ÁFOR
1948 - 1973
25

autós magazin

AUTÓS MAGAZIN
az ÁFOR Sajtó- és Tájékoztatási Iroda kiadványa a Sportpropaganda V. gondozásában
Felelős szerkesztő: TAR ANDRÁS
Művészeti szerkesztő: Thaly Zoltán
Felelős kiadó: Ternyák Benő, az ÁFOR igazgatója
73.639 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Janka Gyula igazgató

AZ autós magazin JELENTI...





Három évvel ezelőtt az ÁFOR igazgatójának ajánlásával kapta kézbe első ízben az olvasó az Autós Magazint, ezt a formájában is újszerű, színes borítású folyóiratot, amely szakítva a hasonló körülmények között születő kiadványok tradícióival, nem csupán vállalati érdekeket szolgáló műszaki és kereskedelmi témákat közölt, hanem sokakat érdeklő, autós híreket is. Az Ásványolajforgalmi Vállalat 25 éves fennállása alatt mindig törekedett a szoros, kétoldalú kapcsolat kiépítésére fogyasztóival, elsősorban az autósok és motorosok sokszázezres táborával. E cél érdekében számtalan műszaki és oktató jellegű kiadványt jelentetett meg, a szaksajtó hasábjain pedig kezdettől fogva szinte mindennaposak híradásai. A közismert Jó Utat! című autós útikönyv a vállalat gondozásában tíz éven át volt útitársa az autósoknak, s az autóközlekedés problémáit feldolgozó műszaki könyvkiadás, nemzetközi seregszemléjén is rangos sikert ért el.

Az Autós Magazin az ÁFOR autós útikönyvének szép hagyományait szeretné folytatni.



A szerkesztés munkáit ellátó Sajtó- és Tájékoztatási Iroda a Sportpropaganda Vállalat kiadójával együtt arra törekszik, hogy az ÁFOR vevőközönségének számító autósokat színes, érdekes, magazinszerű híranyaggal lássa el. A gépjárművek üzemeltetéséhez szükséges hajtó és kenőanyagok felhasználásáról, az üzemeltetési, szerviz és laboratóriumi tapasztalatokról éppen úgy beszámolunk, mint az autógyártás érdekességeiről, a közlekedés-szervezés aktuális híreiről és az autósport eseményeiről. Munkatársaink soraiban ismert szakírókat, közlekedési újságírókat, sportújságírókat, fotóriportereket üdvözölhetünk. A magazin-műfaj nyújtotta oldottabb szerkesztésmód lehetőséget nyújt arra, hogy az Autós Magazin némileg hézagpótló legyen hazai autós szakirodalmunkban. Talán ennek a lehetőségnek köszönhetjük, hogy kiadványunk az elmúlt három év alatt tekintélyt szerzett. Lapjainkon szaktekintélyek, vezető beosztású emberek is nyilatkoznak, s egyre gyakoribbak a külföldi érdeklődések. 1972-ben a svédországi Volvo cég például gyárlátogatással egybekötött tesztprogramon látta vendégül az Autós Magazint, de munkatársaink voltak már az európai Honda és MAZDA képviseletek vendégei is, sőt egyik külső munkatársunk mostani számunkhoz a New York-i Autó Show-ról hozott képriportot. Az ÁFOR Autósport Szakosztályának nemzetközi minősítésű rallye versenyzői a hazai futamok mellett részt vesznek jónéhány külföldi viadalon is. Tavaly például Jugoszláviától és Bulgáriától kezdve egészen a távoli Finnországig eljutottak. Eredményeikről, versenyélményeikről ugyancsak rendre beszámol az Autós Magazin és talán azzal sem árulunk el titkot, hogy tapasztalataikat, fényképfelvételeiket is szívesen felhasználjuk a lapszerkesztés során.

Azt szeretnénk ha a negyedszázados ÁFOR jubileumi évében, de a későbbiekben is az Autós Magazin az Ásványolajforgalmi Vállalat támogatásával eredményesen tölthetné be hivatását, kedvelt, színes olvasmánya lenne az autósoknak.

Szerkesztőség

Évek óta az ÁFOR egyik legkeresettebb kenőolajterméke a Multi Super Oil. Igen sok autós használja és a kezdeti kedvező teszttapasztalatok után ma már az egyszerű autósok is meggyőződhettek ennek a korszerű kenőanyagnak az előnyeiről. Legtöbben azonban a Multi Super Oil-nak csupán az időjárástól független állandó, jó kenőképességét ismerik. Pedig a hazai gyártású többfokozatú motorolaj ennél jóval több előnyös tulajdonsággal rendelkezik. A szakemberek hat pontba foglalták az ÁFOR-nál kapható Multi Super Oil-ok előnyeit.

HIDEGINDÍTÁS

Kedvező hidegtulajdonságok. A gépjárművek könnyű hidegindítása télidőben a felhasznált motorolajoktól jogosan megkövetelt tulajdonság, amelyet a túlviszkózus egyfokozatú motorolajok nem tudnak biztosítani. A hidegindításnál nagyon fontos, hogy a kenőolaj a szivattyú segítségével lehetőleg az indítást követően azonnal eljusson a motor kenendő részeire, és ott egyenletes filmet képezzen, kialakítsa a fémfolyadék érintkezési felületeket, megakadályozza a durva kopásokat, berágódásokat és az úgynevezett hideg iszap képződését.

A kellően alacsony viszkozitás a mozgó alkatrészek kedvező surlódását biztosítja és ezért a hideg motor indítása nem igényel túlzott teljesítményt az önindítótól. A gépjárművek akkumulátorjainak igénybevétele a könnyű indításnál lényegesen csökken.

A kedvező hidegindítás után a motor gyorsabban jut az üzemmeleg állapotba, rövidebb a bemelegítési idő, kevesebb a benzinfogyasztás.

A MULTI SUPER OIL-ok nagy előnye a könnyű hidegindítás.

ÁFOR
BENZIN-OLAJ

MULTI SUPER OIL

KEDVEZŐ MELEGTULAJDONSÁGOK

Mondhatná valaki, hogy a jó hidegindítás miatt használhatók az egyfokozatú olajok is, pl. az SAE—10 W vagy 20 W viszkozitás fokozatú motorolajok, az (MMa—40) is. A meleg motorban azonban a magasabb hőmérsékleten ezen olajok viszkozitása annyira lecsökken, hogy az olaj híg-folyós lesz, és a fémfelületek kenése már nem kielégítő. Vizsgálatok igazolták, hogy a meleg motorban télen is hasonló hőmérsékletű körülmények uralkodnak mint nyáron, tehát a kenés az egyfokozatú 10 W és 20 W-es olajjal esetleg már télen sem tökéletes.

VISZKOZITÁS

A többfokozatú Multi Super Oil-ok azon fontos, előnyös tulajdonsággal rendelkeznek, hogy hidegindításnál mint egyfokozatú, pl. mint a 10 W viszkozitás-fokozatú olaj viselkednek, ugyanakkor a motor felmelegedése után viszkozitásuk csak kis mértékben csökken le és a motor kenését tökéletesen ellátják. Ha a kenés kifogástalan, kisebb a kopás, kevesebb a szilárd, dörzsölő hatású kopástermék.

A Multi Super Oil-ok lebegésben tartják a leválásra hajlamos fáradási termékeket — biztosítják a tiszta felületeket, a jó hűtést.

KIVÁLÓ TISZTÍTÓHATÁS

A robbanómotorokban elkerülhetetlen a kopás által jelenkező szilárd részecskék, a levegőből bekerülő por stb. Az idegen anyagok lebegésben tartása, a fémfelületekről való eltávolítása a kenőanyagok feladata. A tisztítóhatású adalékok kölcsönzik a Multi Super Oil-oknak a szükséges tulajdonságokat. Az olaj fekete színűvé válása nem az olaj minőségromlását jelenti, hanem azt mutatja, hogy az adalékok teljes mértékben kifejtik hatásukat.

A Multi Super Oil-ok az idegen szennyeződéseket a következő olajcseréig lebegésben tartják!

HAT JÓTULAJDONSÁGA

KORRÓZIÓVÉDŐ HATÁS

Az égéstermékként keletkező víz, az agresszív gázok és az egyéb savas hatású melléktermékek a motorban a magas hőmérsékletű vékony fémfelületeken jelentős korróziót okoznak, ha nem véd ezek ellen egy állandó kenőolajfilm, ha nem semlegesíti a savas jellegű termékeket az olajban alkalmazott adalék.

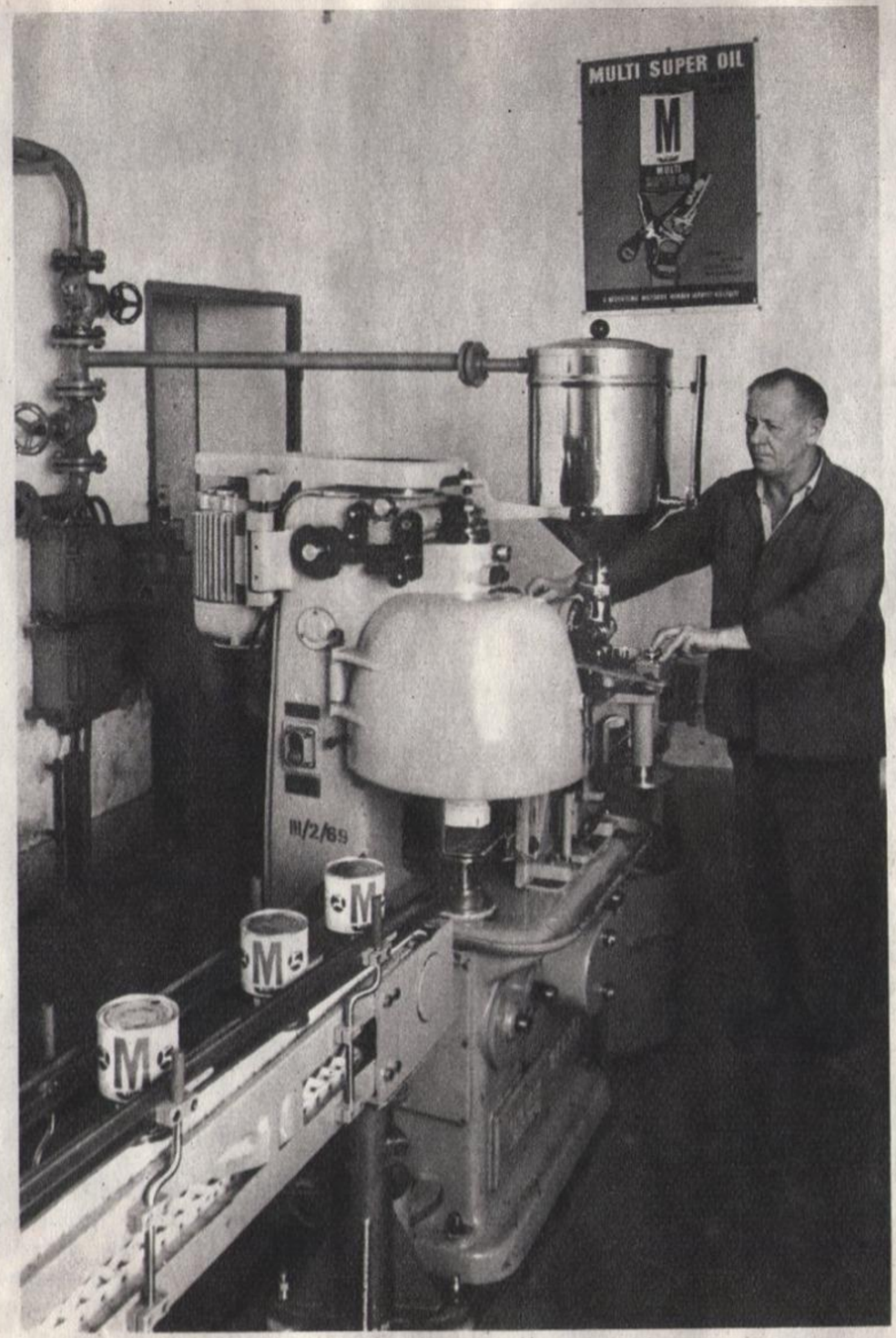
A Multi Super Oil-ok összetételüknél fogva stabil fedő filmmel vonják be a fémfelületeket és a korrozit-termékeket közömbösítik.

A MULTI SUPER OIL-ok használata tehát kedvező a motorok élettartamára.

HOSSZABB ÉLETTARTAM

Kopásgátló hatás. A korszerű többfokozatú olajok amellett, hogy széles hőmérséklethatárokon belül megfelelő viszkozitással rendelkeznek, tartalmaznak kopásgátló hatású adalékokat is. Így elkerülhetők mind alacsony, mind magas hőmérsékleten a durva kopások, berágódások, az összeheggedések. A jó kenéssel minimálisra csökkenthető a motorkopás. A Multi Super Oil-ok használata tehát kedvező a motorok élettartamára.

A motorolaj tartóssága. A Multi Super Oil-ok kedvező oxidációs és mechanikai stabilitással rendelkeznek a kiváló alapolaj és a jól kiválasztott adalékkompozíció következtében. Így hosszú ideig megtartják a már ismertetett előnyös tulajdonságaikat.



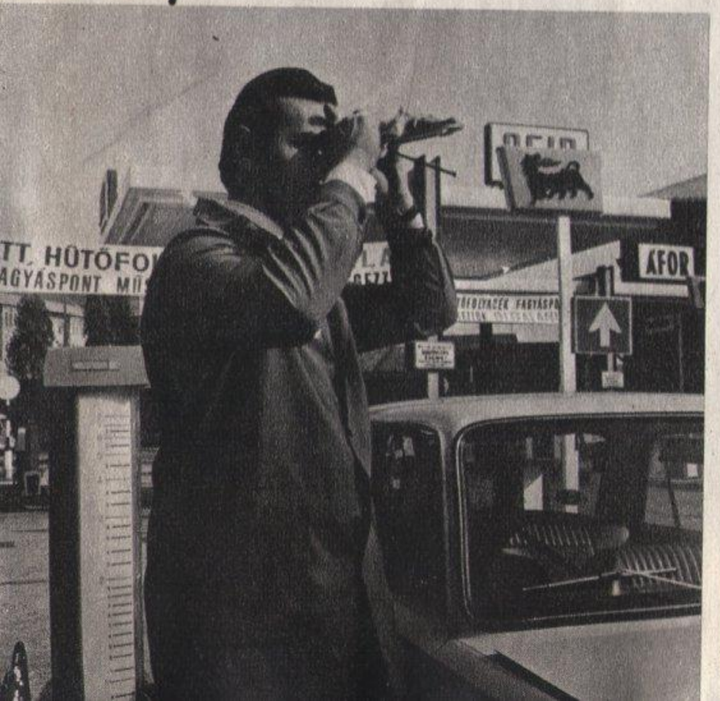


KÖZKEDVELT AZ AGIP



Balatonvilágoson, Hegyeshalmon, Budapesten a Boldizsár utcában a benzinkutak mellett eszpresszó működik, ahol üdítő italokkal, szendvicsekkel frissíthetik fel magukat a gépjárművezetők.

Budapesten a Keleti pályaudvarnál lévő ÁFOR—AGIP benzinkútnál vezették be először a hűtővíz fagyáspontjának díjmentes ellenőrzését. Optikai mérőműszer segítségével percek alatt megállapítják, hogy hány Celsius-fokig biztonságos a motor hűtése.

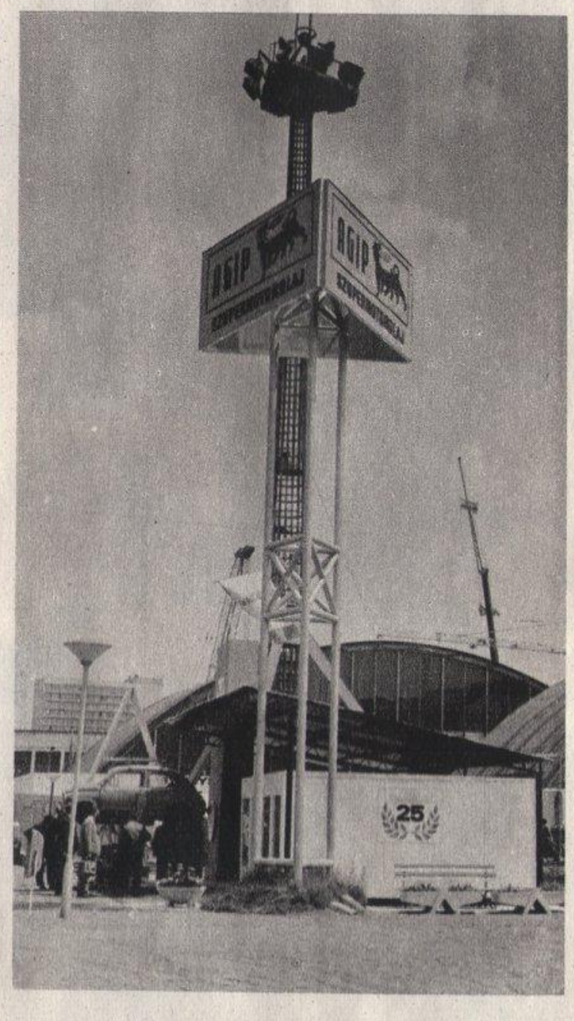




Bármikor előfordulhat útközben kisebb-nagyobb meghibásodás, de aki Hegyeshalom, Balatonederics vagy Balatonvilágos felé halad, ne izguljon! A töltőállomások mellett itt gyorsszerviz is működik, ahol zsírzásokat, kisebb alkatrészek cseréjét szakemberek végzik el, és a javítás ideje alatt az autós a szomszédos presszóban „tankolhat".

A közös cégtáblájú töltőállomások mindegyikénél furcsa feliratot olvashatnak az autósok: SUPERCORTEMAGGIORE, ami nem jelent mást, mint a 98-as oktánszámú extra-szuper benzin és a b. t. Car adalékanyag keverékét. A b. t. Car-nak robbanótértisztító hatása van, tehát az oktánszámot nem növeli, viszont a lerakódások által esetlegesen keletkezett öngyulladásokat mérsékeli, a motor oktánszámigényét bizonyos idő után csökkenti.





A csaknem fél évtizedes jó együttműködést mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy már második éve a két vállalat közösen mutatja be termékeit a Budapesti Nemzetközi Vásáron.

Már négy éve épít közösen benzinkutakat az olasz AGIP céggel az ÁFOR. Ez alatt az idő alatt hét „koprodukciós" töltőállomás született, és a tapasztalatok azt mutatják, hogy ezek igen közkedveltek az autós körökben. Hogy miért? Valószínűleg azért, mert bő áruválasztékukkal, esztétikai megjelenésükkel már eleve bizalmat keltenek a gépjármű-tulajdonosokban. A kútoszlopok modern elhelyezése minimálisra csökkenti a várakozási időt. Persze nem utolsó szempont az a sokoldalú szolgáltatás, amelyekkel az ÁFOR—AGIP töltőállomások várják az autósokat, motorosokat. Több újdonságot vezettek már be ezeknél a kutaknál. Ilyen például az a vákuumos „olajszippantó" berendezés, amellyel percek alatt el lehet végezni egy olajcserét, mivel a kis gép a nívópálcanyíláson keresztül egyszerűen kiszippantja a fáradtolajat. A praktikus újdonságok mindegyike az autósok kényelmét, illetve a biztonságos autózást szolgálja. Ezek közül mutatunk most be néhányat:



ÉRDEMES SIETNI?

Megdöbbentőek azok a statisztikai adatok, amelyek a közúti balesetek kapcsán kerülnek évről évre nyilvánosságra. Átlagban naponta öt ember hal meg a közutakon és a közlekedési balesetekből eredő forint kár meghaladja az évi kétmilliárd forintot. Legtöbbször hibásan alkalmazzák a közlekedési baleseteknél a szerencsétlenség szót, mivel ez nem is fedi az igazságot. Az élet, a tények ugyanis azt bizonyítják, hogy legtöbbször az elsőbbségi szabályok durva megsértése és a sebesség hajszolása okozza a gázolásokat, összeütközéseket. Több felelősségérzettel, a szabályok — és főleg az íratlan emberi szabályok — alkalmazásával sok tragédiát lehetne megelőzni.

Legtöbben egyszerűen a sebességi korlátozások túllépésével, az oktalan sietéssel teremtik meg saját maguk és közlekedő társaik számára a veszélyhelyzetet. Pedig általában nem éri meg a sietés. Külföldön, de hazánkban is időnként kísérleti me-

netpróbákat szerveznek annak a bizonyítására, hogy néhány perces sebességi előnyért mennyi többletfogyasztással, hibalehetőséggel és veszélyhelyzettel kell fizetni. Legutóbb a Magyar Autóklub az ÁFOR-ral közösen szervezett egy ilyen kísérleti menetpróbát a budapesti Műegyetem rakparti üzemanyagtöltő állomás és a Balatonföldvári benzinkút között, kb. 125 km-es távon. A kísérleten azonos műszaki állapotú kocsipárok, Wartburgok, Skodák, Moszkvicsok és Trabantok vettek részt. A kocsipárok egyikében jó felkészültségű versenyzők próbálták szimulálni az oktalanul száguldozó gépkocsivezetőt, míg a másik gépkocsiban az óvatos és normális vezetési stílust képviselték. A cél a következő volt: megfigyelni és regisztrálni, hogy az úgynevezett erőszakosan vezető, száguldó kocsik és normális tempóval közlekedő autók között milyen különbségek adódnak forgalombiztonsági, átlagsebességi és fogyasztási szempontokból. Az eredményeket kommentár nélkül az alábbiakban adjuk közre, mivel úgy érezzük a számadatok önmagukért beszélnek:

	Erőszakos vezető	Normál vezető
Menetidők:		
Skoda	82 perc	96 perc
Wartburg	84 perc	102 perc
Moszkvics	92 perc	104 perc
Trabant	101 perc	102 perc
Átlagsebesség:		
Skoda	91,5 km/ó	78 km/ó
Wartburg	89,1 km/ó	73 km/ó
Moszkvics	81,9 km/ó	71,9 km/ó
Trabant	78 km/ó	74 km/ó
125 km-es távon elhasznált üzemanyag:		
Skoda	13,6 l	8,7 l
Wartburg	15,2 l	10,9 l
Moszkvics	14,3 l	13,4 l
Trabant	12,5 l	10,1 l
Átlagfogyasztás 100 km-re:		
Skoda	10,9 l	6,95 l
Wartburg	12,16 l	8,52 l
Moszkvics	11,41 l	10,7 l
Trabant	10 l	8,05 l
Vissza és felkapcsolások száma:		
Skoda	127	53
Wartburg	80	96
Moszkvics	62	42
Trabant	103	65
Normál fékezések száma:		
Skoda	81	34
Wartburg	127	30
Moszkvics	97	9
Trabant	56	48
Vész-fékezések száma:		
Skoda	11	2
Wartburg	19	4
Moszkvics	10	—
Trabant	—	9

Külön is érdemes kiemelni azokat az adatokat, amelyek a minimális időelőnyért ráfizetett többletfogyasztást mutatják.

A Skoda erőszakos vezetőjének a 14 perc előnyért 4 literrel több benzint kellett tankolnia, a Wartburgosnak 3,6 literrel fogyasztott többet a kocsija és mindössze 18 perccel előbb ért a megadott célba. 0,7 liter benzin ráfizetést jelentett a Moszkvics vezetőjének a 12 perc előny, az erőszakos Trabantosnak viszont csak 1 percet sikerült „rávernie" ellenfelére, de ez is 2 liter benzinébe került.





BENZIN ÉS MÉG





Ma már elengedhetetlen, hogy a benzinkutaknál az autós, motoros ne csak benzint és olajat tudjon vásárolni, hanem a gépjármű üzemeltetéséhez szükséges legfontosabb felszerelési cikkekhez is hozzájusson. Az ÁFOR egyes töltőállomásainál 3 éve vezették be ezt az új üzletágat, s a vállalat áruforgalmi apparátusán belül egy önálló részleget hoztak létre, amelyek feladata a szolgáltatások körének bővítése, a legfontosabb autós felszerelési és ápolási cikkek választékának gazdagítása.

Induláskor csak egy-két kútnál lehetett gyertyákat, égőket, ékszíjakat kapni, de ezek is nagyon jól jöttek kisebb meghibásodások esetén. Ma már több mint 100 töltőállomáson szerezhető be a csaknem 200 féle felszerelési és ápolási cikk. A Magyarországon sűrűbben előforduló gépkocsi típusokhoz trafók, kondenzátorok és egyéb cikkek kaphatók a benzinkutaknál, de ezeknek a választékát is még tovább bővítik. Pár éve vezettek be szinte valamennyi töltőállomásnál a desztillált víz árusítását 1 literes műanyag flakkonokban. Egy-egy hosszabb túra alkalmával bizony gyakran előfordul, hogy az akkumulátort fel kell tölteni desztillált vízzel, és eddig — kényszerhelyzetben — legtöbbször a gépkocsi-tulajdonosok csupán vizet töltöttek az akkuba.

Télen, mint ismeretes, Budapesten a Keleti pályaudvari benzinkútnál optikai műszerrel díjmentesen vizsgálják meg a hűtők fagyáspontját, nyáron pedig az akkumulátorok töltöttségi fokát — a sav koncentrációit — mérik be ugyancsak díjmentesen.

Az autósok egyik legnagyobb gondján, — a gumibeszerzésen is — segíteni kíván az ÁFOR. Tárgyalások kezdődtek az Országos Gumiipari Vállalattal import gumiabroncsok árusításáról. Valószínűleg ez év végére egy-két töltőállomásnál már gumikat is lehet vásárolni.

Nagyon népszerűek és keresettek a modern, spray rendszerű ápolási cikkek. A hideginditó spray például télen biztonságosabbá teszi a reggeli indítást. A silento spray speciális védő és szigetelő anyag. Az ajtózárak befagyása ellen és a kábelek szigeteléséhez nagyszerűen használható. A biztonságos autózást segíti a páramentesítő spray, és a folyékony hólánc, melyet ha a gumikra fujnak megakadályozza a kocsi csúszását.

Csak egy-két érdekességet ragadtunk ki azokból a cikkekből, amelyek a benzinkutaknál ma már beszerezhetők, de ezek is bizonyítják, hogy az ÁFOR mindent megtesz annak érdekében, hogy a gépjármű-tulajdonosok igényeit maradéktalanul ki tudja elégíteni.

A tervek szerint a közeljövőben az ÁFOR olyan töltőállomásokat fog építeni, ahol helyet kapnak az autós „shop"-ok is. Ezekben a „mini áruházakban" természetesen még bővebb választék áll majd az autósok rendelkezésére.



A KIPUFOGÓGÁZOK SEMLEGESITÉSÉÉRT

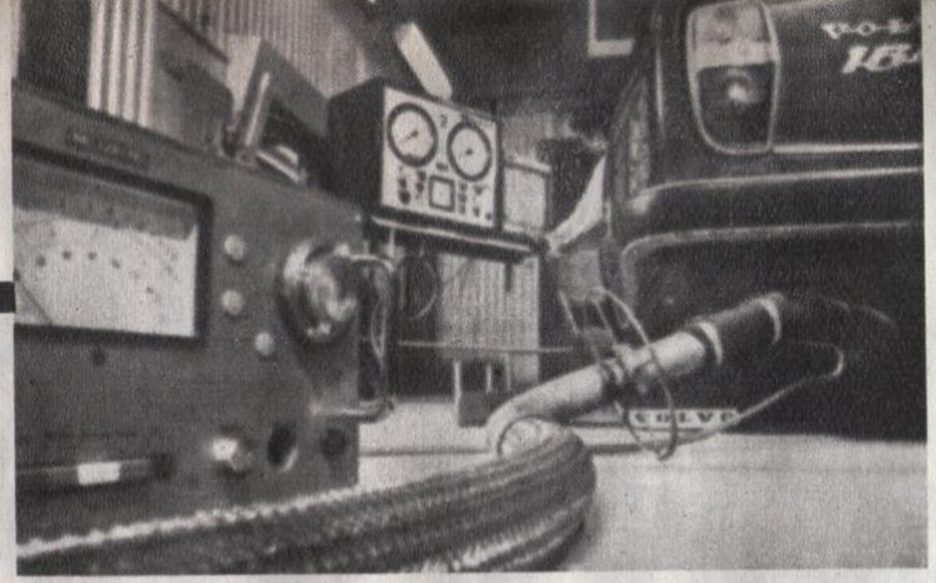
VOLVO KUTATÁSOK

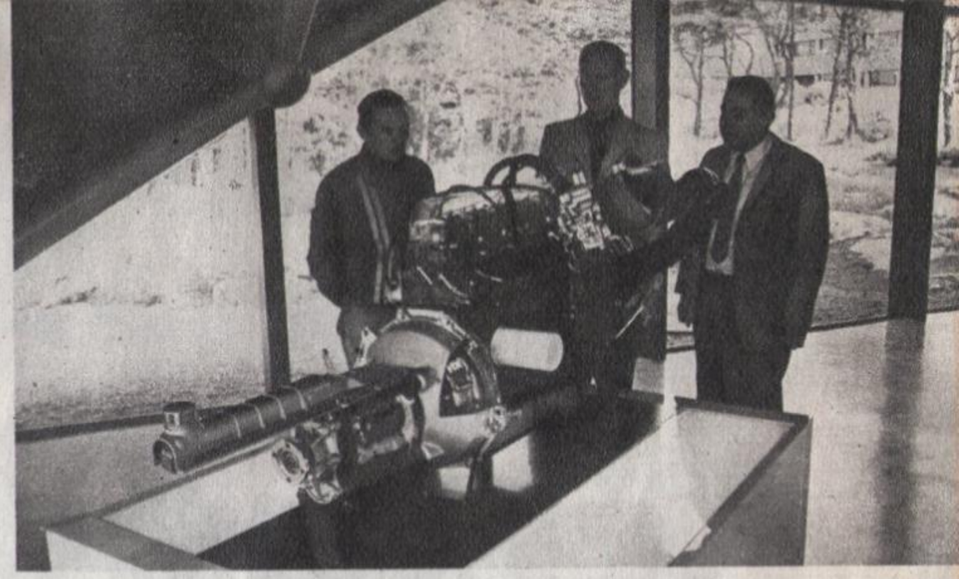
Az utóbbi évek autós szakirodalmában talán a leggyakrabban visszatérő téma a gépjárművek kipufogógázainak semlegesítése, az erre vonatkozó nemzetközi elvárások és az a kutatás, amit e célok érdekében végeznek világszerte a legnagyobb autógyártó cégek. Kétségtelenül a huszadik század egyik motorizációs rákfenéje a levegő szennyeződése, a robbanómotorokból kiáramló mérhetetlen mennyiségű mérgező anyag állandó jelenléte — pontosan — a legsűrűbben lakott metropolisokban.

Két éve már hazánkban is fokozottan terítékre került ez a téma, olyannyira, hogy a laboratóriumi kísérletek mellett a közlekedési rendőrség szakemberei korszerű műszerekkel ellenőrzik — elsősorban a gázolajüzemű járművek — kipufogógázait. Bizonyos fokig az üzemanyagot gyártó és forgalmazó vállalatok is bekapcsolódnak a járművek égéstermékeinek méregtelenítéséért folytatott küzdelembe. A hajtóanyagok adalékait a lehetőségekhez képest úgy választják meg, hogy azok az elégetés során a legkevésbé mérgezzék a levegőt. Az ÁFOR központi termékfejlesztő és minőségellenőrző laboratóriuma is végez ilyen irányú vizsgálatokat, gyűjti a gyakorlati és kísérleti tapasztalatokat. Természetesen a munka oroszlánrésze elsősorban az autógyáraké, hiszen a legcélravezetőbb megoldás; a még tökéletesebb porlasztó rendszer, a még precízebb motor és robbanótér kialakítása és a kipufogógáz recirkulációs rendszerek fokozott alkalmazása, a széria gépkocsiknál.

A műszaki fejlesztéséről és magasszintű kutatási programjairól híres svéd Volvógyár a kipufogógázok semlegesítéséért folytatott nemzetközi akcióból is jelentős részt vállalt. A közelmúltban amikor az ÁFOR Autós Magazinja meghívást kapott a göteborgi Volvo cégtől, a szokásos autós újdonságok mellett főleg az ilyen irányú kutatásokat dokumentálták.

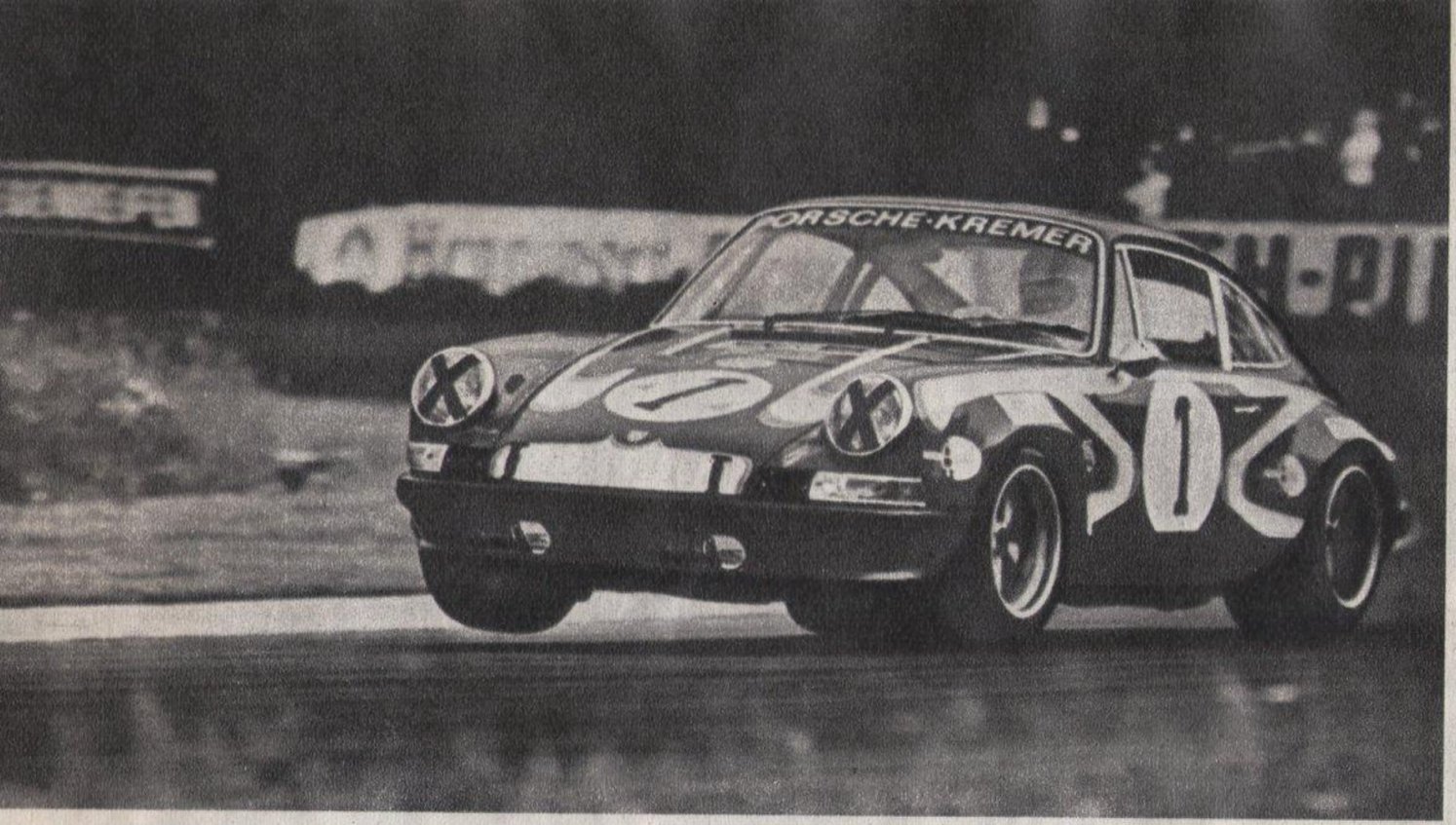
Svéd rövidítéssel VTC-nek, vagyis Volvo Műszaki Központnak hívják azt a 220 millió svéd koronáért felépített komplex kutatási és kísérleti központot, ahol a világhírű autógyár 1200 mérnöke, technikusa, kibernetikusa dolgozik, kizárólag azért, hogy a jövőben még tökéletesebb, még biztonságosabb gépkocsikat állíthassanak elő. A több mint 100 000 m² alapterületű kutatási bázis a legintenzívebb munkát a közlekedésbiztonságért és a kipufogógázok tisztításáért fejti ki. Mint Tore Jerkenstam a Volvo PR-főnöke elmondta a kipufogógáz tisztítás tekintetében soha olyan szigorú követelmények nem hárultak az autógyárakra mint 1970 óta. A Volvo viszonylag kedvezőbb kiindulási alappal rendelkezett, mivel a vállalat mindig is intenzív munkát fejtett ki ezen a téren. A most felépített műszaki köz-





pont pedig lehetővé teszi, hogy a világon talán a legfejlettebb kutatási módszerek felhasználásával még az 1976-os türelmi év lejárta előtt elérjék a gázok 90%-os méregtelenítését. Ismeretes, hogy a legszigorúbb előírások e tekintetben az USA-ban vannak, s mivel a Volvo egyik legnagyobb piaca pontosan az amerikai kontinens, alapvető üzleti követelmény is igazodni az ottani igen szigorú szabványos előírásokhoz. Már az 1973. évi Volvo modellek között is akad olyan, amelyik megfelel ezeknek a szigorú szabványos követelményeknek. A Volvo 144 Grand Luxe és a 164 E típus (e gépkocsikból jónéhány tucat már nálunk is közlekedik, a szerk. megj.) elektronikusan vezérelt üzemanyag-befecskendezővel rendelkezik. A gépkocsiban elhelyezett többszáz tranzisztoros mini-komputer, a mindenkori üzemi körülményeknek megfelelően szabályozza a robbanótérbe kerülő hajtóanyag és levegő mennyiségét, a legideálisabb keverék összeállításával már eleve biztosítja a tökéletesebb égést, a recirkulációs rendszerrel és katalitikus reaktorral kiegészített kipufogó szerkezet pedig nagymértékben megtisztítja az égéstermékeket a mérgező anyagoktól. Az itt alkalmazott Volvo motorok egyébként is gazdaságosak, mivel az újszerű üzemanyagellátó rendszer révén 94 oktános üzemanyaggal is kitűnően működnek.





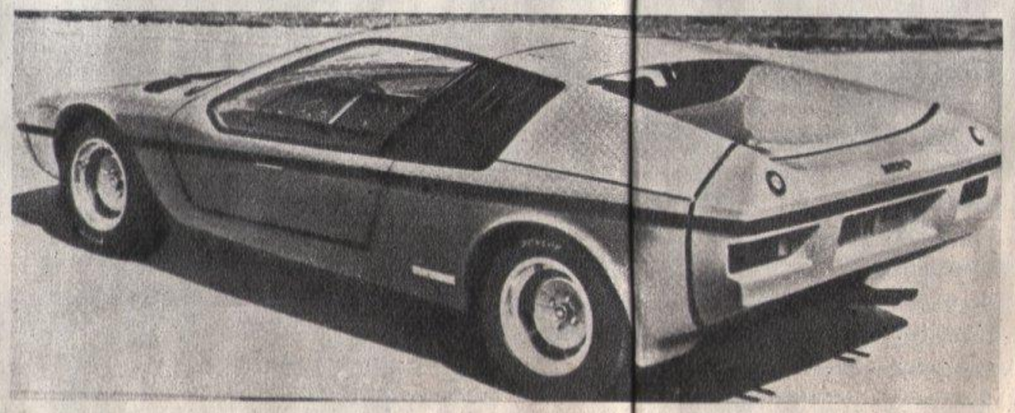
ÉRDEKESSÉGEK az autós világból

1972-ben az autómárkák harcában ismét a Porsche került az élre. A jól ismert sportkocsik számtalan variációban készülnek különböző versenycélra.



A Fiat-érdekeltséghez tartozó Alfa Rómeo tervezői ilyennek képzelik el a következő évek biztonsági Sport Coupe-ját. A mai szemnek kissé szokatlan még ez a forma,

A megbízható és sportcélra is meglehetősen alkalmas autókat gyártó BNW is felzárkózott a prototípusokat előállító konstruktőrök sorába. Több éves kísérletezés után készült el a BMW-Turbo, ez a kétszemélyes, lendületes vonalvezetésű és számtalan biztonsági szerelvénnyel ellátott Sport Coupe





A nagyobb autógyárak – mint például a Volvo – a szokásos próbapályák mellé külön teszt-pályát is építenek. A 14 km-es göteborgi próbapályán a legkülönbözőbb útviszonyokat szimulálták a gépkocsik futóművének és rugózási rendszerének ellenőrzésére. Képeinken a legújabb 164-es Volvo modellnek és egy nagy teherbírású nyergesvontató vonórészének az ellenőrzése folyik





Az utóbbi évek talán legeredményesebb rallye autója a szolíd teljesítményű Ford Escord alapbázisára épített Twin-Cam. Képünkön az 1600—RS modell látható

Ha rövid a Volkswagened told meg egy új orral. – Valószínűleg ennek az ötletnek a jegyében készítik az USA-ban a jól ismert Volkswagenekhez ezeket a luxus autókat idéző „pótormányokat".

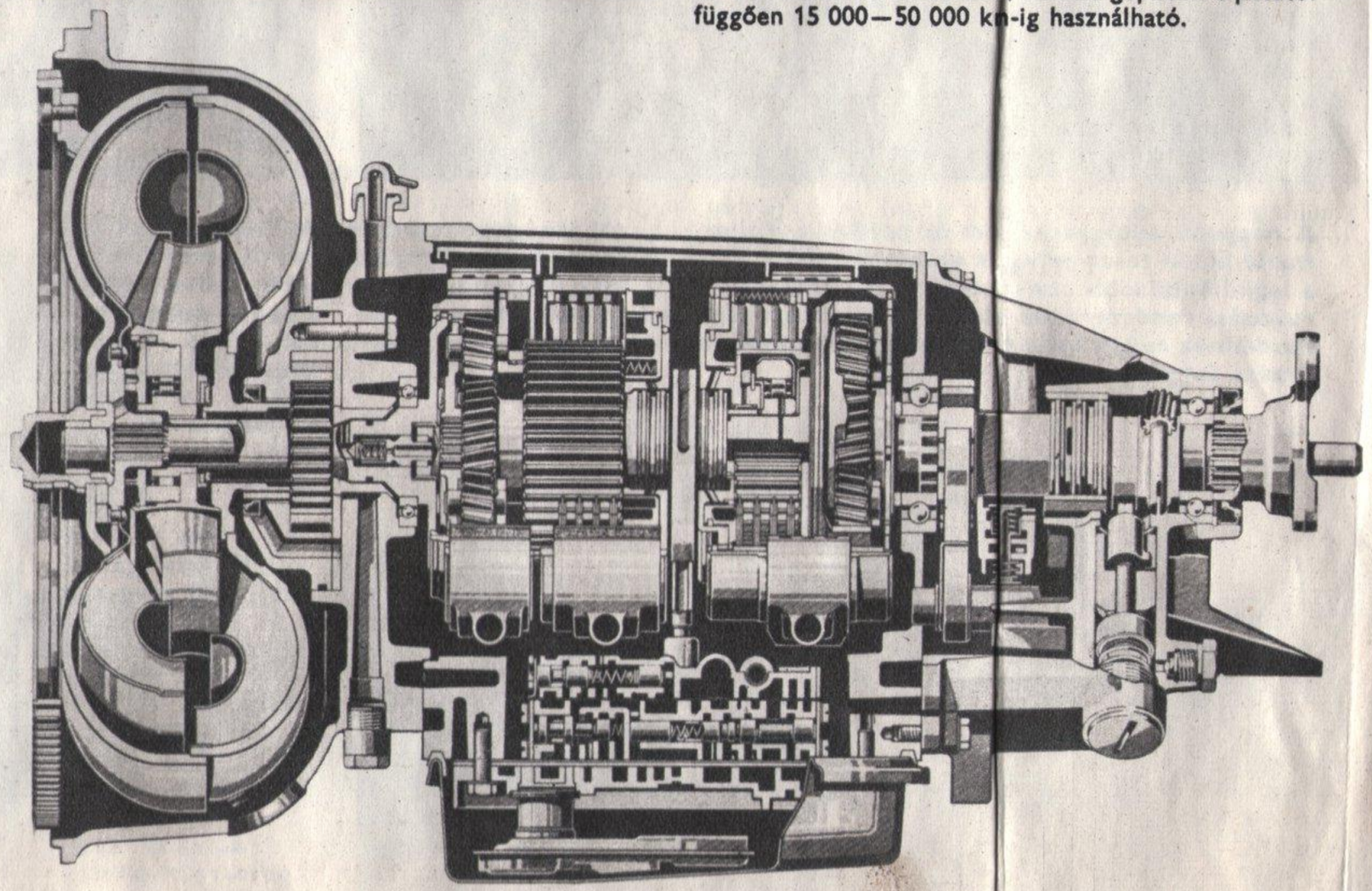


MAGYAR ÚJDONSÁG: a hykomol

A gépjárművek étrendje kapcsán már esett szó az ÁFOR egyik egészen új termékéről, a korszerű gépjárművek sebességváltó, differenciálművének kenésére szolgáló HYKOMOL-K jelzésű hajtóműolajról.

Előnyei:

A gépkocsik erőátviteli szerkezete legalább annyira igényes a kenés szempontjából, mint maga a motor. A sebességváltó és differenciálművekben használatos kenőanyagoknak rendkívül sokoldalú követelménynek kell megfelelniük, hiszen talán a legnagyobb mechanikai terhelés itt jelentkezik. A hazai gyártású HYKOMOL-K jelzésű hajtóműolaj szokásos viszkozitási fokozatokban, tehát SAE—80, SAE—90 és SAE—140 minősítési mutatóval készül. Az új hajtóműolaj-sorozat teljesítményszszintjét tekintve — a tesztvizsgálatok tanúsága szerint — kielégíti mindazokat a követelményeket, amelyeket a nemzetközileg elismert és hasonló célra gyártott termékek biztosítanak.
Minőségi mutatói alapján ezért a nemzetközileg elfogadott legmagasabb szintű API Service GL—5 jelű kategóriába sorolták be. Szakemberek körében ismeretes, hogy az ilyen termékek rendelkeznek mindazon tulajdonságokkal, amelyeket a korszerű hajtóműolajokkal szemben általában támasztanak. Ezek a következők: nagy oxidációs stabilitás, jó hőmérséklet-viszkozitás összefüggés, alacsony dermedéspont, és habzásmentes üzemmenet. Az új hazai hajtóműolaj természetesen ezen kívül más különleges sajátosságokkal is rendelkezik, amit a névben szereplő K-betű is jelez. Az olaj gyártásához speciálisan kiválasztott és különös gonddal finomított alapolajok a különleges adalékok hatására alkalmasak az úgynevezett hypoid fogazású fogaskerekek kenésére — egyébként a HY betűjelzés erre utal. Az új hajtóműolaj különleges adalékainak legnagyobb erénye az, hogy nem bomlékony és így a hajtóműben hosszú használat után sem képződnek a szerkezeti anyagra nézve káros, szakmai nyelven szólva agresszív bomlástermékek.
Az előzetes kísérletek tanúsága szerint a HYKOMOL-K hajtóműolaj hatóanyagai összefüggően és erőteljesen beborítják a hajtóműszerkezet érintkező fémfelületeit és megvédik azokat mindenféle korróziótól.



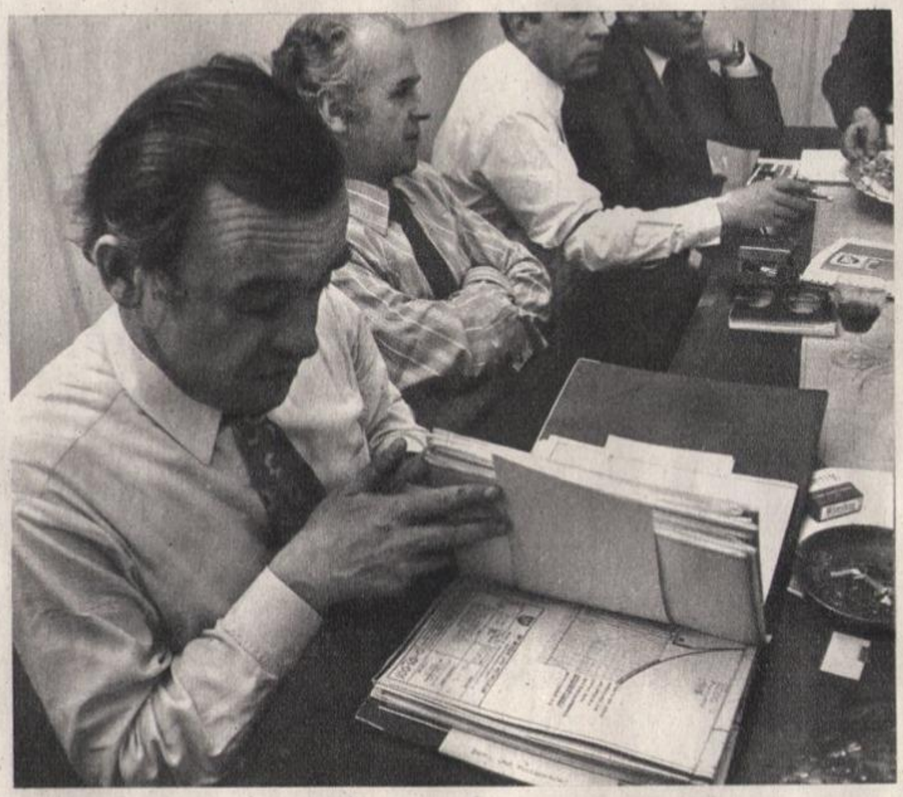
Helyettesíti a külföldi hajtóműolajokat

A HYKOMOL-K hajtóműolajokat — a gépkocsi kezelési utasításában megjelölt viszkozitási fokozatokban — bármelyik hazai vagy külföldi hajtóműolaj helyett fel lehet használni a kézi sebességváltó, a kiegyenlítőmű, a hátsóhíd, a kardáncsukló, a kormányszerkezet kenésére, a HYKOMOL-K tartalmazza mindazokat az adalékanyagokat, amelyek a kenési tulajdonságok javítására szolgálnak, ezért ehhez a termékhez semmiféle további adalékot nem kell bekeverni. Az új hazai hajtóműolaj élettartama megegyezik az ismert, legkiválóbb külföldi termékekével, tehát a gépkocsi típusától függően 15 000—50 000 km-ig használható.

ÚJ PARTNERÜNK A

Köztudott, hogy az 1960-as évek vége fordulópontot jelentett a hazai autózás történelmében. A gépjárművek száma példátlan mértékben megnövekedett, és még a mai napig is tart ez a nagyarányú fejlődés. A statisztika szerint 1975-re több mint 500 ezer személygépkocsi lesz Magyarországon. Természetesen ennek a félmillió járműnek nagyon sok szervizre, benzinkútra lesz szüksége. Vajon az ÁFOR lépést tud-e tartani a forgalom „ijesztő" felfutásával?

Egy-egy töltőállomás építése 4—7 millió forintba kerül, de egy olyan korszerű kombinát, amely nemcsak a ma, hanem a holnap igényeit is ki tudja elégíteni, 20—30 millió forint. Az ÁFOR szűkös anyagi helyzete sajnos nem teszi lehetővé, hogy több ilyen benzinkút „monstrumot" létesítsen, ezért keresi az alkalmat, hogy külföldi partnerekkel közösen valósítsa meg a jövő nagyméretű útellátó központjait. A vállalat arra, törekszik, hogy a kapcsolatok révén született töltőállomások lehetőleg a legsokoldalúbb szolgáltatásokkal várják a vásárlókat.



1970. novemberében kezdődtek el a tárgyalások a világ első öt kőolajipari vállalata között emlegetett angol British Petrollal, vagy ahogy még ismertebb a BP-vel. Az angol cég szerződést ajánlott fel az ÁFOR-nak 10 közös töltőállomás építéséről. 1972 májusában — dr. Vajtha László, az OKGT vezérigazgató-helyettese, Ternyák Benő, az ÁFOR igazgatója, Sándor György, a MINERALIMPEX műszaki-gazdasági tanácsadója, valamint G. C. Butcher, a BP európai részlegének igazgatója — Londonban aláírták a szerződést.

A szerződés értelmében öt éven belül fel kell építeni 10 benzinkutat, melyből 5 szervizzel, presszóval lesz ellátva.

Már ez évben megkezdik az építkezést Budapesten a Vágány utcában és az Irinyi József utcában, valamint Miskolcon. ÁFOR—BP közös cégtábla lesz még Debrecenben, Pécsett, Szegeden és Nagykanizsán is.

1973. végére 86 már meglevő ÁFOR benzinkútnál BP-termékeket fognak forgalmazni, hasonló áron a többi külföldi cikkek áraival. Az olajokon, zsírokon kívül több speciális BP-anyagokat lehet majd vásárolni, mint például a tárcsafékfolyadékot, és a világon egyedül álló 80/90-es EP Multi Grade hajtóműolajat.

De talán ismerkedjünk meg közelebbről az angol vállalattal: 1901-ben alapították, de csak 1954-től hivatalos neve a British Petroleum Company Limited.

Márkajelzése egy zöld pajzs, melyben sárga BP betűk láthatók. Tulajdonképpen egy világszervezet, mivel a hat földrész 80 országában van érdekeltsége. Tevékenysége igen összetett, kezdve a kőolajkutatástól a finomításig, a szállítástól a forgalmazásig. Több mint 45 ezer töltőállomása van, és csaknem 250 fontosabb légikikötőben van ellátó bázisa. Ezeken keresztül egy évben átlag 140 millió tonna kőolajat forgalmaz. A vállalat híres még saját tankhajó „flottájáról" is.

A száraz statisztikai adatok talán érzékelni tudják a BP „világhatalmát", de emellett el kell még mondani, hogy komoly eredményeket értek el a kevésbé látványos kutatásban, fejlesztésben is. Törődnek termékeik minőségével és állandóan kísérleteznek még tökéletesebb cikkek előállításával. Ennek bizonyítéka többek között a már említett EP 80/90-es Multi Grade hajtóműolaj is.

A BP széles hálózata tehát 1973-tól még jobban kibővül, ami reméljük mind az angol vállalatnak, mind a hazai autósoknak és motorosoknak is igen hasznos és előnyös lesz.

NEW YORK AUTO SHOW

Mint már bevezetőnkben ígértük ez évi Autós Magazinunk színes küldöldi híranyagokat szá lít olvasóinak. Munkatársunk Falus István fotóriporter az 1972. év végén New Yorkban megrendezett Autó Showról hozott képes-szöveges riportot.

A New York-i hagyományokhoz híven ezúttal is a Colosseumban rendezték meg az év amerikai autókiállítását, ahol a rendezők három fő szempont szerint csoportosították bemutatójukat.. A fő attrakció természetesen ezúttal is az év újdonságainak felvonultatása volt. Az 1973-as amerikai szériaautókat konstruktőreik a szokásos méretek és formák mellett most is a hagyományos, nagyteljesítményű benzin üzemű motorokkal látták el. Motorjuk szinte kivétel nélkül 4—5000 ccm lökettérfogatú, benzinfogyasztásuk európai mércével mérve szinte fantasztikus. Újdonságokkal a látogatók jobbára csak a gépkocsik biztonsági megoldásának területén találkoznak. Az új típusokon már széria tartozék a frontális ütközéskor hidraulikusan benyomódó első lökhárító, valamint a maximális kényelmet és biztonságot nyújtó új típusú ülés.

Külön területet szenteltek a kiállítás rendezői a jövő városi autóinak, amelyek kis méretük révén egyrészt a városi forgalom zsúfoltságát hivatottak csökkenteni, másrészt elektromotoros meghajtású motorjaikkal a levegőszennyeződés elleni küzdelemnek úttörői. Ezek az autók, mint a kiállítás is dokumentálta nem is a távoli jövő ígéretei.

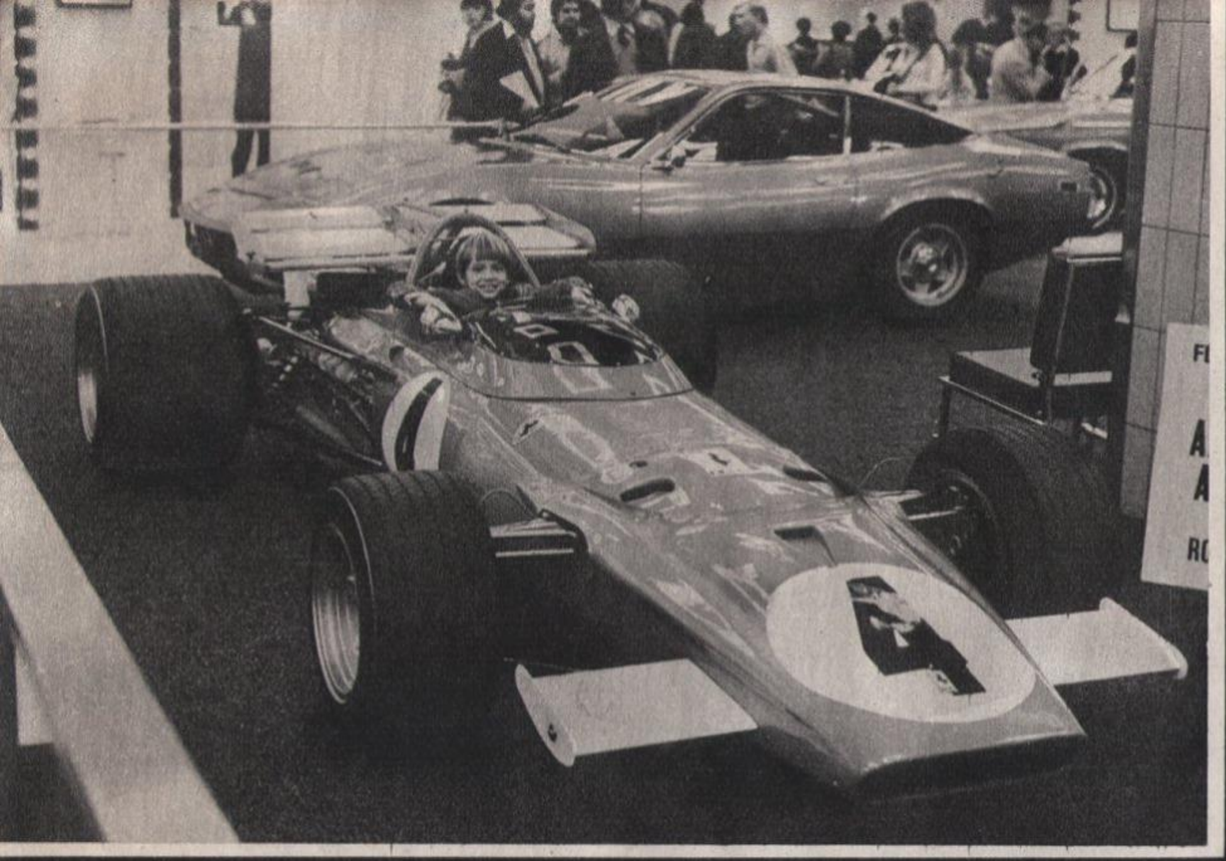
A kiállítás talán leglátogatottabb része a régiségek bemutatója volt. Nagyapáink autóit természetesen nemcsak megcsodálhatták a látogatók, hanem a helyszínen hatalmas összegekért, 7—17 000 dollárért meg is vásárolhatták. A pazar kiállítás ízléses, mértéktartó rendezése ellenére a látogató úgy távozott erről az autó show-ról, hogy a 3 dollár belépődíjért nem sok újdonságot látott. Viszont 2—3 óra hosszáig nem bosszankodott a túlzsúfolt város parkolási nehézségei miatt és elfelejtette azt is, hogy az itt látott autók újabb tömegeket inspirálnak majd gépkocsi-vásárlásra, ami még csak növeli az amerikai utak már ma is katasztrofális túlzsúfoltságát.



A Chevrolet sportkocsi érdekes nyitott tető-megoldása a skót kockás belső kárpitkombináció, valamint a hölgy valószínű „maradék" anyagból készült szoknyája figyelemreméltó



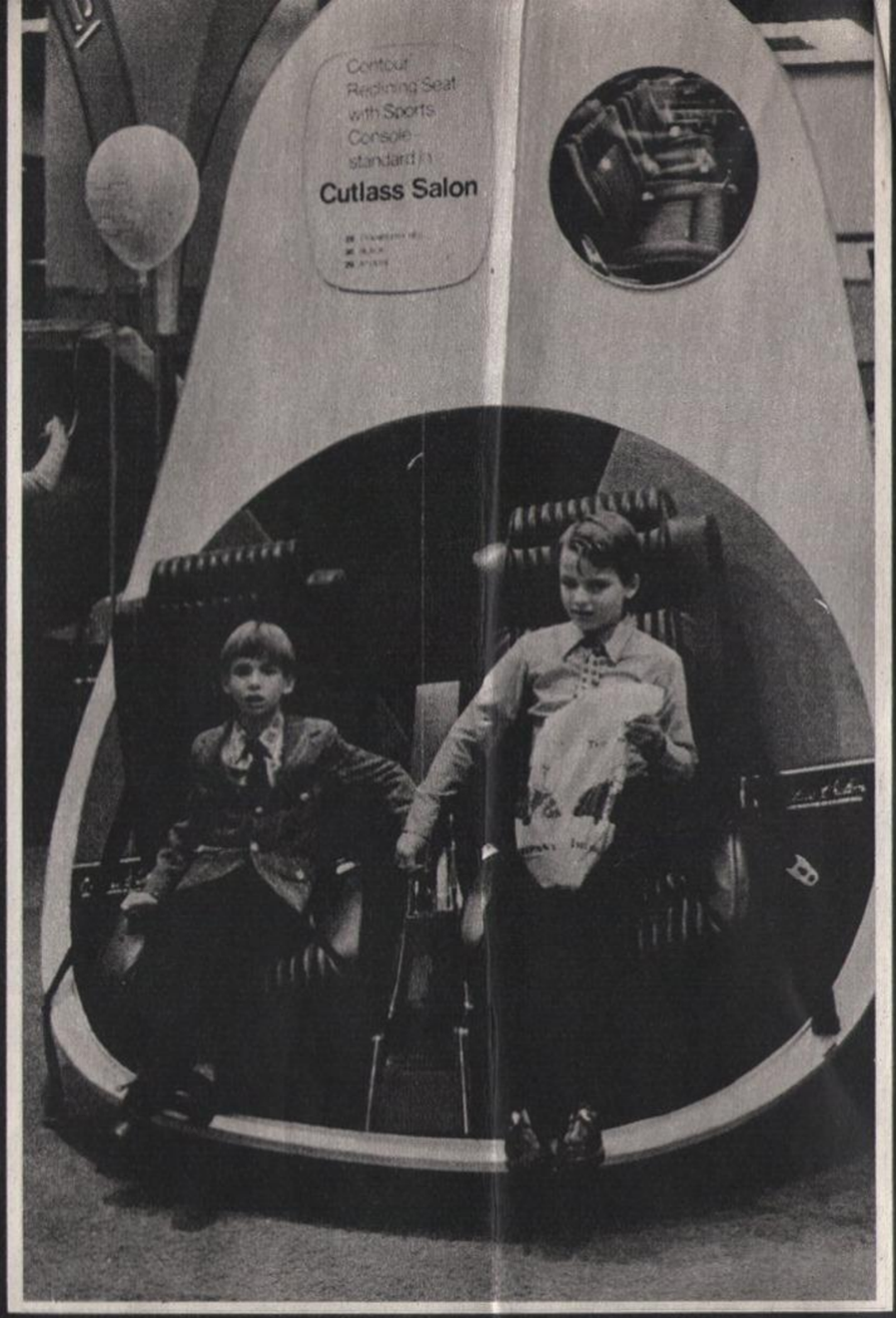
A Buick Grand Sporton jól látható az ütközésnél 80—100 mm-t hidraulikusan becsúszó acél gumi és műanyag felhasználásával készült első vészhárító



A gyerekek érdeklődésének középpontjában egy „igazi" versenyautó, és bele lehet ülni!



A szőke hölgy a General Motors HP 883-as Hibrid benzin-elektromos városi kiasautóját mutatja be, amely csak az áramforrás töltésénél működik benzinüzemmel, majd a cellák feltöltése után folyamatos üzemeltetéssel 120—150 mérföldet tesz meg 45—50 mérföld óránkénti maximális sebességgel. Négyszemélyes minimális csomagtérrel



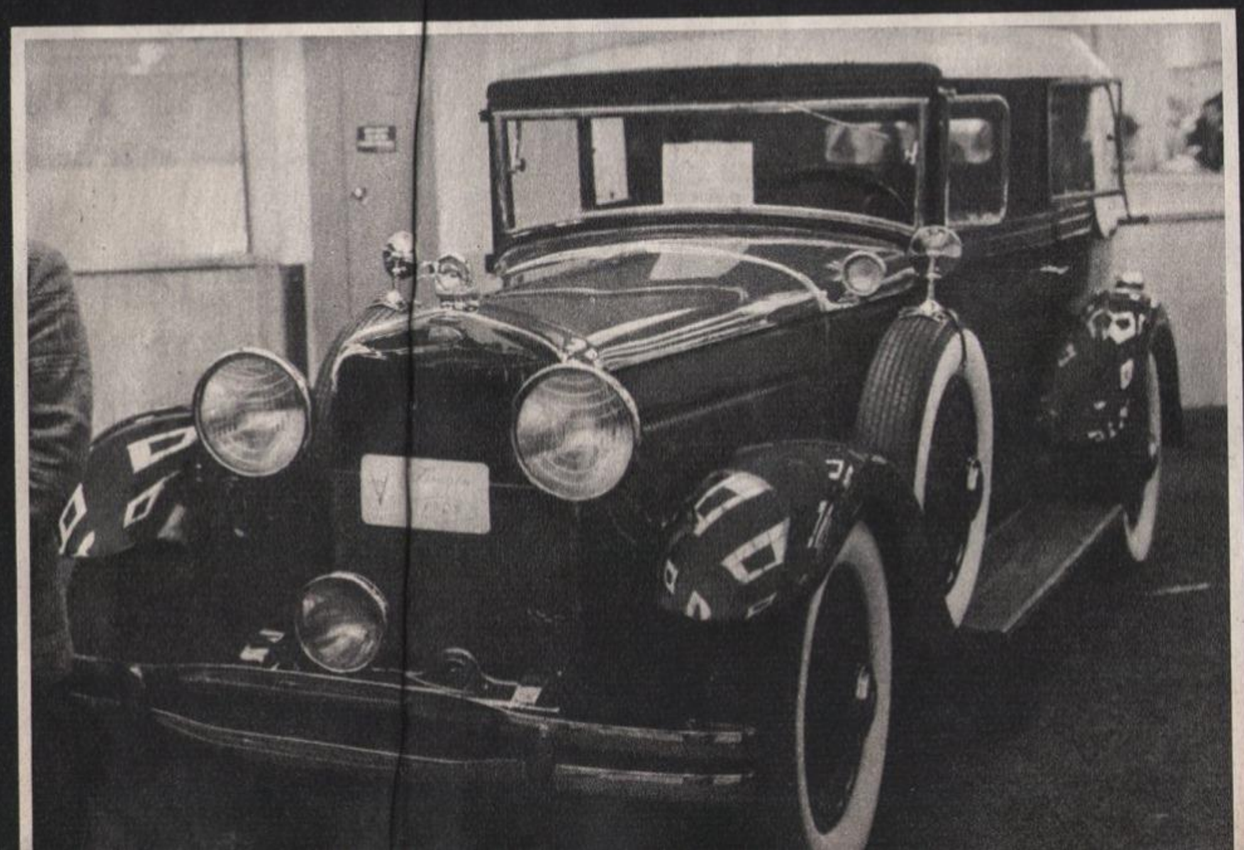
A szimulátor bemutatja, hogy milyen is egy mai autóülés, amelyet a nagyméretű kocsikba terveztek. Egybeépített fejtámlával oldalirányban 20 fokos dőlés esetén is az utas minden fáradság nélkül középen marad; előre, hátra, oldalra hidraulikusan működtethető, valamint előre-hátra dönthető, úgy, hogy a biztonsági öv bekapcsolás után az összes manőverezéshez állítás nélkül alkalmazkodik.

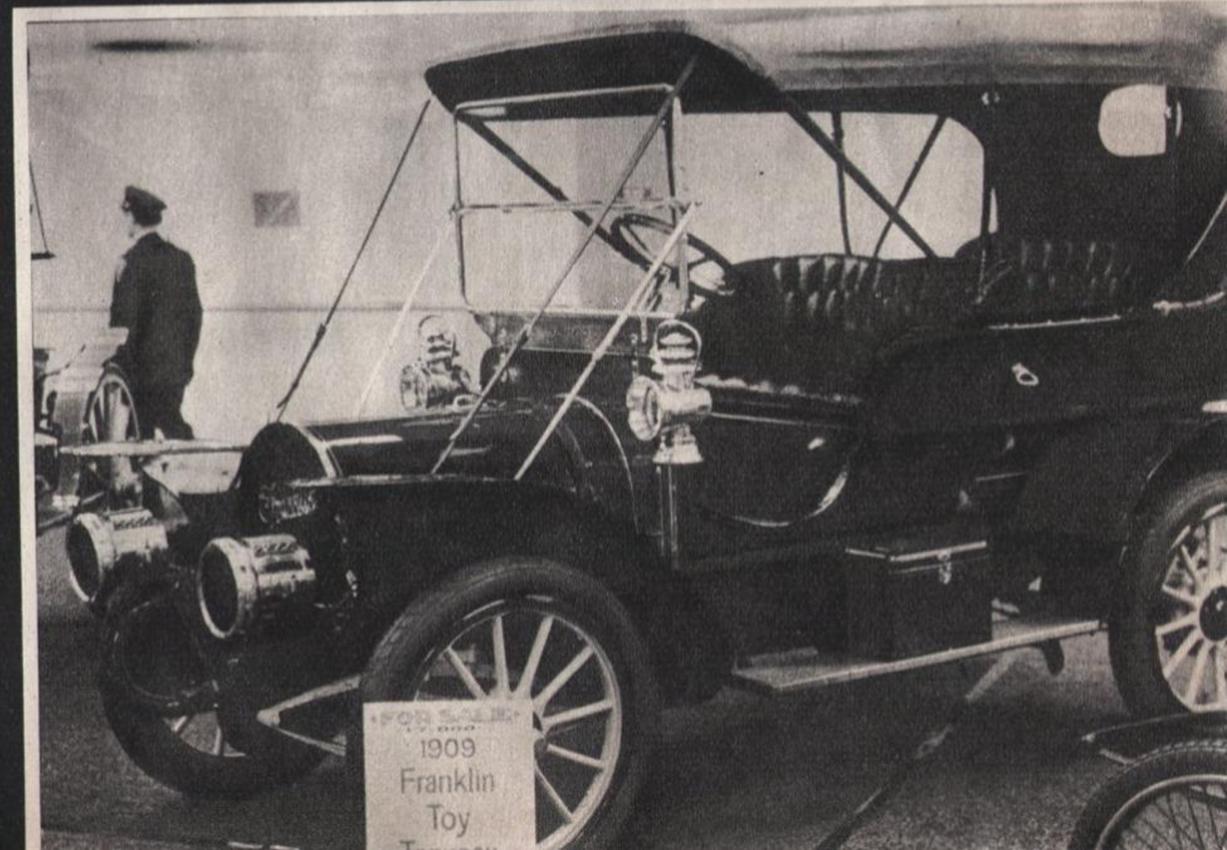


A General Motors nyitott kétszemélyes elektromos üzemeltetésű kisautója, melyet üdülőhelyen ajánlatos használni. Úgy hisszük az idősebb korosztálynál nem számíthat majd nagy sikerre, no nem a nagy sebessége miatt, csupán azért, mert egyetlen ajtaja sincs a kis autócskának, csak úgy bele kell „ugrani". Hagyományos technikával előlről, „Flop"-pal hátulról.

Az öreg autók sztárja ez a Lincoln. Azt mondták rá, ez volt Al Capone kocsija. Golyóálló üveg, páncélozott utastér, nagy sebesség, nagy üzembiztonság, és mindez 1929-ben készült! Potom 12 500 dollár és már az Öné.

Eladó 17 000 dollárért. Eredeti fakerék, petróleumlámpa rézből, összecsukható vászontető, meg minden. Saját lábán elmegy. Gyártva 1909-ben. Ki hinné? És olyan autó, amelynek az ára nem csökken, sőt évről évre növekszik. Van ilyen?



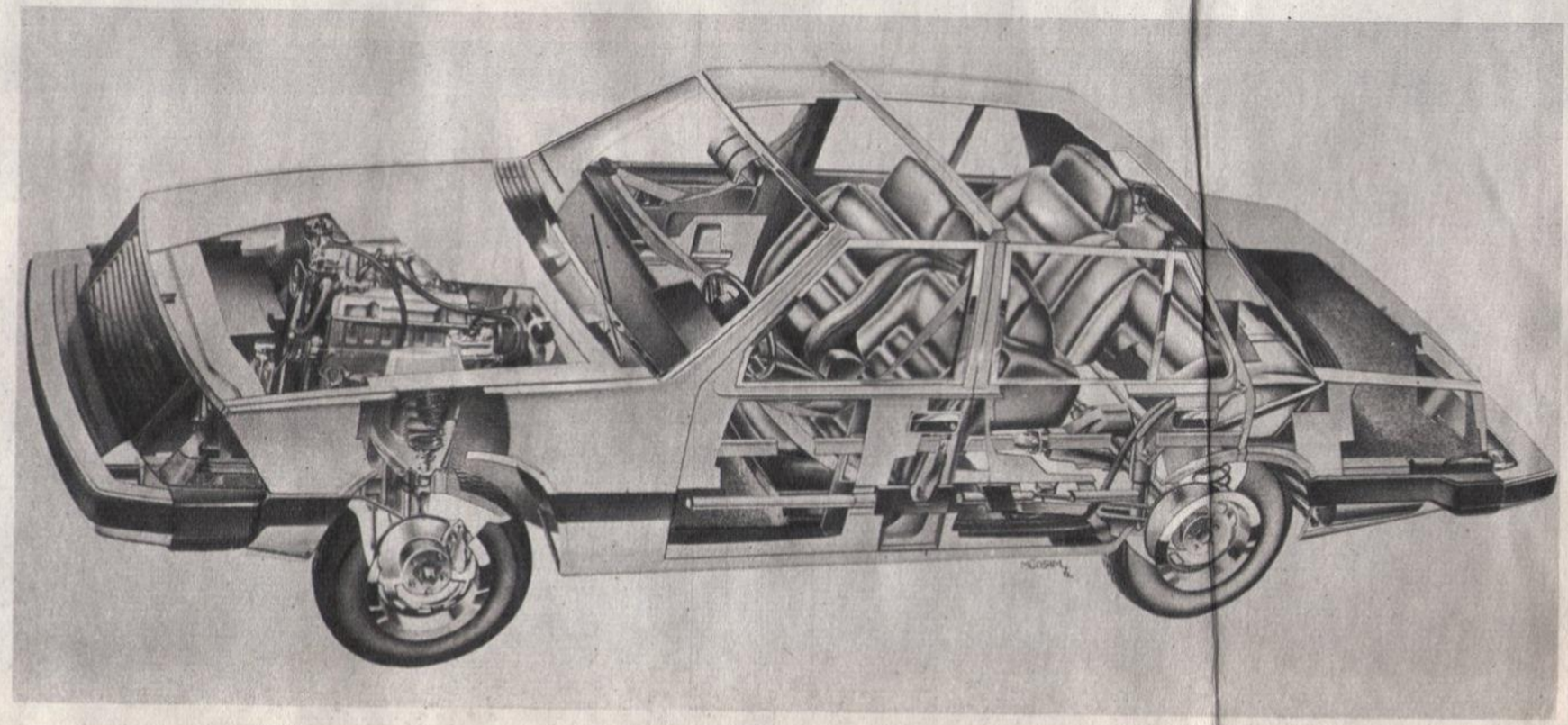


BIZTONSÁGI AUTÓ VAGY MOZGÓ LABORATÓRIUM?

ESV — néven váltak ismertté azok a rendkívül érdekes és szigorú mércéket szabó biztonsági követelmények, amelyek 1970-ben láttak napvilágot. Nyolcvankét pontba foglalták a gépkocsiipari szakemberek azokat a követelményeket, amelyeknek a jövőben meg kell, hogy feleljenek a közúti forgalomba kerülő személygépkocsik. A rohamos ütemű motorizációval együttjáró hatalmas baleseti veszély napjainkban a biztonságos gépkocsi megteremtését, az egyik legsürgetőbb feladatként jelöli meg a járműipar számára. Az említett amerikai ESV-tervezet, nem csupán helyi, speciális követelményeket rögzít, hanem kiterjed az egész világra és rövidesen — valószínűleg már 1975-től — fokozatosan egy rendszerbe foglalt rendszabályokban fog megtestesülni. Érthető tehát, hogy a legnagyobb autógyárak pánikszerű gyorsasággal hozzáláttak saját biztonsági gépkocsijuk kikísérletezéséhez. Európában a Mercedes, a BMW, az angol Ford és a Volvo tette máris a legtöbbet és a több tucatnyi kísérleti, biztonsági gépkocsi közül a svéd Volvo cég VESC rövidítéssel jelölt járműve tűnik pillanatnyilag a legjobb alapnak ahhoz, hogy néhány év múlva elemeiből sorozatgyártású, biztonsági autó legyen.

Rolf Mellde, a Volvo Gépkocsi Osztályának főmérnöke elmondta, hogy a VESC rövidítéssel jelölt biztonsági gépkocsikból összesen tíz darab készült, aprólékos kézi munkával, speciális egyedi alkatrészek, szerkezeti profilok felhasználásával. Ezek az autók jelenlegi formájukban sohasem lesznek sorozatgyártásra alkalmasak, mivel tulajdonképpen arra tervezték őket, hogy kombinálják mind a forgalomban levő, mind a tervezett biztonságot célzó kísérleteket és kifejlesszék azok koordinált hatékonyságát. A göteborgi próbapályákon futó ,,csoda-autók'' tehát inkább mozgó laboratóriumok, mint hétköznapi használatra alkalmas gépkocsik. Mégis számtalan olyan szerkezetük van, ami máris beépült a futó szériakocsikba.

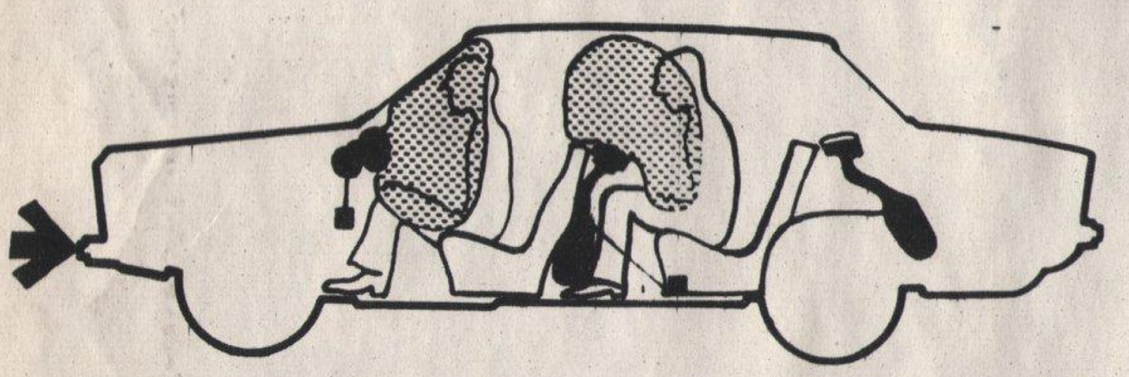
A Volvo rendkívül körültekintően készíti elő új biztonsági megoldásait. A szakemberek nem elégszenek meg a kísérleti központban szimulált mesterséges törőpróbák tapasztalataival és a vakmerő




VOLVO

próbapilóták által produkált balesetek műszeresen is rögzített információval. Létrehoztak egy olyan speciális káresetvizsgáló bizottságot, amely Svédországban a rendőrséggel és a mentőkkel együtt kivonul minden olyan jelentős közúti balesethez, amelynek szenvedő részese Volvo-gépkocsi. Tevékenységük nyomán a kutatási központ részletes ismeretekhez jut arról, hogy is működnek a különböző biztonságot érintő tényezők egy adott káreset bekövetkeztekor. A kísérleti biztonsági gépkocsik megtervezésénél figyelembe vették az ilyen információkat is. Egyik legfényegesebb konstrukciós elvük az volt, hogy az alváz, illetve a karosszéria nyújthatja a legnagyobb védelmet az utasnak a gépkocsi összes szerkezeti eleme közül. A konkrét baleseti tapasztalatok nyomán





ezért a VESC-gépkocsiknál a karosszéria hosszabb és szélesebb, mint a mai sorozatgyártású modelleknél. A kísérleti autókban a mellső és a hátsó karosszéria részeket maximális erőelnyelésre tervezték, az utasteret pedig egy igen erős, acélelemes rendszer védi. Növeli az utastér biztonságát az is, hogy az összes keresztben futó elemeket megkettőzték, és csőszerű erősítések veszik körül az alvázat is. Számítottak a tervezők a frontális ütközésekre és ezért az orrmotor hátsó szerelvényeit úgy képezték ki, hogy azok ütközés esetén ne tudják deformálni az utasteret, hanem a karosszéria alá csússzanak.

A Volvo kísérleti, biztonsági gépkocsijának jellegzetes körvonalrajzát az előreugró lökhárítók adják meg. Ezekre a szerkezeti elemekre itt különösen jelentős feladat hárul; a kisebb tempójú frontális ütközéseknél (16 km/óra határig) nyomtalanul megóvják a karosszériát minden sérüléstől, a nagyobb erejű ütközéseknél pedig jelentős energiát nyelnek el a fékezési célra beépített teleszkópos lengéscsillapítók révén.

Kissé bizarrnak tűnik a mai sériaautókhoz szokott szemlélő számára a biztonsági gépkocsi utastere. Nemcsak a műszerfalat és a volánt párnázták maximálisan a tervezők, de az ajtók belsőrészeit is, az ülések pedig különleges „ütéselnyelő" burkolatot kaptak. Felszerelték ezenkívül mind az első, mind pedig a hátsó üléseket ütődésre kiugró fejtámaszokkal. Ennél a gépkocsinál már nem kell a biztonsági övek bekapcsolásával sem bajlódnia az utasoknak, mivel az itt alkalmazott úgynevezett passzív-biztonsági övek automatikusan bekapcsolódnak, ahogy a motor megindult és a kéziféket kiengedték. A frontális ütközés baleseti következményeit csökkenti a süllyeszthető kormánykerék is, ami karambolnál 150 mm-re besüllyed a műszerfalba. Természetesen a biztonsági autót felszerelték légzsákokkal is. Mind az első, mind a hátsó ülésen utazók előtt az ütközés pillanatában robbanásszerű gyorsasággal felfúvódnak a gáztöltésű védőzsákok. Szinte megszámlálhatatlan azoknak az apró technikai megoldásoknak a száma, amelyek szintén az utasok biztonságát hivatottak elősegíteni. A biztonsági előírásoknak megfelelően, például a kocsi legalább két oldalajtajának minden baleseti sérülésnél nyithatónak kell maradnia, az oldalsó falaknak 50 km/óra erejű ütközésnél nem szabad 100 mm-nél jobban benyomódniuk, 80 km/óra erejű frontális ütközésnél pedig a megengedett deformálódás az utastérszekrényen maximum 75 mm.

Számos módosítás növeli a kísérleti Volvo gépkocsiknál az úgynevezett szekunder biztonságot. A fényszórók üvegei például menet közben moshatók és tisztíthatók, a lámpák állását a terheléstől függően egy automatikus berendezés szabályozza, tehát mindig optimális magasságban világítják meg az országutat. Külön kis vészjelző szerkezetet alkalmaztak az üzemanyagellátó-rendszerben, ami ütközéskor azonnal elzárja a benzin útját. A fékberendezés kettős biztosítású, kétkörös, bármilyen meghibásodásnál három kerék mindig fékezhető és a fékzáródás is kizárt. A szélvédő és a hátsó ablak fűthető, a hátrapillantást esős időben segítik a hátsó ablaktörlők.

Radikális változások persze nem várhatók a gépkocsik tervezésében még a mostani, biztonsági kampány mozgatta gyors fejlődés időszakában sem — mondotta Rolf Mellde. Mindenesetre azok a tapasztalatok, amelyeket a biztonsági gépkocsik próbái során szereznek az autógyárak kutató részlegei, rövidesen a sériagyártásban kamatoznak.

Milyen olajat használjak?

Ki hinné, hogy az ÁFOR ma már közel 4000 féle terméket forgalmaz kútjain és telepein keresztül. Természetes, hogy a fogyasztók ezek közül csak nagyon keveset ismernek, és nagyon kevésről tudják, hogy mikor, melyik ásványolajterméket kell használni. Éppen ezért nagyon hasznos az ÁFOR-nak az a tevékenysége, melyet a Vevőszolgálati Osztálya nyújt a fogyasztóknak.

Ez az osztály kifejezetten azért működik, hogy a vásárlók panaszaival foglalkozzanak, segítség őket, szaktanácsokat adjanak. A **József krt. 11. sz.** alatt működő reprezentatív irodát naponta nagyon sokan keresik fel személyesen, telefonon, vagy levélben, és legtöbbször különböző beszerzési és felhasználási lehetőségek felől érdeklődnek. „Milyen olajat használjanak?, hol lehet fúróolajat kapni?, milyen zsír kell a kerékagy csapágyba?", és még nagyon sok kérdéssel keresik fel őket. Ha esetleg minőségi panasz van, akkor a Minőségellenőrző részleg azonnal a megjelölt töltőállomáshoz siet, ott árumintát vesznek, és alapos analízis dönt arról, hogy a panasz jogos volt-e? Nagyon ritkán, de előfordulhat a benzinkútnál az árukeveredés, oktánszám csökkenést okozó minőségromlás, de természetesen ilyenkor kártalanítják a bejelentőt.

Egyébként az osztályon belül, külön csoportok foglalkoznak a kenéstechnikai, korrozióvédelmi, és tüzeléstechnikai problémákkal.

A **kenéstechnikai szaktanácsadás** a már említett József krt.-i irodában működik a NAKI szakembereinek közreműködésével. **Telefonjuk: 139-672.**

A **Dózsa György út 72. sz.** alatt — **telefon: 221-661**

AZ ÁFOR VEVŐSZOLGÁLAT KÉSZSÉGESEN SEGÍT!





— **korrózióvédelmi szaktanácsadást** kaphatnak az érdeklődők.

Az egyre terjedő olajtüzelés szükségessé tette a **tüzeléstechnikai szaktanácsadást** is. Ez az iroda — elég messze — Angyalföldön van a **Balzsam u. 47**-ben, de telefonon is elérhető, a **204-054**-es **telefonszámon.**

Természetesen aki a József körúti irodába megy be például korróziós témában érdeklődni — nem küldik el. Itt is tudnak mindenre felvilágosítást adni.

Az irodákban egyébként színes propaganda és tájékoztató anyagokat adnak, amelyek a tapasztalat szerint igen hasznos segítséget nyújtanak.

A gépjármű és olajkályha-tulajdonosok, de általában az érdeklődők tehát, nyugodtan keressék fel problémáikkal az ÁFOR Vevőszolgálati Osztályát, ahol ezt nem zaklatásnak veszik, hanem a szakemberek készséggel állnak a fogyasztók rendelkezésére.



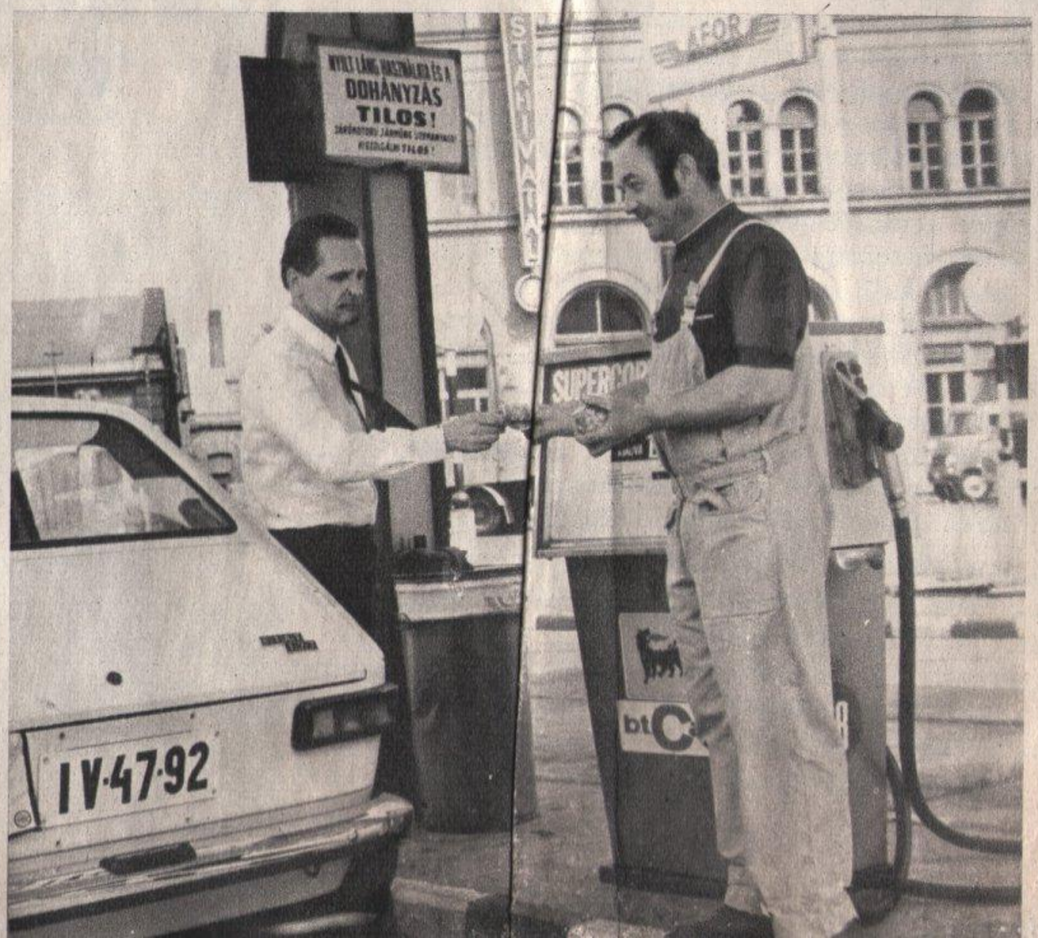
Egy ifjú autós az ÁFOR Versenyszolgálat vevői között. Úgy látszik nem lehet elég korán kezdeni az ismerkedést a „benzinnel"

KERES KALEIDOSZKÓP

Törpe és óriás — hatását kelti egymás mellett a kis Fiat Sport Coupe és a 11 db nagyméretű luxus autót szállító trailer. A függőhíd, ahol a felvétel készült csupán hasonmása a budapesti Erzsébet hídnak; hossza több mint másfél kilométer és Svédország nyugati partjainál egy tengeröblöt ível át



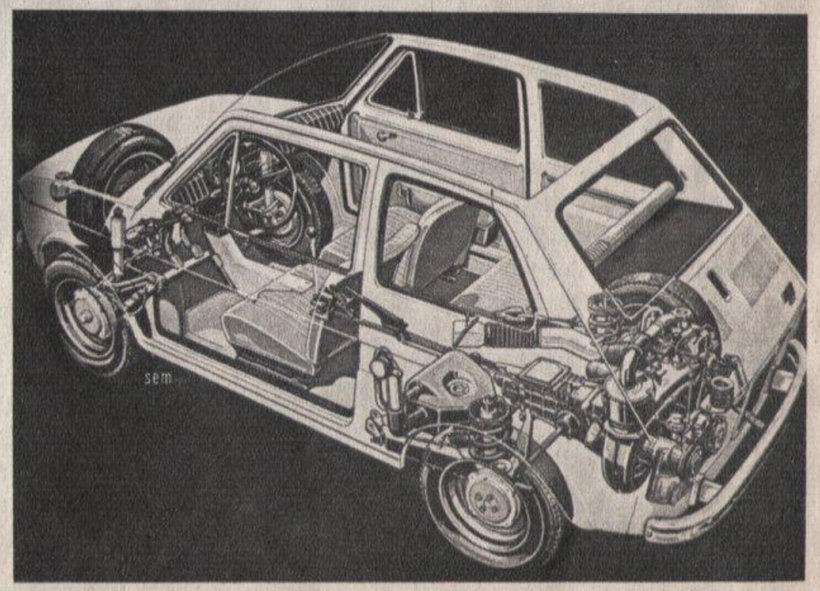
Az ÁFOR kereskedelmi igazgatóhelettese maga is gyakorló autós és mint ilyen mindennapos fogyasztója az ÁFOR termékeinek.



Az 1972-es év autós csemegéje volt Budapesten a francia Liegre-csoport autós rodeoja. Kissé bizarr látvány a kétkeréken száguldó autó és a közben fejállást bemutató akrobata

Rallye-csendélet. A látszólag békésen legelésző tehenek a valóságban komoly veszély-helyzetnek számítanak az autóversenyző szemében.

Valószínűleg a következő évek legkedveltebb kiskocsija lesz a Lengyelországban is készülő Fiat 126. Képünk az 500-as Fiat utódját úgynevezett röntgenrajzon mutatja be. Érdemes megfigyelni az ötletes térkihasználást és a szerkezeti elemek célszerű csoportosítását.



NAPIRENDEN:

AZ AUTÓVÁSÁRLÁS

Interjú Csűri Istvánnal a MERKUR vezérigazgatójával

Úttörő szerepünk volt az autó feltalálásában. Bánki Donátot, a Műegyetem tanárát és Csonka Jánost határainkon túl is ismerik. Már 1885-ben hozzáláttak az első motorépítéshez, és 1893-ban el is készült, majd 1900 novemberében Csonka János háromkerekű tricikli gépjárműve nagy feltűnést keltett. A magyar autógyártásnak tehát múltja van, de ami a személygépkocsikat illeti, jelene nincs.

Közgazdászok és ipari szakemberek évtizedekig vitáztak: érdemes-e Magyarországon személygépkocsit gyártani. Ma már a válasz egyértelmű: nem. Ez az iparág csak akkor kifizetődő, ha többszázezer gépkocsit gyárt egy-egy üzem évente. A nemzetközi verseny ezen a területen is évről évre fokozódik, képtelenek lennénk a nagy tradícióval rendelkező gyárakat „behozni". Ugyanakkor teherautó- és elsősorban autóbusz-gyártásunk világhírű. A magyar piac ellátását nemzetközi kooperációban, elsősorban szocialista importtal kell megoldani. Mégpedig egyre fokozódó igény kielégítése a feladat.

A magyar országutakon a felszabadulást követően nem a személygépkocsi, hanem a lovaskocsi volt jellemző. 1946-ban mindössze 6639 személygépkocsi volt az országban. Az új rendszámrendszer 1959-ben lépett életbe, s akkor a CA elegendő volt az egész állomány átszámozásához. A CB húsz hónap alatt fogyott el, s a személygépkocsik döntő többsége állami kézben volt. A hatvanas évek második felében fokozódott a személygépkocsi import és eladás: a negyedik ötéves terv időszakában a Merkur 116 ezret adott át a tulajdonosoknak. Ma már egy-egy betű mindössze negyven-ötven napig „él", ennyi idő alatt adnak el 9999 személygépkocsit. A hazai ellátásról megoszlanak a vélemények. Vannak olyanok, akik azt vallják, még több gépkocsit kellene behozni. Mások szerint egy-két éven belül eladási gondok lesznek, s aggódnak az infrastrukturális háttér miatt.

— A negyedik ötéves terv összeállítását sokoldalú egyeztetés előzte meg — kezdi a beszélgetést Csűri István, a Merkur vezérigazgatója. — Az egyik legfontosabb alapkérdés: a külkereskedelmi mérleg, az ország devizahelyzete. Az államközi szerződések kialakításánál, aláírásánál messzemenően gondoltak a magyarországi gépkocsiigényekre is. Ugyanakkor nekünk meg kell teremteni a hazai hátteret, tehát a megfelelő út-, benzinkúthálózatot, a szervizeket és a folyamatos alkatrészellátást. Csak ezek együttesen képezhetik a motorizáció alapját és lehetőségeit. Most már bizonyos, hogy a negyedik ötéves terv időszakában 330—340 ezer gépkocsit hoz forgalomba a Merkur, tehát csaknem háromszor annyit, mint az előző öt évben és én ezt valamennyi szempontot figyelembe véve, reális célkitűzésnek tartom. Persze a gépkocsikat nemcsak eladni kell, hanem üzemeltetni, a feltételek megteremtése pedig sokba kerül, csak az úthálózat fejlesztésére 36 milliárd forintot fordít az ország, további 550 millióba kerül az alkatrészárusító üzletek számának növelése, a raktárak kialakítása s százmilliókra van szükség a mintegy 200 benzinkút megépítéséhez, s az új szervizek megnyitásához is.

Hogyan alakult az idei ellátás?

— Az év elején tartottunk sajtótájékoztatót, ott még azt közöltük, hogy 68 ezer személygépkocsit hozunk be, de a külkereskedelemmel együtt állandóan keressük az import fokozásának lehetőségeit, s így most már bejelenthetem, hogy 74 ezer gépkocsira kötöttünk magánjogi szerződést.

Milyen típusokról van szó?

— A negyedik ötéves terv során és így az idén is, a legtöbb személygépkocsit a Szovjetuniótól vásároljuk. Az itteni importlehetőségek bővítéséhez hozzájárul a Zsiguli program, amelyben 18 magyar vállalat vesz részt, tehát részben a kiszállított különböző alkatrészek, felszerelési cikkek ellentételeként kapunk ebből — az állítom — nálunk kedvelt típusból. A VAZ 2103-ból 29 ezret vásárolunk. A gyárral jó kapcsolat alakult ki, az első tapasztalatokat azonnal jeleztük, a hibákat korrigálták s ma a piacon ez az egyik legkeresettebb típus. A Zsiguli-gyárban most már minden szalag dolgozik, s megkezdték a VAZ 2102-es, a Lada Combi sorozatgyártását, ebből 1500-at hozunk be. A motorikus adatok megegyeznek a 2101-es típussal, viszont a csomagtér jóval nagyobb, a végsebessége 140 kilométer. Ezzel a típussal egy fokozódó igényt szeretnénk kielégíteni: elsősorban különböző szerelők és olyan emberek keresik a Combikat, akiknek telkük van, vagy nagy a család, egy-egy kirándulásnál sok csomagot akarnak magukkal vinni. Reméljük, hogy még az idén megérkezik a következő Zsiguli típus, a 2103-as, amely lényegében a Fiat 125-ös konstrukcióra épül, tehát egy nagyobb teljesítményű, a mostaninál gyorsabb autó lesz.

A leghosszab időt a Skodákra kell várni: már 1976-ra igazolják vissza a megrendeléseket.

— A csehszlovák gyárral és a külkereskedelemmel állandó tárgyalásokat folytatunk, mert valóban az egyik legnépszerűbb és legbeváltabb típusról van szó. Egyelőre 10 460 Skodára van behozatali szerződésünk, de reméljük, hogy ezt fokozni lehet. Az ötszemélyes Skoda S—100 elsősorban kényelmes belső kiképzése és üzembiztonsága miatt népszerű. Új típus, amelyre lehetővé tettük az átállást az S—100 L, az S—110 L és az S—110 LS.

Az S—100 L típusnál az „L" jelzés a luxus változatra utal, tehát azonos motorral és szerkezetekkel rendelkező, de igényesebb belső felszerelésű típusváltozatról van szó. A kocsi külső díszítő elemei is gazdagabbak. Az S—110 L típus már nemcsak az S—100 L tartozékaival, hanem egy növelt hengerűrtartalmú és ezáltal nagyobb teljesítményű motorral is rendelkezik, ami elsősorban a kedvezőbb gyorsulásban érezteti hatását. Az 1107 köbcentis motor 48 LE-t teljesít, maximális nyomatéka pedig 8,6 kpm-re növekedett. Az 1:8,8-as sűrítésű arány minimum 90 oktános benzinhasználatot megkövetel, de azt is csak kényszerhelyzetben. A gyár előírása: 95 oktán feletti üzemanyag. Az S—110 LS a 110 L továbbfejlesztett változata 52 Le-re növelt teljesítménnyel. Az 1:9,5-es sűrítési arány itt már minimum 95 oktánszámú üzemanyagot követel. Még nagyobb forgatónyomaték, mégjobb gyorsulás, e típus természetes velejárója. A 140



●●● km-es végsebesség pedig már tekintélyt érdemel.

Egy újabb típust is behoznak a Daciát. Miért éppen ezt választották?

— Szakmai körökben nagy feltűnést keltett 1969-ben az R—12-es megjelenése. Az orrmotoros, fronthajtású, merész vonalvezetésű R—12-es eltért a többi Renault-típustól és sikerét mi sem bizonyítja jobban, mint az a tény, hogy a szaksajtó egyöntetű elismeréssel fogadta, s az eladott kocsik száma évről évre nem csökken, hanem növekszik. Ennek a típusnak a gyártási jogát vásárolta meg a Pitestiben épített autógyár. A hűtőrácson levő UAP jelzés az Uzina de Autoturisme Pitesti rövidítése. Először csak Renault gyári alkatrészekből szerelték össze az autót, de fokozatosan egyre több alkatrészt gyártanak Romániában, természetesen az eredeti minőséget tartva. Az ékforma az egyik legkorszerűbb megoldás, jellemzője a lapos orrkiképzés, a merészen döntött szélvédő és a hátrafelé emelkedő utastértető. A belső kiképzés rendkívül kényelmes. A műszerfal könnyen áttekinthető és a padlóváltó kézhez esik. A gépkocsi fényszórói alkalmazkodnak a lágy rugózáshoz, a terhelés függvényében állíthatók. Kísérleteink alapján elmondhatom, hogy a fütőberendezés is jó, a leghidegebb viszonyok között is rendkívül gyorsan felmelegíti az utasteret.

A Magyarországra érkezett próbakocsik egyikét a KERMI vizsgálta. A mintegy 8000 km-es üzemeltetési próba eredményeként megállapították, hogy a motor mind hideg, mind meleg állapotban, — a téli időjárási körülmények között is — könnyen indítható volt. Az üzemi hőfokot viszonylag hamar eléri, ami az optimális motorüzemen túlmenő-



en a fűtés megindulását is hamar lehetővé teszi.

A futópróba során a kocsi stabilitása, rugózása, lengéscsillapítása igen kedvezőnek bizonyult. A gépkocsi üzemanyagfogyasztását vizsgálva szintén igen kedvező eredményeket kaptak. A 8000 km-es próbaút során a mért átlagfogyasztás 10 lit/100 km volt. A motor természetesen igényli legalább a szuper benzint. Az idén 2200-at importálunk.

— Különböző hírek terjedtek el a Wartburgról.

— Trabant és Wartburgra van a legtöbb előjegyzésünk, összesen 17 900 importjára kötöttünk szerződést. Sokan arról beszélnek, hogy a Trabantot és a Wartburgot, pontosabban a kétütemű motorokat kitiltják az országutakról, erről hosszú ideig nincs szó. Egyébként valóban készülnek újabb típusok előállítására, de még évekig a jelenlegi változatokat gyártják. Bár lenne annyi Wartburgunk és Trabantunk, amennyi igény van...

— Keresik az emberek az olcsó kiskocsikat.

— A középkategórián sokat segített a Zsiguli, valóban kiskocsiból kevés van, így a Trabant is hiánycikk. Az autógyárak kevés 5—600 köbcenti körüli autót gyártanak, ha ezeket nyugatról importáljuk, indokolatlanul magas lenne az ár. Egyébként szinte valamennyi nyugati típussal ez a gondunk. A Fiat 500-as például 70 ezer forintba kerülne, csaknem annyiba, mint egy sokkal nagyobb teljesítményű és jó minőségű Skoda. Ezért nem hozunk be, éppen úgy, mint az R 16-os importját is megszüntettük, mert a nyugati áremelkedések miatt már 180 ezer forint lenne a belföldi eladási ára. A kiskocsik pótlására Zsaporozsecből 4500-at hozunk be, így az 1974-re visszaigazolt rendeléseket is teljesítjük az idén. A Zsaporozsecen a gyár jelentős változásokat hajtott végre, így most már a minőség sokkal jobb, mint korábban volt. Zasztava-importot is tervezünk.

— Sokat kell várni az autókra.

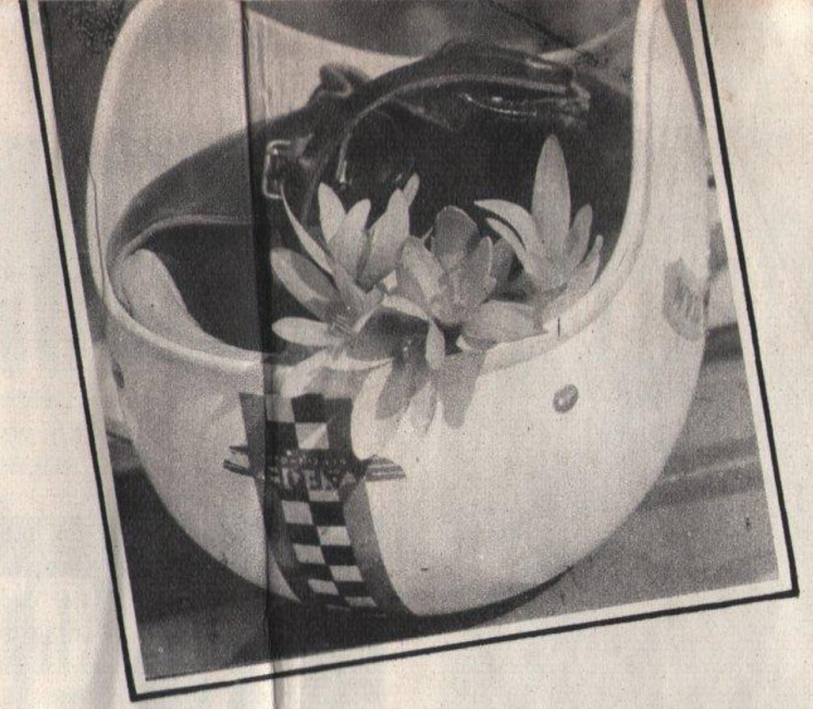
— Típusa válogatja, mert ha figyelembe vesszük a behozatalt és a várakozók számát — jelenleg 104 ezer — akkor átlagosan másfél év. A világ egyetlen nagy autókereskedelmi vállalata sem engedheti meg magának, hogy egyik napról a másikra szolgálja ki a vevőt, hiszen nagyértékű áruról van szó, a behozatalt tényleges igénnyel, megrendelésekkel le kell fedezni. Több típust, így a Zsaporozsecet, az 1500-as botsebességváltós Polski-Fiatot, amelyet ma már a világpiacon is elismernek, a 412-es Moszkvicsokat, az ARO—M—461-eseket, a megrendelés évében, a most befizetett Zsigulikat pedig 1974-ben átadjuk a megrendelőknek.

— A Merkur jelenlegi kereskedelmi hálózata nem felel meg a követelményeknek. Kevés átadótelep áll rendelkezésre, s ezek is korszerűtlenek.

— Az idén jelentős változás várható. A Gubacsi úti telephely már „belépett", hamarosan befejezzük a csepeli telep rekonstrukcióját, itt a kapacitás megduplázódik, Debrecenben és Győrött is kiadunk autókat s foglalkozunk a hálózat további fejlesztésével. Az átadások előtt most már a legkorszerűbb műszerekkel ellenőrizzük az autókat s reméljük ezzel sok panasznak elejét vesszük.

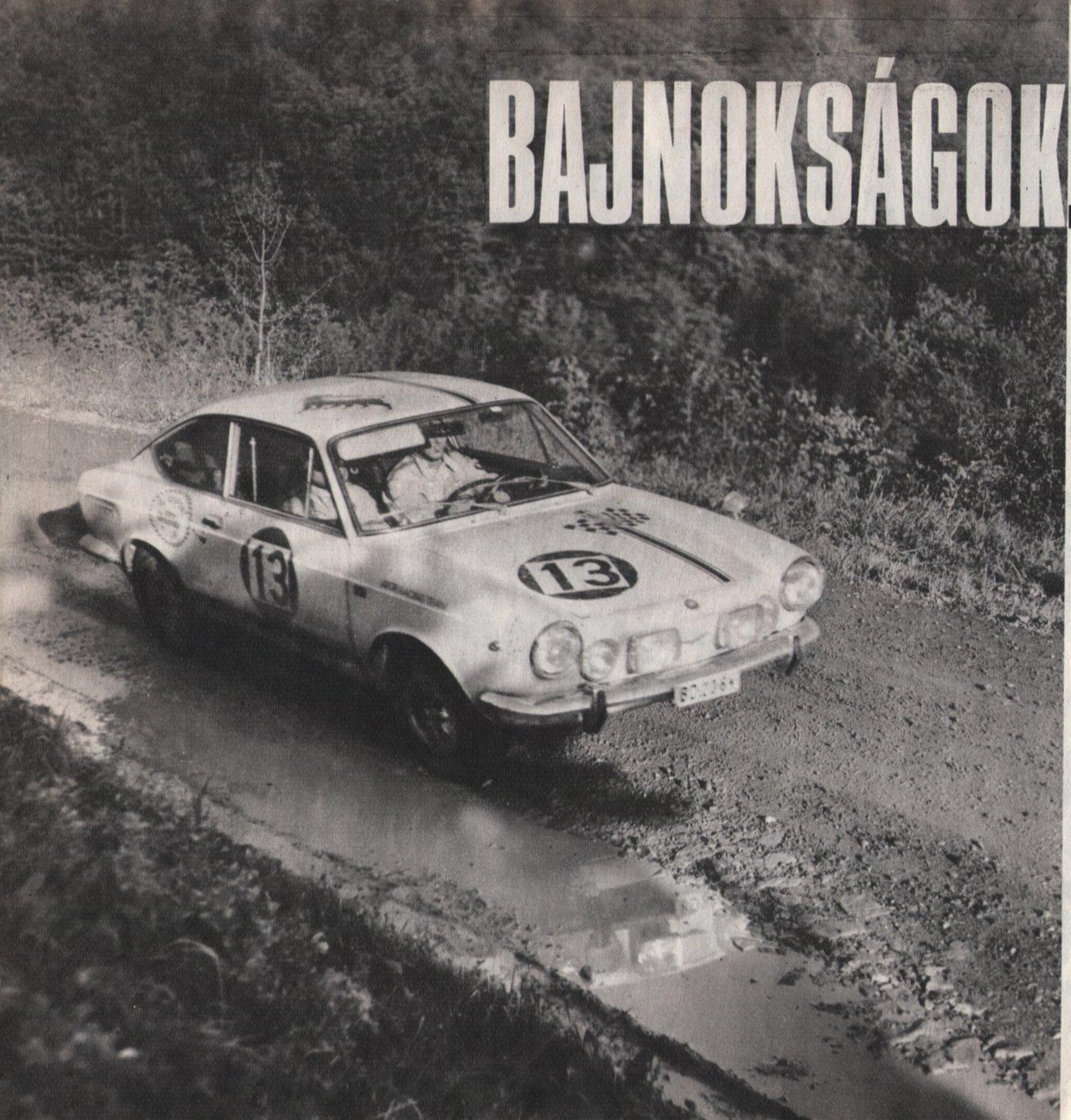
— Egyre többen adják el használt gépkocsijukat.

— A mi statisztikáink szerint tíz vevőnk közül ötnek már volt autója. Egyre több városban nyitunk használt autótelepeket, senkit sem akarok ezek igénybevételére rávenni. De az biztos, ezeken a telepeken szakértők vizsgálják át a kocsikat, s ez garancia arra, hogy tényleges értékük körül cserélnek gazdát.



ÅFOR AUTÓSPORT KALENDÁRIUM

BAJNOKSÁGOK, EREDMÉNYEK



AZ 1972. ÉVI AUTÓS IDÉNY

Az ÁFOR Autósport Szakosztály életében az 1972. év a takarékosság és a műszaki megtorpanás éve volt. Az előző versenyidényben ugyan hat országos bajnokság fémjelezte a klub kiváló sportmunkáját, de nem kerülték el a váratlan, súlyos balesetek, műszaki problémák sem az ÁFOR házatáját. Megfelelő anyagi támogatás híján nem alakulhatott ki a szakosztály saját versenyműhelye és az általános beruházási korlátozások megakadályozták az idényben használhatatlanná vált Rallye—Skoda gépkocsik pótlását is. Így ennek az autós bajnokságnak eleve szerényebb esélyekkel kellett nekivágnia az ÁFOR Autósport Szakosztályának. 1972-ben talán egyetlen rallye-versenyzéssel foglal-

kozó hazai klub nem állt olyan gyengén műszakilag mint az ÁFOR, a versenyzők lelkesedése és a maroknyi vezető gárda sportszeretete mégis biztosította ebben az évben is azokat az eredményeket, amelyek méltóak a vállalat jó híréhez.

Az ÁFOR első osztályú autóversenyzői az elmúlt bajnoki idényben az összesített helyezések alapján a Rallye-Bajnokságban 143 pontot szereztek, a Hegyigyorsasági Bajnokságban pedig 132 pontot. Mindkét bajnokságban a Volán SC mögött a második helyen végzett az ÁFOR, megelőzve a többi autós egyesületet. A rallye-bajnokság négy futamán az áforosok összesen 42 alkalommal álltak starthoz, 8 első helyet szereztek, 4 második helyet, 9 harmadik helyet, 6 negyedik helyet és 6 ötödik helyet. A hegyigyorsasági versenyeken összesen 36 starthoz állása volt az ÁFOR csapatának; 4 első helyet, 5 második helyet, 5 harmadik helyet, 9 negyedik helyet és 2 ötödik helyet szereztek.

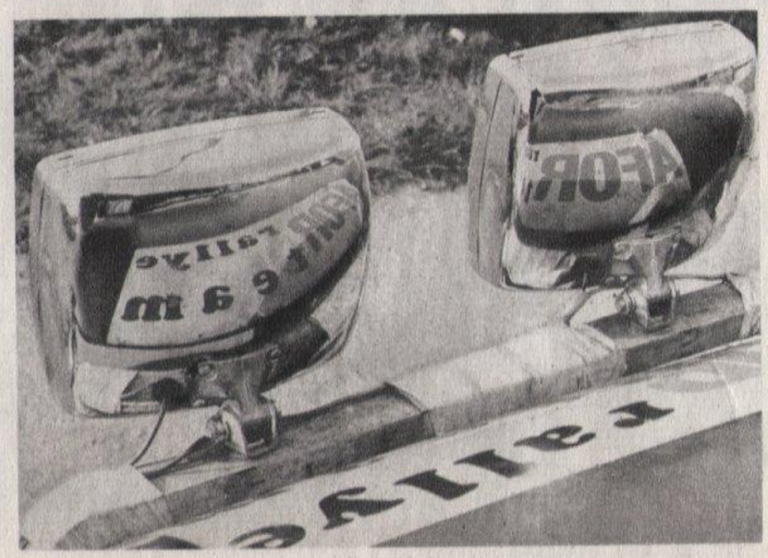
A korábbi évek hagyományához híven a szakosztály legjobbjai részben mint a magyar nemzeti és Interpress válogatott tagjai, részben mint a klubcsapat tagjai több külföldi és nemzetközi versenyen is részt vettek. Jártak Csehszlovákiában, Lengyelországban, a Német Demokratikus Köztársaságban, Jugoszláviában, Bulgáriában, a Szovjetunióban, sőt Finnországban is. Ezeken a nemzetközi versenyeken az áforosok, — főleg az Interpress válogatott tagjaiként — igen rangos sikereket értek el; Jugoszláviából, Finnországból és a Szovjetunióból első és második helyekkel tértek haza, Lengyelországban pedig az 1972. évi őszi Rajd Dziennikarzy Rallye-n az ÁFOR csapata a csapatverseny győztese lett.

A Magyar Népköztársaság Rallye Bajnokságában 1972-ben az ÁFOR autósai közül országos bajnoki címet szerzett a Döme József—Bratincsák György páros Trabant gépkocsival, a széria gépkocsik első kategóriájában. A Hegyigyorsasági Bajnokságban ketten lettek országos bajnokok; Valcsics László a szériagépkocsik 3. kategóriájában NSU TT gépkocsival és Bártfai Csaba Honda N—600-al, ugyancsak a szériakocsik között, a legkisebbek kategóriájában.

A Magyar Népköztársaság Túra Bajnokságában is két országos bajnokot avatott az ÁFOR 1972-ben. A legnagyobb autók között Oláh Gyárfás és Schmidt András Polski Fiat 1500-as gépkocsijukkal bizonyultak a legjobbnak, a negyedik géposztály országos bajnoki címét pedig a Cserkuti József—Szabolcsfi Péter páros nyerte el NSU TT gépkocsival. Csekély különbséggel szorult a bajnokság második helyére az Urbán—Bobor kettős, Trabant gépkocsival. 1973-ban mindhárom páros már mint minősített, elsőosztályú versenyző indul a rallyeversenyek küzdelmeiben.

A kitűnő reflexeket fejlesztő terepversenyeknek is rendre voltak áforos indulói. Az Országos Terepügyességi Bajnokság 1972. évi eredménylistáján 15 ÁFOR-versenyzőt értékeltek, közülük Urbán Pál, Viszolajszky Béla, Döme József, Oravecz Gábor, Oláh Gyárfás szerepelt a legeredményesebben.





A PÉCSI NYITÁNY

A Mecsek mediterrán lejtői invitálják évről évre az első bajnoki összecsapásra az ország legjobb autóversenyzőit. Rallye és túra minősítésű párosok neveznek erre az immár hagyományosan jó és izgalmas versenyre, ami az 1972. évi versenyidényben a módosított feltételű Magyar Nemzeti Rallye Bajnokság premierje is volt. Meghosszabbított útvonal, lerövidített menetidők, több és hosszabb gyorsasági pálya várta az indulókat, akik most már az FIA szabályzat kiírásának megfelelően nálunk is szétválasztott széria és speciális gépkocsicsoportokban indultak. Erre az évre megszilárdultak az autós szakosztályok, a rallye-csapatok tagjai javarészt egyesületi versenygépkocsikkal álltak csatasorban.

Az ÁFOR versenyzői a 6 bajnoki címmel zárt 1971. évi idény után nagy akarással és lelkesedéssel készültek az első igazi viadalra. Sajnos a klub anyagi helyzete nem tette lehetővé, hogy a gépkocsiparkot bővítsék, sőt a két balesetet szenvedett Rallye Skoda helyett sem érkeztek új autók. A 11 áforos rallye-versenyző közül így csupán a Kővári—Szászvári és a Tar—Szöllősi párosok rendelkeztek egyesületi gépkocsival, a többi versenyző saját autóját készítette fel a bajnoki rajtra. A pécsi klíma, a mecseki táj és az szimpatikus vendéglátás, amivel a sportszerető közönség várja minden évben a volán művészeit szerencsére feledtette a műszaki nehézségeket, s akarásban sem volt hiány, a versenyt megelőző néhány napos edzőtáborozáson, no meg az igazi viadalon a versenyzők igazán mindent beleadtak.








32


BD-2364


102760





AUTÓS HEGYIGYORSASÁGI BAJNOKSÁG

A rallye-versenyzés egyik sarkallatos pontja a gyorsasági szakaszok teljesítése a lehető legrövidebb idő alatt. Az induló kocsik jó műszaki állapota és a versenyzők állóképessége ma már alapvető követelmény, a befutók sorrendjét így többnyire gyorsasági szakaszokon elért időeredmények adják. Sok rallye-versenyző ezért kiegészítésként szívesen indul pálya- vagy hegyigyorsasági versenyeken, hogy még jobban fejlessze vezetői képességeit. Hazánkban eddig csupán egyetlen hegyigyorsasági versenyt rendeztek évente, a rallyebajnokság keretében. Az elmúlt évben megreformált bajnoki rendszer ezen is változtatott: a négyfordulós rallye-bajnokság mellett kiírtak külön egy háromfordulós hegyigyorsasági bajnokságot is, teljesen önálló értékelési rendszerrel. Az első hegyiversenynek a Pécsi Autóklub Pécsett, a másodiknak az ÁFOR Autósport Szakosztály, a harmadiknak pedig a Budapesti Volán Autós Szakosztálya volt a rendezője Visegrádon, kivétel nélkül nagy sikerrel.

A pécsi gyorsasági pálya részben azonos a régi híres motorversenypályával, a főtér mögötti Aranyos-kúttól indul és a Mecsek szállónál ér véget, hosszúsága 3200 méter, a starthely és a cél közötti szintkülönbség valamivel több mint 150 méter az útburkolat végig egyforma minőségű aszfalt.

A versenyzők véleménye szerint igen technikás pálya, s nem is veszélytelen az utat övező, korláttal alig védett meredek hegyoldalak miatt. Különösen a Mecsek-kapu fölötti dobbantó teszi próbára a vezetők reflexeit és a gépkocsik rugózási rendszerét. Itt a versenyzők közel 100 km-óra tempóval gyakran 15—20 métert is repülnek és különösen nehezíti a kocsik uton tartását a dobbantót követő kanyar. Aki már az eldobbantásnál nem veszi számításba az út törését, az a földetéréskor könnyen az útpadkára sodródhat, ami szinte kivétel nélkül borulással jár.

A visegrádi gyorsasági pálya — a kedvelt kiránduló útvonal — a falu végétől az úgynevezett fellegvárig vezető 4300 méteres, több mint 200 méter szintkülönbségű szerpentin. A start utáni közel egy kilométeres enyhe kanyarokkal tűzdelt egyenes jóvoltából itt az erősebb kocsik nagy előnyben vannak; ahogyan a versenyzők mondják — ezen a pályán a lóerők győznek —! Ez a megállapítás természetesen csak részben igaz, mert az egyenest követő veszélyes vonalvezetésű kanyarokban azért igencsak szükség van a kiváló vezetői erényekre, no meg a bátorságra is. Vagy fél tucatnyi olyan kanyart tartanak számon a versenyzők, ahol annak ellenére, hogy beláthatatlanul eltűnik a kanyar íve, nem szabad elvenni a gázt, mert ez behozhatatlan tempóveszteséget okoz. Bizony az átlagos autóvezetői gyakorlat és rutin elveti az ilyen megoldást,





de az autóversenyzés sokszor a maximumig kiélezi a veszélyhelyzeteket és a fizikai törvények adta végső határokig kihasználja a gépkocsi technikai lehetőségeit. Bizonyára ezeken a pontokon válik ki az adottság, ami megkülönbözteti azt a néhány tucat versenyzőt a sokszázezernyi, egyébként jó felkészültségű autóvezetőtől.

Az ÁFOR Autósport Szakosztályának elsőosztályú ralye-versenyzői egy-két kivétellel rendre elindultak az 1972. évi Hegyigyorsasági Bajnokság futamain. A pécsi versenyre az ÁFOR állította ki a legtöbb indulót, 18 gépkocsit, de az utolsó futamnak számító Volán-Hegyiversenyen is még 13 kocsi állt starthoz az Ásvány-

olajforgalmi Vállalat színeiben, felállítva ezzel a hazai szakosztályok rekordját. Ebben a bajnokságban fokozottan érvényes az a régi autós igazság, hogy eredményt csak jó műszaki felkészültségű gépkocsikkal lehet elérni. Az ÁFOR versenyműhelyének hiánya és az a tény, hogy a versenyzők közül legtöbben saját autójukkal állnak starthoz már eleve hátrányt jelent például a Volán SC-vel szemben, ahol a 10 egyesületi versenykocsit, a klub kitűnően felszerelt műhelyében hat igen jó versenyszerelő tartja karban. A műszaki előny az elmúlt évi hegyigyorsasági bajnokságban meg is mutatkozott: az ÁFOR mindössze két országos bajnoki címet szerzett, Bártfai Csaba és Valcsics László személyében, Honda N-600 és NSU TT gépkocsikkal. Farkas Károly Skoda—Rallye-val a második, Németh Attila és Döme József Trabanttal a harmadik, Kővári György Wartburggal szintén a harmadik, Tar András és Oravecz Gábor Fiat Sport Coupéval a negyedik lett kategóriájában a széria, illetve a speciál versenykocsik osztályában. A többi áforos versenyző az ötödik és hatodik helyeken végzett az 1972. évi Autós Hegyigyorsasági Bajnokságban.





Az 1972. évi Autós Hegyigyorsasági Bajnokság II. futamát Visegrádon az ÁFOR Autósport Szakosztálya rendezte nagy sikerrel. A versenyt követő ünnepélyes díjkiosztón Merényi Tibor a szakosztály vezetője értékelte az eredményeket. Mellette az elnökségben Szander Béla a rallye-bizottság elnöke és Dr. Karádi István az ÁFOR Autósport Szakosztályának elnöke foglalt helyet.


34
BD-63-30



A FINN RALLYE-EGYETEM





Nemcsak az ÁFOR Autósport Szakosztályában, de az egész hazai rallye-sportban feltűnő eseménynek számított az a meghívás, amelynek nyomán Tar András és Boda Elemér a klub Fiat Sport Coupe gépkocsijával résztvett a finnországi Tamperében, a skandináv rallye-bajnokság döntő futamának számító IV. Kesoil Rallye-n. A két magyar autóst a rallye rendezősége hívta meg — mint vendéget — erre a rangos versenyre. A finn-magyar rallye kapcsolat és a meghívás tulajdonképpen 1972. nyarán egy rallye-versenyen született a Szovjetunióban, ahol az ÁFOR autósai többször is kisegítették a bajba jutott finn versenyzőket. A meghívás tehát az autós „fair play" viszonzása volt.

Az évek óta rallye-versenyző Tar András és a navigátorként még újoncnak számító Boda Elemér a 80 000 versenykilométerét taposó Fiattal bizony nem számíthatott jelentős sikerre az indulásnál. A kocsi 1972-ben nem egy hazai versenyen hagyta cserben pilótáit, s bár külföldön eddig még mindig eredményesen szerepelt, a sport fellegvárának számító Finnországban, ahol köztudomásúan igen nehéz feltételűek a versenyek, gyenge támasznak ígérkezett. A kiutazást jóváhagyó Autósport Bizottság is inkább a nemzetközi gyakorlat növelését, a helyi szabályok megismerését tűzte ki a páros elé feladatul, hiszen ez a verseny mindig a rallye-sport egyik legkeményebb összecsapásának számít.

A mindössze 600 (!) kilométeres pálya útvonala a rajtig titkos, több mint kétharmada lezárt gyorsasági szakasz, kizárlóag erdei földutakon és az előzetes tréningezés szigorúan tilos. A döntő bajnoki futam finn, svéd, dán és norvég indulói között 1972-ben is olyan nevek szerepeltek, mint Timo Makinen, Tapio Rainio, Hannu Mikkola a világ jelenleg legjobb rallye-versenyzője, Juhani Toivenen, a női rallye-bajnok Eva Heinonen és a svédek új rallye-csillaga Walfridson. Az 50. rajtszámmal induló magyar páros a verseny egyetlen nem skandináv résztvevője volt és érdekes módon kettős minőségben indult; mint nemzetközi licences versenyzők a speciális kocsik között küzdöttek, de mivel a kocsi vezetője civilben autós újságíró, a versenyen résztvevő interpress kategóriában is értékelésre kerültek.



A magyar páros útvonal hibapont nélkül, limit időn belül teljesített gyorsasági eredményekkel kategória első lett és ők nyerték el az interpress kategória bajnoki ezüst trófeáját is. A rendezőség tréfás különdíjaként a legtávolabbról érkezett magyarok még hátizsákot is kaptak a díjkiosztón.

Az 1972. évi Kesoil Rallye abszolút győztese egyébként, sok más világversenyhez hasonlóan most is Hannu Mikkola lett, de ezúttal nem Ford Twin-Cam gépkocsival, hanem Volvo 142 típusú feljavított speciál autóval. Ezzel együtt a skandináv rallye-bajnokságot nem nyerte meg, mivel több rajthoz állással és magasabb ponszámmal a bajnoki cím az Opel Asconával versenyző, fiatal Tapió Rainioé lett.



A feszített tempójú kiutazás — ami természetesen „lábon", illetve keréken történt — nem volt zavartalan; a Fiat futómű sérüléssel érkezett meg Finnországba, de szerencsére a hibát még a versenyig sikerült elhárítani, s Fortuna ezúttal az ÁFOR versenyzőire mosolygott.

A Kesoil Rallyen 111 nemzetközi minősítésű rallye páros és 120 junior minősítésű rallye páros indult. Az elsőosztályú versenyzőknek — közte a magyar párosnak is — háromszor annyi gyorsasági szakaszt kellett teljesíteni mint a junioroknak, akik számára a verseny útvonala is 200 kilométerrel rövidebb volt.







Az izgalmas Bükk Kupa utolsó mozzanata a miskolci ügyességi verseny volt. Ezen a szlalompályán dőlt el az abszolút első hely sorsa Sándor István és Szabóki László között.

Oláh Gyárfás és Schmidt András már a túra bajnoki cím várományosaként álltak rajthoz az 1972. éviBükk Kupán és megfelelő versenytapasztalatokkal is rendelkeztek. A Miskolc környéki nehéz hegyipálya azonban meglepetést okozott; a sodrós, csúszós pályán időhátrányba kerültek, így csak néhányperces bűntető idővel tudták befejezni a versenyt, ami számukra csak a harmadik helyet jelentette.



BÜKK KUPA

Immár hagyományosan, minden évben kora ősszel rendezi meg a Miskolci Autóklub a Bükk Kupát. Ezen a meghívásos túraversenyen általában népes mezőny jön össze, az ország legjobb túraversenyzőiből és egy-két ismert elsőosztályú „rallyesből"— 1972-ben mintegy 300 km-es versenytávot írtak elő a rendezők, valamint a rajtnál egy-egy ügyességi különpróbát. Az útvonalat két speciálszakasz nehezítette, a Lillafüred-i rezervátumi út, és a Bükkszentlászló-i erdei szerpentin. A napok óta tartó esőzés csúszóssá, veszélyessé tette a versenyt, és erre mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az indulók igen kevés hányada érkezett a célba. A Szabóki-Dékány páros ezen a versenyen avatta fel vadonatúj Fiat 124 Speciál T gépkocsiját. A bemutatkozás jól sikerült. Az első speciálszakaszt időre teljesítették, a másodikon pedig mindössze 1 percet késtek, és csak a Volános Sándor István tudta ugyanezt az időt „autózni". A célban tehát már eldőlt, hogy Szabókiék kategória elsők lettek, de az abszolút sorrend csak az utolsó ügyességi próba után derült ki. Végül is az összesített értékelésben Szabóki László és Dékány Tibor a második helyet szerezte meg, míg az ugyancsak áforos Oláh-Schmidt páros kategóriájában a harmadik helyen végzett.

XI. RAJD DZIENNIKARZY

1972. november 17—19 között rendezte meg a Lengyel Interpress Autóklub és a Krakkói Autóklub a már hagyományos őszi újságíró rallye-ját. Tekintettel a havas időjárásra a rendezők rövidített útvonalat jelöltek ki, mind a túra, mind a sportosztály számára. A két szakaszra osztott versenyen, — amelyet 11 különpróba, közte 2 gyorsasági körverseny is nehezített — az ÁFOR Autósport Klub tagjai szép sikereket értek el: túracsapatuk a klubok versenyében az I. helyen végzett, az Oláh—Schmidt páros a túraverseny abszolút győztese lett, a Dékány—Kriskó páros és a Bártfai—Hubert páros kategória elsők lettek, míg a Tar—Simon páros a sportosztályban a második helyen, a Kölcsényi—Asztalos és a Szabóki—Jójárt párosok pedig túraketegóriájukban a harmadik helyen végeztek.



A rendkívüli időjárás igen megnehezítette a versenyt. A havas, síkos utakon nagyon kevesen tudták hibapont nélkül teljesíteni a távot, így a különpróbák döntötték el a holtversenyt. A képen látható Polski Fiat—melyet Oláh Gyárfás és Schmidt András „nyergelt" meg —, sorra nyerte az ügyességi különpróbákat és végül is az abszolút első helyen végzett





A Tar—Simon páros öreg Fiat Coupéja saját korát meghazudtolva száguld az első repülőtéri körversenyen, hogy azután nekilásson a mintegy 500 km-es rallye útvonalnak



Oláh Gyárfás—Schmidt András, Dékány Tibor—Kriskó Sándor, Kölcsényi Zoltán—Asztalos Csaba, vagyis az ÁFOR túracsapata ezen a versenyen az első helyen végzett. Az ünnepélyes díjkiosztón kapta lencsevégre a fotóriporter a magyar együttest, a verseny elnöke, valamint a tolmács társaságában

Kölcsényiék Puch-ja úgy látszik nem bírta az időjárás okozta megpróbáltatásokat, és útvonal-hibapontokat „gyűjtöttek", de ennek ellenére jó ügyességi eredményeikkel a harmadik helyet szerezték meg kategóriájukban.



KONZULTÁCIÓ

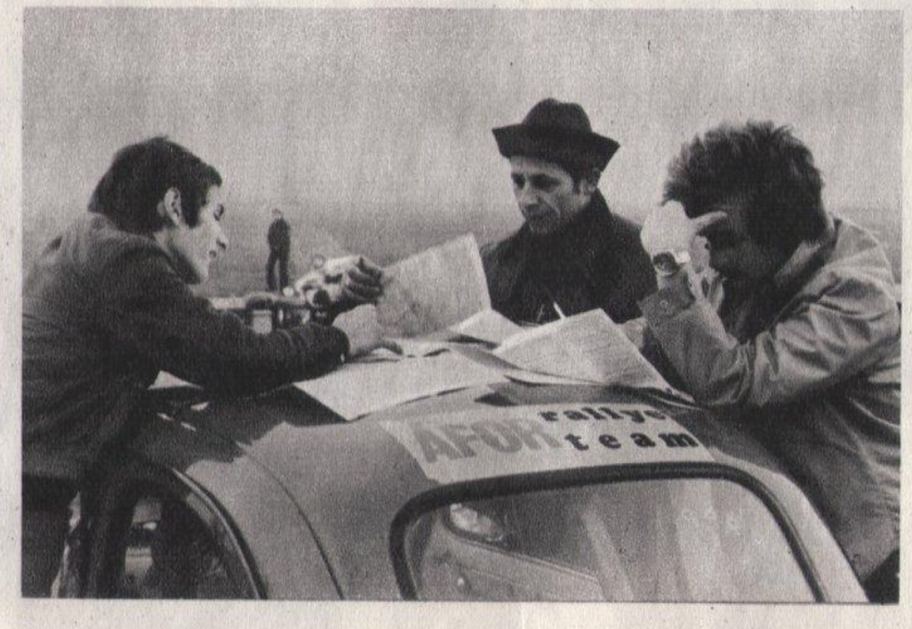
Egyesek azt tartják, hogy a rallye-versenyzéshez egy műszakilag jól felkészített autón és egy ügyes vezetőn kívül nem kell más, pedig ez a sport részben szellemi sport is. Egy-egy rallye-verseny tulajdonképpen több száz, esetenként több ezer kilométeres, ismeretlen utakon át vezetett gyorsasági és speciális szakaszokkal teletűzdelt megbízhatósági verseny. A navigátorok elsőszámú feladata, hogy a kis erdei utakon vezető gyorsasági pályát szinte centiméterről centiméterre feltérképezzék, és ez egyik biztosítéka annak, hogy a versenyző biztonságosan és maximális tempóban vezethessen.

Verseny előtt a navigátoroknak taktikát kell kidolgozniuk, hogy megfelelően tudják beosztani az autó és a versenyző „erejét". Az alábbiakban azokat a képeket mutatjuk be, melyeket a fotóriporter a Krakkóban megrendezett Rajd Dziennikarzi rajtja előtt kapott lencsevégre

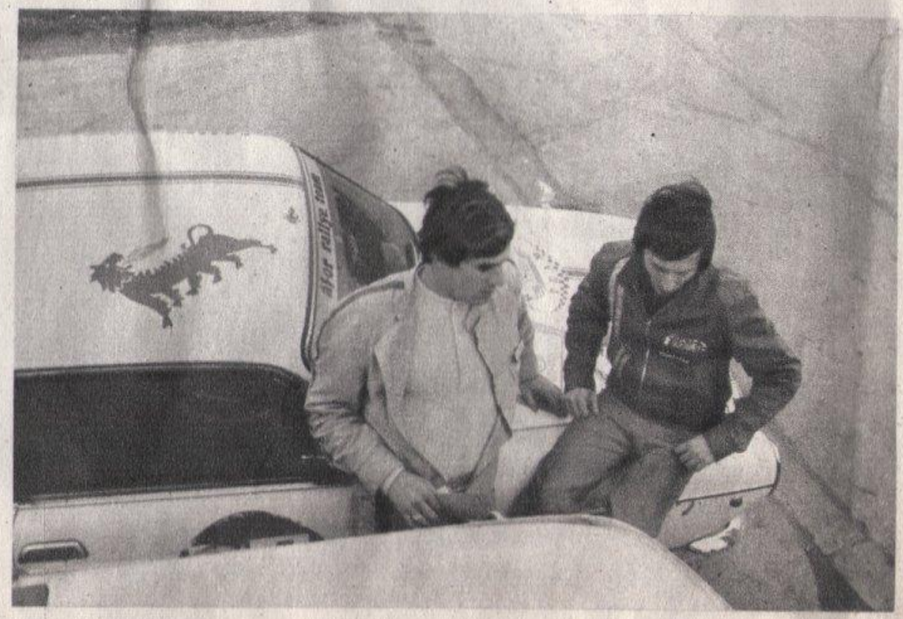


Kölcsényi Zoltán és Asztalos Csaba a a gépátvételnél kapott lengyel nyelvű menetlevelet és végrehajtási utasítást próbálja lefordítani

Nem könnyű feladat az előre megadott időbeosztáson eligazodni. Dékány Tibor, Schmidt András és Jójárt András az idegen nyelvű betűrengetegben próbálják saját idejüket kiszámolni



Tar András és Simon Ferenc még a rajt előtti pillanatokban is a repülőtéri körverseny esélyeit latolgatja





EISENNACHI MOZAIK

Az ÁFOR Autósport Szakosztályának nemzetközi programjában immár hagyományosak a Wartburg Rallye résztvételek. Évek óta a szakosztály legjobbjai elutaznak a Német Demokratikus Köztársaságban levő Eisennach-ba, Thüringia „fővárosába", hogy résztvegyenek a Szocialista Kupa futamnak is számító NDK bajnoki versenyen. A kétnapos, közel 2000 km-es verseny a legnehezebb európai rallye-k közé tartozik, hiszen a változatos útvonal hol havas szerpentinekre, hol pedig esőtől áztatott gyorsasági körpályákra viszi a mezőnyt. Bár a legtöbb szocialista országból műszakilag kitűnően felkészített gyári vagy klubcsapatok vesznek részt az eisennachi viadalon, itt leggyakrabban mégis a hazaiak óriási helyismerete és rutinja dönt. Így azután nem véletlen, hogy BMW-vel, Rallyes Skodával, gyári Mocskvicsokkal és Polski Fiatokkal induló kitűnő versenyzők előtt Trabantok vagy Wartburgok nyernek. 1972. október 26—28 között az ÁFOR színeiben 5 versenyzőpáros indult a XIV. Nemzetközi Wartburg Rallye-n a klub szervizkocsijának kíséretével





Eisennach legfestőibb részén, Sophienaue-ban verte fel főhadiszállását az ÁFOR Klub. Itt készülődött a Halász János vezette szervizkocsi, összeállították a speciális abroncsokból a tartalék gumik arzenálját s megtöltötték a kannákat a versenyre üzemanyaggal. Közben a versenyzők gépkocsijaik körül szorgoskodtak. Volt aki az utolsó beállításokat végezte el a motoron, de akadt olyan is, aki az edzéseken szerzett váratlan sérülések nyomait igyekezett eltüntetni



Kemény 1000 km megtétele után a rajtnál még csillogó autók és a jól fésült versenyzők egyaránt elnyűttek. Farkas Károly Rallye Skodája is jónéhány speciál etap sarát hozta magával a néhány perces pihenőre és az Oravecz—Bohn páros arcán is jól tükröződik a kemény thüringiai verseny





Az 1972. évi Wartburg Rallye-n eredményesen szerepelt az ÁFOR együttese. Egyedül a Kővári—Szászvári páros volt kénytelen feladni a versenyt a kocsi sérülése miatt, a többiek viszont teljesítették a távot. Az Oravecz—Bohn páros a Wartburg várában megrendezett ünnepélyes díjkiosztón vette át a megérdemelt trófeákat

Jól esik a néhány perces pihenő az egyik éjszakai etap végén. A szervizkocsi személyzete benzinnel tölti fel a gépkocsikat, közben Nádor István a Magyar Autóklub Sportosztályának vezetője néhány futó jó tanáccsal látja el a versenyzőket









AZ UTÁNPÓTLÁS

A rallye-versenyzőgárda utánpótlását már hosszú évek óta a Magyar Népköztársaság Autós Túrabajnoksága adja. Ebben a versenyágban bárki rajthoz állhat, aki érvényes gépjárművezetői jogosítvánnyal, megfelelő rutinnal, no és nem utolsó sorban jó műszaki állapotban levő személygépkocsival rendelkezik. Az utóbbi esztendőkben a túraversenyeken már több százan állnak rajthoz, s jóllehet az indulók nagy része a váratlan követelmények látván hamarosan felhagy autóversenyzői ambicióival. Egy maroknyi tehetséges gárda mindig végigküzdi a bajnokságot és eredményei révén jogot szerez a magasabb osztályba lépéshez.

Az ÁFOR Autósport Szakosztálya megalakulása óta felkarolja a kezdő túraversenyzőket. Szakképzett edző foglalkozik velük és a legeredményesebb párosok már anyagi támogatást is élveznek. Közülük az elmúlt három év alatt több kitűnő adottságú rallyeversenyző nevelődött ki. Az 1972. évi versenyszezon is „beérlelt" néhány tehetséges párost. A legnagyobb gépkocsik kategóriájában Oláh Gyárfás és Schmidt András nyert országos túrabajnoksági címet. Cserkuti József NSU 1000 gépkocsijával nyerte „zsinórban" a túrabajnokságot, Urbán Pál és Bobor Antal pedig a Trabantok között ért el második helyet. Szabóki László az év első versenyén még navigátorként indult, de a későbbiekben Fiat 124 ST gépkocsijával igen eredményesen szerepelt több Interpress és túraversenyen. Az 1973-as idényben már valamennyien a rallyeosztály nehéz feltételű versenyein indulnak az ÁFOR színeiben.



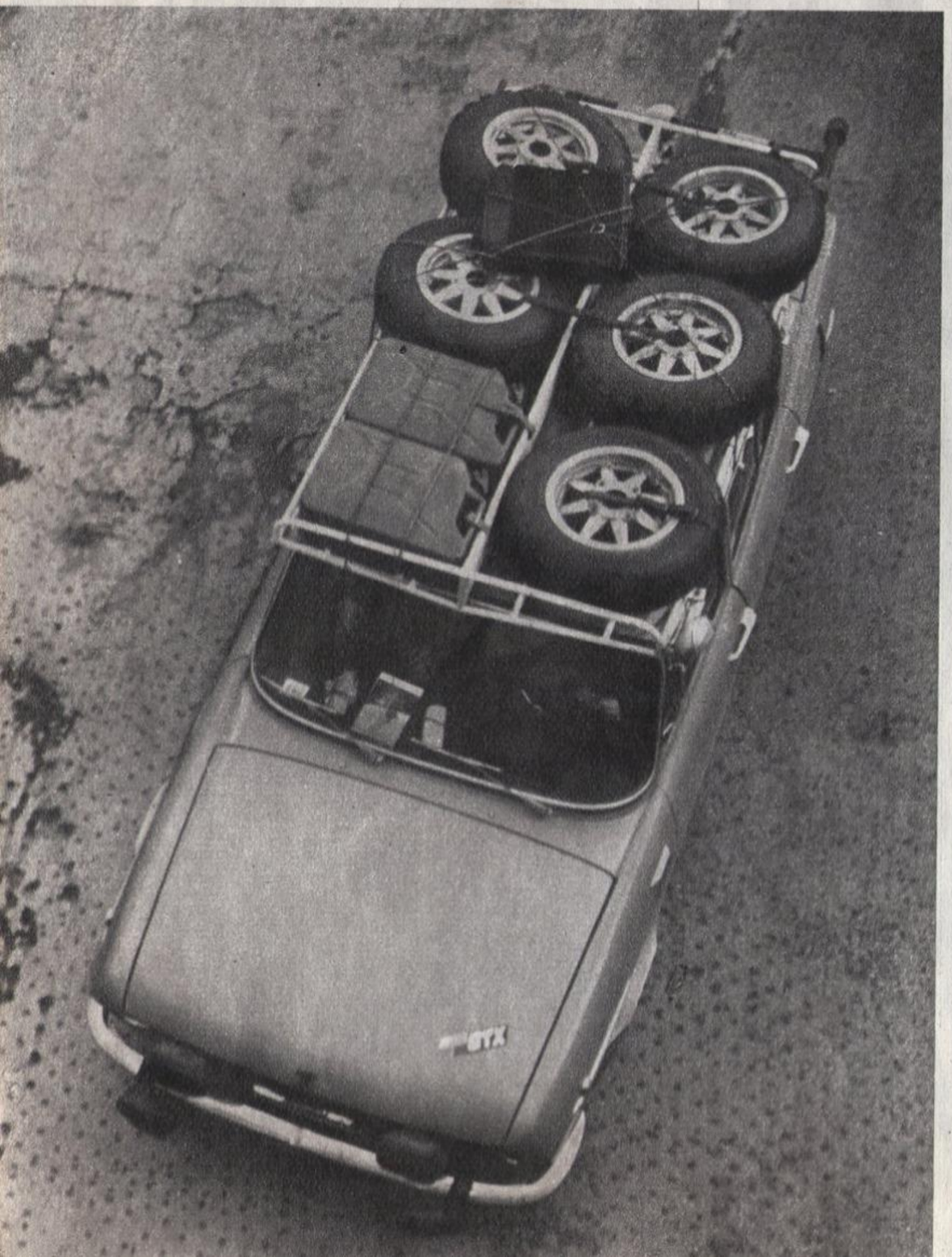
AUTÓSPORT

KÉPEKBEN



A VII. Interpress Rallye-t 1972-ben a Szovjetunió Autó Klubja rendezte Ukrajnában. A Vereckei-hágón át vezető rendkívül technikás hegyipálya befutója Lvovban volt. Az ÁFOR Autósport Szakosztály csapatából a Tar—Boda páros a II. helyen végzett a versenyen

AUTÓSPORT
KÉPEKBEN



Egy-egy nehéz feltételű rallye-n a szervizmunkát ellátó kísérőkocsiknak jókora teherrel megrakodva is versenytempóban kell autózniuk, hogy időben érkezzenek a segítségre szoruló versenyzőkhöz

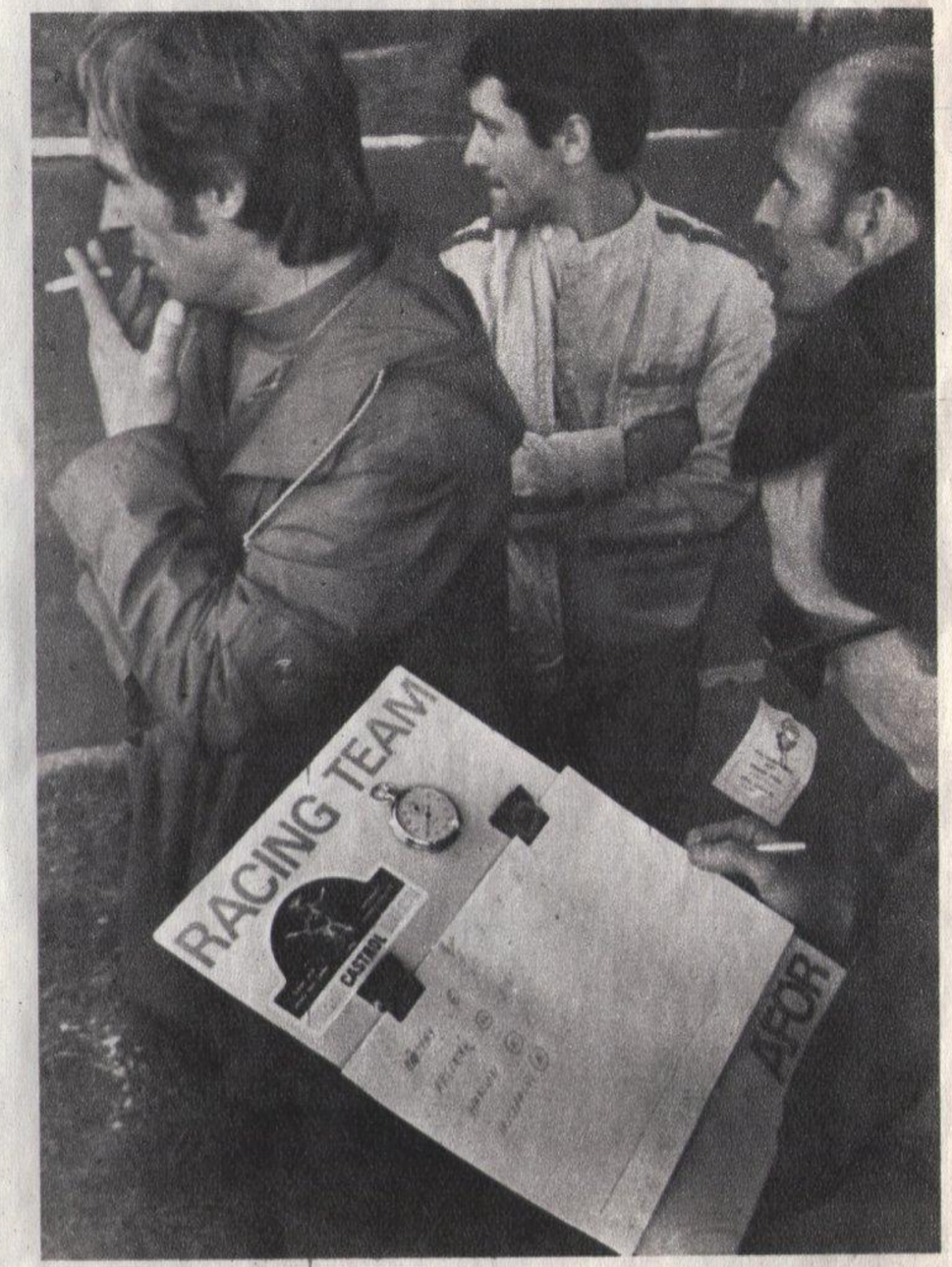


A sokéves eredményes aktív versenyzés után immár két esztendeje Krisztics Dezső, mint edző tevékenykedik az autósportban. Irányításával 1971 óta 10 Magyar Bajnoki címet szereztek az ÁFOR autósai. Munkájának elismeréseként Dr. Karádi István elnök az 1972. évi díjkiosztón kitüntette

Izgalom a versenypályán és a pálya szélén. A gyorsasági szakaszok céljainál az ÁFOR Autósport Szakosztály aktivistái általában külön is mérik a versenyzők idejét és így a rallye végére — rendszerint még a hivatalos eredményhirdetés előtt — ki lehet számítani a bajnoki sorrendet



Szászvári József és Farkas Károly versenyzők az 1972. évi autós-díjkiosztón a Szakosztály nevében ajándékkal kedveskedtek Merényi Tibornak a klub vezetőjének, többéves áldozatkész sportmunkájáért



AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Nyolc óra harmincöt percet mutat az időellenőrző állomás lapozó órája az egyik csehszlovákiai rallye-versenyen. A versenyetapok teljesítése a sportág egyik sarkallatos pontja és nemegyszer a küzdelem egy-egy ilyen „rallye controllon" dől el



Az elmúlt versenyszezon egyik forró pillanata volt az ÁFOR Visegrádi Hegyiversenyén, amikor az abszolút első helyre pályázó Kiss Dezső a Volán versenyzője Gordini kocsijával kivágódott az egyik kanyarban és több nézőt elsodort. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy súlyosabb sérülés nélkül végződött ez a kellemetlen közjáték, ami egyben intő példa arra is, hogy az autóversenyzés veszélyes sport még a figyelmetlen nézők számára is



A sok izgalmas versenyjelenet között a fotós egy vidám jelenetet is lencsevégre kapott: a „nyugdíj" előtt álló Fiat Sport Coupe a kép tanúsága szerint egy kiegészítő „lóerőt" kapott

AUTÓSPORT
KÉPEKBEN



Minden verseny rajtja előtt műszaki és közlekedésbiztonsági szakemberekből álló bizottság ellenőrzi a gépkocsikat. Az úgynevezett gépátvételen szigorúan szemrevételezik a motort, a futóművet, a biztonsági felszereléseket, a világítóberendezéseket, és természetesen a versenyzéshez szükséges külön biztonsági kellékeket. Itt ellenőrzik azt is, hogy a gépkocsi megfelel-e azoknak a nemzetközi előírásoknak, amelyek a széria, illetve a speciál gépkocsik jellegét meghatározzák. A műszaki gépátvételt követően a versenyző gépkocsiknak zárt parkolóba kell vonulniuk. Az úgynevezett parc-farmé-be a versenyzőknek a rajtig szigorúan tilos a belépés.





A rallye-versenyzők egyik „rémálma" a sorompó. Sokszor egy lazább átlagú szakaszt is feszitett iramúvá tud tenni egy-egy lezárt sorompó. Nem véletlen, hogy a navigátorok már jó előre feltérképezik ezeket a váratlan akadályokat sőt a körültekintőbbek még azt is megtudakolják, hogy melyik mennyi ideig tart zárva





Jahn Michael-nek és Fekete Lászlónak nem volt szerencséje pedig a rallye-záshoz ebből nagyon sok kell. Igaz, hogy Visegrádon a hegyi versenyen Jahn Michael abszolútat nyert, Pécsett pedig kategóriájában lett az első, de a rallyeban elpártolt tőle a szerencse. A BMW 2002 Ti már a Rába Rallye edzésén „rakoncátlankodott", de úgy látszik a versenyre végleg „megúnta" az örökös száguldást, és felborult. A kocsi tönkrement, de annak ellenére, hogy Jahn Michael és Fekete László nem szenvedett sérülést a bajnoki évadot már nem tudták befejezni

AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Farkas Károly éveken keresztül Trabanttal versenyzett a túrabajnokságban, de az 1972-es versenyévadra „átnyergelt" a Rallye Skodára, s ezzel a kocsival már az elsőosztályú versenyzők között indult. Lehotzky Antallal az oldalán a rallyebajnokságban a harmadik helyezést érték el.



Mint ismeretes 1971-ben a Volán Rallye-n Rusznyák István egy vaddisznóval karambolozott, de balesete után már néhány hónapra rajthoz állt a Mecsek Rallyen. Igaz, hogy fájós lábbal, de az egész versenyidényt „végighajtotta", sőt a félelmetes hírű Wartburg Rallyen is elindult. Végül is párjával Turáni Antallal az 1972-es év Rallye Bajnokságában a negyedik helyen végeztek.





A rallye versenyzőknek éppen úgy meg kell tanulniuk „esni", mint például a futbalistáknak. A kifinomodott deffenzív vezetési stílus lehetővé teszi számukra, hogy a váratlan kicsúszásokat, sodródásból adódó bukásokat kisebb sérülésekkel megússzák.
A képeken látható három gépkocsi is közelebbi kapcsolatba került az árokkal, mégis saját lábán fejezte be valamennyi a versenyt. Jancsó Gyula Gordinije a Visegrádi Hegyiversenyen „szaltózott", Kesjár János Rallye Skodája egy betonkorlátnak sodródott, Kővári György Wartburgja pedig a túl nagy tempójú kanyart az árokban fejezte be.









Döme József már több mint 10 éve „Trabantozik", és az elmúlt évben sem maradt hűtlen kocsijához. Lehet, hogy az alsó kép láttán ezt sokan kétségbe vonják, de megnyugtatjuk olvasóinkat, hogy ez is Trabant, pontosabban Trabant Buggy, s ezzel a Spartacus terepügyességi bajnokságán indult. Természetesen a rallye-ban a szokásos, „megbűvölt" Trabantjával állt rajthoz, mellyel, no meg Bratincsák Györggyel az oldalán kategóriájában bajnok lett. (Bal oldali képünk)

AUTÓSPORT
KÉPEKBEN





Az AUTÓS MAGAZIN fotóit készítették:
Ifj. Bohanek Miklós, Dékány Tibor, Hemző Károly, Falus István, Kölcsényi Zoltán, Német Sándor, Tar András


ÁFOR
BENZIN-OLAJ
KIJÁRAT