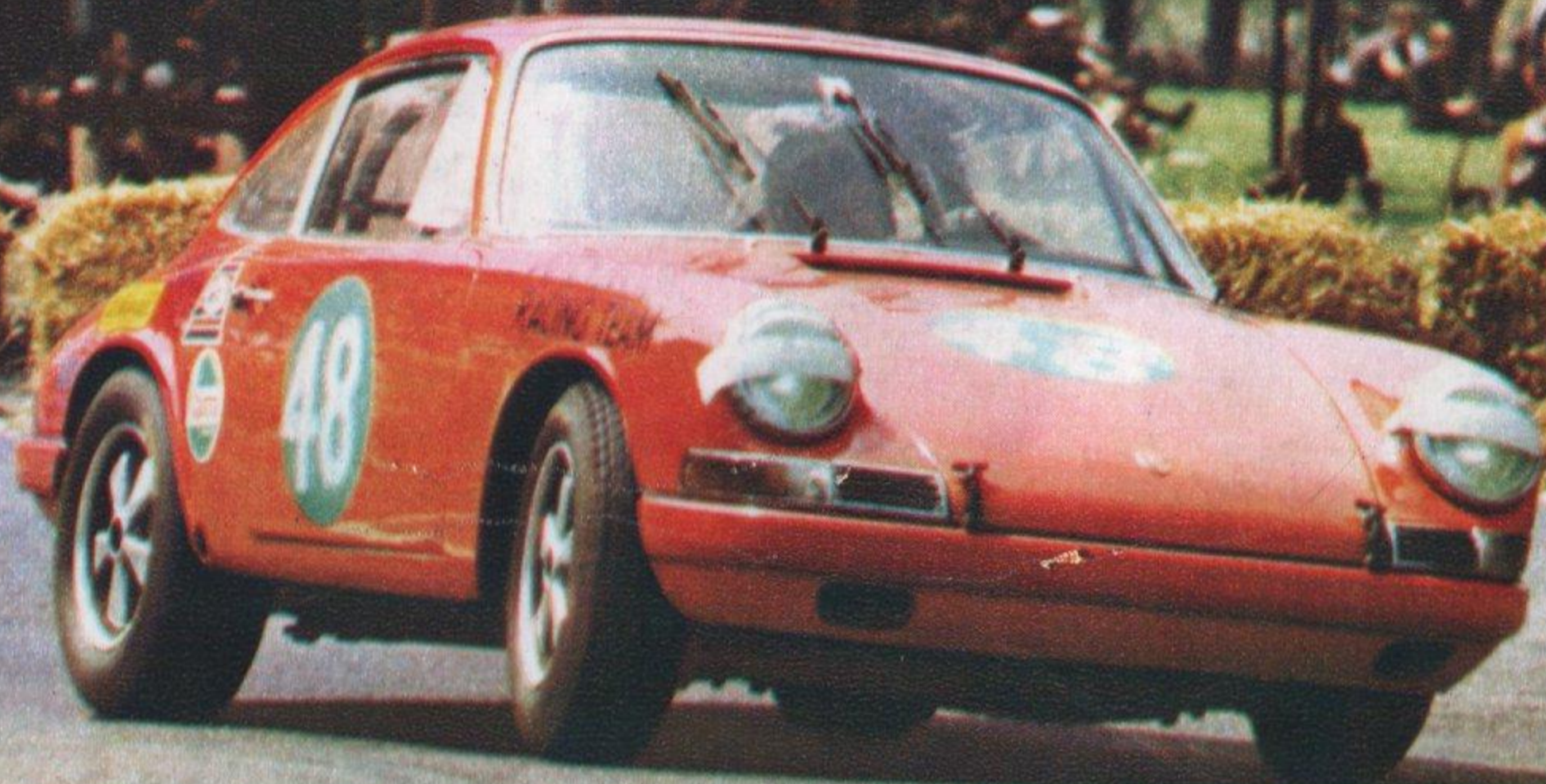
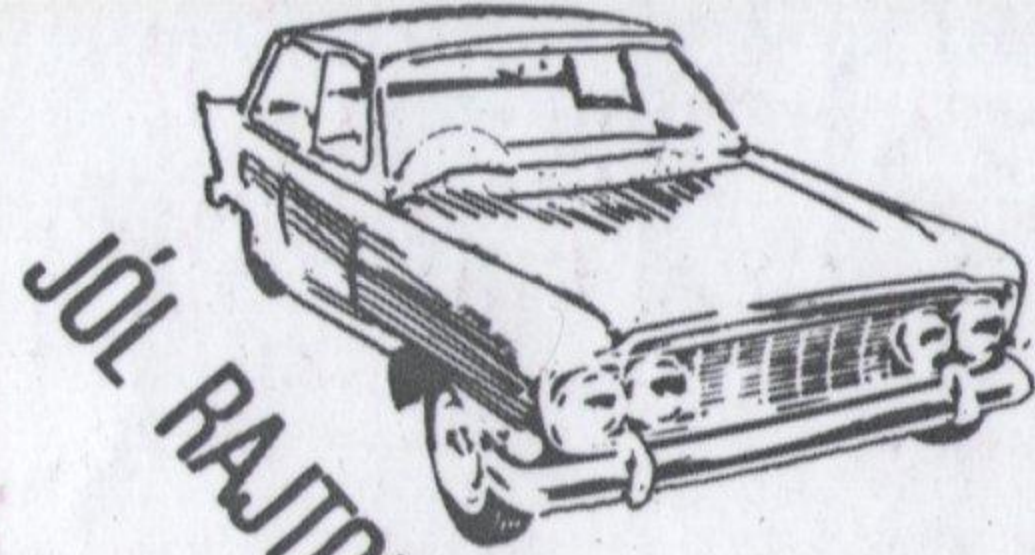


AFOR
BENZIN OLAJ



autós
magazin



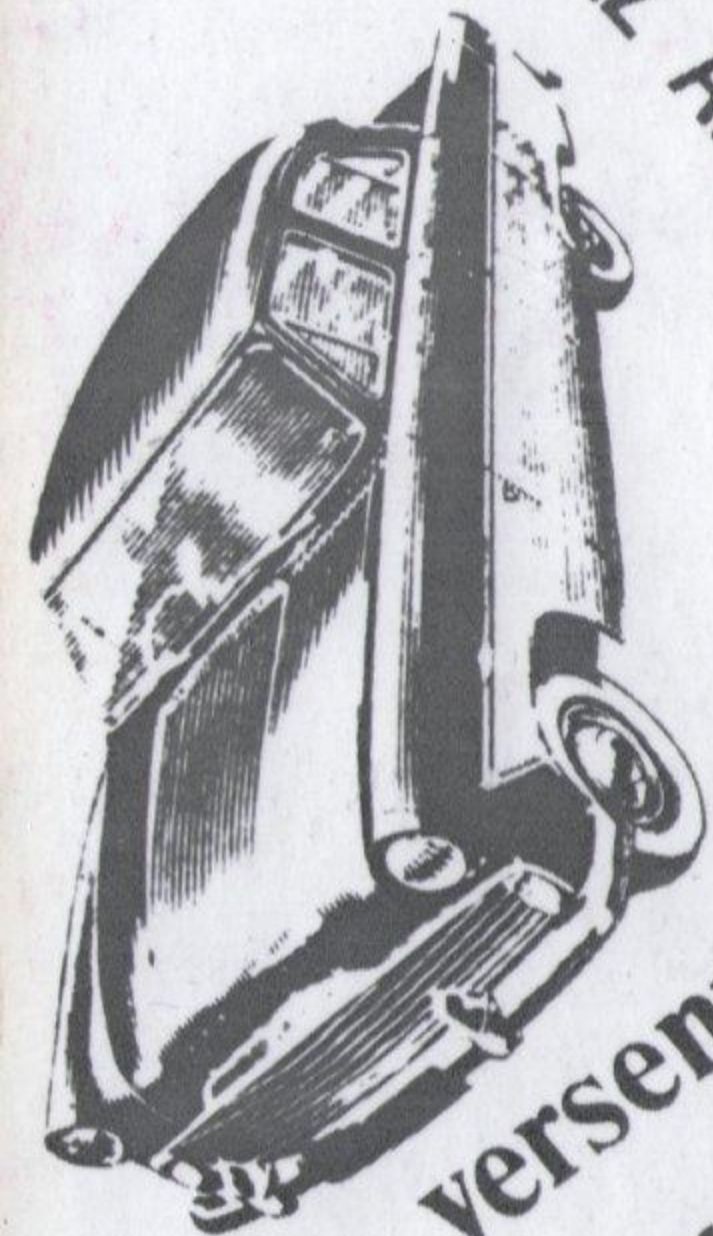
JÓL RAJTOLTÁK AZ ÁFOR VERSENYAUTÓI



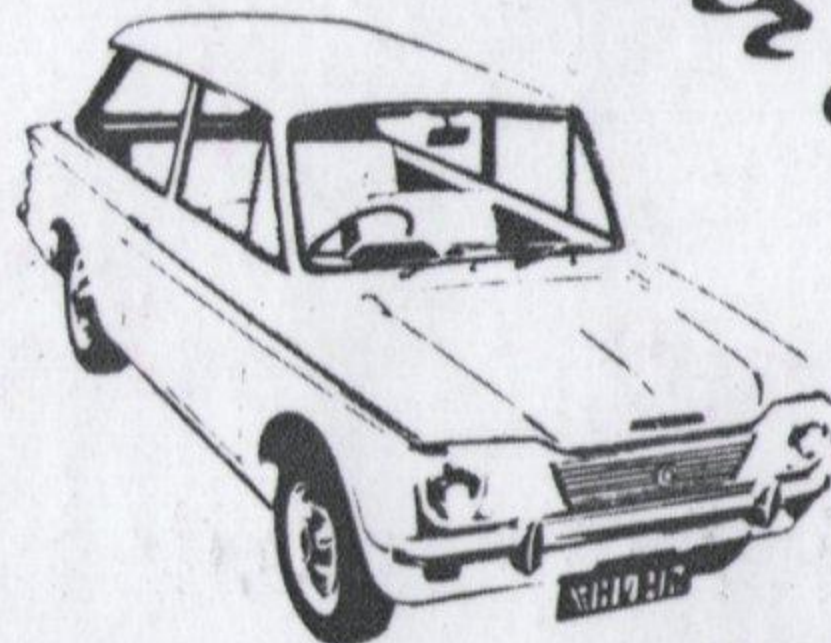
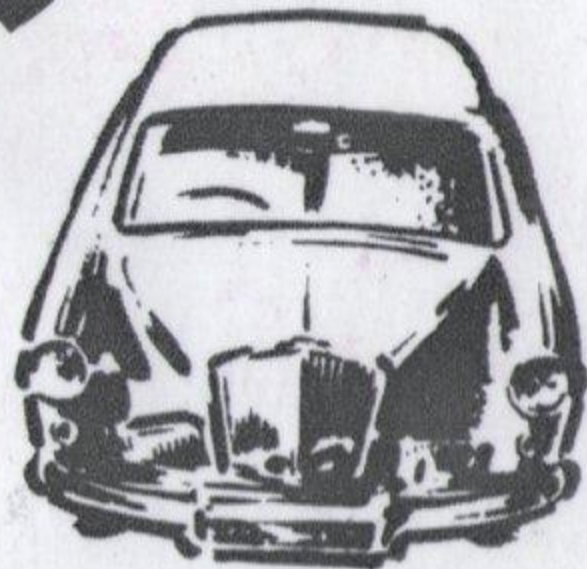
I verseny 11 trófea



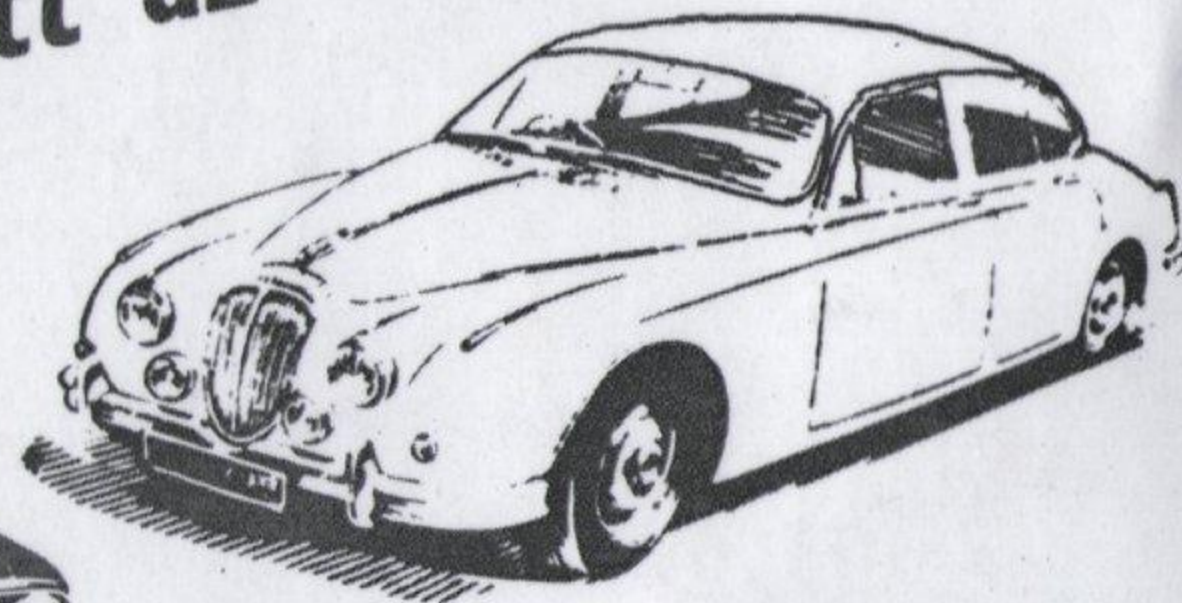
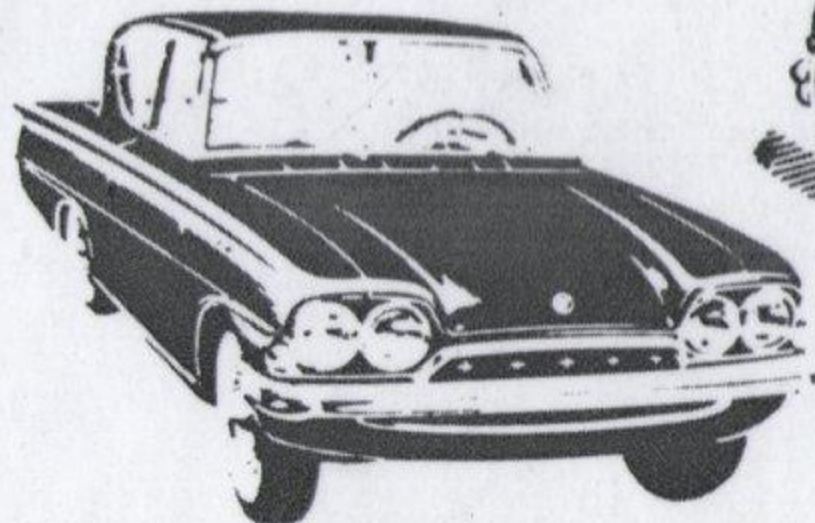
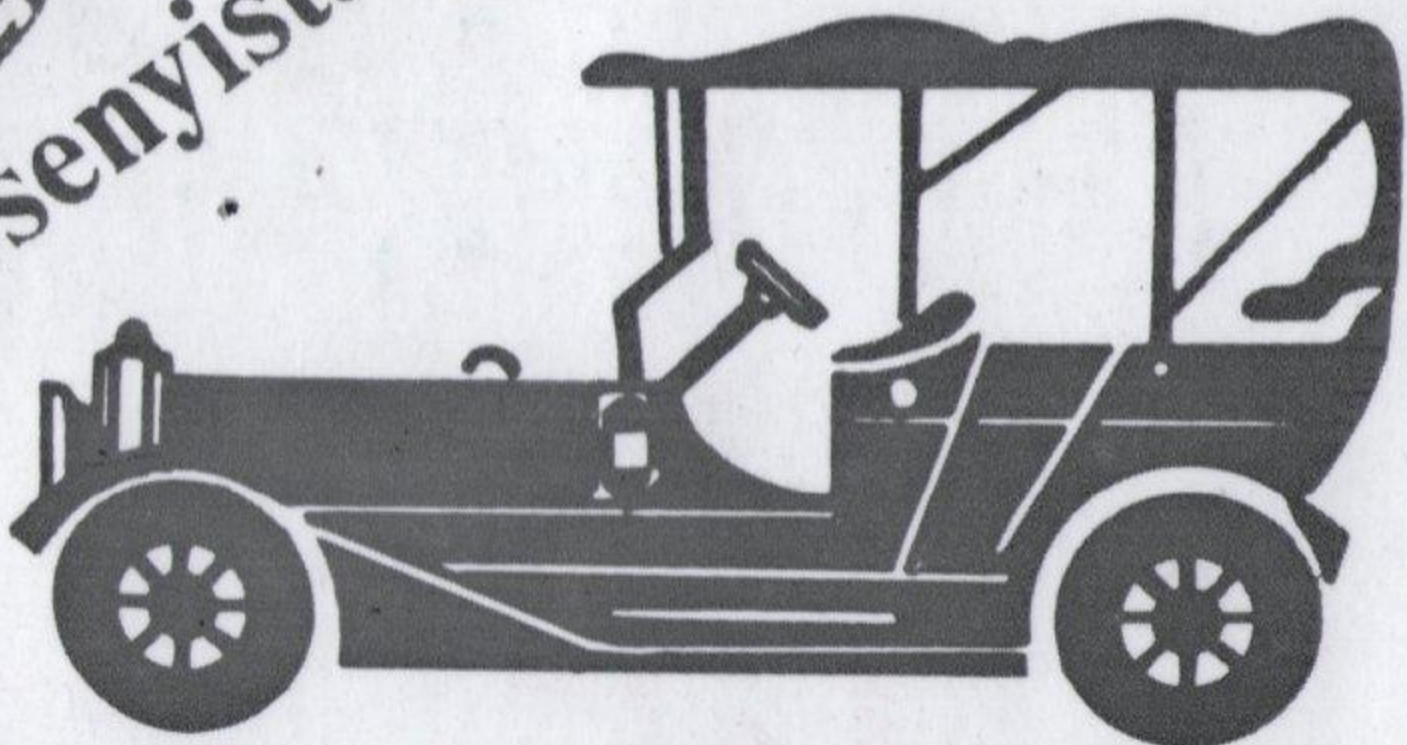
A magyar alaj rangja



Áfor versenystálló



Vizsgázott az ÁFOR



Benzin és trófea

Sokoldalú kapcsolatban

ELŐSZÓ HELYETT

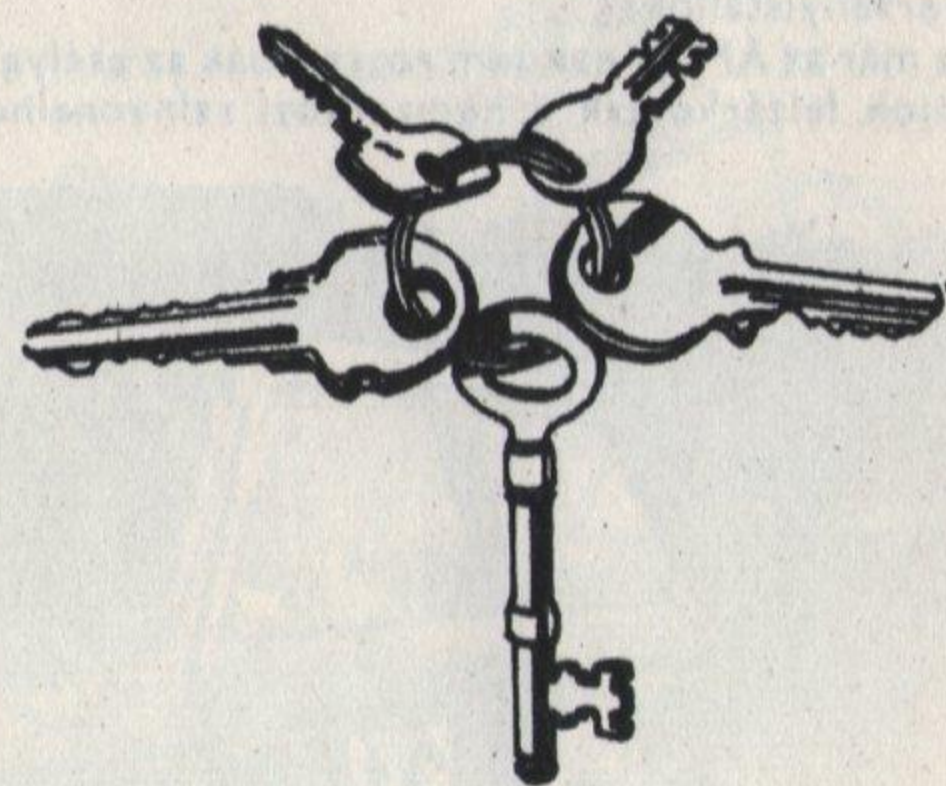


A gépjárműtulajdonosoknak tehát ajánlatos már az első tankolás előtt tisztában lenni a jármű élettartamával és a felhasználható hajtó, illetve kenőanyagokkal. A megfelelő oktánszámú benzint és a jól megválasztott kenőanyag nemcsak az üzemzavarok lehetőségét csökkenti, hanem elősegíti a gépjármű teljesítményének optimális kihasználását és gazdaságossá teszi az üzemeltetést is.

Az „ÁFOR” az úgynevezett klasszikus kereskedelmi tevékenység mellett gondot fordít a hajtó- és kenőanyagok fejlesztésére, a gyakorlati megfigyelések, műszaki-üzemeltetési tapasztalatok összegezésére is. Széles körű minőségvédelmi apparátus, laboratóriumok és konzultáns tudományos intézetek nyújtanak ehhez a munkához hasznos segítséget. Rendszeresen figyelik például a szakemberek az autótészték eredményeit, sőt az „ÁFOR” jónévű Autósport Klubja is a sporteredmények mellett rendszeresen „szállítja” az érdekesebbnél érdekesebb gyakorlati megfigyeléseket. A külföldi nagy olajcégekhez hasonlóan az úgynevezett versenyistálló nálunk is a műszaki tapasztalatszerzés egyik fontos forrása. Most megjelenő AUTÓS MAGAZINUNK a rallye sport érdekességei mellett az autózás mindennapi tudnivalóiról, a benzinekről, olajokról és általában a gazdaságos üzemeltetésről is szót ejt. Szeretnénk, ha Kedves Vásárlóink új kiadványunkat örömmel fogadnák és egyben hasznos útitársnak is tekintenék.

Hazánk rohamos ütemben növekvő gépjárműállománya, a félmilliónyi motorkerékpár és a közel kétszáz ezer személygépkocsi motorizációnk tempós fejlődéséről tanúskodik. Az elmúlt években a számszerű fejlődésen túl jelentősen gazdagodott a típusválaszték is. A korábbi populáris típusok, a Trabant, a Moszkvics és a Wartburg mellett egyre több nyugati típusú, korszerű, új gépkocsi vált elérhetővé a normál kereskedelmi forgalomban. A gépjárműállomány növekedése természetesen a motorizációval járó egyéb problémák és teendők szaporodását is jelenti. Kezdve az úthálózat korszerűsítésének és a szerviz, illetve üzemanyag-töltő állomás hálózat fejlesztésének szükségességétől egészen olyan — gyakran másodrendűnek tartott — problémáig, mint a gépjárművek szakszerű és gazdaságos üzemeltetése, a meghibásodás lehetőségének a minimumra való csökkentése stb. Ez utóbbi kérdés pedig — ha összevetve a számszerűség tükrében nézzük — széles körű egyéni és társadalmi problémát jelent. Elég talán megemlíteni a viszonylag magas javítási költségeket és a rövid amortizációból adódó társadalmi, gazdasági gondokat. Nem mind-egy sem a gépjárműtulajdonosoknak, sem az államnak, hogy a személygépkocsi vagy motorkerékpár meddig üzemképes, hány kilométer lefutása után szorul jelentős javításra vagy pótlásra.

Közös célunk tehát a járművek élettartamának maximális kihasználása, a gazdaságos és szakszerű üzemeltetés megvalósítása. Ennek során az első és legfontosabb teendő az autó és motorkerékpár „élettartamának” alapos ismerete, tehát a hajtó- és kenőanyagok jó megválasztása és felhasználása. Sajnos a tapasztalat ma még azt mutatja, hogy gépjárművezetőink közül viszonylag kevesen tulajdonítanak fontosságot ennek a kérdésnek és a benzinnel, olajjal — az üzemeltetés e két alapvető fontosságú anyagával — csak akkor kezdenek foglalkozni, amikor a szakszerűtlen kezelés első kézzel fogható eredményét, a borsos javítási számlát kézhez kapják.



TERNYÁK BENŐ
az „ÁFOR” igazgatója



ÁFOR autósport

Az utóbbi 3 évben Magyarországon a magángépjármű állomány fejlődésével újabb lendületet kapott az autóversenyzés és különösen két legnépszerűbb formája a túrázás és a rallye. Egyre gyakoribbak a hazánkban megrendezésre kerülő Európa-bajnoki gyorsasági futamok is és néhány nagy nemzetközi rallye verseny már rendszeresen hazánk érintésével kerül lebonyolításra. Évről-évre szurkolhatunk például a München—Wien—Budapest verseny résztvevőinek, a nemzetközi Duna-rallye és más nagy versenyek mezőnyének, sőt az elmúlt évben megcsodálhattuk a London és Mexikó City közötti nagy autó-marathoni autócsodáit is. Természetesen hasonlóan látványosak a magyar nemzeti rallye-bajnokság hosszútávú futamai is, amelyek hazánk legszebb tájait érintik.

Az autózással kapcsolatban álló nagy vállalatok közül már többen hívtak életre autós szakosztályokat, versenyklubokat, hogy egyrészt alkalmat és lehetőséget adjanak a legjobb autósoknak a versenyzésre, másrészt egyáltalán nem titkoltan — tevékenységüknek ezen a területen is — propagandát fejtsenek ki. Az ÁFOR tavaly határozta el, hogy ezentúl saját versenycsapattal képviselteti magát a hazai és nemzetközi autóversenyeken. Az ÁFOR bekapcsolódása az autósportba már régóta időszerű volt. A motorhajtó- és kenőanyagok megbízhatóságának külföldön évek óta a legjelentősebb fokmérője, ha az illető márka az autó és motorsport erőltetett igénybevétel jelentő versenyein is helyt áll. Ennek a célnak az érdekében tartanak fenn — nem is csekély anyagi ráfordítással — az európai és a tengerentúli országok üzemanyag cégei „versenyistállókat”.

Ma már az ÁFOR-nak sem rosszabbak az esélyei, hiszen a hazai üzemanyagok és kenőolajok felzárkóztak a nemzetközi színvonalhoz. A magas oktánszámú benzinek és



a többfokozatú olajok külföldi minősítő vizsgálatokon is remekül megállták a helyüket, és egyre több ismert európai autógyár jelenti be, hogy a magyar kőolajipari termékeket is javasolja gépjárműveihez. A különböző autótípusokkal lefolytatott hazai tesztvizsgálatok is bebizonyították, hogy az ÁFOR benzinek és olajok teljes értékűek. Az ÁFOR „versenyistállója”, amely ma már mihtegy 60 aktív versenyzőt tömörít, a hazai autósport legjelentősebb bázisa és a műszaki tapasztalatszerzések hasznos forrása is. Nem véletlenül, hiszen a hajtó- és kenőanyagoknak a versenyek rendkívül erőltetett igénybevétele mellett is helyt kell állniuk. Az ÁFOR versenyzőgárdája, az autópark garantálja a sikeres bizonyítást. Már az első versenyidényben is sorozatban nyertek ÁFOR-versenyzők országos bajnoki futamokat, néhány esetben kitűnően szerepeltek külföldi nagyversenyeken is és a szakosztály vitrinjében ma már több mint 70 értékes trófea díszel. Az ÁFOR csapatában egy egész sor korábbi magyar bajnokot találunk és közülük néhányan tagjai a mai nemzeti válogatottnak is. Autós Magazinunk sportoldalain Önök is megismerkedhetnek legeredményesebb versenyzőinkkel és a fényképeken keresztül bepillanthatnak ennek a szép és izgalmas technikai sportágnak a műhelytitkaiba.



A GAZDASÁ

Kezdjük talán a legalapvetőbb kérdéssel, a hajtóanyaggal. A gépjármű üzemeltetésénél az első teendő annak az eldöntése, hogy milyen benzint használjunk, melyik az a hajtóanyag, ami a motor konstrukciójának leginkább megfelel. A gépjárművek üzemanyagigényét sokan igen egyszerűen próbálják eldönteni. Van aki kategorikusan kijelenti, hogy a magasabb oktánszámú üzemanyag, a szuperbenzin az egyedüli idvezítő, hiszen minél magasabb a benzin oktánszáma, annál jobb minőségű, tehát annál nagyobb teljesítményre sarkallja a motort. Mások az üzemanyag kiválasztásánál egyedüli útmutatónak a gépkönyvben megadott sűrítési arányt tartják. Természetesen, aki igazán hozzáértéssel kívánja összeállítani a motor étrendjét, az nem ilyen laikus gyakorlatot követ.

Minden benzinüzemű gépjárműhöz és minden üzemi körülményhez hozzátartozik egy bizonyos benzinoktánszám szükséglet. Ha ezt az igényt megfelelő oktánszámú üzemanyaggal nem elégítik ki, akkor a motor kopogni kezd. A motor kopogása, vagy ahogy autós nyelven mondják „csörgése” káros jelenség! A szükségletnél kisebb oktánszámú benzin használata a fogyasztás növekedésével és a teljesítmény csökkenésével jár. Az oktánszámigényt — a közhiedelemmel ellentétben — nemcsak a sűrítési viszony határozza meg. A megfelelő oktánszámú benzin kiválasztásánál figyelembe kell venni még néhány olyan tényezőt, mint például a hengerfurat átmérője, a hűtővíz hőmérséklete üzemelés közben, a levegő hőmérséklete és a nedvességtartalom, az előgyújtási szög stb. Ha a fenti optimális körülmények közül valamelyik hiányzik, akkor a gépkocsi még az igénynél magasabb oktánszámú üzemanyaggal sem produkálja az előírt optimális teljesítményt.

Természetesen ezeknek az összetevőknek a figyelembevételével magyarázatot kaphatunk arra a furcsa jelenségre is, hogy gyakran a viszonylag magasan jelzett sűrítési viszony mellett az alacsonyabb oktánszámú üzemanyaggal a motor „jól viselkedik”, normál üzem közben nem jelentkezik a kopogás és a kocsi teljesítménye sem csökken. A közelmúltban például az ÁFOR közreműködésével futópróbáknak vettek alá több korszerű gépkocsit, amelyekhez gyárilag 90-es oktánszámú benzint ajánlottak. Próbaként néhányszor 86-os oktánszámú normálbenzinnel tankolták meg ezeket és azt tapasztalták, hogy a viszonylag magas sűrítési arányú motor kitűnő teljesítményt nyújtott ezzel az üzemanyaggal és csak a rendkívül durva gázadásnál, gyors álló-rajtnál jelentkezett a csörgő hang!

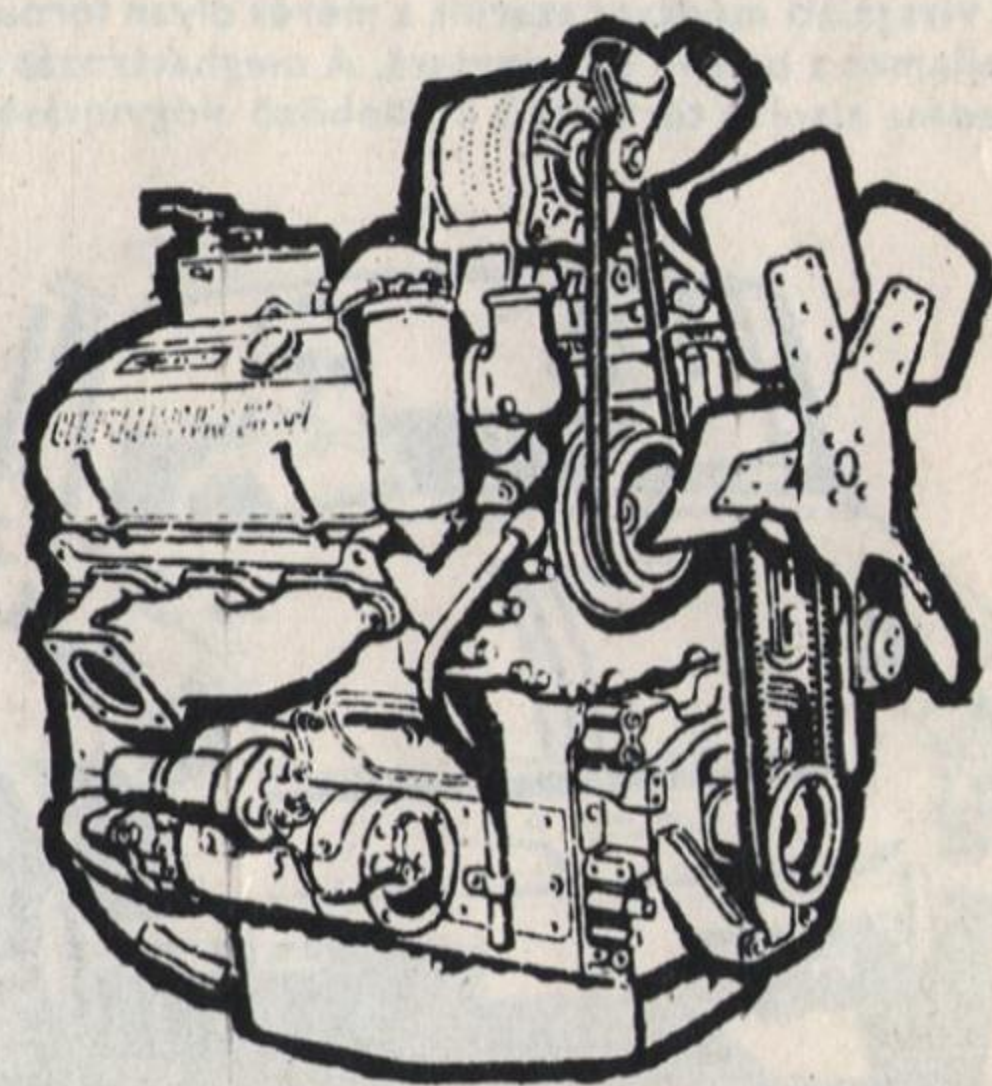
A sokat emlegetett motorkopogás, a csörgés egyébként abból adódik, hogy a hengerbe komprimált benzin-levegő keverék égési sebessége, robbanása túl korán, illetve gyorsan megy végbe és nincs szinkronban a dugattyú mozgásával. Az alacsonyabb oktánszámú benzinnél ez játszódik le, mivel ez az üzemanyag a magas sűrítési

viszonyt nem bírja, tehát a komprimált elegy még azelőtt felrobban, mielőtt a dugattyú a felső holtpontra jutott volna a hengerben. A benzinüzemű Ottó-motoroknál általában a magasabb sűrítési arányhoz rövidebb löket, az alacsonyabb kompresszióhoz hosszabb löket tartozik.

A benzin hajtóanyag megválasztásánál nem szabad megfeledkezni a gyújtás állítás lehetőségéről sem. Különösen fontos ez, ha egy alacsonyabb oktánszámú benzinnel egy magasabb oktánszámúra térünk át. A szikragyújtás szabályozásával a motor üzemét bizonyos határokon belül hozzáigazíthatjuk az üzemanyaghoz.

A benzin hajtóanyag sokat emlegetett oktánszámáról egyébként ajánlatos tudni, hogy ez az üzemanyag legfontosabb minősítő tényezője. A fogyasztók sok esetben csupán „jó” és „rossz” oktánszámú benzinnel beszélnek, pedig az oktánszám — vagyis a kompressziótűrés számértéke — nem ilyen egyértelműen határozza meg a minőséget.

Az Ottó-motorok teljesítmőképességét elsősorban a sűrítési arány, vagyis a kompresszióviszony növelésével lehet fokozni. Az autókönstrukciók fejlődésével a sűrítési arány állandóan emelkedik és jelenleg világszerte 7,5–12:1 között változik, átlagértéke 9,5:1. A hazánkban közlekedő gépkocsik átlagos sűrítési aránya ennél egy egész értékkel kevesebb, mivel többségben vannak az alacsonyabb sűrítési arányú Moszkvicsok és a régebbi gyártmányú kétüteműek. A kompressziótűrés a motor hajtóanyagok kémiai összetételének függvénye, mely hatással van a hengerben lejátszódó égési folyamatokra. Természetesen mint már említettük, a kompressziótűrés mértékét a kémiai összetétel mellett befolyásolják egyéb tényezők is, például az égési tér kiképzése, az előgyújtás mértéke, a keverés aránya és a leve-



GOS AUTÓZ

gő hőmérséklete, a terhelés, a fordulatszám, a motor állapota, a légnyomás, a levegő nedvességtartalma stb. Nyilvánvalóan mindezek figyelembevételével egy-egy benzín-üzemanyag kikísérletezése és legyártása nem könnyű feladat, de hasonlóan nem könnyű egy-egy gépkocsitípus abszolút helyes üzemanyagigényének megállapítása sem. Itt kell megemlíteni, hogy újabban a realitás eredményes megközelítésére újfajta oktánszám-vizsgálatokat végeznek világszerte, így hazánkban is. Egyre jobban előtérbe kerülnek a klasszikus oktánszám-meghatározás mellett a benzinek országúti oktánszám meghatározásai, a gépkocsik országúti oktánszám igényei. Ezek az adatok a gépkocsivezetők számára lényegesen többet mondanak, mint a motorikus, vagy kísérleti oktánszámok. Az országúti oktánszámot egyébként erre a célra speciálisan átalakított ismert gépkocsitípusokkal vizsgálják. A motor fordulatszámát, az olaj, a hűtővíz és a karburátorba jutó levegő hőmérsékletét távhőmérőkkel mérik. A mérésekhez a vizsgált üzemanyagon kívül külön tartályban úgynevezett bejárato benzint, illetve etalont használnak és ezeket vizsgálat közben keveredésmentesen át tudják váltani. A vizsgálati módszer szerint a mérés olyan fordulatszámon történik, ahol a leginkább hajlamos a benzin a kopogásra. A meghatározás az etalonok és a vizsgált benzin viselkedése alapján történik a különböző előgyújtások mellett. A tapasztalat szerint ezzel



a módszerrel lehet a legmegbízhatóbban megállapítani a motor oktánszámigényét és a benzin oktánszámát.

A hazánkban ma közlekedő személygépkocsik egy részéhez keverés nélkül megfelelő üzemanyag az úgynevezett normál-etilbenzin, amelynek oktánszáma 86. Az utóbbi években forgalomba került nyugati márkájú gépkocsik, mint például a FIAT-850, a Ford Escort, a Renault 10 és 16, de a Skoda S 100-as is magasabb sűrítési arányúak, és motorkonstrukciójuk folytán magasabb oktánszámú, úgynevezett szuperbenzint igényelnek. Az ÁFOR üzemanyagtöltő állomásain jelenleg 92-es oktánszámú szuperbenzin kapható. Ez az üzemanyag a legtöbb korszerű személygépkocsihoz megfelel. A kőolajipar a közelmúltban ezen a 92-es oktánszámú üzemanyagon is javított. Az autósok ezt a minőségi változást elsőként az üzemanyag színén vették észre. A korábbi pirosról zöldre változott a szuperbenzin színe. Természetesen a színváltozás mögött igen fontos műszaki módosulás rejlik. Az autósok körében ismeretes, hogy főleg hideg motorral való indításkor a hengerben elsősorban a könnyebb üzemanyagpárlatok égnek el tökéletesen. A korábbi szuperbenzin könnyű párlataiban — mint megállapították — az oktánszám nem érte el a 92-es értéket, tehát a gyakorlatban ilyenkor a gépkocsi nem kapta meg a szükséges oktánszámú üzemanyagot. Az új „zöld szupernél” javították az úgynevezett Delta-mutatón, vagyis tökéletesítették az üzemanyag oktánszám eloszlását és ezáltal ólomtetraetil és ólomtetrametil adagolásával elérték, hogy a hideg üzemanyagban is egyenletes az oktánszám. A zöld szuperbenzin előnyeit elsősorban a téli hónapokban és a nagy gázadáskor élvezhetik az autósok!

Aki jártas a gépkocsitechnikában és nyomon követi a gépkocsigyárak legújabb modelljeinek műszaki paramétereit, az jogosan felvetheti, hogy ma már a 92-es oktánszámú szuperbenzin sem számít a legkorszerűbb üzemanyagnak. A FIAT 850 Sport Coupe típusú gépkocsi szoros illesztésű, nagy fordulatszámú és sűrítési viszonyú motorja például élénk „csörgéssel” tiltakozik a 92 oktánszámú benzin ellen az első erőteljesebb gázadáskor és huzamosabb használatnál növekszik a motor fogyasztása és csökken az optimális teljesítmény. Természetesen a FIAT Sport Coupent kívül egyre több olyan gépkocsi fut útjainkon, amelyek megkívánja a 92-nél magasabb oktánszámú üzemanyagot.

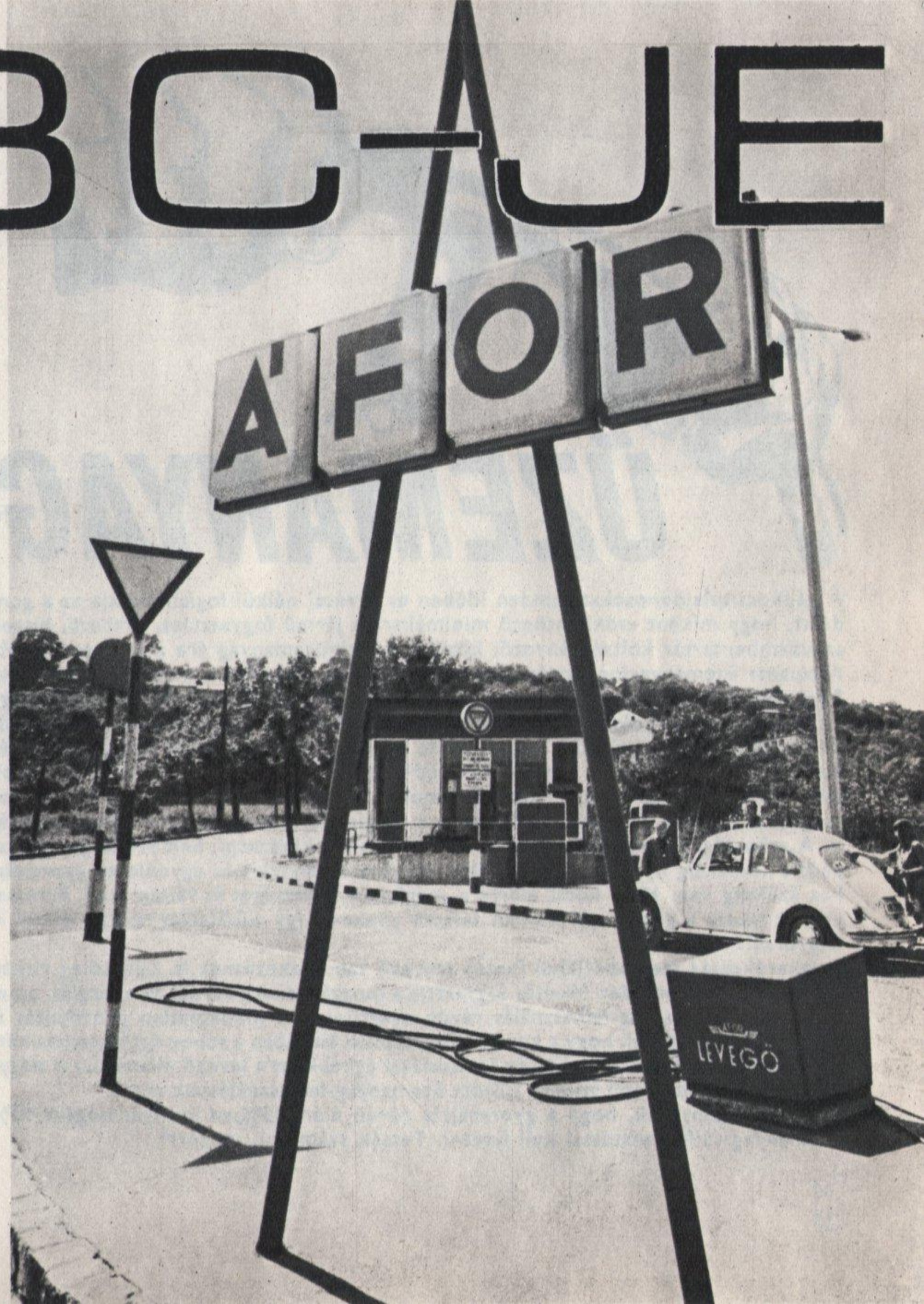
Ezeknek a gépkocsiknak az ellátására hozta forgalomba az ÁFOR a 98-as oktánszámú extrabenzint. Ahhoz, hogy ennek a magas oktánszámú üzemanyagnak a minőségét megfelelően biztosíthassák, a gyártás során alkilatot (technikai izooktánt) keverték hozzá. Így a magyar 98-as oktánszámú benzin minősége felveszi a versenyt bármelyik világcég hasonló oktánszámú benzinjével.

ÁS ABC-ÚJ

Itt szeretnénk felhívni az autósok figyelmét egy gazdaságossági kérdésre. Sokan drágállják az 5 Ft-os extrabenzint és takarékosági okokból csak 92 oktános szuperral járatják gépkocsijukat, amely egyébként megkívánja a 98 oktánszámú üzemanyagot. Az a körülmény, hogy az extrabenzin drágább, nem ad alapot annak megítélésére, hogy milyen benzint gazdaságos használni az adott járműhöz. Általában a „drágább benzin” olcsóbbá válik azért, hogy a motort kíméli, csökkenti az üzemzavar lehetőségét és elősegíti a motor optimális teljesítményének kihasználását.

Az üzemanyag „étrend” megválasztása összetettebb probléma a kétütemű Ottó-motoroknál, mivel itt nemcsak a megfelelő oktánszámú üzemanyag kiválasztása a döntő, hanem a benzin-olaj keverési arányának állandó betartása is. Igen lényeges teendő ez, hiszen itt a hajtóanyagba kevert olajnak kell megfelelően ellátnia a forgó részek kenését és így az olajozási feltételek minden egyes tankolással változhatnak. Általános tanácsként csak azt javasolhatjuk, hogy a gépjármű érdekében a „kétütemű tulajdonosok” ragaszkodjanak a gyárilag előírt keverési arányokhoz, mert a tervezők a motort már ilyen üzemanyag-kenőanyag elegyre konstruálták, tehát annak üzembiztos és tartós működése csak akkor biztosított, ha az üzemeltetés során rendszeresen ezt az „étrendet” kapja. Nem mindegy, hogy milyen olajathasználunk a keverék készítéséhez! Sokan — takarékosági okokból — azt állítják, hogy a keverék-készítéshez előírt AROL-2T speciális olaj nagyszerűen pótolható Minőségi Motor-olajjal. A szakemberek egyöntetű véleménye szerint az alapvetően téves és a motorra nézve határozottan káros! Az AROL-2T nem véletlenül a kétütemű motorok különleges olaja, hiszen speciális adalékanyagai biztosítják többek között a benzin oktánszám állandóságát és megakadályozzák az üzem közben fellépő, elkerülhetetlen korróziót. Hosszas laboratóriumi és gyakorlati próbák bizonyítják, hogy ezeknek a kimondottan „kétütemű követelményeknek” az AROL-2T-n kívül semmilyen más olaj nem felel meg.

Egyébként a Trabant és Wartburg tulajdonosoknak a figyelmét szeretnénk különös súllyal felhívni arra, hogy kétütemű motorjainkban a keverékhez felhasznált olajnak milyen sokrétű és összetett feladatot kell ellátni: az alapvető kenési feladatok, tehát megfelelő viszkozitás, kenőképesség, kenőfilm-képződés mellett biztosítani kell a megfelelő gyújtógyertya-élettartamot, a jó égést és a minimális lerakódást az égésterben, ki kell küszöbölnie a dugattyúgyűrű-beszorulás lehetőségét, tisztán kell tartania a dugattyúpalástot, csökkentenie kell a kipufogónyílások eltömődését stb. Ha egy olajnak ilyen sokrétű feladatot kell ellátnia, akkor vétkes könnyelműség egy másik, más célra gyártott kenőanyaggal pótolni!





ÜZEMANYAG-TAKARÉKOSSÁG

A gépkocsitulajdonosokat minden időben és kivétel nélkül foglalkoztatja az a gondolat, hogy miként csökkenthető minimálisra a jármű fogyasztása. Érthető, hiszen az üzembentartás költségtényezői közül a benzinüzemanyag ára a legtettemesebb. A túlzott üzemanyagfogyasztás okait ne mindig és kizárólag a motorban keressük. Régi szakmai tapasztalat bizonyítja, hogy a túlzott fogyasztásnak sok esetben maga a gépkocsi vezető az oka. A jó vezetői készség legalább olyan fontos, mint a megfelelően szabályozott porlasztó, vagy a tiszta gyertya. A legfontosabb az egyenletes és ésszerű vezetés. Az egyes sebességet mindig csak a meginduláshoz használjuk. Az oktalan túráztatás, szaknyelven szólva, a motor „bögetése” emészti az üzemanyagot méghozzá teljesen haszontalanul. Fontos a megfelelő időben történő sebességváltás is. A sebességi fokozatokat nem kell a maximumig kihúzatni, nem szükséges a gázpedált „deszkáig nyomni”, hanem csak annyira, amennyire az egyenletes gyorsításhoz szükség van. Ha a kocsi elérte a megfelelő sebességet és váltani kell. Érzéssel vegyük vissza a gázt, a jól karban tartott gépkocsi így többletfogyasztás nélkül is felgyorsul!

A takarékoság szempontjából fontos szerepe van a fékezésnek is. Lehetőleg ritkán fékezzünk, mert minden fékezés fogyasztja a mozgási energiát, azt az energiát, amelyet drága üzemanyag-felhasználás révén nyertünk. Az indokolatlan gyorsajtás is drága! Ne felejtsük el, hogy a kocsi túlfogyasztása általában a sebességi kapacitás kétharmadánál kezdődik! A sebesség fokozásával egyébként a levegő ellenállása is négyzetesen emelkedik, ami szintén túlzott üzemanyag-felhasználáshoz vezet.

Mérések bizonyítják, hogy a gyorsajtás révén elért 15%-os időnyereségért 40% üzemanyag-túlfogyasztással kell fizetni. Tessék számolni, megéri?



ÜZEMANYAGTÖLTŐ

KORSZERŰ

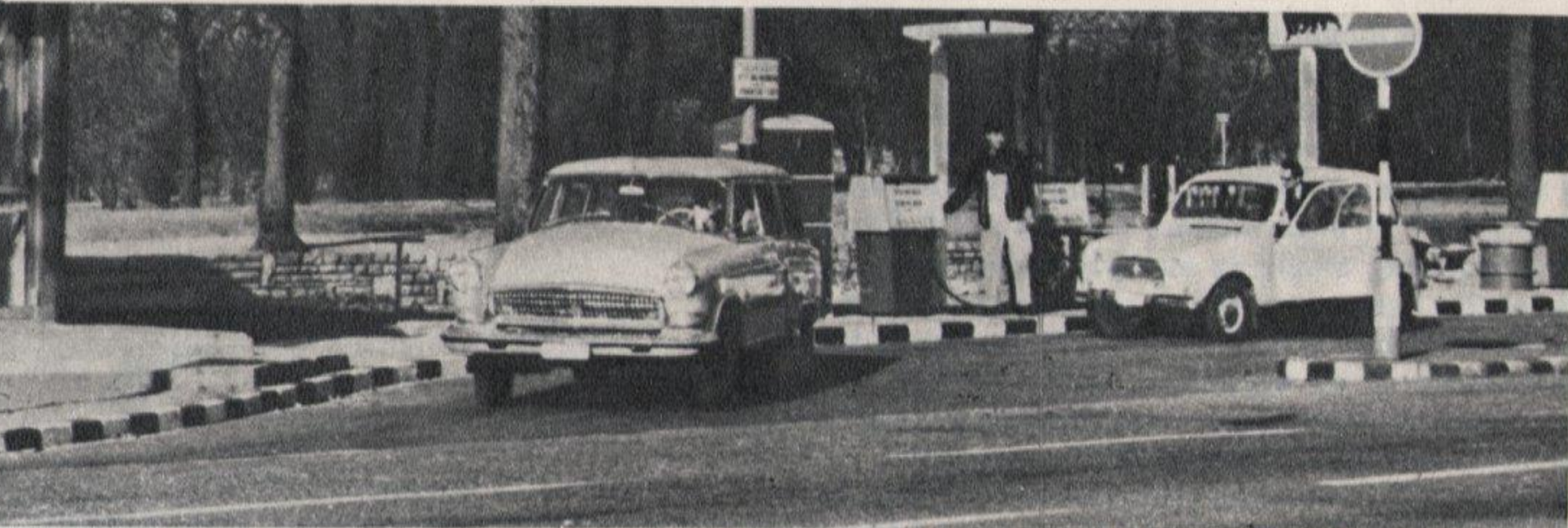


Az AGIP céggel is együttműködő ÁFOR tervben jelentős szerepet tölt be az üzemanyag-töltő állomások mellé telepített kis szervizek építése. Ezt a célkitűzést a korszerű közlekedés jellemvonásai indokolják: egyre több olyan út épül, amelyeken a távoli célok is megszakítás nélkül, viszonylag gyorsan érhetők el, ezek az utak pedig lehetőleg elkerülik a lakott helyeket, illetve azokon lehetőleg a helyi forgalmat nem érintve haladnak át. A leg gondosabban tervezett út előnyös hatását is lerontja azonban, ha üzemanyag-töltés, autoápolás, vagy pihenés céljából nagyobb letérést kell tenni. A legjobb megoldást az autópályák mentén épített kombinált állomások jelentik, ahol tankolásra éppúgy lehetőség nyílik, mint olajcserére, karbantartási munkák elvégzésére, vagy apróbb vásárlásokra.

Mivel ennek a modern szolgáltatási formának bevezetésére az ÁFOR 1971-ben 15–20 kis szerviz megnyitásával készül, különös érdeklődésre tarthat számot az AGIP Európa-szerte kiépített hálózatának kisebb-nagyobb, különböző építészeti elgondolásokat tükröző állomásainak bemutatása.

A hatlábú kutyáról felismerhető állomások üzemanyag-töltő részét úgy képezték ki, hogy nagy forgalom esetén se alakulhassanak ki hosszú, várakozó sorok. A lichtensteini Vaduz melletti állomás töltőoszlopai két párhuzamos szigeten helyezkednek el, így a gépkocsik három sorban állhatnak be. A Diesel töltőoszlop, amellyel elsősorban a nagy tehergépkocsikat szolgálják ki, az úttesthez legközelebb álló sáv mellett áll. Természetesen nem hiányzik a levegőkút sem, így az üzemanyag-töltés és a szélvédő lemosása közben a gumiabroncsok nyomása is ellenőrizhető. Kenési munkák elvégzésére hidraulikus emelővel és szervizfallal felszerelt helyiség áll rendelkezésre; itt történik a hibaelhárítás és az ügyfél által megrendelt egyéb munkák elvégzése is.

Sokkal nagyobb forgalomra tervezték az Autostrada del Sole melletti, Flaminia nevű állomást, amely az autópálya két oldalán, tükröképszerűen helyezkedik el. Oldalanként 7–7 szigetet képezték ki, mindegyiken két töltőoszloppal. Az egyes szigetek egy sorban, de az út tengelyé-

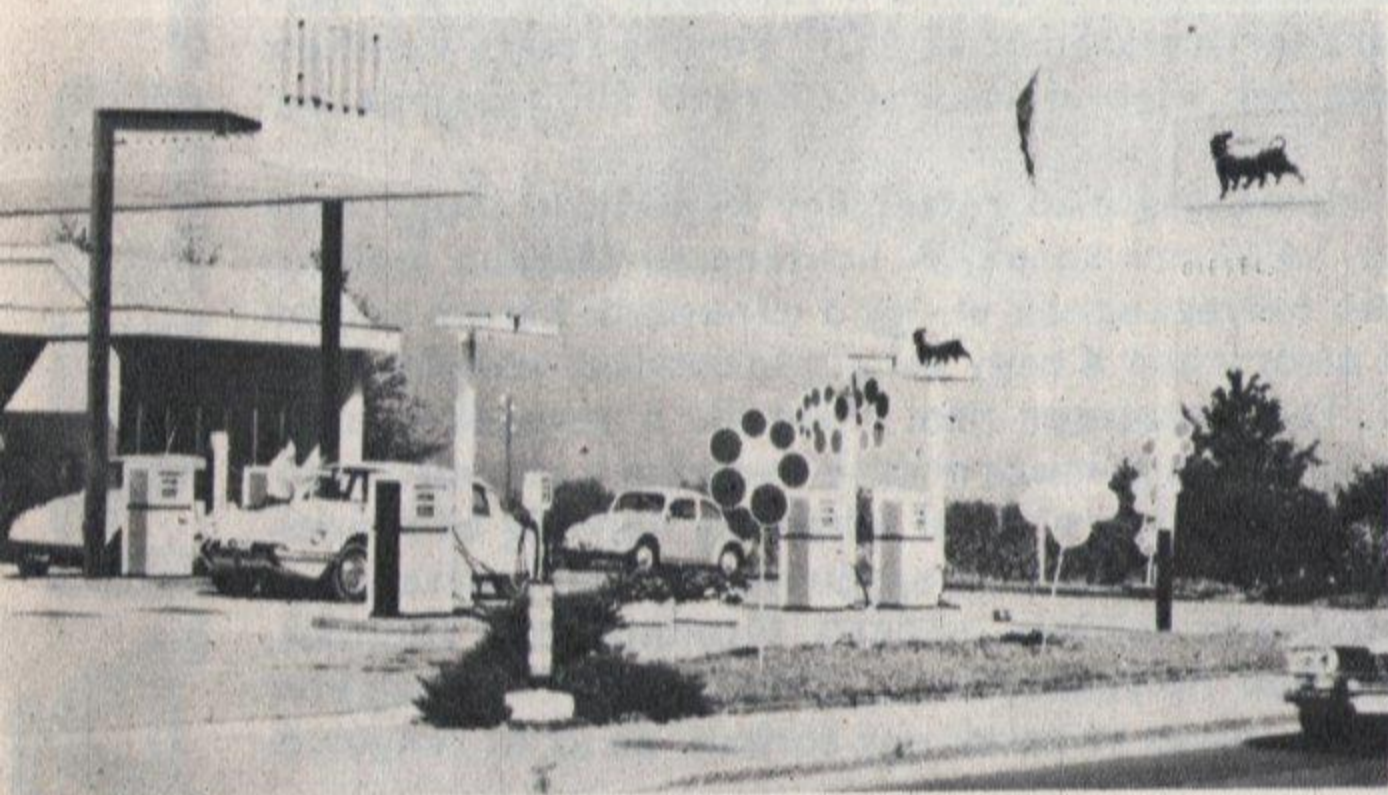


Az első budapesti ÁFOR-AGIP benzinkút az Ajtósi-Dürer soron

ÁLLOMÁSOK

hez viszonyítva ferdén helyezkednek el, úgy, hogy az éppen szabad töltőoszlophoz való beállítás nem okoz nehézséget és így az egész rendszer helykihasználása igen kedvező. A tehergépkocsikat külön pályára terelik.

Az állomás fontos részét képezi a FIAT Service felíratú épület, ahol ugyan Olaszország leggyakoribb márkájának fogadására készültek, de bármely más típusal is foglalkoznak. A szervizek két-két gépkocsi egyidejű kiszolgálását teszik lehetővé. A korszerű létesítményhez étterem is tartozik, úgy hogy az autók és utasaik igényeit célszerűen összekapcsolva lehet kielégíteni. Az egész állomást úgy rendezték el, hogy a parkoló gépkocsik elhelyezésére és esetleges fejlesztésre bőséges hely áll rendelkezésre.

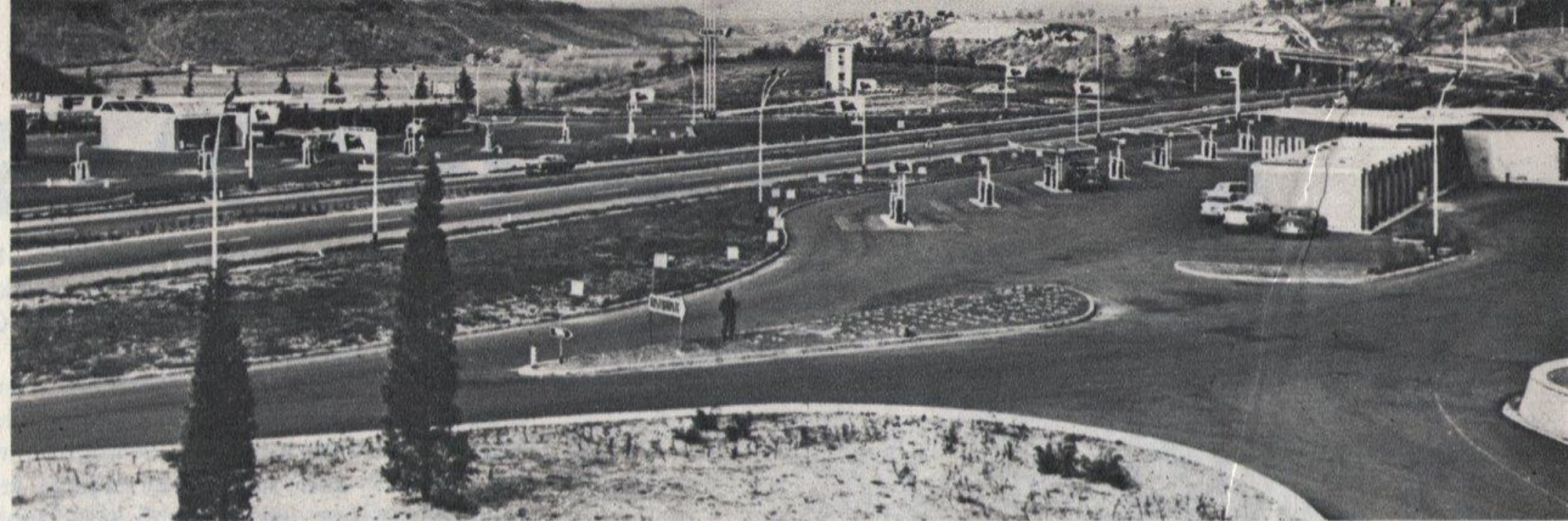


Lichtensteini AGIP állomás párhuzamos, tankoló, szigetekkel

◀ A „Flamina” üzemanyag-töltő és karbantartó központ az Autostrada del Sole mellett

ÁFOR-AGIP üzemanyag-töltő- és karbantartó állomás Hegyeshalomban

Az utóbbi évek dinamikus fejlődő automobilizmusának egyik jellegzetes színtere a motellel összekapcsolt kiszolgáló központ. Itt az autós utas mindent megtalál anélkül, hogy a legközelebbi várost felkeresve ott idejét fecsérteni és az amúgyis zsúfolt forgalmat növelni kényszerülne. Példaképpen a Firenze mellett létesült AGIP központot említhetjük meg amely az autópálya közelében helyezkedik el, így igen egyszerűen megközelíthető. A tágas parkolóhellyel körülvett toronyszálló messziről láthatóan magasodik az az egyszintes épületek fölé, amelyek közül a nagy étterem közvetlenül mellette foglal helyet. Kissé távolabb egy 8 boxból álló, igényesebb munkák elvégzésére is alkalmas szervizépület következik. Az ovális területet öt-öt lépcsőzetesen elhelyezett kétoszlopos tankoló-sziget zárja le, közöttük az irodákat és árusító-



helyiséget magában foglaló Y alakú épülettel. A szerviz-állomással is felszerelt motelek népszerűsége igen nagy, mert a gépkocsi karbantartása a pihenésre amúgy is szükséges idő alatt, külön várakozás nélkül végezhető el. A kiszolgálás gyorsasága nemcsak az állomás korszerűségétől és a személyzet ügyességétől, hanem az ügyfelek megértő segítségétől is függ. Ezért — különösen csúcsforgalomban — tanácsos megszívlelni az ÁFOR tankolási jótanácsait:

- álljunk mindig a legelől fekvő szabad töltőoszlophoz
- zárkózzunk fel közvetlenül az előttünk levő kocsi mögé
- tankolás alatt ne hagyjuk el a kocsit
- fizetés után azonnal tegyük szabaddá az utat mások számára
- ha az állomáson más dolgunk is van, csak a parkolóhelyre állítsuk az autót.



A második fogás

A gépjárművek érendjében a „második fogás” az olajozás, a kenés. Nem kevésbé fontos területe ez az üzemeltetésnek, mint a hajtóanyag jó megválasztása és felhasználása, hiszen a belsőégésű motoroknál a fő szerkezeti részek, kezdve a dugattyúktól a csapágyakig igen erős igénybevételnek vannak kitéve. Ezt az erős igénybevételt hivatott csökkenteni a kenőanyag. Egy átlagos személygépkocsinál a kenést igénylő helyek száma 15—40 között változik, de néhány speciális típusnál a szerkezeti felépítés ettől eltérő olajfelhasználást is igényelhet.

A motorkonstrukció és a gyártás gyors fejlődésének következtében a korszerű belsőégésű motorok egyre növekvő követelményeket támasztanak a motorolajjal szemben. Az utóbbi években a motorolaj a gépkocsik egyik legfontosabb és legnagyobb igénybevételnek kitett „szerkezeti anyaga lett.” Feladata ma már nemcsak az optimális kenés, hanem a motor védelmének biztosítása a kopás, a korrózió és a lerakódásképződések ellen, változó s nehéz üzemi körülmények között is.

A gépkocsikban használt motorolaj az üzemeltetés során a mechanikai és a hőterheléseket éppúgy felveszi és közvetíti, mint a motor bármely más szerkezeti eleme. Természetesen a kenőanyag más törvényszerűségek szerint viselkedik, mint a klasszikusnak számító szerkezeti alkatrészek. Az eléggő üzemanyag-levegő keverék expanziós munkája árán létrejövő, a dugattyút és a hajtórudat mozgató erőt a hajtókarcsapágy az olaj közvetítésével adja át a főtengelycsapnak. A dugattyú hőterhelése is az olajfilmen keresztül adódik át a hengernek. Az összes mozgó alkatrészek — helyes kenés esetén — kenőanyag-filmen mozognak és a motornak minden hasznos teljesítmény átvitele végeredményben a motorolajon keresztül történik. Az alkalmazott motorolaj minősége tehát korlátozhatja a motorban megengedhető erő- és hőterheléseket.

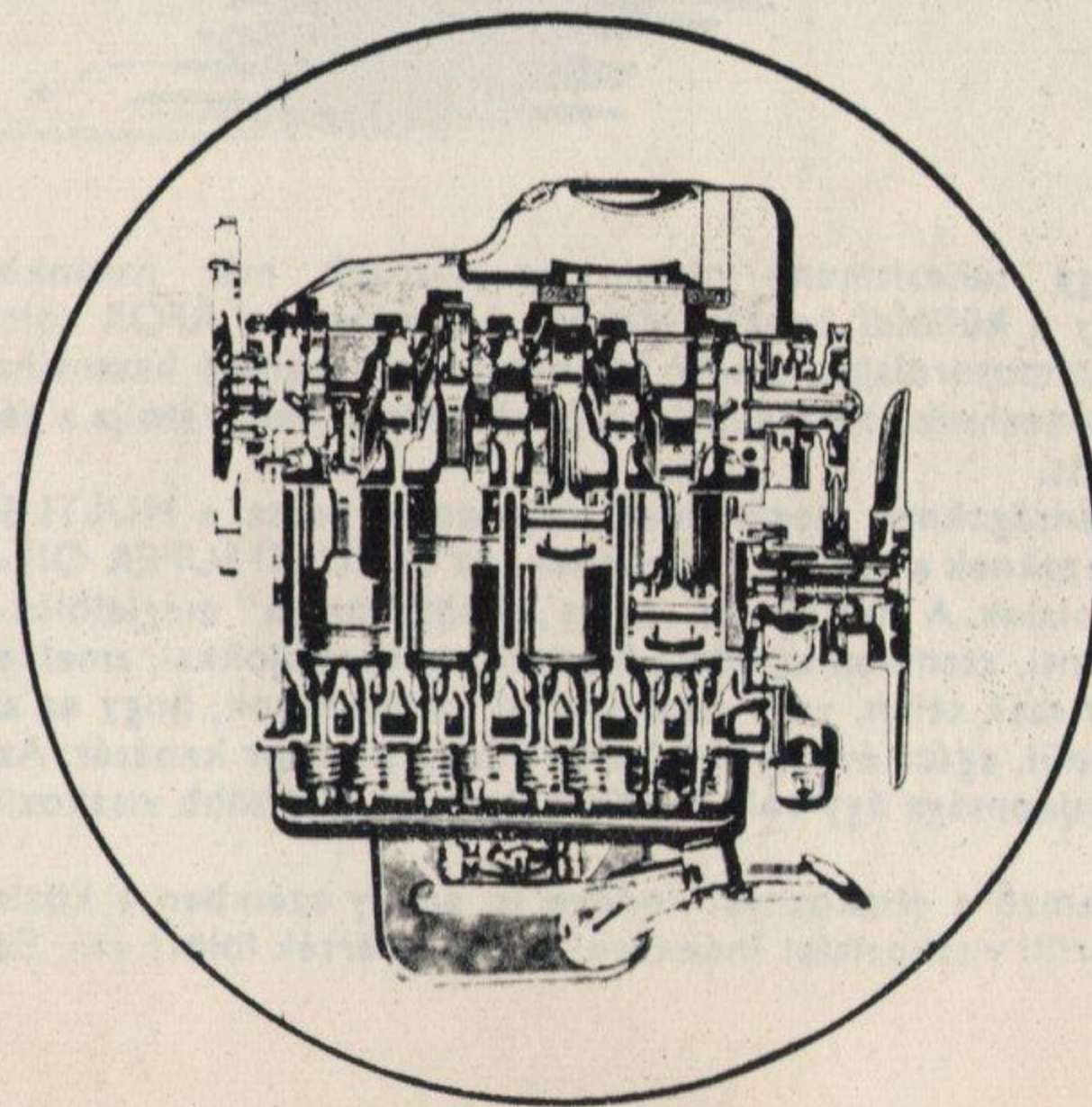
A motorolaj nem megfelelő minősége, helytelen megválasztása, elhasználódása és elszennyeződése éppúgy a gépjármű rendellenes működéséhez, idő előtti meghibásodásához, illetve üzemképtelenségéhez vezethet, mint a rosszul megválasztott hajtóanyag, vagy bármely más szerkezeti elem és alkatrész rossz anyagminősége és konstrukciója. A motorolaj tehát — minőségétől függően — a gépjárműnek jó, illetve rossz tulajdonságokat kölcsönözhet. Nem mindegy tehát, hogy miként választjuk meg a kenőanyagokat gépkocsinkhoz.

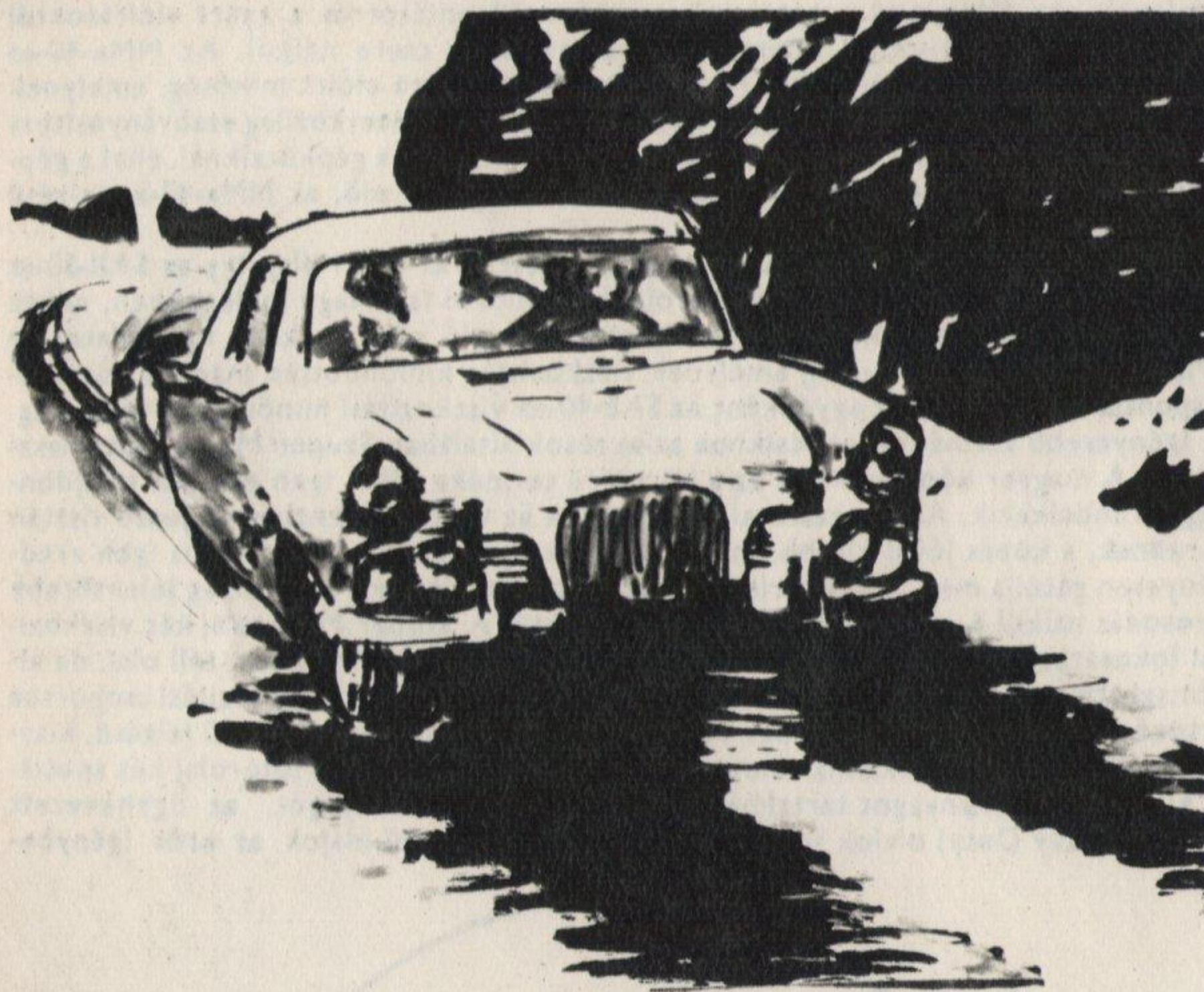
Az ÁFOR által forgalomba hozott kenőanyagok minősége az elmúlt években jelentős javulási folyamaton ment át. A gyakorlati tapasztalat ma már azt mutatja, hogy ezek az olajok felzárkóztak a sokat emlegetett nemzetközi színvonalhoz. Természetesen annak megítélése, hogy egy-egy kenőanyag a vele szemben támasztott sokoldalú követelményeknek milyen mértékben felel meg, sok mindentől függ.

Az ÁFOR kenőanyagok közül a legelterjedtebben használt az MMA-40, az MMA-60 és az MMA-90 jelzésű. Az MMA olajok, korszerűen adalékolt olajok és leglényegesebb előnyük, hogy nagymennyiségű, úgynevezett öregedésgátló anyagot, adalékot tar-

talmaznak. Az MMA-autómotorolajok a motor állapotától és a gyári előírásoktól függően általában 4—4500 kilométerig használhatók csere nélkül. Az MMA-40-es motorolaj a gépkocsik túlnyomó részénél a téli időszakra előírt minőség, amelynek dermedéspontja -25°C alatt van. Ez az olaj megfelel a nemzetközileg szabványosított SAE-20-as viszkozitású külföldi minőségeknek, így azoknál a gépkocsiknál, ahol a gépkönyv télen és nyáron egyaránt SAE-20-as minőséget ír elő, az MMA-40-es jelzésű motorolajat lehet használni.

Az MMA-60-as autómotorolaj átmeneti (őszi, tavaszi) és nyári olaj, így az SAE-30-as előírású helyeken az MMA-60-as motorolaj használható fel. Nagy melegekben, nehéz terpen és nehéz üzemi körülmények között működő gépkocsikhoz használatos az MMA-90-es jelzésű ÁFOR-olaj, amelynek viszkozitása kimondottan magas és dermedéspontja 0°C . Ez az olaj egyébként az SAE-40-es viszkozitási minőségnek felel meg. Az igényesebb személygépkocsikhoz az autósok általában Super Motorolajat használnak. A magyar kőolajiparnak ez a korszerű terméke több, igen előnyös tulajdonsággal rendelkezik. Alkalmazásával a dugattyúk az üzemelés közben teljesen tisztán maradnak, a kopás jóval kisebb, mint az MMA-olajoknál és a korróziót is igen eredményesen gátolja meg. A gyakorlati tapasztalatok szerint ez a kenőanyag jelentősebb károsodás nélkül 6—7000 kilométerig használható. A Super Motorolaj két viszkozitási fokozatban készül. Az egyik fokozat az SAE-20/20W, elsősorban téli olaj, de alkalmazható nyáron is olyan gépkocsikhoz, amelyekhez SAE-20 viszkozitási csoportba tartozó olaj van előírva. A Super Motorolaj másik fokozata az SAE-30 jelzésű, kizárólag nyári idősakra alkalmas motorkenési célokra. A Super Motorolaj két speciális külföldi adalékanyagot tartalmaz, amely ezt a kenőanyagot, az úgynevezett „HD” (Heavy Duty) olajok sorába emeli. A „HD” jelzésű olajok az erős igénybe-





vétel és a nagy teljesítmény olajai. Az autósok már hazánkban is évek óta várták, hogy a külföldi benzinkutakhoz hasonlóan az ÁFOR töltőállomásai is áruljanak olyan motorolajat, amely télen-nyáron egyaránt használható, megfelel a korszerű motorteknika kívánalmainak és előnyösen befolyásolja a gépkocsi kenőanyag fogyasztását.

Az ÁFOR a kívánásoknak megfelelően forgalomba hozta a MULTI SUPER OIL-t, amely megfelel ezeknek a követelményeknek. Az új MULTI SUPER OIL-ok, úgynevezett multigrade olajok. A multigrade, vagyis „többfokozatú” megjelölés ennél a kenőanyagnál azt jelenti, szemben az eddig használt motorolajokkal, amelyek egyfokozatúak, tehát vagy csak télen, vagy csak nyáron használhatók, hogy ez az olaj az időjárástól függetlenül, egész éven át kitűnően ellátja a motor kenését. Az új, korszerű kenőanyag e tulajdonsága úgy volt elérhető, hogy az olaj több viszkozitási fokozatának is megfelel.

Mínőségére jellemző a viszkozitási indexe is, amely szemben a közismert Szuper Motorolaj 85 körüli viszkozitási indexével, a 132-es érték fölött van. Ez teszi lehető-

vé a kiváló tulajdonságot, hogy a MULTI SUPER OIL a nagy hidegben sem túl viszkózus, de viszkozitása magas hőmérsékleten sem csökken a megengedett érték alá. Ez a kenőanyag tehát átfogja az eddigi többfokozatú olajok felhasználási területét, sőt ezt a területet bővíti még az SAE-10W viszkozitási fokozattal is. Erre a fokozatra egyébként elsősorban a hideg indításnál van igen nagy szükség.

A MULTI SUPER OIL speciális adalékanyagai révén jelentős mértékben csökkenti a hidegindításnál elkerülhetetlenül jelentkező kopást, a hideg üzemre jellemző úgynevezett hideg iszap keletkezését, és ezáltal a gyűrűk és csapágyak kopását is. Az alapolajok rendkívül gondos megválasztásával és a nagymennyiségű tisztító hatású adalék felhasználásával az új kenőanyag lehetővé teszi, hogy a motor az üzemelés lerakódásmentes és tiszta maradjon, ugyanis az olajba kerülő égéstermékeket és szennyező anyagokat lebegő állapotban tartja, és a leülepedést megakadályozza.

Az új olajjal szerzett gyakorlati tapasztalatok azt bizonyítják, hogy a MULTI SUPER OIL használata esetén a motorolajfogyasztás némileg csökken. Természetesen a megfelelő kenőanyag kiválasztása kapcsán, minden autósban felvetődik a kérdés: mennyi az olaj használhatósági ideje, vagyis hány kilométeren keresztül tudja maradéktalanul ellátni a motor kenését.

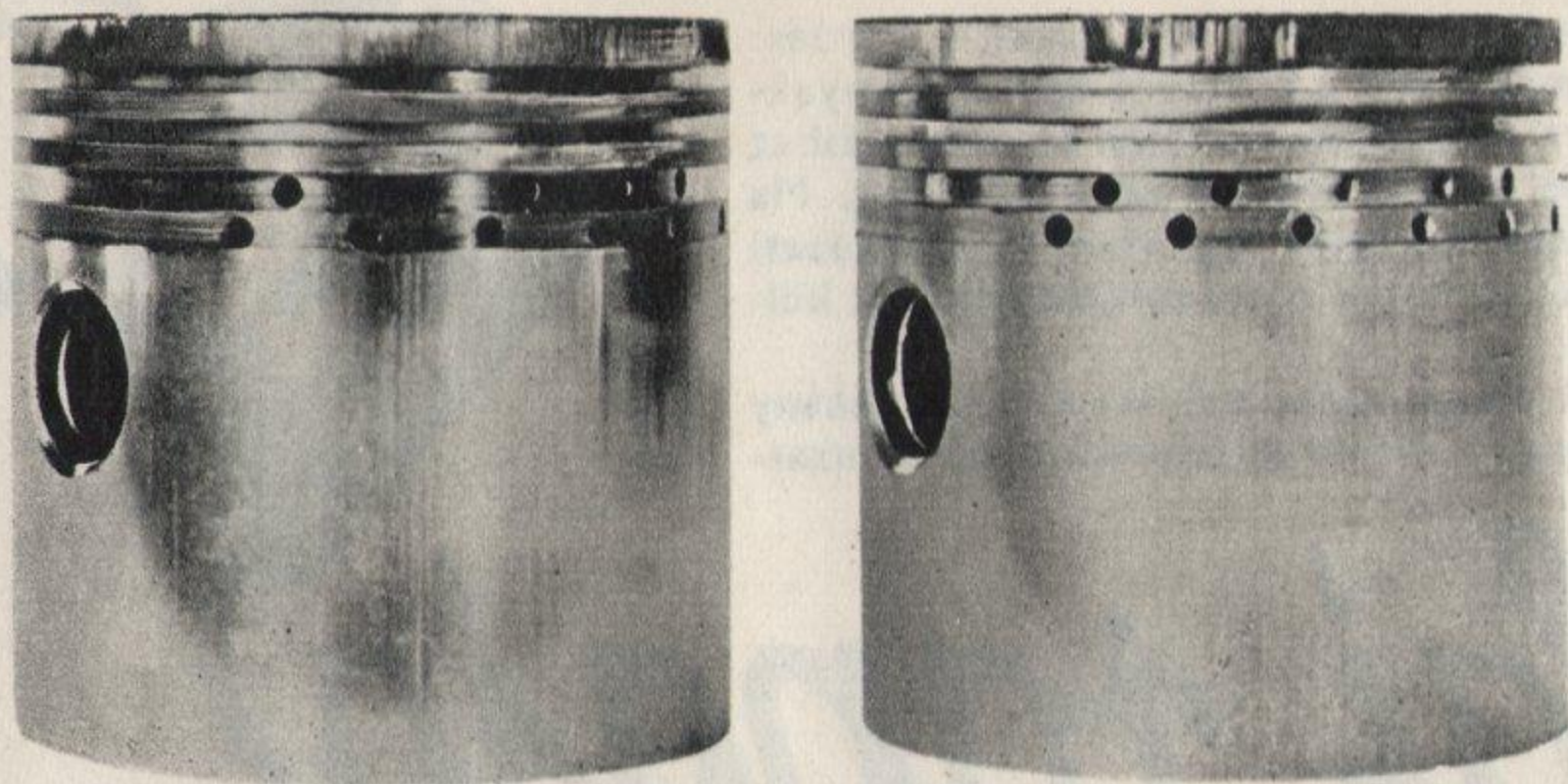
A MULTI SUPER OIL csereideje a gépjármű állapotától és a gyári előírásoktól függően 5–7000 kilométer között változik. Ez egyébként nem magasabb, mint a Szuper Motorolajé, azonban a MULTI SUPER OIL-t időjárásváltozás esetén nem kell idő előtt lecserélni, mint az egyfokozatú olajokat, s így a javasolt csereidőt nyugodtan ki lehet használni. A két olaj ára között mutatkozó csekély különbség tehát ebben az esetben is többszörösen megtérül.

Természetesen a MULTI SUPER OIL előnyeit elsősorban azok az autósok élvezik, akik sok gondot fordítanak kocsijuk motorikus állapotára. Bár ez a kenőolaj is rendelkezik a nemzetközileg elismert „HD” (Heavy Duty) minőségi szintnek megfelelő tulajdonságokkal — tehát erős igénybevétel esetén használható — igazán, csak a jó motorikus állapot mellett mutatkoznak meg előnyei. A kikopott, elhasznált motorral ez a „multi olaj” sem művelhet csodát!

A kétütemű gépjárművek speciális olajáról az AROL-2T-ről, már az üzemanyag összeállítás kapcsán szó esett. Ezúttal csupán arra szeretnénk felhívni a járműtulajdonosok figyelmét, hogy ezt a speciális olajat, bár igen könnyen keveredik a benzinnel, ajánlatos a hullámgátló lemezekkel ellátott üzemanyagtartályú Wartburg gépkocsiknál a benzinnel előre, a keverőkannában összekevertetni. Ha ezt elmulasztjuk, előfordulhat, hogy az utólag betöltött olaj megreked egy hullámtörő lemeznél és nem tud gyorsan elkeveredni a benzinnel. Így az első kilométereket esetleg olaj nélkül teszi meg a motor, ami komoly károsodásokat okoz.

A modern gépjárművek hajtóművei kisebb viszkozitású, híg folyós, adalékolt olajat kívánnak a könnyebb sebességváltás és a kopások csökkentése érdekében. Ilyen például az új Wartburg is.

Az ÁFOR töltőállomásokon beszerezhető C-80 és C-90 jelzésű hajtóműolajok megfelelnek ezeknek a követelményeknek. Oldószeres finomítású termékek, amelyek öregedésgátló és kopásgátló adalékanyagot tartalmaznak. Ennélfogva általában 15 000 kilométerig használhatók anélkül, hogy cserélni kellene, természetesen csak akkor, ha a gyári előírások más utasítást nem adnak. A csereidő felemelése azért is



Az úgynevezett adalékoltatlan olajjal járatott motor-dugattyúján jól látható az erős koks és kórom lerakódás

Az adalékolt olajok tisztán tartják a motor legkényesebb szerkezeti részeit is

lehetővé válik, mert a legtöbb esetben nincs szükség az eddigi, évszakhoz kötött olajcserére.

Ezek után felvetődik a kérdés, hogy milyen olajat kell használni oda, ahova régebben még C-20 jelzésű kenőanyagot töltöttek. Általában a C-90-et. Ha azonban figyelembe vesszük, hogy sok olyan autós van, akinek a gépkocsijához SAE-80 viszkozitású olaj van előírva és eddig C-20-at, vagy jobbik esetben autómotorolajat használt, úgy most az egységesen adalékolt C-olajok közül a 80-as jelzésűt kell használnia. Az SAE-90 viszkozitási előírás esetén természetesen a C-90-es használatos.

Nyári időszakban — mint már említettük — sok gépkocsihoz SAE-90-es olaj van előírva. Ezekhez a gépjárművekhez a hajtómű kenésére C-90-es olajat kell használni, azokhoz a kocsikhoz pedig, ahova SAE-140-es viszkozitású olaj az előírt, ott a C-140-es (SAE-140) alkalmazandó.

Itt kell felhívni a gépjárművezetők figyelmét arra, hogy Hypold hajtóművekhez, például Renault 10 és 16-hoz, vagy Skoda 1000 MB-hez a „C” jelzésű olajok nem használhatók, hanem kizárólag a Hy-90, illetve a Hy-140 jelzésű Hypold olajok.

A gépjárművek motorját és meghajtóművét általában úgy konstruálják, hogy a motorban levő olaj az összes fontos helyek kenését ellátja. A szakmai megfigyelések azonban azt bizonyítják, hogy még a legökéletesebb kenési rendszerek sem biztosítják tökéletesen a szelepszárak, szeleptányérok és a hengerek felső részének kenését. A legmagasabb hőmérséklet ezeken a helyeken tapasztalható, mert a motornak ezek a részei fekszenek a legközelebb a robbanótérhez. A benzinüzemű négyütemű motoroknál ezért előnyös, ha a benzinbe MFX-40 jelzésű felsőkenőolajat kevernek. Ennek az olajnak a használata nagymértékben hozzájárul a motor élettartamának növeléséhez. Az MFX-40-es felsőolajat célszerű rendszeresen használni, de különösen az új és a nagyobb javításon átesett motoroknál nélkülözhetetlen. Az úgynevezett szorosabb illesztésű motoroknál a felsőkenőolaj használata mindig indokolt. Nagy

előnye ennek, hogy üzem közben lerakódásmentesen ég el. Éppen ezért motorolajjal nem pótolható. Különösen ajánljuk a gépkocsitulajdonosok figyelmébe az MFX-40 jelzésű adalékolt felsőolaj pontos keverési arányát: 10 liter benzinhez a felsőkenőolajból 0,5 decilitert kell keverni.

A grafitos bejáratóolaj és a Molard paszta a nagyjavításon átesett motorok szakszerű bejáratásához használatos. Alkalmazására elsősorban a szervizek útmutatása alapján kerül sor.

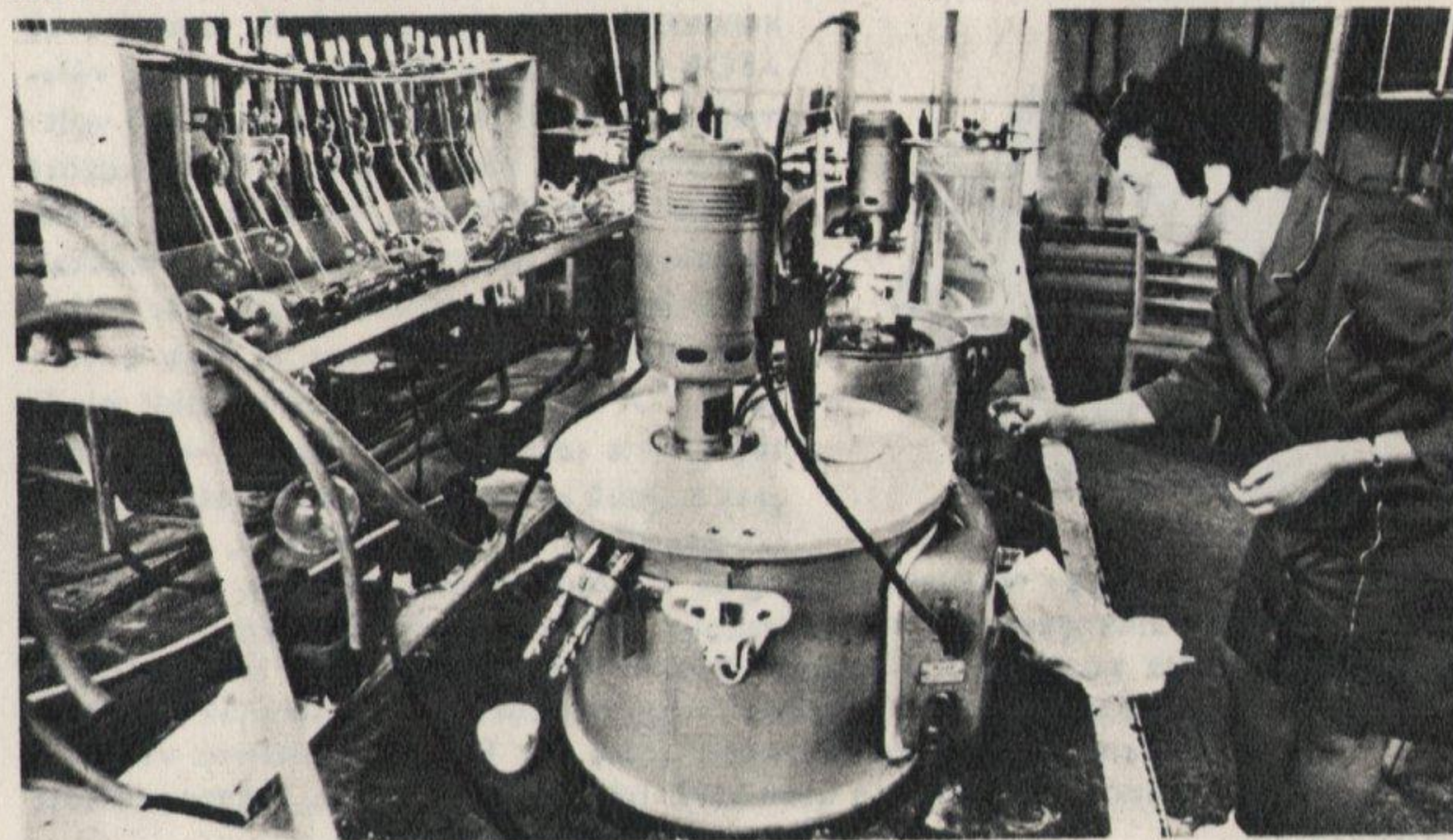
A gépjárműtulajdonosok a kocszi zsírozását általában nem maguk végzik. Ezeket a munkákat egyrészt a kötelező szervizek alkalmával, másrészt majd később a javítások alkalmával a műhelyek végzik. Mégis ajánlatos a gépjárműtulajdonosoknak tisztában lenni ezekkel a cikkekkel is.

A gépjárművek alvázán levő zsírkenésű géprészek, csapszegek, kardáncsuklók kenésére szolgál a ZSA-20 jelzésű gépjármű alvázzsír. Ez az alvázzsír vízálló, jól tapad, tökéletes kenést biztosít és jó kenőképességét a fagypontra alatti hőmérsékleten is megtartja. A ZSA-20 jelű gépjármű alvázzsír használata feltétlenül előnyös, mert ezáltal az erős igénybevételnek kitett géprészek megfelelő kenést kapnak.

Az autódinamózsír autódinamók, gyújtómágnesek, gyújtóelosztók csapágyainak kenésére használatos. A ZSD-160 jelű autódinamózsír legfőbb erénye az, hogy magas fordulatszám esetén sem válik le a kent részekről és még rendkívül magas hőmérsékleten is megtartja előnyös tulajdonságait. Ezt a kenőanyagot ajánlatos használni a legtöbb hazánkban közlekedő gépjárműtípushoz, mert nagymértékben elősegíti a gyújtó- és világítóberendezések zavarmentes működését.

Hasonlóan fontos kenőanyag az OL-25 és OL-35 jelzésű lökhárítóolaj is.

Az ÁFOR jól felszerelt laboratóriumaiban folyamatosan ellenőrzi a kenőanyagok minőségét





Minden hazai autótulajdonosban és leendő autótulajdonosban felvetődik a kérdés: milyen a magyar benzin és olaj „rangja” ma, megfelel-e a korszerű követelményeknek. Érthető ez a kíváncsiság, hiszen a modern motorkonstrukciók az üzemeléshez fontos olajok és motorbenzinek szinte állandó korszerűsítését követelik meg. Ma már a motorolaj a szó szoros értelmében a gépkocsi egyik legfontosabb szerkezeti eleme, és minőségétől függően a gépjárműnek jó, illetve rossz tulajdonságokat kölcsönözhet. Hasonló a helyzet a benzinekkal is.

Válaszként, a szakemberek részletes műszaki magyarázata helyett ezúttal néhány beszédes fotóval és idézettel adunk képet a magyar olajok és üzemanyagok nemzetközi elismeréséről.



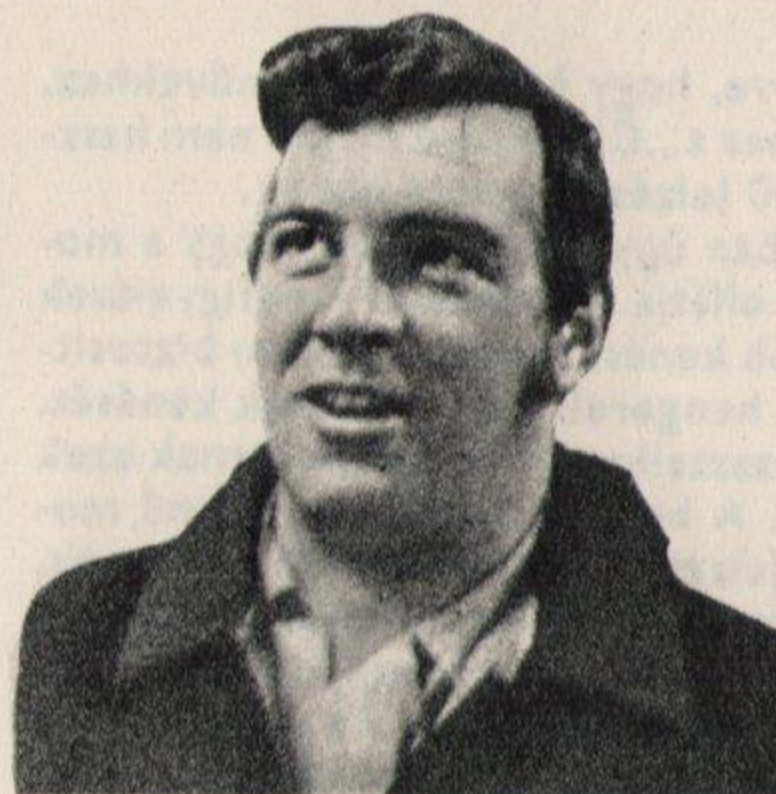
A magyar olaj rangja



A világhírű olasz AGIP üzemanyag cég vezérigazgatója a közelmúltban Magyarországon járt, és sajtótájékoztatón látta vendégül a hazai újságírókat. Egyebek között megkérdezték a vezérigazgatótól, ismeri-e az ÁFOR legújabb kenőanyagait, és mi a véleménye azokról? A válasz a következő volt: „Ismerjük, és kipróbáltuk a többi között a Multi Super Oil-okat, amelyek ma veteksenek a legismertebb európai márkákkal, de a magyar kőolajfeldolgozó ipar többi motorhajtó és kenőanyaga is állja a versenyt.” A sokat reklámozott külföldi minőségek — a vezérigazgató szerint — gyakran csak a „jobb kenőzés”, tehát a tetszetősebb csomagolás miatt népszerűbbek.

Természetesen a magyar motorkenőanyagok külföldi elismerését nem csupán egy sajtótájékoztató elhangzott vélemény igazolja. A FIAT cég hivatalosan is megvizsgálta és kipróbálta kocsijaiban a magyar Szuper Motorolajokat. A laboratóriumi elemzések és tesztek után írásban közölték, hogy gépkocsijaikhoz ajánlják a magyar olajat. A hazai és nemzetközi autó-rallyeken azóta sok FIAT gyártmányú versenykocsi fut magyar kenőolajjal, minden üzemzavar nélkül állva a nehéz, sokszor túlzott igénybevétel.

A Multi Super Oil egy másik nemzetközi fórumon nyert „csatát”! Itt a gyártó ország és cég megjelölése nélkül tesztelték a kenőanyagokat. A sokoldalú vizsgálatok nyomán megállapították, hogy a magyar többfokozatú motorolaj — amely hidegben és melegben egyaránt használható — jobb minőségi mutatókkal rendelkezik, mint néhány közismert, nálunk is kapható külföldi kenőanyag. Szigorú mércével mérve vizsgálták a magyar „Multiolajok” több teszt-autóban is, általában igen jó eredménnyel. Sikerral próbálták ki például a Multi Super Oil-t a DAF-44-ben, az új Skoda 1100 MB-ben, az NSU Prinz-4-ben, az NSU TT-ben és nemrég a Renault-4-ben, amely a 20W 40-jelű Multi Super Oil-lal még rallye versenyt is nyert!



És mi a véleménye a világ egyik legismertebb autóversenyzőjének, a London-Sidney Autómarathoni győztesének, Andrew Cowannak a magyar benzinnel? A skót „autómágus” így nyilatkozott a London-Mexikó rallye budapesti depójában: „Nem először járok Magyarországon. Már megcsodáltam a csinos pesti hölgyeket, gyönyörködtem a tájak szépségében, és nagyon kellemesen csalódtam a magyar benzinben. Ha egy Esso kútnál tankolok, valóban „tigris” tesznek a tankomba. Önöknél lovakat kaptam, ami egy igazi autóversenyzőnek sok löerőt jelent. Az ÁFOR 98-as extraszuper benzinnel szívesen autóznék Dél-Amerikában is ezen a versenyen.”



Minden benzinüzemű gépjárműhöz és minden üzemi körülményhez hozzátartozik egy bizonyos benzin-
oktánszám szükséglet. Ha ezt az igényt nem elégítik ki megfelelő oktánszámú üzemanyaggal, akkor a motor kopogni kezd. A kopogás káros jelenség.

A szükségletnél kisebb oktánszámú benzin használata a fogyasztás növekedésével és a teljesítmény csökkenésével jár.

Az üzemanyag akkor „ég” el kopásmentesen, ha annak oktánszáma magasabb, mint a motor minimális oktánszámigénye. Nem szabad megfeledkezni arról, hogy a motor oktánszámigénye fokozottan növekszik olajkoksosodás és a hűtési viszonyok romlása miatt. Az oktánszámigényt nemcsak a sűrítési viszony határozza meg. Figyelembe kell venni még néhány tényezőt, mint például furatátmérő, hűtővíz hőmérsékletet, levegő hőmérsékletet és nedvességtartalom előgyújtási szög stb. Ha a fenti optimális körülmények közül valamelyik hiányzik, akkor a szuperbenzin használata ellenére sem ér el a gépkocsi maximális teljesítményt. Tapasztalatlanabb gépkocsivezetők ilyenkor a szuperbenzin minőségére gyanakodnak. Ez téves felfogás. A szuperbenzin minősége ugyanis állandó, a motor üzemi körülményei viszont gyakran változnak. A hibát ilyenkor elsősorban a motorban kell keresni. A tapasztalat azt mutatja, hogy a gépjárművek túlnyomó része szuperbenzinnel gazdaságosan üzemeltethető. Az a körülmény, hogy a szuperbenzin drágább, nem ad alapot annak megítélésére, hogy milyen benzint előnyös használni az adott gépjárműhöz. Könnyen előfordulhat, hogy a drágább benzin „olcsóbbá” válik azáltal, hogy a motort kíméli, csökkenti az üzemzavar lehetőségét és nagyobb teljesítményt biztosít.

MEGÉRI A SZUPERBENZIN.

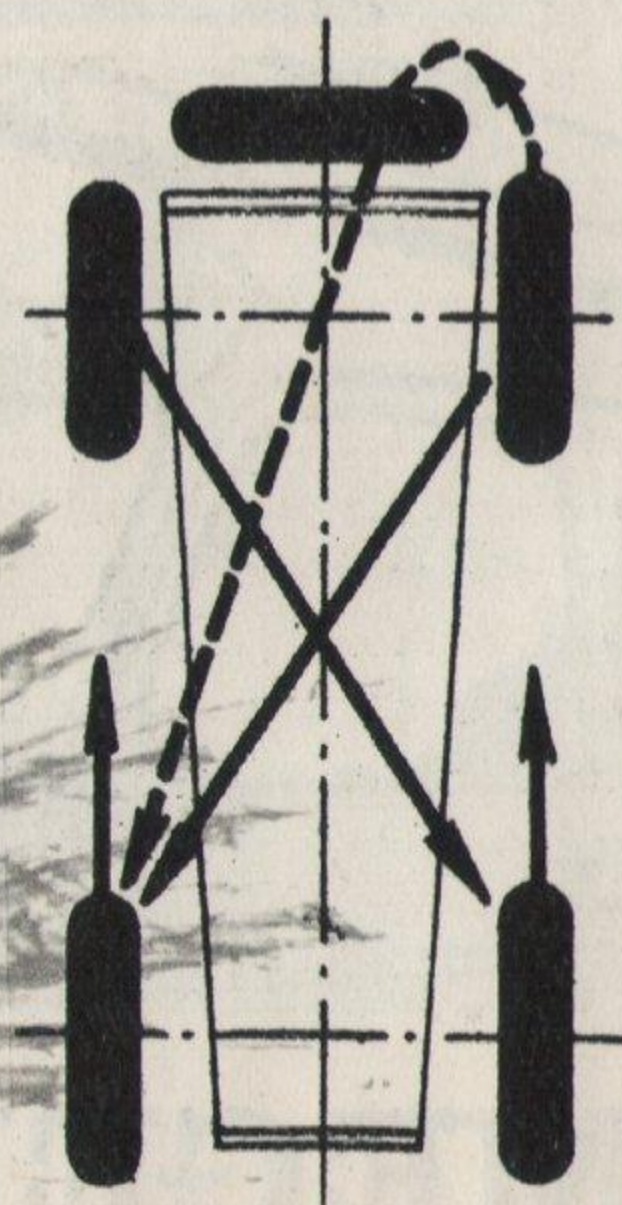
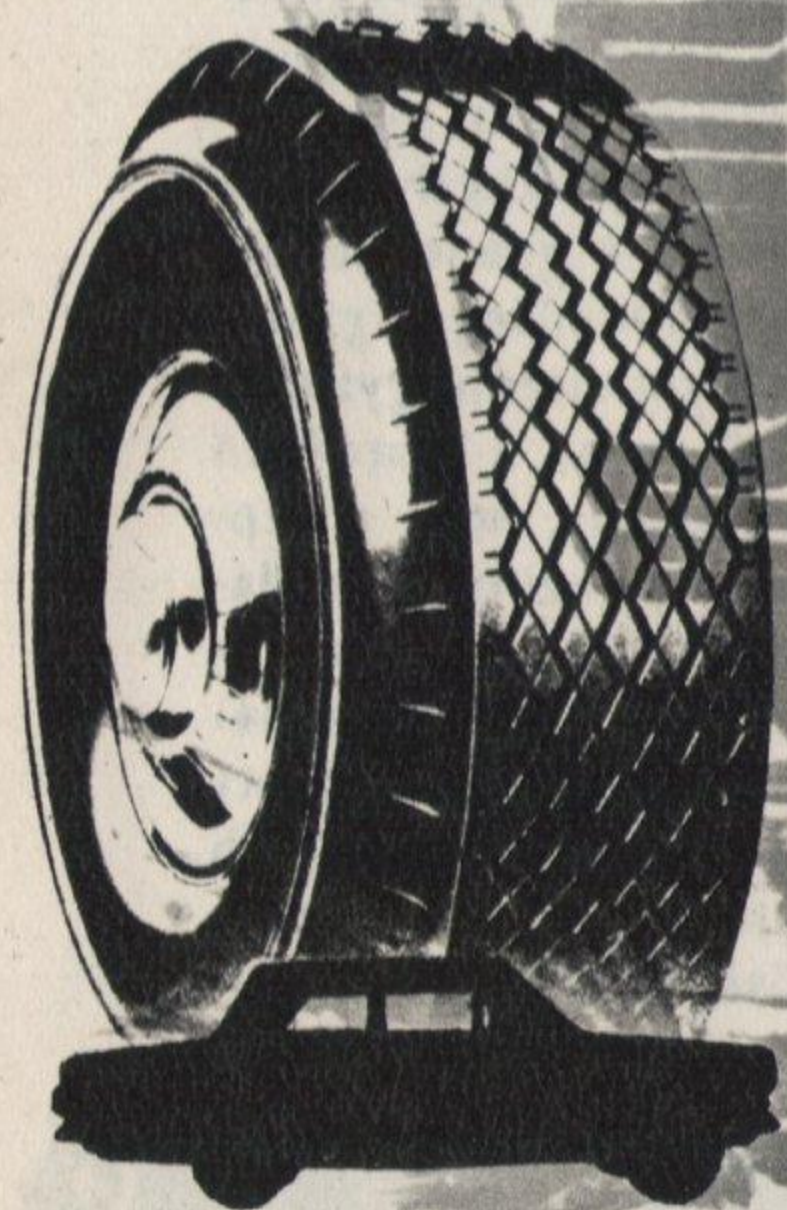


A gumiabroncsokról

A jó gumik is hozzájárulnak a motor, karosszéria kíméléséhez és az üzemanyag takarékosághoz.

Ha az előírtnál alacsonyabb légnyomással használjuk a gumikat, akkor azok nagy útfelülettel érintkeznek, ezáltal nagyobb a súrlódás, ami külön megterhelés a motornak és benzin-, olajpazarlást okoz. A túl kemény gumi ugyancsak fokozottan veszi igénybe a gépkocsit. Ezért ajánlatos hetenként ellenőrizni a légnyomást, és átvizsgálni a külső köpenyt, hogy kavics vagy szeg nem fűródött-e a gumi felületébe. A köpenyek egyenlőtlen kopását elkerülhetjük, ha a személygépkocsinál minden 3500 km lefutása után az abroncsokat az ábra szerint átcseréljük. A cserénél ügyelni kell arra is, hogy a köpenyek forgási iránya is megváltozzék.

Nagymértékben növeli a gumik élettartamát a gondos vezetés is, azért mindig egyenletesen fékezzünk, lassan vegyük a kanyart, ne induljunk „gavallér-rajttal” és a parkolásnál ügyeljünk a járdaszélekre, mert ha súrlódva állunk meg, a köpeny oldalfelülete megsérülhet.





Az autózással kapcsolatos legújabb statisztikai adatok szerint a magánautósok évi 10—15 ezer kilométeres útjukból 6—8 ezer kilométert kirándulás, túra során tesznek meg. Érthető ez a viszonylag magas arányszám, hiszen a gépkocsi szabadabb programtervezést biztosít, leszűkülnek a távolságok és a hasznosítható idő mennyisége nagymértékben megnövekszik. Érdemes tehát autós „életünk” e gyakori és jelentős szakaszára alaposan és körültekintően felkészülni. Nem elegendő a túra útvonalát gondosan kiválasztani, a gépkocsit is elő kell készíteni a hosszabb útra. Nem felesleges ténykedés ez — bár vannak, akik túlzott óvatosságnak tekintik —, hiszen egy apró műszaki hiba, egy hiányzó, filléres alkatrész tönkretelheti egész kirándulásunkat. Hol is kezdjük? Mindenkor a gépkocsinál. Első és legfontosabb biztonsági követelmény a jó üzemállapot. A modern gépkocsinál nincs sok tennivaló, különösen akkor, ha gazdája napról napra gondosan kezeli és esténként rendellenesség nélkül állítja le.

Mégis, egy hosszabb autótúra előtt érdemes alaposabban átnézni a kocsit. Elcsöppöghet a víz, lepuhulhat egy-egy gumit, elszökhet a karterből az olaj, törés lehet az üzemanyagvezetékben stb. Úgyesen csoportosítva az ellenőrzéseket, szinte nem is vesz igénybe időt a kocsi átnézése. Egy azonban fontos: az ellenőrzés mindig terjedjen ki a forgalom- és üzembiztonságra.

A kocsi kerekeit hosszabb túra előtt feltétlenül ellenőrizzük. Induljon el a vizsgálat a kerékcsavaroktól, terjedjen ki a külső köpenyre (nézzük meg, nem lapul-e szeg vagy más fémtárgy a bordázatban) és végül, de nem utolsósorban, mérjük meg a tömlőkben a nyomást és szükség szerint pumpáljunk utána! Érdemes ellenőrizni a kocsi fékműködését is — méghozzá teljes terheléssel; hasonlóan fontos ellenőrizni a kormány holtjátékát. A kocsi felkészítésének ki kell terjednie a villamos berendezésekre is, hiszen a túra során valószínűleg éjszaka is vezetünk, nem beszélve a biztonsági szerkezetekről, az irányjelzőkről, a dudáról és a féklámpáról, amely állandóan üzemben van.

Váratlan kellemetlenségektől kíméljük meg magunkat, ha nagyobb út előtt leellenőrizzük a kocsi zsírozását, az akkumulátor folyadékszintjét és az olajnivót. Az esedékes olajcserét semmi esetre se halasszuk túra utánra, hiszen egy ilyen hosszú út fokozott megterhelést jelent a kocsi minden szerkezeti részének és a kenőhelyek megkívánják a friss olajat.

Igaz, a most következő jó tanács nem kimondottan műszaki jellegű, mégis igen fontos. Tisztítsuk meg és szükség szerint javítsuk ki a kocsi rendszámablakait, mert ez az autó azonosításnak első számú kelléke és a KRESZ is előírja annak állandó és kifogástalan voltát. Saját kényelmünket szolgálja a jól működő ablaktörlő, a feltöltött vízzsák men és utolsósorban a tiszta, ápolat gépkocsi.

Indulás előtt szánjunk néhány percet a gépkocsi szerszámkészletére is. Aki már autózott, az tapasztalhatta, hogy nincs annál bosszantóbb, mint amikor egy apró kis felszerelés vagy szerszám, esetenként néhány centiméternyi drót miatt kell vesztegelni a kihalt országúton. Érdemes tehát kiegészíteni készletünket. Mi a legfontosabb? Mindenekelőtt a kocsiemelő, a szerelővasak, a kerékanya-kulcsok, a pótkerék (!), a kulcskészlet, a vontatókötél, az üzemanyag átszíváshoz 1—2 méternyi műanyag cső, villamos vezetékek, szigetelőszalag, tartalék ékszíj és gyújtógyertyák, biztosítékok, megszakító üllő és kalapács, valamint transzformátor.

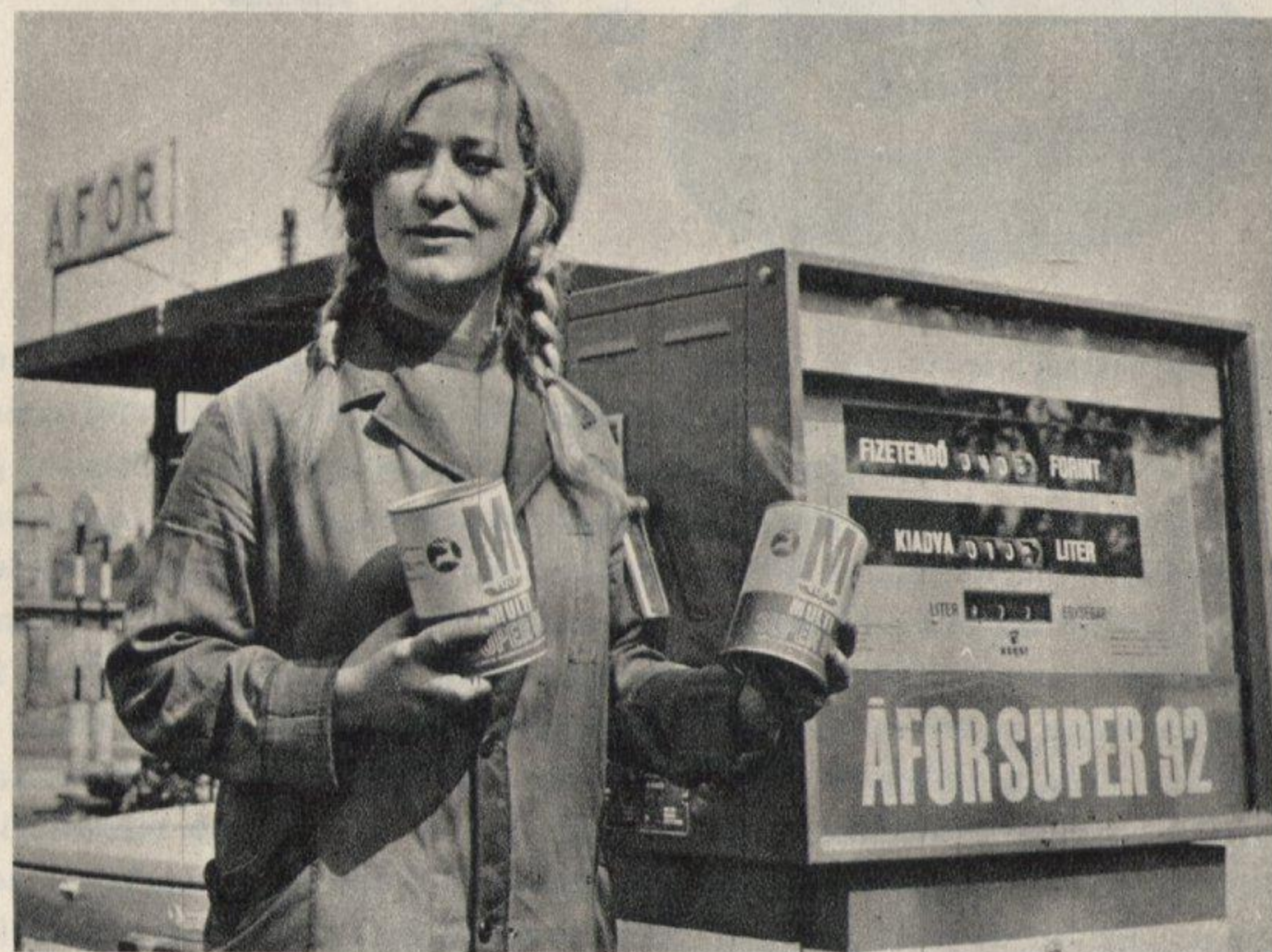
Vigyünk magunkkal az útra okvetlenül egy megfelelően kiegészített mentőládát, tartalék üzemanyag-kannát és az olajcseréhez szükséges motorolajat és fékolajat. Külföldi túra esetén olyan apróbb alkatrészt vagy felszerelést, ami várhatóan idegenben nem szerezhető be gépkocsinkhoz.



Hazai, de különösen külföldi autótúra előtt ajánlatos tájékozódni a biztosítási és autósegélyezési lehetőségekről. A legfontosabb tennivaló külföldi utazás előtt az ún. gépjármű-nyilvántartási lap kiváltása az Autóklubnál, valamint a felségjelzés célját szolgáló „H”-matrica, illetve fémbetű felszerelése. Alapvetően fontos a nemzetközi gépjárművezetői engedély beszerzése is, amely ma már minden különösebb utóvizsga nélkül, adminisztratív úton elintézhető.

A gépjárművek szavatossági biztosítása érvényes a szocialista országok mellett Jugoszláviára, Ausztriára és az NSZK-ra is. A többi országokba utazóknak ún. „Zöldkártya”-biztosítást kell kötniük. Fontos ennek beszerzése még itthon, mivel ha elfeledkezünk róla, külföldön csak valutáért válthatjuk ki. A Casco biztosítás a baráti országokban teljes mértékben, a nyugati országokban azonban csupán a tűz- és robbanásárokra érvényes.

Jó tudni az autósoknak, hogy kölcsönös segélynyújtási egyezmény van hazánk, Bulgária, Csehszlovákia és Lengyelország között, amelynek igénybevételére a Magyar Autóklubban hitellevelet válthat mindenki, aki külföldi autótúrára indul. Nyugati országokba történő utazásnál nemzetközi ajánlólevelet válthatunk, amelynek segítségével bárhol díjmentesen igénybe vehetjük az országúti segélyszolgálatot.



Az évszázad rallye-ja

Az elmúlt év áprilisában Magyarországon még soha nem látott „autófelvonulás” hírére gyülekeztek az autók iránt érdeklődők a budaörsi „ÁFOR” benzinkúthoz. Magyarországon vezetett át ugyanis az évszázad rallye-jának nevezett verseny útvonala. Tankolás, illetőleg rövid pihenő céljából ezt, az autópályák mellett levő reprezentatív helyet választották ki a verseny rendezői. „A legnagyobb esélyei egy lokomotívnek vagy egy tanknak lennének” vélekedett John Sprinzel, a London—Mexikó rallye titkára, dél-amerikai felderítő útja után. Ekkor, a tervezés és előkészítés időszakában még kétséges volt, hogy lesz-e egyáltalán befutója a szuperlatívuszok versenyének, amely még az 1969-ben lefutott London—Sydney rallyet is árnyékba borította. A legfőbb nehézséget nem is a táv hosszúsága — 25 700 km — jelentette, hanem a dél-amerikai kontinens úttalan útjai, őserdei, árvízveszélyes gázlói és felázott pusztaságai, amelyekre az egész útvonal zöme, 20 000 km esett. Különös gondot okozott az Andok 4500 m magaságú hágóin való átkelés, ahol nemcsak a motorok küzdenek oxigén hiánnyal, hanem maguk a gyors haladás miatt akklimatizálódásra képtelen versenyzők is. A tét méltó volt a leküzdésre váró nehézségekhez: a győztest a dicsőségen és a versenyt életre hívó Daily Mirror c. lap kupáján kívül 10 000 Fontos díj várta Mexico Cityben és további 10 000 Font került szétosztásra helyezettek között is. A legjobb női csapat részére 1000 Fontos díjat tűztek ki. Az autógyárak számára pedig a verseny egyedülálló alkalmat jelentett gyártmányaik reklámozására és szélsőséges viszonyok közötti kipróbálására.

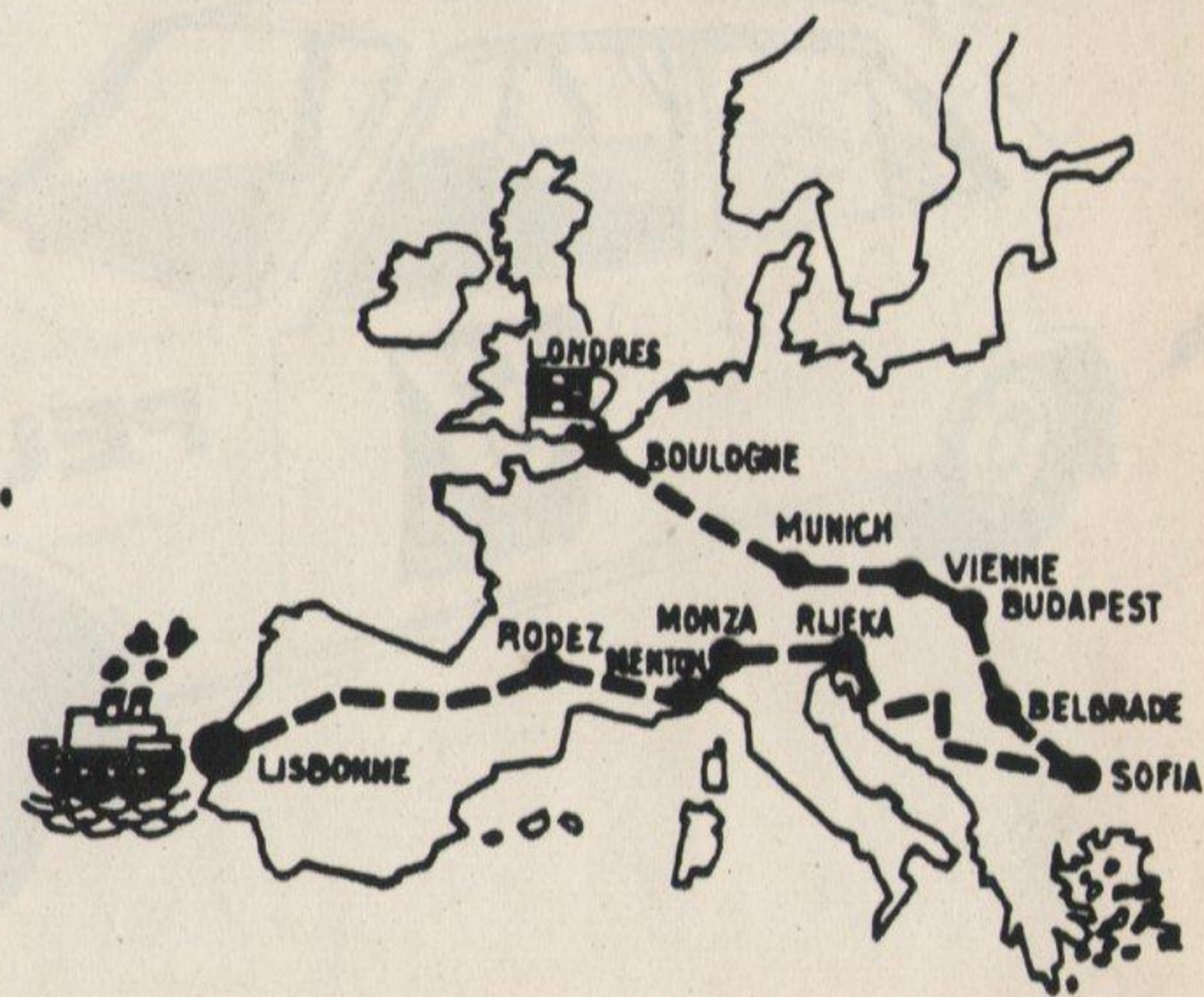
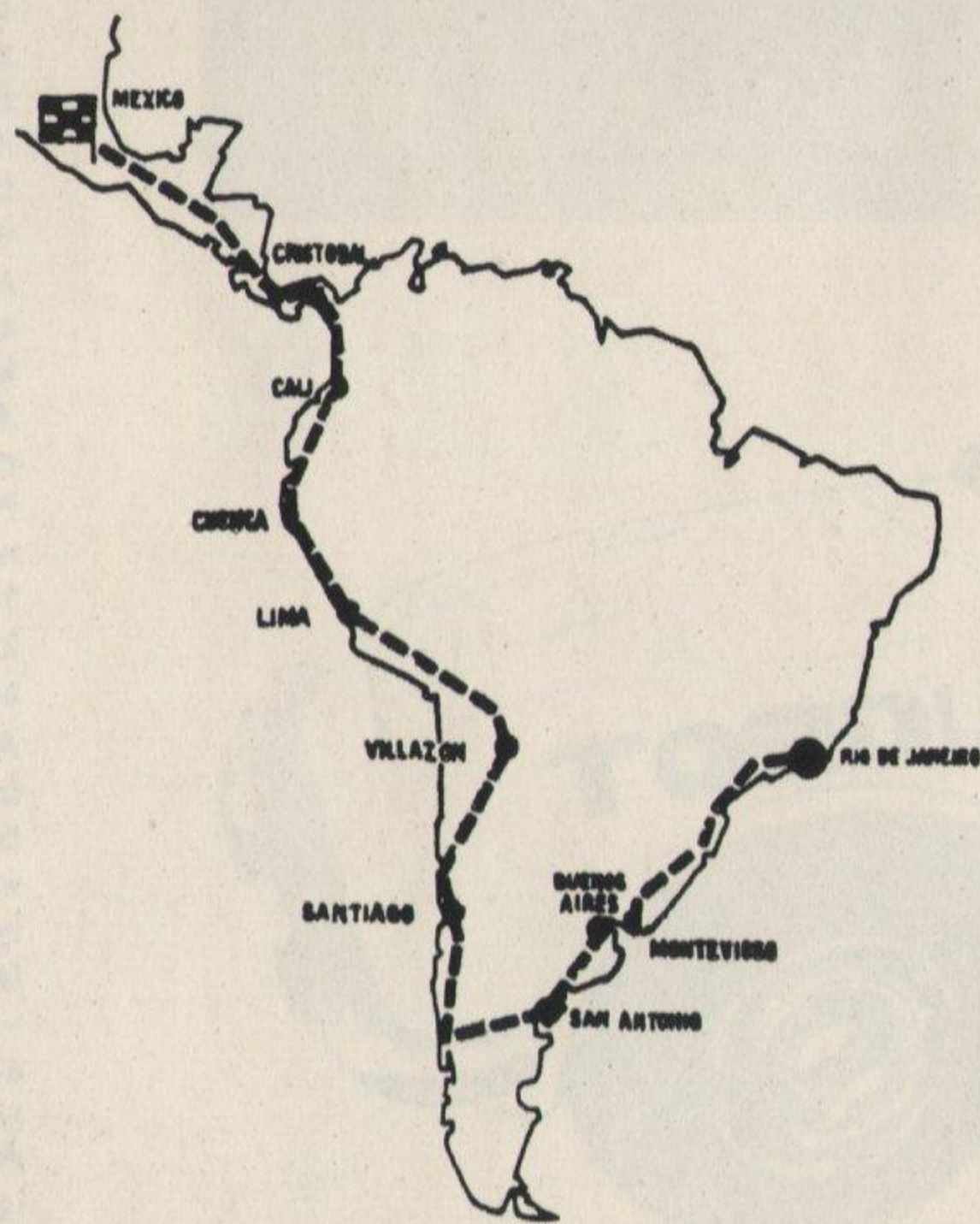
A labdarúgó világbajnoksággal összekapcsolódó World Cup Rallye 106 gépkocsiból álló mezőnye 1970. április 19-én rajtolt Londonban, a Wembley stadionból, és viszonylag könnyű, egyszerű szakasz megtétele után — Lille, Metz, München, Bécs érintésével — érkezett Budapestre. Itt, a budaörsi ÁFOR benzinkútnál tankolás

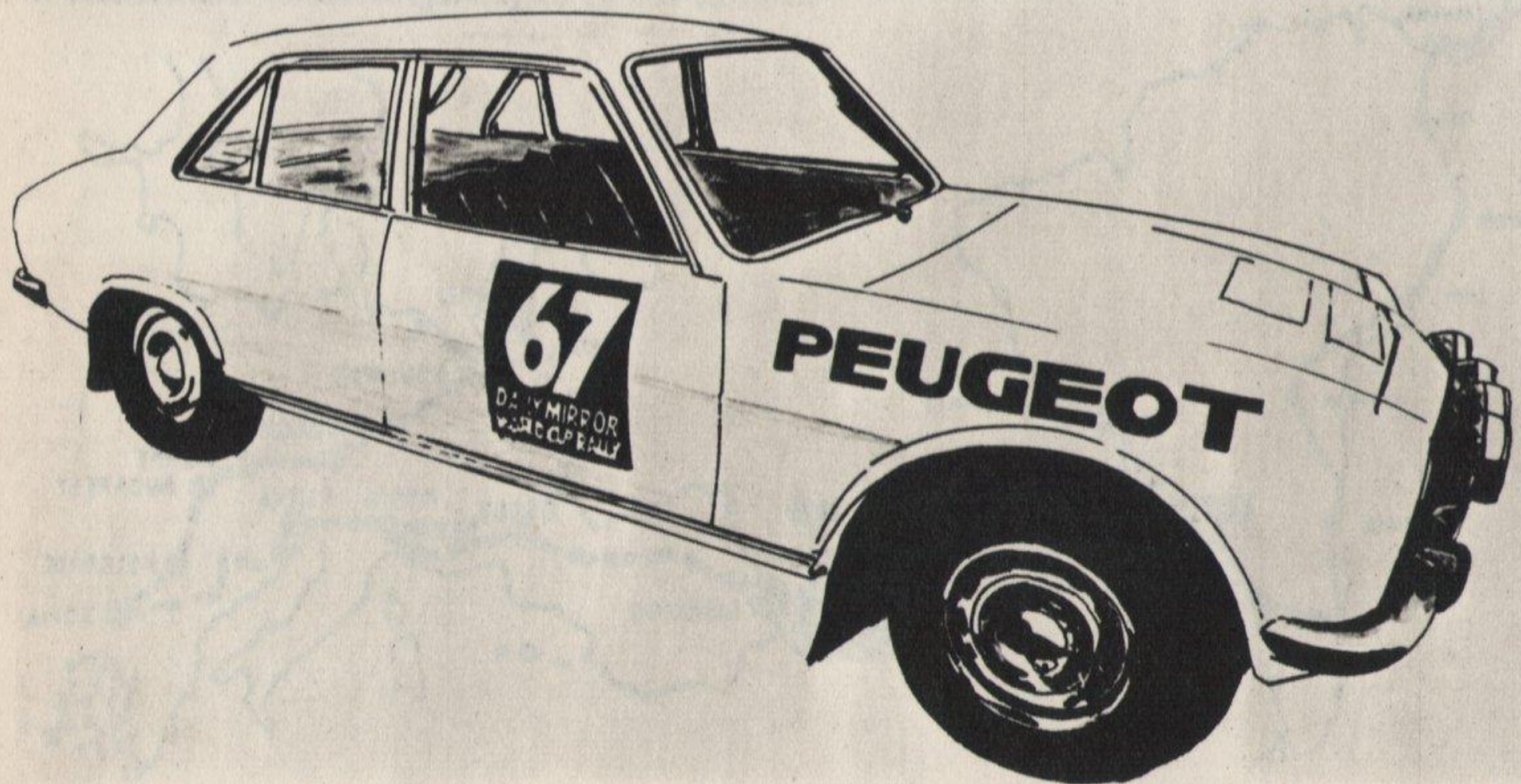
és rövid pihenő következett, hogy utána Jugoszlávián, Bulgárián, Olaszországon, Franciaországon és Spanyolországon át folytatódjék a verseny. Az európai szakasz végpontja Lisszabonban volt, ahol az autókat behajózták Dél-Amerika felé.

Már ez a „bemelegítő” szakasz is megmutatta, hogy a rallye favoritjai az angol Fordok, a BLMC típusok és a Citroen csapat tagjai. Ezek a gyárak tekintélyes erőfeszítéseket tettek versenyzőik támogatására, minde-

nütt szerelők hada és alkatrészraktár várta a néhány órás pihenőre befutó autókat. A főbb alkatrészeket ugyan a rajtnál lepecsételték, hogy a csere lehetőségét kizárják, de a nagy csapat tagjai mégis mindig újult erővel indultak tovább pillanatok alatt szétszedett és megjavítva összerakott autóikon. A Rolls-Royce-okat, Jeepet és VW Beach Buggyt is felvonultató magáncsapatok nem a győzelem reményében, hanem csak az óriási vállalkozás egyszeri élményéért vállalták a fáradságokat és kockázatot.

Most következett a dél-amerikai szakasz, ahol különös jelentőséget kapott a versenykiírás egyik pontja: „Az autókban állandóan legyen legalább 800 km-re elegendő benzin és legalább 24 órára elegendő élelem.” Itt már ajánlatos volt az oxigén-légzőkészülék előkészítése is.





Braziliában az addig vezető pozícióban levő Trautmann kiesése nyitotta meg a Citroen balszerencse-sorozatát. Verrier és Neyret még sokáig tartották magukat az elsők között, de ők is feladni kényszerültek a küzdelmet. Egy másik Citroennel Marang halálos balesetet szenvedett Panamában, végül pedig, alig néhány száz kilométerre a céltól, Claudine Trautmann esett ki a nyeregből, aki az abszolút tizedik helyen állt és vezetett a női indulók között. A versenyzőket annyi egyéb mellett még a büntető idő is fenyegette; az ideális időhöz viszonyított késésen kívül büntető percek, sőt órák jártak a szabályzat különböző pontjainak megsértéséért. Aki például hibás irányból érkezett az ellenőrző állomásra, az 3 óra büntetést vitt magával, a zárt „depók” rendjének megsértéséért viszont 12 óra járt. Súlyosabb esetekben, például lepecsételt alkatrész kicseréléséért, kizárás is szerepelt a büntetési lehetőségek között.

Dél-Amerikában Rio de Janeiróból Buenos Airesen át vezetett Chilébe az útvonal. Salta, Potosi, La Paz, Lima, Quito Buenaventura voltak a következő állomások, majd megint rövid hajóút következett Cristobalba. A hátralevő, viszonylag rövid darabot már szárazföldön tették meg a résztvevők, Közép-Amerika államain keresztül. Ahogy közeledett a cél, úgy kerültek egyre inkább fölénybe a külön erre a versenyre épült Ford Escortok, amelyeken szinte csak a karosszéria egyezett meg bizonyos mértékig az eredetivel. Az évszázad rallye-ját a finn Hannu Mikkola és a svéd GUNNER Palm nyerték meg, Ford Escort típusú kocsival. Mindketten a túraversenyzés világklasszisai közé tartoznak: Mikkola már kétszer nyerte meg a nehéz finnországi 1000 Tó Rallyt, Palm pedig a legrutinósabb navigátorok közé tartozik és két Monte Carlo Rallye győzelem fűződik a nevéhez.

A második helyet a Culceth vezette Triumph, 2,5 literes, benzinfecskendezéses modell szerezte meg, míg a harmadik, ötödik, hatodik és nyolcadik helyeken ismét Ford Escortok végeztek teljessé téve az angolok diadalát. A hatodik helyen végzett autóban egyébként Jimmy Greaves angol labdarúgó ült, aki miután a labdarúgó csapatból kimaradt — versenyautóval jutott el mégis Mexikóban. A nők díját az Austin Maxin induló Smith, Watson, Derroland csapat szerezte meg.

Az eddigi legnagyobb arányú megbízhatósági versenyen igen jó benyomást keltett a Moszkvics csapat, amelynek tagjai a 12., 17. és 20. helyet szereztek meg.



A World Cup Rallyen résztvevő autókat kemény próbának vetették alá az indulás előtt. Itt egy BMC 1800 MK II. típusú kocsit látunk a tereppályán

Egy Citroen DS 21-es Lima előtt!

Tankolás közben ajánlatos megnézni a futóművet is — gondolja az ausztráliai trió

A verseny résztvevői a budapesti ÁFOR benzinkútnál



AUTÓS TESZTEK A MAGYAR ÜZEMANYAGOKKAL

A belsőégésű robbanómotorok fejlesztése, tökéletesítése az utóbbi években újabb lendületet kapott és a nagy autógyárak évről évre a szériakocsik piacán is bemutatnak egy-egy jelentős újdonságot. A motorkonstruktőrök elsősorban a fordulatszámok növelésével, a sűrítési arányok emelésével, a motor belső áramlási rendszerének variálásával „préselik ki” a fantasztikusnak tűnő löerő teljesítményeket ezekből a hétköznapi járművekből. Hangsúlyozni kell; nem sportkocsikra gondolunk, hanem szériaautókra, olyanokra, amelyek bárki számára elérhetők a normál kereskedelmi forgalomban.

Kevésbé látványos és reklámozott oldalhajtása ennek a motorfejlesztésnek az a munka, ami a kenőolajcégek kísérleti laboratóriumaiban folyik.

A korszerűbb, differenciáltabb konstrukciókhoz újabb és tökéletesebb üzem- és kenőanyagokra van szükség, hiszen a meglepően nagy sebességeket, a jó motorikus teljesítményt csak a motorhoz méretezett hajtóanyagokkal lehet elérni. Hazánkban a motorizáció fohamos fejlődése szintén napirendre tűzte a benzinhajtóanyagok és az olajok reformját.

Gépjárműállományunk nemcsak számszerűen növekszik, hanem jelentősen gazdagodik a típusválaszték is, sokezer modern, igényes gépkocsi válik elérhetővé a hazai fogyasztók számára, ezért ez a munka folyamatos feladatot is jelent. A kőolajtermékek minőségi változtatását természetesen az átlagos hazai autós igényekhez, pontosabban a gépkocsik műszaki paramétereire kell hangolni. Pontosán ezért igényel igen gondos előkészítést, mindenre kiterjedő műszeres, kísérleti vizsgálatokat ez a munka. Azt viszont az autósok közül is viszonylag kevesen tudják, hogy egy-egy új kőolajterméknek elkészülte után még mindig hosszas és erőltetett tesztek során kell vizsgáznia.

Az ÁFOR-nak ehhez a munkához már több mint másfél éve a Technika című műszaki lap nyújt értékes segítséget, amikor teszt-autóiban rendre kipróbálja a magyar benzineket és olajokat. Egy-egy új kocsi próbája előtt az olajipari szakemberekkel közösen választják meg ezeknek az autóknek az „étrendjét”. Ezután a kocsikat a tesztlők sokezer kilométeren át a legkülönbözőbb menetkörülmények között vizsgáztatják, gondosan figyelve az üzemanyagfogyasztást, a motor működését, a gyorsuló készséget, az úgynevezett kopogási hajlamot, a gyertyák állapotát, a melegedést, az olajnyomást stb. Bizonyos időnként a laboratórium mintát vesz a motorolajból

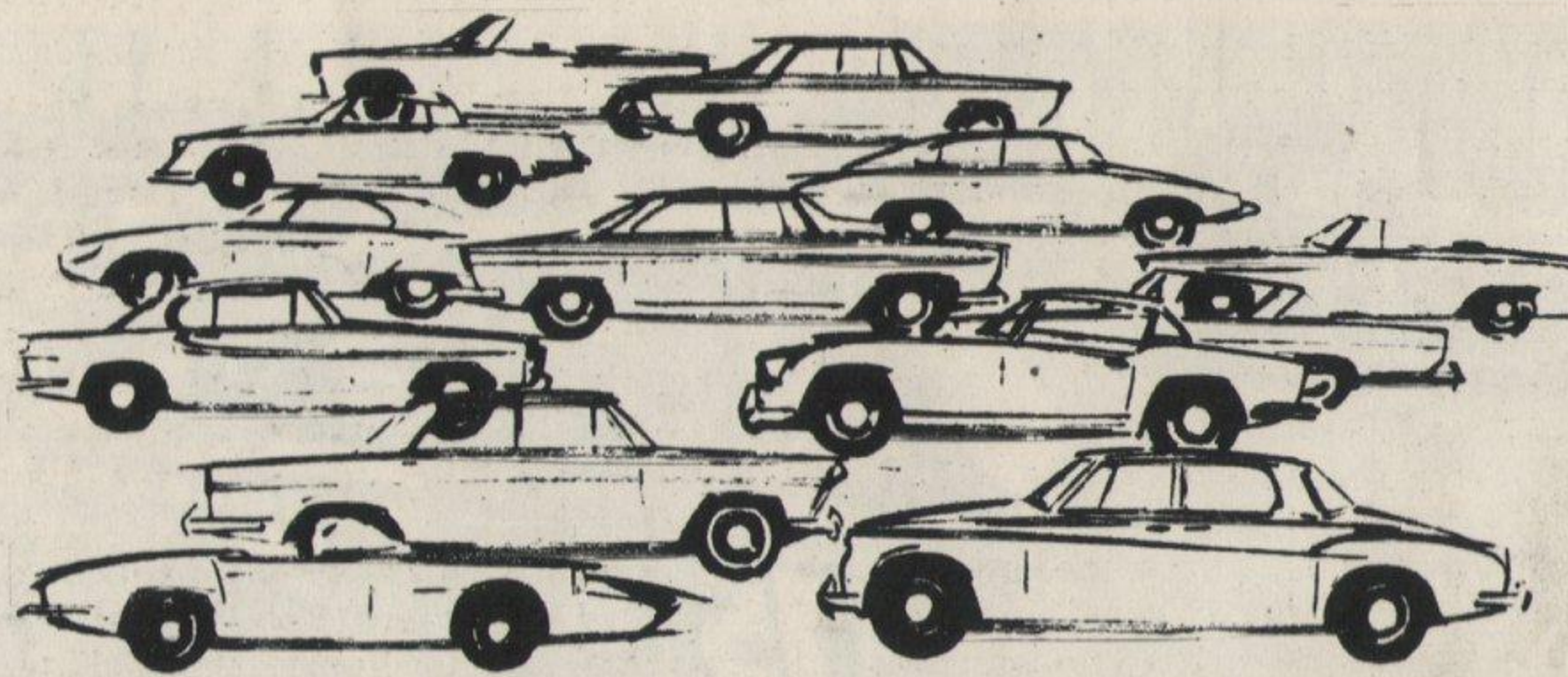
és azt a legkülönbözőbb szempontok szerint megvizsgálja. Megméri például az olaj szennyeződését, koksztartalmát, savtartalmát, viszkozitását, viszkozitási indexét, hamutartalmát, kenőképességét stb. A laboratóriumi eredmények és a gyakorlati tapasztalatok alapján állapítják azután meg az új benzin, vagy olaj minőségét, használhatóságát.

Az elmúlt években is igen sok érdekes tesztet bonyolítottak le. Néhány figyelemre méltó eredményt, megállapítást érdemes ezek sorából most az útikönyv olvasóinak is idézni.

A 86 oktánszámú normálbenzint például 19 különböző típusú és évjáratú gépkocsin próbálták ki. Az autókat úgy jelölték ki a tesztre, hogy a válogatás lehetőleg arányosan tükrözze a hazai gépjárműállomány összetételét, mind a konstrukció, mind pedig a műszaki állapot szempontjából.

Elsőként természetesen az anyagi kihatás oldaláról vették szemügyre a 86 oktánszámú benzint. Repülőrajtos fogyasztásmérések sorozatán figyelték meg: miként alakul a gépkocsik fogyasztása, ha tartósan magas sebességgel utaznak az új benzinnel. Az eredmények természetesen gépkocsinként változtak, néhány mérési eredményről mégis érdemes külön is megemlékezni. A mérőműszerek diagramjaiból például megállapították, hogy a Skoda Octavia Supernél a 86 oktánszámú benzin használatával 5,6%-os üzemanyag megtakarítást értek el, szinte minden sebességi tartományban. A 203-as Warsawnál (a legalacsonyabb sebességi fokozatokat kivéve) szintén a 86 oktános benzin javára mutatkoztak előnyök a fogyasztást tekintve. Előnyösen viselkedett az új üzemanyag a Moszkvics 403 és 408 típusoknál is. Igen kedvező mérési eredményeket mutatott a Wartburg 1000-es és 353-as kocsinál is, ezeknél szintén minden sebességi tartományban 3,5–5,6 százalékos üzemanyag megtakarítás jelentkezett.

Természetesen a gyakori fékezésektől és megállásoktól terhes városi forgalomban nem ilyen jelentősek az új normálbenzin takarékosági mutatói. Itt viszont a gyorsulás javulása és a motorkopogás megszűnése, illetve csökkenése tekintetében jelent-





keztek előnyök. A műszeres vizsgálatok tanúsága szerint például a Skoda Octavia a vizsgált fordulatszám tartományokban 900 egységnyi motorkopogást mutatott a régi 76 oktános benzinnel, míg az új, 86 oktánszámú üzemanyaggal ez a tartomány 100 egységre csökkent. (88,9%-os javulás!) A Moszkvics 408-nál a vizsgált tartományokban 600 egységről 0-ra csökkent a csörgés mértéke. A VW-1300-as gépkocsiknál, hasonló fordulatonál 1000 egységről 250-re csökkent a motorkopogás mértéke. Itt tehát 75%-os a javulás. Az Opel Rekord vizsgálata 62,9%-os javulásról tanúskodott. A tizenkilenc teszt-kocsinál átlagosan 76,6 százalékban csökkent a motor kopogása. Ez pedig jelentős az élettartam és a teljesítmőképesség szempontjából. Ezen a területen nyújtja az új normálbenzin a legtöbb pluszt a gépjárművek használóinak. Hozzáértő autós számára ez az előny nyomban az első próbaúton érzékelhető, de még az is, aki nem figyel a motor hangjára és melegedésére, észreveheti a 86 oktánszámú benzin hatását a kocsijobb gyorsulásán. Ezt egyébként szintén dokumentálta a teszt-nél alkalmazott műszeres mérés. Az új benzinnél a gyorsulás az út tekintetében átlagosan 5,03%-os, idejében pedig 3,78%-os javulást mutatott a 19 próbakocsinál. A többfokozatú Multi Super Oil bevezetésekor a legnagyobb melegben tesztelték ezt az új kenőanyagot egy nálunk még ritka kiskocsin, a motorteknikai érdekességnek számító DAF-44 típuson. Az egyébként is „meleg üzemű” kocsijobb motorja a 30 °C körüli külső hőmérséklet mellett is kitűnően bírta a magyar multigrade olajat. Az ötezer kilométeres próbaút végén leeresztett olajminta laboratóriumi vizsgálata is igazolta a tesztelő mérnök megállapításait. A Multi Super Oil hatóanyagai, adalékai az ötezer kilométeres út után is kitűnőek voltak és az olajok még jóideig minden rendellenesség nélkül elláthatták volna a motor kenését.

Multi Super Oil-t természetesen nemcsak a nyári melegben tesztelték, hanem egy merőben ellentétes hőmérsékleti körülmény között is az elmúlt télen. Ezúttal az új 125-ös Polski Fiat volt a próbakocsi. A szakemberek 10 000 kilométerben jelölték

meg a kísérlet tartamát, hogy lehetőség nyíljon az olaj hosszantartó, folyamatos ellenőrzésére. Az ezer kilométerenként vett olajminta pótlásán kívül, friss Multi Super Oil-t nem töltöttek a motorba, így hozzávetőleg azonos összetételű kenőanyaggal tette meg a kocsijobb ezt a hosszú távolságot. A tízezredik kilométer után vegyelemzett minta alig mutatott eltérést az adalékanyagok terén, s így bebizonyosodott, hogy az új, magyar, többfokozatú kenőanyag a szavatolt 7000 kilométeren felül is megfelelően ellátja a motorkenés feladatát és még a kemény téli hidegben is biztosítja a gyors és könnyű indítást.

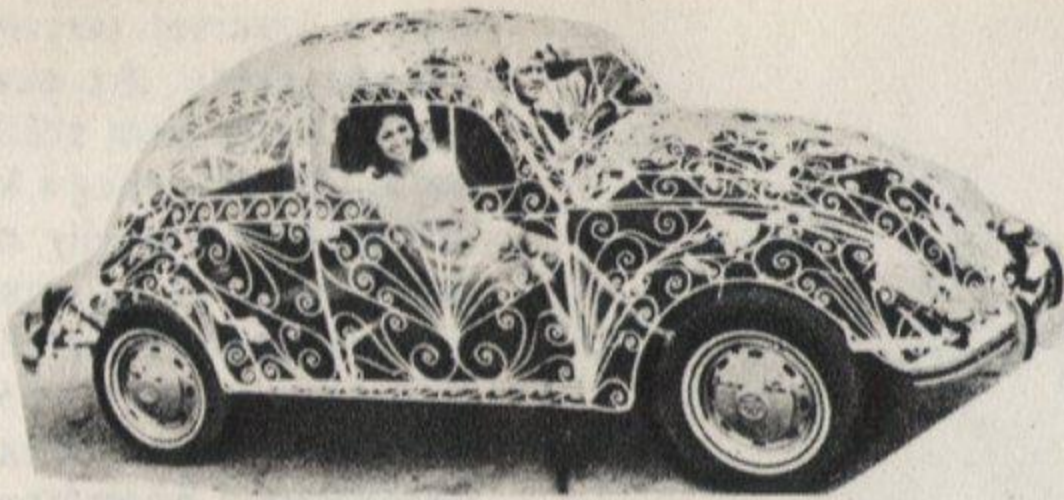
A legutóbbi autótesztekkel új, 25 LE-s Trabantban és 50 LE-s Wartburgban a 86 oktánszámú normálbenzint és a keverékkészítéshez előírt AROL-2T olajat vizsgáltatták. Az érdekes szakmai tapasztalatok közül csupán egyet említenénk: a 86 oktánszámúnál magasabb kompressziótűrésű benzinnel az új Wartburg erőltetettebb országúti menetnél sorozatos ún. gyertyaslusszot kapott, míg a 86-os normálbenzinnél ezt a jelenséget nem tapasztalták.

Az ÁFOR és a Technika című lap közös autótesztjei a szakmai tapasztalatszerzésen kívül kétségtelenül hasznos útmutatással is szolgálnak az autósok számára, hiszen a lapban rendszeresen közzétett beszámolókból igen sok olyan jelenségre kapnak közérthető magyarázatot, amelyet az autós a mindennapi közlekedés során nem-egyszer tapasztal.





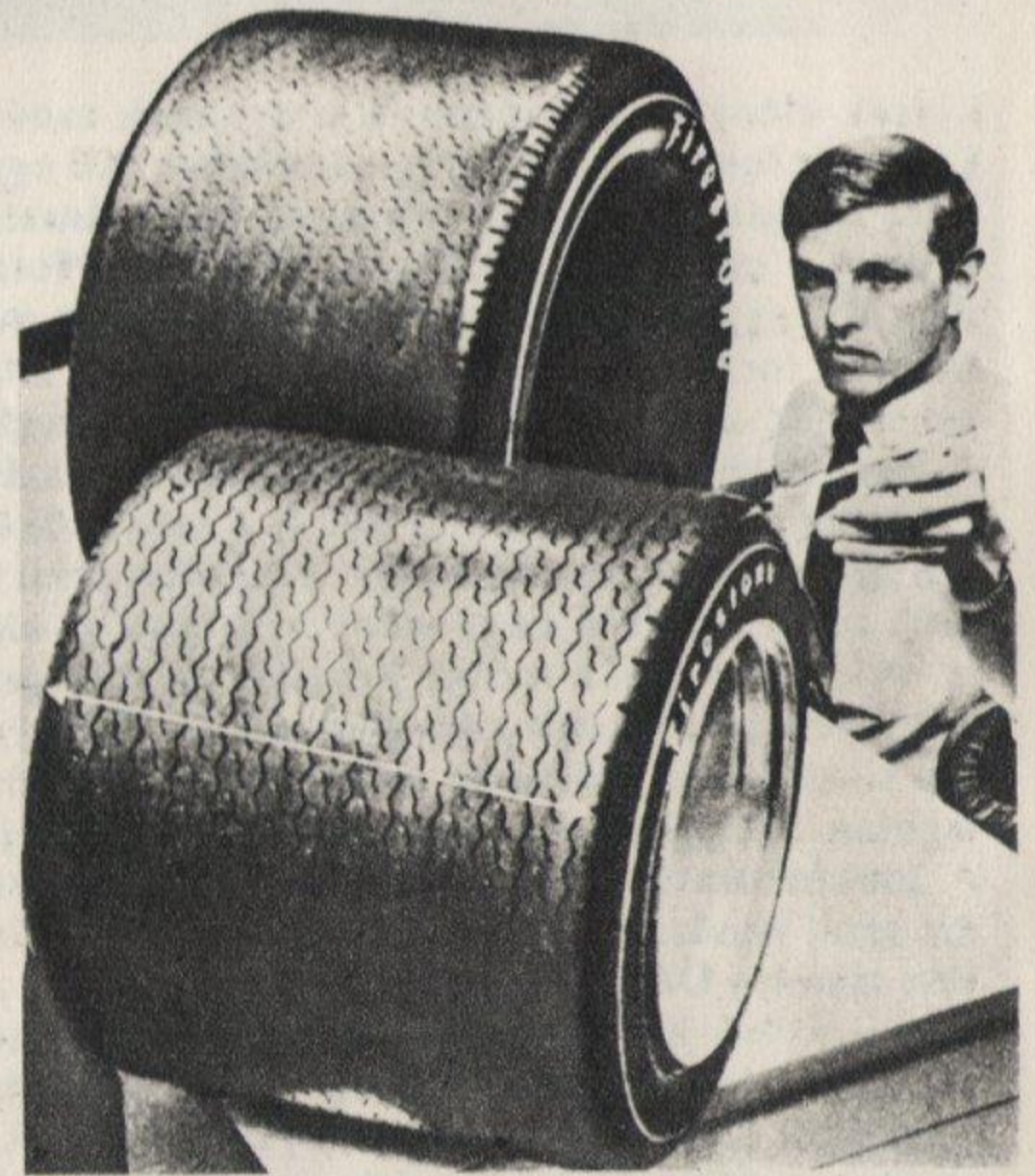
Egy-két nélkülözhető karosszéria elem hiányzik ugyan az itt látható Renault-ról, de ezekre nincs is szükség az autócross-nál



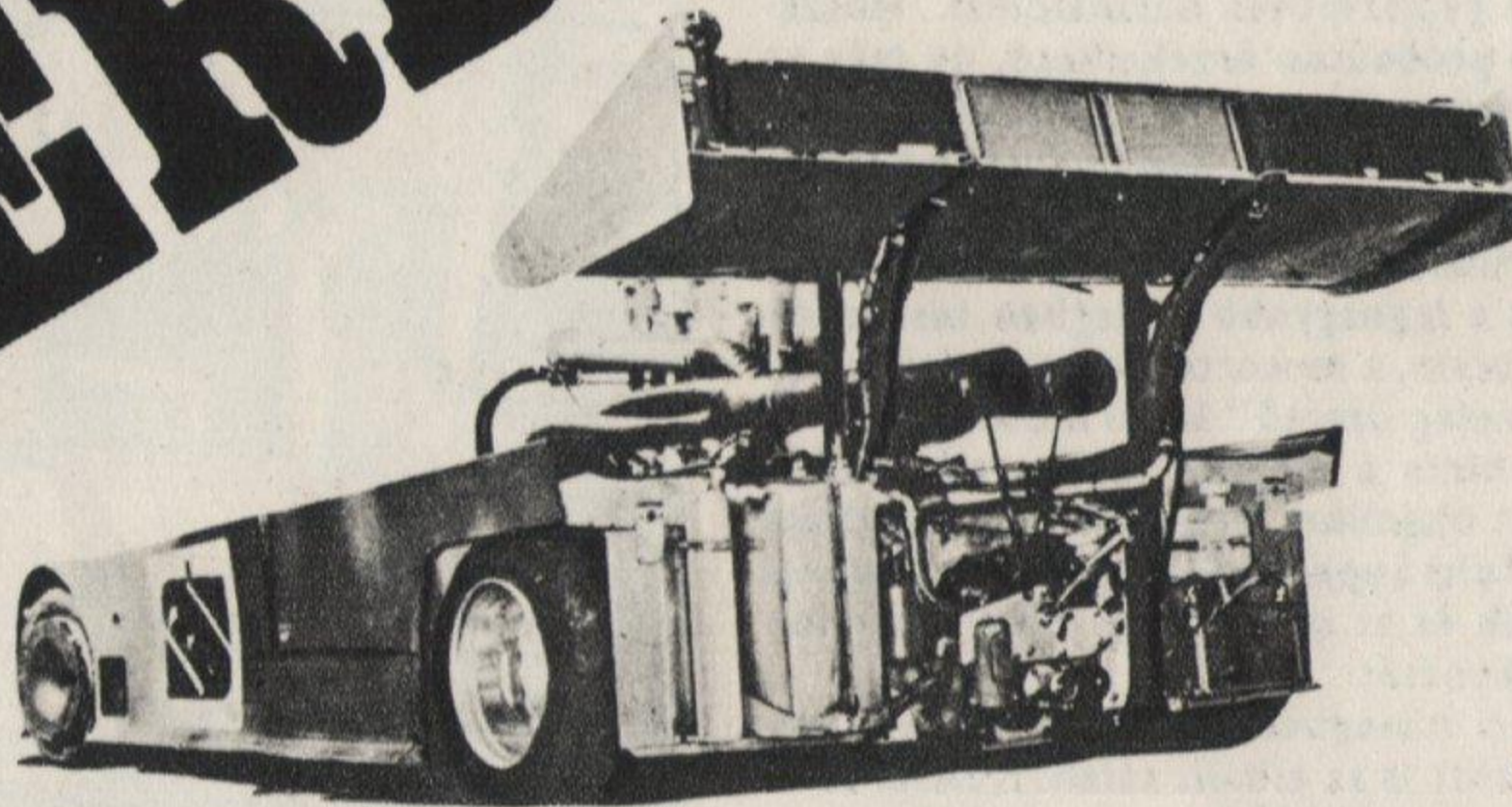
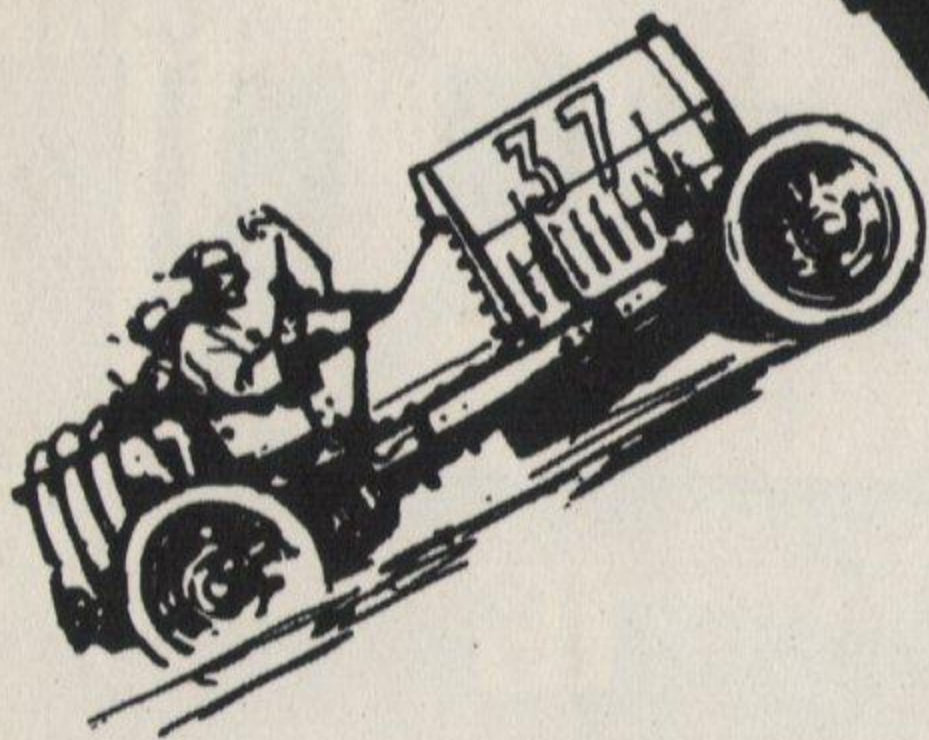
A játékos kedvű formatervező kovácsoltvas-csipkébe bújtatta a Volkswagen bogarat. Mindenesetre szellős lehet!

ÉRDEKESSÉGEK

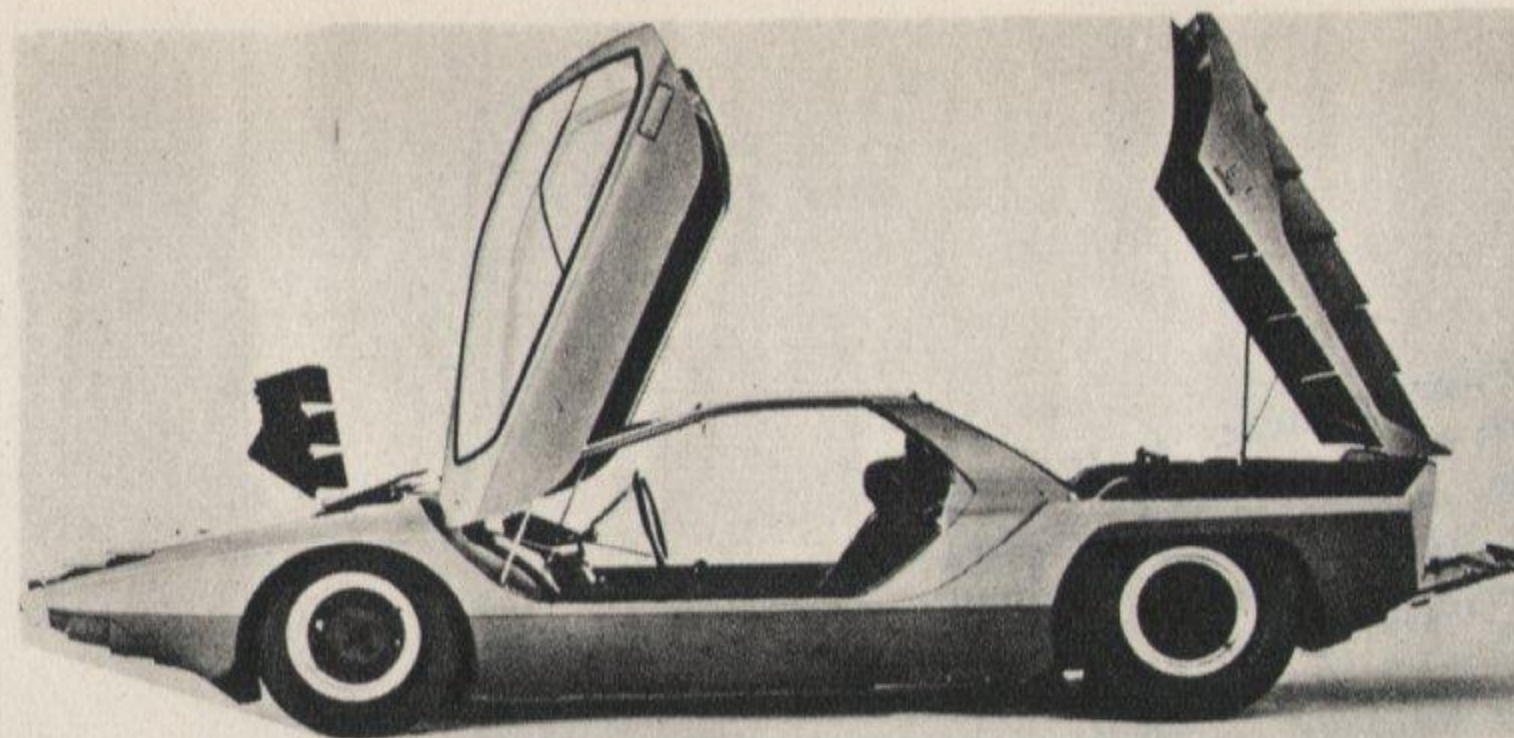
Ezek a gumiabroncs-monstrumok nem kiállítási, reklám célra készültek. Nagyon is gyakorlatias célt szolgálnak; a Forma 1 versenykocsik meghajtott kerekeire kerülnek



Nem úthenger, nem földgyalu a képen látható autó-szörnyszeg hanem a CANAM versenyekre készült egyik legújabb prototípus. A négyszáz lóerős motor hűtőrendszere a stabilizáló szárnyakba került

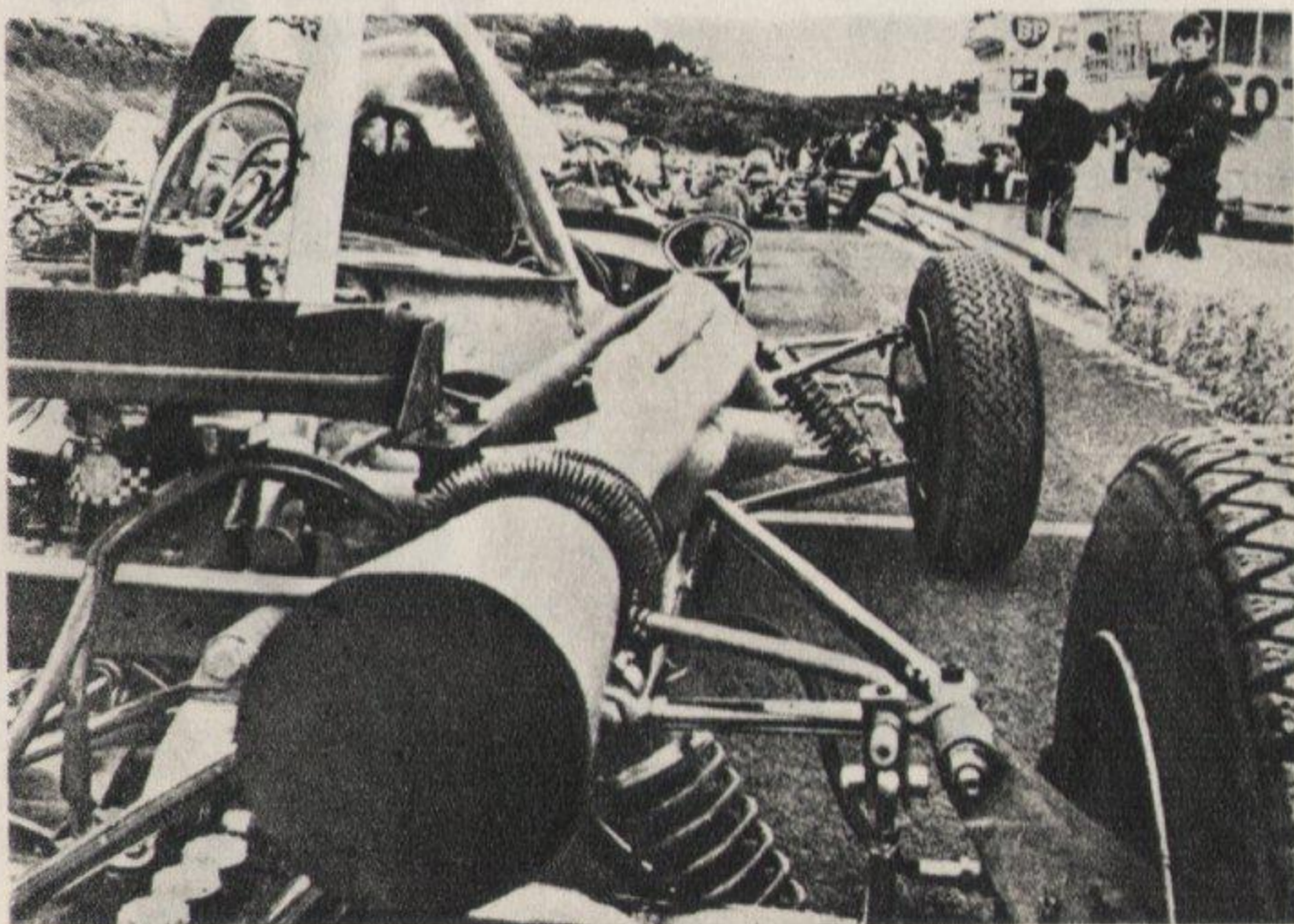


AZ AUTÓÓS VILÁGBÓL

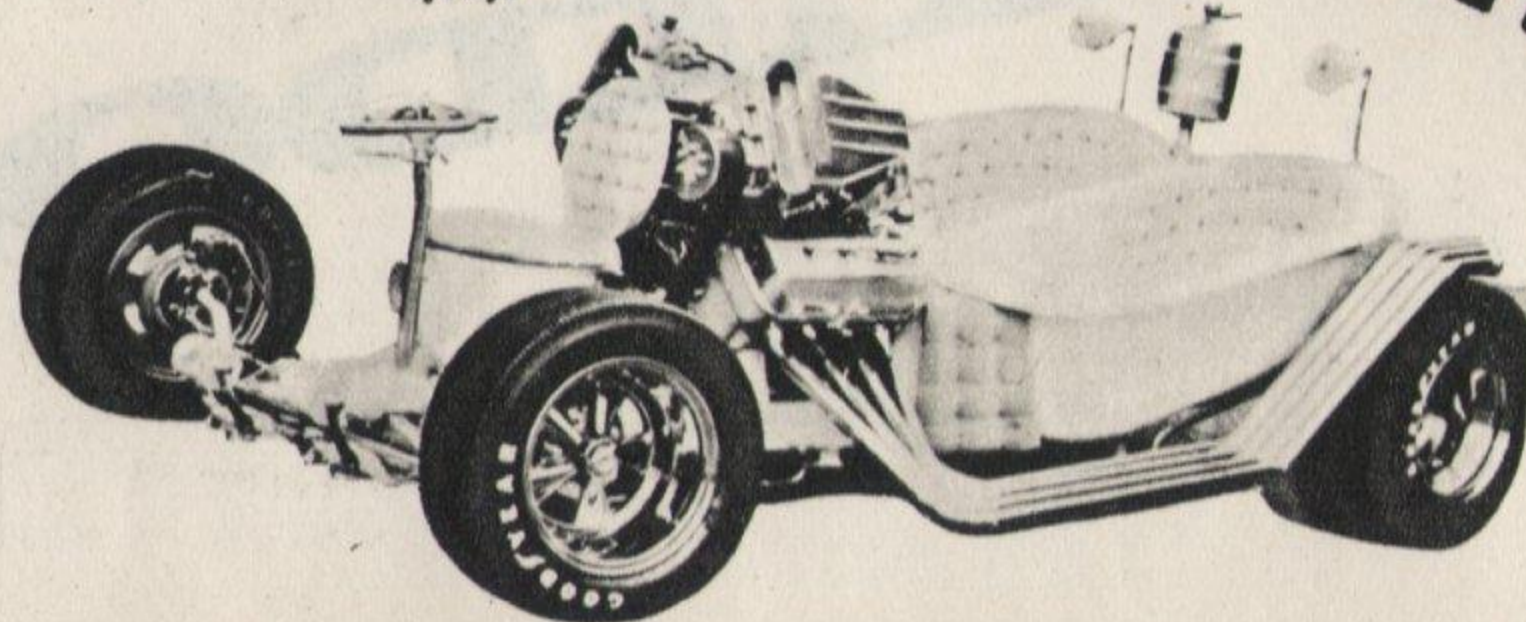


Nem pihennek a világ nagy karosszéria tervezői. Bertone például ilyenek „dímodta” meg a holnap autóját. A Carabo nevet viselő sportcoupéba mindenesetre könnyű a beszállás

Ez a karosszéria viszont a konstruktívizmus jegyében született. Ezeknél a Ferrar kocsiknál minden dekagramm számít



Igaz, hogy nincs autó fermája az itt látható járműnek, de menni tud és fürödni is lehet benne. Az amerikai tervező állítólag a hippik számára ajánlja



84,55	0,19	Kaulsdorf	Sealfeld
84,67	0,12		F 85 Sealfeld
85,75	0,68	Kaulsdorf	F 85
90,92	5,57	Sealfeld	F 85
94,24	3,32	Sealfeld	Volmar
94,85	0,61	Sealfeld	F 281 Neuhaus
95,07	0,22	Sealfeld	F 281 Neuhaus
95,32	0,25	Sealfeld	F 281 Neuhaus
95,59	0,27	Sealfeld	
96,72	1,13	Sealfeld	F 281 Neuhaus
101,29	4,57	Arasgeroth	F 281
104,62	3,33	Klingenschwanda O.T. Kohnenlohn	F 281
109,69	5,07	Reichmannsdorf	F 281
113,73	4,04	Schriedefeld	F 281
115,73	2,00		F 281
115,92	0,19		F 281 Suhl
116,22	0,30	Lichte	F 281
116,38	0,16	Lichte	F 281 Suhl
118,62	2,24	Lichte	F 281 Suhl

Így néz ki a rallye-versenyző bibliája, az itiner. Hozzáértő kezében megbízhatóbb, mint a legrészletesebb térkép



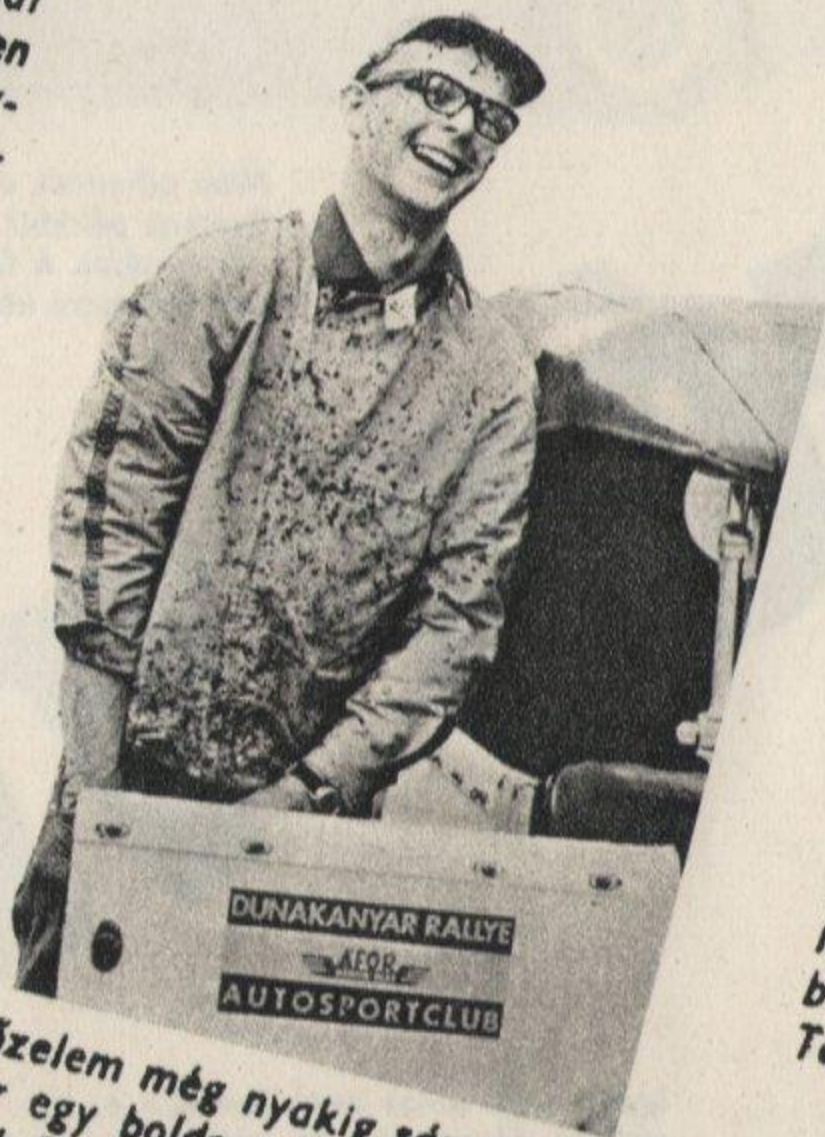
„A verseny a célban ér véget!” — Ezzel a tömör intellemmel bocsátja útra „fiai” Balogh György, az ÁFOR SC szakosztály-vezetője minden rallye startjándi

ÚJ ÉRTELMEZÉS

Egy vidám pillanat! A téli hónapok sem telnek tétlenül az autósok körében. Amikor nincs szakmai képzés, színes műsoros esteken látja vendégül a klub a versenyzőket. Ezúttal Pápai László kipróbálja a legújabb „sportgépet”



A győzelem még nyakig sárosan is megér egy boldog mosolyt — vélekedik Révy László



DUNAKANYAR RALLYE
ÁFOR
AUTOSPORTCLUB



Akit viszont csupán egy gázbowden szakadás ütött el az első helytől az joggal foghatja a fejét, bukósisakkal együtt, mint például Tar András

Amikor a riporter az interjú alanya! Bokodi Béla TV riporter ezúttal mint autóversenyző nyilatkozik az I. Tokaj Rallye startjándi



ATLÉTIKUS SZAKÓP

Ez a gondterhelt úr az autóversenyzők „pénzügyminisztere”. Merényi Tibor intézőnek bizony semmivel sem könnyebb a dolga mint a versenyzőknek, hiszen köztudott hogy az autósport minden sportok között a legköltségesebb!



Pillanatsfelvétel egy közös edzés ebéd-szünetjéről. A versenyzők egyeztetik a jegyzeteket és a térképábrákat. Ennek alapján készül majd az itiner — ezúttal a Rába Rallye-hoz

Egy kerékcseré maximumisan egy percet vehet igénybe. Néha azonban még ennyit sem dívozhat a versenyző. Így járt a Késmárki—Révy páros a Mecsek Rallyen, amikor három keréken fejezték be az egyik gyorsasági szakaszt



A rallye-sport egy jellemző pillanata! Az időellenőrző állomáson a mitfahrer a lapozóórát, a vezető a futóművet szuge-rálja

Elismerés az edzőnek! Mint a legtöbb sportágban, a rallyeversenyzésben is nagy feladat hárul az edzőre. Ő dolgozza ki a versenyek taktikáját, és végeredményben ő a csapat karmestere. Dr. Nádasi Antal edzőt eredményes munkájáért 1970-ben kitüntették. Az oklevelet Dr. Karádi István az ÁFOR SC elnöke adja át



Serleg-avatás! Az ünnepélyes díjkiosztón már nem tilos a szeszesital fogyasztás. Balogh György szakosztályvezető és a nyertesek, Tornyai Sándor, Fekete András, Kisszalai Tamás és Bártfai Csaba koccintanak az eredményes verseny örömeire

Alkalmi íróasztal a FIAT 500-as tetején. Falus István talán a győzelmet könyveli el jóelőre, még a start előtt?



Ilyen is van! Egy rossz kormánymozdulat, egy kései visszakapcsolás és az autó máris befejezte a versenyt!

Kelet-Afrika partengerétől kezdve egészen Finnország havas erdőségeiig mindennütt rendeznek túraversenyeket. Ezek a versenyek nemcsak eltérő éghajlati viszonyok között zajlanak le, hanem az utak minősége tekintetében is rendkívül változatos képet mutatnak; pályaként elsőrangú aszfaltút éppen úgy szerepelhet, mint gödrös, sáros vagy éppen eljegesedett, télies útszakasz. A rallye-autók feladata az, hogy bármilyen körülmények között képesek legyenek tartani a — néha igen nagy — előírt átlagsebességet, amellyel pedig biztonságos versenyzést tegyenek lehetővé. Nézzük, melyek azok a tulajdonságok, amelyek a rallye kocsikat kiemelik átlagos társaik közül és milyen módosításokat tartalmaznak az ilyen autók?

Minden egyes túraversenykocsi valamelyik normális, mindennapi autózásra való túrakocsi továbbfejlesztett, a rendkívüli igénybevételek elviselésére alkalmassá tett változata. A változtatások, átalakítások mértékét előírások korlátozzák, de még ezek határain belül is számos lehetőség kínálkozik az autó teljesítőképességének növelésére. Itt nem elsősorban a motorteljesítménynek a lehetséges határáig való fokozásáról van szó, hanem a megbízhatóság, a megfelelő élettartam és az autóban bizonyos fokú kényelem megvalósítása játssza a legfőbb szerepet.

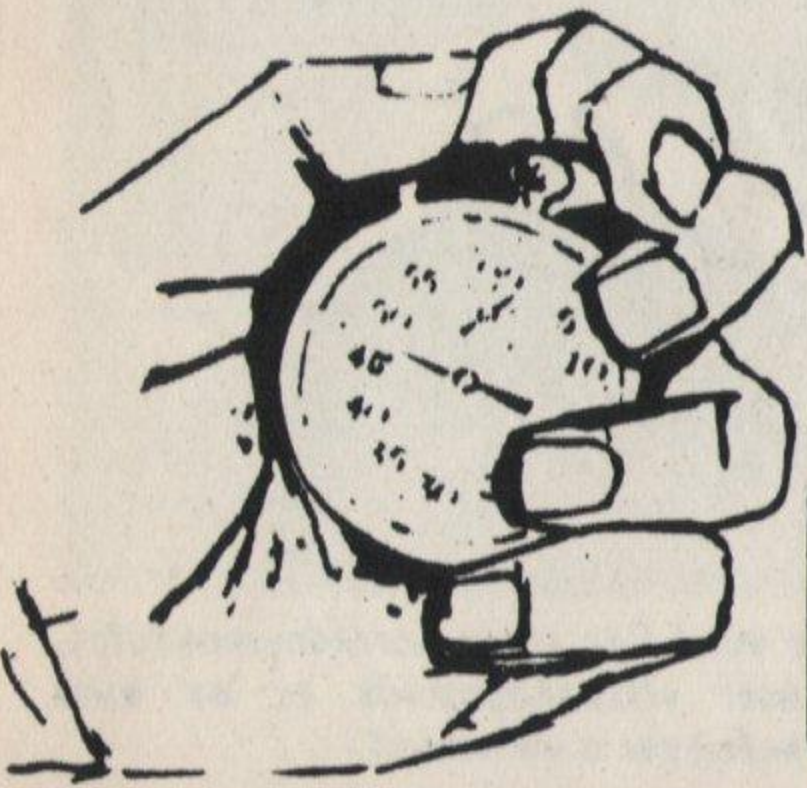
Az utóbbi évek egyik legsikeresebb túraverseny-kocsija az angol Austin-Morris Mini típusok Cooper S változata. Ez az autó azon kevesek közé tartozik, amelyekkel mind körpályán lefutott gyorsasági-, mind nehéz viszonyok között megrendezett túraversenyeken sikerült nagyszerű eredményeket elérni. Az eleve jó úttartású, stabil Minik rallye kivitelét a verseny jellegétől függő mértékben tuningolt motorral szerelik fel, ennek megfelelően növekszik a végsebesség és a gyorsulóképesség is. Az oldalkúszási szög csökkentése — és ezen keresztül a kanyarvétel sebességének fokozása — érdekében olyan széles gumibroncsokat alkalmaznak, hogy ezek a normális sárvédőben el sem férnek, ezért a karosszériát itt külön toldatokkal bővítik ki. A keréktárcsák a hagyományos préselt acéllemez helyett öntött könnyűfémötvözetből készülnek. Nem ennyire szembeszökő, de szintén igen fontos módosításokon

esik át a futómű többi alkatrésze is, így az autó a rugózás kényelmének rovására igen sokat nyer stabilitási szempontból. A túraversenyeken szükséges felszerelések és szerelvények kedvezőtlenül befolyásolják az autó önsúlyát, ezért a nélkülözhető alkatrészeket eltávolítják. A rallye-Mini elejét négy ki-

egészítő fényszóró foglalja el, amelyek közül kettőt ferdén állítanak be a kanyarok kellő megvilágítására. A csomagtartó jórészt egy külön üzemanyagtartály foglalja el, így a pótkerekek a tetőrácsra kerültek. A versenyzők felszerelése, a szerszámok, apróbb alkatrészek stb. a hársó ülésen kapnak helyet. Míg a karosszéria kívülről megőrizte az eredeti Mini jellegzetességeit, addig a belső kiképzése alapján azt hihetnénk, hogy egy egészen más autóban ülünk. Középen ugyan ott látjuk az ovális műszerfalat, de ettől kétfelé műszerekkel és kapcsolókkal telerakott panelek fedik el a tágas rakodó polcot. Az aránylag kis átmérőjű kormánykerék biztos fogást eredményező bőrbevonatot kapott. A jó kilátást elektromosan fűthető szélvédő és matt feketére festett motorháztető szolgálja. A navigátor ülése előtt is három pedált szereltek fel; kettő a vizes, illetve alkoholos ablakmosót működteti, egy pedig a kürtöt szólaltatja meg.

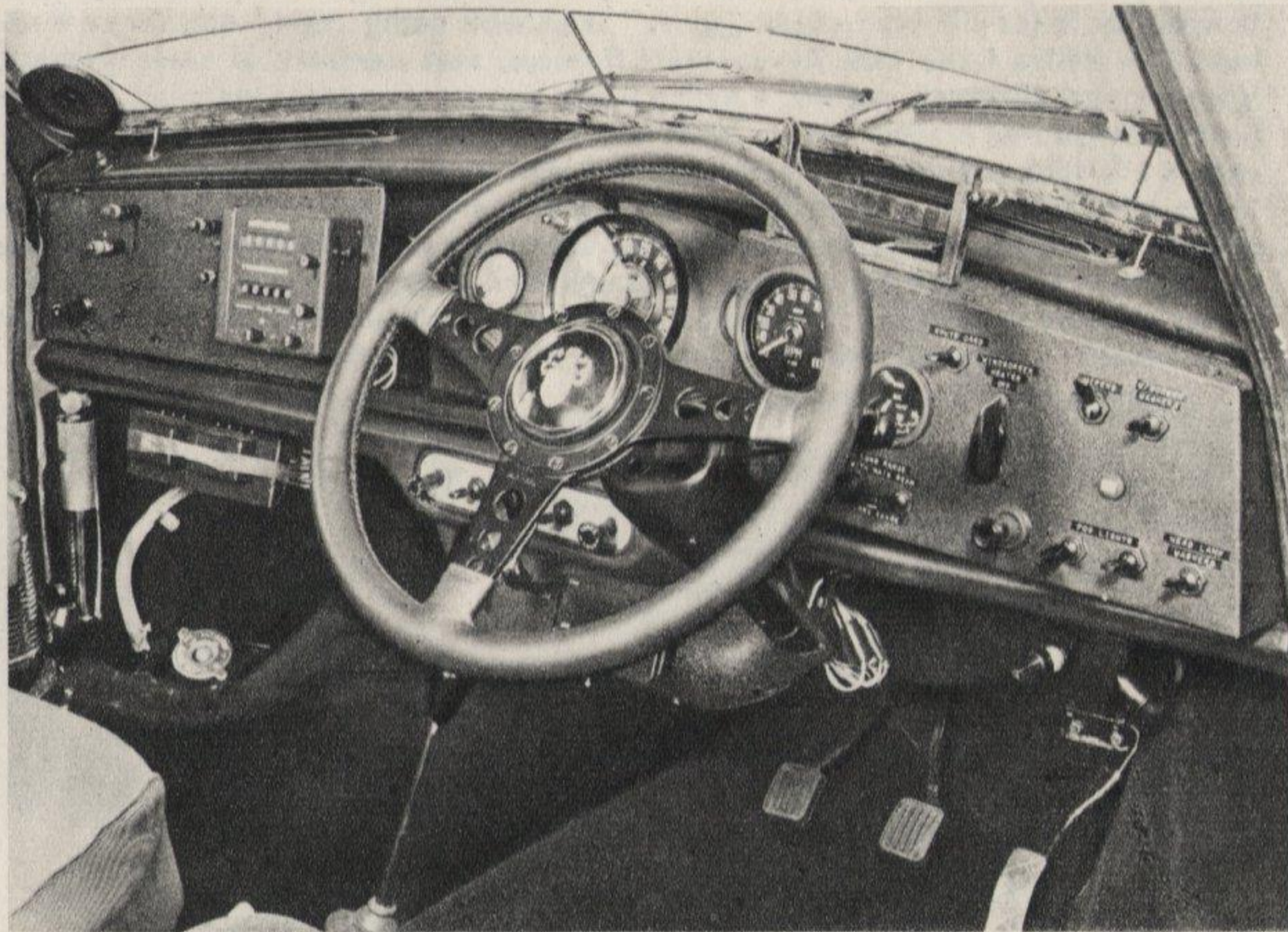
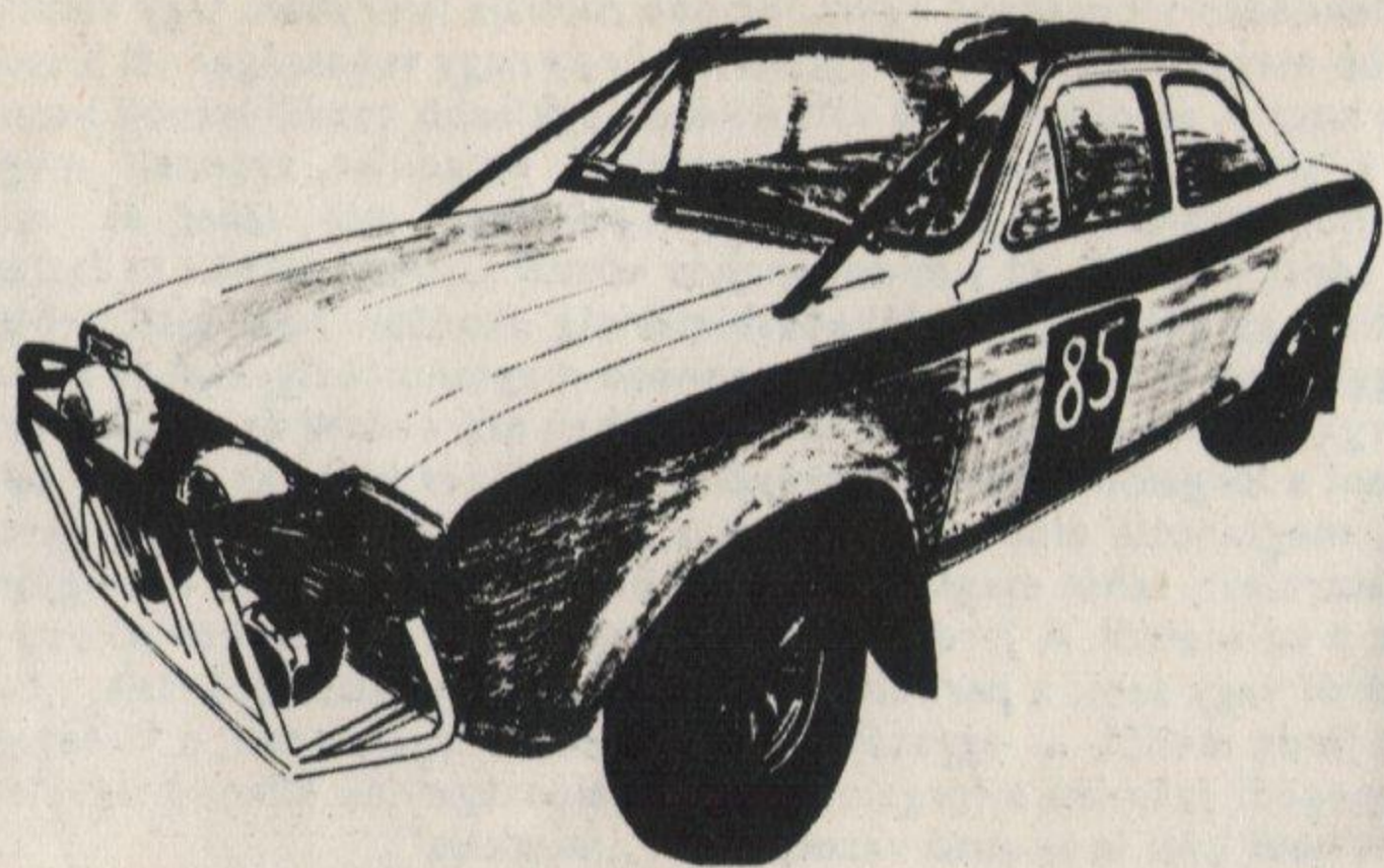
Különösen gondos előkészítést kívánnak a keletafrikai Szafári versenyen indított autók. A Szafári több napig, több ezer kilométeren át tartó megpróbáltatásait elviselni és a nem egy szakaszon előírt 160 km/ó átlagsebességet betartani rendkívül nehéz feladat. Az idei futamra, amelyet a Konstruktörök Rallye Világbajnokságában is értékeltek, a Lancia gyár három 1,6 literes Fulvia HF típusú kocsival nevezett be. A kocsik szabad magasságát — tekintettel az afrikai „utak” porral vagy sárral telt gödreire — a lehető legmagasabbra állították, a kerekre pedig durva mintázatú tél; gumibroncsokat szereltek. Vastag acélcsövek óvják az autó elejét az állatokkal való összeütközés esetén és tartják a fényszóróvédő dróthálókat. A csövek akkor is jó szolgálatot tesznek, ha folyóátkelés vagy különösen sáros rész leküzdésekor embert segítséget kell igénybe venni. Ugyanerre a célra szolgálnak a hátra szerelt fogantyúk is. A hűtőrács előtti ködlámpán kívül még egy nagy keresőreflektor is segíti az éjszakai tájékozódást; ezt a szélvédő jobb sarka előtt rögzítették. Különleges levegőszűrő, 90 literes üzemanyagtartály, biztonsági acélcső-tetőív és rallye műszerfal jelentik még az autó érdekesebb részleteit.

Kevesebb exotikus felszerelést találunk az európai rallye-ken indított Ford Caprikon. Ezeket az autókat a kis súlyra és jó utakon nagy sebességre való törekvés jellemzi. Itt sem hiányzik azonban az erős tetőív, amely felboruláskor nyújt védelmet a versenyzőknek. A Caprik fekete motorháztetejét — számos más rallye-autóéhoz hasonlóan — rugalmas gumikallantyúk rögzítik. Ez a megoldás nemcsak gyors nyitást tesz lehetővé, hanem teljes biztonságot is nyújt a tető nemkívánt felnyitása ellen.



Gyors rallye autók

Széles kerekek és kiegészítő fényazórék
a Ford Capri rallye változatán



A rallye-Mini fordulatszám-mérője a vezető látóterének közepébe került.
Bal oldalon a megtett utat mérő Twinmaster tűnik fel

RALLYESPORT

Az autósport sok ágazatát alapvetően két nagy csoportba lehet sorolni: vannak úgynevezett pályaversenyek, és vannak olyan versenyek, amelyeket közutakon rendeznek. Az utóbbiak megjelölésére szolgál a „rallye” szó, amely eredetileg csillagtúrát jelentett, és ez az eredeti jelentés még ma sem merült teljesen feledésbe (csillagtúra rendszerben bonyolítják le a világhírű „Monte Carlo” rallye-t, és az autós turizmus nemzetközi találkozóit is rallye-nak nevezik).

Nincs szándékunkban semmiféle összehasonlító értékelés a pályaverseny és a rallye között; nagyon egyszerű oka van annak, hogy miért éppen a rallye-ről írunk: az autósportnak ez az ága mindenki számára hozzáférhető, akinek jó autója van és aki kedvet érez hozzá.

Mi jellemez egy jó autóvezetőt? Egyetlen szóval válaszolni nagyon nehéz, de talán soroljunk fel néhány tulajdonságot: óvatosság, jó helyzet felismerés, a kocsi reflexszerű vezetése, udvariasság, előrelátás, kombinatív készség, nyugalom, érzék a kocsi mozgásának felismerésére és korrigálására. Az ilyesfajta felsorolásoknak mindig megvan az a hátránya, hogy soha nem lehet teljes, és túlzottan tömören igyekszik egy-egy bonyolult tulajdonságot megjelölni. Vállalva ezt a veszélyt, próbáljuk meghatározni egy jó rallyeversenyző tulajdonságait. Természetesen mindazokkal a tulajdonságokkal rendelkeznie kell, mint egy jó autóvezetőnek, de ezen felül még a következő tulajdonságokat nem nélkülözheti egy jó rallyeversenyző: önfegyelm, türelem, találékonyság, tájékozódóképesség, átlagon felüli vezetéstechnika.

Létezik-e egyáltalán olyan ember, aki mindezekkel a tulajdonságokkal rendelkezik, azaz létezik-e ilyen „csodalény”? Ezeket a tulajdonságokat, azonosan magas szinten nyilván senki sem egyesítheti magában, vagy legalábbis egy adott versenyen nem sikerül valamennyi erényt egyidejűleg tökéletesen felmutatni. A sportág legnagyobbjai azonban — Aaltonen, Mikkola, Mäkinen, Andersson, Zasada, Toivonen, Källström és a többiek — éppen ezért a legnagyobbak, mert adott esetben az erények optimális ötvözetét tudják nyújtani —, persze emellett kiváló autóvezetők is, de ez önmagában kevés egy rallyeverseny megnyeréséhez.

Azt írtuk korábban, hogy az autósportnak ez az ága mindenki számára hozzáférhető, és ez egyáltalán nincs ellentmondásban a közismert ténnyel, hogy vannak speciális (és méregdrága!) rallyekocsik, és hogy a rallyesport Európa-bajnokságában és a kiemelten nagy versenyeken gyári előkészítésű kocsik és szerződött versenyzők vívják harcukat. A rallyeversenyeken a kocsikat csoportokba és kategóriákba sorolják, s a szériakocsik csoportjában egyenesen tilos a motorok „tuningolása”, a kocsik különleges felkészítése.

Aki még nem látott autóversenyt, hajlamos azt hinni, hogy egy nagyobb teljesítményű kocsi törvényszerűen győz egy kisebb teljesítményű ellen. A versenyzők azonban nagyon jól tudják, hogy — bár a kocsi nem lebecsülendő tényező —, a verseny eredményét mindig az emberek teljesítménye dönti el. Ez nyilván nem azt jelenti, hogy a rallye Európa-bajnok például egy Fiat 500 kocsival meg tudna verni egy BMW 2002 T1-vel induló közepes versenyzőt, de egy adott kategórián belül az Európa-bajnok tudása nagyon sok lóerőt kiegyenlíthet.

A rallyesport a közlekedésbiztonságnak egyik legjobb iskolája is egyben. Úgy véljük, ez nem szorul bővebb magyarázatra. Aki megtanulta, hogy nagy sebességeknél biztos kézzel uralkodjék a kocsin, akinek vérévé vált a kocsi legkisebb rezdülésének azonnali érzékelése és a stabilitás érdekében a megfelelő mozdulat azonnali megtétele, aki a legkülönbözőbb útviszonyoknál megtanulta, mit lehet és mit szabad kívánni egy adott kocsitól, az a mindennapos közúti közlekedésben hallatlan biztonsággal vezetheti az autót. A közlekedésbiztonság azonban nem elsősorban a vezetési tudás függvénye. A rallye-versenyző azonban megtanulta figyelni és állandóan értékelni a forgalom alakulását, megtanulta idejében észrevenni és villámgyors reflexekkel elhárítani a forgalom többi résztvevőinek esetleges váratlan vagy értelmetlen „húzásait”, megtanulta előre kiszámítani a közlekedésben résztvevő partnerek várható magatartását, tehát megtanulta, hogy óvja meg saját magát és hogyan óvjon meg másokat a balesettől. A járdán sétáló gyalogos mozgásából következtet arra, lelép-e a járdáról vagy sem, a parkoló kocsi beülő mozdulataiból látja, „kivágódik-e” vajon a járda mellől, — egyszóval élő részese a forgalomnak, a fölényes vezetési tudás megengedi számára a forgalom kísérő jelenségeinek állandó figyelmét, mivel energiáját nem köti le az autó vezetésének „munkája”.

A rallyeversenyeket hazánkban két osztályban, a Rallye I. és Rallye II. osztályban bonyolítják le (az előbbit szokták „sport” az utóbbit pedig „túra” osztálynak is nevezni). A Rallye I-ben csak úgynevezett licencés, azaz nemzetközi versenyvezetői igazolvánnyal állhatnak rajthoz, a Rallye II-ben viszont mindenki indulhat. A Rallye II-ből a Rallye I-be hasonlóképpen lehet felkerülni, mint például a labdarúgó bajnokságban a felsőbb osztályba: helyezettnek kell lenni az éves bajnokságban.

Nincs szándékunkban — jobb meggyőződése ellenére — senkit rábeszélni a rallyesportra. A közlekedésbiztonság érdekében azonban nem volna fölösleges, ha valaki csak egyszer benevezne egy versenyre. Rendkívül hasznos volna viszont, ha mindenki úgy vezetné az autóját a forgalomban — olyan udvariassan, előzékenyen, kitűnően és gondosan —, mint egy vérbeli, tapasztalt rallyeversenyző.

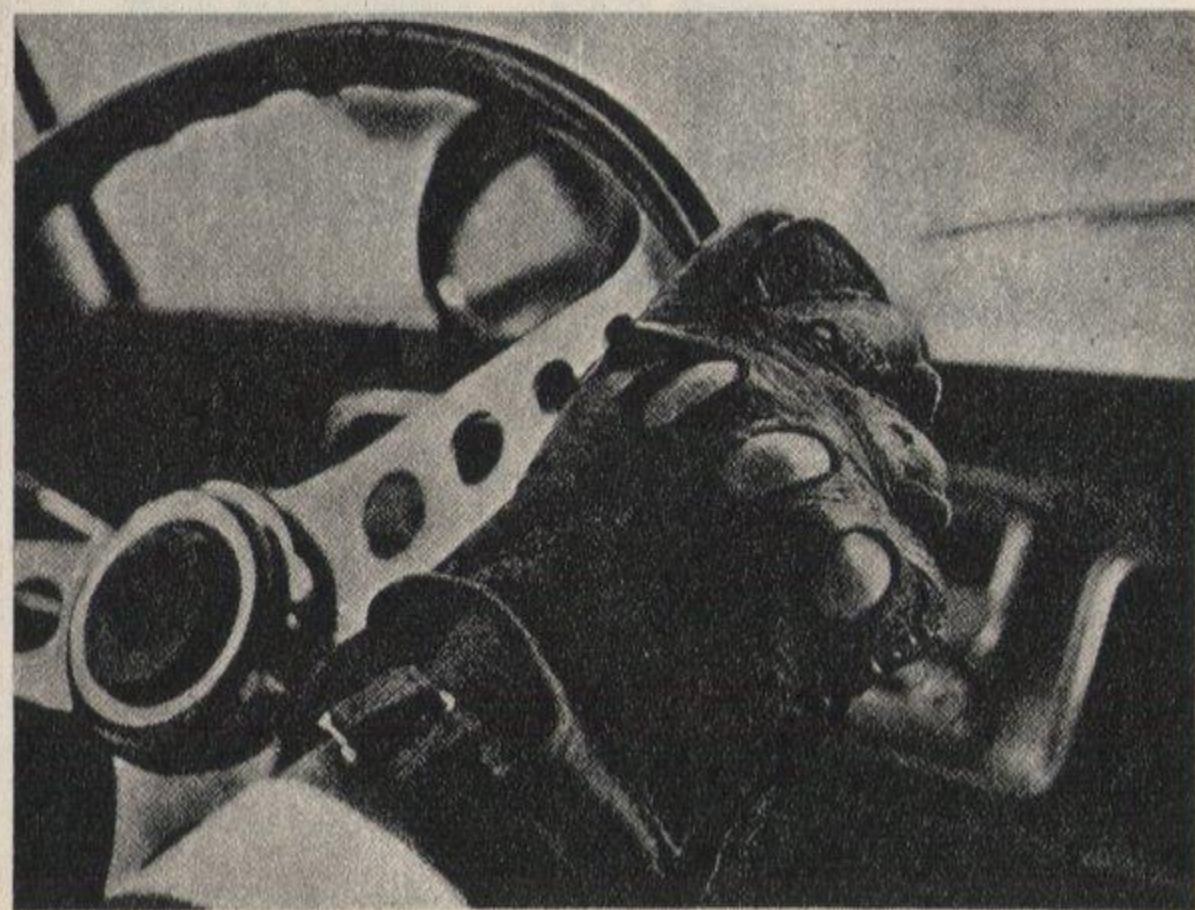


Egy klasszikusan szép pillanat! A kocsi kitörő fardát enyhe ellankormányozással hozza egyenesbe a vezető



A kitűnő kanyarteknika a jó rallyversenyek egyik fő erénye

Nem autópályákon rendezik a rallye-kat, ezt bizonyítja ez a felvétel is





**ÁFOR
AUTÓSPORT
KALENDÁRIUM**



ÉVADZÁRÓ MÉRLEG

Az ÁFOR I. osztályú versenyzői 1970-ben részt vettek magyar bajnokság futamain, a hazánkban megrendezésre került nemzetközi versenyeken, külföldi versenyeken, ezek közül Európa-bajnoki futamokon, a Nemzetközi Újságíró Szervezet INTER-PRESS bajnokságán és két meghívásos nemzetközi találkozón.

A bemutatkozás sikeres volt. Az 1970-es I. osztályú Rallye bajnokságban az ÁFOR SC Autós Szakosztályának versenyzői a klubok közötti nem hivatalos versenyben a Volán SC után a második helyet szerezték meg. Szép teljesítmény ez egy fiatal, nemrégiben alakult egyesülettől. A harmadik helyre a Cordatic Autós Szakosztálya és a negyedikre a Spartacus SC került.

A magyar bajnokság öt futamán az ÁFOR rallye csapata 30 alkalommal állította start-hoz versenyzőit. S az eredmény 4 első, 6 második, 5 harmadik, 4 negyedik és 4 ötödik helyezés.

Tornyai Sándor—Németh Attila páros Fiat Sport Coupe gépkocsival 24,5 bajnoki pontot szerzett és ezzel kategóriájukban az országos bajnokság második helyét szerezték meg.

Grünwald László—Hainess Jenő páros Fiat Sport Coupe kocsival 20,5 pontot szerzett és ezzel kategóriájukban az országos bajnokság harmadik helyezette lett.

Bálint Árpád—Förster István páros 19,5 pontjával kategória második lett. (Steyr Puch 500 D)

Bártfai Csaba—Kisszalai Tamás páros Honda N 600-as gépkocsijával 18 pontot szerzett és kategóriájukban a bajnokság harmadik helyére kerültek.

Késmárki Tamás—Révy László páros mindössze két versenyen indult és 11 pontjukkal a bajnokság ötödik helyezettei lettek.

A Krisztics Dezső—Tar András páros Fiat Sport Coupe kocsival 8 bajnoki pontot szerzett és ezzel az országos értékelésben a hatodikak lettek.

A Magyarországon megrendezett nemzetközi versenyeken kilenc alkalommal álltak rajthoz első osztályú rallye versenyzők. Ebből három alkalommal szerezték első helyet, egyszer csapatelsőséget, és egy második helyezést, valamint egy harmadik és egy negyedik helyezést.

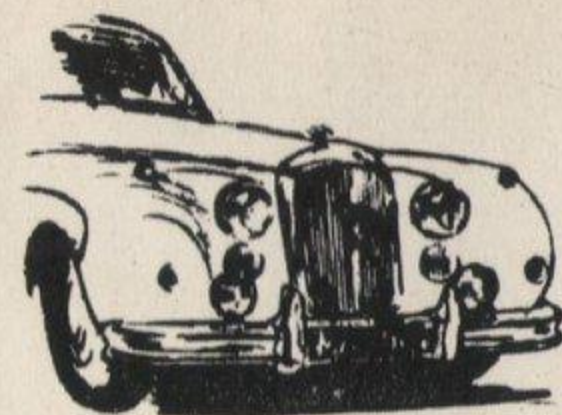
A Magyarországon megrendezett nemzetközi versenyek összesített értékelése szerint a legjobb ÁFOR-versenyző párosok a következők: első — Pápai László—Hans Hansson, második — Késmárki Tamás—Révy László, harmadik — Tornyai Sándor—Németh Attila, negyedik — Tar András—Krisztics Dezső.

Külföldi versenyen összesen nyolcszor álltak start-hoz ÁFOR-versenyzők. Ebből egy alkalommal elsők lettek csapatversenyben és két második helyet és egy ötödik helyezést sikerült szerezniük. A külföldön megrendezett versenyek helyezései alapján a legjobb ÁFOR-versenyzők sorrendje a következő: első a Tar—Krisztics páros, második a Bálint—Förster páros és harmadik a Pápai—Mercsényi páros.

A magyar nemzeti válogatottban ötször szerepelt ÁFOR-versenyző: Tar—Krisztics páros két alkalommal, Késmárki—Révy páros — Bártfai—Kisszalai egy alkalommal és Grünwald—Hainess egy alkalommal.

Az országos terepbajnokságon az ÁFOR rallye versenyzői 12-szer álltak start-hoz és két második, egy harmadik, két negyedik és egy ötödik helyet szerezték. Legjobban szerepelt Mercsényi Róbert, Tar András, Krisztics Dezső.





SIKERES BEMUTATKOZÁS

— Felszabadulási Rallye

Budapest 1970. IV. 12. —

Az év első autóversenyének időpontjában tulajdonképpen hivatalosan még meg sem alakult az ÁFOR SC Autós Szakosztálya. Mégis ezt a versenyt könnyelik úgy el, mint az egyesület sikeres bemutatkozását.

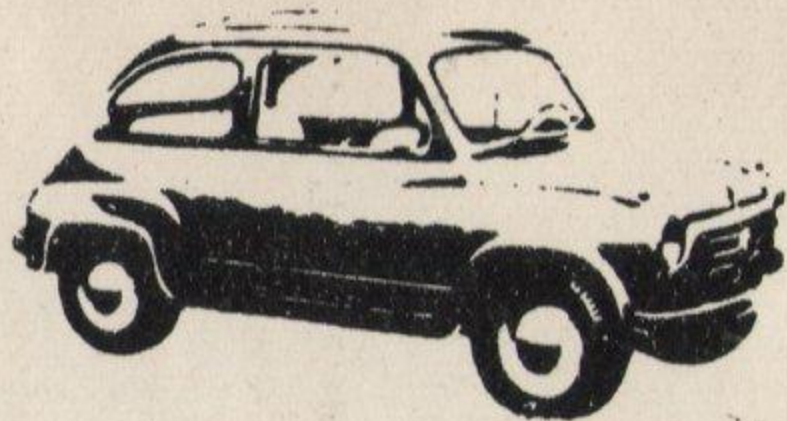
Igaz, hogy az egyesület hivatalosan még nem alakult meg akkor, de a versenyzők már együtt voltak, együtt neveztek a versenyre és együtt készültek fel a küzdelemre. A Felszabadulás Rallye nem tartozott a magyar bajnokság futamai közé, mégis rangos nemzetközi mezőny állt starthoz.

A verseny követelményei nem voltak nehezebbek az átlagos rallye-nál, de igencsak taktikás versenyként emlékeznek vissza rá a versenyzők. Aki nem készült fel alaposan és nem ismerkedett meg a gyorsasági szakaszok „bukatóival”, az bizony könnyen úgy járhat mint az a külföldi versenyző, aki az első gyorsasági szakasz első hajtőkanyarjában kocsijával megcsúszott, a korlátnak vágódott és számára már véget is ért a verseny.

A verseny legnagyobb meglepetése a második géposztályban, a 600—850 köbcentisek között történt. A Késmárki—Révy páros csak néhány tized másodperccel végzett másodiknak a Monte Carlo Rallye győztes, német Storbeck—Kallus páros mögött. Ez a két páros volt az, amelyik kategóriájában hibapont

nélkül teljesítette a verseny feltételeit és már csak a befejezőslalomverseny volt hátra, amely eldöntötte az abszolút első hely sorsát. Ha Késmárki Tamás végigjárta volna a pályát, talán óriási meglepetés született volna Budapesten. De így is hatalmas teljesítmény és nem szégyen a montecarlói győztes mögött másodiknak lenni.



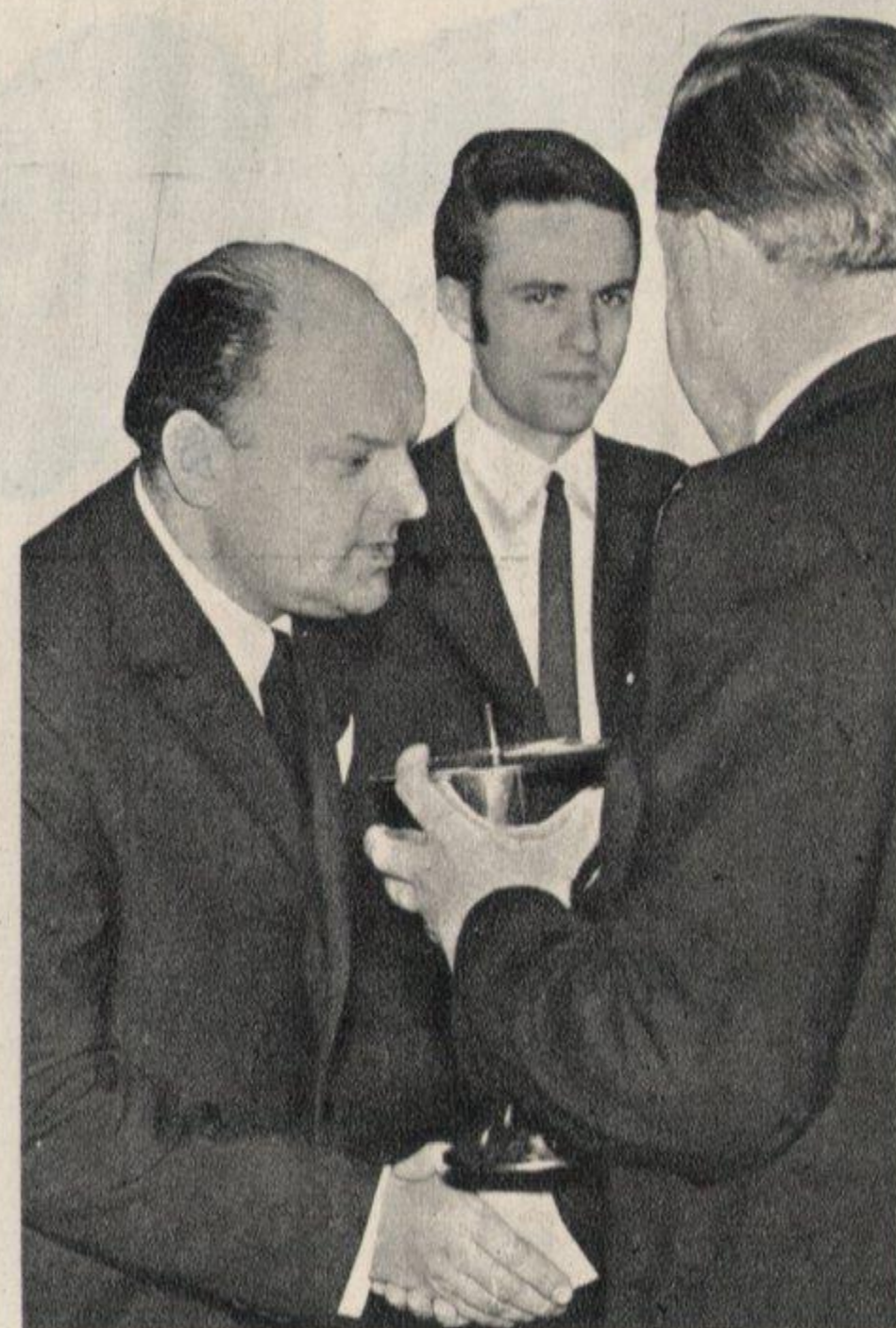


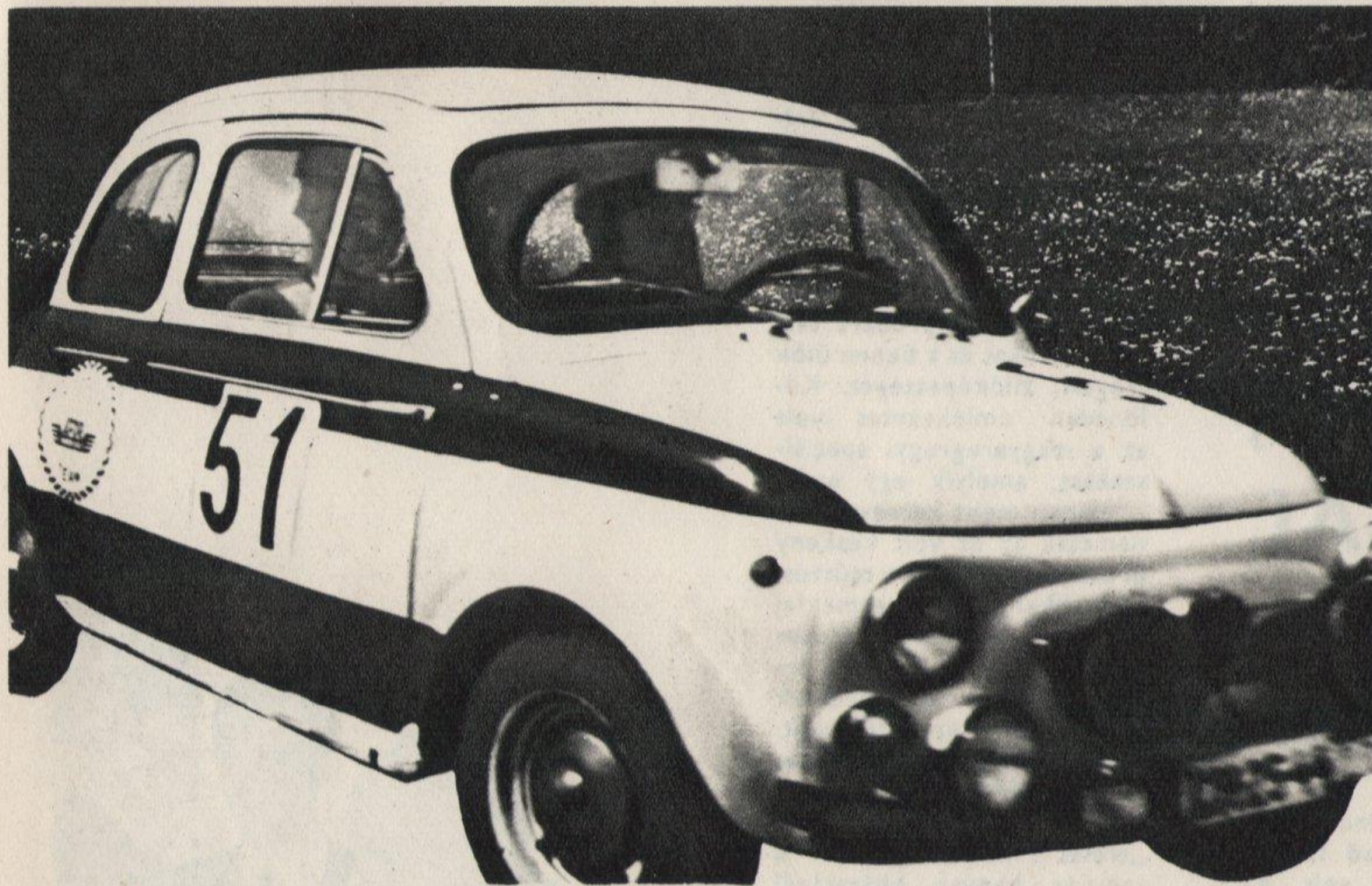
ÓVÁSSAL KEZDŐDÖTT, ÓVÁSSAL VÉGZŐDÖTT, MÉGIS...

— Mecsek Rallye —
1970. IV. 26. Pécs —

A Mecsek Rallye mindig a magyar bajnokság első futama és 1970-ben is az volt. Az ÁFOR SC Autós Szakosztálya igen alaposan felkészült rá, hiszen ez egyben a bajnoki pontszerzés első lehetősége. Az egyesület edzője, Dr. Nádasi Antal és az ÁFOR csapatának pécsi versenyzői végigtanulmányozták az útvonalat, majd minden versenyzővel végigjárták az egész pályát és különösen az eltévedés veszélyes helyeket. Mert ilyen szép számmal akadt ezen a versenyen. Különösen Istvánakna környékén, ahol a jelző táblákat nagyon nehezen le-

hetett észre venni, részben mert éjszaka haladt arra a mezőny, részben pedig azért, mert jelzőtáblák nem is voltak. A Mecsek Rallye rendezősege egy kicsit a nagy nemzetközi rallyek-ra kacsingatott akkor, amikor olyan útvonalat jelölt ki, amely egyaránt próbára tette az autókat és a benne ülők idegeit, állóképességét. Különösen emlékezetes volt az a magyaregregyi speciális szakasz, amelyik egy erdei fatelepen ment keresztül. Itt nemcsak az út volt keskeny és sáros, veszélyesen csúszós, gödrökkel és gyermekfej nagyságú kövekkel, hanem ijesztő volt az a látszólag ártatlan kanyar is, amelynek külső oldalán szakadék volt, és a sárral borított ív a közepé táján ráadásul lejtteni kezdett lefelé. Egy másik ilyen „tréfás” helyen például a tempós kanyar kijáratánál két farakás között kellett elhajtani és a szó legszorosabb értelmében, centizni. Éppen ennek a speciális szakasznak a végén történt a Késmárki—Révy párossal, hogy defektet kaptak. Szerencsére, a hátsó kerék lett hibás, jó néhány száz méterrel a cél előtt. Jellemző a versenyzők elszántságára és minden áron való győzni akarására, hogy ezzel a defektos kerékkel elmentek a célig. Szinte lehetetlen utólag rekonstruálni, hogyan jutottak el odáig.



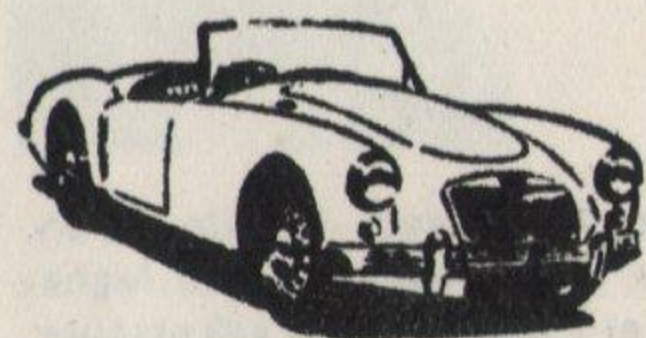


Aki már autózott defektes kerékkel, az el tudja képzelni, hogy milyen teljesítmény lejtős, csúszós, kanyargós úton versenytempóban autózni és időben célhoz érni. Ha az első keréken lett volna a defekt, akkor az autó kormányozhatatlanná vált volna és talán az ilyen gyors tempónál nem is lehetett volna az úton tartani. A hátsó kerék defektjénél az autó kormányozható ugyan, de a kanyarokban versenytempóval autózni így is szinte fantasztikus teljesítmény! Egy elszánt versenyző azonban erre is képes, hogy célba vigye autóját. A Késmárki—Révy páros ilyen izgalmas után is sikeresen fejezte be a versenyt és kategóriájukban megszerezték az első helyet.

A verseny körül egyéb izgalmas feladatok is foglalkoztatták az ÁFOR Autósport Szakosztály tagjait. A műszaki gépátvételen megfelelőnek nyilvánították a Bálint—Förster páros Steyr Puch 500 D kocsiját, de a start előtt már olyan hangok hallatszottak, hogy megóvják szereplésüket, mivel meg nem engedett változtatást hajtottak végre kocsijukon. Ezt az

óvást a verseny rendezőse nem fogadta el, mivel a gépátvétel után érkezett. A Bálint—Förster páros a versenyben megszerezte a kategória első helyét és ezután következett a nagyobb izgalom! Ismét megóvták őket, — most már eredményükkel együtt — azért, mivel nem a széria karburátor volt kocsijukon. A versenykiírás külön nem szabályozta, hogy szabad-e más karburátort rátenni a kocsira és az FIA Sport-szabályzat — amely szerint ezt a versenyt is rendezték — megengedi az ilyen változtatást. Az 1970-es versenyévadban egyébként a magyar bajnokság futamain az úgynevezett Gruppe 1 és Gruppe 2 csoportba tartozó autók együtt szerepeltek. A Gruppe 1-ről annyit kell tudni, hogy abban csak az ún. „abszolút széria” kocsik vehetnek részt. Azokon semminemű változtatást nem végezhetnek. A Gruppe 2-ben részt vevő kocsikon viszont egy sor módosítást lehet végrehajtani. Pl: más karburátort lehet felszerelni, nyitott kipufogót, szélesebb keréktárcsákat, más üléseket, más kormányt, és így tovább. Az 1971-es bajnoki évadban már a magyar bajnokság futamain is külön szerepelnek majd a Gruppe 1 és a Gruppe 2-be tartozó gépkocsik.

Visszatérve az óvásokkal tarkított versenyre, végül a Bálint—Förster páros a „zöld asztal” mellett is megvédte megérdemelt első helyét. Győztesek lettek!

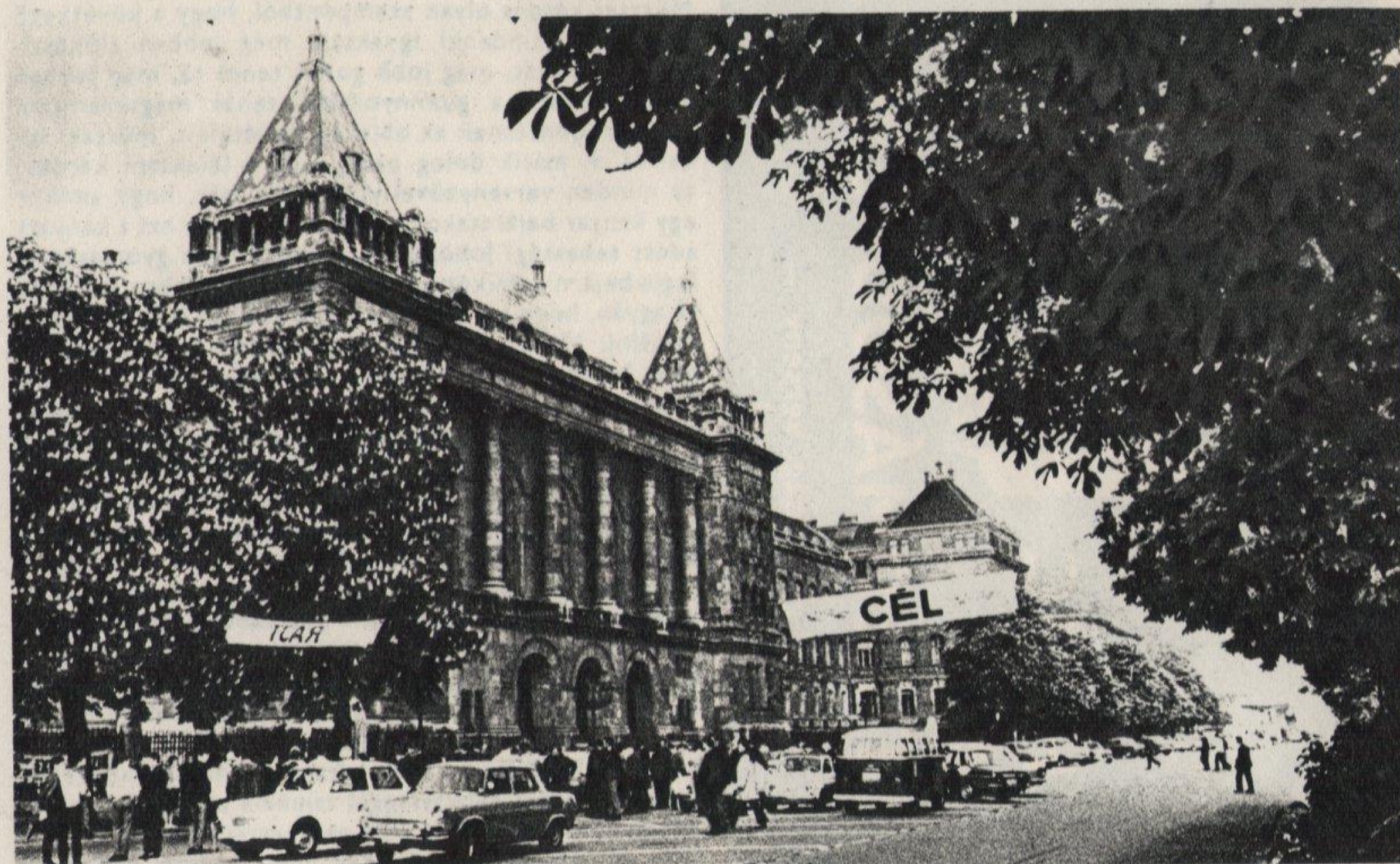


VOLT ITT MINDEN

— I. Dunakanyar — ÁFOR Rallye
1970. V. 17. —

Volt itt minden, ami egy nagy autóversenyhez hozzátartozik. A Műegyetem előtt, a Gellért téri benzinkútnál gyülekeztek a verseny résztvevői. Az újságokban meghirdetett autóverseny már a startnál nagy közönségsikert aratott. Az ÁFOR Sportegyesület azért rendezte meg ezt a versenyt, az ÁFOR DUNAKANYAR RALLYE-t, hogy kedvet csináljon a sportszerű autózáshoz. Nem eredménytelenül. Igen sokan jelentkeztek a rendezőség asztalánál, hogy részt kívánnak venni. A start utáni első szakaszon volt néhány könnyebb karambol is. Később megeredt az eső és a résztvevők kocsi-
jával a visegrádi rezervátumban levő Paprétre úgy érkeztek meg, mint a nagy nemzetközi rallye-k kocsi-
jai. Már ami a rájuk ragadt sarat illeti. A réten megrendezett ügyességi verseny sokkal inkább hasonlított az iszapbirkózáshoz, mint valamiféle autós ügyességi versenyhez. Az éppen nem autózó versenyzők és a közönség közös erővel húzta-vonta az autókat a sárban. A hátralevő szakaszon is volt izgalom. Volt, aki nem találta meg az időellenőrző állomást, az egyik sportbi-

rót pedig elütötte egy autókerek. — Természetesen autó nélkül. — Az történt ugyanis, hogy egy versenyen kívül arra haladó autónak menet közben levált az egyik kereke és egyenesen a sportbírók asztalánál kötött ki. Lehet, hogy kedvet kapott a versenyzésre? A rossz időjárás, a kisebb karambolok és egyéb nehézségek ellenére is remek hangulatban érkeztek vissza a budapesti célba a versenyzők. Két olyan páros indult ezen a versenyen, akik később az ÁFOR Egyesület színeiben szép eredményeket értek el a túra kategóriában. A Farkas—Széplaki páros kategória győzelmet aratott, a Kővári—Fülep páros pedig a kategória győzelmen kívül megszerezte az abszolút első helyet is.





HARC A TIZEDMÁSODPERCEKÉRT

— Hegyi gyorsasági verseny —
1970. V. 24. Visegrád —

Évről évre ugyanazon a pályán, a visegrádi temetőtől a nagyvillámi turistaházig tartó kitűnő úton rendezik meg a magyar bajnokság második futamát, a hegyi versenyt. Évről évre majdnem ugyanazok a versenyzők, közel ugyanazokkal az autókkal mindig megjavítják saját rekordjukat. Nem igaz az, hogy jobban ismerik a pályát, hiszen bármelyik első osztályú rallye-versenyző fejből méternyi pontossággal meg tudja mondani, hogy melyik kanyar milyen, sőt még beceneveik is vannak ezeknek a kanyaroknak, és mégis nehéz magyarázatát adni, hogy hogyan történik az, hogy az ember ugyanolyan autóval saját rekordját döntögeti, pedig minden évben azt mondják, hogy ez már a maximum, ebből a pályából ilyen kocsival többet kihozni nem lehet.

A válasz egyrészt műszaki, másrészt lélektani kérdés. Műszaki kérdés olyan szempontból, hogy a következő versenyre mindenki igyekszik még jobban előkészíteni az autóját, még jobb gumit tenni rá, még jobban megválasztani a guminyomást, tehát megteremteni a rekorddöntésnek az objektív feltételeit, műszaki oldalról. A másik dolog pedig, ami a lélektani kérdés: az minden versenyzővel előfordult már, hogy amikor egy kanyar bejáratakor úgy döntött, hogy azt a kanyart adott sebességi fokozatban egy bizonyos gyorsasággal fogja bejárni, amikor a kanyarból kijött, akkor átsuhant az agyán, hogy ezt egy kicsit még jobban lehetett volna csinálni. Mert — természetesen módon — minden kanyar bejáratakor a biztonság az elsődleges szempont, és a versenyzőnek úgy kell dönteni, hogy a biztonság és a leggyorsabb kanyarvétel között megtalálja azt a tempót, amivel az a kanyar bejárható. Amikor másodszor megy azon a pályán, akkor eszébe jut, hogy amikor legutóbb próbálkozott, akkor arra gondolt, hogy még ennél is gyorsabban meg lehetett volna csinálni és megpróbálja. Ennek a próbának persze két eredménye lehet: vagy meg lehet csinálni gyorsabban azt a kanyart, vagy nem lehet. Az esetek 90%-ában meg lehet gyorsabban csinálni, 10%-ában kicsúszik a versenyző, ami ugyan nem szokott tragikus körülményekkel járni, de egy megcsúszott — kicsúszott — autó lényegesen hosszabb ideig járja be azt a kanyart, mintha az ideális vonalon, ideális gyorsasággal csinálná meg.

Minden kanyarnak van egy geometriai vonalvezetése, amit az útépítők valósítottak meg. A versenyző nem



ezt a geometriai vonalvezetést követi, hanem az ún. ideális ívet, amely abban a kanyarban a lehető legnagyobb sugarú körön a lehető leggyorsabb sebességet, a kanyarra vonatkoztatva a legnagyobb kerületi sebességet tudja elérni. Az ideális kanyar függ a jármű adottságaitól is. Egy farnehéz, hátsókerék-hajtásos járművel — pl. egy Fiat 850-es Sport Coupe — egészen másképpen kell kanyarodni, mint pl. egy Honda 600-assal, tehát egy első-kerék-hajtásos autóval. A farnehéz, hátsó-kerék-hajtásos autónál be lehet kombinálni a kocsinak a túlkormányozottsági hajlamát — és egy jó versenyző ezt be is kombinálja — az autónak azt a tulajdonságát, hogy „keresztbeállva” járja be azt a kanyart. Az első kerék-hajtásos járművel egészen más a helyzet, mert ez a jármű, ha keresztbeállva járja be a kanyart, akkor sokkal több időt vesz igénybe, mintha ilyen mutatvány nélkül kanyarodott volna.

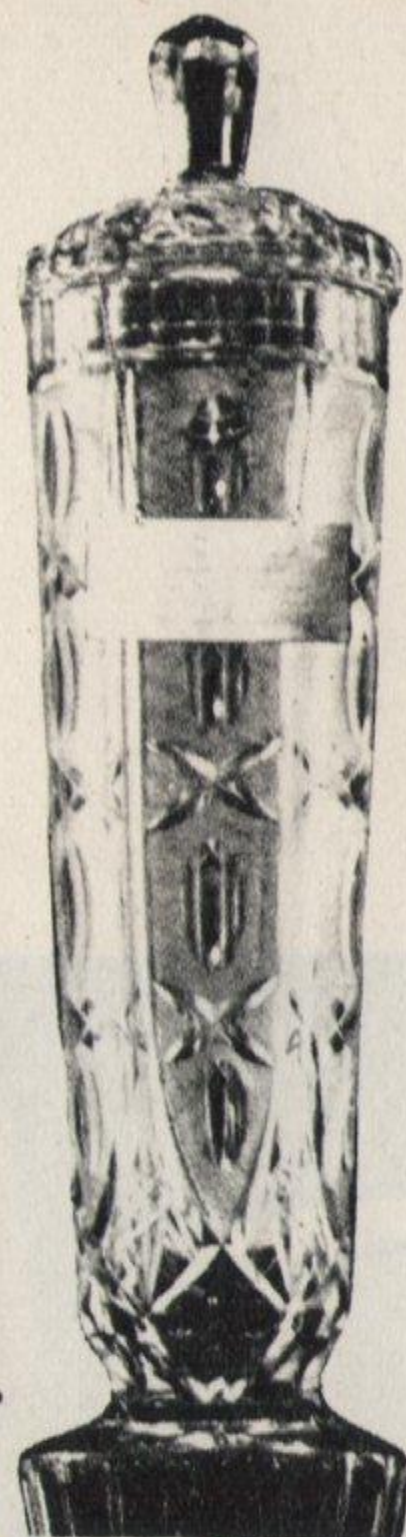
A versenyzők sokat vitatkoznak azon, hogy egyes kanyart milyen sebességi fokozatban lehet leggyorsabban végrehajtani. Az egyik versenyző gyorsabban veszi a kanyart második fokozatban, míg ugyanazt a kanyart egy másik versenyző harmadik sebességi fokozatban autózza végig. Ennek műszaki magyarázata az, amit minden autós ember jól ismer, hogy a kanyar előtt visszkapcsolunk és amikor a gázpedálra lépünk, a második sebességi fokozatban biztonságosan húz az autó a kanyarban is. Ha a harmadik sebességi fokozatba van kapcsolva a sebességváltó, akkor nincs olyan erő benne, az autós nem érzi azt az erőt, ami húzna, és mégis gyorsabb lesz a kanyar íve. Igaz, hogy nem bög úgy a motor, nem látszik, hogy olyan gyorsan kanyarodik, és mégis hogy-hogy nem, gyorsabb volt. Ehhez persze hozzátartozik, hogy ismerni kell az adott motor, illetve

az egész áttételi rendszer összefüggését. Ha a példánkba egy Fiat 850-es Sport Coupét képzelünk, akkor azért lehet gyorsabban kanyarodni egy bizonyos kanyarív-nél harmadik fokozatban, mert a másodikban túlzot-tan kipörögnének a kerekek, ugyanis a magas fordulatszámon pörgő motor rendkívül nagy teljesítményt vitt volna ki és emiatt lecsökken az oldalvezető erő. A harmadik fokozatban a motor teljes terheléssel, maximális nyomatékkal dolgozott, tehát egy valamivel kisebb fordulatszámon ennek következtében a hajtott kerekeken kb. 25%-os csúszás állapotában voltak a gumik és a kísérletek szerint az oldalvezető erő 30% slippig növekszik és 30% slipp fölött viszont rohamosan csökken. A példánk tehát a harmadik sebességi fokozatban kedvezőbb fordulatszámon gyorsabban ment az autó, másrészt pedig a hajtott kerekek nagyobb oldalvezető erőt is kaptak, vagyis a kocsi kevésbé farolt, és jobban volt tartható a kanyarban.

Ezen a versenyen az ÁFOR Klubból Krisztics Dezső második helyezést ért el Fiat Sport Coupéval és csak a nagyon gyors és 20 lóerővel erősebb NSU TTS ért el 0,2 másodperccel jobb eredményt. Bártfai Csaba ugyancsak második lett kategóriájában.



ELHOZTUK A NEMZETEK NAGYDÍJÁT



— „IX. Rajd Polski Dziennikarzy”
1970. V. 29. Gdynia —

A lengyel autóklub és a lengyel autós újságírók meghívására 1970-ben két magyar páros indult el a IX. Rajd Polski Dziennikarzy kétnapos versenyén; az ÁFOR Klub-beli Tar—Krisztics és Pápai—Mercsényi páros. A hosszú útra az egyesület kísérőkocsit is küldött velük tartalék alkatrészekkel, üzemanyaggal megtöltve, egy szakképzett versenyszerelő kíséretében.

A rajt időpontjára Szczecinben gyülekeztek a szovjet, csehszlovák, német, magyar és lengyel versenyzők. A rallye rendezősege — eltérve a nemzetközi szokástól — csak lengyel nyelvű versenykiírást adott ki, és ezért sportolóinknak nem kis gondot okozott az igen komplikált különpróbák megértése. A kivétellel aztán

már kevesebb probléma volt. Az első nap Szczecin-ből Kolobrzeg-be kellett eljutni a versenyzőknek. Ezen a szakaszon két különpróbán dönt el tulajdonképpen az eredmény. Az első egy autósztráda-csomóponton megrendezett gyorsasági szakasz volt, a másik pedig egy hegyi gyorsasági verseny.

A verseny második szakaszán különösen kedvezőtlen időjárás fogadta a versenyzőket. Majdnem szünet nélkül esett az eső és a tavak környékén még a köd is nehezítette a tájékozódást. A versenyzőknek nem volt idejük arra, hogy a festői tájban gyönyörködjenek, mivel az egész útvonalon szinte egymást érték a különpróbák. Különösen nehéz, technikás pályán rendezték a pályagyorsasági és az utolsó hegyi gyorsasági versenyt, amelyen egyetlen vigasztalás a hegyek közt kanyargó, kitűnő minőségű út volt. Versenyzőink nem egyszer emlegették, hogy bár a magyar bajnokság futamait is ilyen kitűnő utakon bonyolítanák. A verseny második napján Kolobrzeg-ből Gdansk-on keresztül Gdyniába kellett eljutni a versenyzőknek. Sikerült, bár a küzdelmet az ÁFOR-osok számára külön nehezítette, hogy kísérő kocsijuk elromlott, és így a verseny második szakaszán az alacsonyabb oktánszámú lengyel

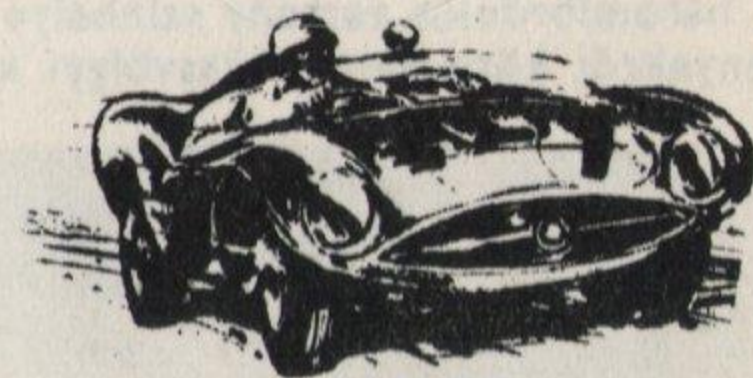
benzinnel kellett autózni. Műszaki probléma is adódott, szerencsére már olyan szakaszon, ahol javítási időt is be lehetett hozni. A Pápai—Mercsényi páros Fiat Coupéja kilőtte az egyik gyújtógyertya elektródáját, majd ezt a mutatványt kb. 100 km után megismételte, s végül három hengerrel autózva futottak be a célba. Az eredmény azonban kárpótolt a fáradságért, az izgalmakért. A Tar—Krisztics páros az összesített értékelés szerint kategóriájában és az abszolút sorrendben is a második helyet szerezte meg, amely a lengyel tengerészeti miniszter tiszteletdíját jelentette számukra! A csapatversenyben a Tar—Krisztics és a Pápai—Mercsényi páros elnyerte a Nemzetek Nagydíját, a rallye legértékesebb trófeáját.



Az V. AUTÓKER — Rába Rallye mint a balszerencsék sorozata került be az ÁFOR Autós Szakosztály emlékkönyvébe. Már a felkészülés során is komoly nehézségek mutatkoztak. A kedvezőtlen útviszonyok, a sáros csúszós bakonyi gyorsasági pályák nem sok jót ígértek. Ráadásul még a tréning előtt egyik esélyes párosunk kocsiját szinte eltaposta egy szabálytalanul közlekedő teherautó. Szerencsére, Késmárki Tamás—Révy László súlyosabb sérülések nélkül megúszták az ügyet, de nem volt autó, amivel induljanak. Az egyesület több



versenyzője géphibákkal küzdött és olyan is volt, aki emiatt nem tudott starthoz állni. És ami a versenyen történt az még betetézte a balszerencsék sorát. A Krisztics—Tar páros Fiat Sport Coupéjának tövestül kiszakadt a hátsó lengéscsillapítója a futóművet tartó lengőtrapézzal együtt. A Tornyai—Németh páros navigációs hiba miatt nem ért el helyezést. Még a versenybenint szállító autó is a balszerencse szolgálatába szegődött: eltévedt. Szerencsére, az egyik versenyző, akinek nem készült el a startig az autója az egy másik kísérőkocsival kiment megnézni a versenyt. A korábban kijelölt időellenőrző állomáson azonban csak a sportbírókat találta, az előző nap elindult benzinszállító autó nem érkezett oda. Ha akkor nem sikerül rövid idő alatt megtalálnia az eltévedt autót, az egész ÁFOR-csapat ottragadt volna üzemanyaghiány miatt. A sok kellemetlenséggel szemben azért öröm is akadt. A Bálint—Förster páros kategóriájában ismét első lett, a Grünwald—Hainess páros és a Bártfal—Kisszalai páros is kapott 4—4 bajnoki pontot, sőt, a Krisztics—Tar



MAJD NEM KIKAPTUNK A BENZINES AUTÓTÓL

— Rába Rallye —
1970. VI. 7. Győr —

páros is be tudta fejezni a versenyt a hibás kocsival, és így egy bajnoki pontot azért még ők is hazahoztak. Ez a verseny is bebizonyította, hogy a rallye sporthoz nem elég a kitűnő vezetéstechnika, az alapos felkészülés, sőt a jó eredmények eléréséhez még a kifogástalan műszaki állapotban levő autó is sokszor kevés. Egy versenyt el lehet veszíteni azzal, ha a pálya egyik kijelölt pontjára nem érkezik meg időben az üzemanyag. Vagy ha a navigátor egyetlenegyszer rossz irányba tájol. Dehát, ilyen a rallye sport.

AUTÓ-CROSS HEGYEN, VÖLGYÖN

**Országos Terepügységégi Bajnokság
Budapest-Farkasvölgy 1970.**

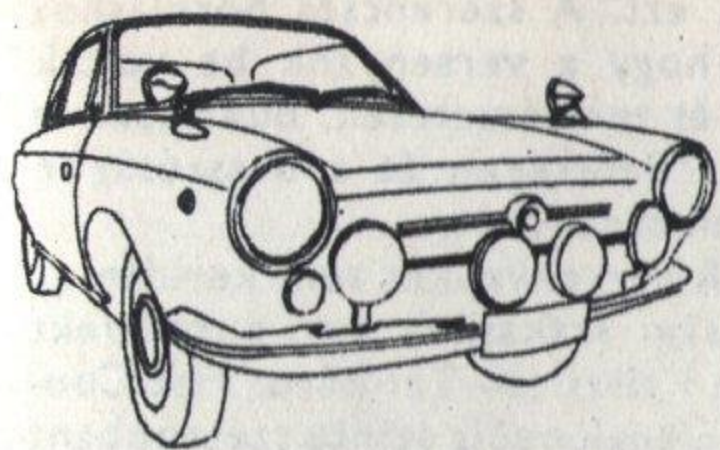
A többéves múlttal rendelkező Budapesti Spartacus Egyesület rendezte meg 1970-ben az ORSZÁGOS TEREPUGYESSEGI BAJNOKSÁGOT, vagy más néven az autó-cross bajnokságot.

A háromfordulós verseny színhelye a moto-cross versenyekről közismert farkasvölgyi katlan 3 km-es pá-

lyája volt. A hegyes-völgyes, füves, agyagos, sziklás terepen csak három dologra kellett figyelniük a versenyzőknek: nem felborulni, a lehető leggyorsabban teljesíteni a távot és zászlódöntés nélkül célba érkezni. Ha valakinek mindez sikerült és az autó is egyben maradt, akkor már esélyes volt a bajnokságra.

Az 1970. évi autó-cross versenyen minden egyesület indított csapatot, így az ÁFOR is. A Szakosztály vezetőség taktikai okokból másodrendű fontosságúnak minősítette ezeket a versenyeket, hiszen az indulóknak elsősorban a nemzeti rallye bajnokságon és a nemzetközi versenyeken kellett helyt állniuk. Az ÁFOR S C ennek ellenére itt is eredményes volt. A kis kategóriában Fekete András a második, Farkas Károly a harmadik, Bártfai Csaba a negyedik lett, — Steyr Puch, Trabant és Honda gépkocsikkal. A középső kategóriában Mercsényi Róbert a második, Tar András a negyedik, Krisztics Dezső pedig az ötödik helyen végzett, Renault és Fiat gépkocsikkal.





VERSENYAUTÓ VONTATÓ- KÖTÉLEN

„ELAN + ELF”
7. Nemzetközi Duna Rallye,
1970. VII. 29. Bécs

68



Minden sportágban vannak balszerencsés versenyek, amikor a véletlenek nem várt találkozásai a legalapabb felkészülés sok-sok fáradságát is egy szempillantás alatt hiábavalóvá teszik. Különösen áll ez a technikai sportokra és főleg a rallye versenyzésre, ahol átlagon felüli megbízható autó, aprólékos és körültekintő tréning, és nem utolsósorban két jó felkészültségű versenyző az előfeltétele az eredményességnek. Az ÁFOR Autósport Klubja a sok sikeres verseny mellett számon tart néhány ilyen balszerencsés futanot is. 1970 júliusában az ÁFOR Klub két kocsija Tar András-



sal, Kővári Györggyel, valamint Késmárki Tamással és Révy Lászlóval a „nyergében” csak ritka vendég volt idehaza. A négy autóból álló magyar válogatott csapat tagjaiként hazai és külföldi tájakon készültek a hónap végén megrendezésre kerülő Európa-bajnoki 7. Nemzetközi Duna Rallye-ra. Ez a 2200 km-es „non-stop” verseny, amely Ausztrián, Magyarországon és Románián át halad, a legnehezebb Rallye EB futamok közé tartozik, főleg az igen rossz útviszonyok és a tíz rendkívül technikás, nagyrészt éjszakai gyorsasági szakasz miatt. Ez a verseny évről évre valóban a leghíresebb autógyárak, a legnagyobb benzincégek és a kontinens legkitűnőbb rallye versenyzőinek erőpróbája. Az ÁFOR Klubtól most első ízben indultak versenyzők ezen a rangos nemzetközi viadalon. A két kiválasztott versenyautó az előkészületek, a tréningek igénybevételeit jól bírta, és így biztatóak voltak a remények. Az igen nehéz romániai gyorsasági szakaszokon pl. az ELAN RACING TEAM és a BOSCH csapat tajaival együtt „faragták” a másodperceket és a bécsi startra a körültekintő tréning nyomán elkészült, több mint

130 oldalas precíz verseny itinerrel felszerelve jelentek meg. Szerencsésen alakultak a nevezések is. A sztárparádénak is beillő startlistán, ahol olyan nevek szerepeltek, mint a London—Mexikó Rallye nyertes Tony Fall és Liddon, a sokszoros francia bajnok Andruet és Veron, a Porsche gyári versenyzők; Pöltinger, Hartinger, Schindler, Janger és a többiek, az ÁFOR két kocsija alig kapott kategóriájában ellenfelet, tehát egy taktikus versenyzéssel könnyedén szerezhettek volna igen értékes bajnoki pontokat. Sajnos, a technika ördöge közbeszólt! A Késmárki—Révy páros Steyr Puch 650 TR kocsiját műszaki óvás miatt nem engedték starthoz állni. A Tar—Kővári kettes Fiat Coupéja viszont rendben elstartolt a Stadthalléból és az ausztriai szakaszokon egy ideig időhátrány nélkül bírta a küzdelmet. Nem messze a magyar határtól egy rendkívül gyors hegyi pályán aztán a motor felmondta a szolgálatot. A lelkes hazai klubtársak hiába várták őket a váci időellenőrző állomáson. Két nap késéssel, vontatókötélen érkeztek meg. Ilyen is van az autósportban!



MÁR AZ ELSŐ GYORSASÁGIN...

— IX. Int. Cordatic Rallye —
1970. VIII. 28—29. Budapest —

A Nemzetközi Cordatic Rallye-ra minden évben neves nemzetközi versenyzőgárda gyűlik össze. Nehéznek ígérkezett az elmúlt évi kétnapos verseny is. Az ÁFOR Autósport Klub versenyzői alaposan felkészültek a várható nehézségekre, lelkiismeretesen bejárták az útvonalat, tréningeztek a gyorsasági szakaszokon. Az egyesület edzője a taktikai utasításokon még kirándulni is elvitte a versenyzőket. No, nem a tájban akartak gyönyörködni, hanem a Jánoshegy oldalán gyalog is végigjárták a gyorsasági pályát. Az egyik enyhének látszó kanyarban külön is felhívta a figyelmet annak veszélyes pontjára. Pedig a kanyar nem is volt túlságosan szűk. De azt, hogy a látszat ellenére veszélyes ez a kanyar, bizonyította a többszörösen javított kőkorlát, amelyet korábbi versenyeken itt-ott kitörtek az autók. Sajnos, ezen a versenyen is itt voltak az első bukások. Először egy olyan külföldi versenyző került itt bajba, akinek nevét jegyzik a „nagy” autóversenyzők piacán. A BMW-vel versenyző Smoravinszky is ráfutott arra a bizonyos kis bukkanóra a kanyar végén, amelyik kidobta autóját és az megpördülve először kitörte a korlátot, majd továbbfordulva megállt a szakadék oldalán. Egy ilyen kis dombocska, bukkanó általában nem szokott különösebb nehézséget okozni. Itt azonban egy kanyar kijáratánál futott rá az autó! Ilyenkor nemcsak a versenyzők tudásától és tehetségétől, hanem bizonyos mértékig a szerencsétől is függ, hogy a pillanatnyi megemelkedés után hol és hogyan ér földet a jármű. Smoravinszkynek balszerencséje volt, hogy földre érkezéskor azonnali beavatkozásra volt szükség, mert

kocsija már egészen az út szélén volt. Ez a beavatkozás szerencsétlenségére úgy sikerült, hogy a kerék beleakadt az út szélén valamibe. Lehet, hogy egy nagyobb kődarab volt, lehet, hogy csak az útpadka. Tény az, hogy nem esett ugyan le, hanem tengelye körül megpördülve, oldalazva háttal leászott a szakadékba. A gyorsasági szakasz startjánál, a hegy lábánál csak egy nagy durranás volt hallható és utána a csendesség, ami ilyenkor a legdermesztőbb! A versenyzőnek szerencséjére semmi baja nem történt. A kocsit gyorsan félrevontatták és folytatódott a verseny. Nem sokkal később ugyanezen a helyen egy másik BMW is bukott. Őt is megdobta az a kis hupli, de neki nem volt olyan szerencséje, hogy az útpadka fogja fel; a korábban kitört korlátot át beesett a szakadékba és 4—5 méter zuhanás után az autó mint egy cserebogár, fejtetőn állt meg. A hegy lábánál ezt még kísértetiesebb volt hallgatni, ugyanis a durranás után egy teljes gázzal járó motor hangja hallatszott az éjszakában, és ezt a motort senki nem állította le. Könnyen komor gondolatai támadhattak azoknak, akik letről hallhatták, de mint ahogy a futbalisták megtanulnak esni, úgy a rallye-ver-

senyzők is megtanulják ezt. A szerencsés boruláshoz persze hozzájárult az, hogy a versenyzők be voltak kötve biztonsági övvel, és természetesen, bukósikak is volt rajtuk, úgyhogy az ijedtségen és a bosszúságon kívül semmi más bajuk nem történt.

A balszerencse az ÁFOR-versenyzőket sem kerülte el. Az egyik hegyi gyorsasági szakaszon egy durrdefekt következtében bukott a Krisztics—Tar páros Fiat Coupéja, Bálinték Steyr Puchjának pedig szinte szétrobbant a vezérműve! A Hansson—Pápai páros a verseny első napja után nagyon jól állt. A második versenynapon azonban a szilvászvárad rezervátumban műszaki hiba miatt feladni kényszerültek a versenyt. A Bártfai—Kisszalai páros Hondájának „elfogyott” a fékbetétje, és így ők is feladták a további küzdelmet.

A nehéz nemzetközi versenyben az ÁFOR „pilótái” közül a Grünwald—Hainess páros a harmas géposztályban második lett, a Tornyai—Németh páros pedig a kettes géposztályban harmadikként fejezte be a versenyt. Nagy meglepetésre harmadik helyen végzett a legkisebb géposztályban az egyébként túraversenyző Fekete—Gábor páros is.





A NAGYOK ÚTJÁN

— I. Bükk Kupa —
Miskolc 1970. szeptember 20. —

Az 1970-es másodosztályú rallye vagy más néven túrabajnokság értékelése szerint az ÁFOR SC Autós Szakosztályának versenyzői a három magyar bajnoki futamon összesen 66 bajnoki pontot szereztek és ezzel a klubok közötti, nem hivatalos versenyben az elsők lettek. A Spartacus Autós Szakosztálya 53 bajnoki ponttal a második, a Cordatic SC pedig 29 ponttal a harmadik helyen végzett.

Az ÁFOR SC Autós Szakosztályának versenyzői közül Baumgartner László—Forgács József páros BMW 1600-as kocsijával 22 bajnoki pontot szerzett és ezzel az idén ismét országos bajnok lett. A Fekete András—Gábor János Steyr Puch 500 D kocsival 11 bajnoki pontot szerzett és ezzel a bajnokság második helyén végzett kategóriájában. Kriskó Sándor—Dékány Tibor páros Opel Kadet Coupe gépkocsival a Nemzeti Bajnokság hatodik helyezettje, a Szászvári József—Gangli János páros Fiat 850-es kocsijával ugyancsak hatodik helyezett lett, a Farkas Károly—Széplaki Sándor páros Trabant 601-es kocsival a bajnokság nyolcadik helyén végzett.

A hazánkban megrendezett meghívásos és nemzetközi versenyeken az összesített értékelés szerint a legjobb versenyzők túra kategóriában a következők: Kővári György—Fülep János 3. kategória és két abszolút első helyezéssel, valamint Fekete András—Gábor János,

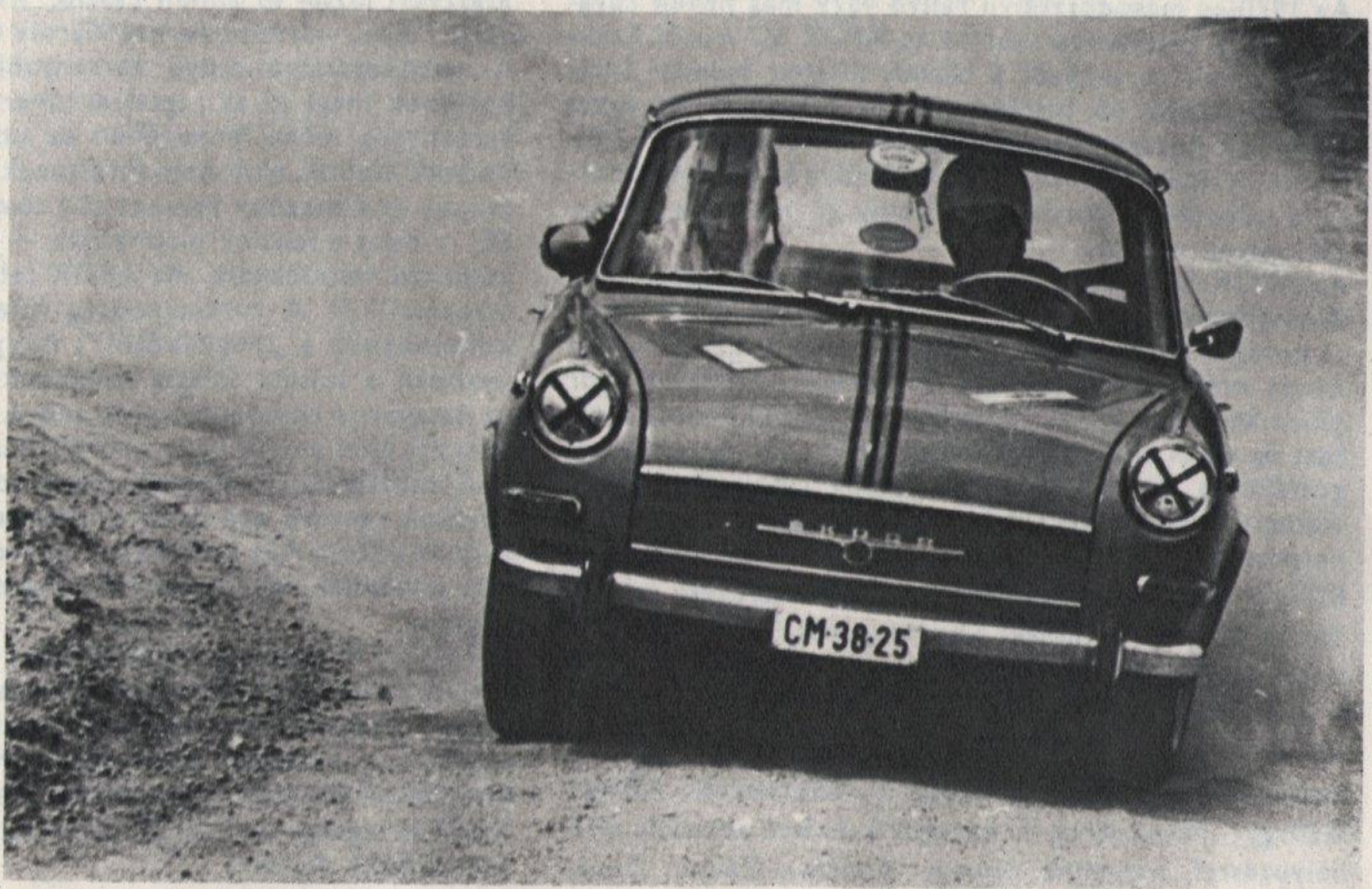
Szászvári József és Simon László, Kriskó Sándor—Dékány Tibor, valamint Farkas Károly és Széplaki Sándor. A másodosztályú rallye versenyzők legjobbjai közül kerülnek majd ki az „igazi autóversenyzők”. A túraverseny tehát lényegében az utánpótlás nevelése. Vannak klubok, akik nem fordítanak kellő gondot erre, csupán az élmezőny versenyzőit támogatják. Az ÁFOR SC — mint a fentiek bizonyítják — a legerősebb túracsapattal rendelkezik. Az ÁFOR tehát törődik az „ificsapattal” is. A túrabajnokság futamai csupán abban különböznek a „nagyokétól”, hogy valamivel alacsonyabbak a kötött átlagú szakaszokra megadott idők, az össztáv is rövidebb, tehát sem a kocsit, sem a versenyzőt nem veszik olyan mértékben igénybe, mint az első osztályúakét. Persze, azért az 1—2 éve vezető autósok részére egy ilyen túraverseny is komoly erőpróbát jelent. Aki kételkedik ebben, váltson ki 50 forint ellenében egy versenyzői engedélyt és próbálja ki egyszer.

A bajnoki futamokon kívül minden évben rendez valamelyik helyi autóklub a túrások részére egy majdnem „igazi” nagy rallyet. Ezekben a meghívásos versenyeken általában nagyobbak a követelmények, mint a bajnoki futamokon és talán éppen ezért, mindig nagy felkészüléssel és izgalommal várják a versenyzők. Ilyen verseny volt a Bükk Kupa is.

A Miskolc környékén lebonyolított verseny komolyan próbára tette a párosokat. A sajtóban megjelent beszámolók legtöbbször egy-egy felborult kocsi fényképe díszítette, ami azt bizonyítja, hogy a kezdő versenyzőket meglepte az igen technikás és magas átlagsebességű pálya. A 300 km-es össztávot három speciál szakasz nehezítette, de az útvonal többi része is komoly gondot okozott.

A 22 km hosszú szilvásváradi speciál szakaszt 19 perc alatt kellett megtenni és ha kiszámoljuk az átlagot, akkor még hozzá kell adni azt is, hogy nem volt olyan rész az útvonalon, ahol 500 méteres egyenes lett volna. Ha megkapjuk a végeredményt, akkor elgondolhatjuk és megérthetjük, hogy miért is hasonlítjuk ezt a versenyt a nagy rallyekhoz; ennek a versenynek az útvonala valóban a „nagyok útjain” haladt. A felsőtárkányi, a szilvásváradi gyorsasági szakaszok még a München—Wien—Budapest Európa-bajnoki futamon részt vett versenyzőket is komoly próba elé állították. Az a versenyző, aki a szűk kanyarokban egy kicsit elszámította magát, már nemigen tudott korrigálni — borult.

Az ÁFOR SC „ificsapata” ezen a versenyen is helytállt. A Kővári—Fülep, Kriskó—Dékány, Szászvári—Simon, Fekete—Gábor összetételű csapat az első helyen végzett. Mind a négy páros kategóriájában is értékes helyezést ért el.





EGY VERSENY, 11 TRÓFEA

— V. INTERPRESS —
II. Tokaj Rallye

A Nemzetközi Újságíró Szervezet INTERPRESS Autóklubja V. alkalommal rendezte meg nemzetközi autóversenyét. Ebben az évben Magyarország kapta a rendezés jogát. A Magyar Autóklub és a MUOSZ INTERPRESS autós szekciója a II. Tokaj Rallye-val együtt rendezte meg a nemzetközi versenyt.

Népes versenyzőgárda állt starthoz. A versenyen cseh-szlovák, francia, lengyel, NDK, szovjet és magyar autósok mérték össze autóvezetői tudásukat és gépkocsijuk teljesítő képességét. A start után a Népligetben egy ún. óriás-slalom volt az első különpróba. Itt bizony a tizedmásodpercek döntöttek és aki nem tudott uralkodni a gázpedál nyomóindulatán és egy kicsit jobban odalépett, az bár látványosabban vette a kanyarokat, de több tizedmásodperccel rosszabb eredményt teljesített, mint az, aki kevésbé látványosan, de gyorsabban csinálta.

A kora reggeli köd még az útvonalat jól ismerő magyar versenyzőket is próbára tette és komoly gondot okozott a külföldi versenyzőknek. Mivel azonban mindannyian tréningeztek a verseny előtt, jelentős idővesztést okozó eltévedés nem történt. Pedig eltévedési lehetőséget jelentő szakasz jó pár akadt ezen a versenyen. Egy évvel ezelőtt pl. a versenyzők fele szembe autózott egymással egy ilyen szakaszon és mindegyik integetett a másiknak, hogy jöjjön utána, mert ő tudja a helyes irányt. Legközelebb csak a díjkiosztón találkoztak! A kötött átlagú szakaszok között olyan is akadt, ahol a szakasz elején igencsak kellett igyekezni, mert aki az elején nem sietett, és a vége előtti sorompót lezárva találta, az nem tudhatott olyan jól autózni és nem lehetett olyan jó autója, amivel az idővesztést be tudta volna hozni. És ilyenkor már el lehetett veszíteni a versenyt! Néhányan össze is szedtek 1–2 percnek megfelelő 60–120 hibapontot. De a neheze csak ezután következett. A verseny tulajdonképpen a

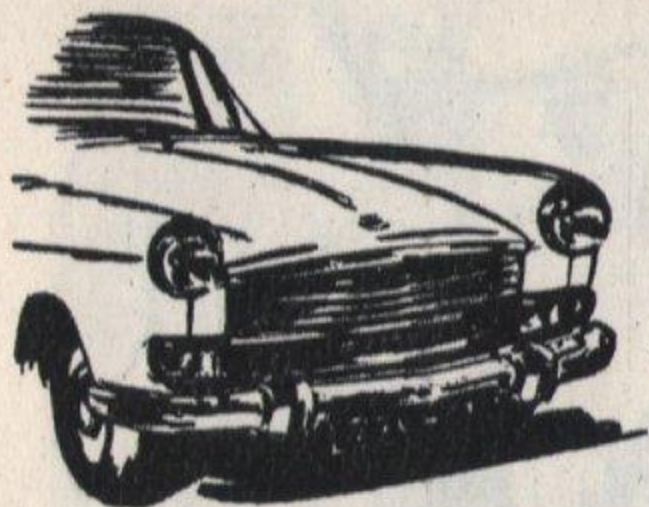
két speciál szakaszon dőlt el. Az egyik pl. olyan követelményt állított, hogy csupán néhányan tudták előírt időn belül teljesíteni. Ez a szakasz a Bükk szerpentinjein Felsőtárkánytól a répáshutai elágazásig tartott. A 22 km-re 17 perc volt a megadott menetidő. Az egyik versenyző megszámlolta, hogy ezen a szakaszon 127 kanyar van. Sajnos, néhány borulás ezen a versenyen is történt. Több külföldi versenyzőt tréfáltak meg a hegy északi fekvésű kanyarjai, azok, a melyeken nem száradt még fel az útról a reggeli köd nedvessége. Sérülés azonban nem történt. A versenyt két nagy csoportban rendezték meg: a sportkategóriában és a túrakategóriákban. A túrakategóriában nem voltak nehéz követelmények, illetve csak azok számára voltak nagyok, akik most ismerkednek a rallye verseny szépségével. A sport kategóriában azonban csak „foggal-körömmel” lehetett győzelmet szerezni.

A verseny nagy ÁFOR-sikert hozott. A legnagyobb kocsik géposztályában a Pápai—Hansson páros Ford Cortina GT kocsival nemcsak a kategóriában lett első, hanem megnyerte az OIT színezüst Vándordíját és az abszolút győztesnek járó Renault-kupát is. A középső



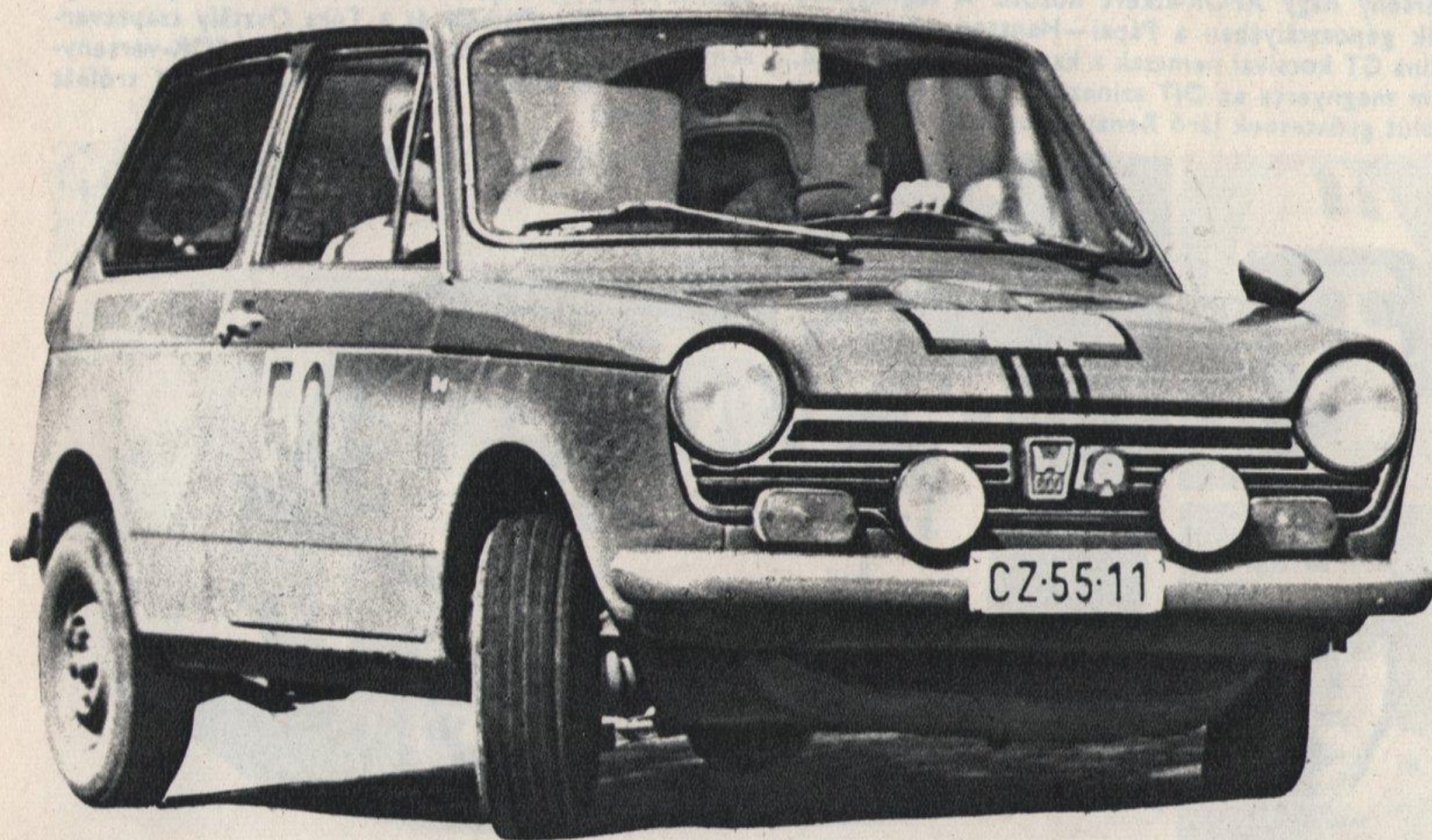
géposztályban a Nádasi—Karlovitc páros NSU 1000-es kocsival második helyezést és az abszolút sorrendben harmadik helyet szerzett, a Tar—Krisztics páros negyedik helyet, a legkisebb kocsik között pedig a Bódis—Bártfai páros Hondája első lett. Az ÁFOR csapata megnyerte a Rallye Osztály és a Túra Osztály csapatversenyét is, és nagyon jól szerepeltek az ÁFOR-versenyzők a túrások között is. Végeredményben 11 trófeát hoztak haza!





MEGNYERTE A VERSENYT, MÉGSEM LETT BAJNOK

— Volán Rallye —
1970. X. 18. Budapest —



A Volán Rallye a magyar bajnokság utolsó futama. Az év utolsó versenyét általában a taktikázás jellemzi. Van olyan versenyző, aki akkor is megnyeri a bajnokságot, ha csak végigautózik a versenyen. Másoknál viszont esetleg éppen az utolsó verseny helyezése dönti el a bajnokság sorsát.

1970. évben a 4-es géposztályban már nem volt vitás, hogy a Ferjancz—Zsembery páros nyeri a bajnokságot, a többi helyezés azonban még nem dőlt el véglegesen. A Hansson—Pápai párosnak nagy szüksége lett volna a pontokra, azonban a verseny első gyorsasági szakaszán tönkrement az autó sebességváltója. Így ebben a kategóriában az ÁFOR SC-nek már nem volt több esélye. A 3-as géposztályban a korábbi eredmények alapján a Grünwald—Hainess páros úgy állt starthoz, hogy előre tudhatták, a legjobb eredménnyel is csak harmadiknak végezhetnek a magyar bajnokságban. Ez sikerült is nekik. A 2-es géposztályban a Tornyai—Németh páros csak nagy küzdelemmel, mindössze 0,5 ponttal jutott a bajnokság második helyéhez. Az 1-es géposztályban a Gál—Farkas páros első helye már elvehetetlen volt, de az ÁFOR-csapat ezzel az utolsó versennyel megszerezte a Bálint—Förster párosnak a második helyet. A Bártfai—Kisszalai páros kitűnő versenyzéssel megnyerte ugyan a Volán Rallye-t, azonban a magyar bajnokságban végeredményben klubtársuk mögött a harmadik helyen végeztek.



26 ÓRA KÖDBEN, HÓBAN

XIII. Nemzetközi Wartburg Rallye, 1970. X. 23. Eisenach

jutott az ÁFOR versenyzőinek. Ez a rallye volt az évadzáró külföldi verseny 1970-ben és az időjárás gondoskodott arról, hogy a több mint 150 német, dán, svéd, csehszlovák, magyar és bolgár autós megemlegesse a Thüringiai-erdő téli „szépségét”,

Az ÁFOR Autósport Klubja önálló csapattal nevezett erre a versenyre, de kocsijai egyben részét képezték a delegált magyar nemzeti csapatnak is. Bártfai Csaba és Kisszalai Tamás Honda N 600-as kocsival, Krisztics Dezső és Tar András pedig Fiat Sport Coupe gépkocsi-

kat segít, a legtapasztaltabb rallye versenyző sem tudja a terep ismerete nélkül ebből előre megállapítani, hogy hol milyen időjárási és útviszonyra számíthat. Természetesen így nem adatik meg az a taktikai lehetőség sem, hogy gumibroncs cserével vagy műszaki segítő apparátussal vértézze fel magát. Márpedig a helybéli versenyzők igazi erőssége ezekben a fogásokban rejlik! Az NDK-beli Trabant és Wartburg csapatokat szinte 5 km-enként várták a jól felszerelt depókocsik a verseny útvonalán és egy-egy komplett kerékcsere alig 2 percet vett igénybe. Ha mindezt számításba vesszük, máris magyarázatot kapunk arra, hogyan nyerhettek ezúttal is Trabantok és Wartburgok olyan ellen-



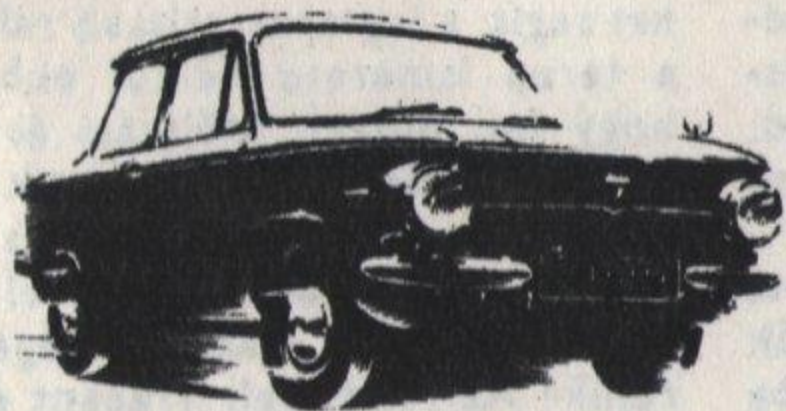
Azt tartják, hogy a tél az autós számára a motorizált „hétcsapás” mindegyikét tartogatja. Tessék ezt beszorozni kettővel és akkor képet lehet alkotni arról, hogy mit jelent a tél egy rallye versenyen. Száraz, napos időben is hajmeresztőnek tűnő 90 km/óra feletti átlagot tartani ismeretlen, éjszakai hegyi utakon, behavazott szerpentineken gyorsasági szakaszokat teljesíteni, sűrű ködben tájékozódni egy idegen ország harmadrendű mellékútjain és mindezt 26 órán keresztül, megállás nélkül. Az 1600 km-es XIII. Nemzetközi Wartburg Rallye-n a németországi Eisenachban mindebből ki-

val állt starthoz a téli hidegben didergő Eisenach főterén.

A Wartburg rallye-k közismerten nehéz és technikás versenyek, és külföldiek itt igen ritkán tudnak nyerni. A thüringiai pályán elsősorban nem a gépkocsik ereje a döntő, hanem inkább a jó helyismeret. Egy 20–25 km-es versenyszakaszon belül gyakran előfordul, hogy köd, eső, hózivatar vagy lejegesedett útszakasz váltja egymást és ilyenkor bizony nem a lóerők döntenek. Bár a versenyrendezés által kiadott — igazi néme-precizitással elkészített — itiner a tájékozódásban so-

felekkel szemben, mint BMW 2002 TI, Volvo, Austin Cooper S, vagy 1100-as Skoda-Rallye. No, persze az igazsághoz tartozik az is, hogy a győztes Trabantok és Wartburgok volánjai mögött olyan klasszis versenyzők ültek, mint az Európa-bajnok Storbeck, vagy a nálunk is ismert Krámer és Ottó.

Szolgáljon vigasztalásul a magyar versenyzők számára az újkori olimpiák „atyjának” híressé vált mondása, miszerint „nem a győzelem a fontos, hanem a részvétel”. Valóban, a jó rallye eredményekhez előfeltétel a sokoldalú tapasztalatszerzés is.



VERSENYEREDMÉNYEK — SOROKBAN

Bálint Árpád és Förster István az ÁFOR versenyzői a Jugoszláviában megrendezett Felszabadulási Rallye versenyen 1970. október 11-én kategóriájukban és az abszolút versenyben is az értékes második helyen végeztek, Steyr Puch 500-as kocsijukkal.

Az ÁFOR Klubtól Grünwald László és Hainess Jenő Fiat Coupe gépkocsival a nemzeti válogatott tagjaként 1970. júliusában részt vett az EB futamnak számító RAJD POLSKI RALLYE-n. A háromszakaszos nagy verseny két első etapjában kitűnően szerepeltek, míg a harmadik szakaszon időhátrány miatt kiestek a további küzdelemből.

A II. Hortobágyi Rallye-val zárult az 1970. évi magyar autósport szezon. Az ÁFOR csapatából Kisszalai Tamás (Trabant) az első helyen, Bokodi Béla és Várszegi Károly (Honda) a negyedik, a Gábor-házaspár (Fiat) az ötödik, Kriskó Sándor és Dékány Tibor (Opel Coupé) a hatodik helyen végzett.

Szászvári József az ÁFOR SC tagja 1970-ben kitűnő teljesítménnyel abszolút első helyet szerzett a BKV autós ügyességi bajnokságán.

Baumgartner László BMW1600-as kocsijával másodízben nyert — ezúttal már az ÁFOR színeiben — országos túra-bajnokságot, a legnagyobb kocsik kategóriájában.



Kiadja az ÁFOR Sajtó-propaganda.
Felelős kiadó: Ternyák Benő, az ÁFOR igazgatója
71.5779 Egyetemi Nyomda, Budapest. Felelős vezető: Janka Gyula igazgató
(Magyar Művelődés)



SZUPER

SZUPER

FIZETENDŐ 0000 FORINT

KIADVA 0000 LITER

AEOR
BENZIN-OLAJ

Carol
20

FIZETENDŐ

KIADVA

BENZIN-OLAJ



BENZIN

A E O R

BP

E P

BP