Visegrádon a célt jelentő Silvanus szállóig. Ehhez még egy kitűnő, rutinos autósnak is 5—6 percre van szüksége. Van ennek értelme? Igen! Autóversenyzőink az élő bizonyítékok arra, hogy lehet fegyelmezetten és biztonságosan vezetni még nagy tempóval is és az is igaz, hogy szabálycalanság miatt autóversenyzőt a legritkábban birságol meg a rendőrség. Nem szimpátiából. Csupán azért, mert ezek az autósok nem a közutakon akarják bebizonyítani tudásukat és nem a Rákóczi-úton szlalomoznak. Örvendetes, hogy évente mintegy tízezren szeretnének bekerülni az autósportba. Ilyen aktivitást ma nálunk egyetlen sportág sem mondhat magáénak. A most megalakult szakszövetség az állam támogatásával új távlatokat nyithat e népszerű technikai sport előtt.



Forró pillanat egy rallye-cross versenyen. A kis Mini szemmel láthatóan menekül a levegőben repülő Ford Cortina elől, amely az ugratón elhagyta a hátsó kerekét.

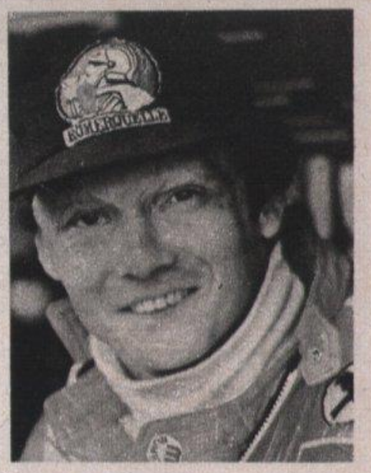




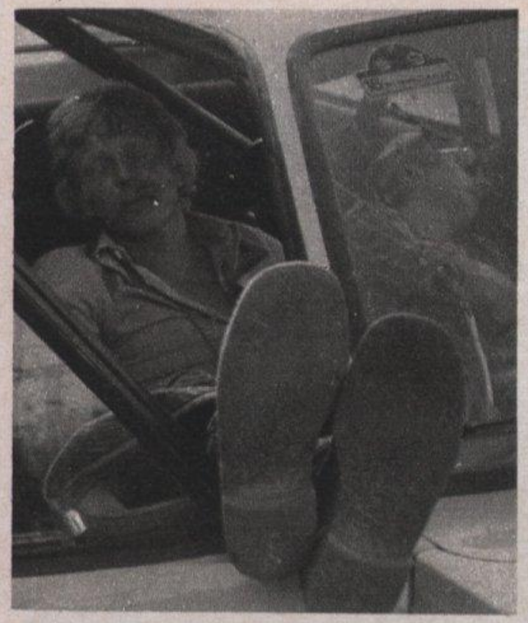


Az 1977-évi Forma—1 VB. jelképének is tekinthető ez a lélegzet elállítóan izgalmas felvétel. Tizenkettes rajtszámmal az élen vágtázik a súlyos sérüléseiből felépült Niki Lauda, míg balról egykeréken próbál előzni a korábbi világbajnok James Hunt. Szikrázóan kemény csatát vívott a két világklasszisú autóversenyző a bajnoki címért 1977-ben.

Végül Laudának kedvezett a szerencse és újra világbajnok lett. A győzelem sportértékére mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az elmúlt évben őt választották a világ legeredményesebb sportolójának.



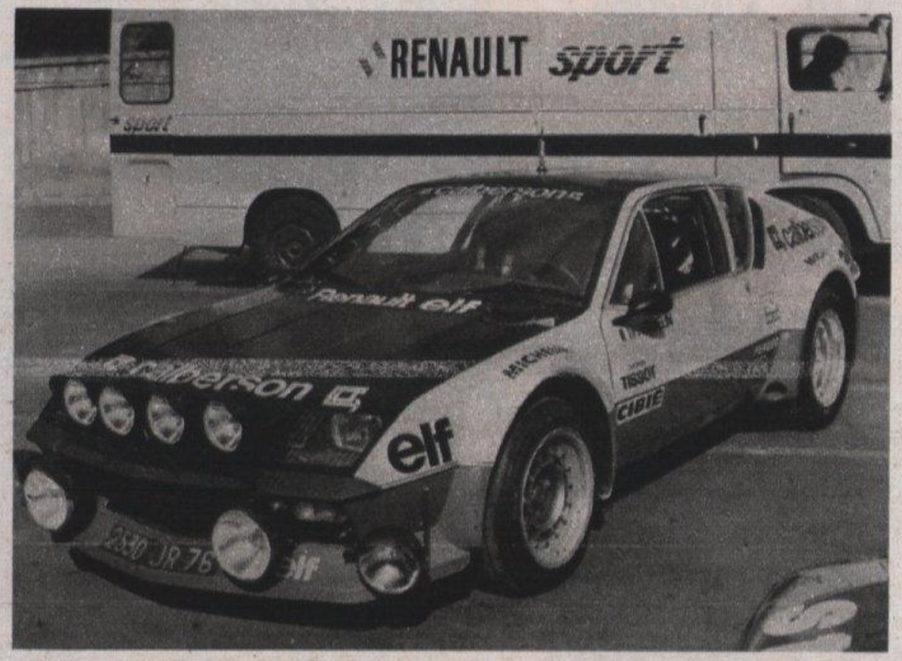
AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Rallye idill! A hosszútávú versenyek óriási fizikai és idegi terhelést rónak a versenyzőkre. A gyorsasági szakaszok közé beiktatott rövid szünetet a holtfáradt versenyzők pihenésre fordítják. Képünk a tavalyi Taurus Rallyeverseny szünetében készült.



Az Áfor Autósport Klub legeredményesebb versenyzője volt a Késmárki—Korsós páros 1977-ben. A bajnokságban 14 ponttal az ötödik helyen végeztek. Képünk a Wartburgos-triót a Millenárisos megrendezett körversenyen ábrázolja.



Két „rallye-fegyver" Franciaországból. A Renault gyár az Alpine-tuning céggel közösen két típust alakított ki a nagy európai versenyekre. Az egyik az új A—310 típusjelű sportkupéból készült, több mint 200 lóerős és rendkívül robusztus építésű. A gyár próbaként a nálunk megrendezett, EB-futamnak számító Taurus Rallye-n vetette be először — gyakorlatilag sikerrel. A Frequelin—Delaval páros vezette kocsi kitűnő gyorsasági időkkel végig vezetett a versenyen, a győzelemtől csupán egy balszerencsés műszaki hiba ütötte el.



A másik újdonság a kis Renault—5 Alpine. A sokak szerint minden idők legsikeresebb kiskocsijából kialakított rallye autó nem annyira hatalmas lóerő teljesítményével számíthat sikerre, mint inkább kitűnő stabilitásával, könnyű súlyával és kis méretével. Az alaposan felfésült 1400 köbcentiméteres motor 100 lóerő körüli teljesítményt nyújt, a legfürgébb 4000 és 7500 percenkénti motorfordulat tartományban. Öt sebességi fokozatú váltója kb. 180 km óránkénti végsebességet tesz lehetővé. Álló helyzetből a 100 kilométeres sebességet 10 másodperc alatt éri el.

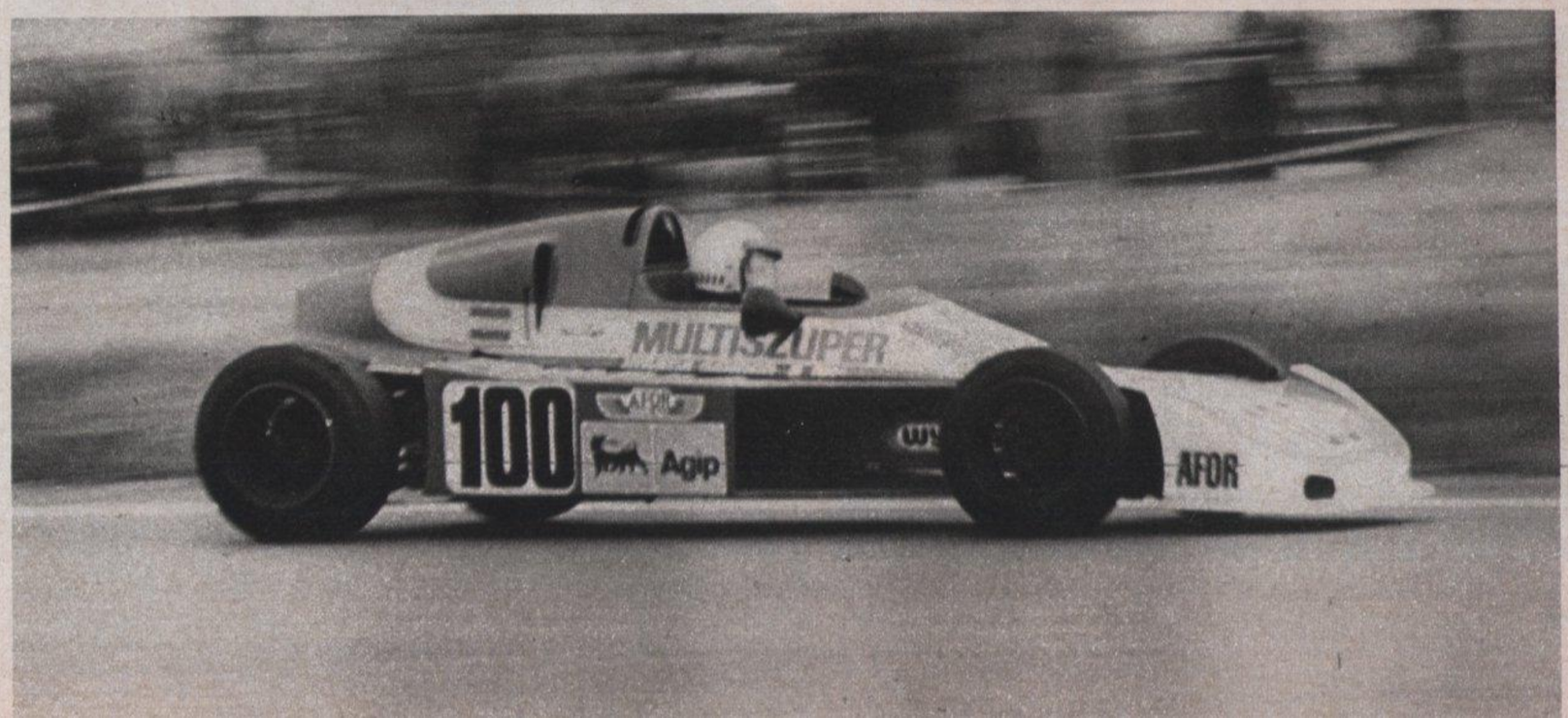


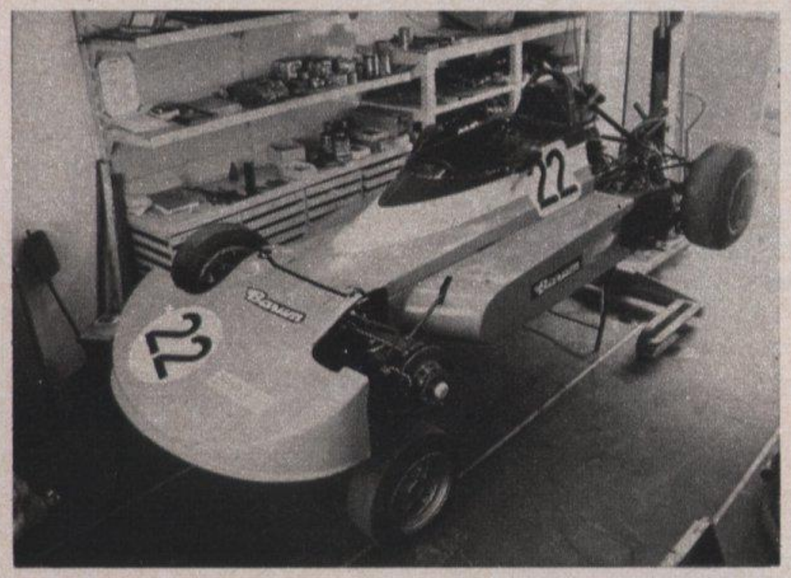
A túraautók Európa Bajnokságának a sztárjai voltak ezek az UFO feliratos BMV kocsik. Az UFO itt nem az azonosíthatatlan repülő tárgyakat rövidíti, hanem a nagy olasz farmernadrág gyártó céget reklámozza. Az ő anyagi támogatásukkal ezek a BMW-k vívták ki ismét az elsőséget. Képünk a brünni bajnoki futamon készült.



A szomszédos, csehszlovákiai Havirokban készült a felvétel a szocialista országok Béke—Barátság versenyén. A fej-fej melletti csatát vívó versenykocsik közös „szülőktől" származnak, hiszen a Formula-Skoda névre hallgatnak.

Szerényebb lóerő teljesítménnyel dicsekedhet ez az Áfor-színekben futó kis Forma-kocsi. Kovács Sándor az első hazai Formula-Lada tulajdonosa tavaly már biztató eredményeket ért el a külföldi gyorsasági versenyeken, ezzel a Lada-széria elemekből felépített versenyautóval. (jobbra)



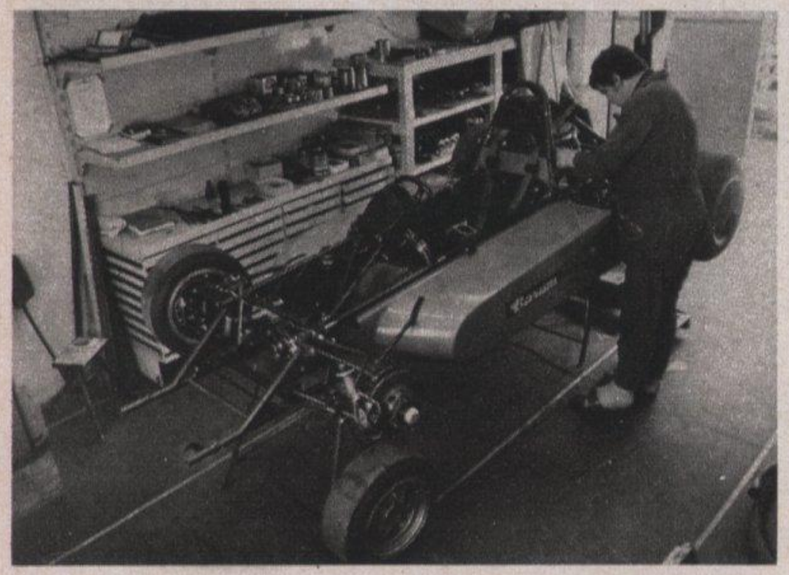




AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Tessék megismerkedni a legújabb hazai gyártmányú Cross-autóval. Darázs Tibor debreceni versenyzőjelölt készítette, motorja egy kimustrált Polski Fiatból származik, míg a praktikus csőváz és a műanyaglemez burkolat házi gyártmány. Ebben az évben az Autósport Bizottság engedélyével már külföldi cross-versenyeken is részt vehet ez a szépen megépített versenykocsi.

Két kép a csehszlovákiai Metalex-műhelyből. Itt építik a Formula—Skoda és a Formula—Lada kategóriákba tartozó kis versenykocsikat. A felvételeken jól látható a kocsi acélváz szerkezete, a futómű, a kormánymű és a műanyag borítás. Ezeknek a versenykocsiknak a motorján semmiféle teljesítménynövelő változtatást nem szabad végrehajtani, a magasabb végsebesség elérését a könnyű és áramvonalas karosszéria biztosítja.





Egy forró pillanat Zeltweegből. A német Hans Stuck ATS-kocsija az egyik kanyarban kisodródott, átcsúszott a biztonsági sávon és a fa oszlopokra kifeszített életmentő bronz hálóban akadt fenn. A védőberendezés jó szolgálatot tett, hiszen sem a versenyző, sem a kocsi nem sérült meg. A Forma-1-es versenyzők érdekképviseleti szervezete egyébként minden pályára ilyen védőháló felállítását követeli.

Látványos autósport csemegét jelentett a pestieknek, a tavaly nálunk megrendezett nemzetközi Porsche találkozó és szlalomverseny. A Dózsa György úton felépített pályán több mint száz speciális, több mint 100—200 lóerős Porsche mérte össze tudását. Képünkön egy Targa startol.



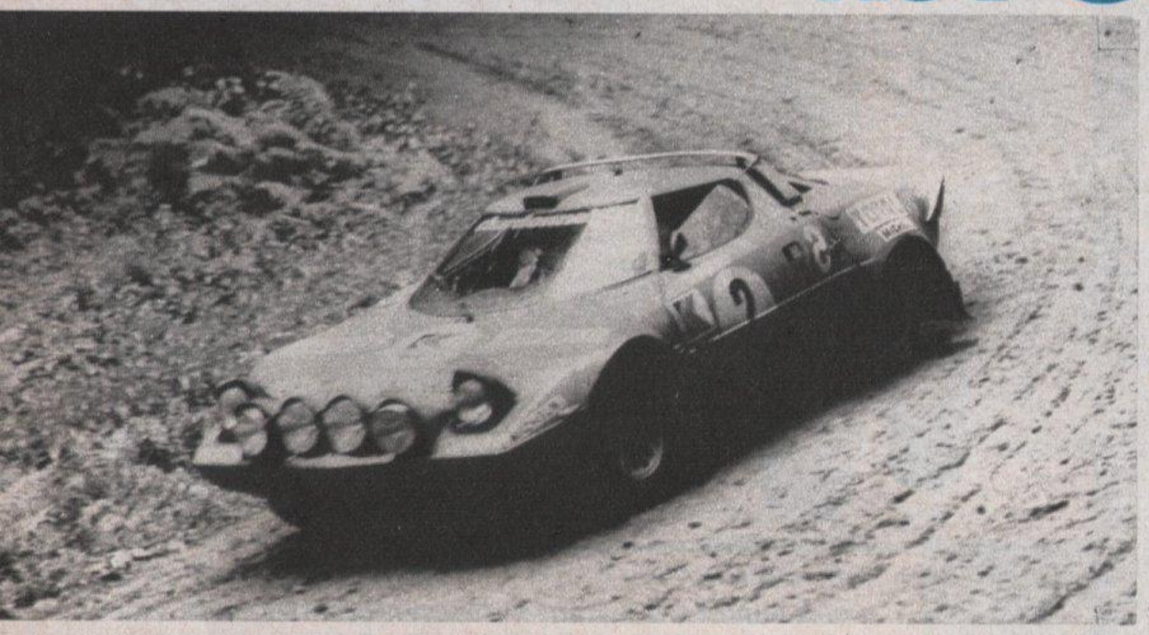


Az elmúlt évi mamut-versenyen ez a Mercedes vívta ki a győzelmet! Londontól—Sydney-ig rendezték meg a világ leghosszabb rallyeversenyét, fantasztikusan nehéz akadályokkal, összesen 30.000 kilométeres versenytávon. A küzdelemre csak a „legkeményebb profik" vállalkoztak, nem is akármilyen autókkal. A Mercedes cég például külön gyártott hat darab 280—E jelzésű kocsit a megnövelt igénybevételre. Külsőleg csak a csúf profillemezek árulkodnak a speciális célról, de a rejtettebb helyeken még jónéhány módosítás található. Megkettőzték például a fékvezetékeket, újfajta blokkolás-gátlót építettek be, megváltoztatták a kézifék szerkezetet, megerősítették a hátsó hidat a motort pedig átalakították az alacsonyabb oktánszámú benzinekhez. A típusmódosítás sikeresnek bizonyult: a Mercedesek a szuper-rallyen az első, a második, a hatodik és a nyolcadik helyet szerezték meg. A győztes autót az autó-marathon specialista, skót Andrew Cowan vezette.

A csehszlovák Blaha—Hlavna páros Skoda—130 RS gépkocsija a farkasgyepűi gyorsasági pályán. A közel 150 lóerős farmotoros, tavaly — ahogyan mondani szokás — zsinórban nyerte a szocialista országok bajnoki rallye futamait. Végül az abszolut bajnoki címet is ők szerezték meg.



AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Ezen a képen szintén egy bajnok látható. A francia Darniche ezzel a Lancia—Stratossal vívta ki az elsőséget Európa legnehezebb versenyein. A 280 lóerős, alig hétszáz kilogrammos, műanyag karosszériás kocsi legyőzhetetlen volt.



Több kategória győzelemmel zárta az évet Molnár Béla az Áfor versenyzője a tavalyi szlalom-bajnokságon. Fiat 128 Coupe típusú gépkocsija az 1300 köbcentiméteres kategóriában nemcsak kitűnő gyorsulásával tűnt ki, hanem az elsőkerékhajtás jóvoltából az éles kanyarokat is könnyedén vette.

Érdemes megnézni!

AUTÓVERSENYEK — 1978

RALLYE ÉS TÚRAVERSENYEK:

Március 10—12, Miskolc — Centrum—Bükk Kupa rallyeverseny
Április 8—9, Nyíregyháza — Szabolcs Kupa rallyeverseny
Május 5—7, Pécs — Mecsek Rallye
Május 26—28, Győr — Volán Rallye BBK-futam
Június 25, Nyíregyháza — Nyírség Rallye
Augusztus 11—13 — Taurus Rallye EB-futam
Szeptember 1—2, Budapest — Főtaxi—Wynn's Rallye
Október 20—22, Budapest — München—Wien—Budapest Rallye
November 5, Miskolc — Asztralin-Rallye

HEGYI GYORSASÁGI VERSENYEK:

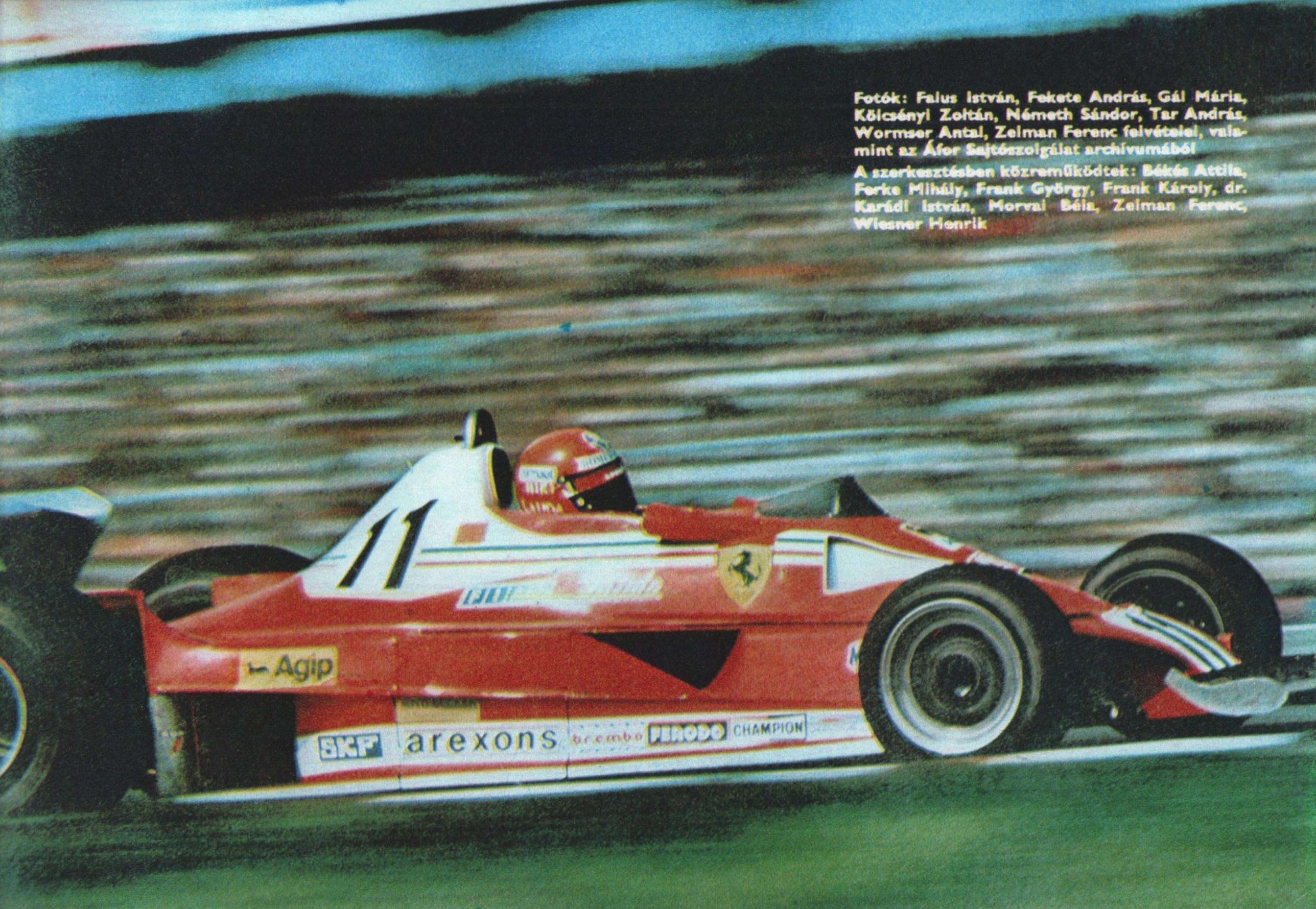
Április 15—16, Pécs — I. Mecseki Hegyiverseny
Május 12—13, Visegrád — Volán Hegyiverseny
Június 17—18, Eger — I. Egri Hegyiverseny
Július 15—16, Eger — II. Egri Hegyiverseny
Szeptember 16—17, Pécs — II. Mecseki Hegyiverseny
Október 6—7, Visegrád — Interág Hegyiverseny

*

Programajánlatunkban csak a jelentősebb nemzetközi és országos bajnoki versenyeket soroltuk fel. Túl ezeken, márciustól novemberig még mintegy 70 különböző rallye, túra, szlalom, terep és ügyességi versenyt rendeznek az ország különböző részein. Ezekről pontosabb felvilágosítást a Magyar Autóklub Sportosztályán, a helyi Autóklub szervezeteknél vagy az autósport szakosztályoknál adnak.

Fotók: Falus István, Fekete András, Gál Mária, Kölcsényi Zoltán, Németh Sándor, Tar András, Wormser Antal, Zelman Ferenc felvételei, valamint az Áfor Sajtószolgálat archívumából

A szerkesztésben közreműködtek: Békés Attila, Ferke Mihály, Frank György, Frank Károly, dr. Karádi István, Morvai Béla, Zelman Ferenc, Wiesner Henrik




calberson
Renault elf
elf
elf
2570 JR 76