

autós magazin

AUTÓS MAGAZIN
az Áfor Sajtó- és Tájékoztatási Iroda kiadványa
a Sportpropaganda Vállalat gondozásában
Felelős szerkesztő: TAR ANDRÁS
Tördelő szerkesztő: Thaly Zoltán
Műszaki vezető: Mestyán János
Felelős kiadó: TERNYÁK T. BENŐ az Áfor igazgatója
76. 5031 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



AZ autós magazin A KÖZÖNSÉGKAPCSOLATOKÉRT

A széles fogyasztói társadalommal közvetlen kapcsolatban álló vállalatok a legcélszerűbb gazdasági stratégia kialakításánál egyre inkább számolnak az úgynevezett emberi tényezővel. Az értékesítéscentrikus kereskedelmi szemlélet kihat ezeknek a vállalatoknak a közönség kapcsolataira, fontos szerepet és tartalmat kap az úgynevezett Public Relations, vagyis a kapcsolatszervezés, a folyamatos és sokoldalú tájékoztatás. Így van ez az ÁFOR gyakorlatában is.

A leglátványosabb és minden bizonnyal a legtöbbek által ismert az a kapcsolatszervező és tömegtájékoztatási tevékenység, ami az ÁFOR partnerei felé irányul. „*Mindenki az ügyfelünk, a vásárlónk*" — ez lehetne e tevékenység mottója és a tartalom, amit ez a megállapítás takar, determinálja is a tennivalókat; értékelni kell a közvélemény magatartását, bizalmat kell kelteni a vállalat tevékenysége és forgalmazott termékei iránt, kapcsolatot kell kiépíteni a partnerekkel, formálni azok véleményét, szokásait.

Az ÁFOR kereskedelmi tevékenysége, vevőérdekeltsége módot ad arra, hogy a közvéleményt a legszélesebb kommunikációs eszközök révén célozza meg témáival. A „*mindenki vevőnk*" elv persze legfrappánsabban az autós-motoros fogyasztók és az olajkályhát használók esetében érvényesül. Bár



a vállalat több mint 23 milliárd forintos áruforgalmából mindössze 20% képez közvetlen lakossági ellátást, a kapcsolat kiépítésének mégis ez a legfontosabb területe. Az ide irányuló tájékoztatási és kapcsolatszervezési munkát segítik az ÁFOR egyéb üzletpolitikai ténykedései és vevőszolgálati munkája is. Bár sokkal előnyösebb értékesítési területei is vannak, a vállalat vezetői mégis azt vallják, hogy a legnagyobb gonddal éppen a lakossági igények alakulását kell figyelemmel kísérni. Ez a tevékenység a haszon rovatban nem mindig hoz milliókat, de sokszor nem is ez az elsődleges cél. A helyi, környezeti igényeket akceptálva gyakran olyan helyen is megoldja az ÁFOR a kisfogyasztók üzemanyag-, vagy tüzelőolaj-ellátását, ahol a beruházás csak igen lassan fizetődik vissza. Jelentős munkát fordít a gazdaságos felhasználás módozatainak megismertetésére, gondoskodik a fogyasztók szakismereteinek bővítéséről, vevő-eladó találkozókon cserélnek véleményt, kiállításokkal, árubemutatókkal, üzempróbákkal segíti az ügyfeleket.

A kapcsolatszervezési és tömegtájékoztatási tevékenységnek gyakran emlegetett mottója, hogy: 90%-ban tegyél jót és 10%-ban beszélj róla! Az ÁFOR vállalatnál ezt a tudatosan tervezett információs tevékenységet segíti az immár hatodik éve megjelenő Autós Magazin is! Évente 50 000 példányban kerül a vállalat partnereihez ez a színes kiadvány és ez a példányszám egyre kevesebbnek bizonyul. A tavalyi szám szinte napok alatt elfogyott és a több tucatnyi újságcikk mellett a rádió közlekedési műsora, a „*Csúcsforgalom*" is foglalkozott a kiadvány népszerűségével. Akkor ígéretet tettünk arra, hogy az Autós Magazin 1976-ban is a szokásos időben, a nyári nagy autós szezonban az olvasókhoz kerül, de sajnos a példányszám növelését nem ígérhettük meg. Kedves autós olvasóinkat, az autósport rajongóit arra kérjük tehát, ha elolvasták az Autós Magazint, adják tovább. Köszönjük!

CSELEKVÉSI PROGRAM

AZ ÁFOR SOKRÉTŰ TEVÉKENYSÉGÉRŐL







Széles körű vállalati előkészítés nyomán látott napvilágot az a részletes cselekvési program, ami számbaveszi az ÁFOR sokrétű tennivalóit a következő öt esztendőre, az Ötödik Ötéves Népgazdasági Terv időszakára. Bár a program legnagyobb része a vállalat dolgozóinak feladatait rögzíti, a különféle fejezetek számtalan olyan érdekességet tartalmaznak, ami érdekli az ÁFOR partnereit, fogyasztóit is. Az Autós Magazin Dr. Karádi István kereskedelmi igazgatóhelyettest kérte meg, hogy röviden adjon tájékoztatást az Ásványolajforgalmi Vállalat eredményeiről, terveiről.

— A tavaly lezárult ötéves terv-periódus fő céljait az ÁFOR a kedvezőtlen külkereskedelmi viszonyok és az előre nem látott, bonyolult gazdálkodási feltételek ellenére a tervezettet meghaladó mértékben teljesítette, a népgazdasági kőolajtermék-igényeit minden területen sikerült nagyobb zavarok nélkül kielégíteni. A számtalan érdekes mutató közül érdemes néhányat megemlíteni: Az olajválság nyomán ésszerűen elrendelt energiatakarékosság megvalósítása mellett is az ÁFOR eladási forgalmának mennyisége öt év alatt 190%-ra növekedett. A legnagyobb fejlődés természetesen a lakosság üzemanyag és tüzelőolaj-ellátásának területén következett be. Az ÁFOR kiskereskedelmi hálózata — mintegy 3000 viszonteladó bevonásával — néhány apró átmeneti és helyi zavartól eltekintve, fennakadás nélkül el tudta látni a megkétszereződött gépkocsi- és a megsokszorozódott olajkályha-állományt üzemanyaggal és folyékony fűtőanyaggal. Jelentősen bővült a vállalat saját hálózata; 97 nagyteljesítményű közúti és 39 helyi ellátásra méretezett töltőállomás épült, 30 új tüzelőolaj eladóhelyet telepítettek és a bővülő autós-szolgáltatások kapcsán 8 gépkocsi-szerviz épült a nagyobb töltőállomásoknál. A benzinkutak kimérőoszlopainak száma öt év alatt 41%-kal növekedett, az áruk szállítását pedig több mint ötszáz új tankautó segíti. A gyorsított ütemű fejlesztés eredményeként az úgynevezett háttérhálózat is jelentősen gyarapodott. Az ÁFOR telepein mintegy 170 000 m³ tárolótér épült, a terméktávvezeték hálózat pedig 390 km-rel növekedett. A nehéz munka könnyítésére és a kiszolgálás gyorsítására 12 millió forint értékű anyagmozgató gépet is beszerzett az ÁFOR. Természetesen nem csupán a vállalat anyagi javai gyarapodtak, de ütemesen fejlődött a dolgozók életszínvonala is; öt év alatt a jövedelmek 35%-kal emelkedtek, ezen belül a munkások jövedelme 8%-kal haladta meg az alkalmazottakét. A tervidőszakban közel 1000 fiatal szakmunkás kiképzéséről gondoskodott az ÁFOR, több mint 200 munkás szerzett második szakmát, középfokú oktatásban mint-



egy ezren vettek részt, felsőfokú képzésben pedig több mint kétszázan részesültek. A vállalat kereskedelmi és műszaki területei mintegy ötven új pályakezdő diplomást fogadtak.

A kőolajtermék-ellátás fontos és felelősségteljes munkájából jelentős részt vállal az ÁFOR 197 szocialista címért küzdő brigádja és az összlétszám mintegy 48%-át kitevő törzsgárda tagság.

Az ÁFOR fő célja 1976-ban és az V. Ötéves Népgazdasági Terv idején változatlanul a népgazdaság kőolajtermék igényeinek a kielégítése, időben, maradéktalanul és a legkisebb forgalmi költséggel. Ezért a vállalat tovább kívánja növelni a munka termelékenységét és a gazdálkodás hatékonyságát, még ésszerűbben kíván takarékoskodni a felhasználásra kerülő energiával. Az ÁFOR alaptevékenysége az áruforgalom területén továbbra is a legfontosabb a kereskedelmi módszerek alkalmazása, annak ellenére, hogy változatlanul érvényes a közületi fogyasztók jelentős részénél ismételten bevezetett keretgazdálkodás. Az ÁFOR alapelve az, hogy nem szabad visszatérni a régi elosztási rendszerhez és fokozott gonddal kell folytatni a vevőkapcsolatok fejlesztését. A számítások szerint az 1975. évi 7,6 millió tonnáról a tervidőszak végére 10,3 millió tonnára növekszik az ÁFOR-termék forgalma. Évente körülbelül mintegy 300 000 tonna úgynevezett fehéráru és mintegy 100 000 tonna fűtőolaj- és bitumen-forgalom növekedésére számítanak. Jelentős feladata az ÁFOR-nak az OLEFIN-MŰ alapanyaggal való ellátása; 1976-ban 57%-kal több vegyipari benzint kell meghatározott ütemezésben elszállítani Leninvárosba, mint az előző évben. Egyébként az ÁFOR által forgalmazott üzem- és hajtóanyagok mintegy 40—45%-át, kb. 6 millió tonna árut a tervidőszak végén már távvezetéken juttatják el a vállalat telepeire. Állami célcsoportos beruházásként 280 000 m³ tárolóteret és több mint 384 km csőtávvezetéket kíván a vállalat megépíteni a következő öt évben. Az üzemanyagtöltő állomások száma viszonylag kismértékben növekedik. Az ÁFOR programja mindössze 20 új közúti üzemanyagtöltő objektum felépítését tervezi, de ezek kivétel nélkül korszerűek, üzlettel, részben szervizzel kiegészítve épülnek. Sor kerül az első önkiszolgáló üzemanyagtöltő állomások megnyitására is, valószínűleg már 1976-ban bemutatkoznak és ha ez a rendszer nálunk is életképes, akkor a következő években több helyen is áttérnek ezekre a korszerű kereskedelmi módszerekre. Az ÁFOR feladatai közt természetesen igen sok más műszaki és kereskedelmi tennivaló is szerepel. Ezek közül nyilván sokakat érint az a hír, hogy tovább erősödik az ÁFOR minőségellenőrzési apparátusa, a nagyobb tárolóhelyeken önálló laboratóriumok kerülnek felállításra és a jó minőségen fokozott műszerezettséggel is őrködnek. Gondot fordít a vállalat a vevőszolgálati és alkalmazástechnikai módszerek korszerűsítésére, elterjesztésére, a vállalat műszaki propagandája pedig a népgazdasági szintű, de a felhasználóknál realizálható energiatakarékosságot kívánja elősegíteni.



MI AZ ÖN VÉLEMÉNYE A MOTOROLAJOKRÓL?

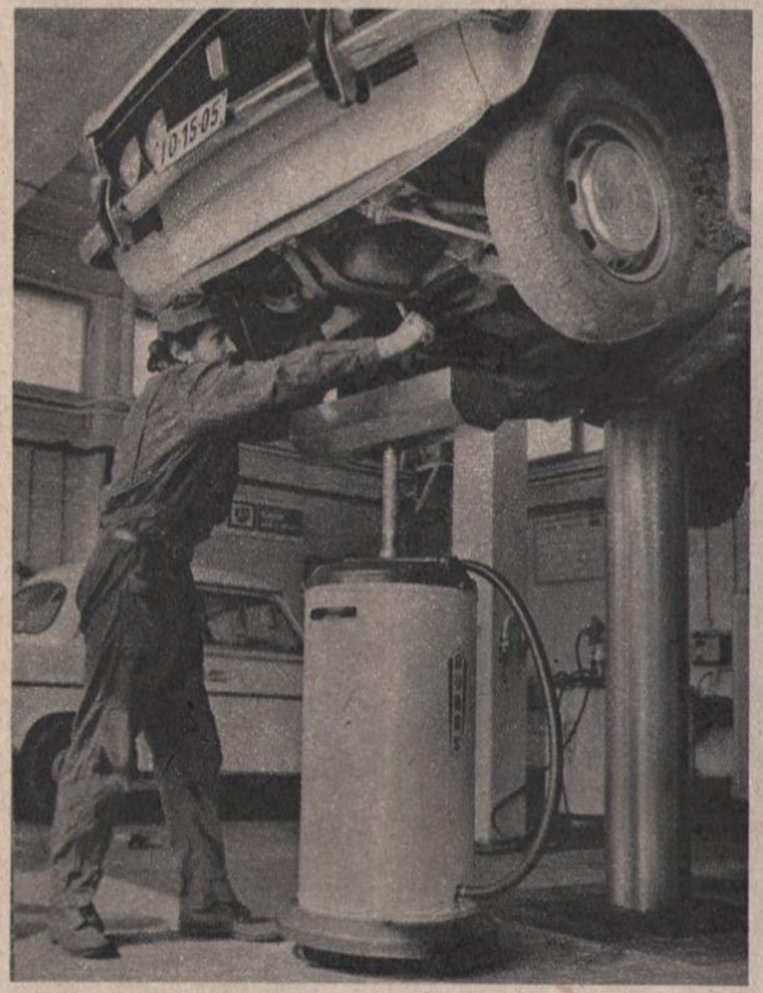
FOGYASZTÓI VIZSGÁLAT AZ ÁFOR-NÁL

Nemcsak a korszerű vevőszolgálati munkának, de a tervszerű gyártmányfejlesztésnek, sőt a legcélszerűbb üzletpolitika kialakításának is hasznos eszköze a fogyasztói szokások figyelemmel kísérése, a gyakorlati tapasztalatok és megfigyelések rendszeres rögzítése. Az Áfor-nál gyakorlattá vált az ilyen műszakilag is hasznosítható információ-gyűjtés. Legutóbb a vállalat piackutatói arra voltak kíváncsiak, hogy a magyar autósok hogyan vélekednek az általuk használt motorolajokról. A rendkívül érdekes tapasztalatokkal szolgáló közvéleménykutatásról Wiesner Henrik vegyészmérnököt, az Áfor főosztályvezetőjét kérdeztük.

— Munkatársaink elsősorban arra kerestek választ, hogy a hazai gépjárműpark zömét kitevő Zsiguli, Skoda, Moszkvics, Polski Fiat, valamint Zaporozsec gépkocsik tulajdonosai milyen motorolajokat használnak, melyik márkák a legnépszerűbbek, azokat milyen csereidővel használják. A felmérésnél szempont volt az energiatakarékosság, a kőolajtermékek gazdaságos hasznosításának fontossága, ezért kiemelten vizsgáltuk a magyar olajokat, illetve az ezekről alkotott véleményeket.

A különféle töltőállomásokon begyűjtött személyenkénti válaszokból érdekes következtetéseket vonhatunk le. A Zsiguli és a Polski Fiat gépkocsik tulajdonosai körében például szinte kizárólag az AGIP a legnépszerűbb márka, míg a Skodák, Moszkvicsok és Zaporozsecek használói közül 50% AGIP olajat, 36% M-SE olajat vásárol. A fennmaradó 14% MMA olajokat, vagy egyéb külföldi kenőanyagokat vesz gépkocsijához. Természetesen piackutatóink kíváncsiak voltak arra is, hogy az autósok milyen indítékok alapján vásárolják egyik vagy másik olajfajtát. Érdekes módon a leggyakoribb válasz a minőségi tulajdonság volt, pedig az egyszerű autós megfelelő laboratórium hiányában csupán a gyakorlati tapasztalatokra hagyatkozva egy-egy kenőolaj minőségéről csak rendkívüli szubjektív módon tud véleményt alkotni. Többen az olaj kiválasztását az ajánlások, kezelési előírások alapján végezték, de sokaknál az első számú indíték a szervizek véleménye volt. Különösen az AGIP olajat használók közül hivatkoztak sokan a szakszervizre. A hazai kőolajipar új, korszerűen adalékolt motorolajainál, az M-SE olajoknál az első számú vonzerő ma még a viszonylagos olcsó ár. Köztudomású, hogy az autó típusa és a használt motorolaj-fajta között szoros és egyben meghatározó összefüggés van, ami a csereidő tekintetében domináló. Szerviz és egyéb tapasztalatok alapján eddig is feltételezték a szakemberek, hogy az autósok általában nincsenek tisztában egy-egy motorolaj valós használati idejével. Ennél a fogyasztói vizsgálatnál pontosan ezért szerettünk volna széleskörű információkat szerezni arról, hogy a gépkocsitulajdonosok meddig járnak egy-egy olajtöltéssel. A töltőállomásokon kapott válaszok igen érdekes helyzetet tükröznek; érthetetlen okból az autósok nem használják annyi ideig az olajokat, mint azt a kenőanyag minőségi tulajdonságai és a gépkocsi műszaki jellemzői lehetővé tennék. A felmérés általános tapasztalata az, hogy az M-SE olajokat 5500 km-ként, az AGIP olajokat 6400 km-ként, a SHELL olajokat pedig 6650 km-ként cserélik le az autósok. Még érdekesebb képet mutat a típusonkénti vizsgálat. Bár az AGIP, a SHELL és az M-SE motorolajok egyaránt 10 000 km csereperiódussal használhatók a Zsiguli és Polski Fiat kocsikban, mégis az autósok általában a SHELL Super olajat 6700 km után, az AGIP olajat 6400 km után, az M-SE olajat pedig már 5500 km után lecserélik. Persze ezek az adatok átlagok, hiszen akadt olyan megkérdezett is, aki már 3000 km után lecseréli az olajat, de voltak többen akik úgy nyilatkoztak, hogy ők kihasználják az ajánlott 10 000 km-es csereidőt.

A fogyasztói vizsgálat e részénél érdemes kissé elidőzni, hiszen nyilvánvaló, hogy az autósok legnagyobb része







nem rendelkezik megfelelő műszaki ismeretekkel a kenőanyagokat illetően, indokolatlanul pazarolja a jóminőségű motorolajat a sűrű cserékkel. A gépkocsikhoz használatos olajok motorikus teljesítményét, pontosabban teljesítményszintjét nemzetközileg az API (American Petroleum Institute) osztályozási rendje szerint állapítják meg. E szerint az Otto-motorok kenőolajai öt osztályba sorolhatók: SA, SB, SC, SD, SE osztályokba, az előírásban rögzített fékpadi motorkísérletekkel megállapított kopási és lerakódási értékek alapján. A nálunk kapható korszerű motorolajok legnagyobb része, köztük a magyar M-SE olajok is a legmagasabb minőségi szintnek, az SE minősítésnek felelnek meg. Ezt egyébként a hazai laboratóriumok mellett az angol RICARDO cég kenőanyagvizsgáló laboratóriuma is megállapította, tehát ez az olaj többi társával együtt minden károsodás nélkül kihasználható addig a csereidőig, amit az ajánlások megadnak.

Érdemes felidézni néhány olyan minőségi jellemzőt is, ami garantálja a viszonylag hosszú ideig tartó zavartalan kenőképességet ezeknél a korszerű olajoknál, amelyek szinte teljesen egyforma adalékolással rendelkeznek márkától függetlenül: az akkumulátor és a motor védelme mellett könnyű hidegindítás, gyors olajcirkuláció, ami az indítás pillanatától kezdve csökkenti a mozgórészek kopását, optimális viszkozitási stabilitás, védelem az oxidáció ellen, a motor védelme minden hőmérséklet mellett és természetesen a káros lerakódások megakadályozása. Az ÁFOR piackutatói kérdőíves felmérésük kapcsán választ kerestek arra is, hogy a gépkocsitulajdonosok mennyire hűek a használt motorolajfajtához. Kiderült, hogy legtöbben egy-egy márkához ragaszkodnak, nehezen, vagy egyáltalán nem térnek át másik minőségre, még akkor sem, ha az ugyanolyan jó, sőt még olcsóbb is. Sokan nem is ismerik az olajválasztékot. Különös gonddal vizsgáltuk a magyar olajok használatát, az ezzel kapcsolatos fogyasztói szokásokat. Az M-SE olajokat használók 75%-a főleg minőségi tulajdonságokra hivatkozva jó véleményt mondott ezekről a motorkenő anyagokról, sokak szerint ugyanolyan jó minőségű mint például az AGIP olaj, de olcsóbb — fejezte be tájékoztatóját az ÁFOR főosztályvezetője.



ÚJDONSÁGOK A BENZINKUTAKNÁL

A külföldi üzemanyagtöltő állomásokhoz hasonlóan az összkomfortosítás igénye az ÁFOR-nál is egyre inkább meghatározó jelentőségű feladat, ezért a kereskedelmi és műszaki szakemberek új, korszerű üzletpolitika megvalósításával kívánnak felzárkózni a fogyasztói kívánságokhoz.

Az utóbbi két évben — mint erről az Autós Magazin is beszámolt — egyre több üzemanyagtöltő állomás bővítette szolgáltatásait, sőt bemutatkoztak az első gyorsszervizek és autómosók is. Azok a tervek, amelyek néhány éve az autósok szemében még csak szép ígéretnek tűntek, ma egyre-másra valósulnak meg: több mint száz forgalmas helyen működő üzemanyagtöltő állomáson árusítanak autófelszerelési és -ápolási cikkeket — kibővített és korszerűsített választékkal —, 11 helyen működik szerviz, ezek közül ötnél korszerű alvázvédelemmel is foglalkoznak.

Autómosót hat benzinkútnál vehetnek igénybe az autósok és a gumiabroncsot kínáló töltőállomások száma is megközelíti a huszat.

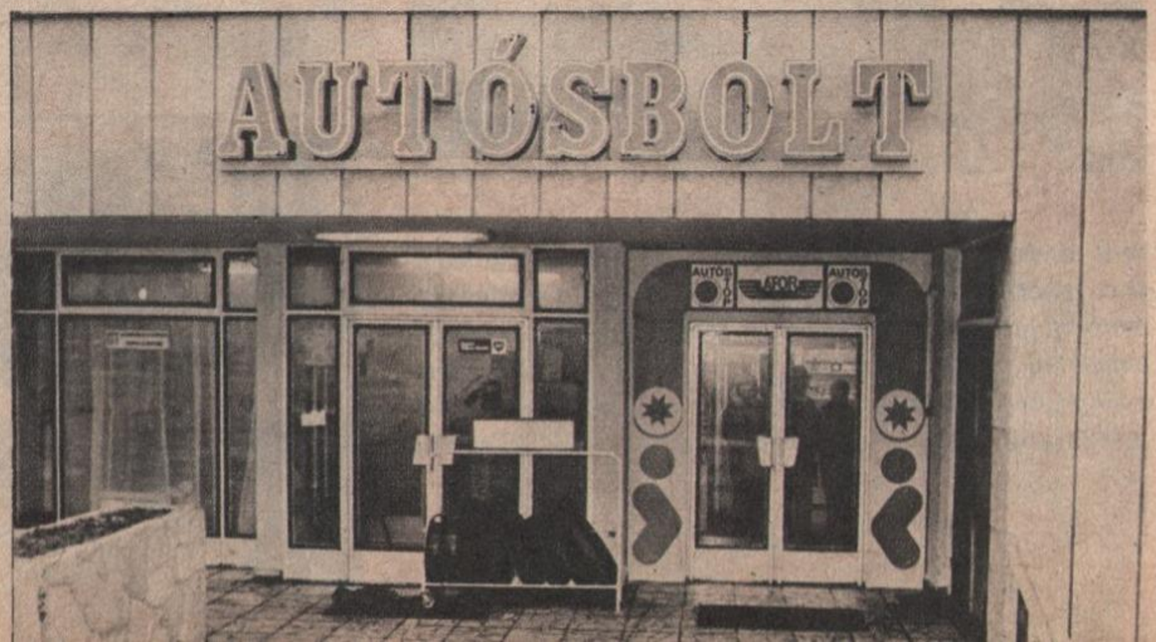
Ennek az irányzatnak a továbbfejlesztése a budaörsi és a balatonvilágosi kutaknál megnyitott autósbolt, amely az autóscikkeken kívül már az utazóközönség személyes igényeit is kielégíti, hiszen az apróbb gyerekjátékoktól kezdve a tisztálkodási szerekig sokmindent tart. Magazinunk címlapján a budaörsi ÁFOR autósbolt látható, gazdag áruválasztékával!

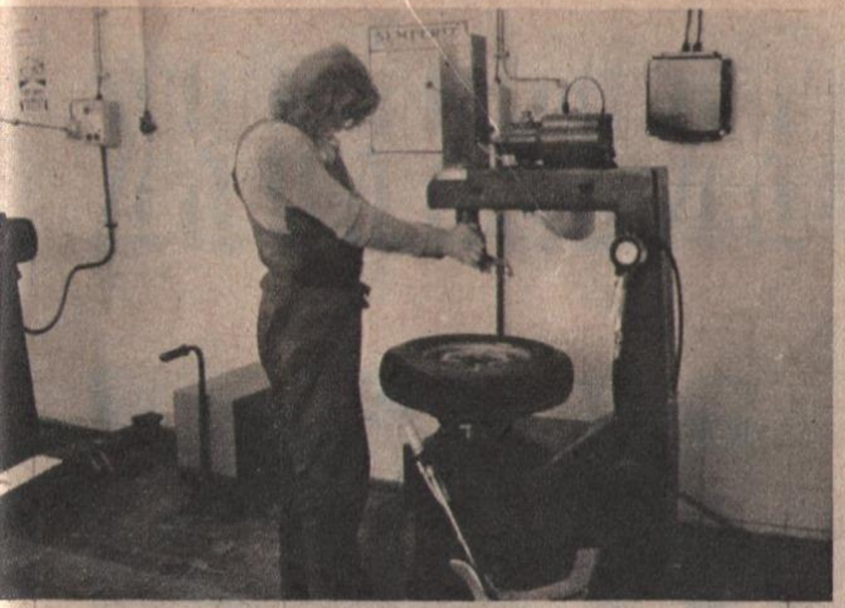
A következő években épülő új töltőállomásokat, ha a helyi lehetőségek ezt megengedik, mind hasonló üzlettel tervezik és a meglevő töltőállomásoknál is folyamatosan kibővítik a szolgáltatásokat. Képes összeállításunkban néhány, már megvalósult és néhány készülő újdonságról számolunk be.



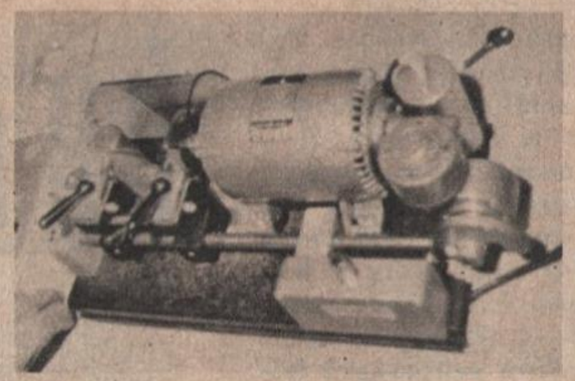
A Taurus Gumiipari Vállalattal kötött szerződés alapján sokféle minőségű és méretű gumiabroncsot vásárolhatnak az autósok az Áfor kijelölt töltőállomásain — gyakran még ritkán kapható, kurrens márkákat is — aminek főleg a sportos autózást kedvelők örülnek.

„Autóstopp"- fantázianéven mutatkoztak be az első Áfor autósboltok. Szomszédságukban, két helyen, egyelőre Budaörsön és Velencén megkezdték a hűtött tej árusítását is.





Nemcsak gumiabroncsot árusít az Áfor, de nagyobb szervizeiben elvégzi az új gumik felszerelését és centírozását is. A munkát gyors, hidropneumatikus szerelőgépek segítik.



A Vágány utcai töltőállomás-szerviz kombinátnál ötletes autókulcs másoló gépet mutattak be. A kis masina néhány perc alatt készíti el a gyújtás és ajtókulcsok pontos másolatát. Az Áfor tervei szerint rövidesen a forgalmasabb szervizekben már ezeket is igénybevehetik az autósok.

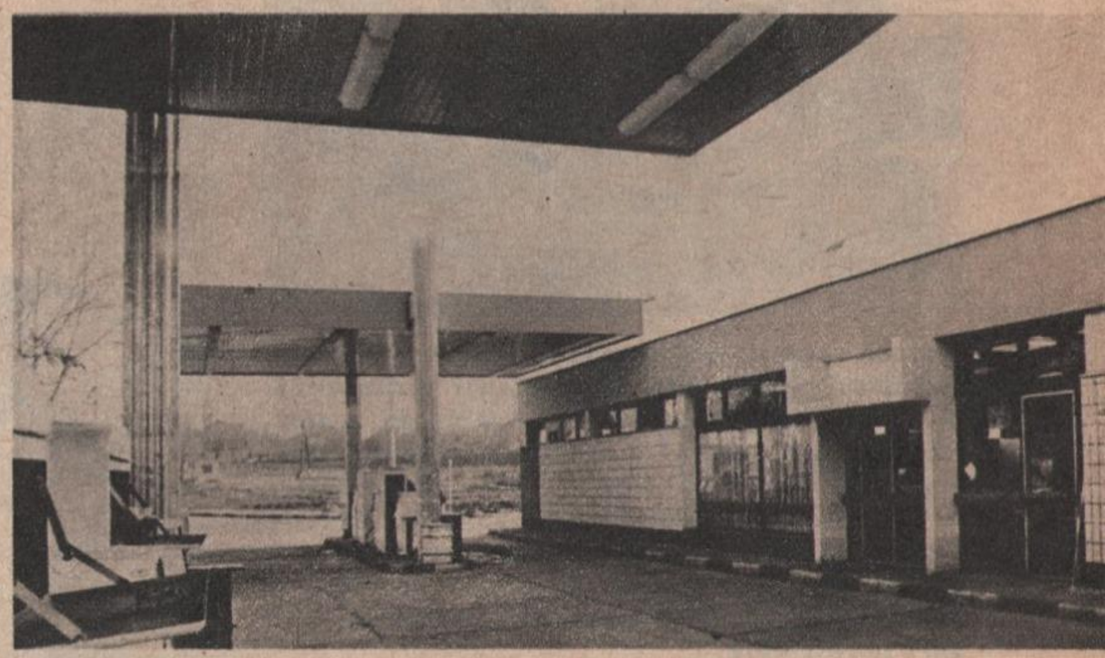


Aki nem bízik az automata kefés gyorsmosóban, az pénzbedobásra működő kézi autómosót is talál rövidesen több Áfor-kútnál. Az első mintapéldány már bemutatkozott és a tervek szerint 1980-ig huszonöt ilyen berendezést szerelnek fel.



Néhány hónapos üzempróba után szakemberek megvizsgálták a 2 Ft-os pénzérme bedobására működő autóporszívót. A tapasztalatok kedvezőek, üzemzavar alig fordult elő és az autósok igen megkedvelték ezt a praktikus szerkezetet a Vágány utcai kútnál. Azt tervezik, hogy a következő öt év alatt további ötvenet szerelnek fel.

A pécsi autósok tankolási gondjait új korszerű töltőállomás és szerviz csökkenti, a város bejáratánál. Az Áfor-Bp kút, gazdag áruválasztékkal, autóápolási és felszerelési cikkekkel, többféle szolgáltatással várja a vásárlókat.

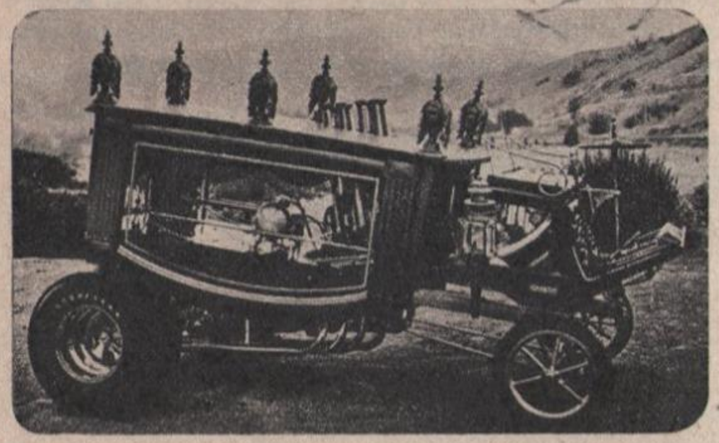


ÉRDEKESSÉGEK az autós világból



Versenyautó — amerikai módra. Talán ez a legmegfelelőbb jelző a képen látható speciális autószörnyetegre, amellyel a tengeren túl a 400 méteres sebességi versenyeken indulnak. A felemelt műanyag karosszéria alatt mintegy 1500 lóerő rejtőzik, a versenyző pedig a két hátsó kerék között kialakított ülésből irányítja az 5—6 másodperc alatt mintegy 300 km/óra sebességre felgyorsuló gépet. A megállás a célvonal után ejtőernyővel és fékkel történik!

Az autósport egy lényegesen szelidebb, de nem kevésbé férfias ágazatát szimbolizálja ez a gyönyörű rallye-Volvo. A svéd autógyár világszerte elismert, strapabíró és biztonságos gépkocsijai a skandináv rallye-versenyeken igen jó eredménnyel szerepelnek.

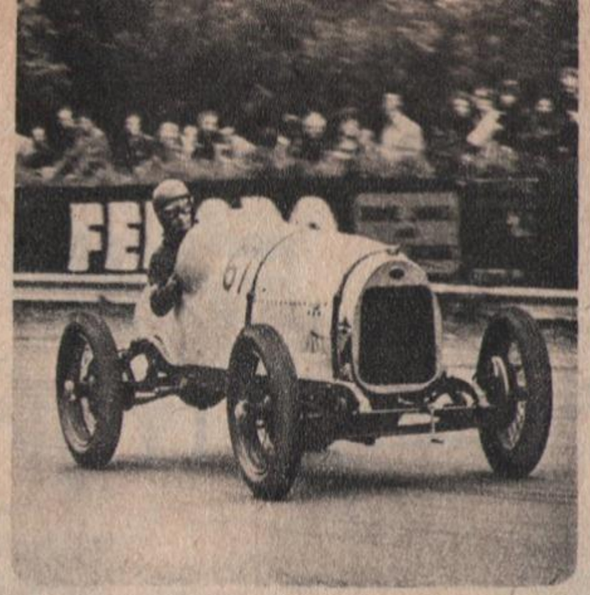


Tessék szemügyre venni a világ leggyorsabb halottaskocsiját! Nem egy bizarr temetkezési vállalkozó készítette, hanem az az amerikai cég, amelyik az extravagáns megrendelők kívánságára a robogó fürdőkádtól kezdve a 300 lóerős telefonfülkéig bármit legyárt. Legújabb terméke ez a halottaskocsi. A megrendelőről nincsenek adataink, de azt sem tudjuk, hogy a gyászoló család hogyan tart lépést vele.





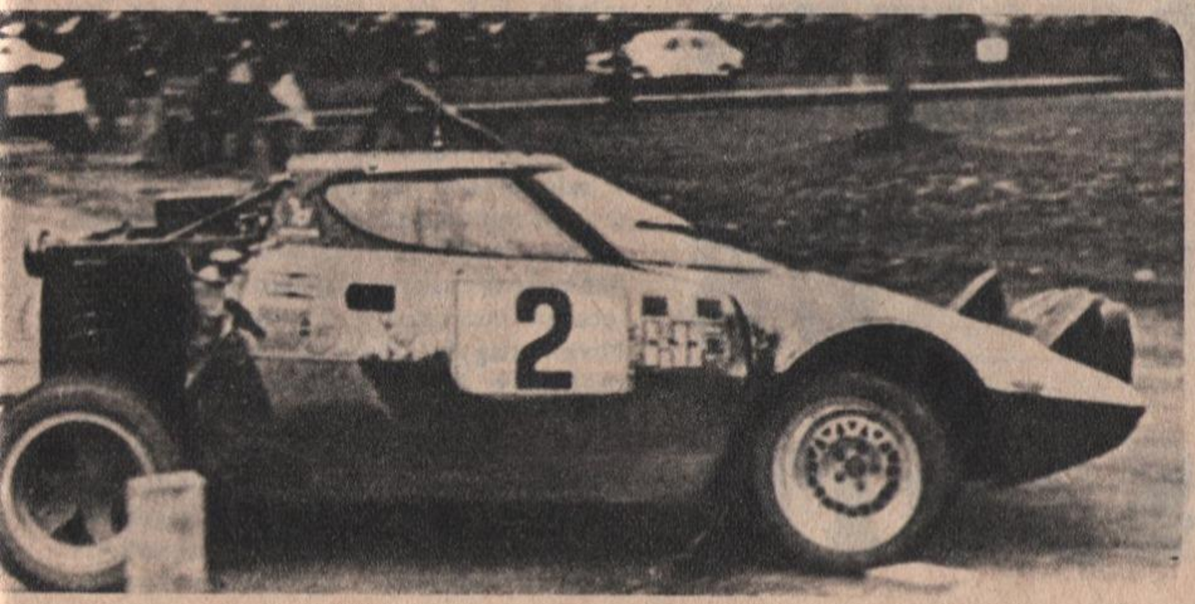
Két fotó a rallye-sport új „fegyveréről", a Lancia Stratosról. Björn Waldegard, a svédek jónevű versenyzője csaknem a RAC-rallye győztese lett a 2. startszámú Lanciával, azonban az egyik gyorsasági szakaszon leszakadt hátsó műanyag karosszéria-elem hiánya miatt a rendezők diszkvalifikálták.

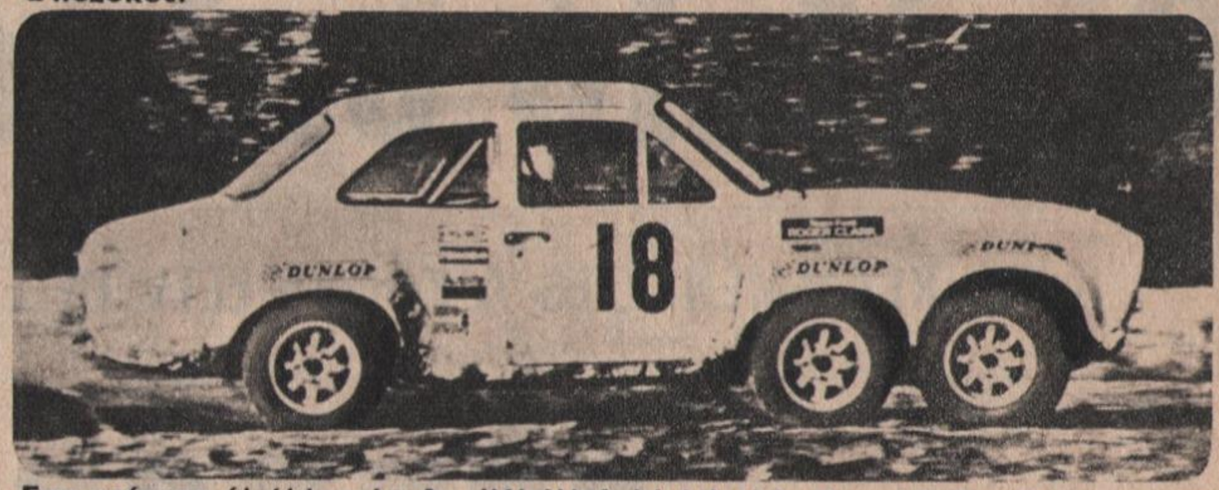


Nemcsak a rézmozsár és a tölcséres gramofon éli reneszanszát, hanem az öreg autó is. Divattá lett a régi versenyautók küzdelme és szinte nem rendeznek olyan autósport viadalt, ahol az igazi nagyok vetélkedését ne előzné meg ilyen verseny. Képünkön egy 1920-as évekből való — természetesen alaposan karbantartott — Bugatti szórakoztatja a nézőket.



És ami az öreg-autók versenyét követi: a sport-prototípusok bajnoki futama. A képünkön látható Turbó-Porsche közel 1000 lóerős, szuper-ballonos gumiabroncsai és stabilizáló karosszéria elemei sejtetik végsebességét. Fotónk egy verseny közbeni villámtankolást örökített meg.



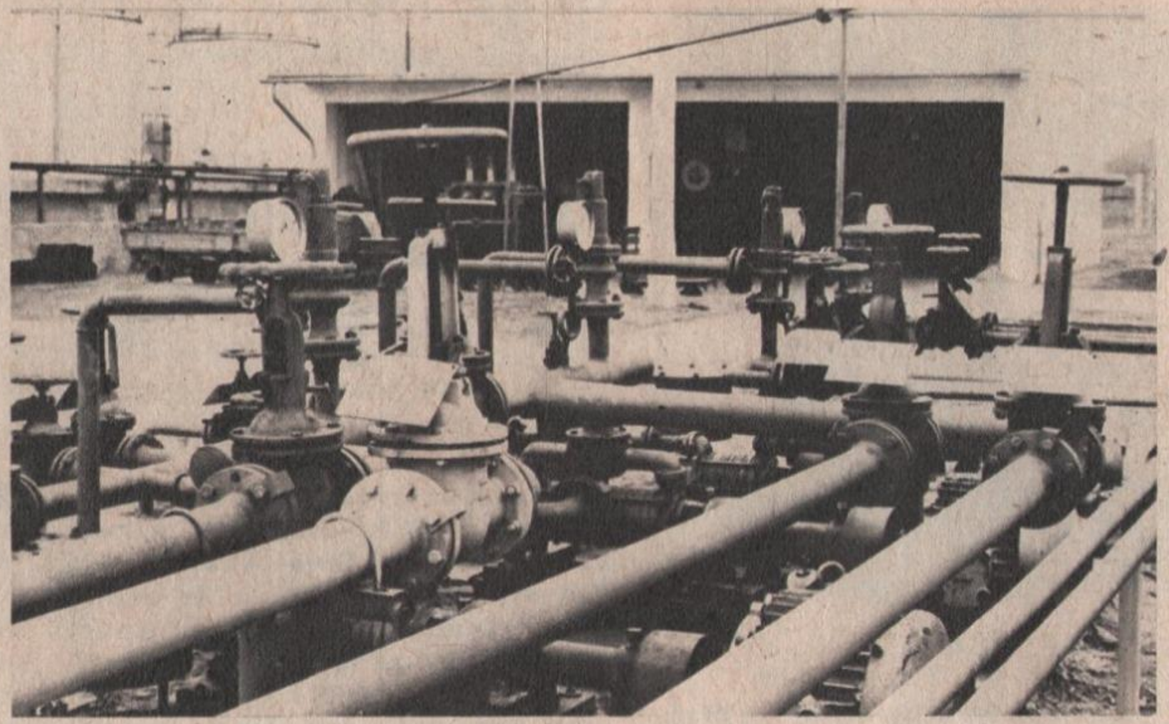


Egy egészen új újdonság Angliából! A kísérleti hatkerekű Forma—1-es versenyautó után Ken Tyrell, az ismert konstruktőr elkészítette a hatkerekű rallye-autó prototípusát is, egy Ford Escort Twin Cam-ból. A próbaversenyen Roger Clark angol versenyző próbálta ki a kocsit — nem túl nagy sikerrel.

Olajfaló baktérium és szuperszűrő

ÁFOR-KEZDEMÉNYEZÉS A KÖRNYEZETVÉDELEMÉRT

A kőolajtermékek korunk legjelentősebb energiahordozói, de egyben a környezeti világ veszélyforrásai is. Ismeretesek azok a megdöbbentő adatok, amelyek a talaj- és vízszennyeződések kárfelmérései nyomán születtek, és számba vették már azokat a következményeket is, amelyek az élővilágra várnak, ha nem oldják meg az ipari és fogyasztói felhasználás során keletkező olajszennyeződések tökéletes szűrését, közömbösítését.
A közelmúltban hazánkban törvény is született a környezet védelméről. Az ÁFOR, mint a kőolajtermékek tárolásával és értékesítésével foglalkozó vállalat különösen érintett ebben a témában, hiszen tevékenysége elkerülhetetlenül magában hordozza a környezetszennyezés veszélyét.
A vállalat szakemberei már sok évvel ezelőtt felismerték a talaj- és vízszennyezés megelőzésének rendkívüli fontosságát és célirányos környezetvédelmi programot dolgoztak ki. A többmillió forintos költséggel elvégzett szűrő- és tisztítóberendezés-rekonstrukció mellett széleskörű kutatási program is megindult még tökéletesebb eljárások kidolgozásáért. E munka kapcsán az ÁFOR újítói más szakintézetek munkatársaival együtt néhány szenzációs találmányt alkottak meg.

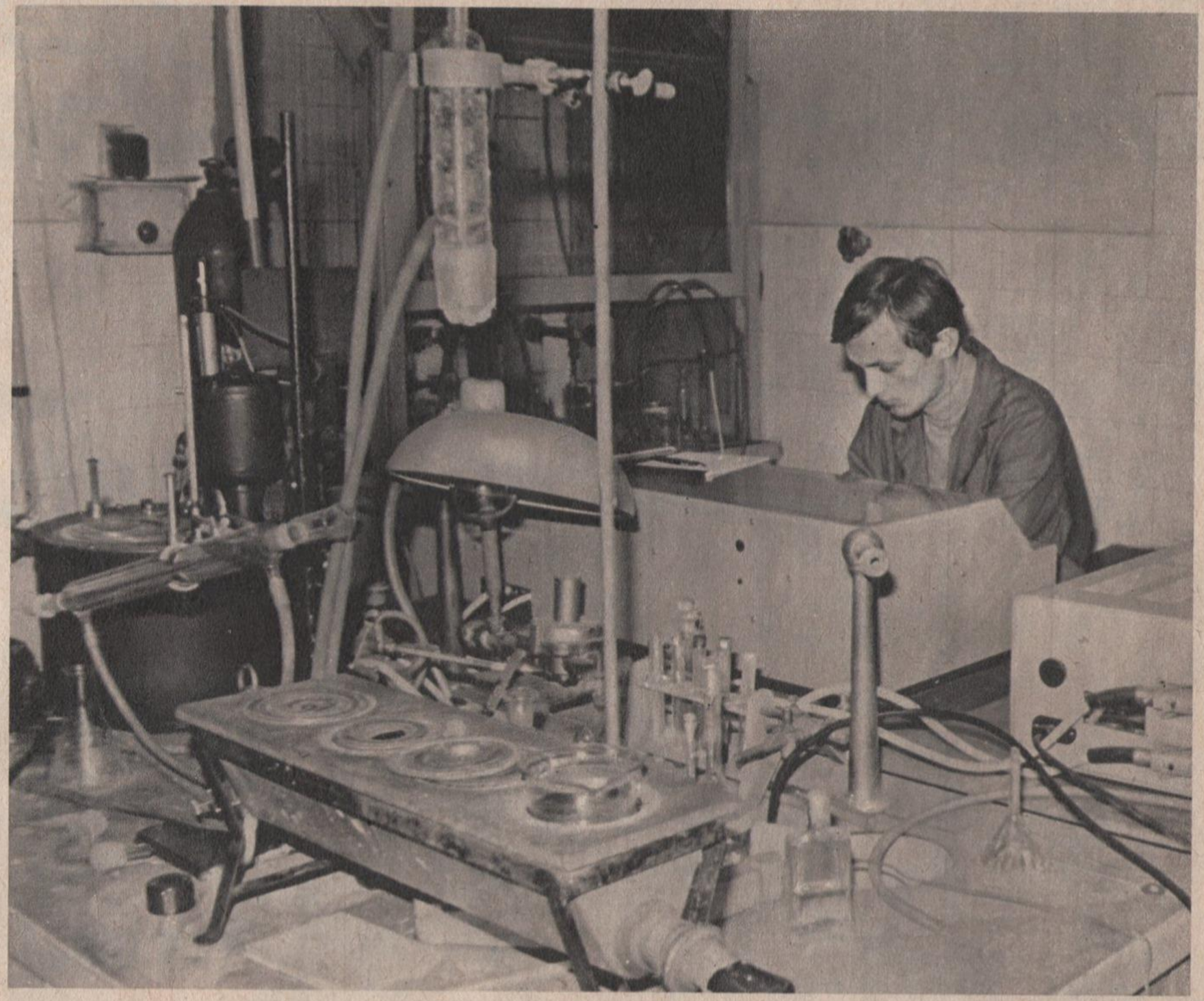


Az ÁFOR, a PHYLAXIA és a Gödöllői Agrártudományi Egyetem szakemberei például az úgynevezett mikrobás szénhidrogén-emésztés nagyüzemi alkalmazását dolgozták ki. Az egyik ÁFOR tárolótelep és az algyői olajmező talajából izolált olajfaló baktériumtörzzsel, a kőolajtermékekkel szennyezett talajok tisztítását és rekultiválását, tehát újbóli mezőgazdasági hasznosíthatóságát kívánják elérni. Az eddigi kísérletek eredményesek, s úgy tűnik a speciális célra „idomított" baktériumoknak ízlik az olaj; öt nap alatt a kísérleti talajmintát 80%-ban tisztították meg az olajszennyeződéstől. A nagyüzemi kísérletek befejezése után az új szabadalom széles körben kerül alkalmazásra.

Egy másik érdekes új eljárás próbájának a színhelye a közelmúltban az ÁFOR csepeli telepe volt. Itt egy olyan teljesen automatizált berendezést vizsgáltak meg üzem közben, amely gyakorlatilag tökéletesen megtisztítja a vizet az olajtól. Mivel a nagyforgalmú olajtelep csatornarendszere közvetlen összeköttetésben van a Dunával, az élővíz biológiai egyensúlyának megőrzése különösen fontos feladata az ÁFOR-nak. Mint minden találmány a csepeli telepen bemutatott és már folyamatosan működő szennyvíztisztító berendezés is, hosszas kutató-

munka eredményeként született meg. A szakemberek itt azt tűzték ki célul, hogy olyan szűrőberendezést készítsenek, amely a megengedhető vízszennyezés mértékét 10 miligramm/liter, vagy 10 gramm/köbméter alá képes leszorítani, ugyanis az eddigi hasonló berendezésekkel csak 20—30 miligramm/liter töménységig lehetett tisztítani.

Az új berendezés tulajdonképpen egy összetett szűrő: első lépcsőben fajsúlya szerint választja el az olajat a víztől, míg a második lépcsőben az oldott, emulziós olajat szűri ki egy különleges, úgynevezett pelyhes-anyag segítségével. A vízben hidrolizált alumíniumszulfát az oldott olajat megköti és alkalmassá teszi szűrés útján való eltávolításra. Természetesen ennek az anyagnak a szűrésére a hagyományos berendezések nem voltak alkalmasak, hiszen néhány óra alatt eltömődtek. Meg kellett tehát találni azt a szűrőtípust és azt a szűrési sebességet, ami gyorsan, igen jó hatásfokkal szűri ki az olajjal szennyezett pelyheket a vízből és utána jól regenerálható. Az új találmánynál alkalmazott műanyag szűrőközeg jól megfelel ennek a célnak és a felújítása után visszamaradó melléktermék, az úgynevezett iszapvíz könnyen összegyűjthető, majd égetőberendezésben véglegesen megsemmisíthető. Az új berendezés, ami a meghívott szakemberek előtt sikeresen vizsgázott az ÁFOR telepén, alkalmas lesz a többi olajtelep szennyvíztisztítására is.



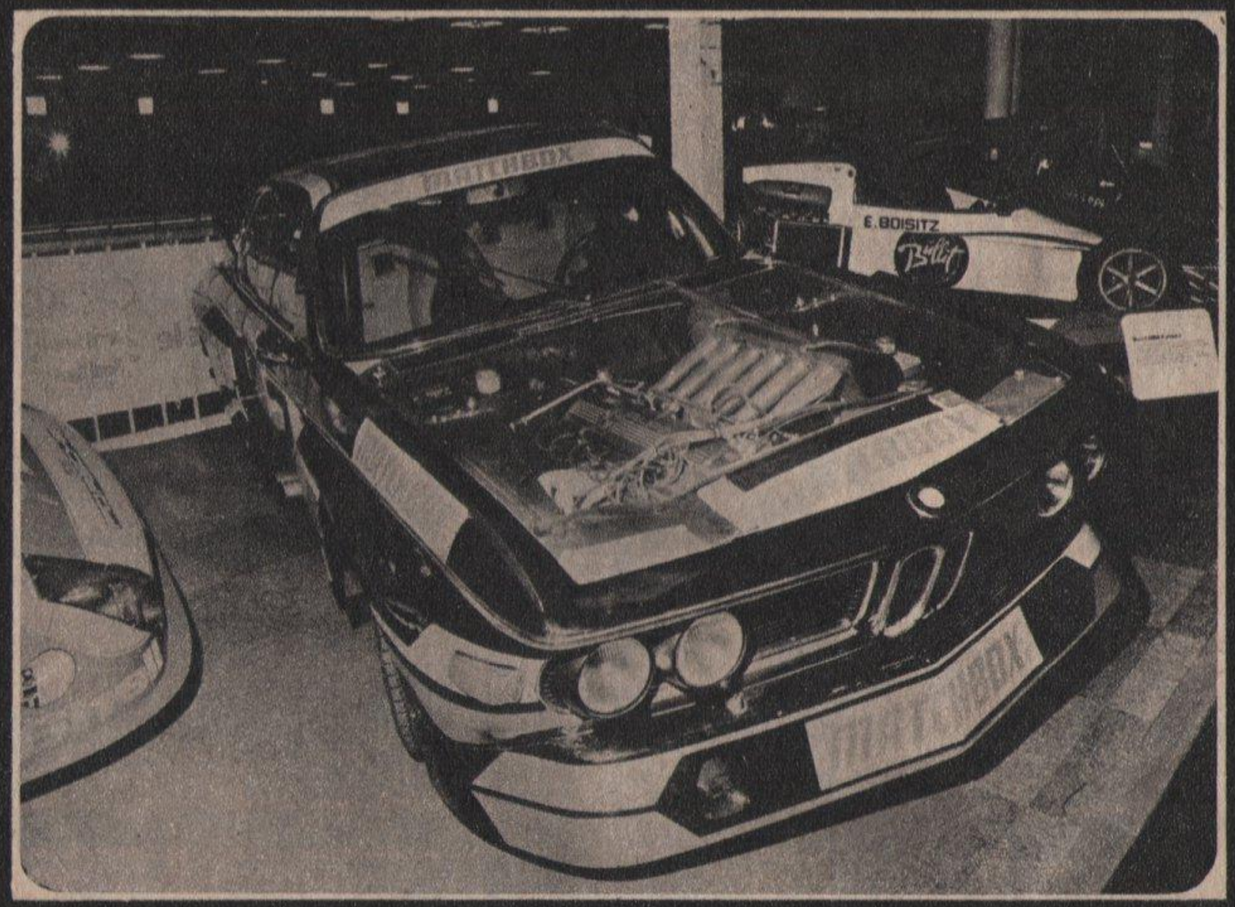

TOP SICHER
MIT DEM VERKEHR LEBEN
KINO
MEMPHIS
JOCHEN RINDT
SHOW

AZ AUTÓS VILÁG SZINPADA

Már hagyomány, hogy az Autós Magazin minden száma tartalmaz egy-egy úgynevezett élő, közvetlen tudósítást híres, külföldi autós eseményekről. Külön öröm, hogy ezeket a beszámolókat lapunk állandó munkatársai készítik. Tavaly két fotósunk, Kölcsényi Zoltán és Németh Sándor Bécsben járt, ahol a Messepalast két hétre az autós világ színpadává vált . . .

Az osztrák Jochen Rindt Forma–1-es autóversenyző – Niki Lauda elődje –, még jóval a nagy sikerek előtt, pontosan 14 éve, egy téli holt szezonban a bécsiek szórakoztatására kiállítást rendezett autós és autósport érdekességekből. Ennek az autós show-nak akkora sikere lett, hogy azóta minden évben újra megrendezik. Rindt tragikus halála óta, felesége Nina Rindt a házigazda.

Az óriási tömeget vonzó kiállításnak tavaly is számtalan érdekes látnivalója akadt; kezdve az osztrák gyártmányú, világhíres KTM cross-motoroktól, az abszolút sebességi rekordot elért Blue Bird nevű rakéta autóig és természetesen a Forma–1-es mezőny valamennyi versenygépéig – kivéve Niki Lauda Ferrariját, aki ki tudja miért megsértődött és kimaradt a show-ból. A rendezők gyengéd célzásul a mezőnybe elhelyezték Lauda autóját is, az igaziak között – egy 30 cm-es modell formájában. A látványok közötti csavargásba belefáradt nézők a versenyfilmeket folyamatosan vetítő moziban pihenhették ki fáradalmaikat.



Dieter Quester motorcsónak versenyző világbajnok és híres autóversenyző – neve fémjelzi ezt a BMW-Alpina kocsit. Az átlátszó motortető alatt a hathengeres, 350 DIN lóerős, befecskendezéses motor gyönyörködtette a nézőket.

A háttérben látható versenyautók csupán kiállítási installációk, az aprócska modellek az asztalon viszont méretarányosak és szinte úgy száguldanak mint a valódiak . . . És valódiak az őket irányító hölgyek is, akik szintén a show fényét növelték.





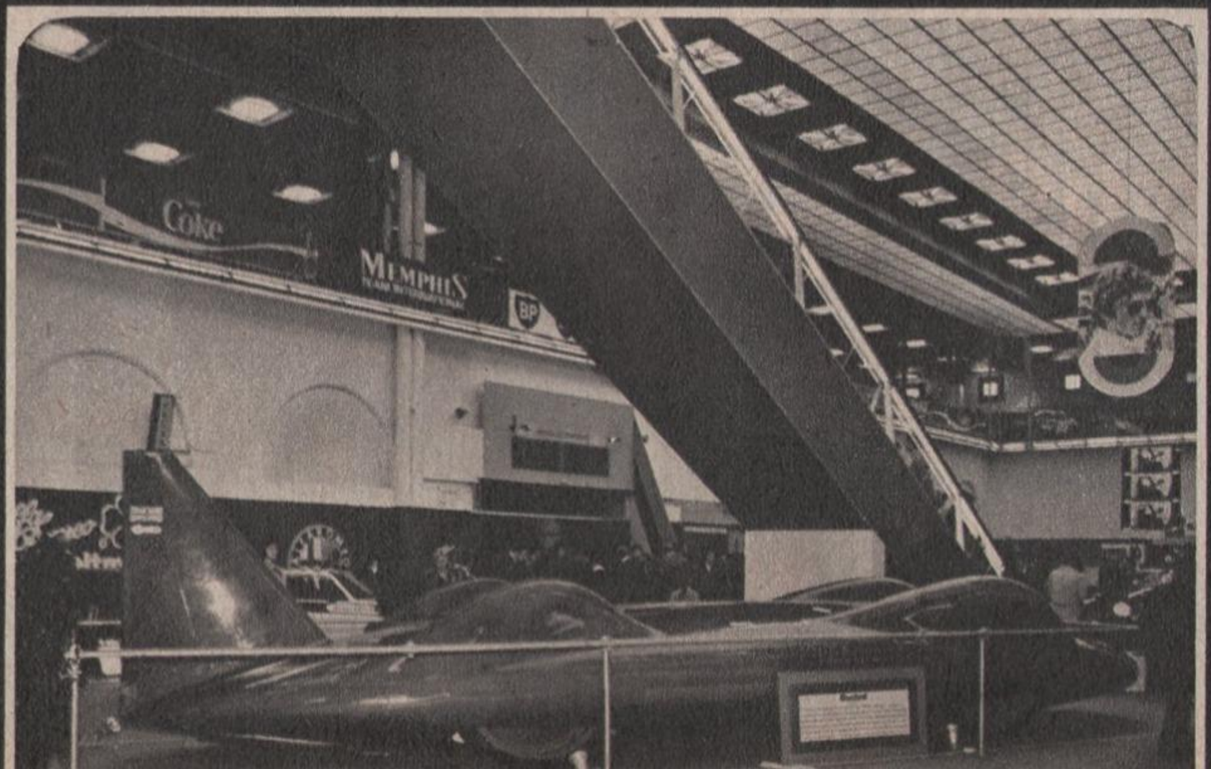
A kiállítás Forma–1-es mezőnyének start-felállása, úgy mint az igazi versenyeken, a teljes létszámból csak Lauda Ferrarija hiányzik. Az 1-es számú rajt-kockában a tavalyi világbajnok kocsiját a parányi modell helyettesíti.



A kép előterében úgynevezett Can-Am szabvány szerint épített versenyautók káprázatják el a nézőket. Mindegyik kocsi a BMW sportműhelyéből került ki és a sportprototípusok versenyein öregbítették a müncheni gyár jóhírét.

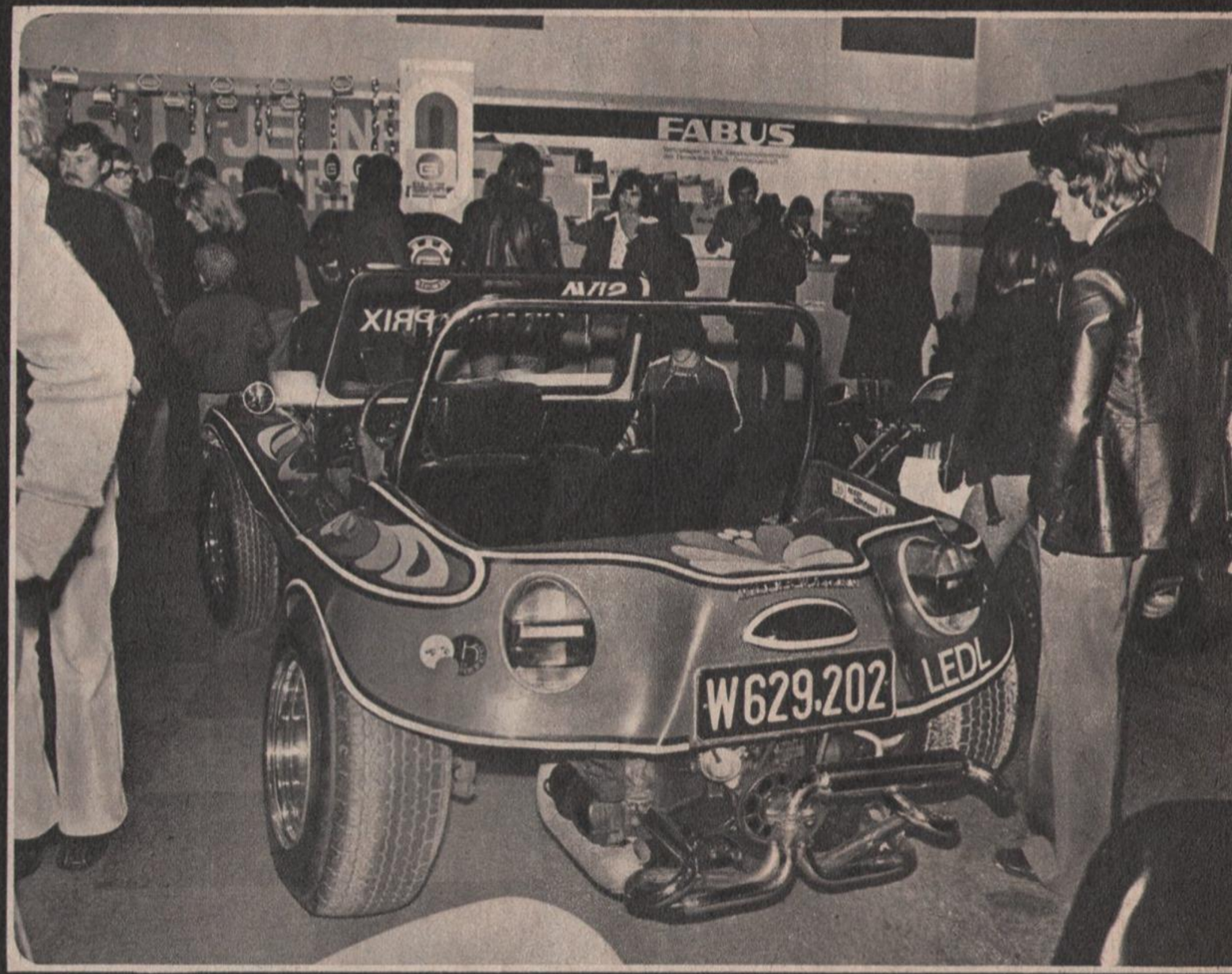
az autós világ szinpada

1964. július 17-én Donald Campbell ezzel a Bluebird, azaz Kékmadár nevű rakéta-autóval állította fel abszolút sebességi világrekordját az amerikai Bonneville kiszáradt sóstavának pályáján. A csúcssebesség akkor még 645 km/óra volt.





A gyermekek álomvilága ezek előtt a pultok előtt vált valóra. Minden híres versenyautó kicsinyített mása kapható, legtöbbjük apró motorral is rendelkezik és távirányítással működik.

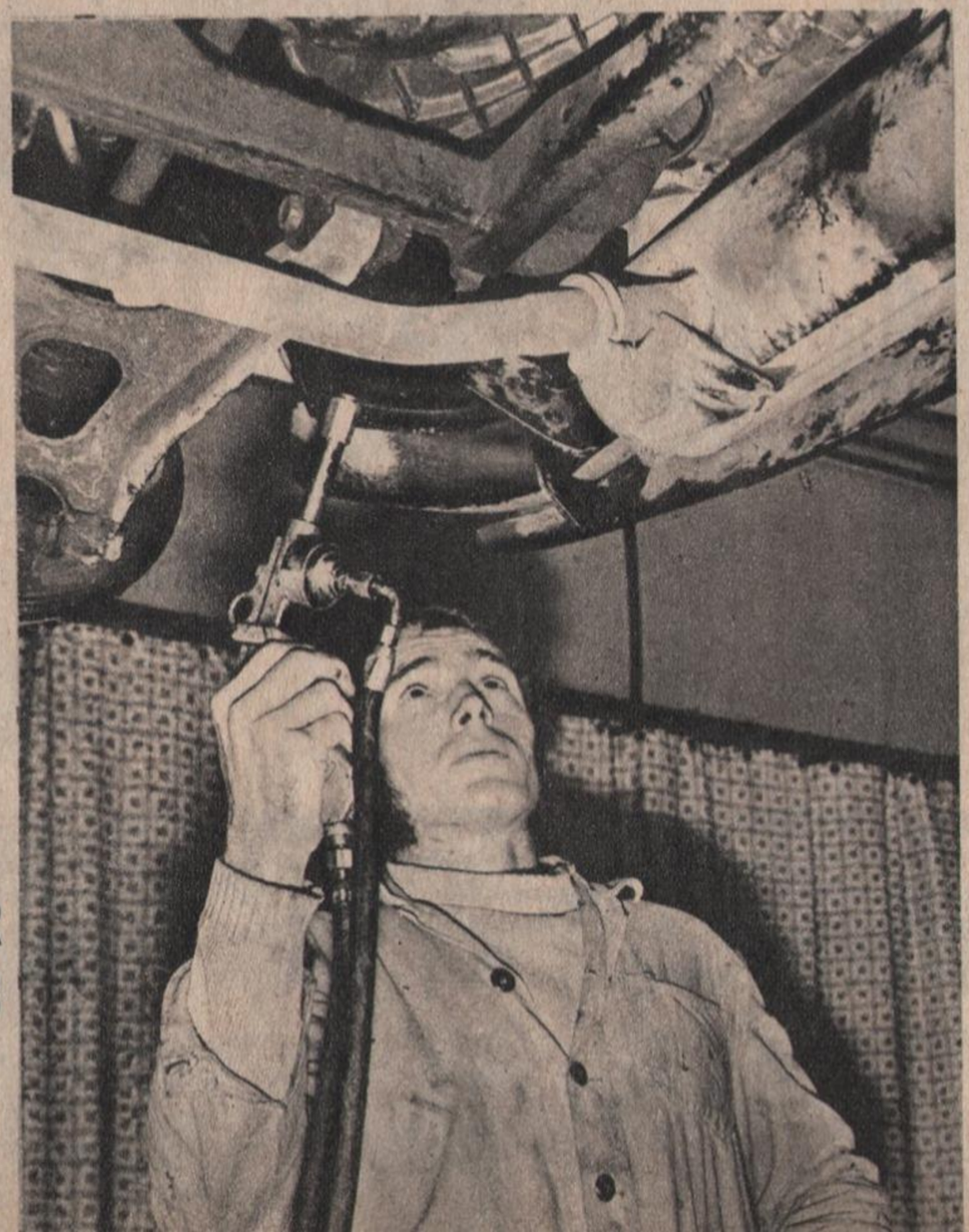


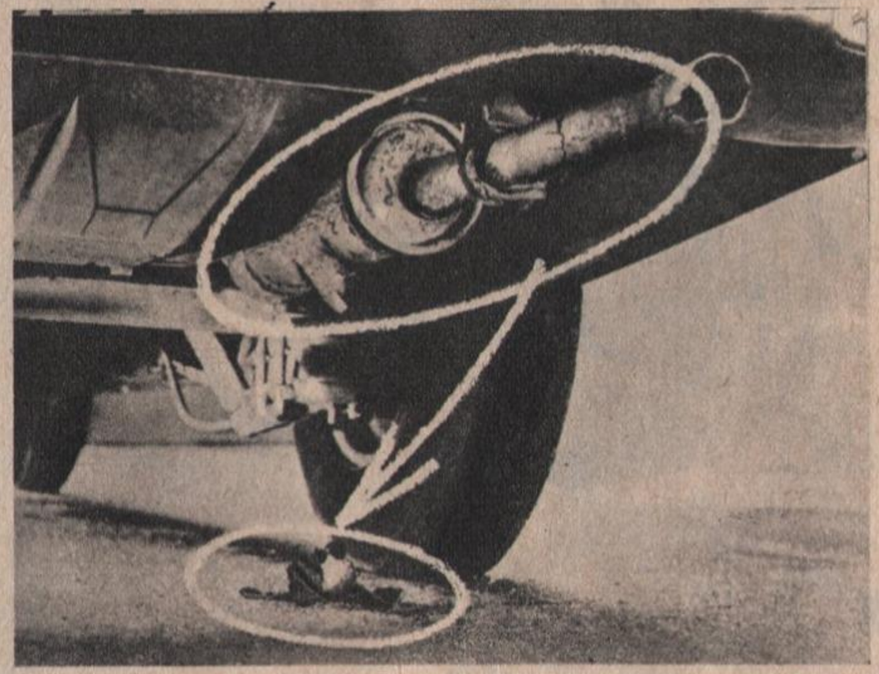
Sok nézőt vonzottak a kiállított terepversenyautók is. A Volkswagen alapra épített Buggy, színes műanyag karosszériáját többnyire a gyerekek csodálták meg, a speciálisan megerősített futóműű és a felfésült motor viszont a hozzáértők elismerését váltotta ki.

KORRÓZIÓVÉDELEM

KORSZERŰ MÓDON







Világszerte növekvő gondot jelent a fémeknek a környezet hatására bekövetkező pusztulása, a korrózió ami csupán Magyarországon a gépjárműállományban, évente több millió forint értékű kárt okoz. Mivel az autók hosszabb ideig tartó kihasználása egyre fontosabb, fokozottan előtérbe kerül a gépjárművek alváz- és üreges védelme.

Az Áfor közel tíz éve foglalkozik különféle speciális alvázvédő, korrózió-gátló anyagok értékesítésével. A svájci Valvoline-Tectyl sorozaton kívül kaphatók például a Nyírbogdányi Kőolajipari Vállalatnál gyártott Koral-200 és Antikorol-AU jelű védőanyagok és újabban öt korszerű Áfor-szervizben új szolgáltatásként megkezdték a gépkocsik alváz- és üreges védelmét is, korszerű berendezésekkel, gyári technológia szerint.

ÁFOR SZOLGÁLTATÁS



A balatonvilágosi sztrádabenzinkút két szervize, a balatonedericsi, a gyulai és a hegyeshalmi szerviz előjegyzés alapján fogadja a gépkocsikat erre a munkára. Mint a szolgáltatást végző szakemberek elmondták, a legtöbb ügyfélben felvetődik a kérdés, hogy megéri-e vagy sem, azt az összeget az alváz- és üregesvédelem, amibe kerül?! A kérdésre a gyakorlat hiteles választ ad; egy új és szakszerűen lekezelt gépkocsinál külső és belső korrózióval legalább két évig nem kell számolni és ha a védőbevonatot rendszeresen felújítják, a rozsdakároktól az autó legalább 8—10 évig mentesül. A védőbevonat elkészítése sokkal olcsóbb, mint a korrodált karosszériaelemek cseréje. A motor és a futómű javítása egyébként is mindig kevesebbe kerül, mint az elrohadt kocsiszekrény foltozása, vagy a sárvédők cseréje. A Wartburgoknál például a karosszéria a kocsi értékének körülbelül 70 százaléka.

Az Áfor szervizeiben Valvoline-anyagokkal, az eredeti gyári előírások szerint végzik a korrózióvédelmi munkát. Miután az alvázat nagynyomású vízzel tökéletesen megtisztítják, gondos szárítás és felületelőkészítés következik. A védőbevonatot ezután hordják fel a tiszta fémfelületre a legkorszerűbb AURAS-berendezések segítségével. Fontos része a munkának az úgynevezett üreges részek védelme. Régebben még gondot okozott a szervizmunkásoknak a rejtett, üreges részek felkutatása, ma viszont a védőanyagot előállító gyár a legtöbb autótípushoz igen részletes technológiai leírást ad, tehát nem maradhat ki egyetlen rejtett üreges rész sem a korrózióvédelmi munkánál.

Az Áfor állomásain a belső ajtókárpitok leszerelése után az úgynevezett tokozott részekre még külön lyukakat is fúrnak és ezeken keresztül porlasztják be a védőanyagot. Ezeket a nyílásokat a munka elvégzése után természetesen műanyag dugókkal újra légmentesen elzárják. A sárvédők, küszöbök, az ajtótokkal így ugyanolyan tökéletes védőbevonatot kapnak, mint a jól hozzáférhető alváz és fenéklemez részek.

Az Áfor árjegyzéke meglehetősen kedvező! Egy Zsiguli teljes alváz- és üreges védelme Valvoline-Tectyl anyaggal például 800,— forint körül van. Aki ma autót vásárol, általában hosszú távon számol annak megtartásával. Érdemes tehát gondot fordítani az ésszerű karbantartásra.

VILÁGBAJNOK
A HATLÁBÚ KUTYÁVAL

Az AGIP partnerünk, Niki Lauda pedig a szomszédunk. Ezzel is mottózhatnánk képes összeállításunk aktualitását, amelyet az 1975. évi autós világbajnoknak és az őt támogató olasz állami kőolajvállalatnak szentelünk.

A Forma—1-es versenyzés közismerten a legköltségesebb technikai sportok egyike, csupán az autó közel egymillió dolláros értéket képvisel, nem beszélve a felkészüléshez elengedhetetlen műszaki apparátus költségeiről, a versenyistálló fenntartásáról, no meg a versenyző tiszteletdíjáról. Ezt a hatalmas összeget általában több cég fedezi. Niki Lauda esetében az autót az olasz Ferrari cég adja, de a kutatási, fejlesztési és versenyzési költségek igen jelentős hányadát az ENI konszernhez tartozó AGIP cég állja. Persze jónéhány százezer dollárral érdekelt egy-egy VB-futamban a Good-Year gumigyár, a Heuer óra- és műszergyár, sőt még egy osztrák bank-konszern is. A részvétel nagysága jól lemérhető a versenykocsin elhelyezett reklámfeliratok méretéből. Az AGIP mindenesetre kitűnő reklám hordozóra talált Niki Laudában. A fiatal osztrák tíz éve még Budapesten debütált egy aprócska Mini Cooper kocsival a túraautók versenyén, majd néhány év múlva egy szerény teljesítményű Forma-Volkswagen nyergében ért el sikereket a népligeti körpályán. Azóta sok-sok buktatón és számtalan kudarcba fulladt versenyen át, eljutott az autósport fellegvárába, a Forma—1-esek világába, ahol tavaly biztos fölénnyel megszerezte a világbajnoki címet. Jó márka Niki Lauda neve is, de jó márka az AGIP olaja is az autósok szemében.



A hatlábú AGIP-kutya és a világbajnok. Niki ma az olasz olajvállalat legjobb reklámja — ezúttal az AGIP Sint—2000-jelű motorolajat próbálja győzelemre vinni.

Alig fejeződött be a Forma—1-es világbajnokság és az osztrák könyvpiacot máris elárasztotta a Niki Lauda-sztori. Íme néhány cím a bőséges választékból: „Niki Lauda és a Forma—1", „Niki Lauda — egy autóversenyző karrierje", „A leggyorsabbak" stb.





Niki Lauda és Ferrarija legyőzhetetlen volt 1975-ben. Kis kivétellel valamennyi VB-futamot biztos fölénnyel nyerte.

MŰSZAKI-KRESZ

a biztonságosabb közlekedésért

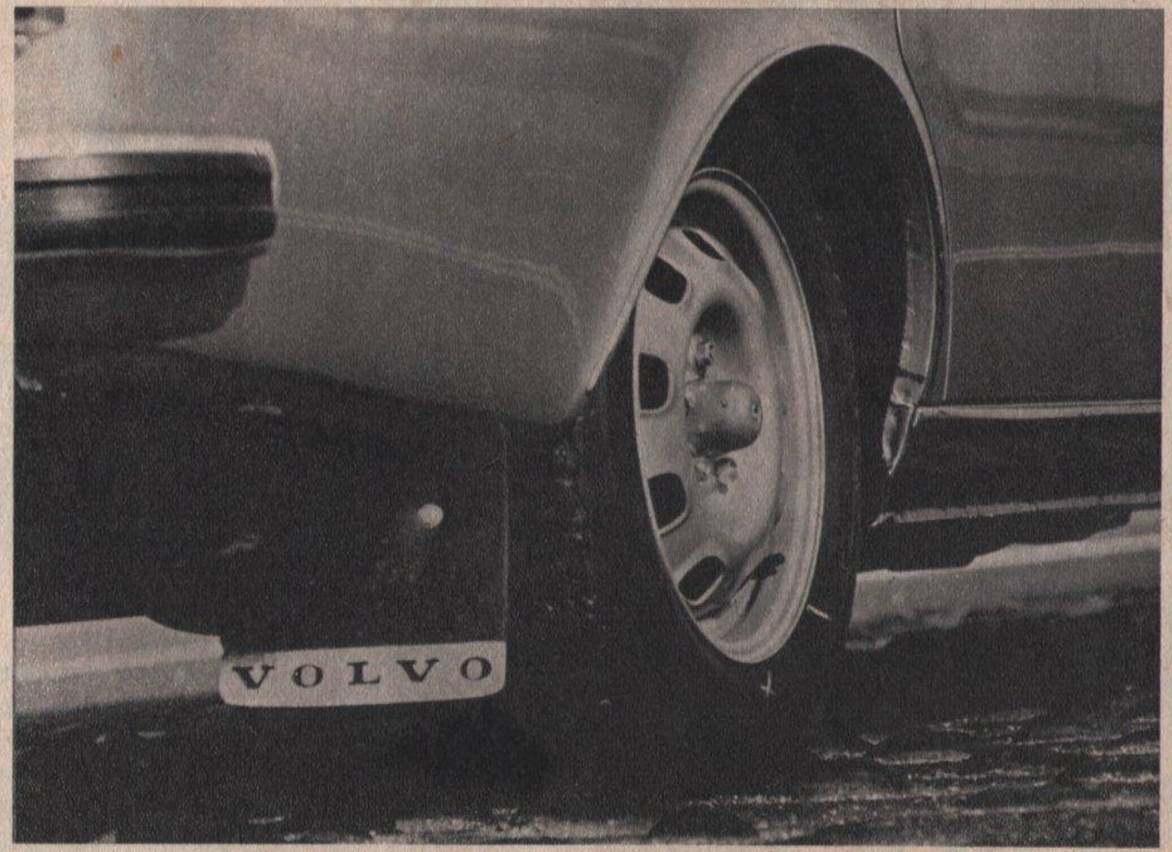


Elmúlt évi Autós Magazinunkban a január elsejei premierrel életbe lépett új közlekedésrendészeti szabályok jogalkotási előzményeiről, újszerű szellemeéről, a legfontosabb változásokról beszéltünk. Azóta az új KRESZ már napi gyakorlattá vált, de a hozzá kapcsolódó műszaki igazgatásrendészeti tennivalók — kissé megkésve — csak ez év tavaszán láttak napvilágot. A közlekedés- és postaügyi miniszter 23/1975/XII. 31./KPM számú rendelete a közúti járművek forgalomba helyezésének és forgalomban tartásának műszaki feltételeiről rendelkezik — szintén újszerűen — már a Közúti Közlekedési Egyezményben részes államok közös normatíváinak megfelelően.

Az úgynevezett műszaki KRESZ sok eddig tisztázatlan kérdést rendez, nem egy autós műszaki tévhitet oszlat el. Sajnos az új rendelet propagandája közel sem olyan jó és alapos, mint maga a szabályzat, így az autósok jelentős része — annak ellenére, hogy a műszaki KRESZ rövidesen teljes egészében hatályosan életbelép — nem ismeri a megváltozott előírásokat. A közelmúltban a Magyar Újságírók Országos Szövetségében a közlekedéssel foglalkozó autós újságírók előtt Pelbárt Jenő alezredes, a közlekedési rendőrség egyik vezetője és Tóth József, a KPM Autóközlekedési Főosztályának munkatársa ismertette az új miniszteri rendeletet és annak végrehajtási módozatait. Mint elmondták, a szabályalkotásnál az elsőrendű cél az volt, hogy a közlekedésben résztvevő járműveket a korszerű forgalmi helyzetnek megfelelő szerelvényekkel láttassák el, általában egységesen megkövetelhető legyen a maximális forgalmi biztonság. Az új szabályokat tizenkilenc fejezetbe és nyolcvanhét pontba foglalták, ezek szinte kivétel nélkül a jármű kialakításával, tartozékaival, a forgalombiztonsági szerelvényekkel, jelző berendezésekkel és azok szabályos alkalmazásával foglalkoznak.

Az új műszaki KRESZ például végérvényesen pontot tesz a lámpák körüli vitákra. A gépjárműveken, tehát a személygépkocsikon is (!) összesen 6 lámpa engedélyezett, ahol beépített kettős lámpatest van, mint például a Polski Fiatoknál, ott pótlólag csak két ködlámpát szabad felszerelni és ezek kizárólag csak a tompított lámpákkal éghetnek együtt. Az úgynevezett ka-





nyar-lámpák felszerelése, illetve alkalmazása csak ott engedélyezett, ahol ezek a kormányzott kerekekkel együtt elfordulnak. (Például a Citroen DS és ID típusainál) A néhány speciálisan versenycélra fenntartott rallye-gépkocsinál — licences versenyzők esetében — külön műszaki sportszabályzat rendelkezik a KPM-rendelettel egyetértésben a speciális rallye-fényszórók, szúrólámpák bekötéséről és alkalmazásáról. Sokakat érint, tehát ezúton is elmondjuk, hogy tilos a hátsó féklámpákkal együtt működő pót piroslámpák használata. Ezek bármilyen mutatósak is, csak az első ködlámpákkal éghetnek együtt — természetesen ködben és lassú haladásnál — pontosabban belőlük hátul, csupán egy! Szigorúan rendelkezik az új műszaki KRESZ a kipufogógázok mennyiségéről is; benzinüzemű motoroknál a maximális fordulat 60%-ánál a térfogat 4,5 százalékát nem haladhatja meg. Ezt természetesen nem az autósoknak kell bemérniük, de a gyáraknak és a szervizeknek fontos feladata. Megszünteti az új rend az úgynevezett rádió-zavarást is; a motoros járművek minden rádiófrekvenciás sugárzást kibocsátó elektromos berendezését hatásos zavarszűrővel kell ellátni. Ellenőrzik a jövőben a gumiabroncsok profil-mélységét is és előírták azt is, hogy azonos tengelyen levő kerekeken csak azonos típusú és felépítésű gumiabroncsot szabad használni. Tilos a jövőben az úgynevezett átmetszett futófelületű abroncsok használata, mivel ezek fokozottan balesetveszélyesek!

Szigorú szabályozásra kerültek többek között a fékekre vonatkozó előírások, a kormányműre és a futóműre vonatkozó rendelkezések és a biztonsági öv alkalmazásának módozatai. Taxi kivételével például jövő nyártól már minden személygépkocsit kötelező az első üléseken ellátni biztonsági övvel.

Az új műszaki KRESZ rendelkezései néhány kivételtől eltekintve már 1976. január elsején életbe léptek, a többi szabályt — elsősorban azokat, amelyek új szerelvények alkalmazásáról rendelkeznek — folyamatosan vezetik be és a közlekedési rendőrség ezek betartását ugyanúgy ellenőrzi a jövőben, mint a közlekedési szabályok betartását.

*

KÉPES KALEIDOSZKÓP



„Post mortem, nulla voluptas", azaz a halál után semmi öröm! Valódi temető hangulat, az autótemetőben, ahol a hajdani csillogó gépcsodák az utolsó állomást, a kohót várják.

Íme az ideális, kisfogyasztású városi autó egyik legújabb változata. Készítette az osztrák Ledl-cég — úgy tűnik nem annyira józan üzleti célkitűzéssel, hanem inkább reklámcélból.



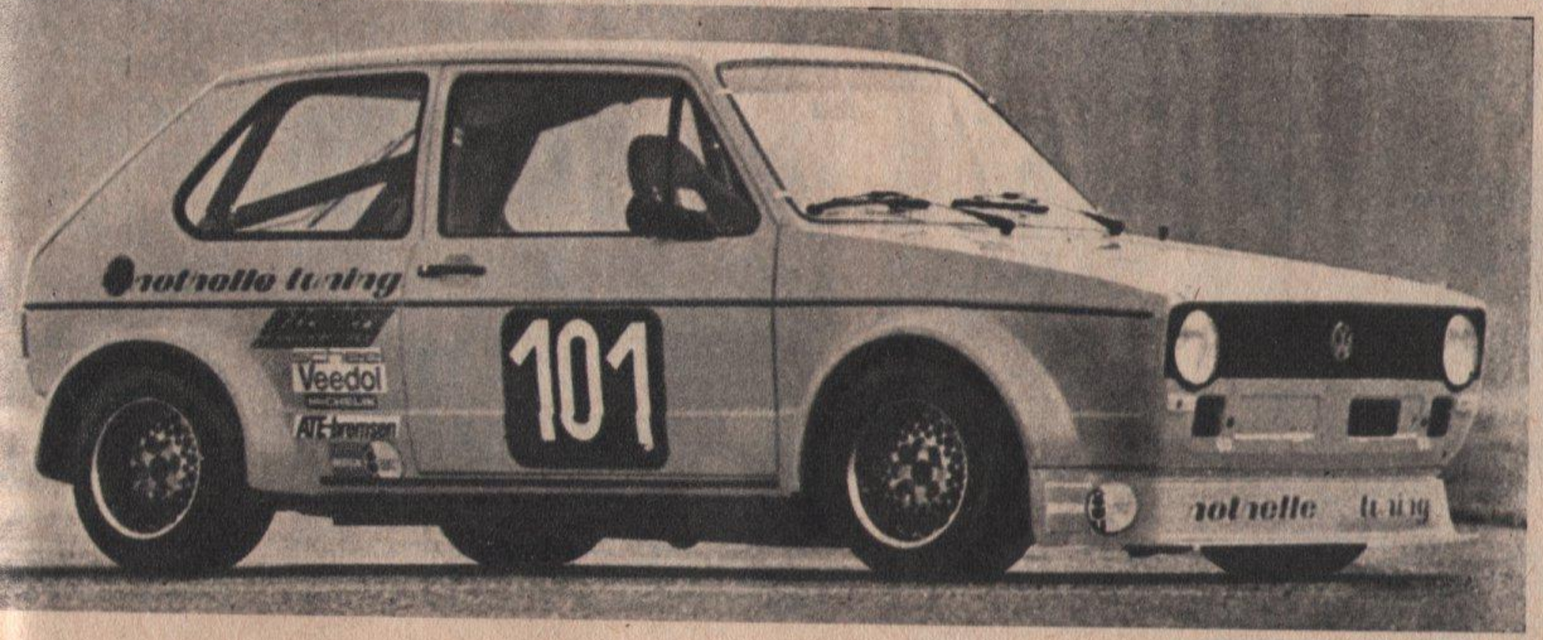


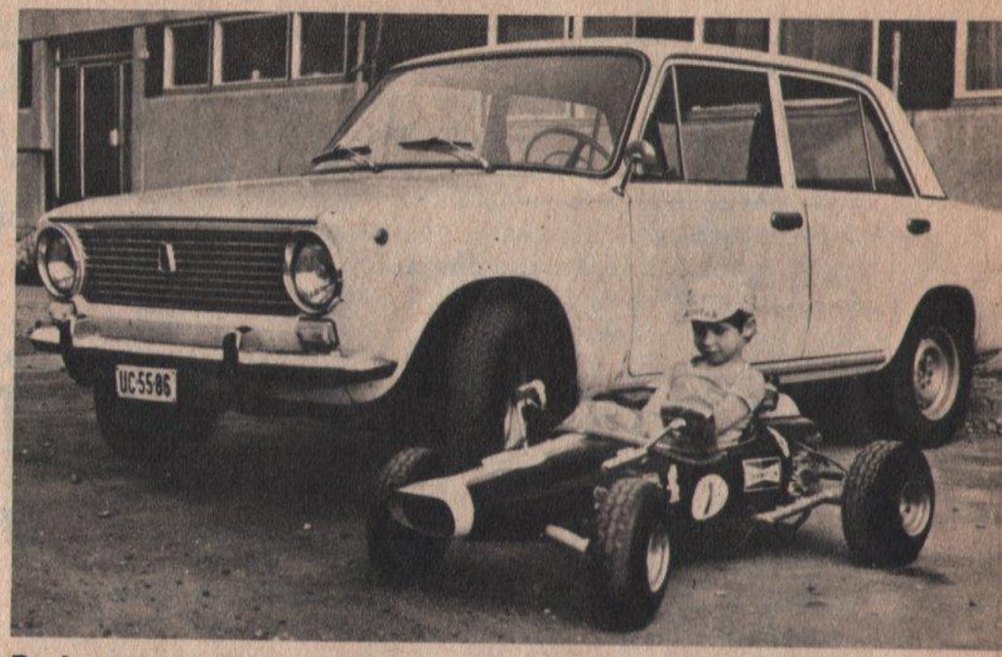
Az elpusztíthatatlan 2 CV, azaz a Citroën legkisebb modellje, nemcsak a kispénzű ember ideális autója, de a sivatagi versenyek szívós résztvevője is. Tavaly szaharai hosszútávú versenyt rendeztek számukra, ahol a képünkön látható kocsi nyerte el a bajnoki serleget.



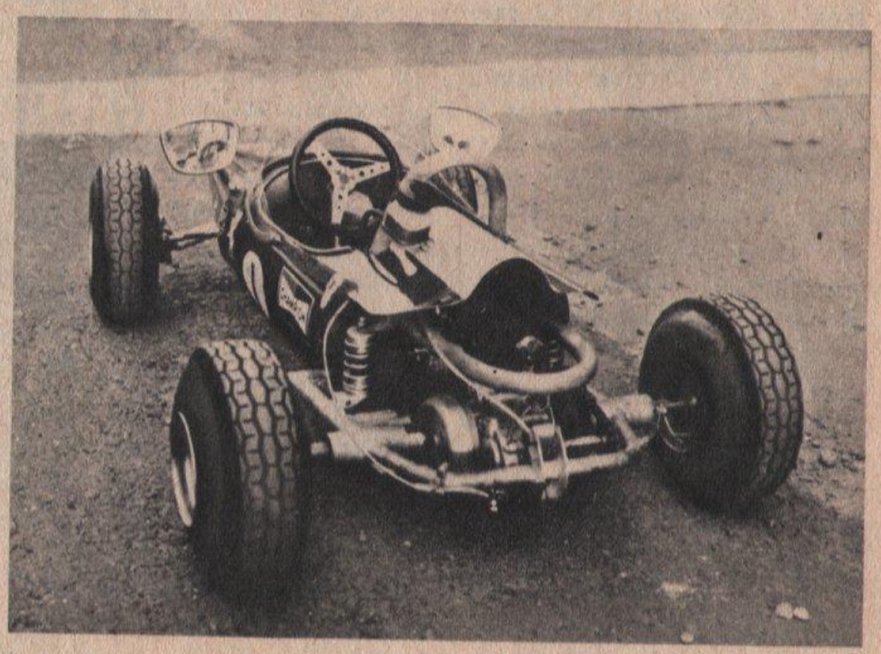
Az autósport egyik divatos kinövése, a rallye-cross! A közutakról is ismert buggy-k mellett egyre inkább ilyen speciális gépekkel futják a rendkívül nehéz körversenyeket, elhagyott homokbányákban, kőfejtéseken, vagy éppen kiszáradt tómedrekben.

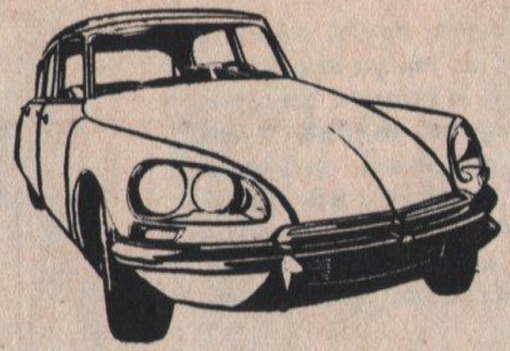
A VW-Golf igazán olcsó kisautónak készült, szolid teljesítménnyel és szerény fogyasztással. A modern, lendületes vonalvezetésű karosszéria azonban felkeltette a sportautótervezők érdeklődését és az NSZK-beli Nothelle-Tuning cég elkészítette a Golf versenyváltozatát; közel 100 DIN lóerő, könnyített műanyag elemes karosszéria, magnézium keréktárcsás széles abroncsok jellemzik az újdonságot.





Budapest egyik új lakótelepén kaptuk lencsevégre ezt a parányi versenyautót, amelyet Lengyel Géza közlekedési technikus készített kisfia számára. Az erőforrás 50 kcm-es Babetta-motor, a karosszéria elöl-hátul rugózott és tárcsafékes.



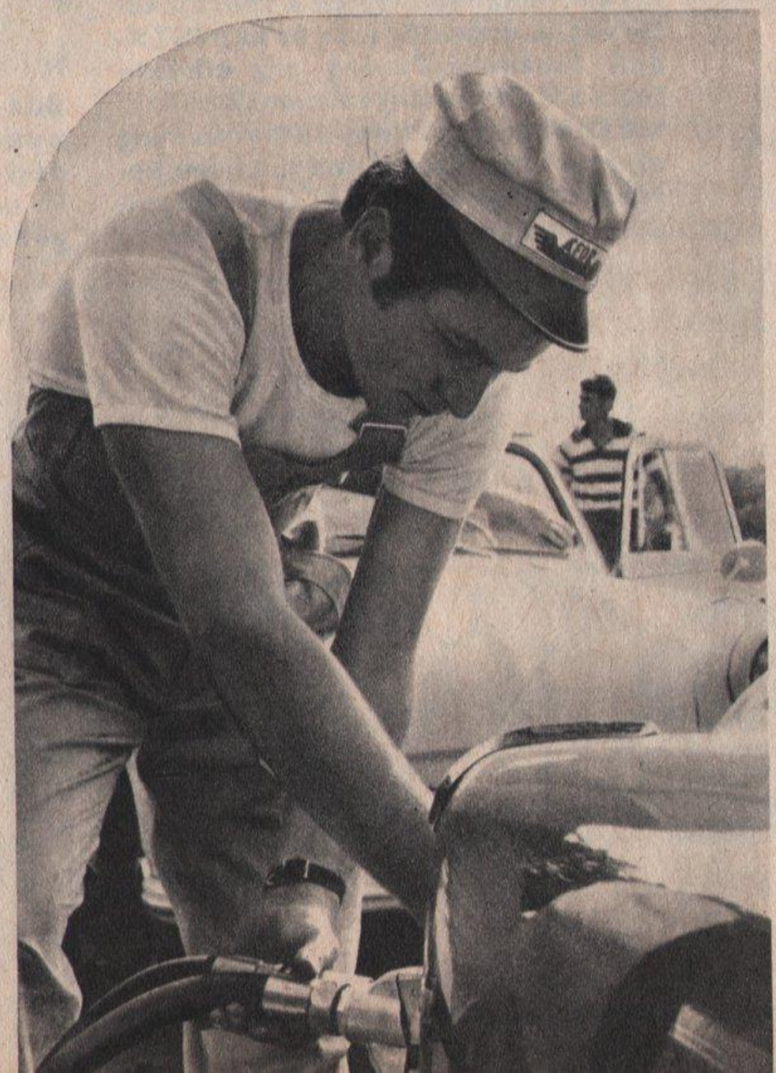


AUTÓTECHNIKA ÉS ÜZEMANYAGTAKARÉKOSSÁG

Az autó szinte évtizedekig uralta az embert, döntő befolyást gyakorolt az életstílusra, a gondolkodásmódra, a természetes környezetre, az úgynevezett infrastruktúrára egyaránt. Az autó szolgálatában ipari és szolgáltató ágak fejlődtek ki, az üzemanyag cégek fejlesztési programjai, árukínálatai például szinte kizárólag a járműpark igényei szerint formálódtak, méghozzá a legkorszerűbb autók diktálta módon. Azután elmúlt ez az időszak és következett a nagy kijózanodás: a környezetvédelem, az energiatakarékosság, a kőolajhiány, egy általános hangulatváltozás, amit egy kicsit úgy is lehetne jellemezni, hogy átesés a ló másik oldalára. Az autó lett átmenetileg minden rossznak az okozója. Szidták, átkozták azok akik a környezetet féltették, a városrendezők, az útépítők, a közgazdászok, a kőolajvegyészek, a szociológusok és a politikusok. Városi emberek és vidékiek egyaránt. A legtöbb autógyárat — különösen a kapitalista világban — „sokk"-ként érte ez a változás és a nagy megtorpanást követően el kellett telnie két esztendőnek ahhoz, hogy alkalmazkodni tudjanak az új helyzethez. A tervezők, az autókonstruktőrök új programot kaptak: készítsenek józan méretű, mérsékelt komfortú, olcsó, kisfogyasztású gépjárműveket, olyanokat, amelyek a környezeti világ szennyezését nem veszélyeztetik. Most egy-két év elteltével, ha átlapozzuk a világ nagy autógyárainak kínálatát, azt tapasztaljuk, hogy a krízis nagyon is hasznos, mondhatni áldásos volt. Az autóipar újra bebizonyította, hogy ha kell, tud alkalmazkodni! Egymás után jelennek meg a józan méretű, józan formájú, normális teljesítményű, biztonságos és gazdaságos autók. Úgy tűnik, a mai autótechnika az üzemanyag-takarékosság szolgálatába szegődött.

A legnagyobb gyártási programot lebonyolító európai márka, a Volkswagen, pontosabban az Audi és a VW, már kiforrott és komplett típusválasztékot kínál, takarékos üzemű autókból. Az Audi 80 S, 80 SL, 80 GL jelű kocsik kivétel nélkül 10 liter/100 km alatt fogyasztanak és normál benzinre alkalmas motorokkal készülnek. A Golf-sorozat tagjai szintén a legtakarékosabb kocsik csoportjába tartoznak.

Érdemes megfigyelni a BMW kínálatát. A sportos és mégis józan autókat gyártó müncheni cégnek nincse-

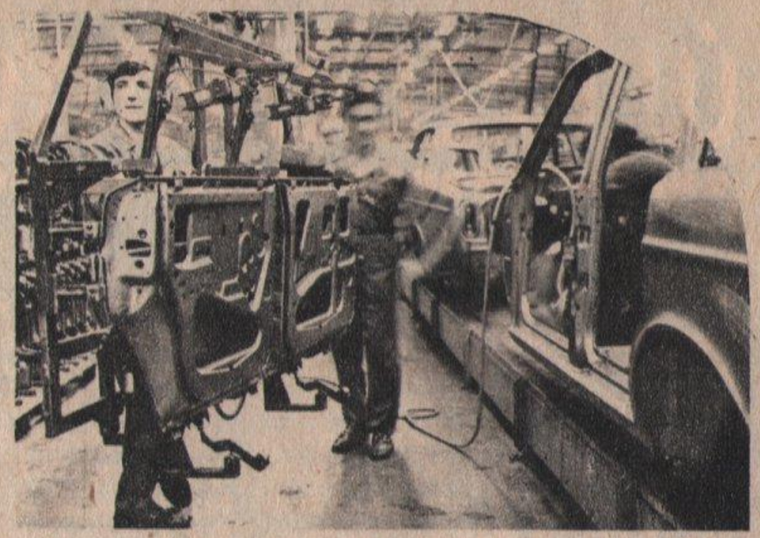




nek értékesítési gondjai, mivel a megközelítő luxusigény mellett is olcsó üzemű autókat tud eladni. A 90—125 DIN lóerő közötti 316—318—320-as BMW sorozat tagjai kivétel nélkül normál benzinre alkalmasak, 10 liter/100 km körüli fogyasztással. A Porsche változatlanul drága autó, de rendkívül tartós (6 év garancia) és szintén normál benzint fogyaszt, tehát üzemeltetése igen gazdaságos. A francia Renault-modellek az 5-östől a 131 LE jelűig bezárólag ugyancsak nem igénylik a szuper benzint és fogyasztásukat is a minimálisra szorították. Az „év autója" címet nyert Simca—1307-es csak 8 litert fogyaszt, méghozzá alacsony oktánszámú benzinből. Hasonló fogyasztási paraméterekkel rendelkezik a Fiat új, 128-Berlinett jelű sorozata is.

A szocialista autógyárak konstruktőrei már az energia krízis előtt is józanabb üzemmódok elérésére törekedtek, néhány kiemelt, reprezentatív nagyautó kivételével. A Skodák 7 literes fogyasztása ma Európaszerte nagy vonzerő a takarékos vásárlók szemében és a Ladák fogyasztása is „belefér" a kispénzű vásárlók költségvetésébe. A Polski Fiat új típusa viszont nem sorolható fenntartás nélkül az olcsó üzemű autók sorába.

Úgy tűnik, az autóipar most egészséges fordulatot vett és ha már ismételten bebizonyosodott, hogy az autó pótolhatatlan és nélküle elképzelhetetlen a modern világ, legalább gazdaságos és takarékos használati eszköz lesz.







ÚJ KEZDEMÉNYEZÉS

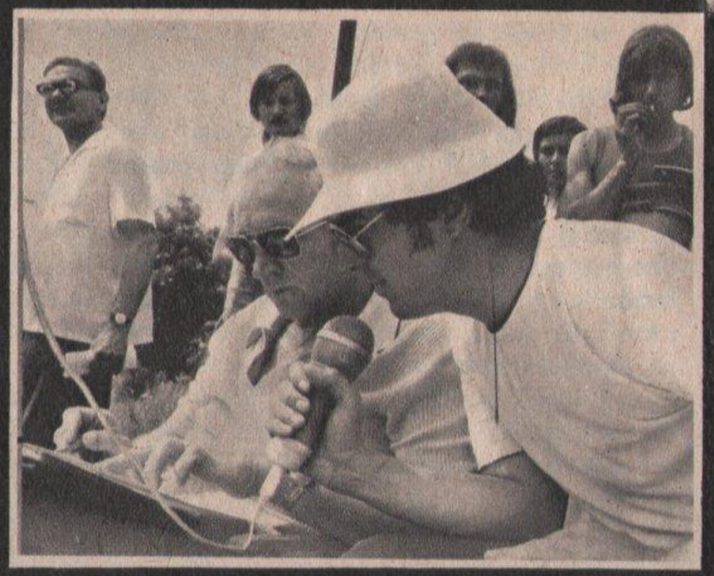
Évről-évre népszerűbbek a hegyigyorsasági autóversenyek; a visegrádi, a pécsi és a miskolci futamok esetenként több tízezer nézőt vonzanak a pályákra. A lelkes autósport rajongók régóta kérték, hogy ne kelljen csupán az autók látványával megelégedniük, tájékoztatás, műsorközlés és nyilvános eredményhirdetés hiányában.

Az Áfor Autósport szakosztály tavalyi visegrádi hegyigyorsasági versenyén változtatott a korábbi rendezési gyakorlaton és teljesen újszerűen bonyolította le a látványos küzdelmet.

A 4,5 kilométeres hegyipálya legnagyobb részén megoldották a hangosítást, a műsor közlésére és a futamok közvetítésére pedig a rádió népszerű riporterét, Szilágyi Jánost kérték fel, aki maga is az autóversenyek lelkes látogatója. Segítője és az eredmények szakértő kommentátora Zsemberi Jenő volt. A nézők tájékoztatását segítette a több ezer példányban kiosztott rajtlista is és szintén újdonságként a nyertesek a verseny céljában ünnepélyes körülmények között, dobogón vehették át serlegeiket. A versenyt biztonságossá tették a pálya mentén felállított kordonok és a veszélyes kanyarok tiltott részeit lezáró bóják.

Az Áfor nagysikerű versenye úttörő volt, azóta a bajnoki futamok hasonló szép külsőségek között kerülnek megrendezésre.

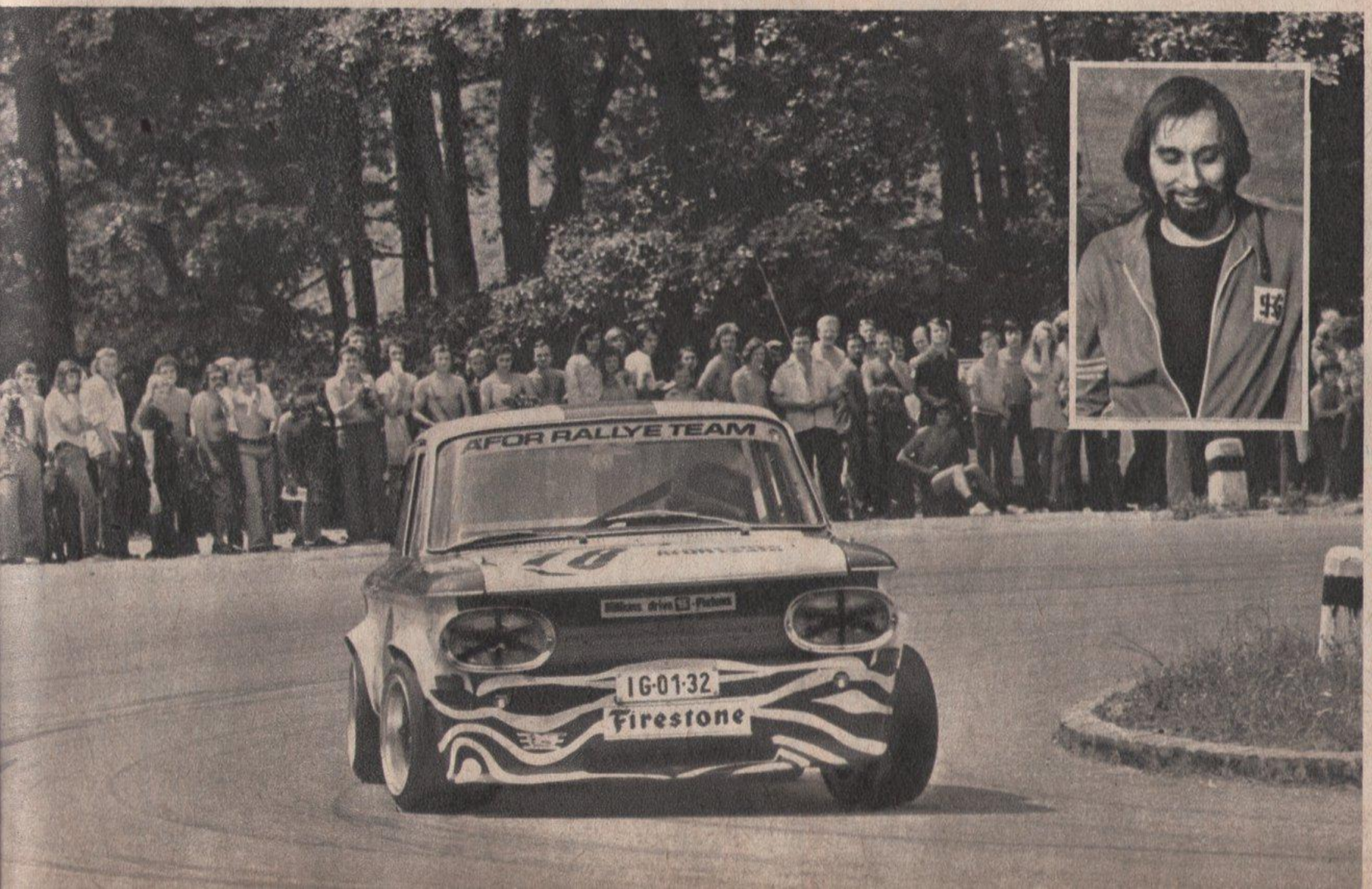








AUTÓSPORT KÉPEKBEN





Igazi pályaverseny-autóvá nőtte ki magát Cserkuti József NSU-ja az 1975. évi bajnoki idényre. A kitűnő érzékkel kialakított és lekönnyített karosszéria végre igazi verseny abroncsokat is kapott, a közel 150 DIN lóerős motorteljesítményhez pedig az előző évben használt iker karburátorok helyett, korszerű, benzinbefecskendező rendszer és kettős gyújtás került felszerelésre. A Magyar Népköztársaság Hegyigyorsasági Bajnokságának négy futamát fölénnyel nyerte kategóriájában, s csupán az egyik visegrádi versenyen volt kénytelen motor hiba miatt kiállni. Férjáncz mögött az abszolút sorrendben a második helyet, 65 bajnoki ponttal biztosan szerezte.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN

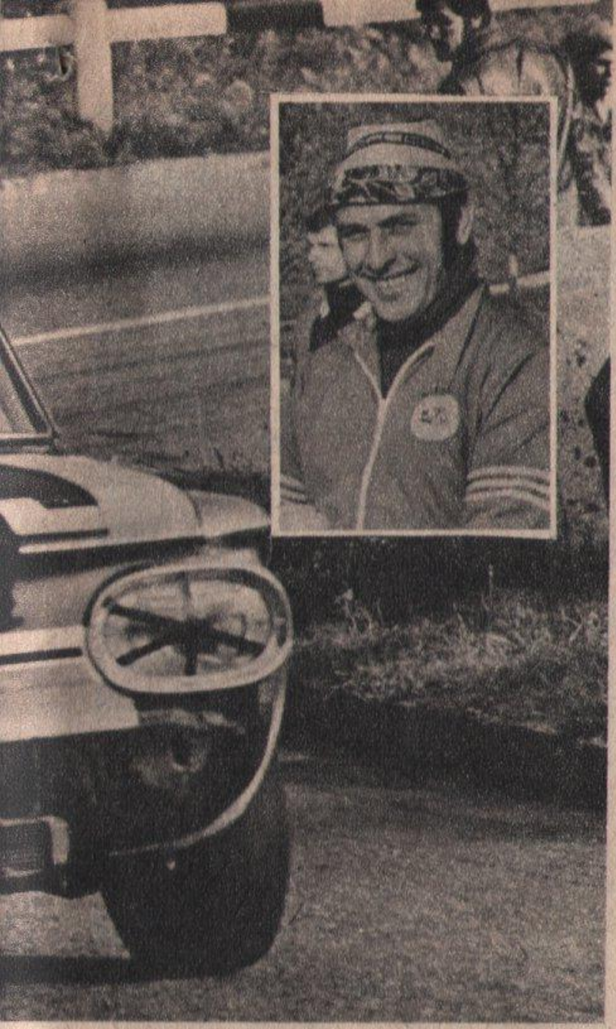
Furmen Imre neve nem ismeretlen a „kerekek világában". Hajdan híres kerékpárversenyző volt, azután barátságot kötött a motorokkal, pontosabban az autó- és motorcsónak versenyzéssel. Az ÁFOR SC színeiben — újoncként, külön startengedéllyel — indult az 1975. évi hegyigyorsasági bajnokságban és nagy meglepetésre „Cserkuti-NSU"-jával biztos kategória bajnokságot nyert az 1000 kcm-s kocsik között.



Szabóki László Monte-Carló Polski Fiatja csak a hegyiversenyeken hozott szerencsét gazdájának. Az öt bajnoki futamból egyet megnyert, kétszer második lett és ezzel bebiztosította magának az éves értékelésben is a második helyet. Képünkön a miskolci futam eső-áztatta betonján birkózik Szabóki a kitörő kocsival







Tar András Polski Fiatja is 1600 kcm-es dupla ikerporlasztós Monte-Carló motort kapott az 1975. évi sportidényben. A mintegy 110 DIN lóerősre növekedett Polski kitűnő futamidőkkel szorosan felzárkózott az élmezőnyhöz és a pécsi, valamint a két visegrádi versenyen biztos harmadik helyen végzett. A látványos fotó a pécsi pálya „forró pontján" készült.



Az 1975. évi sportidény ÁFOR fölényt hozott a gyorsasági versenyágban. A klub I. csapata 87 bajnoki ponttal, megelőzve a Budapesti Volán nagy neveket felsorakoztató csapatát, megnyerte a Magyar Népköztársaság Hegyigyorsasági Bajnokságát. Képünkön a bajnokcsapat tagjai, a technikai segítők és a klub vezetői, Merényi Tibor szakosztályvezető, Boda Elemér intéző, és Krisztics Dezső edző ünneplik az évadzáró visegrádi futam győzemét.



Az izgalmas hegyiversenyek mellett tavaly is igen sok nézőt vonzottak a hosszútávú rallye-versenyek, ahol a túraversenyzők immár kétszázas lélekszámú mezőnyén kívül a teljes élgárda is rendre elindult. Négy bajnoki futamon mérkőztek a rallyesok, míg a túrások három versenyen küzdöttek, természetesen könnyebb feltételek között és kevesebb gyorsasági szakaszon. Spindler Tibor és Bandi Pál a korábbi években még csak ilyen túraversenyeken ízlelgette az autósportot, tavaly viszont már az ÁFOR „felnőtt-csapatában" álltak rajthoz, jól felkészített Wartburgjukkal. Szoros párharcban a Bereczky—László párossal végül kategória bajnokként zárták az évet, megszerezve ezzel az ÁFOR Klub egyetlen rallye-bajnoki címét.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Az idősebb Cserkuti fivér, László sem tétlenkedett 1975-ben. Változó szerencsével, de igen biztonságos autózással nyerte az 1150 kcm-es gépkocsik kategóriáját a hegyibajnokságban, kitűnően előkészített és természetesen saját kezűleg tuningolt NSU-jával. Képünkön a visegrádi pálya híres hajtűkanyarjával birkózik.





Ifj. Tóth Imre és Lehoczky Antal egyetlen idényre kötött „rallye-házasságot" és ez csaknem happy-and-del végződött. A sokszoros bajnok Balatoni—Sándor párost az év minden versenyén keményen szorongatták rendkívül gyors Zsiguli kocsijukkal és talán ha az évzáró miskolci verseny startjánál nem üti el őket egy nevetséges műszaki hiba a küzdelem lehetőségétől, megszerezhették volna a bajnoki címet is. Így biztos másodikként fejezték be az évet. Képünkön a nemzetközi Taurus Rallye egyik éjszakai szakaszán itatják a falánk Zsigulit.

Móczár Pétert egy korábbi Autós Magazinban még mint peches túraversenyzőt mutattuk be. Arról volt híres, hogy meghökkentően jó gyorsasági eredmények után, rendre elveszítette a versenyeket. Talán ez a balszerencse sorozat késztette arra, hogy megpróbálkozzon a gyorsasági versenyággal. Méltányossági alapon kapott rajtengedélyt 1975-re, de rövidesen bebizonyította, hogy a bizalomra érdemes volt; Ferjáncz és Tóth János mögött a legnagyobb kocsik kategóriájában, saját készítésű Gruppe—5-ös Zsigulijával (Zsiguli karosszéria és Fiat 125 S motor) harmadik helyen végzett és az abszolút értékelésben is első tíz közé került.

Szívós munkával és soksok leleménnyel készítette fel Bobor Antal Wartburgját az 1975. évi hegyiversenyekre. Az autó olyan gyorsra sikerült, hogy nem egyszer, még a nagyobb rutinnal rendelkező Kővárit is megszorongatta. Sajnos egy futamot a kocsi sérülése miatt kénytelen volt kihagyni, így az éves bajnokságban csak a negyedik helyet tudta megszerezni.







Molnár Béla és Simon Ferenc — két régi név az autósportban — trióba tömörültek a Fiat 128-assal. Simon a navigátori tapasztalaton kívül egy dupla ikerporlasztós tuningmotort hozott a „házasságba", ami túlélte az autót is. Kitűnő részeredményeik ellenére a bajnokságban csak a harmadik helyet tudták megszerezni, a sorozatos futómű és karosszéria hibák miatt.



Turán Frigyesnek nem volt szerencsés éve a tavalyi. A korábbi bajnoknak ezúttal csupán egy hatodik hely jutott a hegyi bajnokságban, de egy versenyen — a miskolcin — azért ráijesztett a mezőnyre. Szakadó esőben, a felázott betonpályán remek futamidővel utasította maga mögé a többi spéci Trabantot. Képünkön a visegrádi hajtűkanyarban emelgeti a Trabant hátsó kerekét.



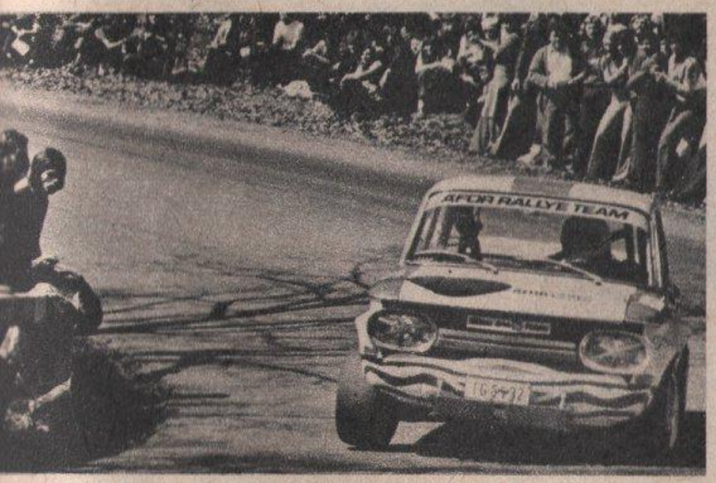


A „guruló narancsos ládák", azaz a Mini Cooper-ok reneszanszát keltette életre Kotán László. Szívós munkával egy igazi pályaverseny autót épített, ami aprócska kerekeivel nagyautós erényeket csillogtatott meg az 1975. évi versenyeken. Bár a bajnokságban csak az ötödik lett — igaz, hogy a legnehezebb géposztályban — de remek gyorsasági idejeivel az első tíz versenyző közé sikerült bejutnia. A hazai versenyek mellett Kotán László eredményesen szerepelt a sternberki nemzetközi hegyi-viadalon is.

Ifj. Tóth Imre „szuper-Zsigulija" is legjobban a gyorsasági pályákon érezte magát. Speciális pályaverseny gumijaival, megnövelt nyomtávon a Zsiguli kitűnő útfekvést biztosított és a tehetséges fiatal versenyző ki is használta az autó közel 100 lóerőjét. Második, harmadik és negyedik helyezést ért el a különböző bajnoki futamokon, az éves összesítésben pedig a negyedik helyen végzett.



Kővári György Wartburgja tavaly a rallye-versenyeken rendre cserben hagyta pilótáit, a hegyi futamokon viszont a gyors NSU és Steyr Puch mögött biztos harmadikként futott célba. Az 1000 kcm-es motor sajnos a leggondosabb előkészítés mellett sem alkalmas arra, hogy a viszonylag nehéz karosszériát ütőképes ellenféllé tegye, bár a versenyzői rutin erre időnként rácáfol és a Wartburg meglepetésekre is képes.



Tavaly ősszel az ÁFOR Autósport Szakosztály gyorsasági versenyzői merész kirándulást tettek. Merényi Tibor szakosztályvezető alapos előkészítés utcán nyolc kocsiból álló csapatot nevezett a csehszlovákiai Sternberk híres nemzetközi hegyigyorsasági versenyére. Közel kétszáz nyugati és szocialista országbeli autóversenyző között, a hazai színeket az ÁFOR csapata képviselte a csodálatos autókat felvonultató nagy versenyen. Cserkuti József mellett, Furmen, Kővári, Móczár, Bobor, Tar és Kotán László állt rajthoz. Cserkuti József az 1150 kcm-es és az 1300 kcm-es kategóriában is indult, ahol 2., illetve 4. helyen végzett, de nagy meglepetésre a többi áforos is az első tíz között fejezte be kategóriájában a versenyt, amit összesítésben végül a svájci Witmann nyert, egy Forma—2-es Brabham Ford versenykocsival.



AUTÓSPORT KÉPEKBEN

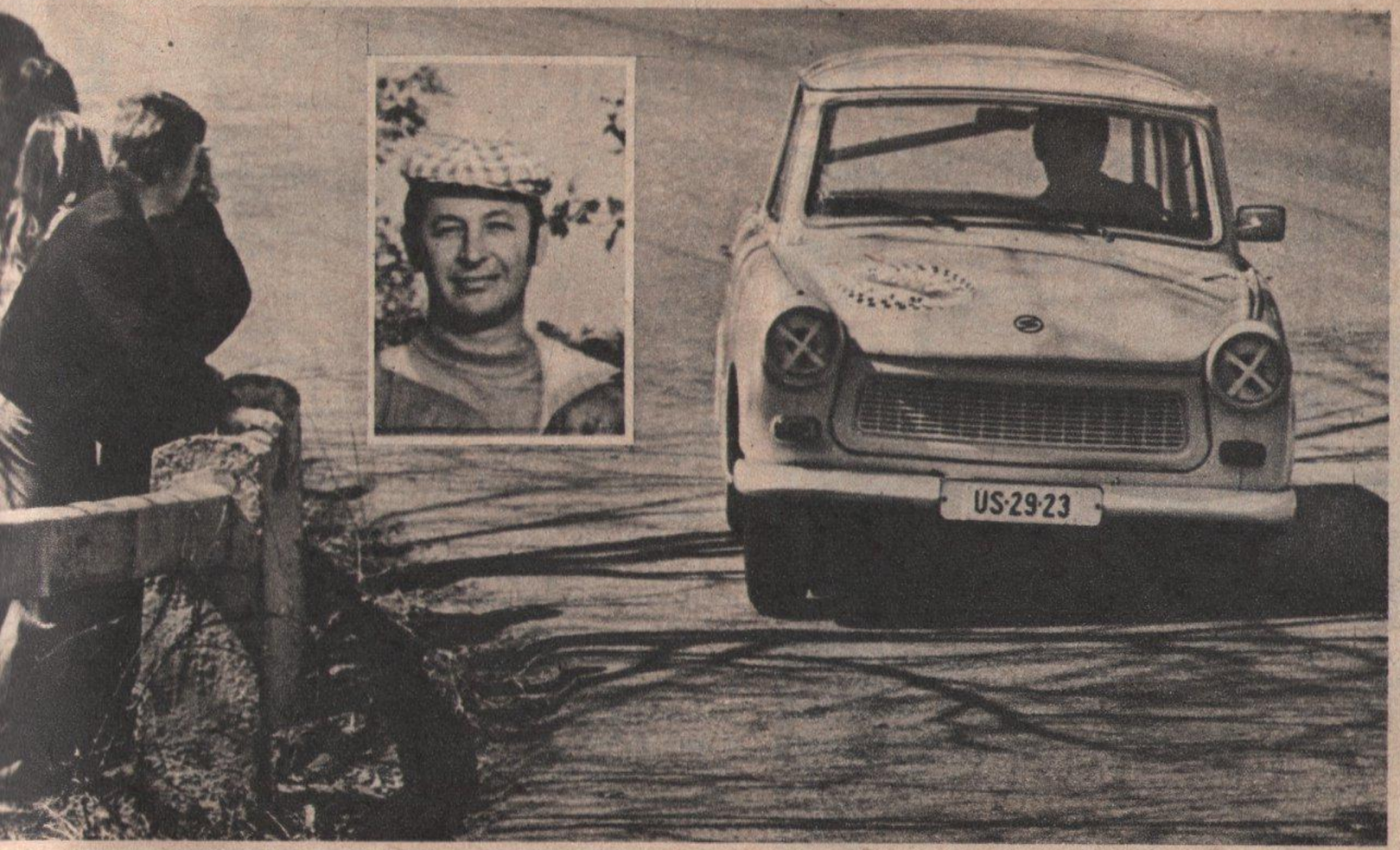
A Tar—Horváth párost sem kényeztette el Fortuna. A megerősödött Monte-Carlo Polski Fiat a Mecsek Rallye-n második lett, az évadzáró Bükk-Kupán viszont a zárlatos generátor miatt már végig sem tudott menni. Az itt elveszített egyetlen pont végett szorultak az éves bajnokságban a negyedik helyre.

Edelényi Gábor és Várszegi Károly, a két tv-operatőr 1975-ben sem lett hűtlen az autósporthoz. Sajnos széria Dácia kocsijuk a nehéz kategóriában gyenge ellenfélnek bizonyult és így az alapos felkészülés ellenére sem sikerült előbbre rukkolniuk a hatodik helynél.











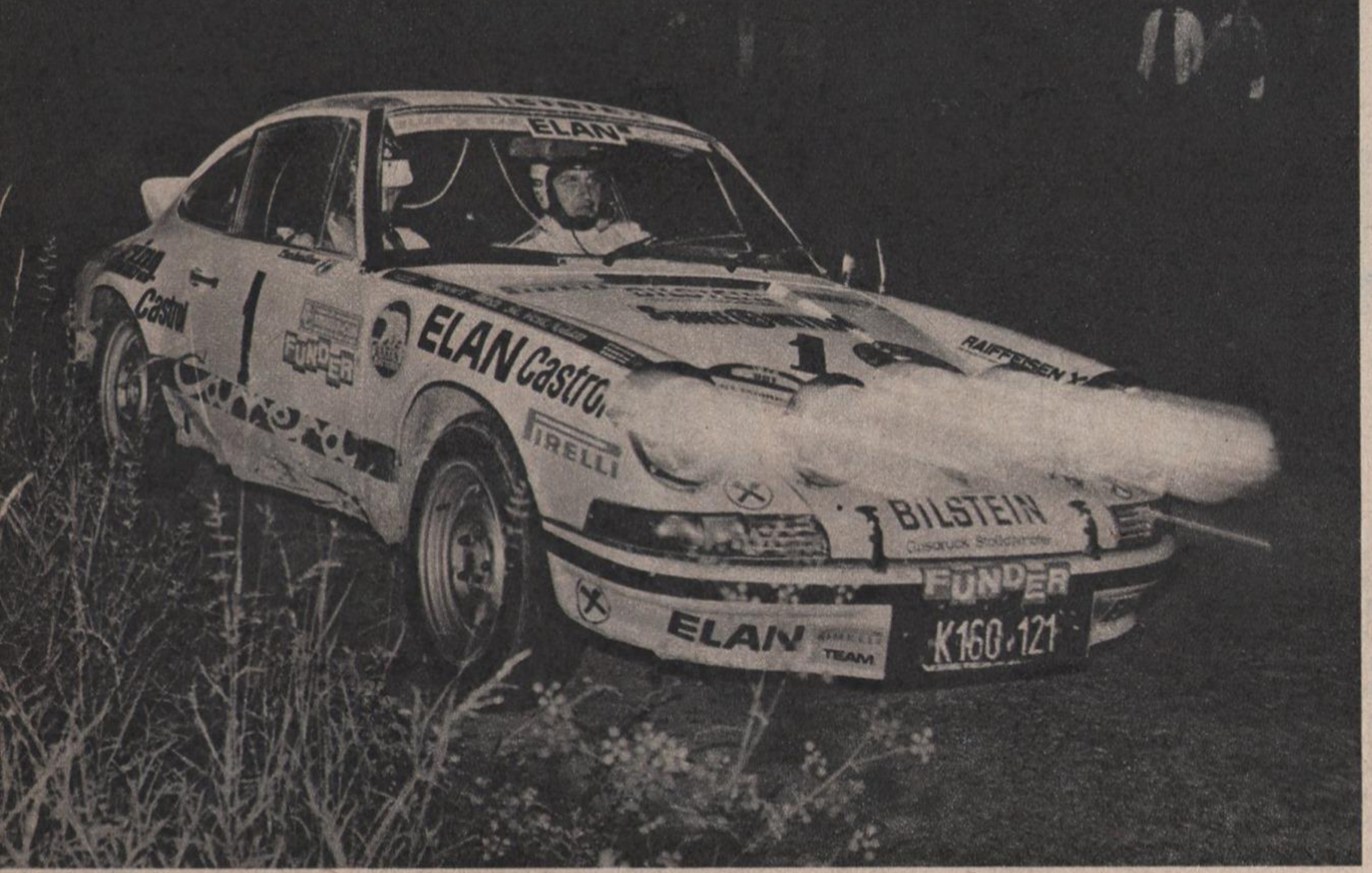


Urbán Pál — ahogyan viccesen mondták társai — tavaly egyszerre két „hegedűn" játszott; a hegyiversenyeken saját előkészítésű Trabantján indult, a rallye bajnoki futamokon viszont az Áfor—Merkur kooperációban fenntartott Dácián. A sikeresebb ezúttal is a Trabant volt, amelyik harmadikként végzett a bajnokságban.

Két színvonalas nemzetközi rallye-versenynek is házigazdája volt 1975-ben a Magyar Autóklub. Júniusban a Szocialista Kupa futamként lebonyolított Volán Rallye-t rendezték meg Győrben, nagy nemzetközi részvétellel, augusztusban pedig Budapesten a hagyományos EB-futamot a Nemzetközi Taurus Rallye-t. A Volán Rallye-hoz sajnos szomorú emléke fűződik az Áfor SC-nek; a túrások versenyén a klub fiatal, tehetséges versenyzője Lendvai János halálos balesetet szenvedett. A rallye-sok közül viszont ketten, ifj. Tóth Imre és Spindler Tibor versenyzőtársaikkal kategória győzelmet aratták, ami egyben jelentős nemzetközi sikernek számít. Egyik képünk a győri verseny parkolójában készült a mezőnyről, a másik a Nemzetközi Taurus Rallye rajtjánál az Urbán-Kőrmendi párost mutatja.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN

A híres Taurus Rallye krónikájához tartozik ez a kép is. A nagy verseny abszolút győztese kis híján az osztrákok ismert Porsche-versenyzője Klaus Russling lett, aki Ferjáncz kiesése után nagy csatát vívott a belga Steapolare-val. Végül a nappali gyorsasági szakaszokon jobb időt futó Escort Twin-Cam-el versenyző belga megelőzte az Alpen-Fahrt győztes Russlingot és ezzel elnyerte a Taurus Rallye nagydíját.





Porzik a murva Csulik József és Baranyi Pál 125-S-jelű FIAT kocsija után a bakonyi gyorsaságin. Az 1975. évi túra bajnokságban a több mint 140 értékelt induló között az abszolút 9-ik helyet szerezték meg, ami az Áfor túracsapatában a legjobb eredmény volt ebben az évben. Teljesítményükkel jogosan kerültek az idén a rallye osztály versenyzői közé.





Munkában az Áfor Autósport Klub szervizkocsija. Halász János a csapat régi kísérője Edelényiék Dáciáját készíti fel a további szakaszokra.

Simon Ferenc nem csak Molnár navigátoraként került be az elmúlt év sportkrónikájába. Saját előkészítésű, duplaporlasztós motorja szárnyakat adott a Fiat 128-asnak, amellyel kategóriájában tavaly kétszer is a harmadik helyen végzett a hegyigyorsasági bajnokságban.



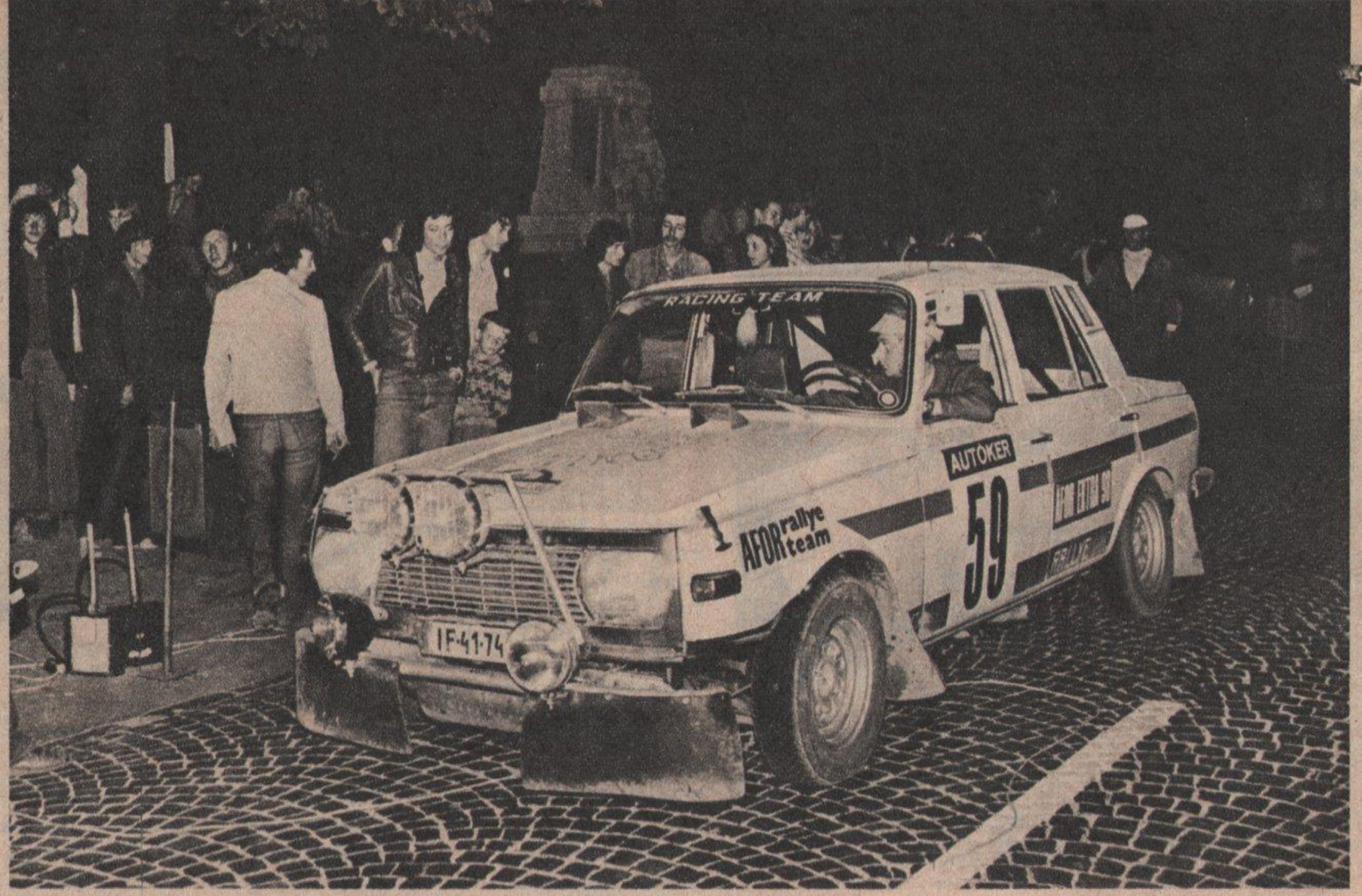
Két fotó a rallye-versenyek hírhedt gyorsasági pályájáról, a közel 20 kilométeres Farkasgyepű—Vinnye közötti erdei útról. Bereczky Ákos Skoda Rallye-ja és Urbán Pál Dáciája küszködik a sodrós tereppel.

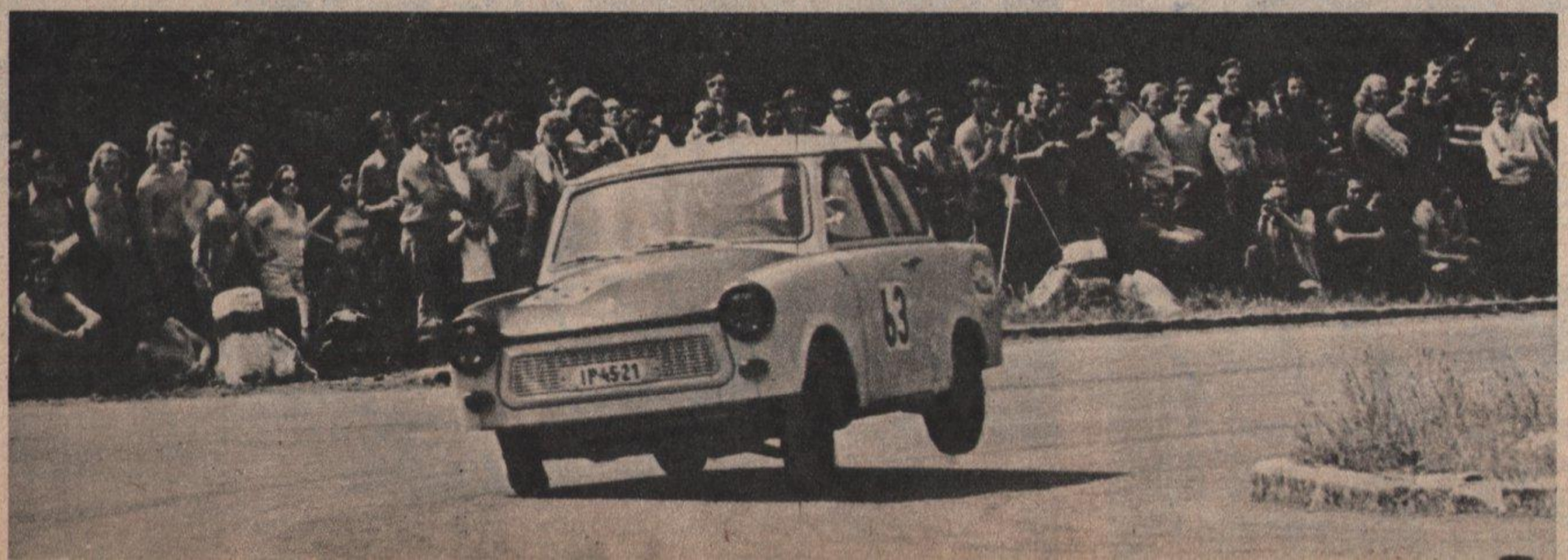




AUTÓSPORT KÉPEKBEN

Éjszakai pillanatkép egy rallye-versenyről. Az autósport rajongói képesek egész éjszaka talpon lenni, hogy néhány percig közelről szemügyre vehessék a pompásan felkészített masinákat, egy-egy szót válthassanak a versenyzőkkel. Képünk a Taurus Rallye egyik időellenőrző állomásán készült a Spindler—Bandi páros Wartburgjáról.





Döme József sokszoros magyar bajnok autóversenyző, a hazai rallye-sport doyenje, több mint 15 éves pályafutás után is tud látványosságot nyújtani a nézőknek. Bár tavaly már mint edző segítette a túraversenyzőket, a hegyiversenyeken leakasztotta sisakját a szegről és végigküzdötte a bajnokságot. A sok fiatal, jól felkészült konkurrens között is kategóriájában a hetedik tudott lenni, ami a Trabant géposztály erőviszonyait tekintve igen méltányolandó eredmény.

Az ÁFOR Autósport Szakosztály versenyzői néhány éve még rendszeres résztvevői voltak a hazai és nemzetközi Interpress Rallye-k versenyeinek. Azóta többen magasabb kategóriákba kerültek, néhányan gyorsasági versenyzéssel jegyezték el magukat és a régi „aranycsapatból" már csak Kölcsényi Zoltán és kis Steyr Puch-ja képviseli a benzines-színeket, pontosabban lapunkat, az Autós Magazint. 1975-ben a hazai Tokaj Rallye-n és a Csehszlovákiában megrendezett Nemzetközi Interpress Rallye-n egyaránt dobogós helyezést szerzett autós-fotóriporterünk.





A szürke hétköznapok! Ezt a címet is adhatnánk a mellékelt képnek, ami a két Cserkuti fivérről készült munka közben. A látványos gyorsasági versenyek között, az irigyelt és megtapsolt versenyzők szorgos munkások, akik a napi műszak után éjszakákban nyúló második műszakokon készítik fel autóikat a következő viadalokra. Természetesen nemcsak ők, hanem a többi autóversenyző is aktív részese a felkészülésnek.



Tavaly ismét átvonult a Monte-Carlo Rallye Varsóból indult mezőnye Budapesten. Képünkön a 166-os rajtszámú kis Renault-5-öst vizsgálják át a versenyzők. Ez az autó egyébként a nagy verseny legkisebb résztvevője volt!

AUTÓSPORT KÉPEKBEN

A győzelem zászlaja a szocializmus zászlaja! — ezzel a jelmondattal futotta le a közel 8000 km-es autótúrát a szocialista országok válogatott csapata, köztük az ÁFOR SC versenyzői is. A túrán részt vett Moszkvics 412-es gépkocsik egyben tesztfeladatot is elláttak. Erőltetett versenykörülmények között próbálták az ÁFOR új motorolaját, az M—SE Multi Szuper Olajat. A kitűnő eredménnyel végződött szakítópróba után a túra egyik résztvevő gépkocsiját a BNV ÁFOR-pavilonjában kiállították.





Az ÁFOR Rallye Team — szerviz team-je, azaz a versenyzők szorgos segítői; Halász János, Baky János, Smidelik László, Szomolai István.

Hátsó fekete-fehér borító fotónkkal, Németh Sándor, az 1976.-évi „Ezüstgerely" sportfotó pályázaton a kiemelt alkotások között szerepelt.

Fotók: Áfor Sajtószolgálat, Gál Mária, Esztergomi Katalin, Baky János, Hemzo Károly, Falus István, Kölcsényi Zoltán, Németh Sándor, Tar András és Thaly Zoltán felvételei

