



avtós
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** az IPV igazgatója



79.1471
Athenaeum Nyomda, Budapest
Felelős vezető:
Soproni Béla vezérigazgató

● Bizonyára nem az idén számolták ki először az arra illetékes szakemberek, hogy mennyit pazarlunk az energiák felhasználásánál, mégis csak most tudatosult bennünk a döbbenetes adat: évente 3 milliárd forintba kerül a hazai energiapazarlás.

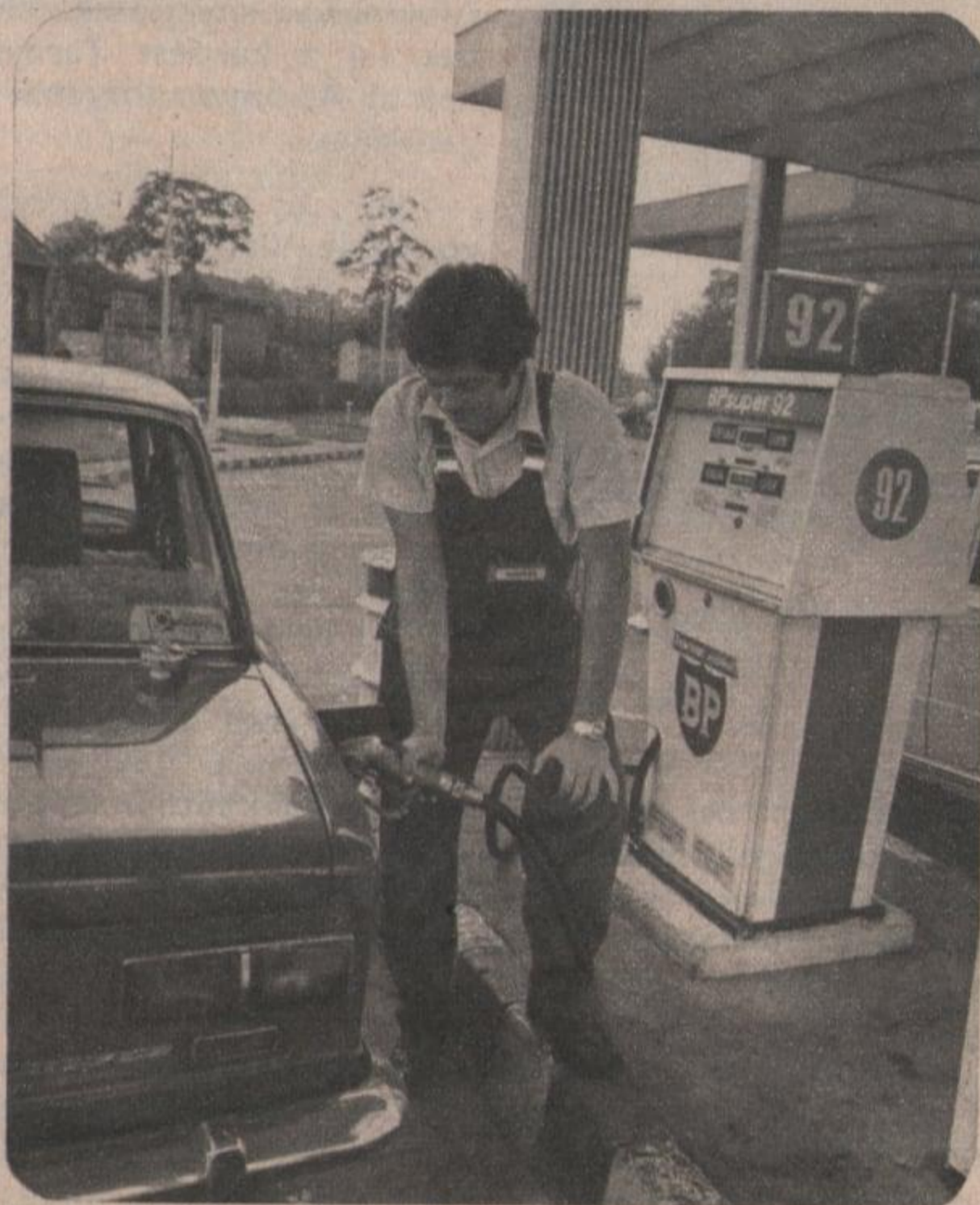
Fűtjük az utcát, „díszkivilágítással” fecsérjük az áramot, feleslegesen füstöljük el a drága motorhajtóanyag egy jelentős részét, tehát ésszerűtlenül gazdálkodunk és ezzel igen súlyos terheket róvunk egész gazdasági életünkre.

Sajnos az energiapazarlásból az autósok is jócskán kiveszik a részüket. A rossz vezetői szokások, az elhanyagolt és helytelenül beállított motorok gazdaságtalanul hasznosítják azt az energiát, amit drágán vásárolunk és nehezen állítunk elő.

A szigorú takarékosági program a huszonnegyedik órában született. Ha eddig nem is tettük, most már igazán hozzá kell látnunk a takarékoskodáshoz, méghozzá úgy, hogy ezt az aprónak tűnő pazarlásoknál kezdjük. A spórolás gondolata a legtöbb autósban, motorosban akkor vetődik fel, amikor a benzinkúthoz kanyarodik és a kilométeroszlop számlálószervezete a felemelt benzinárak jóvoltából szaporábban pörög. Kétségtelenül az immár borsosnak mondható üzemanyagár önmagában is ösztönzője lehet a takarékoságnak. Pontosabban szólva ösztönzője lehetne! Sajnos — mint azt az Áfor tapasztalata is bizonyítja — a januári áremelkedés után nem csökkent a fogyasztás úgy, ahogyan az várható lett volna. Sokan úgy próbálnak takarékoskodni, hogy az előírtnál alacsonyabb oktánszámú benzint tankolnak. A szakemberek véleménye szerint ezzel nemhogy spórolnak, hanem hosszabb távon pazarolnak, hiszen meggyorsítják a motor elhasználódását.

A gépjárművezetők szakmai felkészültségét kellene növelni, gyarapítani műszaki tájékozottságukat. Hozzáértők véleménye szerint e téren tehetnénk a legtöbbet a takarékos autózás megvalósításáért.

A TAKARÉKOS AUTÓZÁSÉRT



Bizonyított tény, hogy nálunk a száz kilométerre jutó átlagfogyasztás mintegy 10 százalékkal magasabb mint a környező országokban. Nem a gépjárműállomány és nem is az úthálózat okozza ezt a többletet, hanem a rossz vezetői szokások; az oktalan száguldozás, a helytelen reggeli hidegindítás, a sok indokolatlan fékezés — ami közvetve szintén energia fogyasztást jelent —, az útvonalak rossz megválasztása, az agresszivitás. Kísérleti menetpróbák bizonyítják, hogy a gyorsított révén elérhető 15 százalékos időnyereségért 40 százalékos túlfogyasztással kell fizetni. Azt is kiszámították, hogy a jó autóvezető száz kilométerenként csupán az üzemanyag költségből 25—30 forintot megtakaríthat.

Az Autós Magazin több más laptársához hasonlóan már évek óta szószólója a takarékoságnak. Bármilyen furcsának tűnik a magazin gazdájának, az Áfor-nak sem elsőrendű célja a fogyasztás ösztönzése. Sőt! A vállalat gazdasági mutatói egyre inkább a takarékoság előmozdítását segítik. A kőolajtermékek értékesítésének növekedési ütemét mérsékelni kívánják, számítva arra, hogy a fogyasztók szintén maximális energiatakarékoságra törekednek.

Ehhez szeretne az Autós Magazin, még az eddiginél is nagyobb segítséget nyújtani. Korábbi lapszámaink írásai; a „Guruló forintok”, a „Gyakorlati üzemanyagtakarékoság”, a „Fáradtolaj”, a „Motorolajteszt”, a „Meddig nyomjuk a gázt”? és az „Érdemes sietni?” című cikkek kivétel nélkül a takarékoság ügyét szolgálták a meggyőző szakmai propaganda eszközeivel. Az idei szám szerkesztésénél ez a törekvés még nagyobb hangsúlyt kapott. Segíteni szeretnénk a takarékoskodásban, munkatársaink, szakíróink ezért ragadtak tollat. Meggyőződésünk, hogy még igen sok olyan gyakorlati fogás van, ami megszívlelendő minden autós számára.

SEGÍTENEK TAKARÉKOSKODNI

Ma Magyarországon 37 milliárd forintért vásárolnak cseppfolyós szénhidrogéntermékeket, összesen mintegy 10 millió tonnát. Az Áfor ritkán publikált forgalmi adatai arról tanúskodnak, hogy az 1,4 millió tonna motorbenzinnek például az ötven százalékát a lakosság használja fel. A gázolaj és a tüzelőolaj vásárlók, illetve felhasználók között a mezőgazdaság áll az élen, míg fűtőolajból több mint 88 százaléknál az ipar használ fel. Motorbenzinekből tavaly 127 ezer tonnával értékesített többet az Ásványolajforgalmi Vállalat, mint a megelőző évben. Ennek a „túlteljesítésnek” körülbelül a felét a 86 oktánszámú normálbenzin tette ki. A super- és az extrabenzinek részaránya egyetlen év alatt 25 százalékról 29 százalékra emelkedett. Érdekes tapasztalatokkal szolgálnak azok a statisztikák, amelyek az idegenforgalmilag érintett területek benzinkútjainak a forgalmát összegzik. Csupán néhány példa; Fejér- és Somogy megyékben az extrabenzin forgalom 33 százalékkal, illetve 28 százalékkal növekedett. Vas megyében 40 százalékkal, Hajdú-Biharban pedig 54 százalékkal növekedett meg az extrabenzin iránti kereslet.

Erőteljes forgalom-növekedés mutatkozott tavaly a nemzetközi tranzitútvonalak mentén. A motorbenzin-forgalom országszerte valamivel több mint 10 százalékkal növekedett, ezzel szemben az ország nyugati határának környékén, például Győr-Sopron megyében 16 százalékkal. Az Áfor becsült adatai szerint

ÁFOR PROGRAM



ma az autós idegenforgalom mintegy 150 ezer tonna hajtóanyagot „visz el”. A fokozódó idegenforgalom az idén 25—30 százalékos többletbenzin-eladást eredményezhet az érintett területeken. Sokak számára úgy tűnik — a szinte mérhetetlenül nagy forgalmi adatok láttán —, hogy az Áfor-nak nem lehet érdeke az energiákkal való takarékoskodás, hiszen nyeresége a forgalomtól

függ. Mi az igazság, valóban érdeke-e az Áfor-nak az energiatakarékosság — tettük fel a kérdést Ternyák T. Benőnek az Ásványolajforgalmi Vállalat igazgatójának.

— Igen, és az ideai terveink is ezt bizonyítják. Visszafogott tervezéssel dolgozunk, a kőolajtermékek értékesítésének növekedési ütemét mérsékeljük, számítva arra, hogy a fogyasztók szintén maximális energiatakarékosságra törekednek. Jóváhagyott terveink szerint ebben az évben mindössze 1,4 százalékos forgalomnövekedés lehetséges, ami például azt jelenti, hogy normálbenzinből 75 ezer tonnával adhatunk el többet. Gázolaj-forgalmunk várhatóan 100 ezer tonnával növekszik, viszont a fűtőolaj eladását 150 ezer tonnával kívánjuk csökkenteni. Itt a hiányzó mennyiséget az Orenburgi vezetéken érkező gáz energia pótolja. A népgazdaság jelenlegi helyzete — ezen belül az energiaellátási gondok megoldása — megköveteli, hogy vállalatunk a kapcsolódó feladatokat maradéktalanul teljesítse és tevékenységével is ösztönözzön az energiatakarékosságra. — Még akkor is, ha a vállalati érdek mást diktálna!



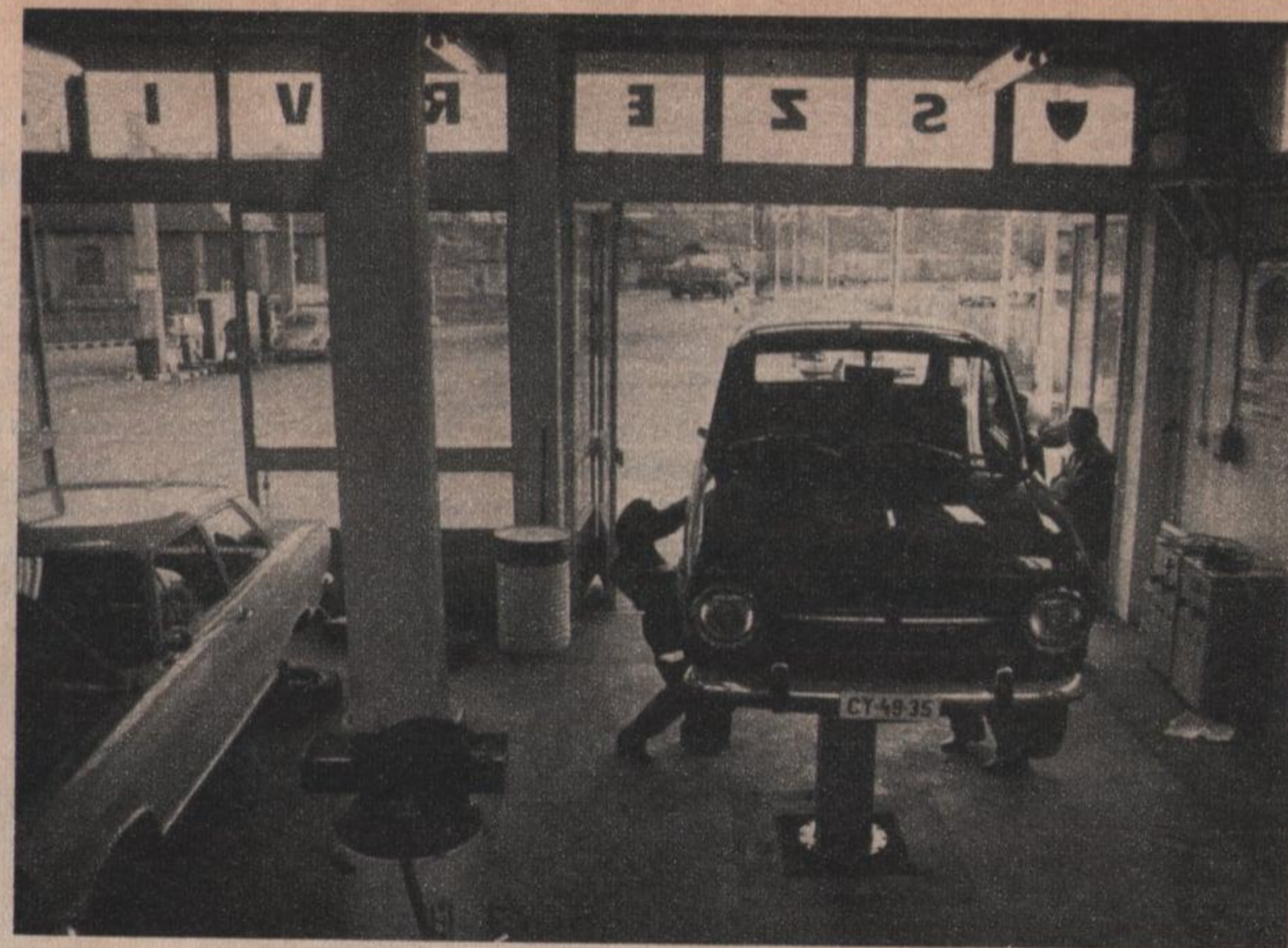
Az Áfor műszaki tanácsadó szolgálata, hivatalos nevén az alkalmazástechnika, már eddig is hathatós segítséget nyújtott a gazdaságosabb felhasználás megvalósításához. Kenéstechnikai ajánlásokkal, szakvéleményekkel segítik a nagyobb ipari és mezőgazdasági felhasználókat, a magánautósoknak pedig anketokon, vevőtájékoztatókon adnak tanácsokat. Ismertek az Áfor tájékoztató és műszaki propagandakiadványai is. Milyen feladatokat vállal magára az Áfor az országos energiatakarékosság kapcsán a jövőben?

— Az Áfor előterjesztést készít tüzelő- és fűtőolaj-fogyasztói engedélyek kiadásának megszigorítására, a túlfogyasztás megszüntetésére, a takarékosagra ösztönző árakra. Még jobb műszaki propagandával, a gazdaságos felhasználói



A helytelen autóvezetési szokások kedvezőtlenül befolyásolják a benzinfelhasználást is. Kísérleti menetpróbák bizonyítják, hogy a gyorsajtás révén elérhető 15 százalékos időnyereségért 40 százalékos túlfogyasztással kell fizetni. A jó autóvezető 100 kilométerenként csupán a benzinköltségből 25—30 forintot megtakaríthat. Ennek bizonyítására az idén nyáron a Magyar Autóklubbal közösen egy üzemanyag-takarékossági autóversenyt is megrendezünk, ami várhatóan további gondolkozásra készítő eredményekkel szolgál majd.

— Az első hónapok tapasztalatai szerint a januári benzin-áremelkedés sem ösztönözte érezhető takarékosagra az autósokat. Sokan inkább úgy próbálnak takarékoskodni, hogy az előírtnál alacsonyabb oktánszámú benzint tankolnak. Szakembereink véleménye szerint ezzel nemhogy spórolnak, hanem hosszabb távon pazarolnak, hiszen meggyorsítják a motor elhasználódását. A statisztika számai is jól tükrözik ezt a helytelen szemléletet: míg a 92 oktános



és a 98 oktános szuperbenzinek forgalma 15—20 százalékkal csökkent, a normálbenzin-eladás 8 százalékkal növekedett.

Kevés a jól beállított porlasztó is, pedig a néhány forintos műszeres beállítás jóvoltából országosan és évente több mint 100 ezer liter benzint lehetne megtakarítani!

Az energiatakarékossággal összefüggésben mit mondhatunk el ma a fáradtolaj-begyűjtésről, egyáltalán az egyszer már használt kenőolajok további hasznosításáról?

— Fokozottan időszerű téma a fáradtolaj begyűjtése ma is. Kiszámította az Áfor, hogy évente 30—35 ezer tonna fáradtolajat lehetne begyűjteni, ami végső fokon — a regenerálás, vagy a tüzelés jóvoltából — 3—4 millió dollár

évi import-megtakarítást eredményezhetne. Sajnos a realitás igényével mindössze 16 ezer tonna fáradtolaj begyűjtését tervezhetjük. Ma az Áfor 20 töltőállomásán végeznek olajcserét, de a tervek szerint a fáradtolaj kis tételű begyűjtését 100—150 állomásnál kívánjuk megoldani.

A gazdaságosság és az ellátás javítását célozza vállalatunknak az a terve is, amely szerint a következő ötéves tervben a hazai töltőállomásoknak majdnem a felét önkiszolgáló rendszerűvé alakítjuk — fejezte be tájékoztatóját Ternyák T. Benő igazgató.

Az Áfor programja tehát nem jelent korlátozást az autósok, motorosok számára, viszont sokoldalúan segíteni kívának a takarékoskodásban, a gazdaságos és ésszerű kőolajtermék-felhasználás megvalósításában.

módszerek széles körű elterjesztésével, alkalmazástechnikai szaktanácsadással is segítséget kívánunk nyújtani a takarékoskodáshoz.

Szakembereink máris néhány kézzelfogható pazarlásra figyelmeztetnek. A rossz fogyasztói szokások, az indokolatlanul sűrűn végrehajtott olajcserék évente 200 millió forintos többletkiadást jelentenek a lakosságnak. Nemcsak az idevágó műszaki propaganda hiányos, de felülvizsgálatra szorul az autójavító ipar szervizelési gyakorlata is. A nálunk forgalomba kerülő személygépkocsik kezelési könyveiből is hiányoznak a hazai olajokra vonatkozó ajánlások, így az autós nem is tájékozódhat a tényleges választékról. (E témáról különben az Autós Magazin egy másik részén részletes cikket olvashatnak. A Szerk megj.)

Az autós magazin tesztje

Ma már nem lehet biztonsággal megállapítani, hogy melyik autógyár kezdte el először alkalmazni az építőszekrény elvet — de, hogy zseniális ötlet volt az kétségtelen.

Ilyen elvek alapján készült a lengyel autóipar legújabb terméke is, a csúcsmoделlként beharangozott Polonéz. S bár a kocsi első ránézésre egy vadonatúj konstrukció benyomását kelti, a tervezők ügyesen és célszerűen használták fel a Fiat 125 P szerkezeti elemeit és egyéb alkatrészeit.

A nyomtáv és a tengelytáv szinte semmit sem változott, ami az önhordó kocsiszekrény „alsó részének” nagy-

méretű hasonlóságára utal. A kocsi motorja a Fiat 125 P 1300cm³-es 65 lóerős vagy az 1500cm³-es 76 lóerős változata, annyi módosítással, hogy a zajos és megnyúlásra hajlamos vezérműlánc helyett, már a csendesebb bordázott szíj hajtja a vezértengelyt. Változott még az égéstér alakja, nagyobb teljesítményű lett a kenőrendszer, és a zajos ékszíj helyett villamos motor hajtja a hűtő ventilátort. A sebességváltóban a tervezők megváltoztatták a II. és a III. fokozat áttételét és ez főleg a kocsi dinamikusabb gyorsulásánál vehető észre. A karosszéria vonalvezetése rendkívül szép és a szél-

csatornában végzett kísérletek hatására az ideális ékforma „felé tart”, amit bizonyít a motorháztető „előre lejtése”, a nagymértékben döntött első szélvédő és a hátsó rész „coupésított” megoldása is. Az új vonalvezetés a csökkentett légellenállási érték mellett nagyobb csomagteret is biztosít. A karosszériát elöl, hátul gumiból készült lökhárítók védik, amelyek 5 km/h sebességig elviselik a koccanást, minden káros következmény nélkül. A kocsi oldalaira ragasztott széles gumicsíkok a parkolóhelyek ajtónyitogatásának káros következményét próbálja „kivédeni”.

A kocsi belső kiképzésénél az ergonómiai szempontok döntőek voltak. A textilbetétes ülés jól formázott, egészen tág határok között állítható, akár fekvő helyzetig is. A vezető kényelmét a rendkívül hasznos — de ebben a kategóriában luxusnak számító — állítható kormány-



BEMUTATJUK A POLONÉZT



kerék is fokozza. A műszerfal újszerű, formatervezett, a vezetőt a tükrözésmentes üveg alatt a napi számlálóval kiegészített sebességmérő — olajnyomásmérő — benzinszintmérő —, motorhőfokmérő óra és a fordulatszám-mérő tájékoztatja a motor mindenkori állapotáról. A kapcsolók és az egyéb kezelőszervek elhelyezése is kiváló.

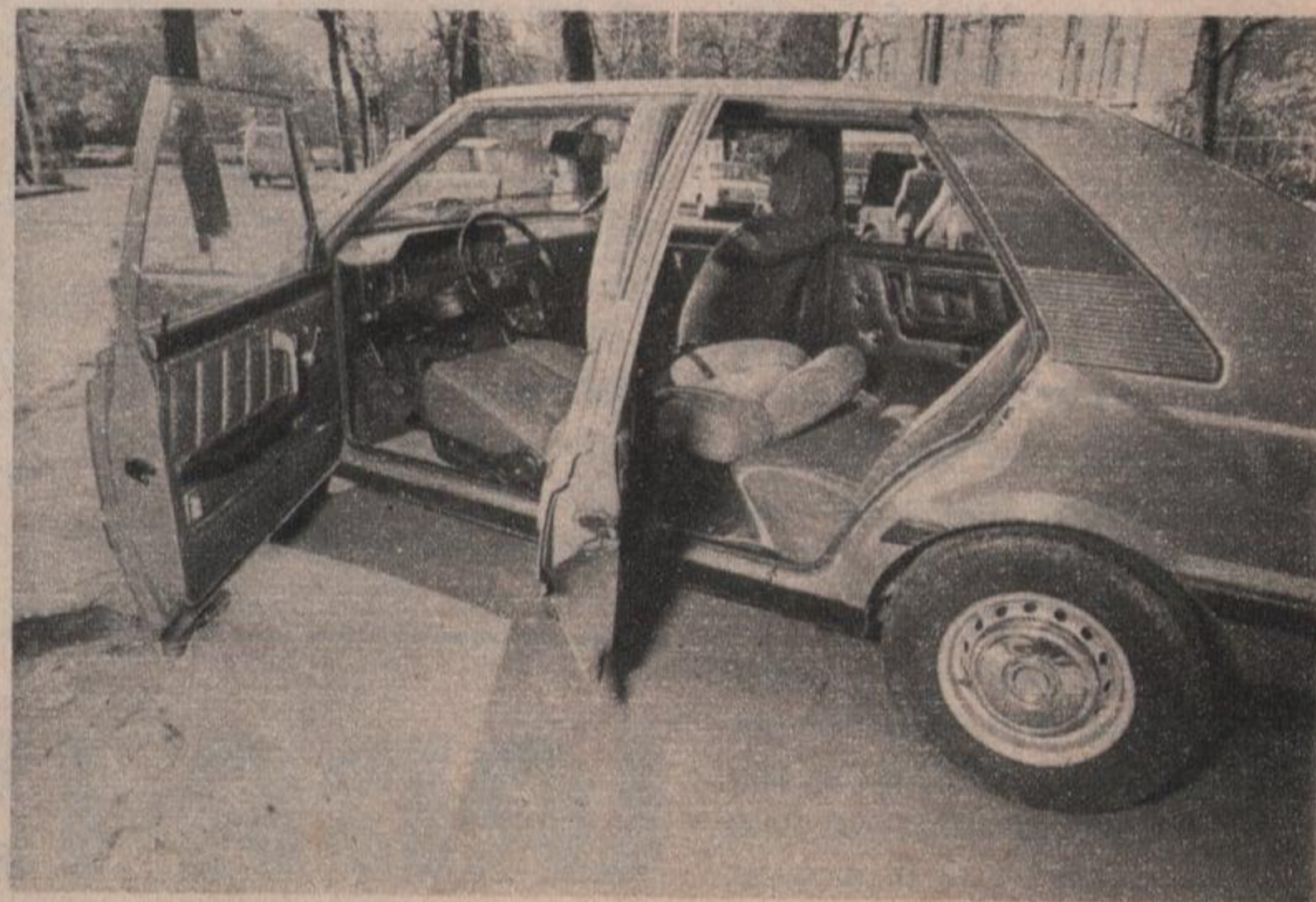
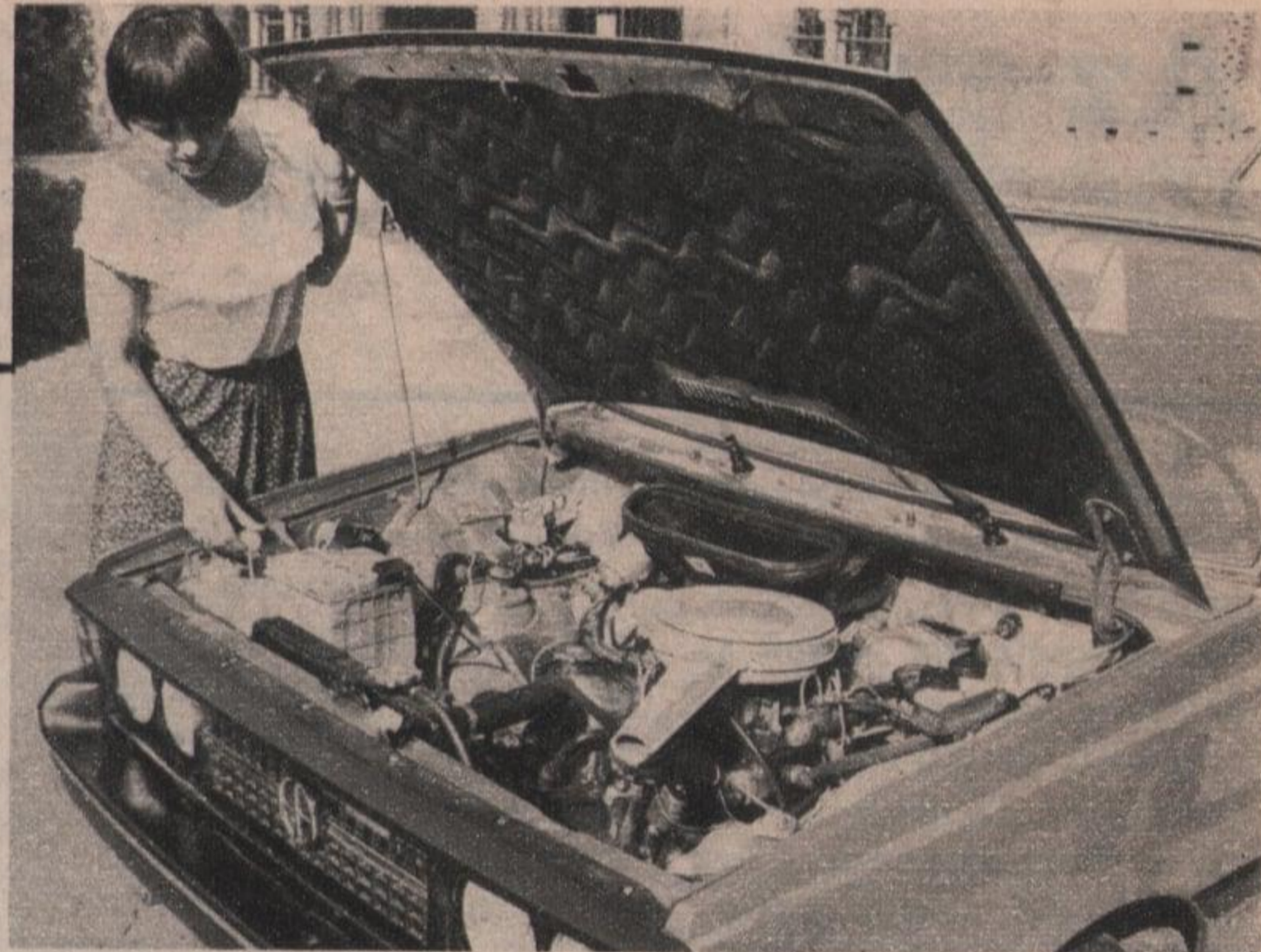
Az utastér még forszírozott ütemű vezetésnél is csendes, csupán a jellegzetes Polski motorhang jut el az

utaskabinba. Ez természetesen nagymértékben „köszönhető” a szőnyegborítású padlólemezeknek és a vastag zajelnyelő kárpitnak.

A puding próbája az ha megeszik, az autóé pedig, ha versenyeznek vele — így már az 1978-as és az 1979-es lengyel rallye bajnokság első futamain is in-

dított az FSO két gyári felkészítésű Polonézt. Azzal a nem is titkolt céllal, hogy amint a gyártási darabszám eléri az évi ezer darabot az EB futamokon is indítsa ezeket a szép megjelenésű autókat, természetesen a hazai élversenyzőkkel — Jarosewicz, Stavowiákkal — a volán mögött.

A kérdés egyelőre csak annyi, hogy az 1,3 az 1,5 vagy esetleg a Fiat 132 P 2 1-es, 170 lóerős motorja „dobog-e” majd a motorháztető alatt?



Az autós magazin tesztje

Valószínűleg érzékszervi csalódások áldozatául estünk, de a legújabb Lada, az 1300—S típus kipróbálásakor az volt az érzésünk, hogy ez az ezerháromszázas fürgébb mint a már ismert, de „S”-jelzés nélküli társai. Pedig az eltérés a két autó között nem a motorban, hanem a karosszériában van; a Lada—1300 S a már ismert 1500-as kocsiszekrényét kapta, az ott megszokott luxus-és kényelmi szerelvényekkel. Az erőforrás teljesítménye tehát változatlanul 68 DIN lóerő, azaz az új mértékegység szerint 50 kW.

A motorháztetőt felnyitva csatlóka érzékszerveink némi elégtételt kapnak, hiszen itt rábukkanunk a „titkokra”. A nagy akusztikai zajt okozó mechanikus hűtőlapát eltűnt a blokk elől, helyét az alig hallható surrogással pörgő elektroventillátor vette át, amelyet

a hűtő aljánál elhelyezett hőérzékelő kapcsol ki és be. Így azután nem csoda, ha a kocszi magasabb fordulatszámú üzeménél, a motorháztető alól nem halljuk a tipikus dübörgő hangot. Ez a magyarázat arra, hogy az 1300—S fürgébbnek tűnik, mint hagyományos társai. Zaj nélkül kapjuk a szokásos teljesítményt, így azt viszonylag nagyobbak érezzük. A motortér bal oldalán, hátul, még egy szimpatikus újítás fedezhető fel: ezek az 1300-asok már szervofékkal készülnek, tehát a fékerőt egy depressziós rásegítő erősíti. Megérdemli ez az igazán fürgé autó a jó és hatásos féket. A motortér szemrevételezésekor

néhány apró komfortosítás is felfedezhető. Ilyen az elektromos ablakmosó, az akkumulátor praktikusabb elhelyezése és rögzítése stb.

Annak ellenére, hogy a Lada 1300—S lényegében kevés teljesen új műszaki megoldást tartalmaz, a már meglévő és jól bevált Lada szerkezetek szerencsés társításával, mégis összességében egy praktikus autó. Az alapképlet a szovjet gyárban nyilván ez volt: végy egy jól bevált karosszériát, szereld fel azzal a luxussal, ami ma józanul elvárható egy közepkategóriás kocsitól és tegyél bele egy nem túl nagy fogyasztású, de dinamikus motort. A Lada 1300—S esetében ez a recept sikert aratott. A néhány száz kilométeres gyors teszt után azzal a jó érzéssel szálltunk ki a próbakocsiból, hogy bárcsak minél hamarább kapni lehetne nálunk is, ezt az igazán nekünk való autót.

LADA 1300-S



Villámok a műanyagkannában

Évekkel ezelőtt az autósok örömmel vették tudomásul, hogy a hagyományos — zörgő, nagyobb önsúlyú — fémkannák helyett a kereskedelem műanyag kannákat is árusít a benzin tárolásához.

Az örömben azonban az évek múlásával üröm is vegyült, hiszen a benzinkutaknál 1977. november 1-től, az új benzinkútszabvány szerint nem szolgálnak ki benzint a műanyag kannákba. Természetesen az autósok nem nyugodtak bele egykönnyen a változásba és a legfondorlatosabb módokon próbáltak benzint szerezni a műanyag kannákba.

Öntsünk tiszta benzint a fémkannákba, miről is van szó tulajdonképpen?

A benzinkutaknál történt számos belobbanásos, berobbanásos baleset hatására az Áfor szakemberei és a BME Erősáramú Intézete vizsgálatok egész sorával igyekezett fényt deríteni a belobbanások okára.

A vizsgálatok egyértelműen kimutatták, hogy műanyag kannák a különböző súrlódások hatására elektrosztatikusan feltöltődtek. Ugyanígy feltöltődnek a fémkannák is, de míg azok vezetőképességük miatt leföldelhetők, ha csak egyszerűen a földre kerülnek ez máris megtörténik, a műanyag kannáknál ez a jelenség — a vezetési képesség hiányában — nem jön létre.

Hasonló elektrosztatikus feltöltődést okoz a ben-



MIÉRT TILOS?

zinkút töltőpisztolyán átáramló benzin is. A kísérletek során mérésekkel igazolták, hogy az elektrosztatikus feltöltődés, tehát a szikra veszélye a pisztoly végénél a legnagyobb, de amelyet az elektrosztatikusan vezetőképessé tett gumislag „elvezet”. Ezt az elektrosztatikus vezetőképességet használták ki a benzinkútnál, amikor a benzinkúthoz beálló autó valamely fém részéhez érintve a töltőpisztolyt, gyakorlatilag „leföldelik” az elektrosztatikusan feltöltött autót.

A benzin töltése közben létrejövő elektrosztatikus feltöltődés — fémkanna vagy fémtank esetén — a töltés közbeni folyamatos hozzáérítéssel „elvezetődik”. Ugyanez a feltöltődés, mivel a műanyag kanna nem vezet, sőt leföldelhetőség hiányában megtartja elektrosztatikus feltöltődését, szikra formájában kisülhet és belobbanthatja a benzin-levegő keveréket.

A töltőállomásokon gázolajat, HTO-t — mivel elektrosztatikusan csak kisebb mérvű feltöltődést okoznak, s mivel a levegővel alkotott elegyük lobbanáspontja is lényegesen magasabb — a műanyag kannákba is kiszolgálják.

(Zárójelben két dolgot — kommentálás nélkül — még jegyezzünk meg. Az amerikai mammut-cég a General Motors 1978-ban 500 ezer autóját hívta vissza, hogy a gyárilag szerelt műanyag benzintank helyett, fémtankokat építsenek be az autókba. Külföldön kaphatók olyan műanyag benzinkannák, amelyekben ott a felirat: antisztatizált — tehát rugalmasak, könnyűek és rendelkeznek a fémkannákra jellemző elektrosztatikus vezetési képességgel is.)

MAJD NEM KRIMI! Hová tűnik ötezer autó? évente!

Bármelyik napilapunkban megjelenhetne a következő rövid hír:

„Ismeretlen tettesek évről évre több mint ötezer személygépkocsit semmisítenek meg Magyarországon.”

Sajnos semmi túlzás nincs ebben a hírben, talán egyedül a tálalása kissé meglepő. Vegyük sorra az egyes állításait. Ismeretlenek-e a tettesek?

Valóban ismeretlenek a szinte felmérhetetlen kár okozói? — Nem, mindenki előtt ismert, mondhatni mindennapos események, amelyek szemünk láttára, de szinte észrevétlenül pusztítják a gépkocsik tömegét. A jelenség összefoglaló neve is egészen hétköznapi: a ROZSDA!

Mindenki ismeri, nyomait napról napra látjuk, amikor szemünk megakad egy-egy elszíneződött autókarosszérián, egy rozsdától hólyagzó sárvédőn, vagy motorháztetőn. Sajnos ennek a folyamatnak a legveszélyesebb és legnagyobb kárt okozó része mégis láthatatlanul zajlik le. A gépkocsi fényezése alól előtűnő rozsdafolt csak a kevésbé veszélyes formája e folyamatnak. Sokkal veszélyesebb az a rozsdá, amit egyszerű ránézéssel nem is veszünk észre.

Az alváz zárt, tokozott részein végbenő korrózió még gyorsabban zajlik le, mint az, amit a karosszéria külső részein láthatunk. Ez utóbbi sokáig csak szépséghibája az autónak, míg a másik már kezdeti időszakában is csökkenti a szerkezet szilárdságát.

Ötezer személygépkocsi a kár?

Nem túlzás ez a számadat? — kérdehetnénk. Tudjuk, rozsdásodnak az autók, de azért ennyi csak nem megy tönkre! Sajnos nem túlzás, sőt azt is mondhatnánk, hogy ezúttal a statisztika igazán jóindulatúan csoportosított. Az Országos Műszaki Fejlesztési Bizottság felmérése azt bizonyítja, hogy hazánkban a gépkocsiipar korrózió miatti átlagos értékcsökkenése évente 0,85 százalék. Ez az arányszám a hazai gépkocsiállomány értékének ismeretében,

több mint ötezer autót jelent. Ennyit eszik meg a rozsdá városban, falun, országúton, parkolóban és a garázsban, nehezen megvásárolt és féltve vigyázott autóinkból.

Ezek után felmerül a kérdés, hogy a rozsdát természeti csapásként kell-e fogadnunk, vagy tudunk-e ellene védekezni. A külföldi és a hazai tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a jelenség ismeretében képesek vagyunk a védekezésre. A jól kiválasztott védőanyag — ha megfelelően alkalmazzuk — lehetővé teszi a rozsdakárok minimálisra való csökkentését. A korrózió ellen védő anyagok, amelyek többnyire ásványolajtermékek, megakadályozzák az alváz és a lemez rozsdásodását, ellenállnak a különféle mechanikus és vegyi hatásoknak is.



Harcban a rozsdá ellen

A legtartósabb gépkocsikat gyártó svédtek is küzdenek a rozsdá ellen, sőt ebben a harcban jeleskednek is. Legutóbb egyik szakmai bizottságuk megállapította — Európa-szerte végzett felmérés nyomán — hogy az egyéves gépkocsik 60 százalékát már megtámadta a rozsdá. Hasonló szomorú eredményre vezetett különben az NSZK-beli TÜV-szervezet (időszakos műszaki felülvizsgálatokat végeznek) felmérése is. Ők az öt- és a hatéves kocsikat

„szondázták”, számszerint félmilliót. Az eredmény: nemcsak a nagyobb felületű lemezrészek korrodáltak, hanem a teherhordó vázrészecskék is. A felbecsült kár értéke több mint 6 millió NSZK márkát tesz ki.

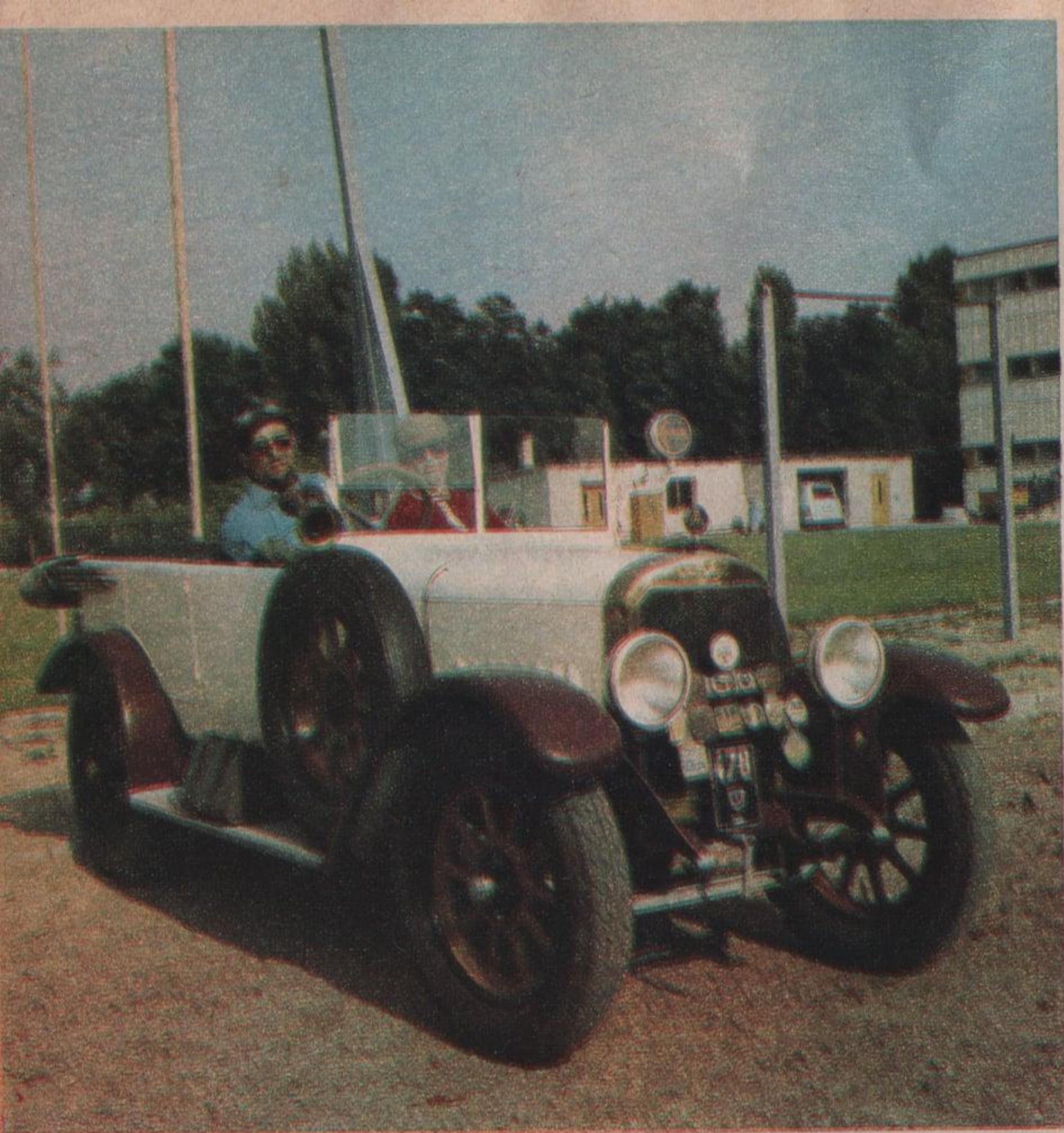
A rozsdá elleni hathatós védekezés egyre inkább az autógyártás homlokterébe kerül. A legtöbb nagy autógyár a felhasznált lemezeket különlegesen kezeli, horganyozza, vagy műanyag szóróbevonattal látja el. A drágább luxus-, vagy sportkocsikat újra erősebb lemezből készítik, ezek több acélt tartalmaznak, így négyszerre ellenállóbbak a korrózióval szemben. A közkedvelt Alfásudokat például két éve még a leginkább rozsdásodó kocsik között tartották számon. Ma, az új karosszéria-előkészítés eredményeként a gyár már két éves korróziós garanciát is vállal az Alfákra. Hasonló primér lemezevédelmi technológiát honosítottak meg a Ladák gyártásánál is. Ennek köszönhető, hogy a nyugati szaksajtó dicséri a szovjet kocsik rozsdá elleni ellenállóképességét.

Mivel a szalagszerű autógyártásnál a komplett korrózióvédelemre legfeljebb



három-négy perc áll rendelkezésre, megnőtt a jelentősége az úgynevezett utókezelésnek. A különféle rozsdá elleni védőszereket előállító cégek ma már olyan bevonatokat gyártanak, amelyek hat évig is képesek megóvni a karosszériát. A Valvoline cég Tectyl-nevű anyagával elvégzett üreges korrózióvédelem 14, majd 36 hónap után felújítva közel tíz évre megoldja a karosszéria védelmét a víz és a sár támadásaival szemben, például a BMW kocsiknál. Azokat a karosszériarészeket, amelyeken ennek ellenére öt év múlva rozsdá található, a Valvoline díjtalanul kicseréli.

Az Áfor szervizei és más hazai, korrózió ellen védő állomások Magyarországon előállított korróziógátló termékekkel dolgoznak. Ezek közül néhányat az említett Valvoline receptúrája alapján gyártanak. Szakemberek véleménye szerint a használt gépkocsiknál is érdemes a teljes és alapos rozsdá elleni védelmet elvégezni, hiszen ez is több évvel megnyújthatja az autó élettartamát. Speciális védőanyagokkal a krómzott díszítőrészek fénye is hosszú időre megőrizhető.



KALLÓDÓ
MŰSZAKI EMLÉKEK...

VETERÁN AUTÓK

Egyre nagyobb divat napjainkban az öreg járművek gyűjtése, restaurálása és versenyeken való bemutatása. Talán nosztalgia ez, de inkább mondhatnánk, hogy tisztelgés a motorizált kor kezdetének. Hazánkban is egyre intenzívebben éled a veteránautós „láz”. Az öreg kocsik első versenyét még 1936-ban rendezték Budapest és Siófok között. Azóta több mint negyven esztendő telt el és időközben ennek a versenynek az egyik résztvevője már beköltözött a Közlekedési Múzeumba. Horváth Viktor hajtotta akkor az 1902-es évjáratú Opel Darracq-t.

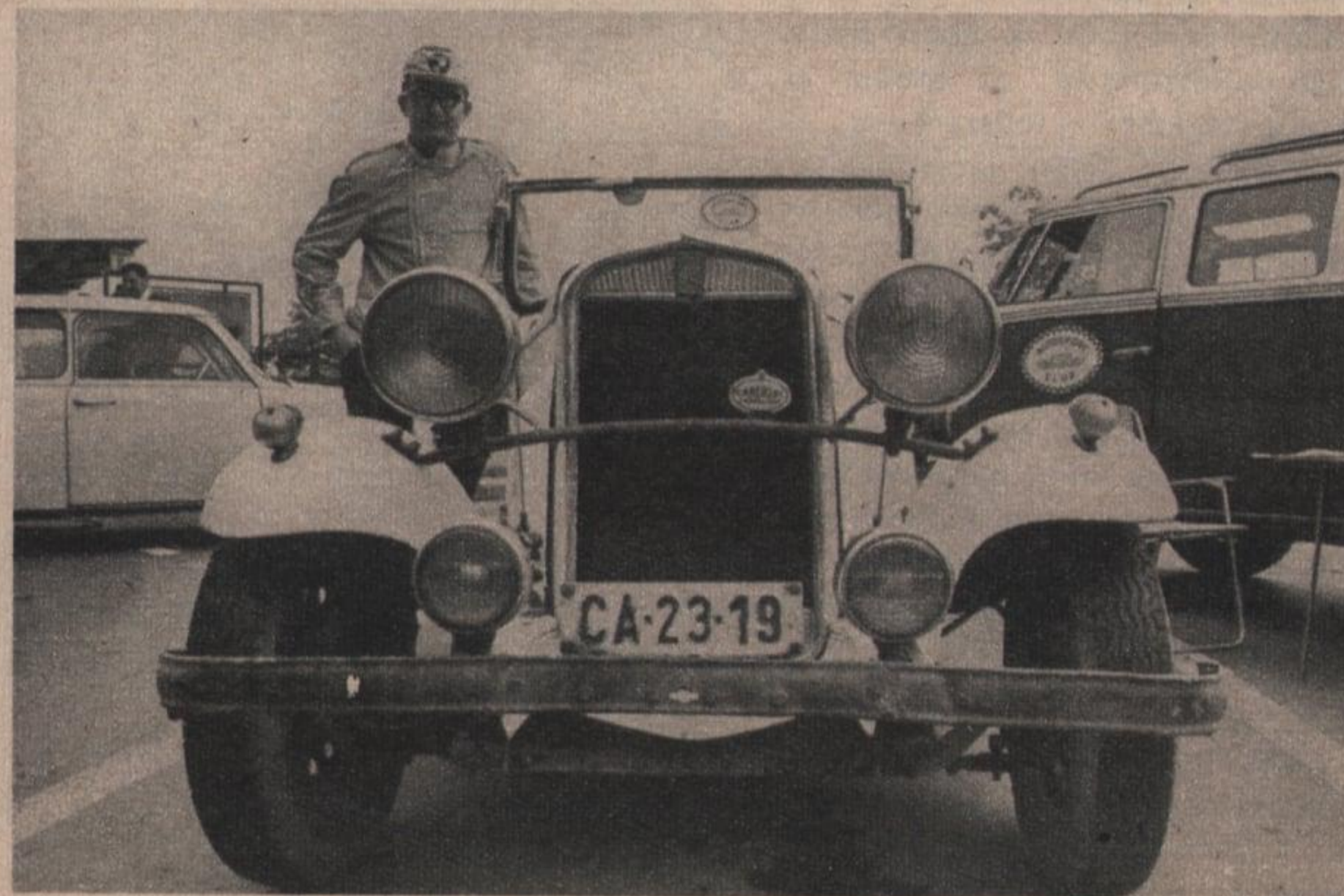
Hosszú szünet után a következő veterán bemutatót 1968-ban a Városligeti Napok keretében rendezték meg Budapesten. Az „újkori” veteránautós divat nálunk ekkor kezdődött el, az igazi nyitányra pedig 1971-ben került sor. A Csongrádi Veteránautós Találkozón a hazai gyűjtők mellett már csehszlovákok is bemutatkoztak, igazán gyönyörű öreg járművekkel. Csongrádon azóta hagyomány lett az öreg autók randevúja és ma már a tájörzet ünnepsorozata a régi pöfögők nélkül elképzelhetetlen.

A történelmi hangulatú város, Esztergom, 1975-től kapcsolódott be a veteránautósok rendezvényeibe, majd Sopron és Kőszeg is feliratkozott az öreg járműveket kedvelő városok sorába. Ide már a szomszédos osztrák gyűjtők is rendre átrándulnak régi autóikkal sőt színvonalas versenyeket is vívnak a kacsakaringós ügyességi pályákon. A legutóbbi hazai veterán-versenyekre rajtuk kívül csehszlovákok, lengyelek, NDK- és NSZK-beli autósok, franciák, sőt svédok is ellátogatnak, a

magyar gyűjtők pedig kezdenek résztvenni a külföldi találkozókban. Veteránautósaink indultak az eisenachi, drezdai, krakkói, osztravai és bécsi versenyeken.

A leglátványosabb eseményre nyilván még sokan emlékeznek az elmúlt évből: ekkor a világ legszebb és legjobb állapotban levő öreg autói kerekedtek fel, hogy körülutazzák a világot! A világszerte veterán-verseny áthaladt hazánkon is. A többségükben amerikai automatuzsálemek — Fordok, Abott, Pontiac, Franklin és Thomas Flaybot-autók Szegednél lépték át a határt és a budapesti éjszakázás után

Hegyeshalomnál pöfögtek ki, Bécs irányába. A verseny egyetlen rövid műszaki pihenője az Áfor budaörsi benzinkútjánál volt — ott, ahol néhány éve egy másik igazi nagy világ-rallye a London—Mexikó verseny is áthaladt. Az öreg „benzincsórák” ennél a modern magyar töltőállomásnál tankoltak hajtóanyagot, vizet, levegőt a hosszú útra, igen nagy örömet szerezve a nagyszámú nézőnek. Nagy kár, hogy a magyar veteránautós szervezet hiányában osztrák és csehszlovák rendezők és szervizkocsik segítettek ennek a nagyszabású versenynek a magyarországi átvonulását. Sajnos a veteránautók szervezett össze-



fogása máskor és máshol is hiányzik. A magyar öreg autóknak nincs érdeklépviseletük, a lelkes gyűjtők nem tudják szervezeten és hatékonyan megmenteni a kallódó és megsemmisülésre ítélt műszaki emlékeket. Még országon belül sem lehet hozzájutni a szükséges műszaki dokumentációkhoz így az egyébként is nehéz restaurálási munka még inkább bonyolulttá válik. Az sem a legszerencsésebb, hogy gyűjtőink ma csak magánemberként tárgyalhatnak külföldi veteránautós szervezetekkel és múzeumokkal. Sajnos a műszaki emlékeinket külföldre juttató és történelemhamisító tevékenység ellen sem lehet így hatékonyan fellépni.

Pedig öreg autóink, motorkerékpárjaink nagyobb törődést is megérdemelnének, hiszen modern történelmünknek ők is részesei. Sajnos az emberek, de még a hatóságok sem tudnak különbséget tenni lerobbant állapotú roncsok és muzeális értékű járművek maradványai között. Érthetetlen ez, hiszen ugyanakkor megcsodálják a külföldről származó, szépen restaurált járműveket. Előfordul, hogy tömegével semmisítenek meg hazai öreg autókat ahelyett, hogy segítenék ezek szakszerű restaurálását. Pedig a jól megóvott öreg autókra a múzeumokon kívül másutt is szükség lenne: szinte egyetlen történelmi tárgyú filmet sem lehet elkészíteni, korhű, régi járművek nélkül. Sajnos ma a filmgyár ilyeneket többnyire külföldről bérel, fantasztikus összegekért.

A veteránautós rendezvények jóvoltából talán intézményesen is megszeretjük az öreg járműveket és akkor ezek a mostoha műszaki emlékek is megkapják a méltó támogatást.

SZÁMÍTÓGÉP, TÁVVEZÉRLÉS...

Az Áfor beruházási keretének legnagyobb részét — az ötödik ötéves terv idején — összesen mintegy 3 milliárd forintot, az úgynevezett háttér fejlesztésére költi. Új, korszerű ellátó és tároló telepeket, föld alatti termék távvezetékeket, modern ipari berendezéseket, nagykapacitású szállító eszközöket és még jobb technikát jelent ez a hárommilliárd forint.

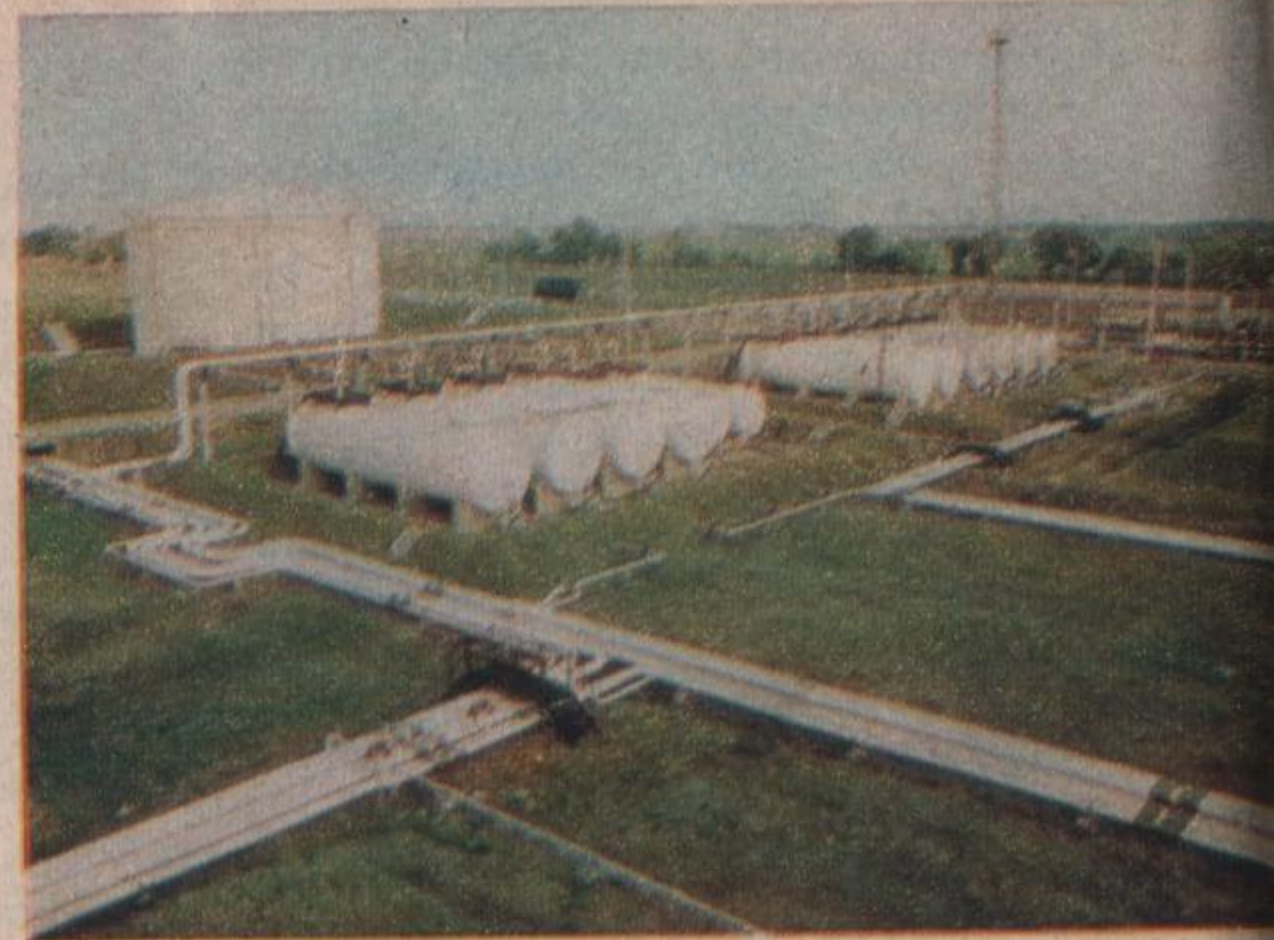
Az elmúlt években az ellátás javítására új Áfor-telepek készültek el, a föld alá bujtatott csövekben pedig már többszáz kilométerrel távolabbra jut el gyorsan, biztonságosan és olcsón a hajtó, tüzelő- és kenőanyag. A százhalombattai „olajvárost” egy székesfehérvári kitérővel Pécsig köti össze az új csővezeték, ami egy éve már folyamatosan árut szállít. Elkészült a Keleti termékvezeték is, amelyen a Szovjetunióból érkeznek a kőolajipari késztermékek Nyírbogdányba, Leninvárosba és egy különleágazáson az új ebesi Áfor-telep fogadóállomására.

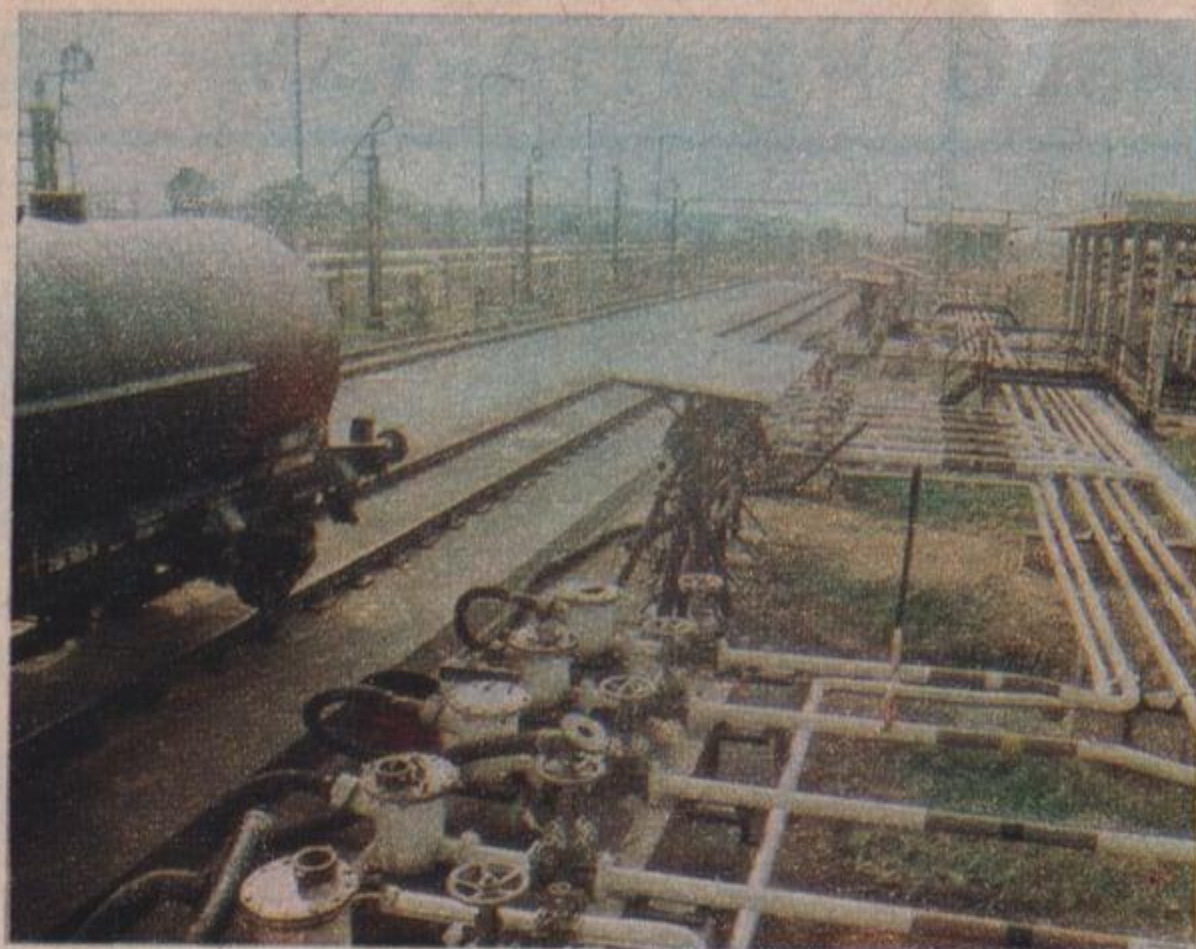
Az Áfor csővezetékei tavaly már 3,5 millió tonna árut továbbítottak és napjainkban az igazán nagy üzemanyag-telepek már kivétel nélkül „csövön” kapják a kőolajtermékek

Fejlődő ÁFOR háttér

legnagyobb részét. Két igen fontos tájkörzet ellátása javult meg az új székesfehérvári és az ebesi bázis-telep elkészültével. Ez utóbbi az ország legjobban műszerezett és legkorszerűbb ilyen létesítménye. Központi diszpécser-terméből az MMG által gyártott automatika-rendszer jóvoltából az egész olajtelep munkája figyelemmel kísérhető és irányítható. Innen indíthatók és állíthatók az elektromos szivattyúk, a védelmi berendezések, digitális rendszer mutatja, hogy melyik tartályban mennyi áru van és külön automatika kíséri figyelemmel a töltést is.

A telep távvezetéki fogadóállomása a Keleti termékvezetékéből és Százhalombattáról fogad szállítmányokat, a korszerű „olaj-pályaudvaron” pedig az ország minden részéből



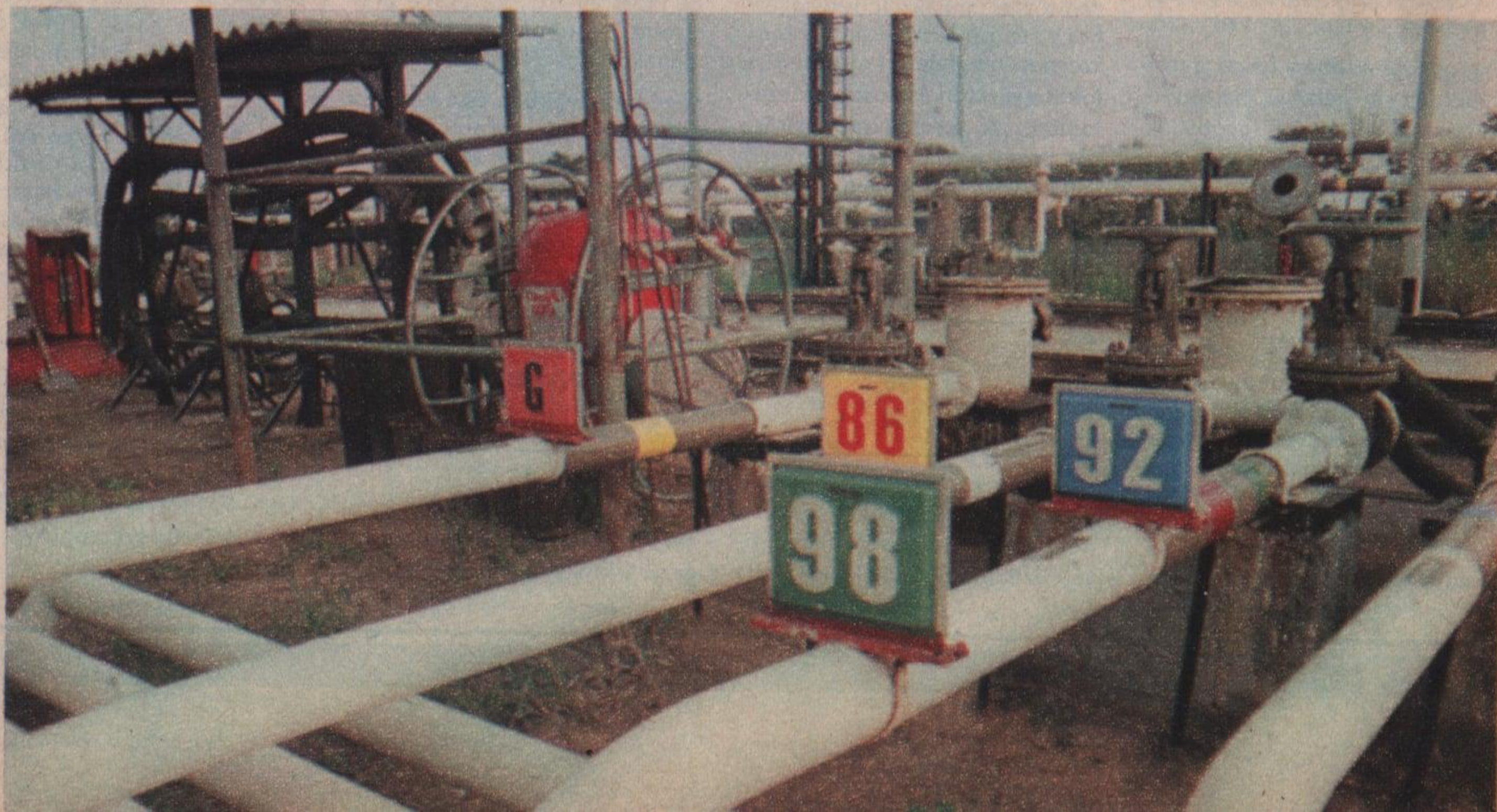


érkező tartályvagonokat ürítik és töltik a részben automatizált berendezések.

Nagy forgalmat bonyolítanak le a modern tankautótöltők is, ahol már a kényelmesebb töltőkaros csőrendszeren át kerül a benzin és a gázolaj az autók gyomrába.

A legújabb, modern Áfor-telepek már évente 200 ezer tonna különféle ásványolajterméket képesek forgalmazni, ami az adott körzetek, közte a benzinkutak még jobb ellátását is jelenti.

Előttünk autósok, motorosok előtt ez az Áfor-háttér kevésbé ismert, de ez nem jelenti azt, hogy kevésbé fontos is. A folyamatos és jó árúellátásnak ez a legfontosabb „kulcsa”.



Azok az autósok, akik járművük szervizeléséről maguk gondoskodnak és ismerik a motorolajok és kenőzsírok választékát, sokszor zavarban vannak. A már jól ismert flakonokon, dobozokon ugyanis időnként ismeretlen új betűjelzések, vagy minősítő számadatok tűnnek fel. Korszerűsödik az áru kínálat, bővül a választék, még jobbák a termékek, de ha nincs kéznél a legújabb termékismertető prospektus, bizony nehéz eldönteni, hogy miről is van szó.

Az utóbbi időben hazai autósaink az új jelzésű hajtóműolajok „rejtélyét” próbálják megfejteni.

Az Áfor alkalmazástechnikusait kértük fel műszaki tanácsadásra; mit jelent a hajtóműolajok új osztályozása, mi tette ezt szükségessé és mennyiben változott a minőség?

— A hajtóműolajokkal szembeni fokozódó követelmények tették időszerűvé az úgynevezett nemzetközi SAE viszkozitási osztályok módosítását, illetve ezzel együtt maguknak az olajoknak a módosítását is. A nagy világcégekhez hasonlóan

ÚJ OSZTÁLYOZÁSÚ HAJTÓMŰOLAJOK

a hazai kőolajipar is megteremtette annak lehetőségét, hogy az új osztályozási rendszernek megfelelő hajtóműolajokat gyártson és hozzon forgalomba. A termékmodosításnál az új osztályozás alapvető célja volt a meghatározó:

fokozott üzembiztonság elérése és ezzel együtt, az egyre precízebb hajtóművek élettartamának a növelése.

A gépkönyvekben és a kezelési utasításokban szereplő korábbi SAE-kategóriák az új osztályozás szerint így módosulnak:

Régi SAE osztály	Új SAE osztály
80	80W
90	85W/90
140	140

(A számjelzés utáni W betű a kenőanyag hidegben történő, téli üzemi felhasználását jelöli)

Az Áfor töltőállomások az új sorozat tagjai közül, hipoid fogazású kiegyenlítőművek, nagy

terhelésű hajtóművek és sebességváltók kenésére az API GL-4, illetve a KGST TM-4 teljesítményszintű Hykomol olajokat ajánlják. Ezek az új jelölés szerint Hykomol 80W, Hykomol 85W/90 és Hykomol 140 feliratú flakonokban kerülnek a fogyasztókhoz. A kiválasztásnál mindenkor a gépkönyvi előírások a meghatározók, figyelembe véve a fenti összehasonlító táblázatot.

Nagyobb dinamikus igénybevételelű mechanikus sebességváltók, hipoid fogazású kiegyenlítőművek és más lökészerűen terhelt hajtóművek kenésére a GL-5, illetve TM-5 teljesítményszintű Hykomol-K sorozat

Hykomol—K 80W
Hykomol—K 85W/90
Hykomol—K 140

— jelű tagjait kell használni.

Ezek az olajok kiváló oxidációs stabilitással rendelkeznek, viszkozitási indexük kedvező és szélsőséges körülmények között is jó kenést, kopásmentes üzemet biztosítanak. Javítja a felhasználhatóságukat, hogy korróziógátló és habzástgátló tulajdonságú adalékot is tartalmaznak. A Hykomol sorozat olajai nagy „fognyomással” (Extreme Pressure) működő erőátviteli berendezések kenésére is kiválóan megfelelnek.

A Hykomol-olajok a velük azonos viszkozitású és teljesítményszintű import hajtóműolajokat egyenértékűen helyettesítik és élettartamuk is azonos ezekkel. Az új osztályozás és az ennek a nyomán megjelent új számjelzések tehát még nagyobb üzembiztonságot és még hosszabb élettartamot jelentenek hajtóműolajainknál.

GYÁRTSUNK PÁNCÉLAUTÓT

„Ha nem lenne mindez olyan rettenetes, azt mondanám, hogy jó üzlet a terrorizmus” — jelentette ki az egyik karosszériagyártó olasz szakember.

Kétségtelenül, mióta megszorodtak a terrortámadások és az emberrablások, a politikusok, az ipari, gazdasági potentátok és a jómódú milliomosok tömegével rendelik a páncélozott autókat. Csupán a Mercedeseket előállító Daimler-Benz-hez egyetlen hét leforgása alatt 138 ilyen megrendelés futott be a Schleyer-ügy kapcsán.

Nem olcsó multság a védelem. Egy-egy Mercedes beborítása golyóálló páncéllal átlagosan 50 ezer NSZK márkába kerül. Ez az ár természetesen nem foglalja magába a törhetetlen és átlöhető ablakok és az automatikus zár — reteszelő felszerelési költségét. Az olasz Officine Introzzi cég a pöttyömnyi Fiat 126-tól a nehézsúlyú Rover-ig, vagy Daimler-ig gyakorlatilag minden autótípust kínál 23 milliméter vastag páncélüveggel és 15 milliméter vastagságú mangánacél burkolattal, csupán megfelelő biztonsági gumiabroncsokról nem tudnak gondoskodni. Igaz, hogy a Dunlop cég már gyárt olyan gumit, ami átlyukasztva is képes 150 kilométert megtenni, de a robbanólövedékek ellen ez sem véd. Márpedig a terroristák időnként még páncélöklöket is bevetnek! Schleyer elrablói például olyan fegyverekkel rendelkeztek, ami páncéltörő lövedéket lő ki, mások speciális robbanótölteteket használnak. Ezeknek pedig semmilyen autólemez nem tud ellenállni.

Bármilyen nagy az igény a biztonsági autóra, a lövésbiztos személygépkocsik előállítása örökre egyedi munka lesz. — És azt sem garantálja senki sem, hogy az anyagilag erős, de idegileg gyenge prominens személyek a páncélozott autóban igazi menedéket lelnek.



VW BOGARAK RENEZSÁNSZA

Alig egy éve, hogy legördült az utolsó bogárhátú VW a gyár futószalagjáról, máris romantikus érzések születnek a típus kedvelőiben. Hiába kitűnő és korszerű az utód; a Golf, a Passat, a Scirocco és az amerikai változat, a Rabbit (Nyulacska), az embe-

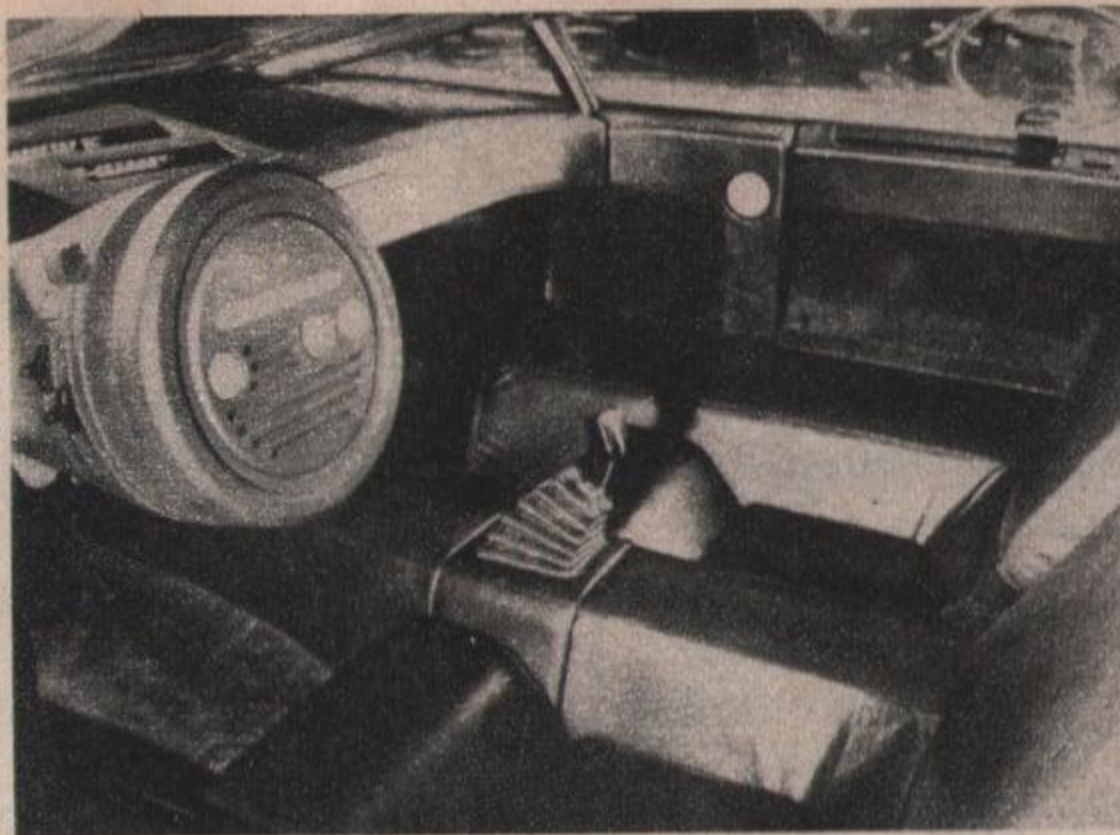
rek törnek magukat egy-egy igazi bogárért.

Amerikában „Love-Bug” klubok alakultak, ahol a fiatalok szinte csecsemőként dédelgetik a megóvott bogárhátú népautókat. A gyűjtők egyik része a Beatles-időkre emlékeztető színes, csecsebecsékkel díszíti a de-

rék négykerekűeket, sokszor szinte mozgó mutatványos bódéokra emlékeztetnek ezek a kocsik, másik részük azt vallja, hogy mutassák meg a bogarak, hogy mire képesek. Ezek hatalmas gumiabroncsokat szerelnek a lekönnyített karosszériák alá, megtuningolják a motorokat és izgalmas gyorsasági, terep és szlalomversenyeket vívnak egymással. Három hónaponként a VW-rajongók Los Angeles közelében összegyűlnek kedvenceik bemutatására és végignézik a kimondottan erre az alkalomra kiírt VW-Dräger versenyre. Az itt induló „bogarak” már alig hasonlítanak szelíd társaikra: 200 lóerősre tupírozott motorjaikkal olyan brutális gyorsításokra képesek, hogy első kerekeik felemelkednek a betonról és húsz-harminc méter is két keréken tesznek meg. Itt az győz, aki a negyedmértöldes távot a leggyorsabban teszi meg.

ÉRDEKESSÉGEK

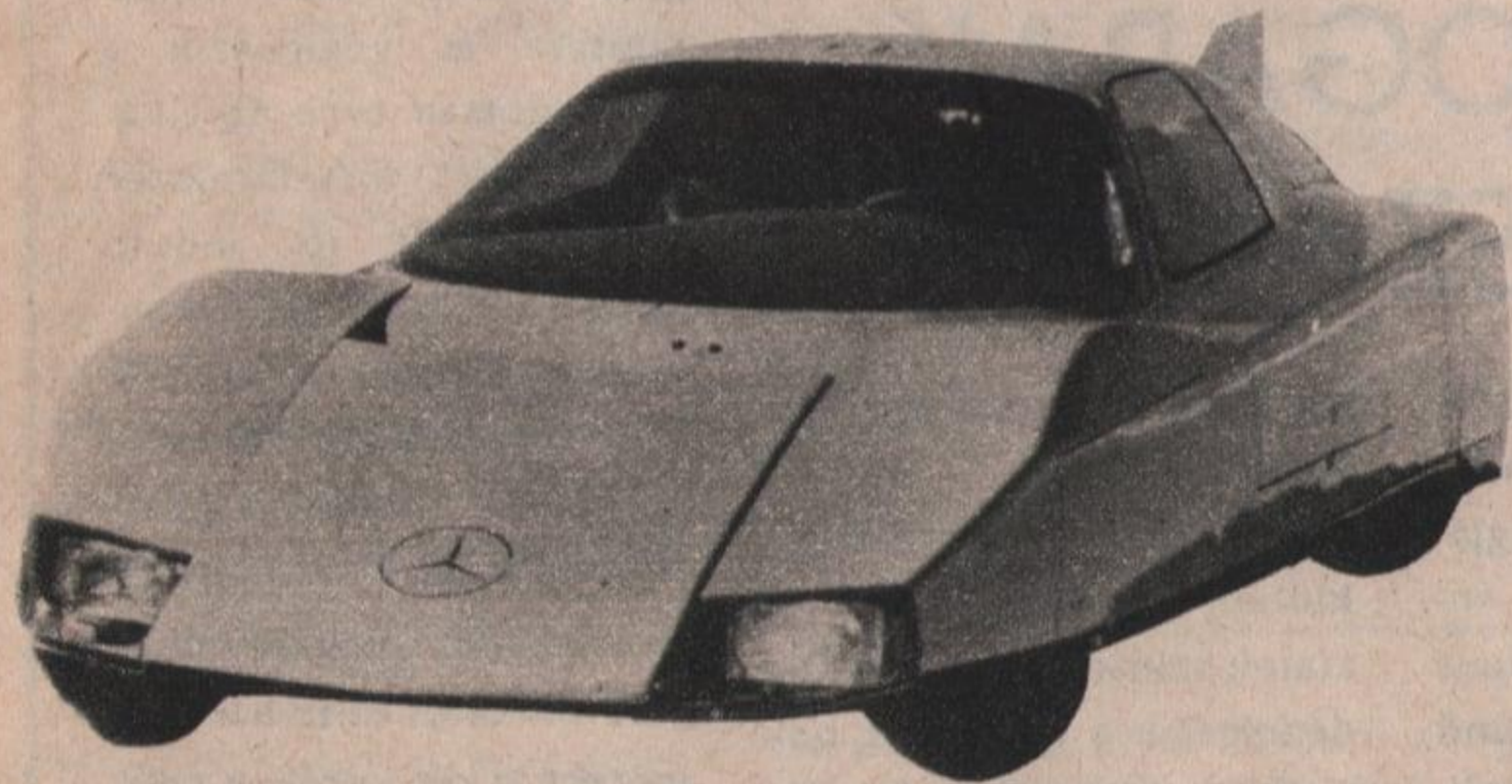
az autós világból



Nyugodtan az autós világ érdekességei közé sorolható ennek a szuperautónak a szuperkormányja is. A digitális kijelzésű műszerfal állítólag mindenről informálja a vezetőt, ami a motor és a futómű táján lényeges lehet — de, hogy miként lehet irányítani az autót ezzel a kormány-micsodával, az számunkra is rejtély.



Ennek a Super-Snooper nevű készüléknek a működése viszont nem számít a rejtélyek közé. Az utak mentén felállított rendőrségi sebességellenőrző radarok sugárzását érzékeli és figyelmezteti a vezetőt a büntetés-veszélyes objektumra. Radar vadásznak is hívják, ára alig több mint ötven dollár. Csak az a baj vele, hogy árusítását már szinte a világon mindenütt megtiltották. Mi más marad az autósok számára? Kénytelenek betartani a sebességi korlátozásokat.



A Mercedes-stúdió jelzést kapta ez a villámgyors, ék alakú kísérleti gépkocsi. Ha nem látnánk az orrán a jellegzetes Benz-csillagot, bizony nehéz lenne kitalálni, hogy milyen járműről van szó. Szerencsére a gyár sajtószolgálatát közölt néhány adatot erről a prototípusról; négy tárcsás Wankel-motor hajtja, végsebessége 300 km/ó felett van. Egyelőre csak a próbapályán rója a köröket.

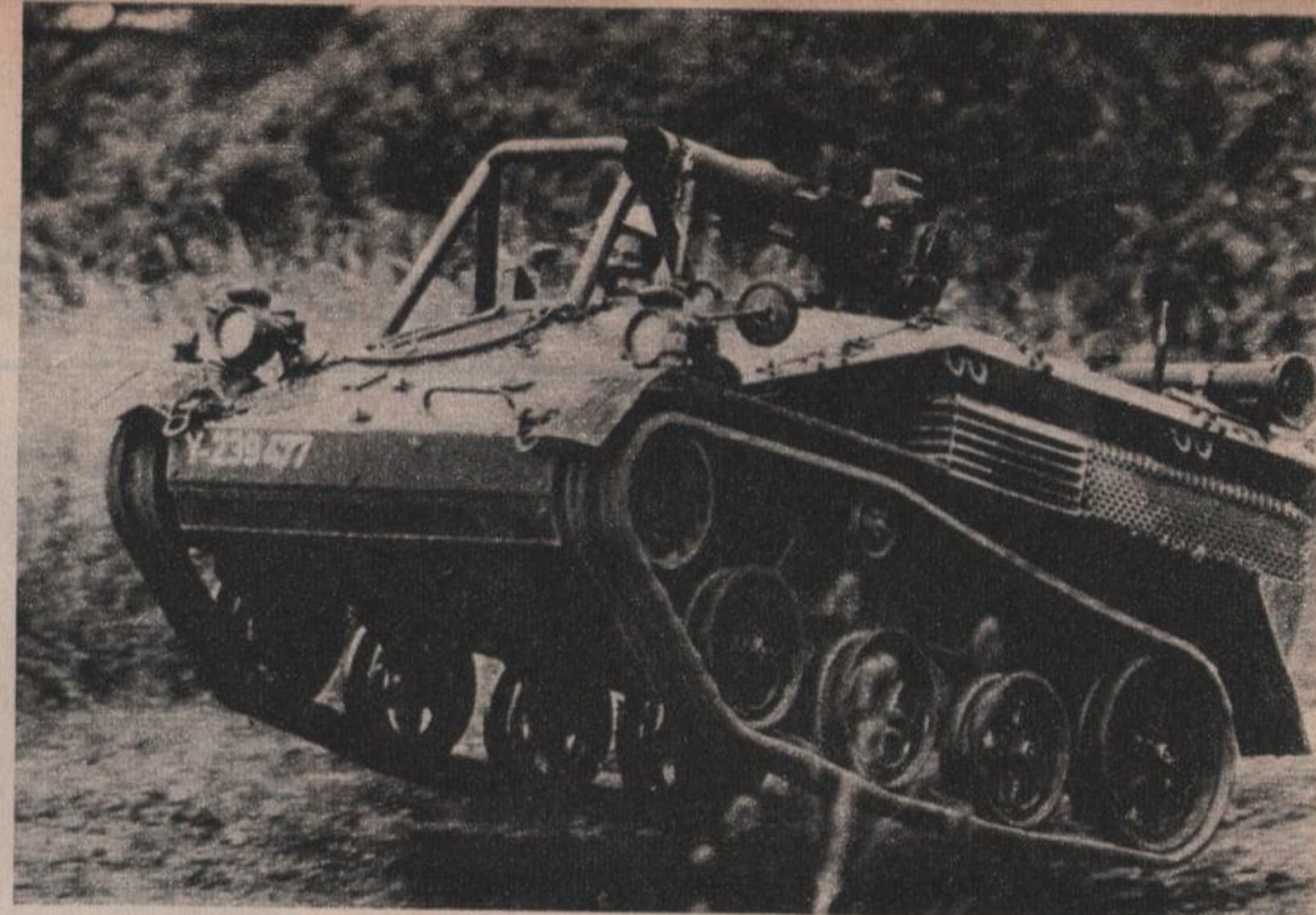
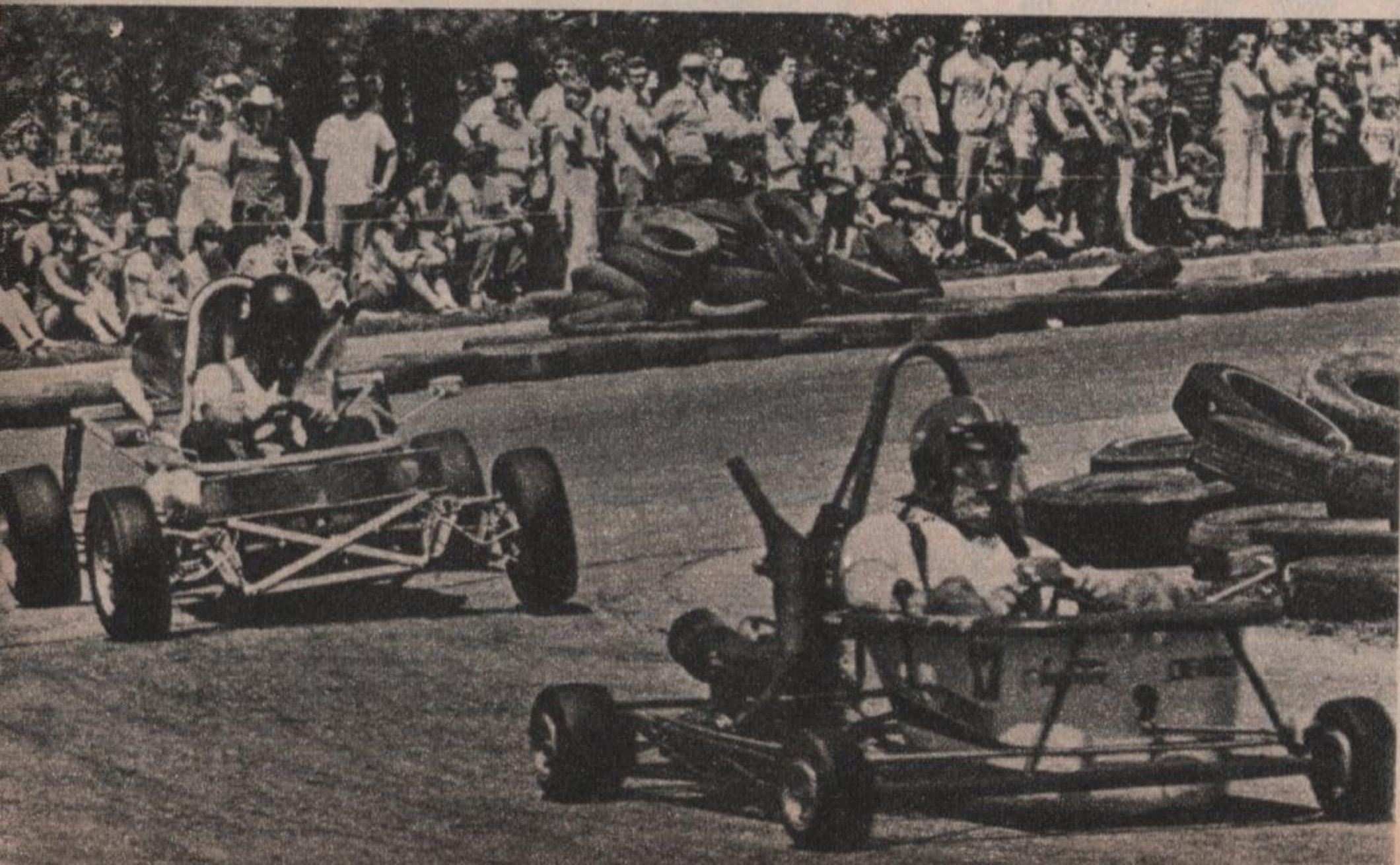


Az amerikai gyártmányú, de Európában futó Chevrolet Corvette sportkocsik leggyorsabbjai külön bajnokság keretében vetélkednek az első helyért. A „Vette Euro Meet” kupáért a hollandiai Zandvoort F—1-es pályáján küzdöttek az elmúlt évben.



Pillanatnyilag ez a világ leghosszabb személygépkocsija. Természetesen az USA-ban gyártották — állítólag praktikus célra — mivel taxiként az egyik repülőtérrel a városközpontba szállítja a sietős utasokat. Akinek a pénz nem számít, az persze nem ezzel az autódaxlival teszi meg az utat, hanem a Pan-American helikopter-taxijával.

A gokart-versenyautók köztudottan a kis amerikai fűnyírógépek továbbfejlesztett utódai. Most újabb bolondéria vette kezdetét a tengeren túl. A gokart mintájára megépítették a motoros fürdőkádakat, ami olyan népszerű, hogy már versenyeznek is vele. Képünk egy ilyen moto-kád versenyen készült. A vezetők öltözékét elnézve, az a gyanúnk, hogy ezekben a kádakban egyelőre csak a verítékben lehet fürdeni.



Ne is tessék találgatni a képen látható jármű gyártmányát. Ha hiszik, ha nem ez egy Porsche! A gyors sportautóiról híres NSZK-beli gyár a Bundeswehr megrendelésére sorozatban gyártja ezeket az igen gyors, egy személyes harckocsikat. A rakétavetővel ellátott száguldó löveget két darab Porsche 911-es sportkocsi motorja hajtja a tíz kerékre fűzött hernyótalpakon.

Ritka pillanatot kapott lencsevége a fotóriporter, amikor a Holland Grand-Prix-n lefényképezte ezt a rejtvénynek is beillő jelenetet. A kockás mellényes, fülvédős pályafelügyelő egy Forma-1-es versenyautó leszakadt kerekén üldögélve nézi az izgalmas küzdelmet. A kerék Giacomelli kocsijáról szakadt le, amikor a start után összecsapott Patrese-vel.



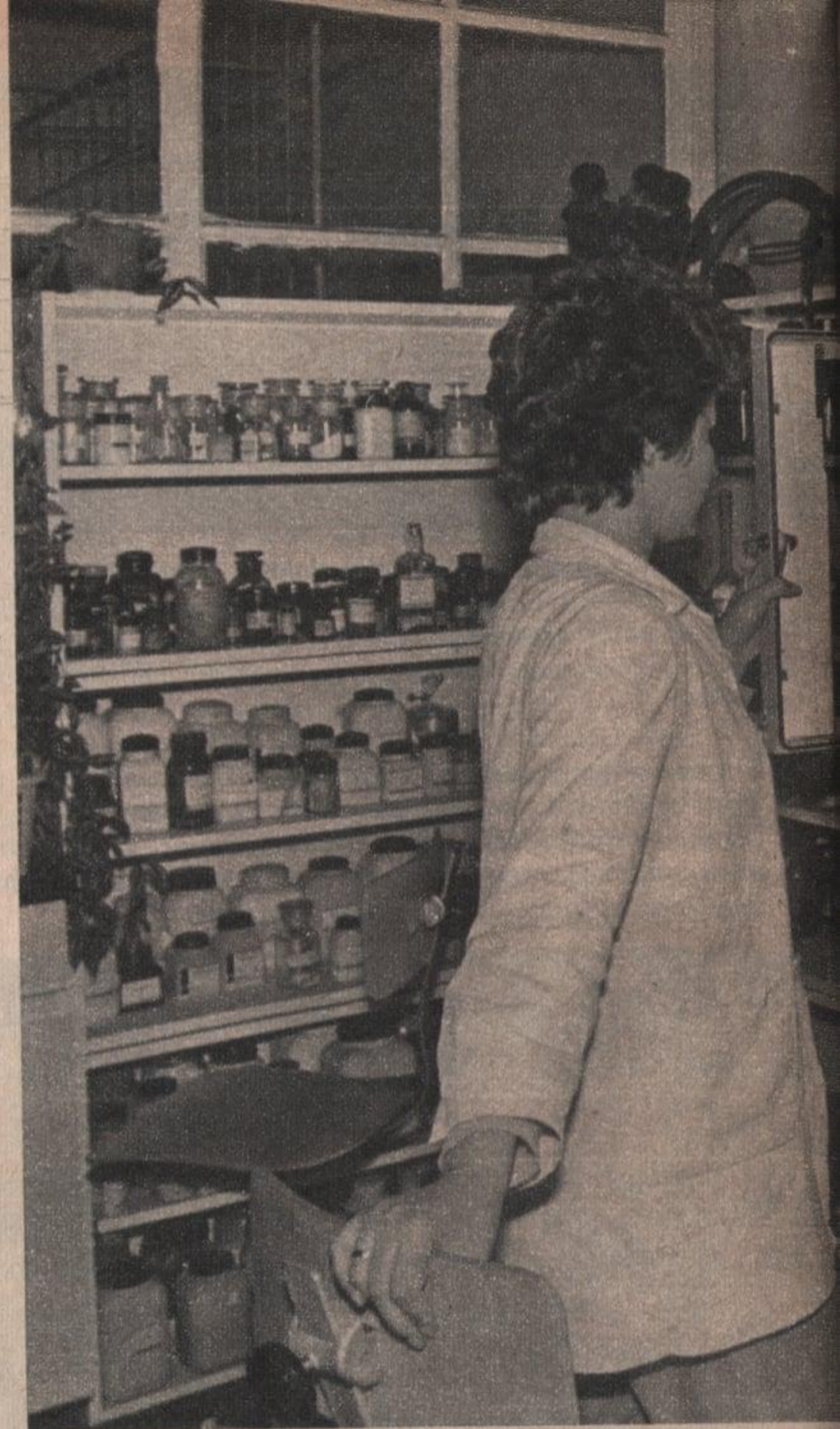
AZ ARÁNY: 40 MILLIÓ AZ EGYHEZ

Egyetlen szóval is megválaszolható lenne a címben feltett kérdés: kifogástalan! Ennek a kijelentésnek a bizonyítására érdemes idézni az Áfor minőségellenőrzési szervezetének felmérését, miszerint ma hazánkban minden 40 milliomodik tankolásra jut egy jogos minőségi reklamáció. Az arány még ezrelékesen is nehezen mutatható ki — erre mondják, hogy a kifogások gyakorlatilag elhanyagolhatók.

A minőség folyamatos ellenőrzéséért felelős szakemberek tavaly az üzemanyag-töltő állomásoknál és az ásványolajtermékeket forgalmazó telepeken 296 vizsgálatot tartottak, amibe természetesen nem számít bele az a folyamatos „szondázás”, amin szinte minden nagyobb beérkező és továbbításra kerülő benzin, vagy olaj szállítmány átesik.

Rendszeresen, szűrőpróbaszerűen ellenőrzik a benzinkutaknál kimért hajtóanyagok minőségét is. Tavaly 624 mintát továbbítottak a központi laboratóriumba, ahol a benzin, úgynevezett oktánmotorba került. Ezzel a speciális berendezéssel egy összehasonlító vizsgálat keretében állapítják meg a legfontosabb minőségi mutató, az oktánszám értékét. A vizsgálatok azt bizonyították, hogy a kutaknál kimért benzinek oktánszáma inkább valamivel magasabb mint a szabványban megállapított érték. A néhány felderített minőségromlást a töltőállomásonál elkövetett technológiai fegyelemsértés okozta. Ezeknek a megszüntetéséről, illetve a szabálytalanságot elkövető kutasok megbüntetéséről a vállalat szigorúan intézkedett.

A keverék üzemanyagok minőségével kapcsolatos reklamációk elbírálása is feladata a minőségvédelmi ap-

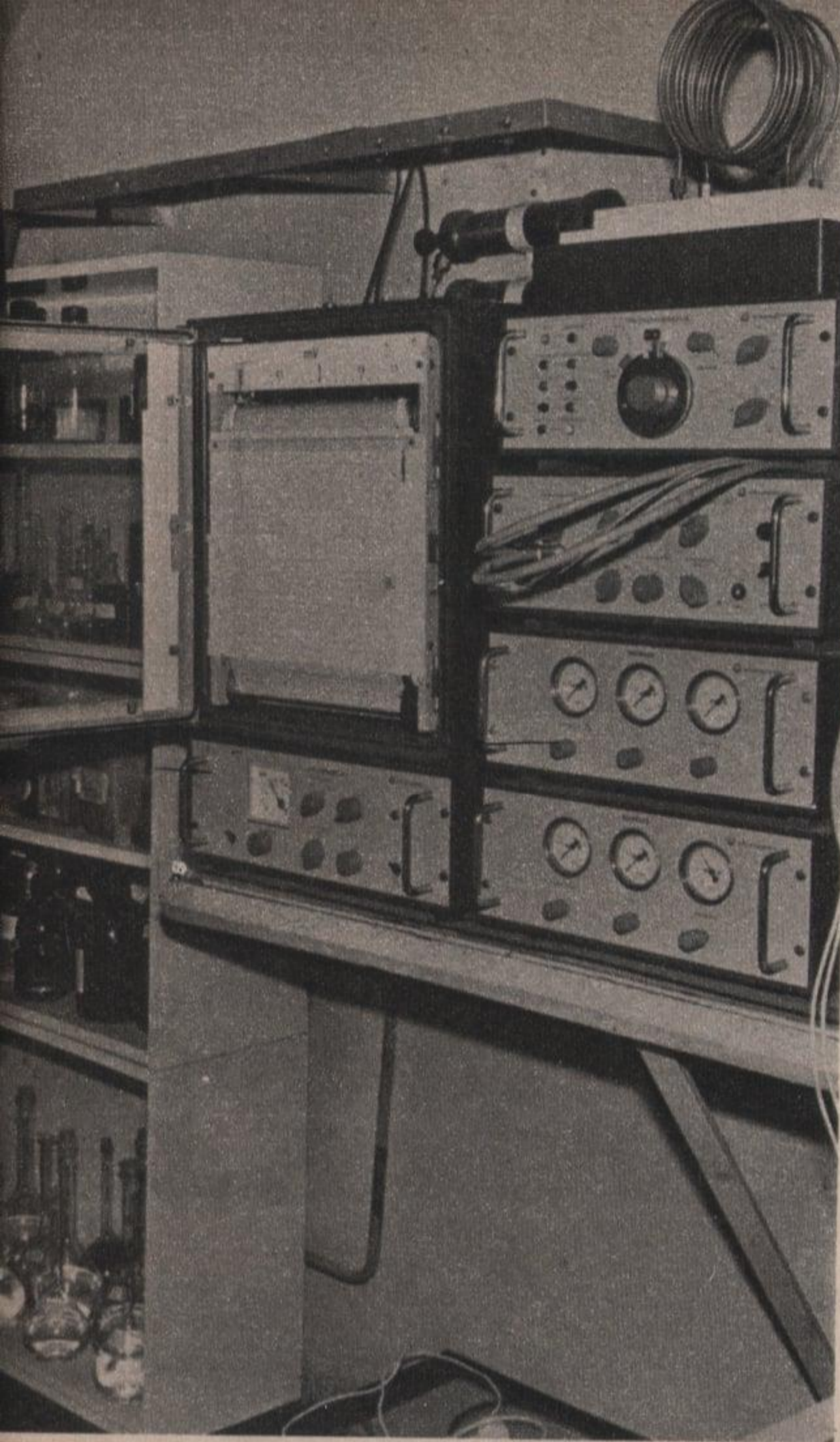


MILYEN

AZ

ÁFOR

TERMÉKEK MINŐ



SÉGE ?

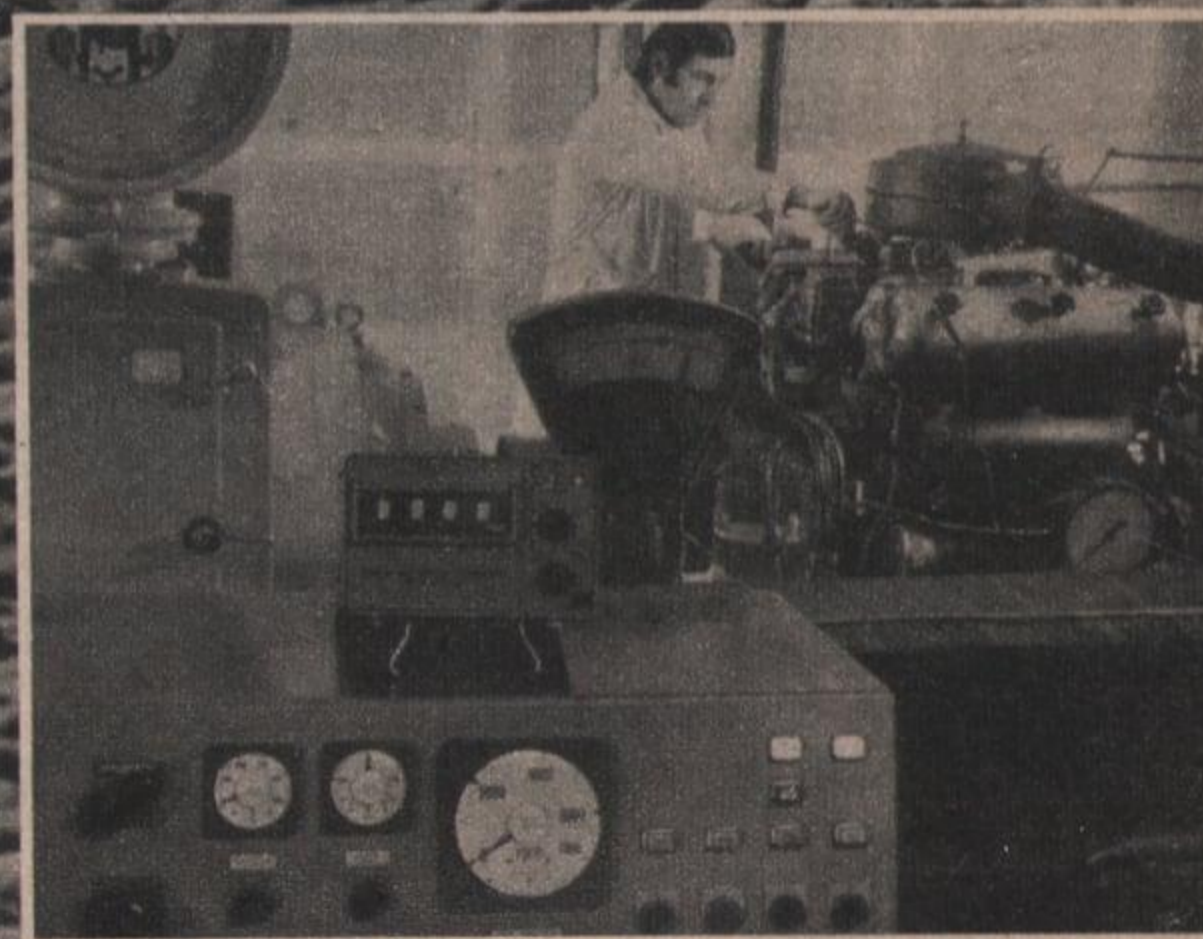


parátusnak. Évente átlagosan 100—150 panasz fut be az Áfor-hoz a keverékolaj hiánya miatt. A forgalomhoz képest ez szinte kifejezhetetlenül minimális, hiszen keveréket évente több mint 10 millió alkalommal tankolnak motorosaink és wartburgos, trabantos autósaink. Ez persze nem jelenti azt, hogy a kérdést az Áfor komolytalanul kezeli. Sajnos az alkalmazottak figyelmetlenségéből, esetleg rejtett műszaki hibából kifolyólag előfordulhat, hogy a tankba olajszegény keveréket töltenek. Mint az Áfor-nál elmondták a reklamált esetek kétharmadában, a műszaki hibát nem ez okozta. Az az alapelv, hogy aki jogosan reklamál és akinek a panasza helytálló, azt kártalanítani kell. Általában a minőségi reklamációk 25—30 százaléka jogos és az olajhiány miatt meghibásodott kétütemű motort a vállalat költségén javítják meg.

A vizsgálatok tanúsága szerint tehát az Áfor-nál forgalomba hozott kőolajtermékek minősége megbízható és jó, de mi a helyzet a kiszolgálással, a kútkeze-

lökkel, általában a „kereskedői” munkával? Erre a vállalat képzeletbeni, összesített „panaszkönyve” ad választ. Az Áfor ellenőrzési részlegein elmondták, hogy munkájukat elsősorban vevő-érdekképviselői szervként végzik. Tavaly több mint 1200 esetben ellenőrizték a kutaknál a választékot, a kiszolgálást, az eladóhely külső megjelenését és egyáltalán a kereskedelmi munkát. Statisztikájuk azt bizonyította, hogy a mulasztások mintegy 10 százalékkal csökkentek az előző évihez képest. Egyre szakszerűbb a kiszolgálás, kevesebb a panasz az udvariatlan kútkezelőkre és gondosabb az áruellátás, az áru kínálat is. A vásárlók könyvébe tavaly 364 esetben írtak be a fogyasztók. Ebből 55 bejegyzés kifogásolta mindössze az eladók munkáját, a többi vagy műszaki hiányosságot, vagy átmeneti áruhiányt panaszolt. Ilyen panaszt különben szinte kizárólag ott jegyezték be a vevők, ahol a kút kisméretű — általában 5 köbméteres — tartályai hamar kiürülnek, gyorsabban, mint ahogyan az utánpótlás megérkezik. Persze a panaszkönyvek lapjain megtalálni igen sok olyan bejegyzést is, ami alaptalan, tájékozatlanságból, vagy érthetetlen türelmetlenségből fakad. — Sokan nem értik meg például azt a szabályt, hogy a föld alatti tárolók feltöltése idején miért nem lehet kiszolgálni, vagy azt, hogy az ügynevezett műszakváltásokkor miért kell 10—15 perces szünetet tartani a kiszolgálásban. Tavaly sokan panaszolták azt is, hogy miért nem szolgálnak ki műanyag kannába benzint. Ezt egyébként a legújabb szabvány tiltotta meg életvédelmi, biztonsági okokból! Az Áfor kereskedelmi felügyeletén végül elmondták, hogy az összesített tapasztalatok szerint a kiszolgálás, a kereskedői munka szinte mindenütt javult, az Áfor alkalmazottai a rendszeres oktatások révén jobban képzettek, tájékozottabbak szakmai kérdésekben és udvariasabbak is. A munka javítására természetesen a vevők észrevételeire ezután is számítanak.

KOCSI NYÚZÓK



SZOVJET AUTÓKÍSÉRLETI PÁLYA

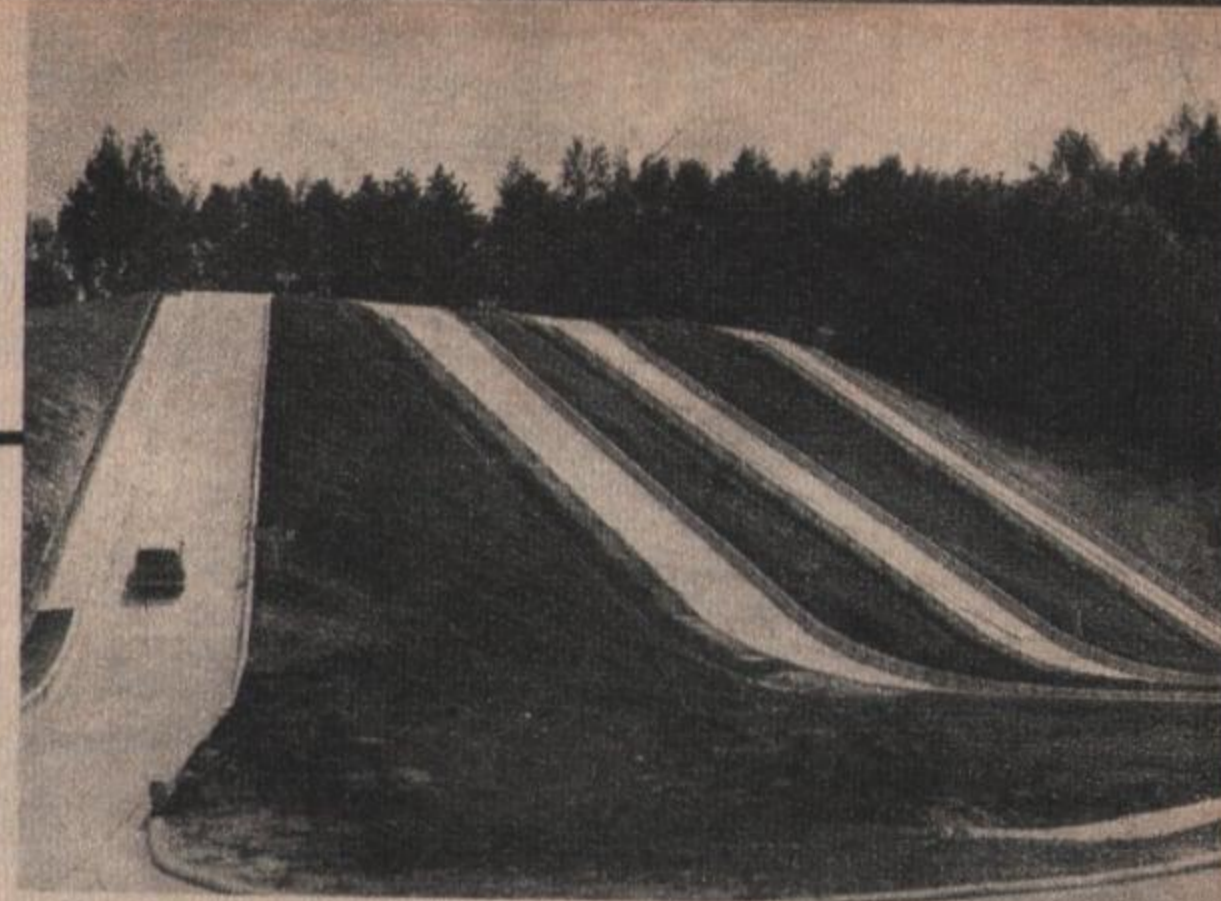
A gépjárművek fejlesztésének egyik legfontosabb műhelye a kombinált kísérleti pálya. Itt minden olyan körülmény megteremthető, ami a gyakorlati használat során vár az autóra; van zötyögős, rossz makadám, sima beton, hullámos aszfalt burkolat, sodródó kőzúzalék, csúszós keramit burkolat, erős lejtő és emelkedő, éles kanyar és tengelyig érő sár. Az utak mentén pedig beépített pontos mérőberendezések, főtó- és filmkamerák rögzítik a jármű viselkedését. Igen költséges egy ilyen autókísérleti pálya felállítása, ezért csak a világ legnagyobb gyárai engedhetik meg maguknak a saját kísérleti bázis kiépítését. A Ford, és a Volvó, valamint az olasz Fiat pályái régóta világhírűek, de újabban a szakmai érdeklődés a szovjet kutatóbázis felé irányul. A Lada-programmal egyidőben a szovjet szakemberek — az érdekelt KGST-partnerek bevonásával — egy igen korszerű kísérleti és fejlesztési részleget hoztak létre személy- teher- és más haszongépjárművek részére.

Ma huszonnégy kutatóbázis dolgozik a szovjet gépkocsik korszerűsítésén és ezt egészíti ki a világ egyik legnagyobb kísérleti pályája, ami otthont ad a Skoda, az IFA, a Tátra, az Ikarus és más KGST- országban készült járműveknek is — ha tervezőik éppenséggel törni, vagy nyúzni akarják a próbára kiszemelt autót.

Az új szovjet autókísérleti pálya területe 40 négyzetkilométer, különleges próbaútjainak hossza csaknem 100 kilométer. Ebben az autós „purgatóriumban” az elképzelhető összes útviszonyok megtalálhatók: a felázott földút, a hegyi szerpentin, a homokos sivatag, a havas, jeges szűzföld, a terméskővel kirakott hegyi ösvény, a vizesárok, a porkamra, a sós-vizes fürdő és természetesen a gyors haladásra alkal-

mas sztráda-szakasz is. A próbaszakaszokon 6 százaléktól 60 százalékosig, különféle emelkedőket és lejtőket is kialakítottak. Itt a kocsik úgynevezett terpleküzdő képességét, üzembiztonságát vizsgálják, de mérik az erő kifejtési, gyorsulási képességet is. A kísérleti pálya „zsákutcái” a legnehezebb próbák színhelyei, mivel itt folynak a különféle ütközési, borulási, zuhanási mérések. Betonfalnak, korlátnak, vagy egymásnak ütköznek a távirányítással meghajtott autók, volánjaik mögött természetesen, csupán próbababák helyettesítik az élő embert.

A kísérleti pályához 20 000 négyzetméteres alapterületű kísérleti laboratórium is tartozik, ahol a motorok és egyéb segédberendezések mérései folynak. A speciális gépeken egy-egy gumiabroncs néhány óra alatt képes 100 ezer kilométert „lefutni”, de az autómotor élettartama is összesűrítethető a próbapadokon egy-két napra. A kutatóközpont fő feladata most a kényelem és a biztonság fokozása, az üzemanyag-fogyasztás csökkentése és a kipufogógázok mérgező hatásának a minimumra szorítása.





KOCSI NYÚZÓK

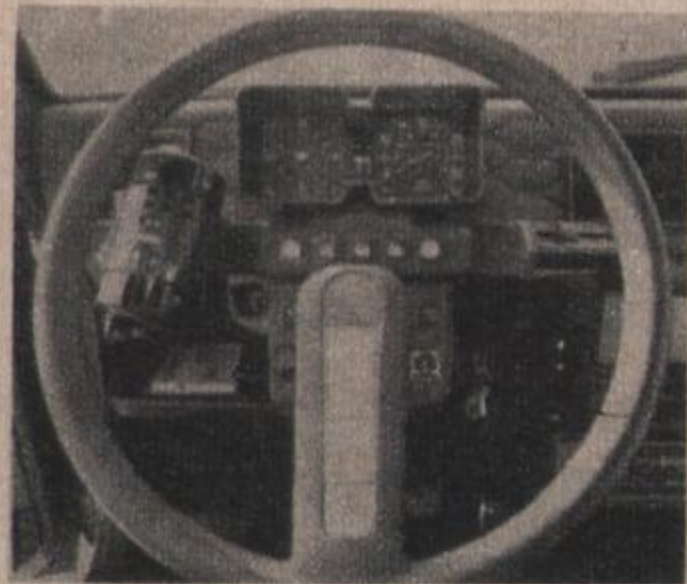
AZ EMBER CSAK KORMÁNYOZ...

Egyre több olyan korszerű eszköz segíti mindennapi életünket, amit tulajdonképpen az űrhajózásnak köszönhetünk. Elég ezek sorából megemlíteni a kis zsebszámológépet, vagy a folyadékkristályos kvarcórát. Az utóbbi két évben a gépjárműipar is megkezdte ezeknek az elektronikus szerelvényeknek a hasznosítását. Elsőként a kocsi gyújtási rendszerét korszerűsítették. Az úgynevezett tranzistoros és tirisztoros „gyújtás-rásegítők” már nálunk is elterjedtek, sőt a Bakony Művek kifejlesztette a mozgórész nélküli, igazi elektronikus gyújtást is. Hasonló rendszereket néhány nyugati gépkocsinál már széria-szerelvényként alkalmaznak.

Tíz évvel ezelőtt a legnagyobb autógyártó hagyományokkal rendelkező USA-ban még csak alig 15 dollárt tett ki, az egy-egy gépkocsiba beszerelt elektronika értéke. Most ott tartunk, hogy 1980-ra az igényesebb, nagy teljesítményű autók már mintegy 1000 dollár értékű elektronikus szerelvényt és önálló berendezést tartalmaznak. Külön érdekesség, hogy ebből a kezdeti elektronikus gyújtás csak 20 százaléknyi értéket képvisel.

A legújabb „sztár” a digitális rendszer. Ezeknek a személy-

Mini komputerek



gépkocsikba való beépítését a mikroprocesszorok feltalálása tette lehetővé. Két éve az Oldsmobile néhány típusát már széria változatban is felszerelték egy mikroprocesszoros érzékelő- és automata szabályozórendszerrel. Ez a fordulatszámától, a szívócsőben lévő vákuumtól és a hűtővíz hőmérsékletétől függően dönt arról, hogy az adott pillanatban a lehetséges 200 gyújtási időpont közül, melyik a legelőnyösebb. A számítógép, amikor ezt a munkát végzi, 12 millimásodperc alatt, programjának körülbőlül 335 „parancsát” követi.

Még többet teljesít az a mini-

az autóban

komputer amit a Ford alkalmaz legújabb modelljeiben. Ez az elektronikus motorellenőrnél elnevezett berendezés túl a gyújtásállításon még figyelembe veszi a fojtószelep állását, a beszívott levegő hőmérsékletét, a külső légnyomást és a kipufogógáz-visszavezetőszelep állását is. Digitális számítógép kiíróberendezése tájékoztatja a vezetőt több autó-

típusnál arról, hogy mennyi a pillanatnyi fogyasztás és arról is, hogy a tankban levő benzinnel még mennyi utat tehetünk meg.

A legkorszerűbb „gondolkodó berendezések” persze nemcsak a motor táplálásának kétségtelenül fontos szerepét veszik át. A legújabb híradásokból megtudhatjuk, hogy néhány gyár már komputerekre bízta a fékezést is. Elsőként a depressziós rásegítők, az úgynevezett szervó-berendezések jelentek meg. Ezeknek még semmi közük nem volt az elektronikához. A mikroprocesszoros irányítás most a „gondolkodás” munkáját veszi át a vezetőtől: a jeladók információi alapján a minikomputer dönti el az adott kereken jelentkező fékerő mértékét. Így elkerülhető a

megcsúszás, egyenletes a lassulás még síkos úton is.

Az analóg számítógépes elv egy további alkalmazását példázza a Buick és a Cadillac néhány új típusa. Ezeknél a számítógépet a hátsó tengely kiegyenlítésére, a kocsi úgynevezett ideális szabadmagasságának beállítására használják. Ennél a rendszernél a tengely és a kocsi közötti pillanatnyi különbséget értékeli a számítógép, illetve ennek alapján ad impulzust a magasság szabályozására szolgáló sűrített levegő mennyiségének növelésére, vagy csökkentésére. Magát a szint beállítást a speciális dugattyús rugózó rendszerek végzik el.

Néhány drága gépkocsinál a digitális rendszer csak luxus-kényelmi igényeket elégít ki. Az új Chryslereken például digitális mikroprocesszorok hangolják a rádiót. Az előre beprogramozott frekvenciaértékek segítségével egyetlen billentyű lenyomásával „hívhatók” a kívánt rádióadó állomások, természetesen a legpontosabb beállításban. Az éppen befogott állomást olyan világító dióda jelzi, mint amilyen kvarcóráinkon az időt mutatja. — Egyébként a kvarc-rendszerű digitális időmérő óra már az olcsó kiskocsinál is kezd elterjedni, mint felár nélküli, széria szerelvény.





Emerson Fittipaldi

James Hunt

Talán soha annyit nem beszéltek és nem írtak a Forma-1-es autóversenyekről nálunk mint mostanában. Érthető, hiszen az autósport „csúcsa”, a leggyorsabbak vetélkedése a televízió jóvoltából hozzánk is közelebb került.

Az Osztrák Grand Prix-t Zeltwegből teljes egészében láthatták a magyar nézők, de a többi nagy versenyről is képernyőre kerültek a legizgalmasabb jelenetek. Akik pedig fogják a szlovák vagy az osztrák televízió adását, azok végig izgulhatták a tavalyi monzai drámát és a szintén majdnem katasztrófával végződött holland futamot.

Talán egyetlen színtere marad mindig rejtett a nézők számára ezeknek a nagy világeseményeknek: ez a depó és az úgynevezett box-sor, amit olyan hermetikusan elzárnak az avatatlanok előtt, hogy érthetően már-már misztikusnak tűnik. Pedig ezek a színpad mögötti részek is igen sok látványos érdekességet kínálnának — sokszor még többet, mint amit kint a betonon láthatunk.

A versenyekre akreditált autós újságírók egy csoportja — különleges fényképes igazolvánnyal — beléphet ide, erre a színpadra is. A menedzserek adnak a „publicitire”, s talán ezért tűrik meg

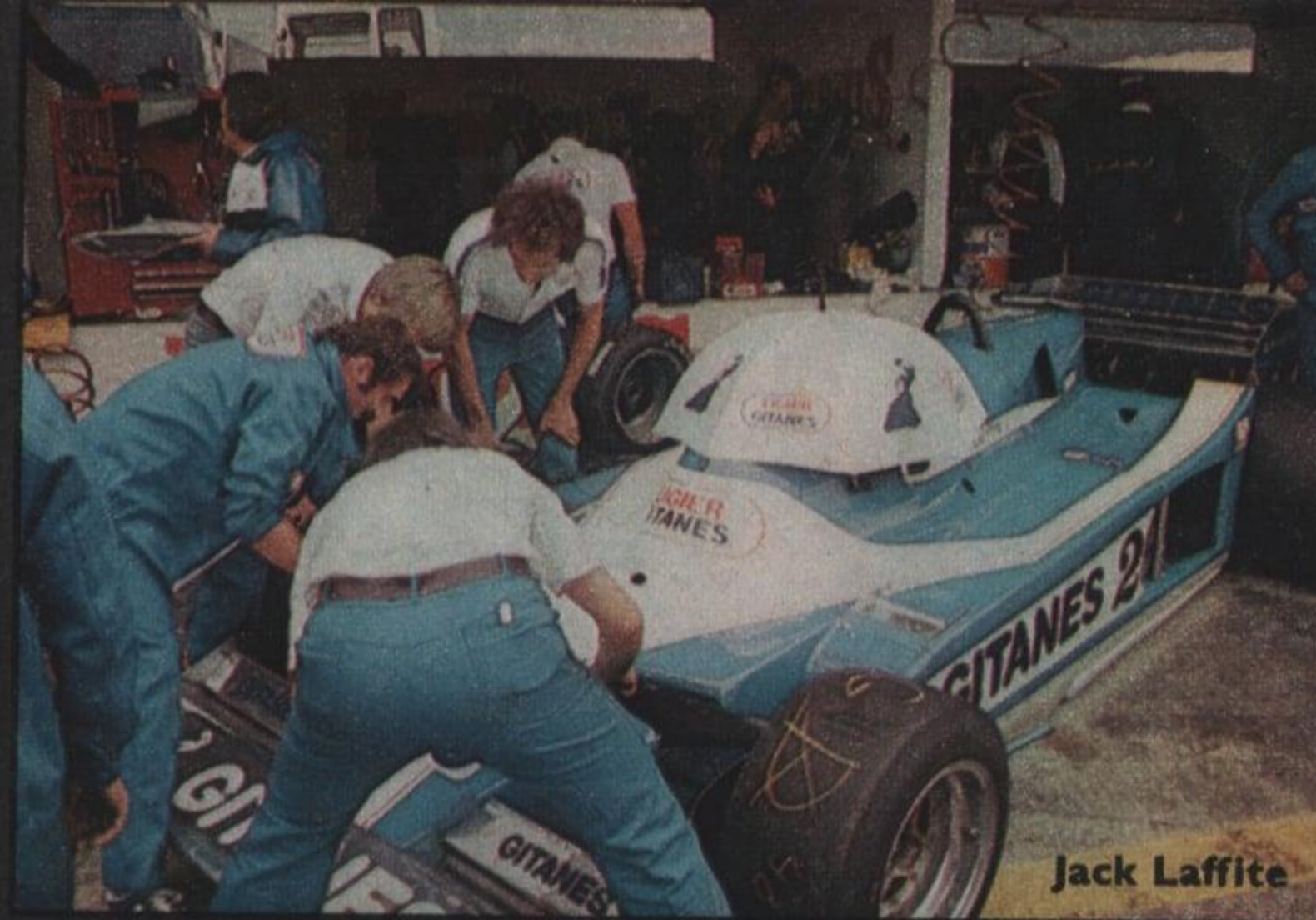
A FORMA-1 SZÍNPADÁN



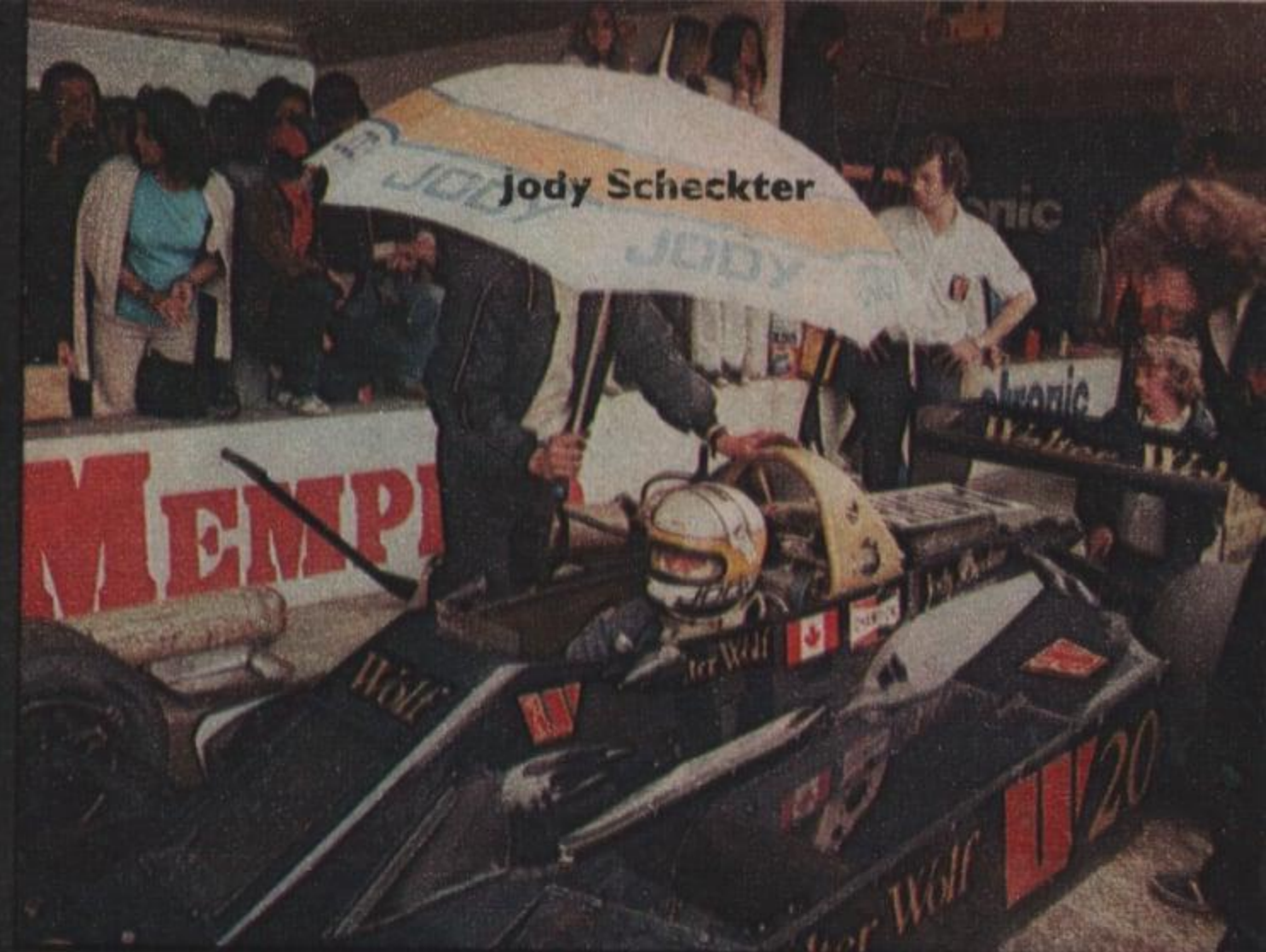
Giles Villeneuve

a lábatlankodókat ott is, ahol a speciális versenygumikat patikamérlegesen mérik, a kényesebb alkatrészeket pedig vatába csomagolják. A zárt depókban lehet találkozni és szót váltani a leghíresebb versenyzőkkel, konstruktőrökkel és a nagyhatalmú „istálló-főnökökkel”.

Az Autós Magazin képriportja a zeltwegi Forma-1-es futam „boszorkánykonyhájában”, a depóban, a box-sornál és természetesen kint, a pályán készült. Megpróbáltuk megörökíteni azt is, amit csak kevesen láthatnak.



Jack Laffite



Mario Andretti



DRACULÁK A VOGÁN MÖGÖTT

A Frankenstein-legenda néhány éve újjáéledt az autóipar jóvoltából. A gyárak próbapályáin autók száguldanak egymásnak, vagy a betonfalnak, kormányaik mögött draculákkal, férfi-, női sőt gyermekváltozatban.

És ha szétloccsan egy koponya, eltörik egy nyakszirt, vagy éppen egy lábszár, akkor sincs nagyobb baj, hiszen

HA ÜTKÖZIK AZ AUTÓ

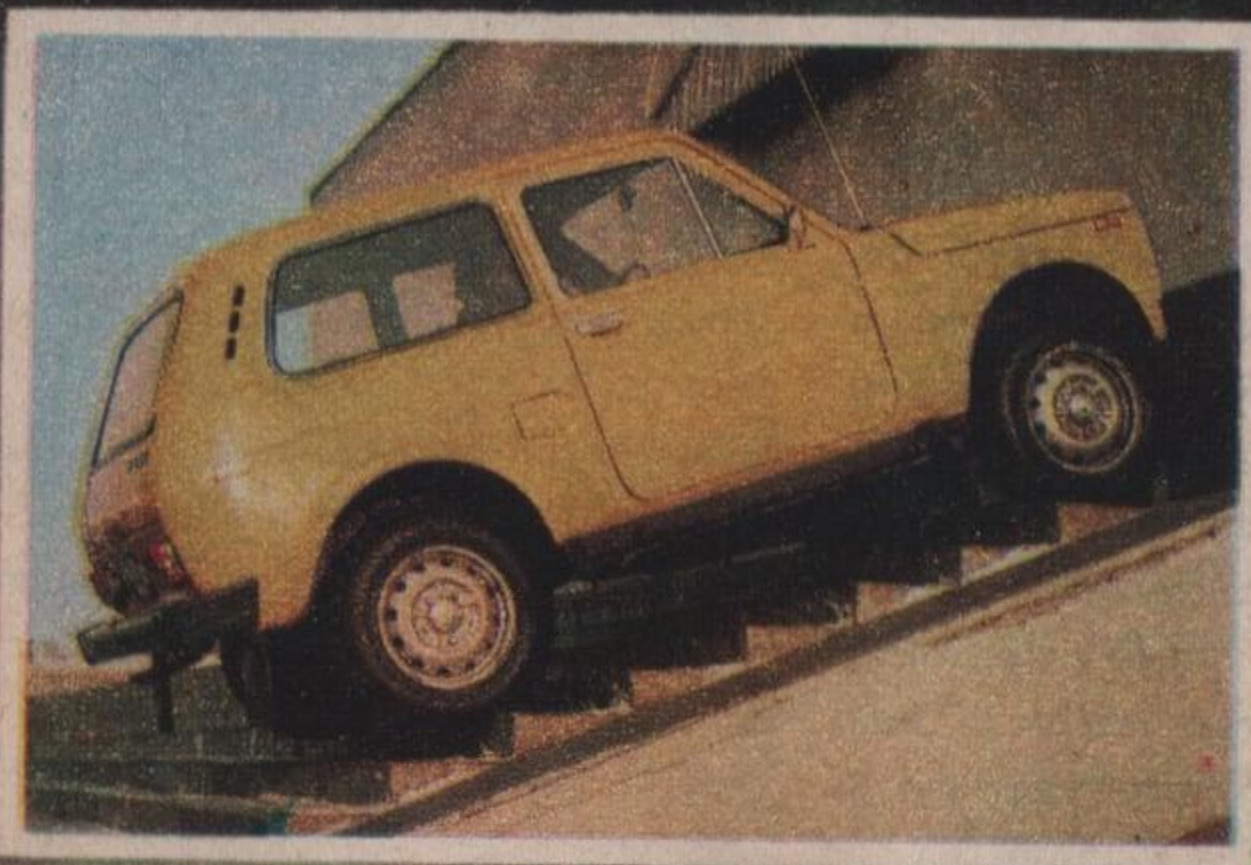
a pótalkatrészek olcsók. Egy elektronikus érzékelővel kibélelt fej, alig tízezer forintnyi összegbe kerül, egy láb tízenötezerért és egy új nyakszirt már ötezerért is megkapható.

A biztonsági kísérletekhez régen — bármilyen morbid is az ötlet — valódi hullákat használtak fel az autógyártók. Ezeken a drága pénzen megvásárolt holttesteken mérték le azokat a sérüléseket, amelyek egy-egy ütközésnél az emberre várnak. Mivel az autógyártás világszerte rohamléptekkel fejlődött, ez a módszer tarthatatlan volt. Londontól nem messze felépült egy kis gyár, ahol az élő modellek nyomán megkezdték az autóipar draculáinak sorozatgyártását. Érdekességként számon tartják az autóiparban ma is, hogy az Oszkár becenevű fő próbaférfinak maga a gyár vezető konstruktöre volt az „apja”. Az ő testéről készítettek tökéletes viaszmintát és ebbe a „karosszériába” kerültek azután a speciális érzékelők. A női próbababák prototípusát az egyik híres, angol manekenről mintázták. Ma már természetesen hatalmas családdá bővült a Dracula-klán; a legkülönbözőbb testalkatú, méretű és „korú” kísérleti bábukat készítették el. Napjainkban ebből az üzemből indulnak útra a kísérleti balesetek áldozatai, szinte a világ minden autógyárába.

Annak érdekében, hogy az autót vezetők és az utasok passzív biztonságát fokozhassák, folytonosan fejlesztik a próbabábukat. Ezek a fantomok már majdnem ugyanolyan sérülékenyek, mint mi, élő emberek. A fejüregben a tervezők elektronikus érzékelőket helyeztek el — ez szinte egy mini-agy — itt tárolják azokat az adatokat, amelyek a láb- és a kézizületek és a különböző testrészek erőméréséből származnak. Még a bőr- és az izomsérüléseket is regisztrálják; a babák foszforeszkáló bronz- csontjai ugyanis PVC-anyaggal vannak bevonva, amelyek hasonlóak az emberi izomszövethez.

Egy-egy Dracula-baba ötven baleseti vizsgálathoz használható fel, természetesen megfelelő restaurálás után. Most egy olyan babát konstruálnak, ami járni, sőt szaladni is tud. — Sajnos szomorú sors vár erre is; neki a gyalogosbaleseteket kell szimulálnia. Saját lábán — persze megfelelő távirányítással — olyan autónak fut neki, amelyik 80 km/óra sebességgel száguld.

LADA SIKEREK VIÁGSZERTE



**„Wie schön, daß es
den Lada gibt!“**

„Endlich mal ein
sportliches Auto, in dem es
keine Platzprobleme gibt.“

„Kaum zu glauben!
Lederlenkrad, Bilstein Gasdruck-
Stoßdämpfer, Philips Cassetten-
Stereo-Radio und noch 14 weitere
Extras – serienmäßig
für ganze 12.625 Mark!“

„Das Auto sieht
einfach Klasse aus
von allen
Selten!“



Lada 1600 LS

**75 ORSZÁGBA
EXPORTÁLNAK...**

**LADA SIKEREK
VILÁGSZERTE**



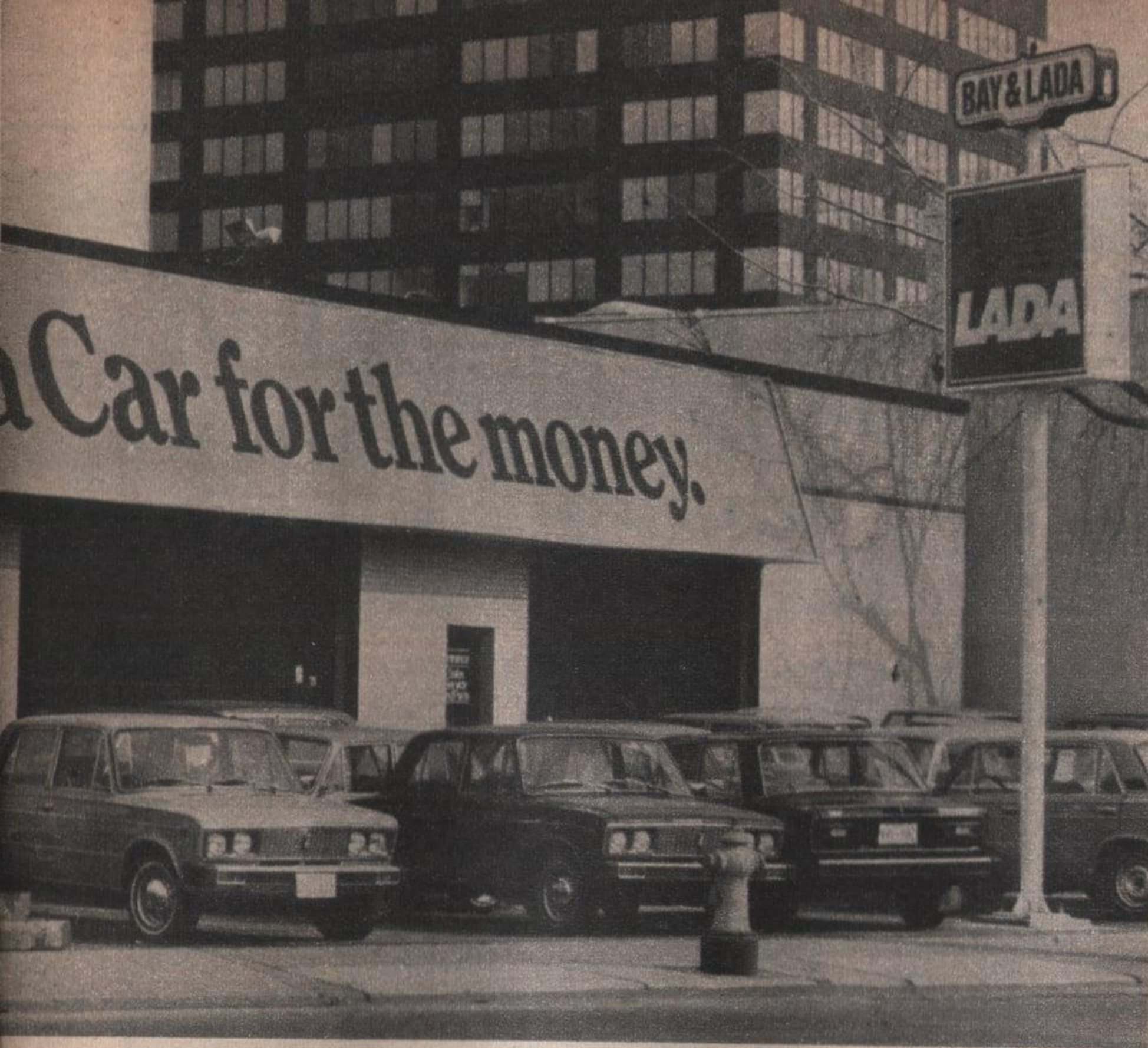
Az autós szaksajtó egyértelműen dicséri a szovjet Ladákat a világ minden részén. Ezek az olcsó és igénytelen autók nemcsak nálunk arattak gyors sikert, de az autógyártásukról híres nyugati országokban is. Magyarországon ma minden harmadik személygépkocsi a Volgamenti gyár emblémáját viseli, ami csaknem negyedmillió négykerekűt jelent. Ha ehhez hozzá vesszük azt a csaknem 200 ezer előjegyzést is, amit szintén a különféle Lada típusokra adtak fel, érthető, hogy hazánk a Lada gyár legnagyobb importőre. Ezen kívül négy ipari vállalatunk is gyakorlatilag a Lada-kooperációból él. Ez túl az észszerű munkamegosztáson kitűnően pél-

It's a Lada



dázza a szovjet autógyártás vitathatatlan sikerét is.

A Szovjetunió autóexportja 1970-óta három és félszeresére növekedett, mégsem győzi a keresletet kielégíteni. A franciák az utóbbi öt évben ötszörösére, a belgák négyszeresére növelték szovjet gépkocsiimportjukat, az NSZK statisztikájából pedig kitűnik, hogy ott, egyetlen import kocsi sem dicsekedhet olyan arányú forgalom növekedéssel



mint a Lada. Egyetlen év alatt 13 ezer szovjet gépkocsit adtak el a Szövetségi Köztársaságban. Az Autó Motor und Sport című szaklap egyik száma az 1300 köbcentiméteres hengerűrtartalmú külföldi kocsik közül a Ladát minősítette a legjobbnak. Az előkelő minősítést a kocsi nemcsak olcsó árának és igénytelenségének köszönhetné, hanem három évre szóló korrozívóvédelmi garanciájának is.

Jelenleg hetvenöt országba exportál gépkocsit a Szovjetunió, 3800 szovjet autószerelviz-állomás működik a világon. Évente 900 külföldi autószerelő szakember tanul speciális ismereteket a Szovjetunióban és mintegy hatvan országban képezik márka-iskolákban a szerelőket a Volga-menti autógyár szakemberei. Hogyan érték el a Lada gyártói ezt a nagy keresletet, mi a siker titka? Mindenekelőtt az, hogy a szovjet gépkocsi korszerűségben, kényelemben, megbízhatóságban már nem marad el a mai világszínvonal mögött, különösen nem az olcsó népautók kategóriájában. Ezenkívül van a szovjet autókban bizonyos plusz, a világ más autóival szemben. Általában masszívabbak, tartósabbak bármilyen terepen, bármilyen útviszonyok között és bármilyen időjárási, éghajlati körülmények között használhatók. Ez az oka annak, hogy a zord északi tájakon, ugyanolyan keresettek, mint a forró égövi vidékeken.

A nyugati piacon már árusítják az 1600 köbcentiméteres Lada, luxus-sport változatát, körülbelül 180 ezer forintnak megfelelő áron. Ez a módosított típus 85 DIN lóerős, karosszériája különlegesen szép, sportos fényezésű, a négy beépített lámpa mellé kapott még két halogén ködfényszórót is. A küllős könnyűfém kerekeken 175/60—13 méretű radiálabroncsok vannak, a vezető

és az utas kagyló kialakítású ülésben ül és kis bőrbevonatú kormánykerék teszi még sportosabbá ezt a modellt. A beépített Blaupunkt sztereó-rádió és magnó már luxus kényelmi igényeket elégít ki.

Az igazi sztár viszont a VAZ 2121 számjelzésű Lada—Niva-terepjáró. Világszerte divat újra a dzsipp-formájú autó, persze megfelelő komforttal és kényelmi szerelvényekkel. Nem olcsók az ilyen kocsik, gyakran kétszer annyiba kerülnek mint egy jó, közép kategóriájú autó. A Lada legújabb változata nemcsak tetszetős, de megfelelően erős is. Másfél literes motorjának erejét öt plusz három terep fokozat viszi át a meghajtott négy kerékre. A kocsiszekrény elegáns, nemcsak terepjáráshoz való, de luxusigényeknek is megfelel. Nagy sikerre számíthat ez a Lada is. Az NSZK-ban a szaklapok tesztje után máris többszáz megrendelést vettek fel a Lada importőrök, pedig a szalonokban még meg sem jelent akkor az új autó. Svájc és Ausztria a hegyi mentőszolgálatokat szerelte fel Lada Nivákkal és a legújabb hírek szerint Kanada is nagyobb megrendeléssel jelentkezett a szovjet gyárnál.

Képeink valószínűleg jól illusztrálják a Ladák világsikerét, hiszen valóban a világ legkülönbözőbb részein készültek; közúton, autókereskedésekben és versenyek közben.

Most amikor egyre jobban érezzük a takarékoság szükségességét, önkritikusan meg kell állapítanunk, hogy nemcsak a benzint pazaroljuk, hanem a motorkenő olajakat is — méghozzá megdöbbentő mennyiségben.

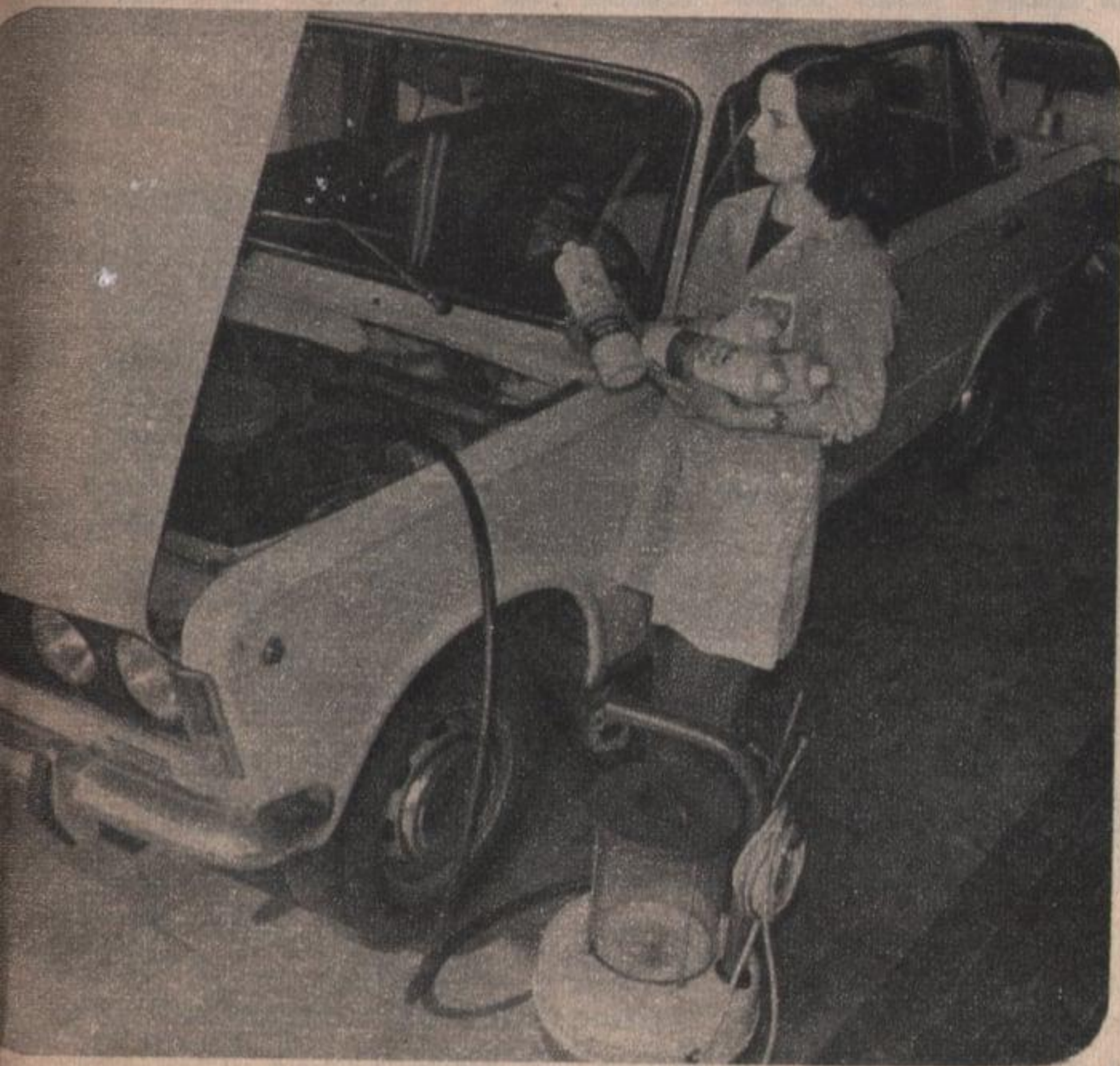
Az Áfor vevőszolgálati és alkalmazástechnikai szakemberei már évek óta figyelmeztetnek arra a megmagyarázhatatlan és rossz fogyasztói szokásra, ami autósaink körében dívik: a négyütemű motorral szerelt személygépkocsik több mint hatvan százaléka a kelleténél gyakrabban cserél olajat. Évente két olajcsere — a nálunk szokásos kilométer-teljesítményeket alapul véve — a legtöbb gépkocsitípusnál teljesen elegendő, mégis sok autós háromszor—négyyszer kicseréli a motor kenőanyagát. A nyolc—tíz liter feleslegesen megvásárolt olajért, az új szűrőért és a szervizmunkáért egy-egy idényben 6—700 forintot fizetünk ki. Országos szinten ez a rossz fogyasztói szokásból eredő pazarlás több mint 200 millió (!) forintot jelent. Miért pazaroljuk a motorolajat? A vevőszolgálati felmérések próbálnak erre is választ adni — bár a leginkább érintettek az autósok, maguk sem tudják megmagyarázni, hogy miért cserélnek a szükségesnél gyakrabban olajat. Tájékozatlanok, a legtöbben még az alapvető autós-műszaki ismeretekkel sem rendelkeznek és bizalmatlanok. Úgy vélik, hogy a kocsi motorjának megóvása egyedül a gyakori olajcserékkel érhető el. Ugyanakkor igen sokan megfeledkeznek a szűrők cseréjéről. — Nem véletlen a többszám, hiszen a motorhoz tartozó levegőszűrő állapota is nagyban befolyásolja a kenőanyag használhatóságát!

Az Áfor egyik vevőszolgálati felmérése például ki-

FELLESLEGGES OLAJCSERÉK



Folyik a pénz és az olaj...



derítette, hogy a Ladák és Polski Fiatok tulajdonosai a magyar M—SE olajat átlag 5500 kilométer lefutása után kicserélik, az AGIP olajjal pedig 6400 kilométert járnak. Mindkét márka egyformán kitűnő, jól adalékolt, magas teljesítményszintű olaj és az említett kocsikban akár 10 000 kilométerig is károsodás nélkül használható. A jó minőségű motorolajokat tehát indokolatlanul pazaroljuk a sűrű cserékkel.

Sok autós az olajokkal kapcsolatban csak annyit tud, hogy a kocsi típusa és a használt motorolajfajta között szoros összefüggés van, a kenőanyag szinte szerkezeti alkatrész. Arról viszont már megfélekedeznek, hogy mindez a csereidő tekintetében is dominál. Amíg egyes típusoknál, ahol sajátos a kenési mód, vagy melegebb az üzemi hőmérséklet, alacsonyabb az olaj úgynevezett kilométer-teljesítménye, addig például a nálunk leginkább elterjedt Lada-típusoknál ez 10 000 kilométerben van meghatározva... És olajaink ezt a csereidőt képesek is tartani!

Az 1976. január elsején megjelent KPM-rendelet nem véletlenül szabályozza így a közületi személygépkocsik olajcseréjének normáját.

A gépkocsikhoz használatos olajok motorikus teljesítményét, pontosabban teljesítményszintjét, nemzetközileg az API (American Petroleum Institute) szabályozási rendje szerint állapítják meg. Eszerint az Otto-motorok kenőolajai öt osztályba sorolhatók: SA, SB, SC, SD, SE osztályokba, az előírásokban rögzített fékpadi motorkísérletekkel megállapított kopási és lerakódási értékek alapján. A nálunk kapható korszerű motorolajok leg-

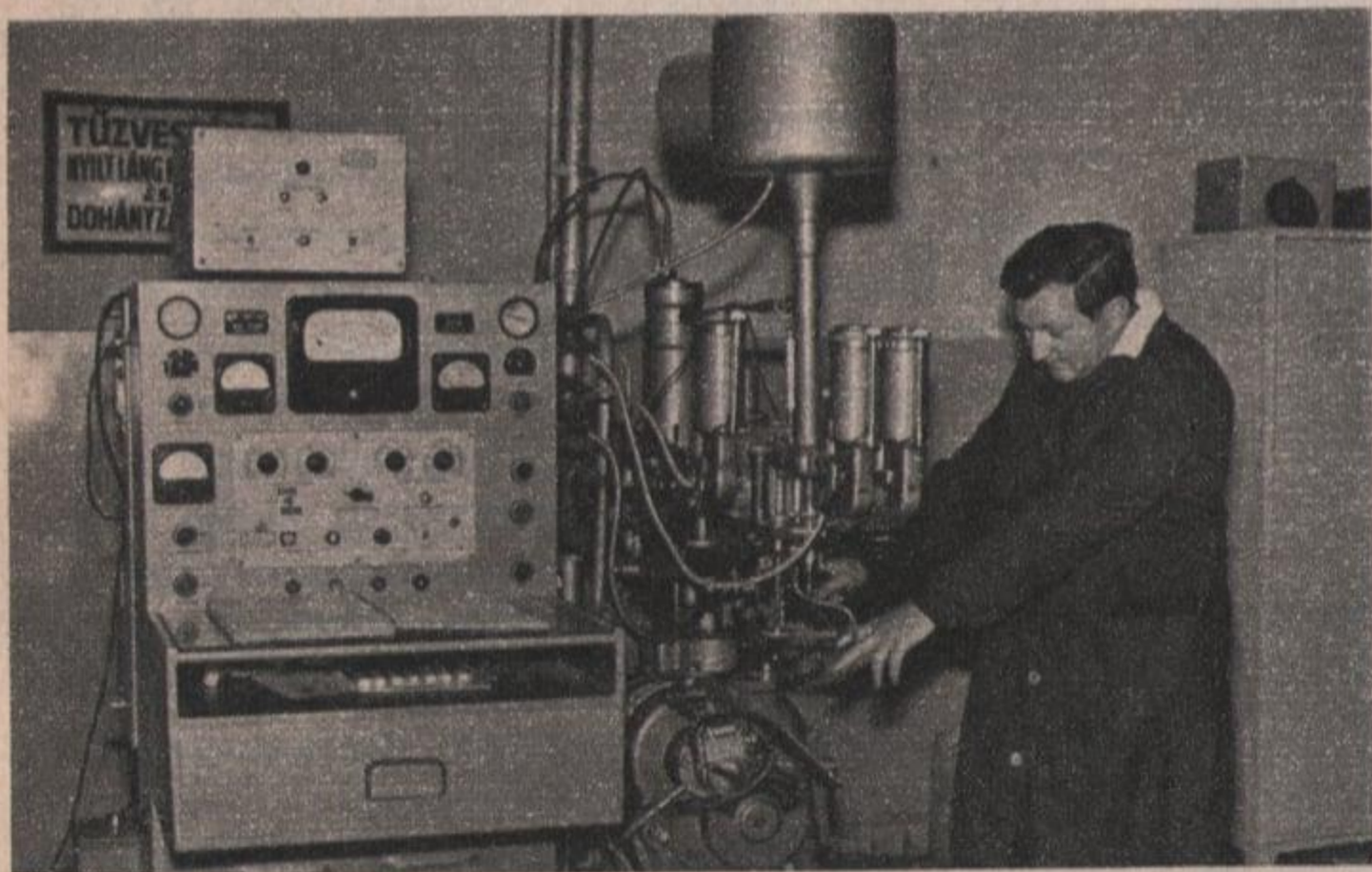
nagyobb része — közte a magyar M—SE olajok is — a legmagasabb minőségi szintnek, az SE-minősítésnek felelnek meg. Ezt egyébként a hazai laboratóriumok mellett a Ricardo-cég kenőanyagvizsgáló intézete is megállapította, tehát ez az olaj, többi társával együtt, minden károsodás nélkül kihasználható addig a csereidőig, amit az ajánlások megadnak. Ebben pedig az autósok nyugodtan megbízhatnak!

Persze nehéz bizalmat szerezni a magyar olajnak akkor, amikor a szervizek legnagyobb része még ma is — egy korábbi kedvezőbb árrés jóvoltából — csak külföldi olajokat árusít, illetve tölt be a felülvizsgálatok alkalmával. A szervízmunkások szakmai felkészültségéről, kenéstechnikai ismereteiről nem is beszélve! Mondhatnánk azt, hogy a bizalmatlanság oka még messzebbre is visszavezethető. Például oda, hogy az új gépkocsik magyar nyelvű kezelési utasítása a tucatnyi kenőanyag között — ritka kivételtől eltekintve — még véletlenül sem említi a magyar márkákat. Ezek után nem véletlenül bizalmatlan az autós, hiszen úgy véli, hogy a hazai olaj, gyenge minősége miatt nem került az ajánlott kenőanyagok közé. A bizalmatlanság, a rossz és hiányos műszaki tájékoztatás végső fokon több milliós pazarlásra vezet! A téma kapcsán megkérdeztük az Áfor minőségvédelmi szakembereit is. Arra voltunk kíváncsiak, hogy évente hány jogos reklamáció fut be a hazai motorolajokkal kapcsolatban. A válasz megdöbbentő: egyetlenegy sem! Motorolaj hibája miatt az Áfor-nak nem volt kérése. — A felesleges, pazarló olajcserék jóvoltából viszont sokmilliós többletbevétele igen.

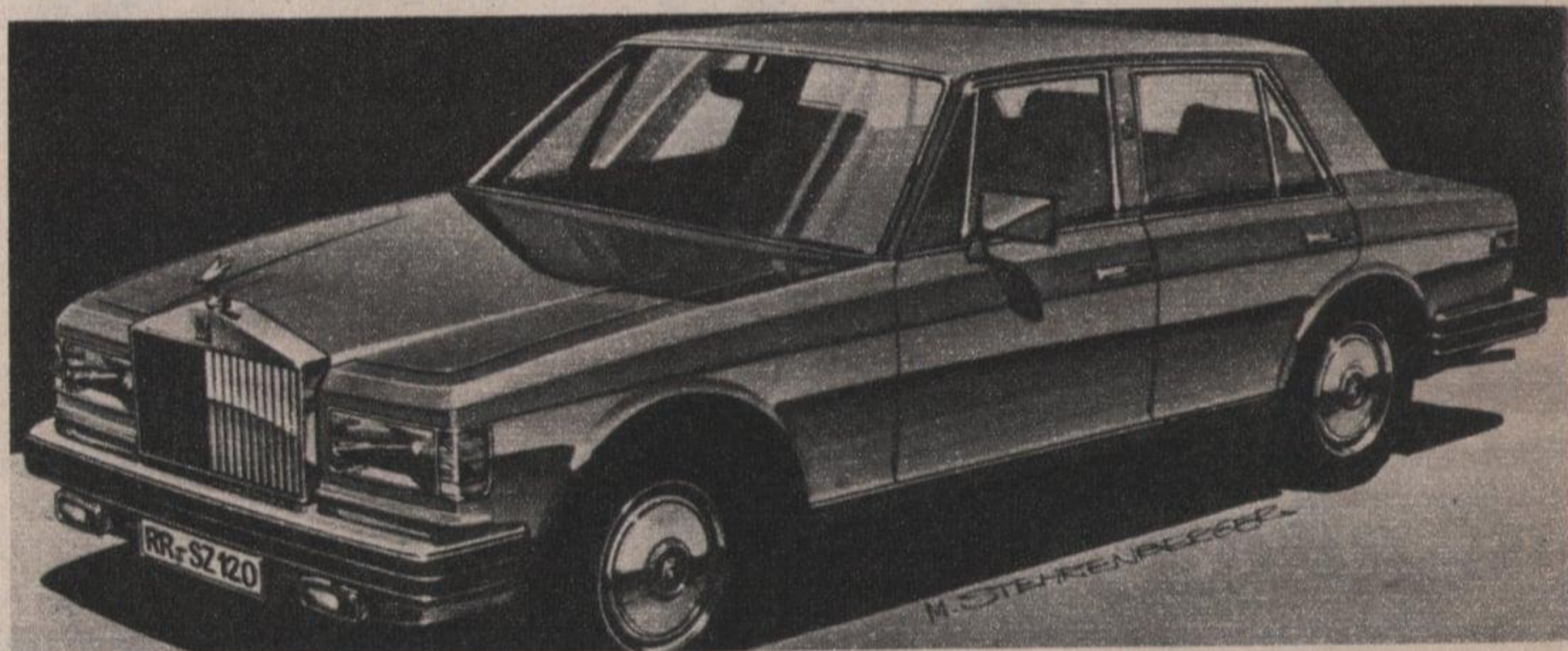


A világ legkisebb Buggy-ja ez a 360 ccm-es Honda. A japán precizitással elkészített parányi terepverseny-autó a hírek szerint kitűnően megél a járhatatlan utakon is, pedig csupán a hátsó kerekei a meghajtottak

VÁRERES KALIFORNIA



Ez a furcsa gépezet az autósok érdekeit védi! Az Áfor laboratóriumaiban ezeken az úgynevezett oktán-motorokon vizsgálják folyamatosan a forgalomba kerülő hajtóanyagok minőségét. A lekopogtató vizsgálatok pontosan kiderítik a benzin oktánszámát, ami a legfontosabb minőségi mutató



A magas áráról és konzervatív megjelenéséről híres angol Rolls-Royce-t is megcsapta a modern idők szele. A jövő évre beharangozott új Silver Shadow modelljük a rajz szerint így fog kinézni. Figyelmet érdemel a lendületes, szinte sportos vonalvezetés, a biztonsági lökhárító, a kis spoiler és a törölőlapátos lámpatest. A konzervatív hűtőrács, érdekes módon, jól igazodik a modernizált karosszériához Korszerűsödik a többi ma futó modell is, kivéve a királyi hintónak becézett Phantom-ot

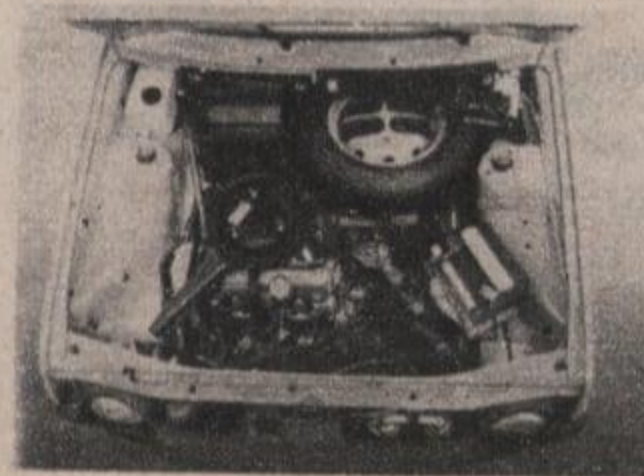


Egy kép, ami jól illusztrálja a „harmadik ajtó” világsikerét. A nyitható hátsó résszel készülő kocsik ma a legkeresettebbek, hiszen az utazást és a pakolást nagyban megkönnyíti az ilyen karosszériakialakítás. Fotónkon a nagy sikerű Ford Fiesta látható

A Fiat—127-es is sok éven keresztül sztár volt a maga kategóriájában. Ez a nosztalgia ihlette nyilván Michelotti-t, a híres olasz karosszéria-tervezőt, aki új ruhába öltöztette a 127-est. Az olasz autóslapok híradása szerint az egyik kisüzem ettől az évtől kezdve már gyártja az új karosszériájú Fiat 127-típust, ami az utcai autó és a kis terepjáró sikeres keveréke



Tessék megismerkedni a Fiat—Ritmo-val. A torinói autógyár új típusa biztosan világsiker lesz, hiszen a legkorszerűbb autóépítési elvek szerint készült — ami a képekről is kiderült. Motorjának teljesítménye 65 DIN lóerő, ami tekintélyes középkategóriájú kocsivá teszi, ezt az egyébként kiskocsit



Az elmúlt év nagy sport-tragédiáját idézi ez a kép-összeállítás. A monzai Forma—1-es futamon az indítóbíró elhamarkodott jelzésére szabálytalanul rajtoltak a versenykocsik és az első kanyar bejáratánál nyolcan egymásba rohantak. A világbajnoki címre esélyes svéd Ronnie Peterson Lotus kocsija a védőpalánkhoz vágódott és a tankban levő 160 liternyi benzin felrobbant. A lángtengerben eltöltött 45 másodperc (ennyi idő alatt tudták kimenteni Petersont) túl sok volt és a versenyző belehalt sérüléseibe. Ő volt a monzai halálatlan ötvenedik áldozata

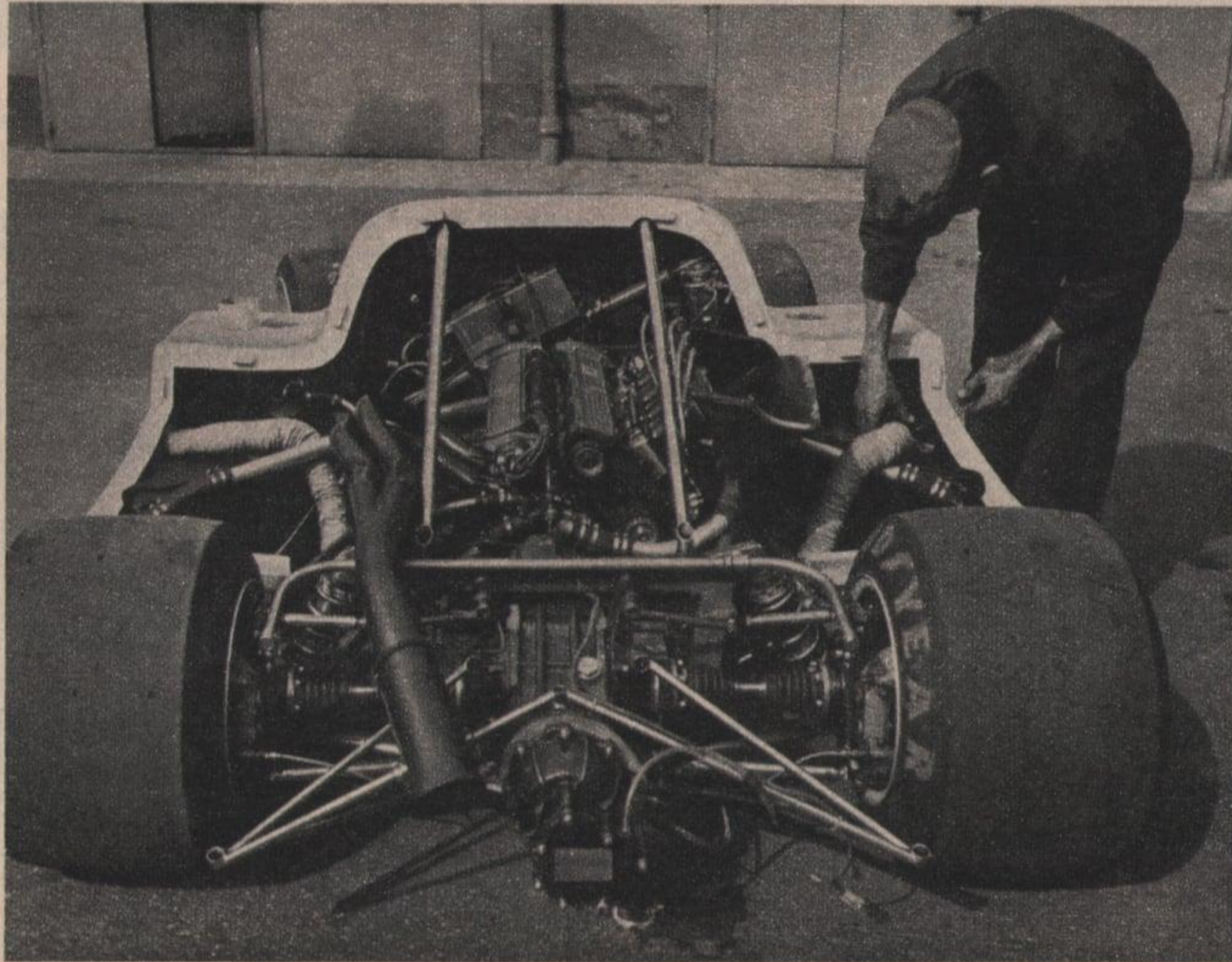


A LEGGYORSABB...

A papírforma és az 1978-as verseny-
évad eredményei alapján a Bp. Volán
BMW Osellája a leggyorsabb ma-
gyar versenyautó, Kiss Dezsővel a
volán mögött.

Mit is takar ez a hófehér, három
részből álló, műanyag karosszéria?
Mindenekelőtt a kocsi vázát, amely
nagy szilárdságú profilcsőből és sze-
gecselt alumínium lemezekből áll.
Ez is magyarázza az alacsony össz-
súlyt, amely mindössze 608 kilo-
pond. A vezető feje felett elhelye-
zett aerodinamikailag gondosan ki-
alakított levegő „kürtő” a kocsi
egyetlen kiemelkedő pontja, amely
a Formula-1 autók világából került
át a kétüléses sportkocsikra. Sze-
repe rendkívül fontos, hiszen a me-
netszél nyomását levezeti a szívó-
torkok előtti térbe, ahol az ott
keletkező túlnyomás a motor gaz-
daságosabb üzemét segíti. A kocsi
hátsóján található „szárnyak” tíz
fokozatban állíthatók az útviszo-
nyoknak megfelelően.

A „motorcsónak” — merthogy a
nézők így nevezik az Osellát — mo-
torja közvetlenül a vezető ülése
mögött található. A széria BMW
blokkból kialakított 1998 cm³-es
„erőmű” 9 ezer f/p adja le a 296
lóerőt. „Etetéséről” a Kugel-
Fischer benzinbefecskendező gon-
doskodik és a 10,5 atm-ás sűrítési
végnyomás „megelégszik” a 98 ok-
tános benzinnel. A könnyűfém hen-



gerfej 16 szelepes, elrendezése V-
alakú. A kovácsolt alumínium du-
gattyúk titán ötvözetű hajtókarokra
vannak felfűzve, viszont a főtengely
megegyezik a széria autókéval. A
kipufogó rendszer négy leömlős. Az
olajozást két olajpumpa és egy köz-
ponti olajtartály, szárazkarteres
megoldással biztosítja, míg a fő-
áramkörű olajhűtő a kocsi bal olda-
lán található.

Fényképünkön is jól látszik, hogy
a hátsó tengely előtt elhelyezkedő
motor és a differenciálművel egy
blokkot alkotó sebességváltó, közép-
motorossá teszi a versenyautót. A
differenciálzár csúszótárcsás meg-
oldású és 65 százalékos. A Hewland-
FGÁ gyártmányú sebességváltó öt
fokozatú. A gyorsabb váltási sebes-
ség és a kevesebb meghibásodási
lehetőség miatt nem szinkronos.
A váltó áttételek — a kocsi leg-
hátsóbb pontja, a sebességváltó to-
rony lebontása után szabadon cse-
relhető.

A „vasaló” futóműve — az alacsony
átlépési magassága miatt titulálják
így a szakemberek — nagy szilárd-
ságú csőből készült, amely a kocsi
vázához illeszkedik. A levegővel hű-
tött tárcsafékek működtetéséről két
különálló főfékhenger gondoskodik,
amely egy pedálról kereszttenyely
megoldással üzemeltethető. A rugó-
zást, a kocsi stabilitását tekercs-
rugók és gázos Bilstein lökésgátlók



biztosítják. A Speedline könnyűfém tárcsákra elől 9×20×13"-os, hátul pedig 12×23×13"-os Good Year „úthengerek” kerülnek.

A műszerfalon központi helyet kapott a Smiths gyártmányú fordulatszámoló és mellé a motor üzemi állapotát jelző olajnyomás, hőfok, benzinyomás és vízhőfokmérő óra került.

A kocsi elektromos berendezéseit egy minimális súlyú generátor táplálja, az indításhoz azonban speciális villásdugóval ellátott külön vezetéken egy hordozható akkumulátorról is kap áramot.



Újabb önkiszolgáló benzinkutak

Két évvel ezelőtt ismerkedhettek meg az autósok az első önkiszolgáló üzemanyag-töltő állomásokkal. Mint az várható volt a premier vegyes tapasztalatokat hozott. Ki-ki a kényelme, a vérmérséklete szerint fogadta az új kezdeményezést és bizony eleinte a barátkozás kissé nehezen ment. A forgalom azóta bebizonyította, hogy az Áfor-nál is az önkiszolgálás a jövő! A vállalat műszaki részlegei felkészültek a hálózat modernizálására, az önkiszolgálás további bevezetésére. Ebben az évben országszerte újabb töltőállomásokat kapcsolnak be az önkiszolgáló rendszerbe. Az autósok tájékoztatására most közöljük az 1979-évi „önkiszolgáló-menetrendet”.

Budapesten a XIII. kerület Gömb utcai, a XIV. kerület Lumumba utcai és a két Ócsai úti kút lesz önkiszolgáló.

Vidéken a következő kutaknál térnek át az új eladási formára: Cegléd, Szigethalom, Dunaújváros, Tata, Szombathely, Tatabánya, Tapolca, Bonyhád, Paks, Keszthely, Nagykanizsa, Szigetvár, Gyula, Szeged, Karcag, Békéscsaba, Szentes, Eger (Lenin úti kút), Debrecen, Miskolc és Hajdúszoboszló.

Mint az Áfor műszaki szakemberei elmondták, ezeknél a kutaknál az egyszerűbb önkiszolgáló-műszaki megoldásokat alkalmazzák. Sajnos a legkorszerűbb rendszerek bevezetésére még viszonylag sokáig várni kell, mert pénzbedobós, bankjegyes, fotocellás, kulcsos és hitelkártyás-számítógépes kimérő-szerkezeteket csak a legfejlettebb tőkés országok gyártanak, azok is igen drágán. Az Áfor az önkiszolgáló kutak műszaki berendezéseire a beszerzési forrást a szomszédos Csehszlovákiában találta meg, így a most átalakításra kerülő kutak nagy részénél már ezek segítik a tankolást.



A SZÁMÍTÓGÉP BEBIZONYÍTOTTA...

FEKETE MÁGIA

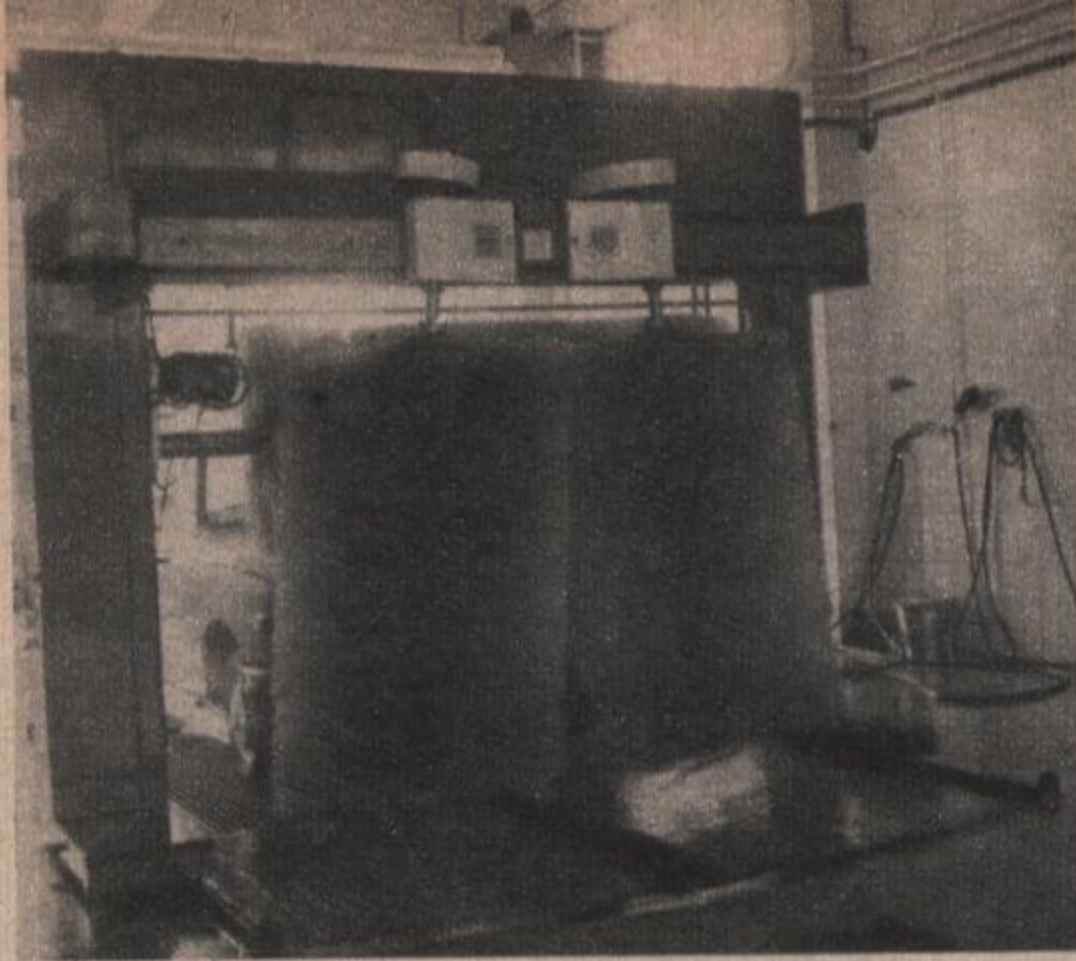
A Forma—1-es autóversenyek csendes megfigyelői, a gumiabroncsmérnökök éveken át hízlalták a legnagyobb gumigyár, a Goodyear komputeragyait mérési eredményeikkel. Nem hiába! A számítógép — mint mondani szokás — feketén-fehéren bebizonyította, hogy egy átlagos, körülbelül 1.30 perc alatt megtehető versenykörben, a vezető tudása fél másodperc előnyt eredményezhet, a jól kialakított vázszerkezet és karosszériaburkolat szintén fél másodperc előnyt nyerhet, a motor háromnegyed másodpercet — az abroncsok viszont 2 másodperc előnyt, vagy hátrányt jelenthetnek.

Nem véletlenül lett a Foma—1-es versenyek főszereplője a gumiabroncs. A nagyjából egyforma teljesítményű motorok, akár Ferrari, akár Ford-Crosworth vagy Renault feliratot viselnek, jó rabszolga módjára dolgoznak; ontják a lóerőket. Az úthenger szélességű abroncsok viszont háborút vívnak!

Az egyik nemrég visszavonult exvilágbajnok ezt mondta:... ma az abroncsok nyerik meg, vagy veszítik el a versenyt, de jobb ha ezt nem mondjuk túl hangosan. — S, hogy miért ajánlatos ezt a véleményt halkán kinyilvánítani, arra magyarázatot adnak azok a többékevésbé titkos folyószámlák, amelyekben a gumigyárak honorálják a versenyzőket és menedzsereket... horribilis összegekkel. Mario Andretti a tavalyi világbajnok, egyetlen év alatt 150 ezer dollárt vágott zsebre, csak gumi-teszt címén a Goodyear-tól. Gumiháború, sötét és kíméletlen üzlet húzódik meg az élvonalbeli autóversenyzés csillogó díszletei mögött.

A Goodyear cég, aki az eszközökben nem válogatva vetélytársait kiszorította pár éve a Forma—1-es üzletből, tavaly váratlan konkurenst kapott az olasz érdekeltségű, francia Micheline személyében. A kitűnő szériagumiabroncsairól ismert cég meguntta az amerikaiak egyeduralmát és vadonatúj, kitűnő versenygumijaival betört a piacra. Elsőnek a Ferrari csapatot, no meg a francia Renaultot nyerte meg magának. Olyan sikerrel tette ezt, hogy jövőre várhatóan vagy fél tucat élvonalbeli csapat átszerződik a Micheline-hez. A Forma—1-es rakéták az új francia gumikkal körönként több másodpercet nyernek, esőben pedig sokkal jobbak mint amerikai vetélytársaik. Az 1979. évi első futamokon ez frappánsan bebizonyosodott, sőt a legnagyobb „gumi-bomba”, stílszerűen éppen az amerikai GP-n robbant, ahol a Micheline-gumival futó kocsik, egyszerűen leradírozták a pályáról ellenfeleiket. A konkurrensok most fekete mágiáról beszélnek és kutatják a Micheline-gumi titkát. Előbb-utóbb azért mi, szerény átlagautósok is hasznát látjuk ennek a gumiháborúnak, hiszen a versenypályákon kiforrott gumiabroncsok, később a széria gyártásban is kama-





ÁRT-E A MOSÁS

AZ AUTÓNAK?

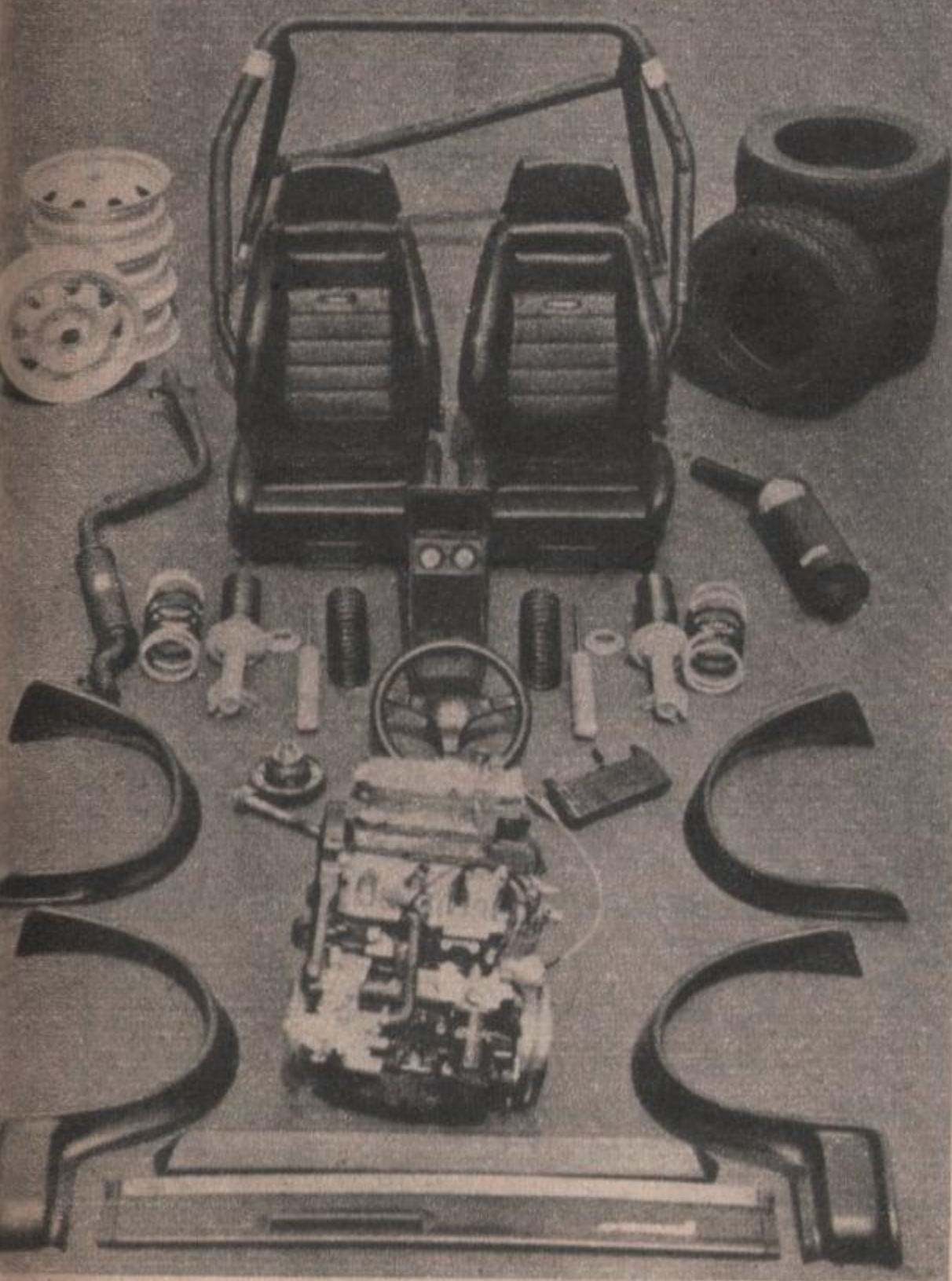
Az autósok egyik része szívesen mossa a kocsiját, a másik, ha lehet, a legvégsőkig elodázza a karosszéria mosdatását. Legyünk őszinték; nem a legkellemesebb időtöltés vizes szivaccsal, vagy kefével hajlongani a sárvédők és az ajtók körül. A gépi mosás leveszi ezt a terhet a vállunkról, ha nem is olyan tökéletes, mint az aprólékos kézi tisztítás. Autós körökben ettől függetlenül megoszlanak a vélemények arról, hogy árt-e vagy sem a mosás a kocsikarosszériájának. Különösen az automata mosókkal szemben vagyunk bizalmatlanok — mondván; az erősen csapódó műanyag szálacsákák hamar elkoptatják a lakkréteget.

A közelmúltban szakemberek tesztelték a gépkocsimosást. A kiválasztott kísérleti kocsiknak a próbasorán 100 alkalommal kellett végighaladniuk a gépi mosósoron, természetesen megfelelő mennyiségű piszok felszedése után.

A vizsgálat vezetői a próbát követő laboratóriumi vizsgálatok nyomán kijelentették, hogy az utóbbi tíz évben használatos akrilgyantás lakkozások igen ellenállóak. Régebben már 25 mosás után 10—15 százalékos fedőlakkréteg-vékonyodás volt mérhető. Most száz mosás után sem tudtak mérhető károsodást kimutatni.

Sajnos az újrafényezéshez használt alkid-melaminigyanta bázisú műanyaglakkok nem ilyen ellenállóak. Az így kezelt karosszériák viszonylag hamar elveszítik ellenálló képességüket és megmattulnak, ami az erős kopás jele.





Felfésült bolhák

Az autósport művelői közül — főleg, ami a junior korosztályt illeti — csak kevesen képesek arra, hogy horribilis összegeket áldozzanak egy-egy igazi versenyautóra. Ők az egyetlen megoldáshoz folyamodnak; elkezdik a szolid, széria autókat „felfésülni” és megpróbálnak a bolhából, ha nem is elefántot, de harcias versenyautót faragni. Nálunk a Ladák tuningolása a divat, ebből a típusból fejleszthető ki legolcsóbban verseny célú túraautó. Aki ügyes kézzel válogatja össze a speciális tartozékokat és van türelme az aprólékos beállító munkához, az akár 100 DIN lóerőt is kipréléselhet egy 1200 köbcéntiméteres motorból.

Nemrég autósport szakértők össze-

hasonlították az ilyen széria változatból kialakított egyszerű versenykocsikat. A legsikeresebb az olasz Alfasud volt, ez az igazán szolid teljesítményű és olcsó kiskocsiból kialakított „mérgező bolha”. Nemcsak a kocsik külseje tehető igen harciasra a széles 235/45-13 méretű abroncsokkal és az ehhez tartozó sárvédő szélesítőkkel, de tiszteletet kelt a motortér is. A kis versenyváltozatnál a motort két dupla horizontális Weber-karburátor táplálja, speciális dugattyúk, vezérműtengelyek, szeleprugók segítik a jobb üzemmódot, a lendkerék, a fő-tengely és a hajtórudak speciális megmunkálása növeli a fordulatszám határt és a teljesítményt. Az 1,3 literes motor a széria 75 DIN

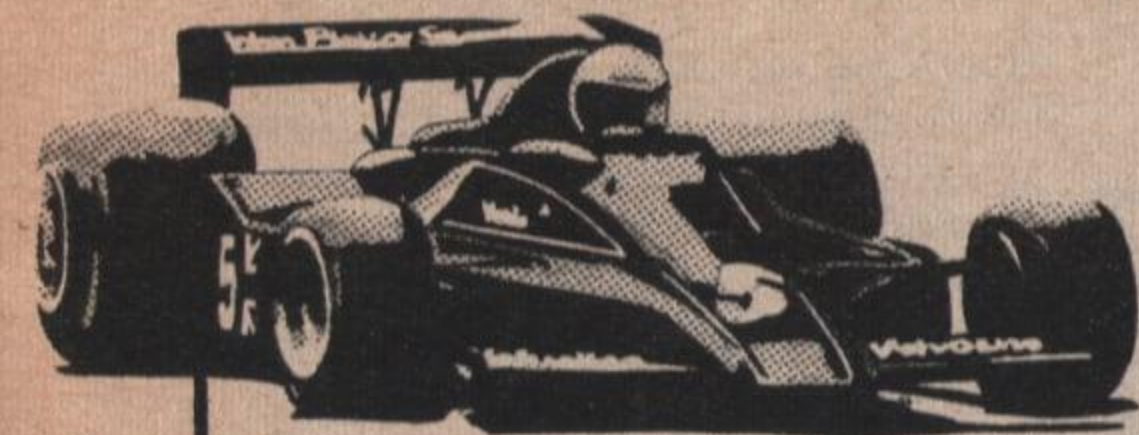
lóerő helyett 115 lóerőt teljesít és nagy előnye, hogy már egy kissé megnövelt alapjáratú fordulatról is kitűnően felgyorsít. A kiváló útfekvésű, elsőkerék hajtású kocsi szinte hihetetlenül gyors kanyarvételt tesz lehetővé.

A szakértők tehát nem véletlenül díjazták ezt a típust a „junior” versenyautók kategóriájában. Szorosan a nyomában van a nálunk szintén jól ismert VW-Golf-ból felfésült versenyautó is. Nyugatnémet sportbarátaink kényelmesen foghatnak hozzá a házi tuningoláshoz, hiszen az NSZK-ban hat műhely gyárt speciális alkatrészeket a Golf-hoz, az autósport szaküzletekben pedig a karosszéria módosításához is megkapható minden. Persze a szakszerű összeszerelés, azért sokat jelent.

Érdekes néhány „csemegét” megemlíteni a Golf-tuning arzenáljából is; az 1700 ccm-es Golf-GTI-ből Chrom-Molibdén főtengellyel, 200 ccm hengerűrtartalom növeléssel, két WEBER-porlasztóval és a többi aprósággal 130 DIN lóerőt lehet kipréselni, ami 200 km/ó végsebességet jelent. Az „extrák” hazai pénzben, több mint 50 ezer forintba kerülnek!

Az Oettinger tuning cég 16 szelepes hengerfejet is gyárt a Golfhoz. Ezzel 150 lóerős lehet a kis autóska.

Persze nem kell szégyenkezniük hazai „aranykezű” versenyzőinknek sem. Rallye és hegyverseny futamainkon találkozhatunk 130 DIN lóerős, benzinbefecskendezéses Ladával is, a 100—110 lóerősök tábora pedig már tucatnyira tehető.



AZ ASZFALTCOWBOY

Éveken keresztül majdnem világbajnok lett, mindig csak apró balszerencsék ütötték el az első helytől. Tavaly azután kijött a lépés; Mario Andretti, a 37 éves Forma-1-es autóversenyző, a mezőny egyik „nagy öregje” felállhatott a világbajnoki dobogó legmagasabb fokára. Olasz származású amerikai, aki latinos temperamentumát Itáliából hozta, viszont könnyörtelen pénzszerzési vágyát már az amerikai életforma termelte ki. Szinte az autósport minden ágával megpróbálkozott ez a hajdan autószerelő: volt rallyeversenyző, motorozott, autócrossover, indult dragster-futamokon, végigjárta a monopostós pályaversenyzés majd mindegyik állomását míg eljutott a sportág csúcsára, a Forma-1-be. Egyike azoknak, akik még a legkeményebb autóversenynek kiáltott Indiannapolis-on is rendre elindulnak.

Szívós és könnyörtelen versenyző,

Mario Andretti

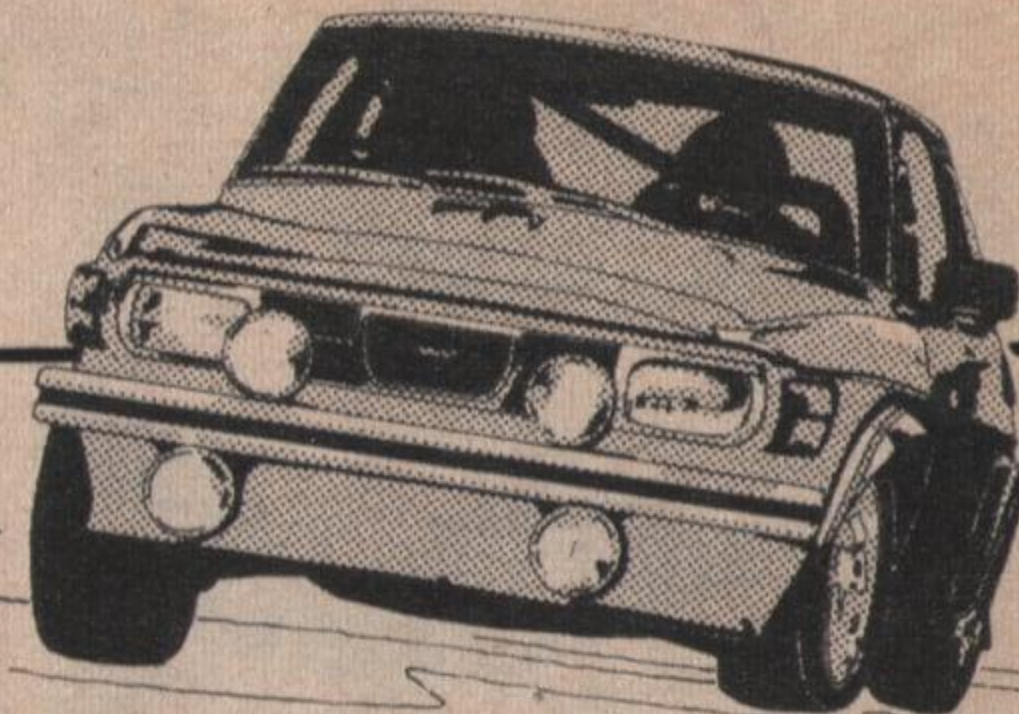


egy-egy kifékezési kísérletért mindig keményen „visszavág”. Egyszer James Huntot egy leszorításért másfél órán keresztül üldözte mint egy megszállott cowboy. Semmitől nem fél verseny közben, egyedül talán a vizes pályától. Ez nem az ő műfaja.

A leggazdagabb autóversenyzők egyike: sugárhajtású magánrepülőt tart, pilótákkal együtt, saját taván vízisízik a versenyek szünetében, garázsában 12 super-luxus magánautó áll. Családos, 15 éves fia van. — Mint mondta, még a versenypálya közelébe sem engedi.



Stig Blomqvist



A JÉGMENŐ

Stig Blomqvist, az a svéd pilóta, aki Saab-jának volánja mögött learat minden babért, akit a világ autósport rajongói úgy emlegetnek, hogy „Mister Rallye”. Az ő világa a hó és a jég. Ott művel szinte hihetetlen dolgokat az autóval.

Elég korán, 18 éves korában kezdett versenyezni, miközben apja autós iskolájában dolgozott. Míg a verseny vezetés magasiskoláját kitanulta — saját bevallása szerint tíz autót tett totálkárossá. 1969-ben saját Saabjával sorra legyőzte a gyár hivatásos versenyzőit és karrierjét tulajdonképpen ennek köszönheti. A Saab számára különben is régi vonzalom. Minden nyilatkozatában elmondja, hogy jégen, havon el sem tud képzelni ennél jobban irányít-

ható autót. Az ő nevéhez fűződik annak a stílusnak a tökéletesítése, ami minden nézőt ámulatba ejt: úgy fordítja be még síkos úton is az autót, hogy az nem veszít semmit iránytartási képességéből — magyarul azt csinál az autóval, amit akar. Stig Blomqvist másik nagy vonzalma az autócrossover. Amikor ideje engedi minden futamon rajthoz áll, mert szerinte ez a sportág a legkitűnőbb előkészület a nehezebb rallye futamokra, például az 1000-Tó versenyre, vagy a híres angol RAC-rallyera.

A svéd csodaautós rendkívül zárkózott, még a hazai rajongók is úgy emlegetik, mint a versenypályák „Loch-Ness-i” szörnyét. Igazán csak a volán mögött oldódik fel.

Megdöböntő számok olvashatók az Országos Közlekedésbiztonsági Tanács jelentéseiben:

Évente egy közepes községre való ember veszti életét az utakon és több mint 20 ezren sérülnek meg könnyebben, vagy súlyosabban. Naponta 4—5 ember hal meg közlekedési baleset következtében, s ezek közül 1—2 mindig gyalogos. Tavaly csak Budapesten több mint 3 ezer személygépkocsi volt részese valamilyen közúti balesetnek és a statisztikákból az is kiderül, hogy a karambolt vagy gázolást okozóknak a 65 százaléka magán gépjárművezető volt. Nálunk a halálos balesetek száma felülmúlja az európai átlagot! Mindehhez hozzá kell tenni, hogy a közúti közlekedés baleseti statisztikája egyre inkább romlik; az elmúlt évben minden napra átlagosan öttenél több baleset jutott, mint az azt megelőző évben. A balesetek többségét, 80 százalékát — ami abszolút számokban mérve 12 ezer balesetet jelent — a járművezetők szabálytalan, gondatlan magatartása idézte elő.

Rohamléptekkel motorizálódunk: a „holnap” járműveivel, a „tegnap” útjain járunk, kialakulatlan közlekedési kultúrával és gyakran hiányos vezetési gyakorlattal. A Fővárosi Közlekedésbiztonsági Tanács és a Magyar Autóklub most elhatározta, hogy mozgalmat indít a járművel közlekedők magatartásának formálására, szabályismeretük növelésére és vezetéstechnikai továbbképzésükre. Az új mozgalom, ami júniusban indul, az „Aranykerék” nevet kapta. A gyakorlat azt bizonyítja, hogy a napról-



ALAPOSABB ISMERETEKET!

Versenynben az aranykerékért

napra növekvő közúti forgalom részese biztonsággal csak az lehet aki, közlekedési, járművezetési képességét folytonosan bővíti. A hivatásos járművezetők számára a továbbképzést szervezett formában megoldják a vállalatok és az intézmények. Az Aranykerék mozgalom mindent a magángépjármű-vezetők számára

teszi lehetővé. Az új mozgalomban minden érvényes jogosítvánnyal rendelkező személy részt vehet, függetlenül attól, hogy mennyi ideje vezet autót vagy motorkerékpárt.

Az új mozgalom keretén belül jelvényt szerző tanfolyamok indulnak, melyek fokozati rendszerben, egységes temati-

ka alapján biztosítják a továbbképzést. Az önkéntes továbbtanulók a korszerű közlekedéshez szükséges tudnivalókat nemcsak könyvekből sajátíthatják el, hanem konzultálhatnak a fővárosi közlekedésszervezőivel, közlekedési irányítóival, filmeket és vetített előadásokat nézhetnek, sőt az új mozgalom második fokozatában két órás rutinpályás gyakorlaton is részt vehetnek. Aki az új mozgalomban az első fokozatot is meg kívánja szerezni, az az előzők sikeres befejezése után külön nyolc óra időtartamú előadássorozatot is végighallgat, két órát a rutinpályán tölt és zsűri előtt letesz egy közúti szabályossági vizsgát is. A mozgalom résztvevői — természetesen az eredményes vizsgát letettek, igazolványt, autómaticát, a mesterfokú vezetők pedig járműre szerelhető Aranykerék plakettet kapnak. A legjobb vizsgázók ezen kívül külön jutalomban is részesülnek. Mivel az Aranykerék mozgalom egyelőre kísérleti jellegű, csak 20 ezer járműtulajdonos részére küldtek részvételi felhívást a szervezők. Természetesen aki szükségét érzi a továbbképzésnek az felhívás nélkül is jelentkezhet a Magyar Autóklubnál vagy az FKBT titkárságán. A tanfolyamok szeptemberben indulnak és decemberben fejeződnek be. Az önkéntes vizsgákra az utolsó előadás után lehet jelentkezni.

Az Aranykerék mozgalom nyilván sikeres lesz, hasonlóan néhány évvel ezelőtti elődjéhez, amely a Vezess baleset nélkül nevet viselte. Az ennek a nyomán elvégzett felmérés azt tanúsította, hogy a mozgalom résztvevői 15 százalékkal kevesebb balesetet, szabálysértést okoztak, mint azok akik e mozgalmon kívül maradtak.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN

A XX. század sportja — így jellemzik az autósportot a kívülállók és a szakemberek egyaránt. A mondás találó, hiszen a sport is az élet, az életmód tükré és a mai rohanó világunkat mi sem jellemezhetné jobban, mint a száguldó sport.

A világ szinte minden országában rendeznek autóversenyeket és mindenhol a leglátogatottabb és legvagyosabb események közé sorolják ezeket az embereket és gépeket egyaránt próbára tevő viadalokat. A Forma—1-et, a Rallye-világbajnokságot, de jóformán minden komolyabb versenyt száz- ezrek szurkolnak végig a színhelyeken, a TV-közvetítések jóvoltából pedig a televízió nézők tízmilliói láthatják az eseményeket.

Magyarországon hosszú ideig nem számított hivatalos sportnak az autóversenyzés, viszont 1978. január 7-én megalakult a Magyar Autó—Motorsport Szövetség. Ezzel egyidőben ugrásszerűen nőtt a versenyek színvonala és a csaknem hatvan autósport-szakosztály minden eddiginél kiegyensúlyozottabb lehetőségekkel vághatott neki az 1979-es bajnoki évnek.

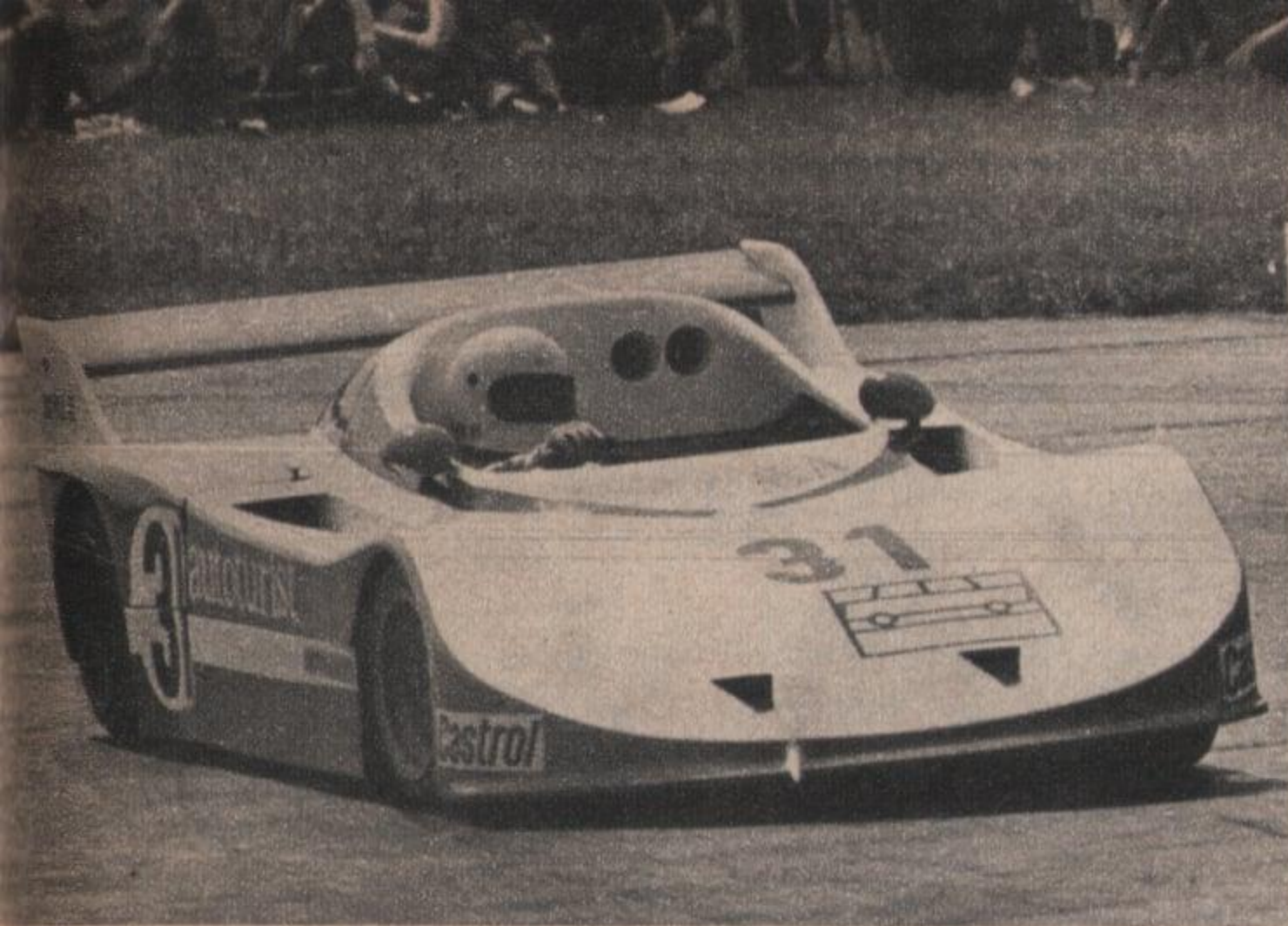
A nagymúltú Áfor autósport-szakosztály is a „reneszánszát” éli és a fiatal tehetséges versenyzők a bajnoki évad első versenyein máris letették névjegyüket a magyar autósport asztalára. Az autóversenyeken számtalan izgalmas, váratlan pillanat adódik és fotoriportereink segítségével ezekből próbálunk meg néhányat felvillantani a Kedves Olvasó előtt.



Mario Andretti és a Ford Lotus versenyautó. Kettőjük „házassága” eredményezte 1978-ban a Forma—1-es világbajnoki címet. A versenyző olasz származású amerikai, a kocsit szintisza angol gyártmány. Az elmúlt évben ők voltak a sztárok

Márka kategória francia módra. A Renault 5-ösök nemcsak a hétköznapi autósait hanem a versenypályák szerelmeseit is meghódították. A Renault 5 Elf Kupa a tehetséges, de vékonyabb pénzű versenyzőknek a „kiugrási lehetőséget” biztosítja, de van amikor a Forma—1 versenyek előtt a híres emberek, — színészek, színésznők, sztárok, a sport csillagai — mérik össze, egyfajta „show” műsorban az autóvezetési tudásukat

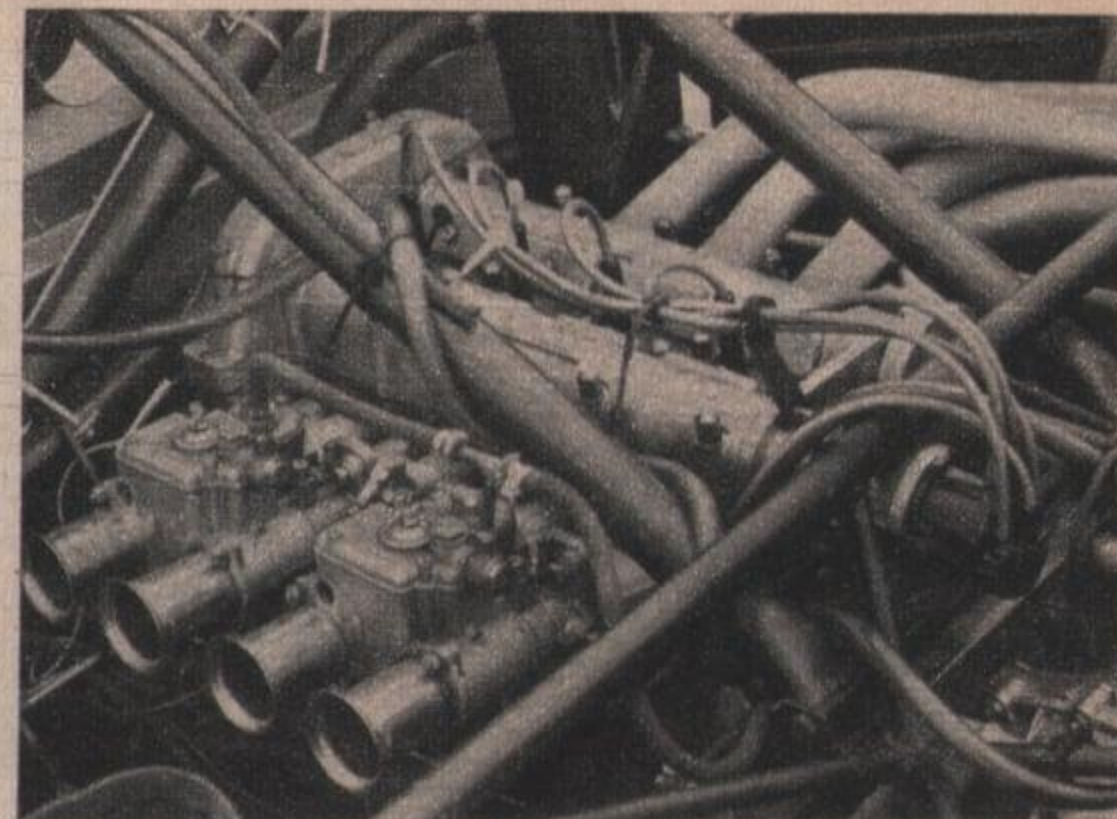




A csehszlovákiai MTX-cég készítette ezt a két-ülékes szuper Ladát, kimondottan pályaversenyzési célokra. Az 1300 ccm-es motor 16 szelepes hengerfejet kapott, természetesen speciális vezérmű tengellyel és kovácsolt alumínium dugattyúkkal. Az erőforrás táplálásáról két darab kettős horizontális Weber-porlasztó vagy benzinbefecskendező gondoskodik. Az előbbivel 138 DIN lőerő az elérhető teljesítmény, az utóbbival 155 DIN lőerő.

A kocsí váza igen szilárd acélcső hálóból készült, a könnyű borítás pedig üvegszállal erősített poliészterből.

A csehszlovákok új pályaverseny-autóját Karel Jilek sokszoros bajnok vezeti



A híres versenybabérokkal büszkélkedő Mercedes SSK negyven évvel ezelőtti sikerei inspirálták az NSZK-beli AMG-céget, amikor elhatározták, hogy a 450 SLC-típusból pályaversenyautót fabrikálnak. Az igazán gyönyörűre sikerült Mercedes sportautó egyelőre a kezdeti gyermekbetegségekkel küszködik ezért az igazán kirobbanó eredmények még váratnak magukra

Nemcsak a személyautókkal, hanem a teherautókkal is lehet versenyezni — adta valaki a bizarr ötletet-mintegy három évvel ezelőtt — a Volán Trösztnek. Az ötletet tettek, majd versenyek következtek, és Béren a tehercross-pályán ma már óriási érdeklődés kíséri a versenyekre speciálisan felkészített ZIL teherversenyautók erőpróbaí



Repül a Triumph TR—7-es, ki tudja hol áll meg. A millió bukkanóval tarkított finn utakon izgalmas eseményt jelent egy-egy rallye-verseny megnézése, hiszen az autók itt egészen szokatlan produkciókat is bemutatnak

EGY ÉVTIZEDE...

Az Áfor autósport szakosztálya 1979-ben megalakulásának tizedik évfordulóját ünnepelheti. A vállalat kezdettől fogva felkarolta az autósportot és így azon támogatók közé tartozik, akik az első lépéseknél felfigyeltek a minőségvédelem, a propaganda egyik lehetséges formájára.

Az autósport szakosztály alapítója Balogh György nevéhez fűződik, aki a kezdeti években a szakosztály vezetőjeként is tevékenykedett és akitől az irányítást Merényi Tibor vette át. Kezdetől fogva a szakosztály elnöke Dr. Karádi István kereskedelmi igazgató helyettes, a technikai vezető Boda Elemér, a gazdasági ügyeket pedig Szőke Ibolya intézi. A klub tízéves fennállásának tapasztalatairól, gondjairól, örömeiről beszélgetünk a szakosztály vezetőivel. — Legelőször is az autósport szakosztály létjogosultságát kell említenem, bár ez a kérdés a MAMSZ megalakulásával hivatalosan rendeződött — kezdi a beszélgetést Dr. Karádi István. — Vállalati szinten úgy gondoltuk, hogy egy olyan vállalatnál,

amely az autósok százezres tömegeit szolgálja ki, helye van olyan sportnak, amely ma már Magyarországon is a legnépszerűbbek közé tartozik és amely szizmikus érzékenységgel reagál az általunk forgalmazott termékek minőségére.

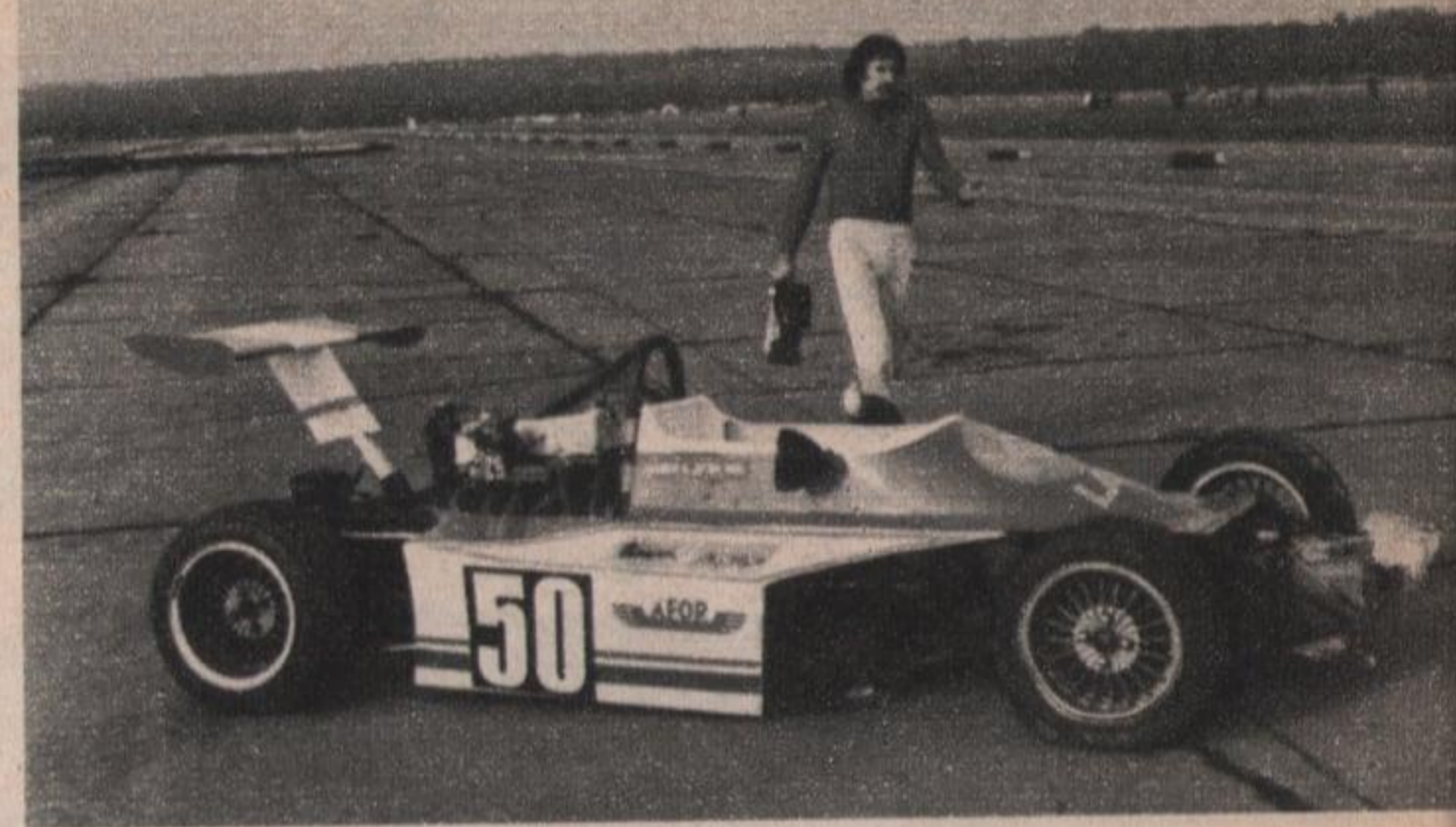
— Éppen ezért — teszi hozzá Merényi Tibor — tervbe vettük, hogy az eddigi közvetett ellenőrzési formákhoz műszeres ellenőrzésekkel kapcsolódva, közvetlenül a versenyek maximális igénybevétele után fogjuk ellenőrizni a termékeinket. Ehhez pedig a sportolóink és autóik az ideális tesztelő csapat, hiszen az 1600 cm³-es Ladától a Wartburgon keresztül a Trabantig minden autó megtalálható a szakosztályban.

— Ha röviden visszaemlékeznek, hogyan látják az elmúlt tíz esztendőt?

— Úgy gondolom, — veszi át a szót a kereskedelmi igazgató helyettes — hogy elsősorban az egészséges szellemet, a jó légkört kell kiemelni. Annál is inkább, hiszen az autósportban nem egy elpattant labda, vagy

egy melléütött ziccer az ára a hibának, a tévedésnek, hanem súlyos anyagi kár, esetleg személyi sérülés. Talán nem veszi dicsekvésnek, ha azt mondom, hogy a mi szakosztályunkban jó néhány olyan versenyző nőtt fel, akik ma az autósport irányítói közé tartoznak. Nálunk versenyzett Kővári György, Szászvári József, Bobor Antal, Grünwald László, Bálint Árpád, Farkas Károly, Döme József, Tar András, Bártfai Csaba, — hogy csak néhányat említsek.

— Ugyanakkor mindig odafigyeltünk a versenyzők nevelésére — teszi hozzá Merényi Tibor — hiszen nálunk autózott Cserkúti József, Szabóki László, Tóth János, akik ma is az autósport legeredményesebb versenyzői. Ők kinőtték a mi anyagi lehetőségeinket és fájó szívvel, de — minden esetben — úgy éreztük erkölcsi kötelességünk elengedni őket más klubokba. Jó néhány alapító tagunk azonban ma is itt versenyez és a csapat „húzóemberének” számít Urbán Pál, Körmendi Csaba, Ángyási András.



Sajnos ilyen is van... Ezt tükrözi Kovács Sándornak a Formula Easter vezetőjének mozdulata, miután „elvesztette” az autó áramvonalidomának első részét

Egy-egy jó kanyarvételen másodpercek úszhatnak el, vagy másodperceket nyerhet a versenyzőpáros. Ezt a feszültséget tükrözi Urbán Pál és Körmendi Csaba arca is, akik a megifjodott Áfor rallye-csapat erősségei voltak 1978-ban is



AUTÓSPORT KÉPEKBE



A hihetetlenül kemény, embert és autót egyaránt próbára tevő Wartburg rallyen már a célba érkezés is szép siker. Ehhez gratulál Eisenachban, a célban Merényi Tibor a szakosztály vezetője a Lehoczki, Pittel párosnak

Az Áfor autósport szakosztályának évzáróján dr. Karádi István értékeli az éves eredményeket



Lehoczki Antal és Pittel Béla kategória-győztesként fejezték be az 1978-as Főtaxi—Wynns rallyet

— A technikai sportokban, így az autósportban is bizonyos fókig meghatározó a műszaki háttér.

— Mi igyekeztünk ezt megteremteni — kapcsolódik a beszélgetésbe Boda Elemér. — A műszaki háttér is fejlődni tudott a szakosztály előrehaladásával. Hihetetlenül pontos és áldozatkész munkát jelent a versenyzők kiszolgálása, de Halász János, Birtner Gábor és Varga János tízéves rutinjukkal nagyszerűen megoldják ezt a feladatot.

— Persze az örömünkbe néha bánat is vegyült — veszi át a szót Dr. Karádi István. — A mai napig kegyelettel emlékezünk Rusznyák Istvánra, Müller Ferencre, Lendvai Jánosra, Cserkúti Lászlóra akik a sporttevé-

kenység közben veszítették életüket.

— A hullámhegyeket olykor hullámvölgyek is követték?

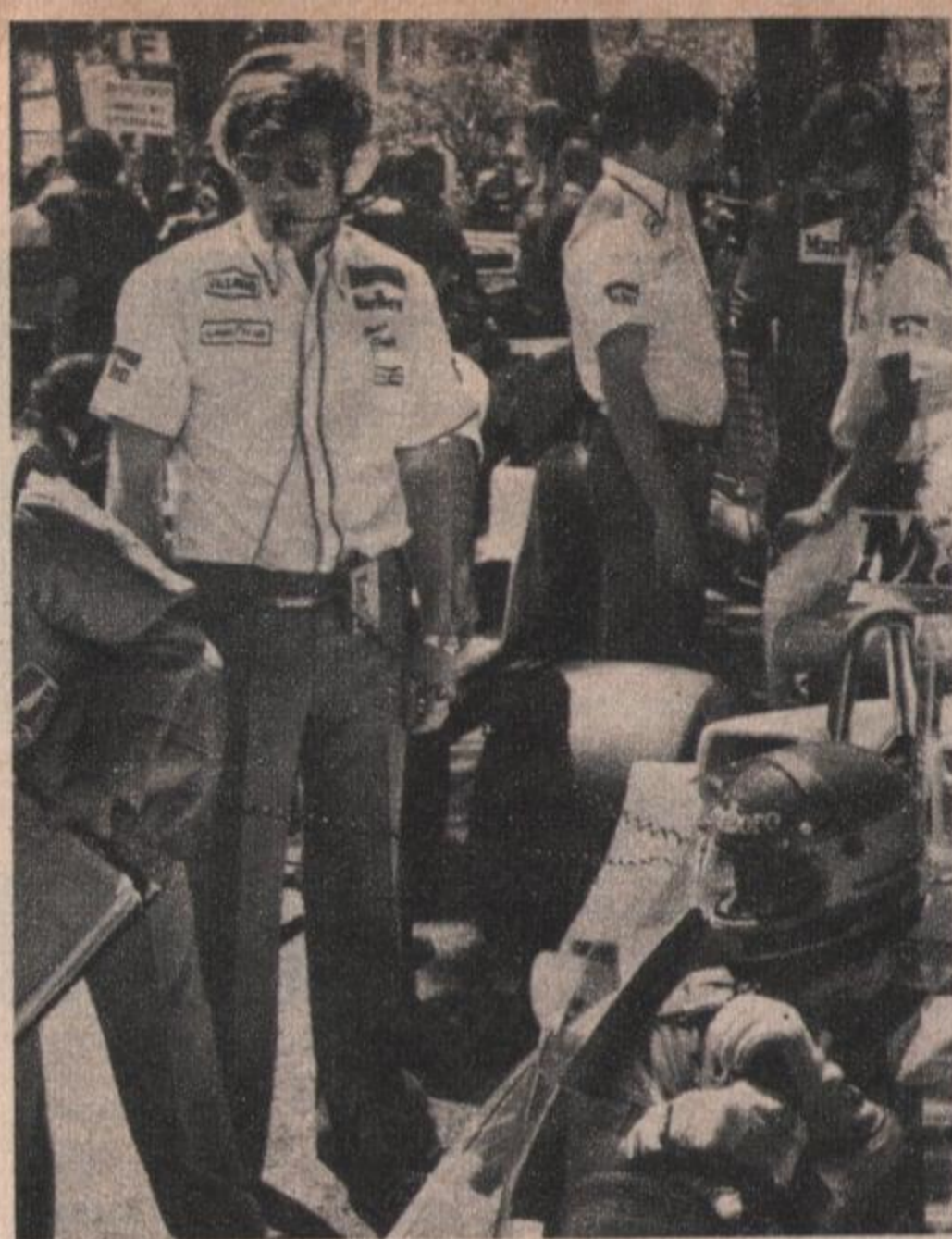
— Kár lenne eltagadni, hogy az autósport jogi és gazdasági rendezetlensége a mi szakosztályunkat is visszavetette — gondolkodik el Merényi Tibor. — Ezen már szerencsére túljutottunk és az előbbi hasonlatot folytatva, mi bízunk benne, hogy a hullámvölgyet most hullámhegy követi. Meggyőződésünk, hogy a régi rutinos „rókák” és az idén igazolt tehetséges, fiatal versenyzők ismét a régi szintre emelik az Áfor csapatát. Ehhez megvannak a lehetőségeink és egy jól képzett versenyző—edző, Lehoczki Antal, aki nagy igyekezettel és szakértelemmel irányítja a csapatot. Az évad első versenyén, a IX. Centrum Bükk Kupán mind a rallye, mind a túra csapatunk a negyedik helyen végzett a két tucatnál is több, nevezett csapat közül.

— Hasonlóképpen vélekedem magam is — teszi hozzá Dr. Karádi István. — Bízom benne, hogy az Áfor embléma nemcsak a benzinkutaknál jelenti majd kiváló minőséget...





Bár a bodicsek a jégkorongpályákon honos, de úgy látszik a crossautók versenyén sem idegen a versenyzőktől. Az egyre jobban specializálódó autósport ismét „kitermelt” egy versenyszámbot, amely olyannyira hódító, hogy szinte valamennyi szocialista országban magas szintű versenyeket rendeznek, sőt három éve már az Európa-bajnokságot is kiírták a crossautók részére



AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Érdekes és sokatmondó ez a rajt előtti felvétel James Hunt Forma—1-es versenyzőről. Az igen csak szűkre szabott vezetőülésben szorongó pilótát a beszélőkészülék kábele köti össze a csapatfőnökkel és a vezető szerelővel. A több rétegű védőöltözék és a sisak miatt különben nem tudnának szót váltani



A rallye-versenyek legizgalmasabb színterei mindig a lezárt gyorsasági szakaszok. Itt az győz, aki a kijelölt pályát a leggyorsabban teljesíti. A minél nagyobb sebesség eléréseért és a biztonságos versenyzésért többnyire előre begyakorolhatók, „letréningezhetők” ezek a szakaszok. Ilyenkor a navigátor igen pontos jegyzeteket, úgynevezett itinert készít. Ebben nemcsak a kanyarok, a bukkanók vannak nehézségi fokok szerint bejegyezve, de még a gödrök és a sodrós padkák is precíz jelölést kapnak. A versenyen azután ebből a „térképből” nagy biztonsággal száguldhatják végig a lezárt pályákat, ahol nem ritkák a képeinken látható izgalmas jelenetek sem





Minden sikeres szériaautónak előbb-utóbb az a „végzete”, hogy versenyautó lesz belőle. A Citroen közel tízéves kihagyás után most a CX-sorozat legnagyobbikával, a 2400-as típusjelzésű kocsival tért vissza a versenypályákra. Kisebb átalakításokkal ez az igazán kényelmes luxusautó is alkalmas rallye-versenyzésre. Jean Paul Luc a képünkön látható Citroennel az elmúlt évi Tour de France-versenyen az elsők között végzett



Skodák jöttek, láttak, győztek. Legalábbis a szocialista országok Béke-Barátság Kupa rallye-sorozatában és pályaversenyein, ahol döntő fölényrel nyerik a versenyeket. A „plasztikbombázók” — ahogy a pályák mellett a nézők nemes egyszerűséggel nevezik a Skodákat — összsúlya mindössze 820 kilopond, a motorjuk pedig úgy 120—130 LE körül mozog. A gyári versenyzők az olasz val-lungai pályán kaptak továbbképzést az autóversenyzés tudományából



A versenyautók kilogramm-lóerő arányának javítása elsősorban a karosszéria könnyítésével érhető el. Ennek a pálya-BMW-nek az egész első részét egyetlen darabból préselték és négy szorító kapocs megoldásával levehető. Hasonló könnyű elemekből készül a kocs többi része is, még az üvegeket is vékony plexi lapok helyettesítik. A vezető biztonságáról természetesen stabil acélcső-váz gondoskodik



Rallye-világbajnokság. A versenytáv kilométereit ezrekben, a gyorsasági szakaszok hosszát száz kilométerekben mérik. A pilóták vezetési tudását a Forma-1 versenyzőkéhez hasonlítják — jogosan. A tizenkét-futamos versenysorozat az autógyárak csatározása jellemzi, de 1978-ban a világbajnoki címet szigorúan a Fiat 131 Abarth és a Ford Escort döntötte el egymás közt. A Márka világbajnokságot a Fiat-ék nyerték és az egyéni világbajnoki címnek megfelelő F. I. A. kupát is, a képen látható Alen, Kivimaki páros szerezte meg. A Fiat gyár versenysz-tályának vezetője az utolsó verseny után sietett kijelenteni: „A Fiat 131 Abarth megtette a kötelességét, megnyerte a világbajnokságot. Jövőre már a Fiat Ritmóval versenyzünk.” Lehet, hogy kicsit elsiette ezt a kijelentést? Tudniillik, azóta már az 1979-es rallye-világbajnok-ság harmadik futamán is túl vagyunk — de a Ritmók igazi sikere még várat magára. Ettől függetlenül Marku Alen és Björn Waldegard — jóbarátként — a várható esélyekről beszélgetnek a Portugál rallye rajt-ja előtt, annak ellenére, hogy Alen a Fiaték, Waldegard pedig a Fordék első számú versenyzője



AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Ez az ami kellene... A korszerű, jól, pontosan rendezett rally-versenyek nélkülözhetetlen kelléke a bélyegzőóra. A navigátor saját maga kezeli és nincs vita; hogy ki, hol, hogyan, mit és mennyit írt a menetlevélre

Az utolsó sajtóértekezlet a tragédiával végződött monzai nagydíj előtt. Mario Andretti, Ronnie Peterson és Colin Chapman, a Lotus-istálló főnöke az érdeklődők gyűrűjében. — Alig egy órával később Peterson halálos sérülést szenvedett, Andretti pedig bebiztosította világbajnoki címét



Érdeemes megnézni májustól decemberig!

AUTÓVERSENYEK – 1979

RALLYE-ÉS TÚRAVERSENYEK:

Május 25.	Győr	XI. Volán Rallye	OB. BBK.
Június 10.	Szolnok	III. Pelikán Kupa	OM.
Augusztus 5.	Kecskemét	I. Arany Homok Kupa	OM.
Augusztus 11.	Nyíregyháza	XVIII. Taurus Rallye	OB., EB.
Augusztus 25.	Jászberény	II. Lehel Kupa	OM.
Szeptember 8.	Budapest	V. Főtaxi-Casco Rallye	OB.
Október 13.	Salgótarján	IV. Salgó Kupa	OB.
Október 20.	München	München—Bécs-Bpest	NB.
November 10.	Miskolc	Astralin Rallye	OM.
November 24.	Budapest	III. Old Boy rallye	OM.

HEGYI GYORSASÁGI VERSENYEK:

Május 13.	Pécs	Pécsi Hegyiverseny	OB.
Július 21.	Eger	Egri Hegyiverseny	OB.
Augusztus 25.	Eger	Egri Hegyiverseny	OB.
Szept. 15.	Pécs	Pécsi Hegyiverseny	OB.

GOKART-VERSENYEK:

Május 13.	Székesfehérv.	Ikarus Alba R. versenye	OB.
Május 27.	Győr	Győri AFIT versenye	OB.
Június 10.	Debrecen	Debreceni AFIT vers.	OB.
Július 22.	Győr	Győri Volán versenye	OB.
Augusztus 20.	Dunaújváros	Dunaújvárosi AK. vers.	BBK.
Szept. 16.	Székesfehérv.	Ikarus Alba R. vers.	OB.
Október 7.	Esztergom	Esztergomi AK. vers.	OB.

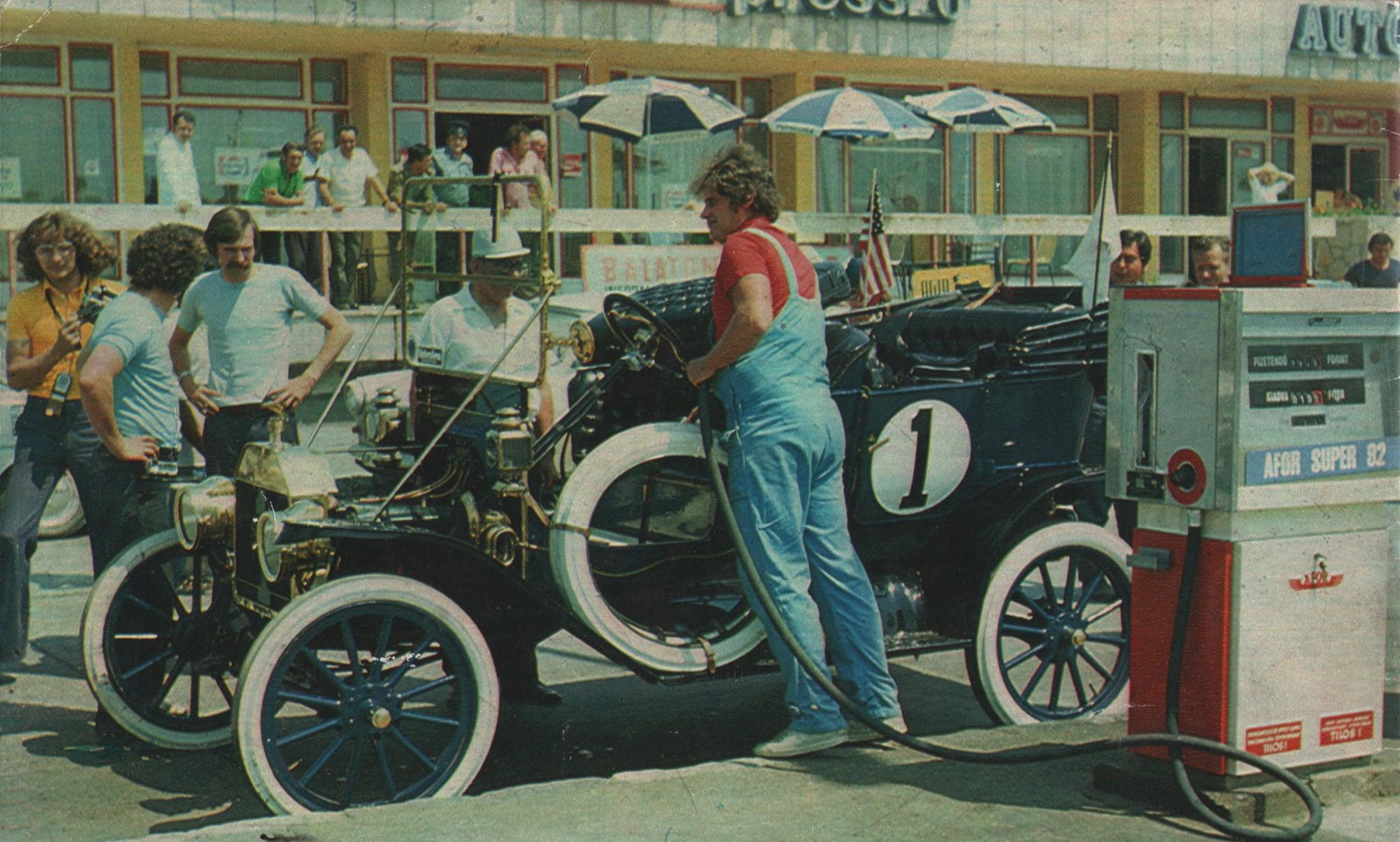
*

Programajánlatunkon kívül még számtalan verseny szerepel az autó, gokart sportnaptárban. Helyhiány miatt csak a legrangosabb, leglátványosabb versenyeket tudtuk felsorolni. Az ország különböző városaiban megrendezendő versenyekről pontosabb felvilágosítást adnak a Magyar Autóklub helyi szervezetei és az autósport-szakosztályok is.



Fotók: Eszterváry Ervin, Hugh W. Bishop, Fekete András, Falus István, Kölcseyi Zoltán, Martin Holmes, Németh Sándor, Révy László, Tar András, Tátrai Béla felvételei, valamint az Áfor Sajtószolgálat archívumából

A szerkesztésben közreműködtek: Baký János, Ferke Mihály, Földi Attila, Dr. Karádi István, Morvai Béla, Mrázik Mártonné, Révy László



INGYENES TÁJÉKOZTATÓ KIADVÁNY