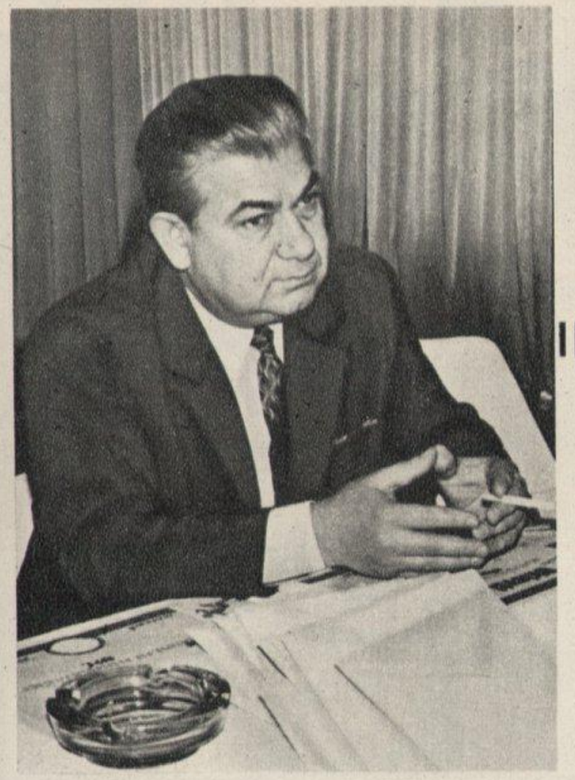
autós magazin

AUTÓS MAGAZIN
az
ÁFOR Sajtó- és Tájékoztatási Iroda
kiadványa
a
Sportpropaganda V. gondozásában
Felelős szerkesztő:
TAR ANDRÁS
Felelős kiadó:
Ternyák Benő, az ÁFOR igazgatója
72.7264 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: Janka Gyula igazgató



MI KÉSZÜL AZ ÁFOR-NÁL?

Napilapjainkban és szakfolyóiratainkban egyre több szó esik a fejlődő közúti forgalom színvonalasabb ellátásáról, a közlekedést kiszolgáló szakmák szolgáltatásainak korszerűsítéséről. A X. kongresszus által kitűzött általános célok fokozottan érvényesek erre a területre. „Az autók száma szaporodni fog — soha nem tapasztalt arányban — utak is épülnek ehhez, és javulnia kell minden járulékos szolgáltatásnak . . .” Ez a gondolat legmagasabb politikai tanácskozó szervünk előtt hangzott el, és úgy érezzük, mottózza mindazt, ami az érintett szakmák számára a következő öt év tennivalóit jelenti.

Hogyan készül az ÁFOR ezeknek a feladatoknak a megoldására? Milyen újdonságokat, érdekességeket — és főleg hány új benzinkutat — ígér a vállalat IV. ötéves terve? Ezekre a sokakat érintő kérdésekre kértük a választ Ternyák Benőtől, az ÁFOR igazgatójától

A rohamos ütemben növekvő hazai gépjárműforgalom, a magántulajdonban levő személygépkocsik és motorkerékpárok számának örvendetes növekedése alapvetően meghatározza az ÁFOR feladatait a következő évekre. A tennivalókat egyértelműen tömöríteni lehet: sok új benzinkutat — vagy ahogy a szakmai nyelv definiálja, üzemanyagtöltő állomást — ellátó telepet kell építeni, bővíteni kell a szolgáltatások körét, kereskedni kell a szó igazi értelmében. Ez a következő öt esztendő ÁFOR-programja tömören. Persze, az igazsághoz hozzátartozik, az hogy ÁFOR számára ezek a tennivalók nem újak. Hosszú évek óta arra törekedünk, hogy a magyarországi gépjárműfejlődéssel lépést tartson a benzintöltő hálózat, Az elmúlt tíz esztendő hálózatfejlesztési tervei nyomán városainkban és közútjaink mentén az új üzemanyagtöltő állomások tucat jai épültek fel. Sajnos, a sok új bezinkút ellenére sem enyhült lényegesen a helyzet; ma is még sokkal több az „eszkimó” mint a „fóka” és ennek az alapvető oka az, hogy közben a gépjárműállomány még ugrásszerűbben gyarapodott. Furcsán hangzik, de így igaz: hamarabb hozzájuthattunk egy autóhoz, mint az ÁFOR egy új benzinkúthoz. Közéleti fórumainkon évekig mostohagyereknek számított a benzinkút, szükséges rossznak minősítették és ekként is kezelték. Nehezen lehetett építési engedélyt szerezni, nem voltak kivitelezők és gyakran a legfontosabb, a pénz is hiányzott. Ráadásul a vállalatnak más, nagy feladatokra is erőt kell fordítania. Itt van például a tüzelőprogram, amely szintén sok beruházást igényel.

A statisztikai adatok szerint az Ásványolajforgalmi Vállalat az ország 3246 települése közül csak 286 helyen árusít üzemanyagot. A fejlődés ellenére még ma is több mint 500 személygépkocsi jut egy töltőállomásra és ha maradéktalanul megvalósul a IV. ötéves terv minden beruházása, akkor sem javul a helyzet, hiszen közben a gépjárműállomány újabb 350 000-rel gyarapodik. Mire számíthatnak az autósok ilyen körülmények között?

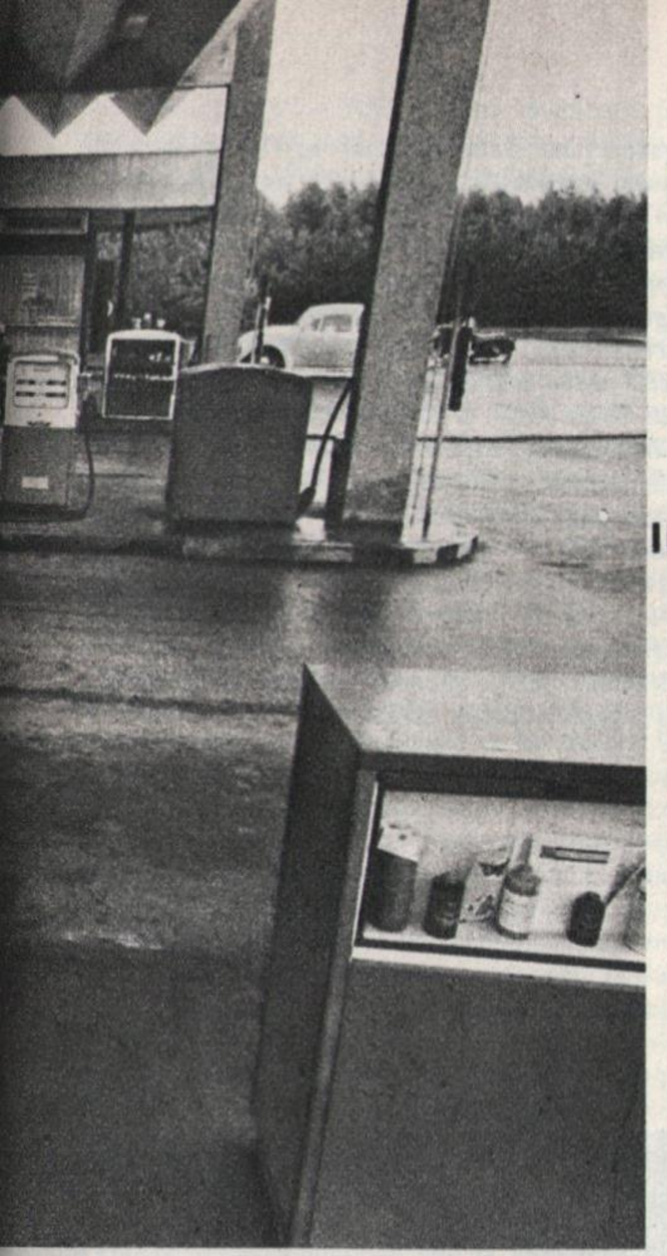
A következő öt esztendő tükrében a kép közel sem olyan rossz, mint a statisztikai adatokból látszik. Teljesen felesle-



ges, hogy minden száz gépkocsira jusson egy benzinkút és ha 250—300 lesz az arány, tökéletesen elégedettek lehetünk. 1975-ig egyébként 400 új üzemanyagtöltő állomást kíván felépíteni az ÁFOR- és a fejlesztésre szánt mintegy 3 milliárd forintból nemcsak számszerűen gyarapodik a benzinkúthálózat, hanem minőségileg is differenciálódik. Mivel nem élvezünk monopol helyzetet más is építhet töltőállomást, árusíthat Magyarországon benzint és az összehangolt népgazdasági tervek ezt a lehetőséget számításba veszik. Ez a lehetőség elsősorban az AKÖV és az AFIT telepein, nagyobb szolgáltató szövetkezeteknél, garázsszövetkezeteknél stb. kínálkozik. Az ÁFOR is messzemenő műszaki, tervezési tanácsadással segíti azokat, akik benzinkútépítéssel kívánnak foglalkozni. Természetesen a hazai üzemanyag-ellátás oroszlánrésze továbbra is az ÁFOR üzemanyagtöltő állomásaira hárul, és ezért a vállalat egy korszerű, komplex szolgáltatásokat nyújtó országgos gerinc-hálózat kiépítésére összpontosítja erejét a következő években. Ehhez a munkához a megfelelő tervek elképzelések elkészültek, és a már említett beruházási összeg birtokában biztosított a megvalósulás is.

Autósberkekben nemegy érdekes ÁFOR-tervet emlegetnek. Ma, amikor még gyakran szó éri a „ház elejét" olyan hiányosságokért, hogy például nem törlik le az autók szélvédőjét a benzinkútnál vagy egyenesen eltanácsolják azt aki apróbb felszerelési tárgyat óhajt vásárolni, beszélhetünk-e a realitás igényével ilyen modern elképzelésekről?

A IV. ötéves terv során felépülő új ÁFOR és egyéb üzemanyagtöltő állomások már némileg tehermentesítik a hálózatot és így az ÁFOR a legforgalmasabb helyeken végre elkezdhet valóban „kereskedni", építhet olyan komplex benzinkutakat, ahol az autós nemcsak tankolhat, hanem apróbb alkatrészeket vásárolhat, gépkocsiján ápolási munkákat is végeztethet. A nyugati országokban, ahol sok a benzikút, ma már csupán az üzemanyag- és olajeladásból nem tudnak megélni. Külön beruházásokkal tehát a legkülönbözőbb szolgáltatásokra is felkészülnek, amely ma már számukra 35—40 %-os bevételi részesedést jelent. A hazai motorizáció fejlődése ezt az irányt szabja meg az ÁFOR számára is. A következő években hatféle üzemanyagtöltő állomástípust épít az ÁFOR. A legegyszerűbb a hagyományos bezinkút, kizárólag kőolajtermék-árusítási feladattal. A továbbiak egyre összetettebb feladatot látnak el: légkompresszort, víz és akkumulátor töltőberendezést, autófelszerelési cikkeket árusító önálló üzletet, gépkocsiápoló állomást, automata kocsimosót és gyorsszervizt is magukba foglalnak. Megjelennek az önkiszolgáló benzinkutak és autóápoló-állomások is



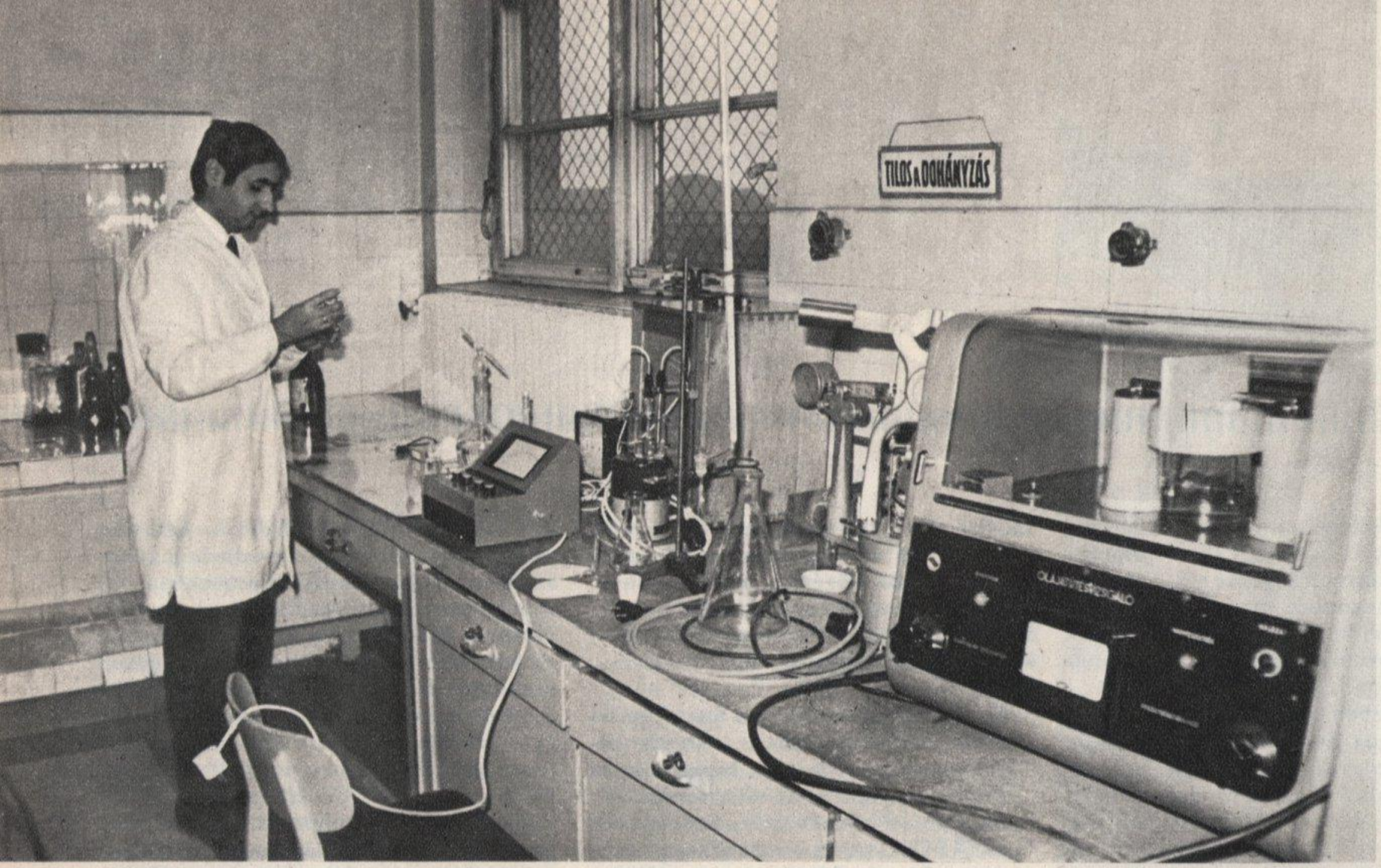
az ÁFOR hálózatában. A legelső ilyen rövidesen már meg is nyílik Budapesten a Keleti Pályaudvar közelében. A fővárosban egyébként a mai 53 benzinkúttal szemben 1975-ben már 94-nél tankolhatnak az autósok, sőt nemcsak tankolhatnak, hanem részben szervizeltethetnek is. Az ÁFOR szolgáltatásai között szerepel a jövőben a garazsírozás is. Terveink között az egyik egy ilyen komplexum megépítését irányozza elő. A legforgalmasabb autóutak mentén az üzemanyagtöltő állomások úgynevezett útellátó központok lesznek, felszerelve mindazzal, amire az autósnak és a gépkocsinak útközben szüksége lehet. Szaporítani kívánjuk a töltőállomásoknál működő „moto-presszók" számát is.

És hogy mind kevesebb szó érje a „ház elejét", tesz az ÁFOR a kiszolgálás javítása, kultúráltsága érdekében is. Már elkészült a benzinkutasok új „tízparancsolata", ami a valóságban persze nemcsak tíz feladatra bontja a kútkezelők tennivalóit, hanem sokkal többre. A szélvédő letörlése ezentúl nem a benzinkutas jóindulatán múlik, hanem egyik alapvető munkaköri feladata. A vállalat egyre nagyobb gondot fordít kiszolgálószemélyzetének oktatására, a jó kereskedői szellem kialakítására, a kultúrált szolgáltatás meghonosítására. Ehhez azonban kéri az autósok segítségét is. Aki a töltőállomásoknál hiányosságot tapasztal, az tegye szóvá, írja be a minden benzinkútnál megtalálható panaszkönyvbe, vagy jelentse a vállalat ellenőrző szerveinél. Közös célt szolgál ezzel és hozzájárul az úgynevezett jó autós közérzet kialakításához. Az ÁFOR a következő öt évben anyagi és szellemi kapacitását e cél érdekében kívánja hasznosítani.

Egyre népszerűbbek a hazai gyártású kőolajtermékek. Sokat olvashatunk a magyar benzinek és olajok nemzetközi elismeréséről, azokról a sikerekről, amelyeket az ÁFOR saját autóverseny csapata ér el. Mit tesz a vállalat a jövőben a választék és a minőség terén?

A hazai kőolajtermékek előállításával nem az ÁFOR foglalkozik, de a finomítókkal egy „családba" tartozunk. Pontosan ezért magunk is részt vállalunk a benzinek és olajok minőségi fejlesztéséből. Laboratóriumaink rendszeres kísérletekkel és kontroll-vizsgálatokkal, vevőszolgálati piackutató osztályaink és nem utolsósorban az ÁFOR Autósport Klubja a gyakorlati tapasztalatok gyűjtésével a műszaki fejlesztésből jelentős részt vállalnak. Az új hajtóműolajok, a többfokozatú MULTI SUPER OIL-ok részben a közös munka eredményeként születtek. A következő években a motorkonstrukciók fejlődésével természetesen az ÁFOR benzin- és kenőolaj-választéka is lépést tart. A speciális gépkocsikhoz és a hozzánk látogató külföldi autósok igényeihez is igazodunk. A magyar kőolajtermékek mellett a jövőben is árusítanak nagyobb töltőállomásaink MOBIL, BP, VALVOLINE és AGIP márkájú kenőolajokat, korrózióvédő anyagokat és autóápolási cikkeket. Néhány új töltőállomásunkat egy-egy külföldi céggel közösen építjük fel és itt a hazai és külföldi kőolajtermékek és autófelszerelési cikkek különleges választékát biztosítjuk.

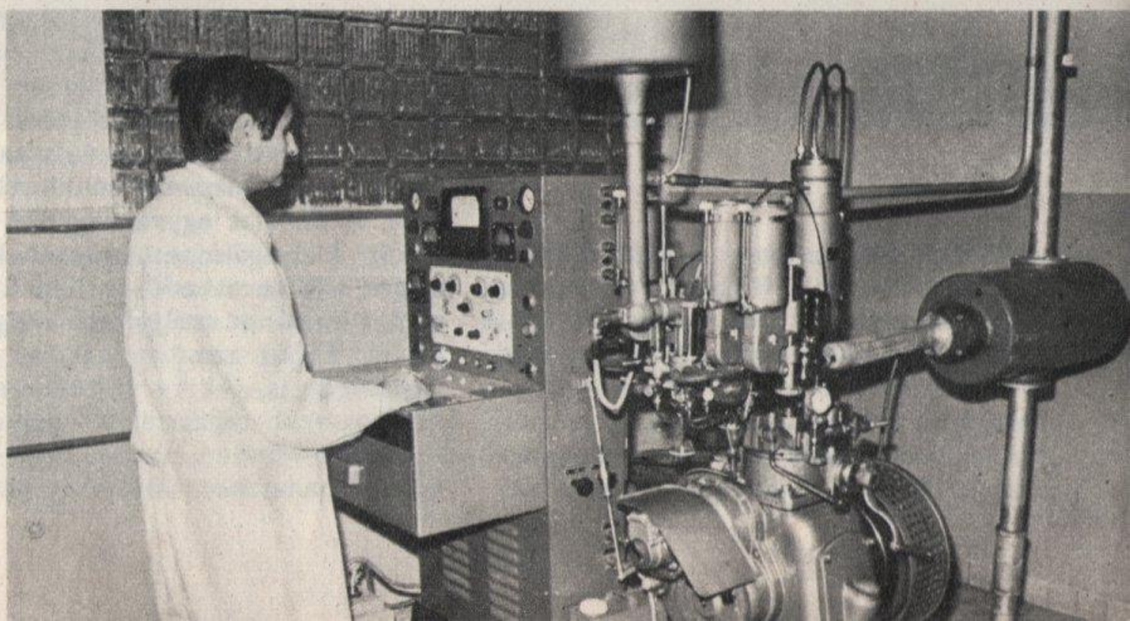
A következő öt esztendőben tehát a jelenlegi bezinkutak száma megkétszereződik, új típusú töltőállomások, gyorsszervizek és autómosók jelennek meg közútjainkon az ÁFOR márkajelzése alatt. A rohamosan fejlődő nagyvállalat a IV. ötéves tervben jelentős részt vállal a közüggyé lett hazai automobilizmus gondjaiból, örömeiből. Félmillió magyar autós lesz e program várományosa.



Bár világszerte az autó ma már egyik legfontosabb hétköznapi eszközünk, még most sem olyan olcsó, hogy a tulajdonosa ne tegyen meg mindent annak érdekében, hogy a jármű minél hosszabb ideig üzemképes és kifogástalan legyen. A legfontosabb kétségtelenül a hajtóanyagok és a kenőolajok helyes kiválasztása, a szakszerű üzemeltetés. Ma már Magyarországon is az üzemanyagtöltő állomásokon kedvező a kőolajtermékek áruválasztéka, és az ÁFOR a termékek minőségéről, helyes felhasználásáról rendszeresen informálja a gépjármű-tulajdonosokat. Az autósok, motorosok érthető módon igénylik is ezeket a műszaki információkat, a legújabb minőségi mutatók ismertetését, de ezzel együtt gyakran maguk is jelzik az olajok és benzinek milyenségére vonatkozó észrevételeiket. Nemcsak a kifogástalan kereskedelmi tevékenységnek elengedhetetlen tartozéka az ilyen kölcsönös műszaki „véleménycsere," hanem egyben a termékfejlesztének is egyik hasznos és fontos kiindulópontja. Az



BENZIN A MÉRLEGEN



Ásványolajforgalmi Vállalat már évek óta foglalkozik az ilyen jellegű műszaki tapasztalatok gyűjtésével és hasznosításával. A vállalat jól felszerelt laboratóriumai elsősorban az eladásra kerülő kőolajtermékek minősége felett őrködnek, de újabban a legjobb szakemberek közreműködésével a szabványos MEO-vizsgálatokon kívül konkrét termékfejlesztő és kísérleti módszerekkel is foglalkoznak. A benzineknél például gyakran előfordul, hogy két azonos minősítéssel rendelkező, egyforma kísérleti oktánszámú motorbenzin eltérően viselkedik a gépjárműben. Sokszor az autósok maguk is felteszik a kérdést; mi az oka annak, hogy a kocsi motorja eltérően viselkedik egy-egy tankolás alkalmával annak ellenére, hogy ugyanazt a minőségű üzemanyagot vásárolják. Vannak, akik úgy vélik, hogy az érezhető különbségnek az az oka, hogy a benzin oktánszáma nem azonos. A legtöbb esetben nem helytálló ez a feltételezés, hiszen minden benzinszállítmány minőségét speciális műszerekkel, még mielőtt a töltőállomásokhoz kerül, ellenőrzik. A különbségek igazi okaira nem is az úgynevezett rutin jellegű minőségi vizsgálatok hivatottak fényt deríteni. Többek között ilyen témákkal is foglalkozik az ÁFOR kísérleti és fejlesztő laboratóriuma, ahol a szakemberek a speciálisan erre a célra beszerzett műszerpark segítségével „vallatják'' a benzineket és az olajokat. A benzinhajtó anyagok gyakorlati megfigyelése nyomán például megállapították, hogy a felhasználhatóság mérlegelésénél az alapvető oktánszám-meghatározás mellett rendkívül nagy jelentőségük van az úgynevezett részpárlatok térfogatának és oktánszámának, az üzem közben mért, tehát országúti oktánszámnak, az aromás tartalomnak és ezen belül az aromás vegyületek megoszlásának, az adalékként felhasznált ólomvegyületek minőségének és még sok egyébnek.

A nemrég üzembe helyezett speciális automatikával és elektronikával is felszerelt oktánmotorral például a benzineket ilyen szempontból is „mérlegre teszik''. Sok autós kíváncsi arra, hogy a hazai benzinek minősége és a külföldi érdekeltségű töltőállomásokon vásárolható adalékolt benzinek minősége hogyan viszonylik egymáshoz. Az ÁFOR kísérleti laboratóriuma a nemzetközi vizsgálati eredmények felhasználásával éppen ezért rendszeresen összehasonlítja a különböző hajtóanyagokat. A tapasztalat azt bizonyítja, hogy az összehasonlítás egyértelműen kedvező a magyar benzinek javára. A Shell-benzineknél használt ICA típusú adalékanyag és az AGIP cég BT—CAR



lerakódást gátló adalékja is érdekes vizsgálati téma. Minősítésük most van folyamatban, de ezzel szinte egy időben az ÁFOR és a NAKI laboratóriuma önállóan is foglalkozott egy hasonló jellegű, de hazai anyagokból előállítható adalék kikísérletezésével. Az új laboratórium a már ismert szabványos vizsgálati módszerek mellett új fajta, gyorsan lebonyolítható és viszonylag egyszerű minőségi ellenőrzési módok kifejlesztésével is foglalkozik. Ezeknek a feladatoknak az ellátására a közeljövőben újabb speciális műszereket állítanak munkába. A laboratórium tevékenysége közel sem egyoldalú tudományos ténykedés, mivel a legtöbb esetben munkájuk a fogyasztók hasznos észrevételeire épül. Mint a laboratóriumban elmondták, számukra a legértékesebb információk azok, amelyet a hazai autó- és motorversenyzők „szállítanak'', hiszen az általuk produkált szigorú, gyakran többszörös igénybevétel fokozott próbára teszi a felhasznált motorolajokat és üzemanyagokat.

MOTORIZÁCIÓS ROBBANÁS

BESZÉLGETÉS DR. TŐZSÉR ISTVÁNNAL A MAGYARORSZÁGI AUTÓZÁS JÖVŐJÉRŐL

Az utóbbi húsz év alatt a világ személygépkocsiállománya több mint négyszeresére emelkedett, és ma már a személygépkocsik száma megközelíti a 200 milliót. Szinte közhellyé vált az a megállapítás, hogy a motorizáció korát éljük, pedig a statisztikákban tükröződő valóság ezt napról napra újra bebizonyítja. A személygépkocsi-ellátottság telítettségi szintjeként ma az ezer lakosra jutó 350—550 személygépkocsit tartják reálisnak, amit az USA máris erősen megközelített. A fejlettebb nyugat-európai országokban ez az arány 50—65%-os. A személygépkocsi-állomány növekedes Magyarországon is rohamléptekkel halad, 1971 végén már több mint 250 000 magántulajdonban lévő autót számoltak, és a IV. ötéves népgazdasági terv fél-



milliós állománnyal számol. Örvendetes ez a fejlődés, hiszen egyértelműen az életszínvonal növekedését, a nemzeti jólét gyarapodását tükrözi, de azért gondot is jelent. Lassan kinőljük közutainkat, elégtelen a szervizellátottság, kevés a benzinkút, és akadozik az autóalkatrészutánpótlás is. Sokan azt tartják, hogy a félmilliónyi magyarországi személygépkocsi elkerülhetetlenül az autózás csődjéhez vezet.

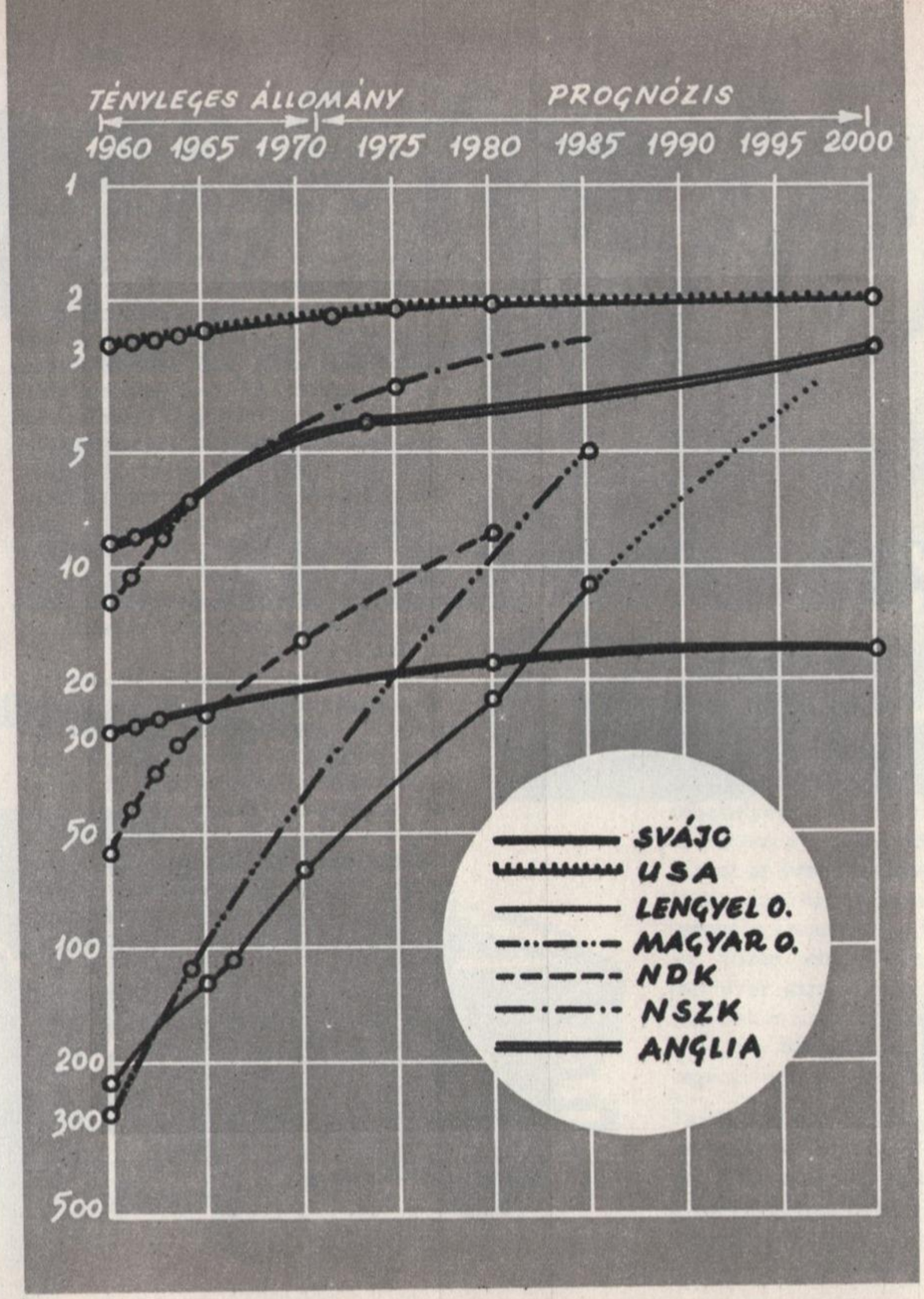
Milyennek látja a mai gondokat, napjaink égető sürgősségű teendőit az autóközlekedési szakma legfelsőbb vezetése? Erről beszélgettünk az AUTÓS MAGAZIN vendégével, dr. Tőzsér Istvánnal a KPM Autóközlekedési Főosztályának vezetőjével.

— Ma azt mondhatjuk; a motorizációs fejlődés hazánkban is szükségszerű társadalmi jelenség, aminek fejlődését gátolni vagy korlátozni egyet jelentene a népgazdaság fejlesztésének lassításával. A kapitalista és szocialista országok személygépkocsi-ellátottságának alakulását dokumentáló prognózisgörbe, kiemelkedően gyorsütemű fejlődést mutat a szocialista országok esetében. Magyarországra 1985-ben azt jósolja, hogy körülbelül minden ötödik állampolgár személygépkocsi-tulajdonos lesz, és ennek reális lehetősége adott is! Az autóközlekedési szakma ezt a gyorsütemű fejlődést „motorizációs robbanásnak" nevezi.

— Hazánk ma, amikor a személygépkocsi állomány ötévenként megkétszereződik, éppen ennek a „robbanásnak" az időszakát éli. Közép- és hosszutávú terveink e dinamikus fejlődéshez igazodnak és a jelek arra mutatnak, hogy egy-két vonatkozásban még ezeket a terveket is túlteljesítjük. A IV. ötéves terv első évében például a gépkocsi-beszerzési lehetőségek kedvező alakulása miatt, máris 6,5—7%-al több személygépkocsi került a vásárlókhoz, mint azt eredetileg gondoltuk. A tervek elkészítését megelőző vizsgálatok megfelelő pontossággal tisztázták a várható motorizációs fejlődés anyagi és tárgyi feltételeit, a nemzeti jövedelem és az ezzel összefüggő vásárlóerő növekedését és a baráti országok autógyárainak szállítóképességét. Ezek azonban közel sem elegendők ahhoz, hogy a motorizáció fejlődésének előirányzott növekedését biztosítsák. Az autóállomány fejlődése méreteinél, kihatásainál fogva általános társadalmi jelenséggé vált, ezért az egész társadalomnak fel kell készülnie az előirányzott színvonalú motorizáció befogadására és infrastrukturális hátterének biztosítására

Az egyszerű magánautós, a közlekedő ember általában nem mérlegeli az autózás ezernyi kihatását, de annak népgazdasági vetületeit sem ismerheti. Számunkra ez az említett „motorizációs robbanás" mindennapi örömökben, gondokban realizálódik. Örömöt jelent akkor, amikor átveszik új gépkocsijukat, örömöt akkor, amikor az autó révén mozgásképességük, hasznosítható szabad idejük megnövekszik és gondot akkor, amikor sorban állnak gumiabroncsért vagy alkatrészért, esetleg azért, hogy egy futószervizre bejussanak valamelyik javítóállomásra. Az autóközlekedés tervei tehát mit jelentenek a napi élet nyelvére lefordítva?

—Teendőink rendkívül sokrétűek. Gondoskodni kell mindenekelőtt a gépkocsivezetési ismeretek elsajátítási lehetőségeinek biztosításáról, a gépkocsivezetés bázisainak kiépítéséről. Az utóbbi években országosan — de főként Budapesten — a legnagyobb feszültséget az okozta, hogy az autóvezetést oktató iskolákba csak hosszas várakozás után lehetett bejutni. Bár Magyarországon jelenleg minden tizedik ember rendelkezik valamilyen gépjárműre szóló vezetői engedéllyel, a képzésben részt venni akarók száma évről-évre nő. Az idén például 30—35 000 főt tartottak számon. Az igények ilyen mértékű kielégítésére az Autóközlekedési Tanintézet meglevő iskolahálózatával, oktató- és eszközállományával jelenleg nem képes. A feszültségek enyhítését szolgálja a közelmúltban megjelent miniszteri rendelet, amely lehetőséget nyújt a magán-gépkocsivezetők társulásokban történő kiképzésére. Természetesen ez nem oldja meg a hivatásos gépjárművezető képzés gondjait. Ezek a feladatok továbbra is a KPM Tanintézetre és az MHSZ-re hárulnak, tehát az ilyen iskolák számát is

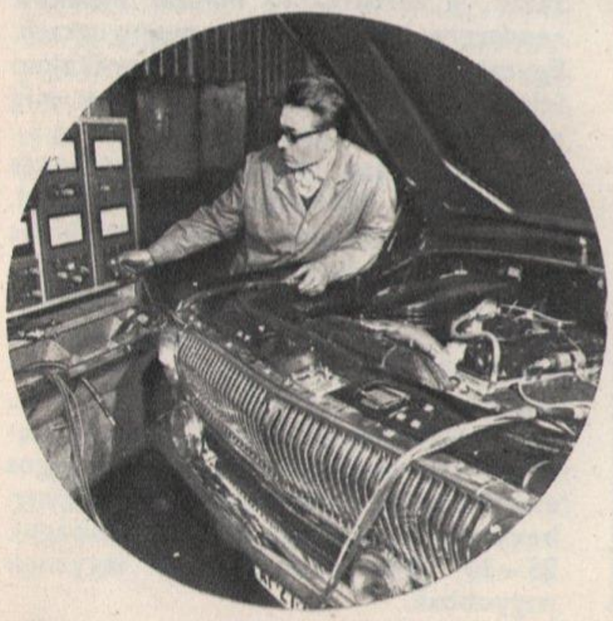


növelni kell. A tervidőszak végére valamennyi megyeszékhelyen és néhány nagyobb városban is lesz önálló autósiskola.

— Fokozott gondot kell fordítani az autójavítással foglalkozó szakemberek képzésére is. A képzés üteme az elmúlt években számszerűen már megfelelő volt, a szakmai színvonal azonban bizonyos kívánnivalókat hagyott maga után. Ez abból következik, hogy a meglévő szakmunkásintézetek nem rendelkeznek az oktatást elősegítő szemléltető eszközökkel, jól felszerelt tanműhelyekkel és csak kevés az olyan iskoláknak a száma, ahol a fiatalok valóban megismerkedhetnek a szakma minden fontos fogásával. A következő öt esztendő feladata számunkra az is, hogy a képzés színvonalát egységesen magasabb színvonalra emeljük és az intézetek felszereléseit mindenütt gazdagítsuk.

— Fejleszteni kell — méghozzá az eddiginél erősebb ütemben és tervszerűbben — a gépkocsik karbantartását és javítását ellátó létesítmények, szervizek hálózatát. A karbantartó hálózat kialakult rendszere jelenleg nem megnyugtató. Egyes településeken és környékeken felesleges kapacitások jelentkeznek, míg máshol — és különösen a fővárosban — akadozik a szervizellátás, a kapacitás közel sincs arányban az igényekkel. Ennek első számú oka az, hogy az elmúlt öt évben a szervizépítkezések üteme nem tartott lépést a gépkocsi-behozatallal. A kialakult helyzetben csak jól koordinált szerviztelepítési politika segíthet a gondok enyhítésén. Célunk az, hogy a területek gépkocsisűrűségét figyelembe véve országosan egységes, fejlagos ellátottság jöjjön létre úgy, hogy az igénybevételhez szükséges utazási távolságok 25—30 kilométernél ne legyenek nagyobbak.





Ezek a tervek minden bizonnyal az ismert kormányhatározatok szellemében születtek. Az autósok tehát számíthatnak arra, hogy 1975-ben a félmillió hazai magántulajdonban lévő személygépkocsi mellett is a mainál könnyebben bejuthatnak a javítóműhelyekbe?

— Az országos szervizprogran ezt ígéri. E program megvalósulása után az egy személygépkocsira eső szervizellátottság egységesen 50 óra/gépkocsi lesz, ami feltehetően feloldja a jelenlegi feszültségeket és aránytalanságokat. Terveink szerint mintegy 40 helyen épül olyan szervizállomás, amely az adott területen az összes javítási lehetőségekkel rendelkezik és mintegy 200 lesz azoknak a kis-szervizeknek a száma, amelyek a leggyakrabban előforduló ápolási, zavarelhárítási és beszabályozási munkák elvégzésére képesek.

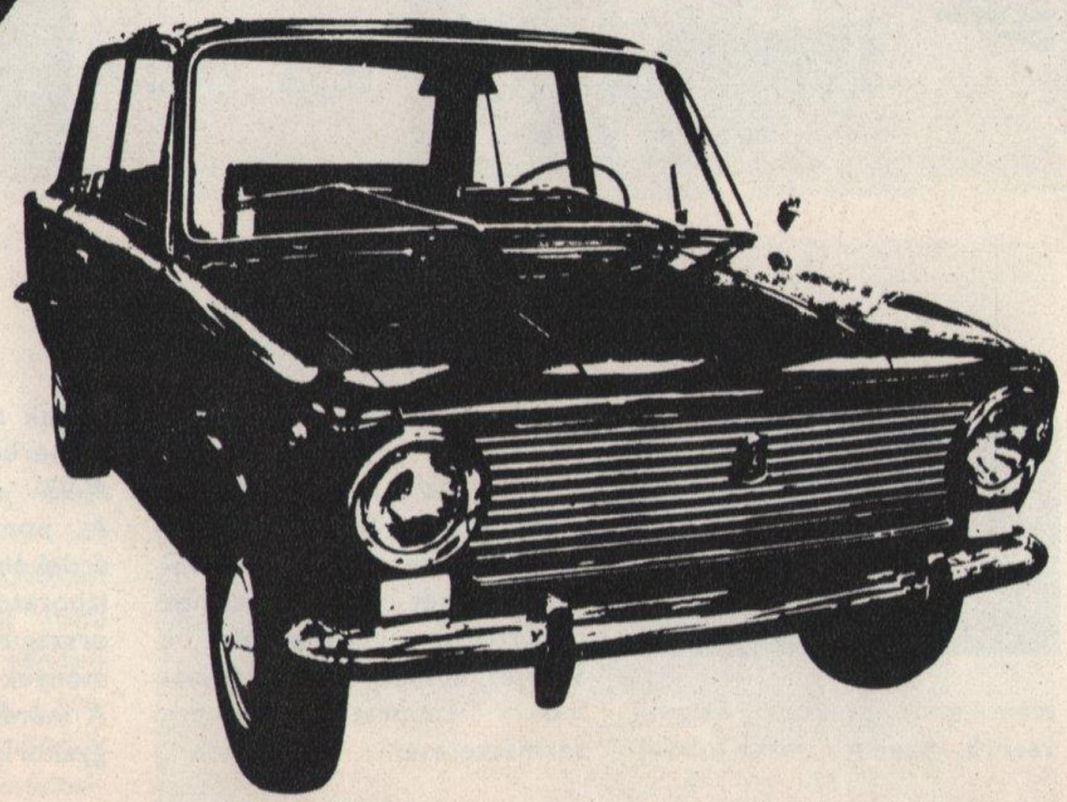
— Reformra szorul gépkocsi- és pótalkatrész-kereskedelmünk is. A mai, célszerűtlenül koncentrált rendszer szükségtelen, tehát azt megváltoztatjuk. A vidéki üzlethálózat kiépítése csak a III. ötéves terv időszakában kezdődött meg, és e program befejezése a most folyó tervidőszak egyik fontos teendője. Úgy számítjuk, hogy 1975-re minden megyeszékhely és város rendelkezik majd autóalkatrész-kereskedelmi üzlettel és tovább szélesül azoknak a vállalkozásoknak a köre, ahol az autóalkatrész és felszerelési cikkek is beszerezhetők. Jelentős segítségre számítunk ezen a téren az ÁFOR-tól és az AFIT-tól.

— Az üzemanyagellátó hálózat fejlesztése már korábban megindult a sürgető igények nyomán. A kúthálózat az elmúlt öt évben jelentősen gyarapodott — csak sajnos a gondokon nem sokat enyhített, mivel közben az autók száma is nőtt — és így bizony a sorbanállás ma sem szűnt meg. Az új ötéves terv időszakában a fejlődés ezen a téren is javulást ígér; a benzinkutak száma öt év alatt megkétszereződik.

— Bár az autóközlekedést segítő beruházások terén a legnagyobb költségek az úthálózat bővítésével és korszerűsítésével kapcsolatban merülnek fel, a többi kapcsolódó beruházás is jelentős pénzt igényel. Az arányok érzékeltetésére elég talán annyit megemlíteni, hogy a beruházási szükségletek a IV. ötéves terv időszakában mintegy kétszeresét teszik ki a beszerzésre kerülő járművek eladási összértékének. Az „egyéni ráfordítások'' tehát messze alatta maradnak a népgazdaságra háruló terheknek. Most a motorizációs robbanás időszakában a népgazdaság erőforrásainak olyan mértékű igénybevételére van szükség, ami évtizedek múltán és csak akkor térül meg az államnak, ha a járművek számának növekedése hasonló ütemű lesz.

Remélhető, hogy a motorizáció két fő alkotója, a gépkocsi és annak infrastruktúrája között 1975-re összhang jön létre — fejezte be nyilatkozatát dr. Tőzsér István.

Mit iszik A ZSIGULI



használatát írja elő. Még a legmagasabb fórumokon is téma volt a Zsiguli üzemanyagigénye, az autósok pedig tanácstalanul álltak. Megfelelő üzemi tapasztalatok híján senki sem nyilatkozott szívesen arról, hogy valójában mi is az igazság a Zsiguli „étvágyát" illetően.

Ma már közel egy év telt el az első szovjet FIAT hazai megjelenése óta, tehát a tapasztalatok gyűjtésére bőven volt lehetőség. Az Autós Magazin a témát közelről ismerő, négy különböző foglalkozású autósnak tette fel a kérdést: „Véleménye és tapasztalata, szerint, mit iszik a Zsiguli?"

Az átlag autós ma, amikor új gépkocsit vásárol, talán még a teljesítményadatoknál is előbbre helyezi a kezelési könyvnek azokat az útbaigazításait, amelyek az autó hajtó- és kenőanyag igényére vonatkoznak. Érthető ez, hiszen mindenki szeretné járművét gazdaságosan, de jó hatásfokon üzemeltetni, a benzin-igény tehát döntő jelentőségű az autó kiválasztásánál.

Tavaly az első Zsiguli-kocsik megjelenésekor szinte pillanatok alatt elterjedt a hír, hogy a magyar szuper benzin nem felel meg ehhez az autóhoz, mivel a gyár 93 oktánszámú benzin

AFIT Zsiguli Szerviz, Damhőzel Attila gépkocsiszerelő:

Az első Zsigulik megjelenése óta figyeljük a kocsik üzemanyagigényét és fogyasztását. Számtalan próbaút, bemérés alapján most már egyértelműen bebizonyosodott, hogy a 92 oktánszámú magyar szuper-benzin tökéletes hajtó anyag ehhez a gépkocsihoz. Természetesen a gyárilag beállított alap-

előgyújtást némileg módosítani kell, ez azonban jelentéktelen, apró munka. A megfelelően beállított kocsi a 92 oktánszámú benzinnel is kitűnően gyorsul, fogyasztása még normál városi viszonyok között sem haladja meg a 10 litert. Megpróbáltuk erőltetett körülmények között is ezt a hajtóanyagot, de teljesítménycsökkenést, vagy káros öngyulladást még ilyenkor sem tapasztaltunk a Zsigulinál.

Krisztics Dezső mérnök, autósportedző:

Talán a legrégibb Zsiguli-tulajdonosok egyike vagyok és kocsimmal már jóval több mint tízezer kilométert tettem meg, méghozzá nem is a legideálisabb körülmények között. Több nagy rallyeversenyt végigkísértem ezzel a kocsival, megközelítően olyan sebességgel, mint a versenyzők, sokszor kritikus út- és időjárási viszonyok között. Meggyőződéses szuperbenzinpárti vagyok a Zsigulit illetően. Kezdettől ezt az üzemanyagot tankolom és még semmi olyan hibám nem volt, ami a benzin rovására írható. A kocsi kitűnően gyorsul, jóminőségű úton könnyedén eléri a 150 km órás végsebességet.

Darvas Iván színművész:

Viszonylag újoncnak számítok a Zsiguli-tulajdonosok között. Trabant és több Opel után nyergeltem át erre az új kocsira, de nem bántam meg. Megvallom őszintén, én nem ismerem ezt a „Mit iszik a Zsiguli"? problémát, de gyakorlati tapasztalattal azért szolgálhatok. Szeretek gyorsan, sportosan vezetni, és talán ezért a szerelőm azt tanácsolta, hogy próbáljam meg kizárólag extraszuper benzinnel használni a kocsit. A gyújtást és a karburátort is ehhez az üzemanyaghoz állította be. Nos, az eredményt illetően nem panaszkodhatok: az autó fürge és gyors, de ezzel együtt a fogyasztása száz kilométerenként 2—3 literrel is magasabb, mint azelőtt volt. Kétségtelenül nem a leggazdaságosabban autózom!



Wiesner Henrik vegyészmérnök, az ÁFOR minőségellenőrzési apparátusának vezetője:

Nem mint gyakorló Zsiguli-vezető, hanem mint kőolajvegyész szeretnék véleményt mondani ebben a szakmai vitában. Az eredeti kezelési utasítás azért jelöli 93 oktánszámban meg a Zsiguli üzemanyagigényét, mivel a kocsihoz használatos szuperbenzin a Szovjetunióban 93 oktánszámú. Laboratóriumainkban természetesen összehasonlítottuk a hazai 92 oktánszámú szuperbenzint és a szovjet A-93 jelzésű szuperbenzint. A pontos tapasztalatszerzés érdekében a vizsgálatokat laboratóriumi, kísérleti és országúti, gyakorlati körülmények között végeztük el. A mérések tanúsága szerint a gyakorlati használat közben







a magyar szuperbenzin teljesen azonos értékű az A-93-as szovjet, benzinnel, sőt bizonyos vonatkozásokban még annál valamivel jobb tulajdonságokkal is rendelkezik. Tapasztalatunk szerint egyébként a gépkocsik alap-előgyújtásának módosításával csak nagyon szűk határok között lehet kompenzálni az úgynevezett oktánszámkülönbségeket anélkül, hogy az autó teljesítménye jelentősen ne változzon. A különböző minőségű benzinek használatánál mért fogyasztási és egyéb eltéréseket is fenntartással kell fogadni, mivel egy azonos gépkocsiban nehéz reális összehasonlításokat tenni. Az időjárás, a gyakori hideg indítás, a vezetési stílus, az útminőség és még számtalan egyéb körülmény befolyásolhatja az autó tényleges fogyasztását.

Útellátó központok



Az utóbbi években szinte világszerte irányzat a közúti üzemanyagtöltő állomások összkomfortosítása, a benzinkutaknak útellátó központokká történő fejlesztése. Kétségtelenül a gyakran emlegetett motorizációs robbanás egyik szükségszerű velejárója ez is, hiszen ma már a benzinkúthoz betérő autót nem elegendő csupán hajtóanyaggal és olajjal feltölteni. A gépjárművek — de az utasok is — ennél többet igényelnek; teljes kiszolgálást, gyors karbantartást, ápolást, alkatrészpótlást. A töltőállomásoknak tehát komplex-szolgáltatást kell nyújtaniuk!

Néhány nagy nyugati kőolajcég az „áttérést'' egyszerű üzletpolitikai számításokkal is igazolja: magán a benzinen — mondják — egyre kisebb a haszon, tehát más jövedelmező bevételi forrás után kell nézni. A megoldás adott; sokoldalú ellátásra, szolgáltatásokra kell berendezkedni! Az összkomfortosítás igénye persze nemcsak ott jelentkezik, ahol az egymással konkurráló benzin-vállalatok üzleti érdeke ezt megkívánja. Nálunk és a többi fejlődő motorizációjú szocialista országban az autósok éppen úgy igénylik a sokoldalú szolgáltatást, mint bárhol másutt. Az ÁFOR kereskedelmi és műszaki szakemberei ezért a napi feladatok ellátása mellett egyre inkább törődnek az ilyen igényekkel is. Legnagyobb töltőállomásaink már ma sem csupán benzin- és olajeladással foglalkoznak. Számtalan apró felszerelési és ápolási cikk kapható a benzinkutaknál, megnyilottak az első autómosók és gyorsszervizek is, a levegőszolgáltatás pedig már szinte hagyományos tevékenysége az ÁFOR-nak.

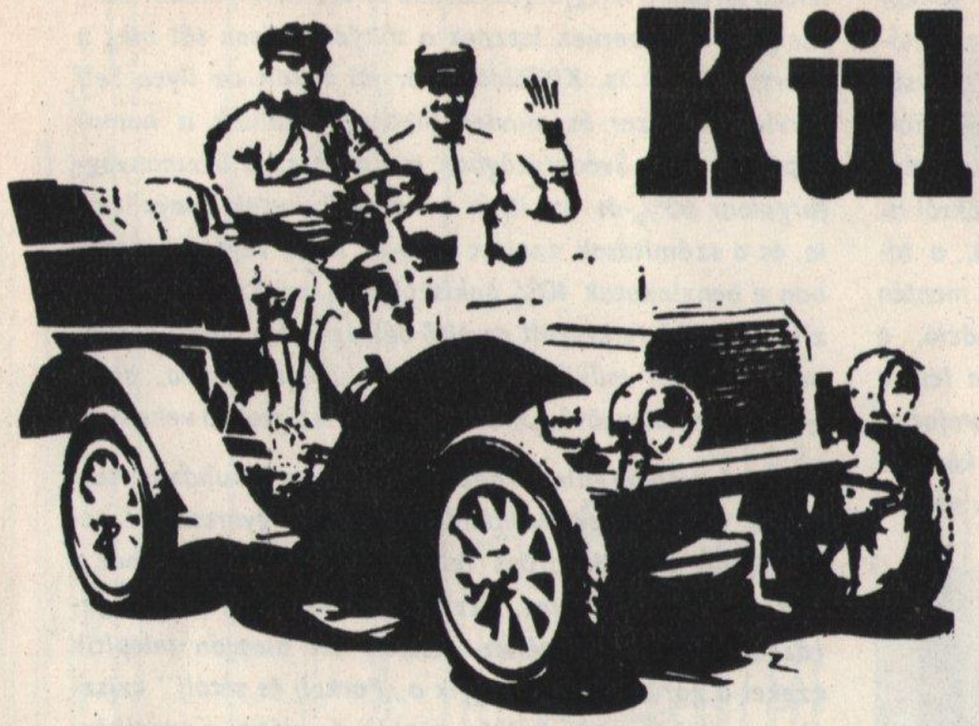


A holnap benzinkútja ennél természetesen még sokkal többet ígér. A néhány év múlva épülő benzinkutak a hajtó- és kenőanyagok mellett árusítják a leggyakrabban szükséges alkatrészeket, felszereléseket, autós tartozékokat, parkolóhellyel, szervizzel és kocsimosóval várják a betérő járműveket, de sokoldalúan gondoskodnak az utasokról is. A kultúrált várakozóhelyiség, az autóseszpresszó, a hideg-melegvizes mosdó, a telefonfülke, főútvonalak mentén fekvő állomásoknál a pénzváltó, az utasinformáció, a gyorsbüfé, sőt a motel is elengedhetetlen tartozéka lesz a benzinkútnak. Természetesen ezeknek az összkomfortos benzinkutaknak, vagy hivatalos nevükön útellátó központoknak a kialakítása mindenütt a helyi igényeknek megfelelően történik. A legforgalmasabb területeken például önkiszolgáló rendszerüek lesznek a töltőállomások sőt még a gyorsszervizek is. Külföldön már jól bevált az ilyen Self Service rendszer és minden bizonnyal nálunk is hamar népszerű lesz. Svédországban ma az összes üzemanyagforgalom 60%-át az ilyen rendszerű kutak bonyolítják le, és a számítások szerint a 70-es évek végére Európában a benzinkutak 40% önkiszolgáló rendszerben dolgozik. Az ÁFOR felkészült az első önkiszolgáló, pénzbedobós automatákkal működő töltőállomás megnyitására, amalyet valószínűleg jövőre már az autósok is birtokba vehetnek.



Az Ásványolajforgalmi Vállalat IV. ötéves beruházási tervében szerepel egy töltőállomással és gyorsszervizzel kombinált parkológarázs felépítése is. Külföldön már a legtöbb benzin-vállalat hozzákezdett az ilyen parkológarázs-hálózat kiépítéséhez. Kétféle elv alapján telepítik ezeket a garázsokat. Az egyik a „Parkolj és sétálj" szisztéma, a másik a „Parkolj és utazz". Az előbbi a városközpontok égető parkolási gondjait hivatott csökkenteni, míg a másik a centrumok gyors megközelítését teszi lehetővé azok számára, akik az úgynevezett alvó-városokból csak a metró-végállomásokig kívánnak gépkocsival utazni. Az ÁFOR terveiben szereplő parkológarázs lényegében e két célt egyesítené magában; tervezett helyén, a Déli pályaudvar környékén a bevásárlóknak és továbbutazóknak egyaránt megoldaná a parkírozási gondjait.

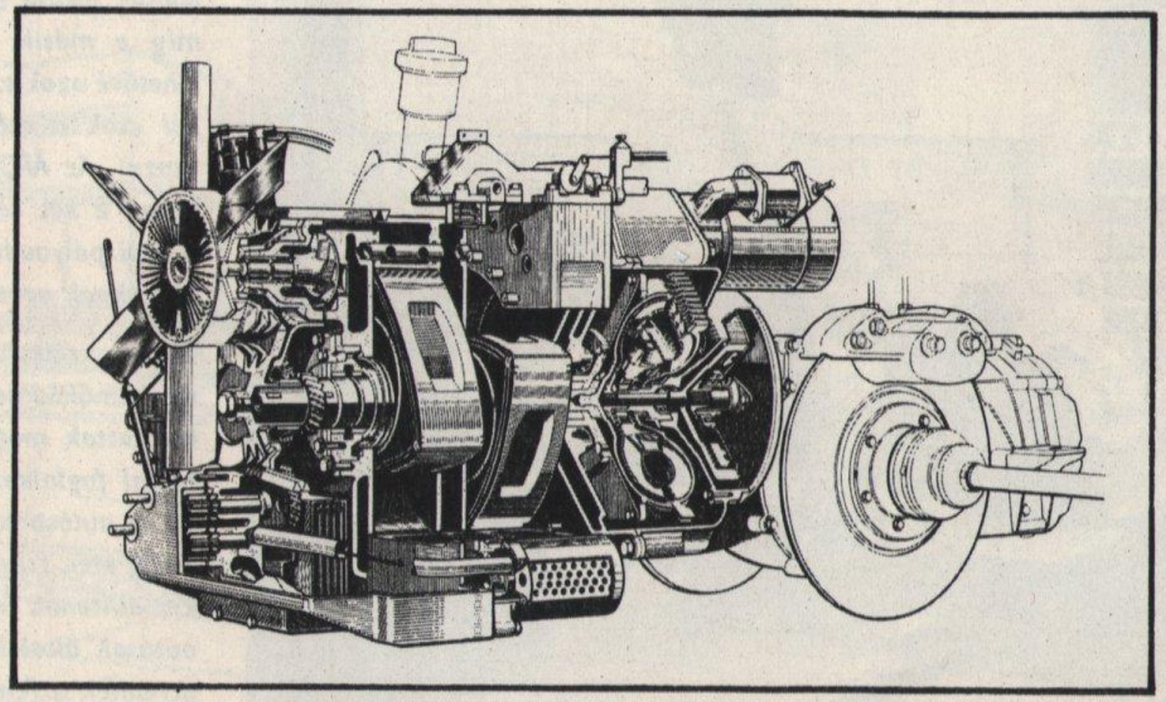
Tovább szélesíti a következő években az ÁFOR azokat az együttműködéseit is, amelyek a jobb utas-kiszolgálást hivatottak megvalósítani. Vendéglátóipari és turistaellátással foglalkozó vállalatok bevonásával tovább szélesítik az autóspresszók hálózatát, a kisebb töltőállomásokon pedig étel, frissítő, levelezőlap és újságárusító automatákat állítanak fel. A vállalat IV. ötéves terve egyébként az autósok által leginkább sürgetett benzinkút-szervizekből ötvennek a felépítését tűzte ki célul.



Különleges autók ÁFOR benzinnel

„Az elmélet legjobb próbája a gyakorlat" — ennek az örökérvényű megállapításnak a jegyében indult el mintegy 3 évvel ezelőtt az ÁFOR és a Technika c. műszaki folyóirat közös autótesztprogramja. A program keretében azóta csaknem félszáz, különböző típusú autót próbáltunk ki ÁFOR-benzinekkel és olajokkal.

E rövid kis beszámoló keretében nyilván senkit nem lepne meg, ha jólismert szériaautókról közölnénk részletes mérési eredményeket, és megmutatnánk, hogy milyen menettulajdonságokat értek el például a 86 oktánszámú normál benzinnel. A viszonylag olcsó, nagy sorozatban készült, ún. „népautók" esetében az volna a meglepő, ha üzemeltetésükhöz drága benzin és különleges motorolaj volna szükséges.



A tesztprogram során viszont két olyan autóval is találkoztunk, amelynél szinte hihetetlennek tűnt — az előzetes hírek alapján — a motor viszonylagos igénytelensége, elsősorban az üzemanyag iránt. Ez egyrészt az illető típusok motorját tervező konstruktőrök szándékait dicséri, másrészt viszont arra utal, hogy hazai benzinjeink valóban világszínvonalon állnak — bármennyire is elkoptatott ez a kifejezés. Az egyik ilyen autó az Audi 100, a másik a Wankel-motorral szerelt NSU Ro 80 volt.

Az Audi 100 méltóságteljes megjelenésű, reprezentatív kocsi. Külseje után arra

lehetett volna következtetni, hogy a 80 Le-s motorral szerelt változatnál az oktánszámigény a legmagasabb értékeket súrolja.

Meglepetésünkre a motor nemhogy extrabenzint, de nyugodt tempójú utazásokhoz még szuperbenzint sem igényelt. A végsebességet — 158,5 km/ó— természetesen szuperbenzinnel mértük, de például városi üzemben, vagy „csak" 100 km/óra körüli országúti átlagsebességeknél a normál és a szuper fele-fele arányú keverékét használtuk, és a motor még hirtelen és erősebb gázadásokra sem csörgött fel.

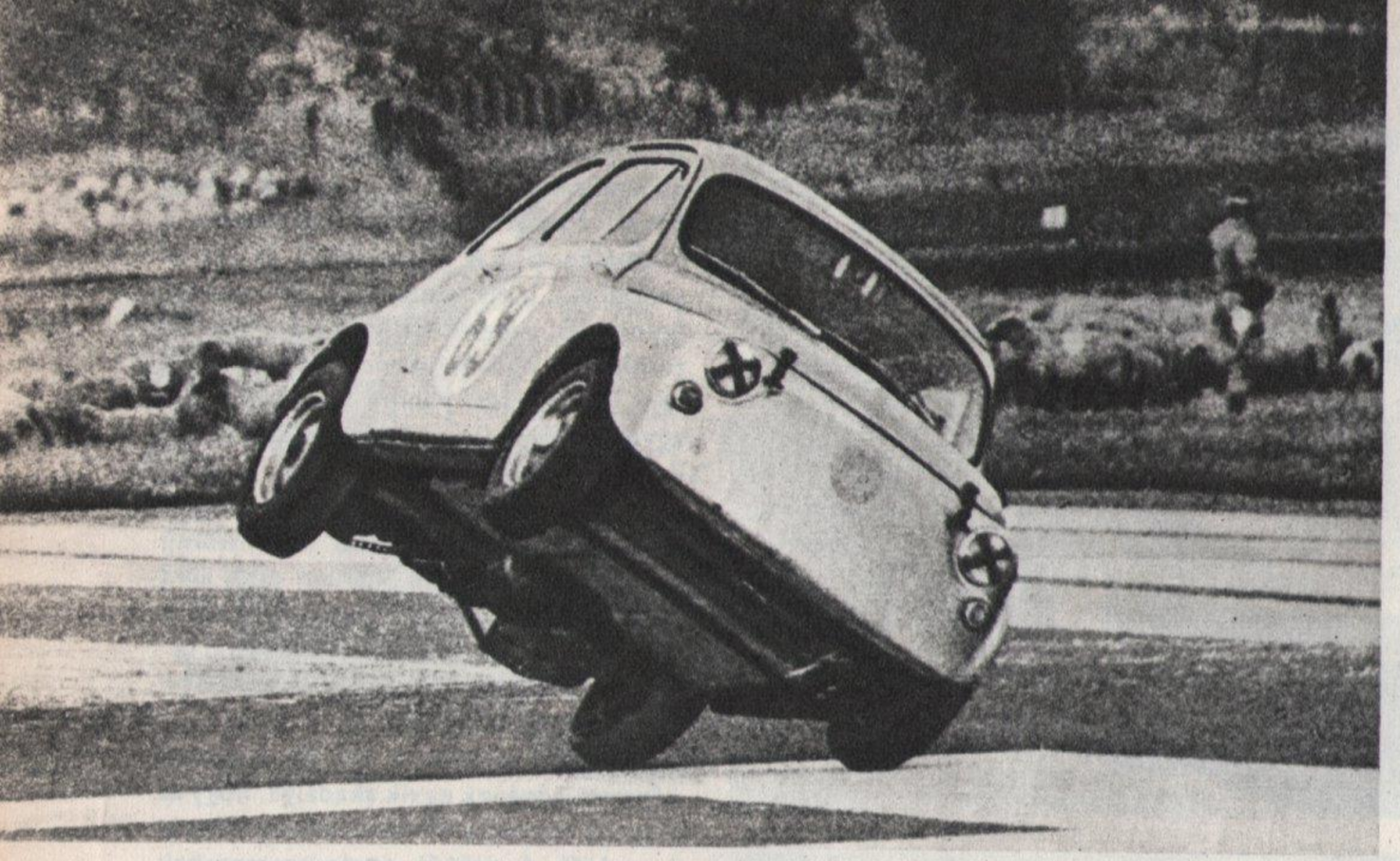
Ha az Audi 100 megjelenésére a „méltóságteljes" kifejezést használtuk, a Ro 80 külsejét talán a meghökkentő és tiszteletet parancsoló kifejezésekkel írhatjuk körül. A Ro 80 a járda szélén állva is olyan, mintha száguldana. Érdekes, hogy a fordítottja is igaz: 180 km/óra körüli tempónál az utasok nem sokat éreznek a sebességből, mert a gumiabroncsok gördülési zaja nem hallatszik, szélzúgás nincs, és a Wankel-motor halkan surrog a gépháztető alatt.



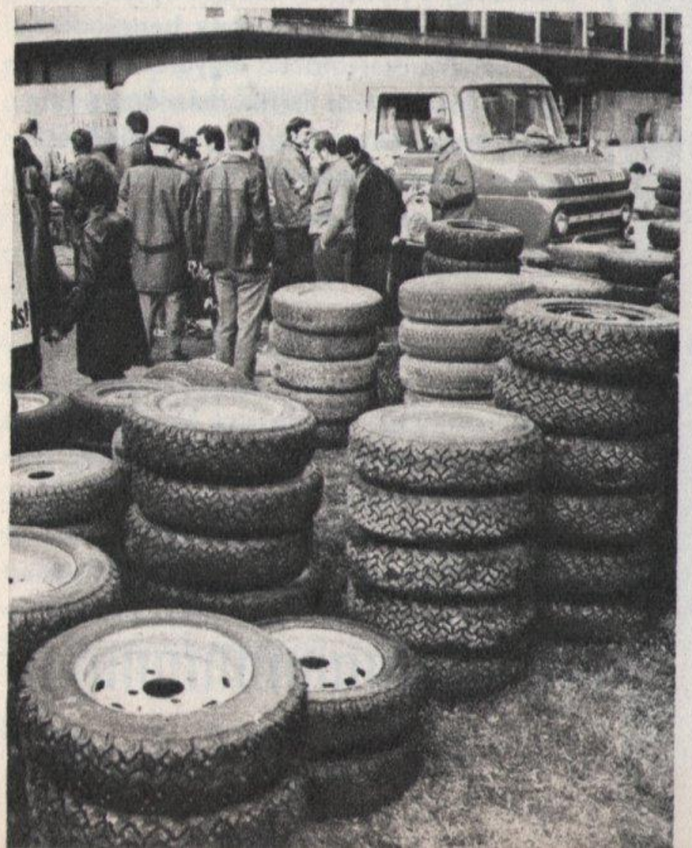


A motorhoz a gyár 90 oktánszámú benzin használatát írta elő. A mi szuperbenzinünk ilyenformán még sok is volt hozzá. Megpróbáltuk természetesen a normálbenzint is a motorhoz, és azt tapasztaltuk, hogy a menetteljesítmények (gyorsulás, végsebesség) kismértékben romlottak ugyan, azonban a motornál sem melegedés, sem kopogás, sem egyéb káros tünet nem jelentkezett. Ezzel természetesen nem azt akarjuk állítani, hogy egy motort jó és hasznos dolog az előírtnál kisebb oktánszámú üzemanyaggal járatni, hanem csak arra szándékoztunk példát mondani, hogy a 86 oktánszámú benzin „szórástartománya" inkább a nagyobb, mint a kisebb értékek területére esik.

Sokan úgy tartják; a Ro 80 nagyobb népszerűségének egyik akadálya, hogy az autósok félnek a Wankel-motor kényes üzemétől. A próbák során tapasztaltak egyrészt arról győztek meg bennünket, hogy a Wankel-motor egyáltalán nem olyan kényes, mint hírlik, másrészt pedig arról, hogy hazai benzineink minősége és oktánszámválasztéka bármilyen „kényes" autónak is megfelel.



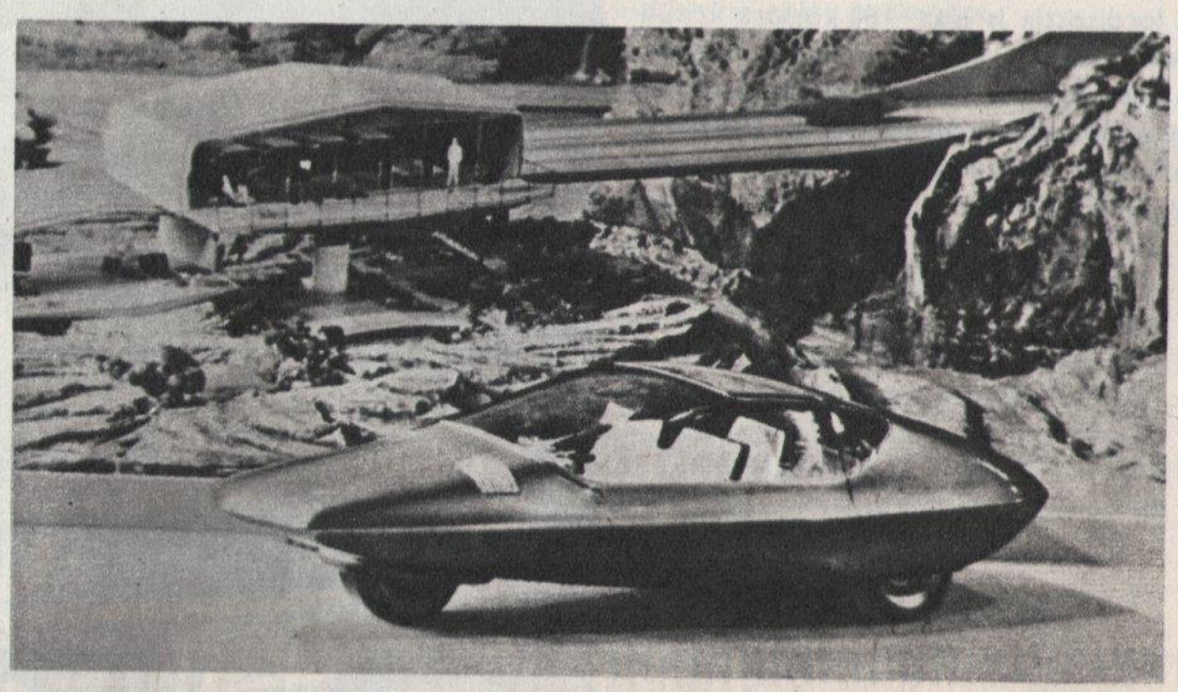
ÉRDEKESSÉGEK az autós világból

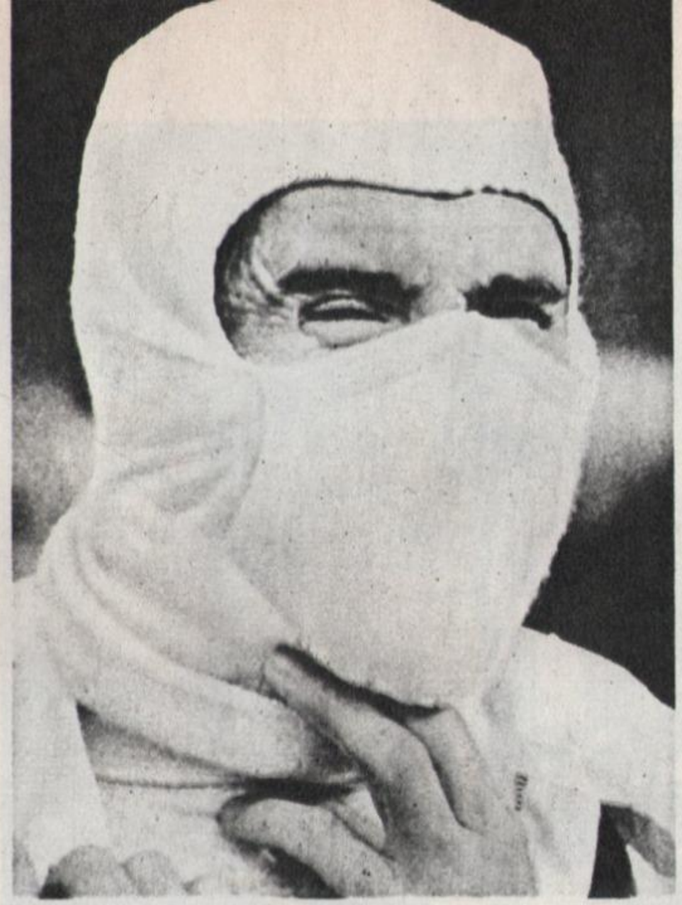


Sakk-matt helyzet. A kis Steyr Puch számára ez a kanyar, úgy tűnik, túl jól sikerült

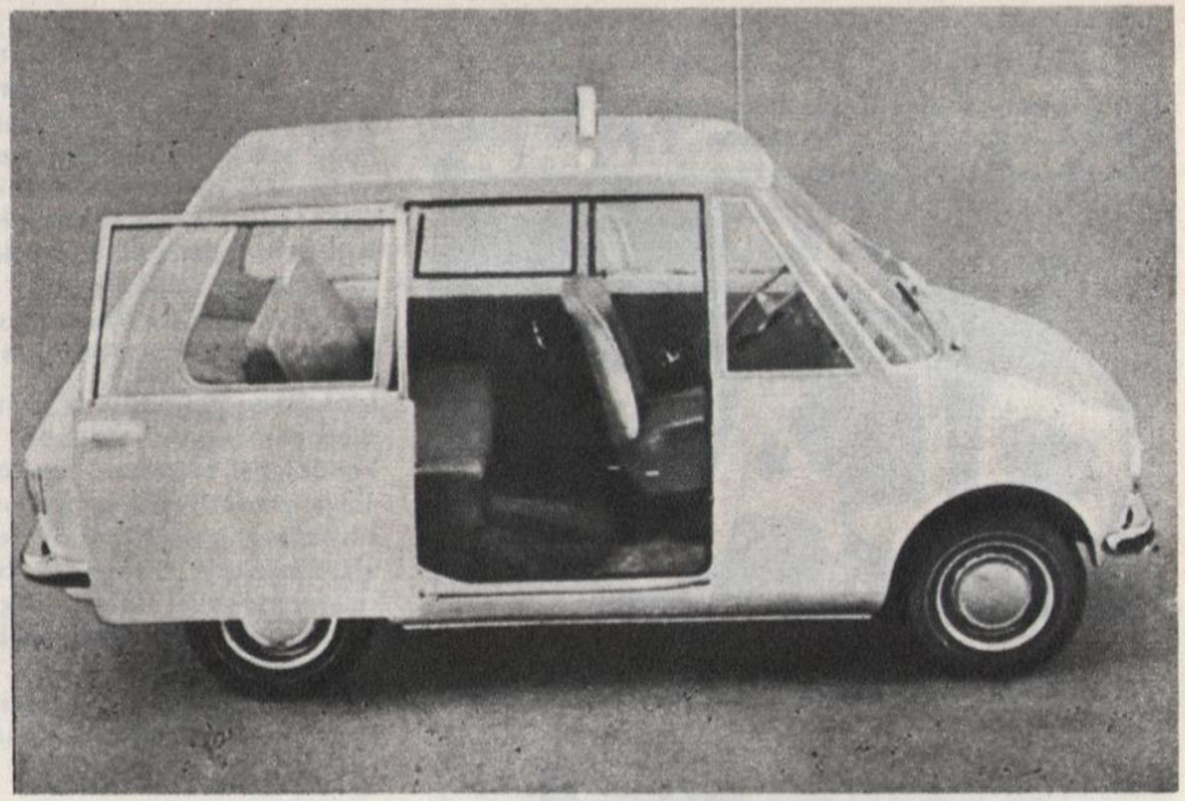
Ezt a fotót nem a magyar autóversenyzők bosszantására közöljük, de a Cordatic követendő példának vehetné. Ennyi gumiabroncs közül válogathatnak egy-egy nagy verseny résztvevői

Lehet, hogy ilyen lesz a a holnap autója? A General Motors mindenesetre elkészítette a jövő autójának makettjét. A háromkerekű járművet kormányozni sem kell, mivel az irányítást az elektronikára bízták





Mire készül ez az úr? Ne tessék találgatni. A képen látható Jackie Stewart lángmentes csukját húz a bukósisak alá. A Forma 1-es versenyzésnél bizony még erre is nagy szükség van



Egy Fiat-terv. Lehet, hogy ilyen lesz a jövő kisméretű városi autója?

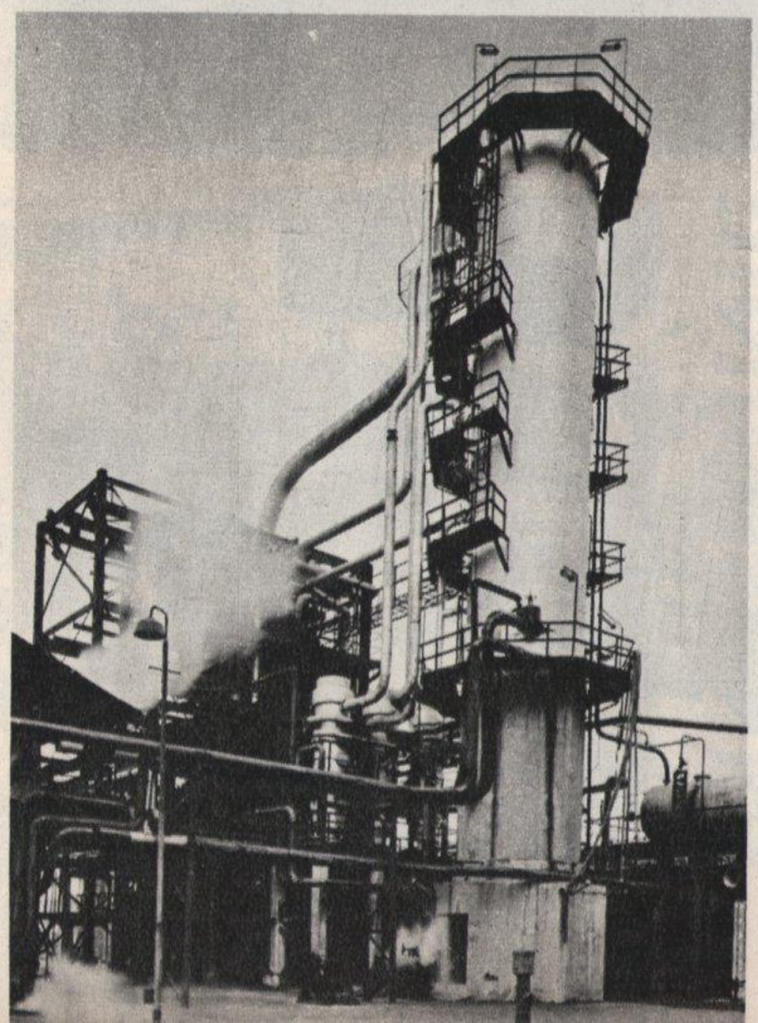
Az európai rallyeversenyek koronázatlan királya a műanyag karosszériás Renault-Alpine. Az elmúlt két évben szinte minden nagy versenyen megverte a riválisPorsche-kat





Egy-egy győztes még a játékgyártók fantáziáját is megmozgatja. A képen látható Hillman-Hunter a London—Sidney Rallye-t nyert Andrew Cowan kocsijának 1:32 arányban kicsinyített élethű mása

ÍGY KÉSZÜL AZ OLAJ!



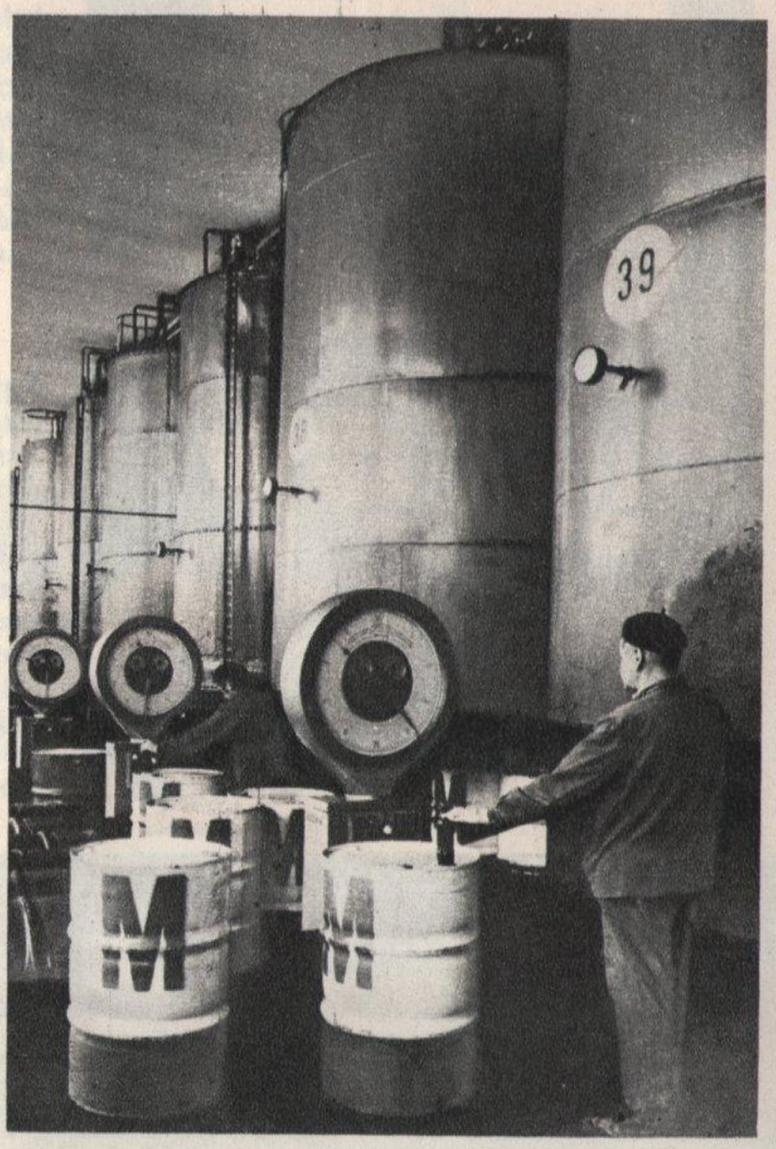
Az idősebb autóskorosztály még jól emlékezik arra, amikor 20—30 évvel ezelőtt a jó motorolajra azt mondták; ez „pensylvániai" olaj. Ez az olaj kétségkívül a legjobb minőségű volt ebben az időben, de nyilvánvaló, hogy ezzel a minőséggel nem lehet az egész világ motorolaj-szükségletét fedezni. Elkezdődött tehát a kutatás, hogy minek köszönheti kiváló tulajdonságait. A probléma megoldódott és kiderült, hogy új gyártástechnológiai eljárásokkal, oldószeres finomítással és hidrogénezéssel a nyersolajok nagy részéből előállítható a pensylvániai olajhoz hasonló minőségű motorolaj.

Időközben fejlődött a motortechnika is, a korszerű motorok egyre nagyobb igényeket támasztottak a kenőolajjal szemben. Eljutottunk oda, hogy ma már a maga eredetiségében a pensylvániai olaj sem elégíti ki a minőségi igényeket. Megjelentek a különböző motorolaj-adalékok, a vegyipar termékei, melyekkel kiváló tulajdonságokat lehet kölcsönözni a kenőolajoknak. Jó adalékokkal nagymértékben javul a motorolaj élettartama, dermedéspontja, megszüntethető korroziv hatása és olyan tulajdonságokkal ruházható fel, melyeket feldolgozási technológiával elérni nem lehet.

Hogy is készül tehát a motorolaj?

A kőolajfinomítókban az úgynevezett pakurát vákuum desztillációval különböző forráspontú — ez különböző viszkozitást is jelent — párlatokra és maradékokra választják szét. Ezekből a párlatokból és maradékokból oldószeres finomítással eltávolítják a káros részeket, majd hidrogénező utánfinomítással kíváló minőségű alapolajat kapnak.

A hazai motorolajgyártás tehát jó minőségű nyersanyagból, világszínvonalon álló technológiával történik. A különböző adalékokat részben olyan ismert külföldi cégektől importálják, melyek az elismert nyugati olajvállalatoknak is szállítanak. Kutatóintézeteinkben is dolgoztak ki jó tulajdonságokkal rendelkező olajadalékokat, melyek gyártása állandó ellenőrzésük mellett történik. A kőolajfeldolgozó ipar felkészültségének és az adalékok minőségének ismeretében, gyakorlati megfigyelések és összehasonlító vizsgálatok alapján elmondhatjuk, hogy szuper és multiszuper motorolajaink



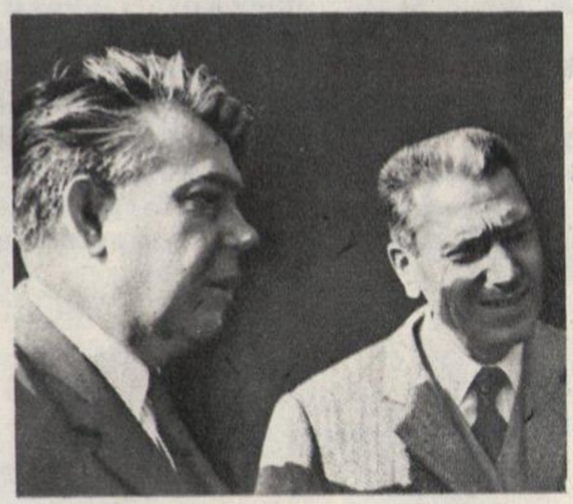
minőségi színvonala eléri az ismert külföldi olajcégek termékeinek szintjét. Ezt bizonyítja a világhírű olasz AGIP üzemanyagcég vezérigazgatójának nyilatkozata is, amelyben elmondotta, hogy kipróbálták a magyar MULTI SUPER OIL-t, és meggyőződése, hogy vetekszik a legismertebb európai márkákkal, s gyakran a sokat reklámozott külföldi olajféleségek csak a tetszetősebb csomagolásuk miatt népszerűbbek.

EGYEDÜLÁLLÓ KÖZÉP-EURÓPÁBAN

Két évvel ezelőtt adták át Hegyeshalomban az első olyan magyar-olasz töltőállomást, amely a hagyományos benzinkúttól eltérően sokoldalú szolgáltatást nyújt, gyorsszervizzel, autóseszpresszóval várja a fogyasztókat. Lényegében ezzel az új létesítménnyel kezdődött el az ÁFOR-nak és az olasz AGIP-nak az a hosszútávú programja, ami célul tűzte ki, hogy a forgalmasabb országutak mentén — egyelőre 10 helyen — útellátó központokat alakítsanak ki. Az autósok számára az a legbosszantóbb, ha nem tudnak hol üzemanyagot tankolni, vagy kisebb hiba esetén késedelmes a segítség, esetleg, ha éppen a kocsimosási lehetőség hiányzik. Mentesül ezektől a bosszúságoktól az, aki az új M7-es műúton autózik, mivel 1971 augusztusától Balatonvilágoson már működik hazánk első úgynevezett sztráda-benzinkútja, amely sokrétű szolgáltatással várja az arra járó autósokat. Ez a sztráda-benzinkút sok mindenben különbözik a korábbi töltőállomásoktól, nagyságát a következő adatok is jól illusztrálják:

az új létesítmény tükrös elrendezésű, tehát az út mindkét oldalán egyaránt 19—19 töltőoszlop van, és ugyancsak mindkét oldalon kiegészítették a kutat gyors-szervizzel és eszpresszóval.

Röviddel az üzembe helyezés után küldöttség érkezett Rómából Balatonvilágosra, hogy megtekintsék az új töltőállomás

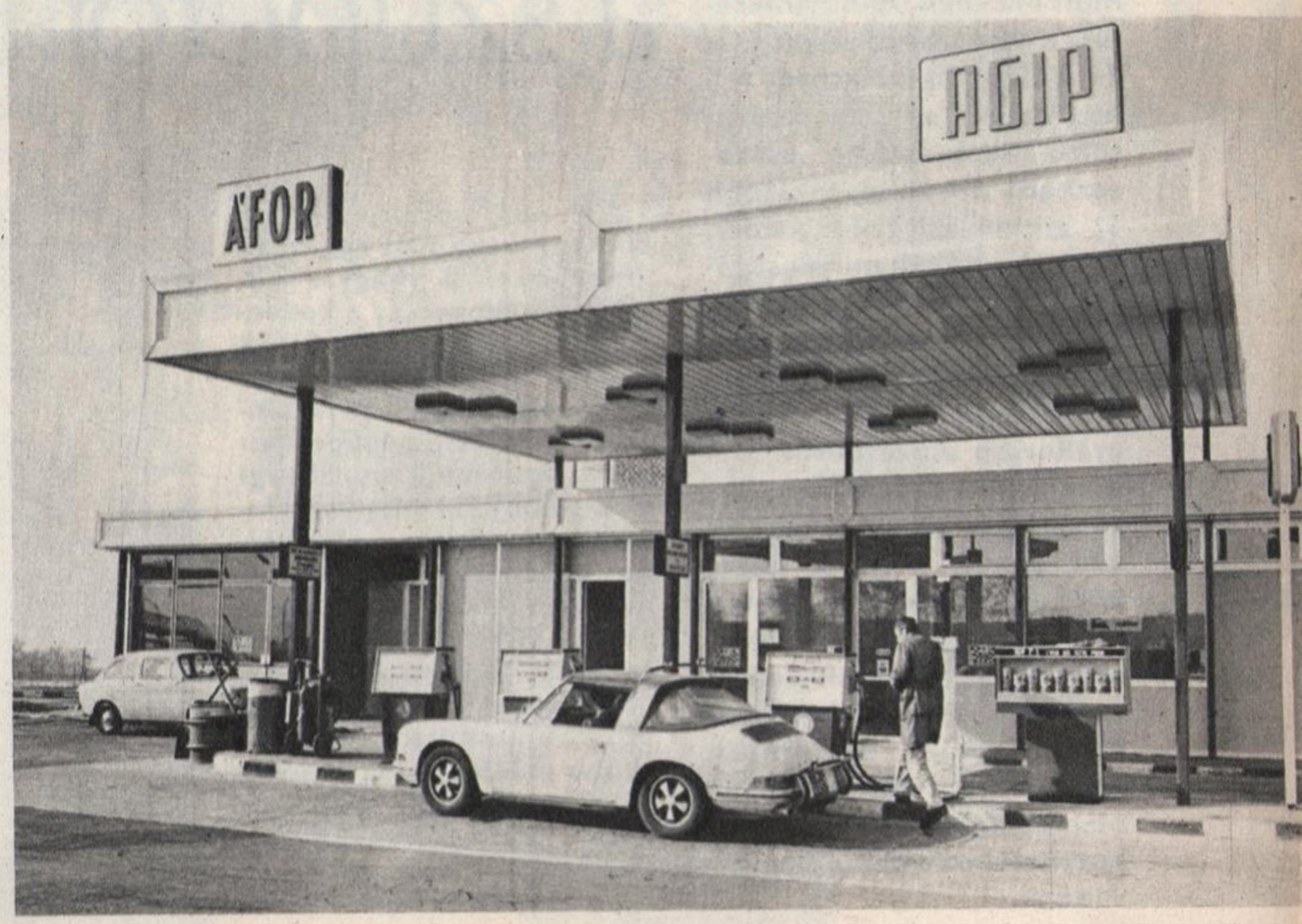


„góliátot". A küldöttség vezetője — Dr. Giuseppe Bartalotta, az ENI Konszernhez tartozó AGIP cég vezérigazgatója a következőket mondta:

— Az ÁFOR képes volt azt az elképzelést valóra váltani, amit mi egy modern sztráda benzinkút-kombinátról alkotunk. Saját töltőállomásaink közül is csupán kettő olyan van Olaszországban, amely ezt a balatonvilágosi benzinkút „monstrumot" meghaladja. Véleményem szerint ez az új töltőállomás a 19—19 kimérőoszlopával 1—1 gyorsszervizével, illetve eszpresszójával — egyedülálló Közép-Európában. A legigényesebb autósok is megtalálhatják a nekik legmegfelelőbb benzinfajtát, válogathatnak a legkiválóbb magyar és olasz kenőanyagok között. A töltőállomás modern elrendezése megszünteti a sorbaállást — fejezte be nyilatkozatát dr. Bartalotta úr.

Természetesen nincs mindenütt szükség ilyen nagyméretű üzemanyagtöltő kombinátra. Sopronban, Balatonedericsen, Budapesten a Boldizsár utcában, az Ajtósi Dürer soron és a Keleti pályaudvar oldalánál is működik ÁFOR-AGIP töltőállomás — igaz, hogy ezekhez nem építettek gyorsszervizt és autóspresszót, de azért megfelelnek a rohamos ütemben fejlődő gépjárműforgalom igényeinek.

Ezzel még nem ért véget a magyar—olasz együttműködés, hiszen még a IV. ötéves terv időszakában elkészül Gyulán a határ közelében építendő töltőállomás, amely szintén „komfortos" lesz, és épül egy újabb sztrádabenzinkút is — a balatonvilágosi kombináthoz hasonlóan — Velencén, az M—7-es úton. Gyöngyösön is megtalálható lesz a hatlábú kutya, mégpedig a népszerű Szőlőskert vendéglő mellett.



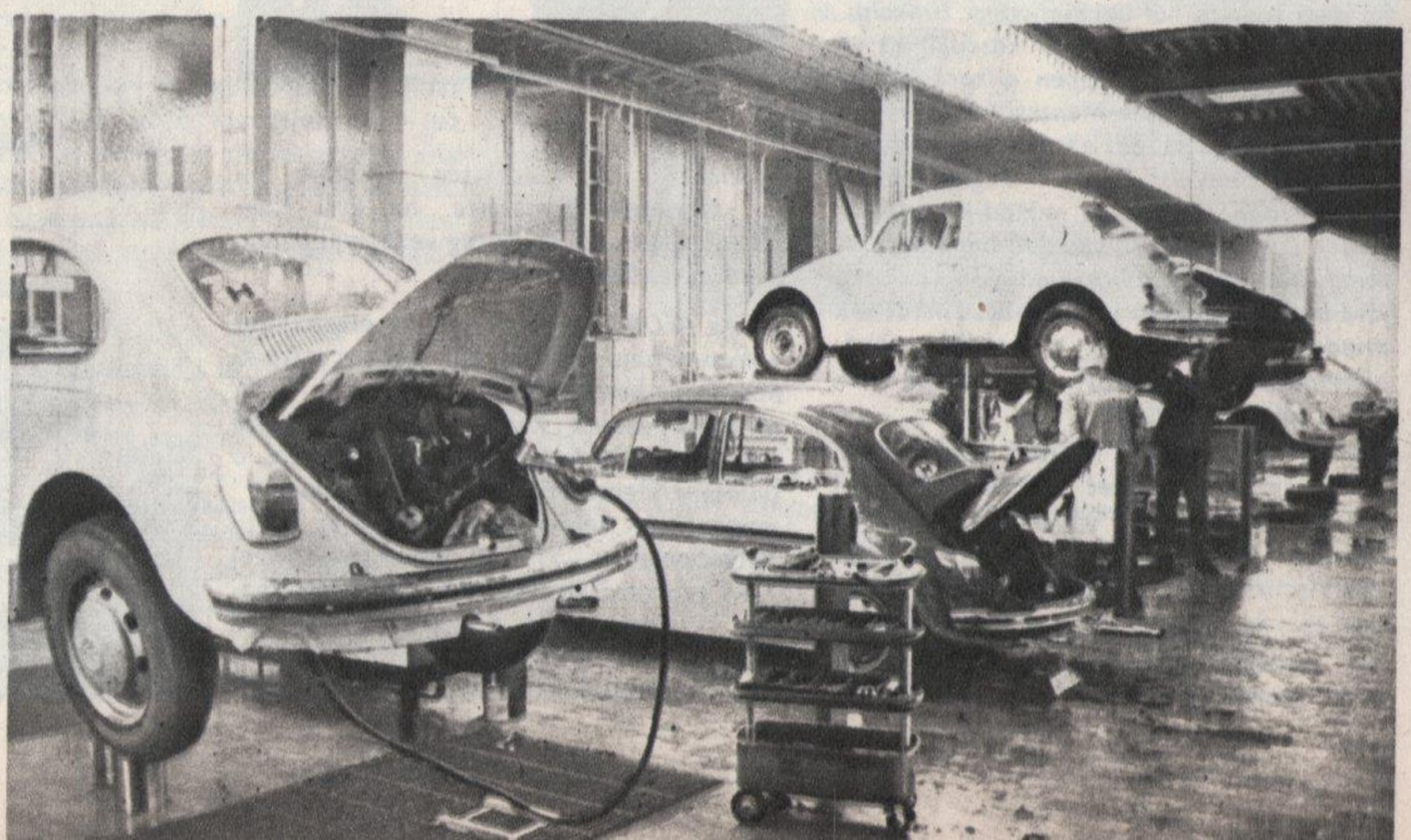


ELISMERÉS a szuperolajnak

A korszerűbb, differenciáltabb autókonstrukciókhoz mindig újabb és tökéletesebb kenőanyagokra van szükség, hiszen a viszonylag nagy sebességeket, a jó motorikus teljesítményt csak a motorhoz méretezett hajtó- és kenőanyagokkal lehet elérni. Hazánkban a gépjárműpark rohamos fejlődése szinte folyamatos feladatot ad a kőolajipar és természetesen az ÁFOR számára. Az elmúlt években, mint ismeretes, a motorbenzineket és a kenőolajokat jelentősen fejlesztették, az üzemanyagtöltő állomásokon beszerezhető áruválaszték több új cikkel is gazdagodott. Az új termékek milyenségéről, használati értékéről természetesen csak a gyakorlati használat ad igazán megbízható képet. A leggyakoribb autótípusok esetében persze a gépjárművezetők már jó előre szeretnék tudni, hogy a hazai kőolajtermékek megfelelnek-e a szóban forgó típushoz. Az autógyárak pontosan ezért üzemi kísérletek és széleskörű futópróbák alapján tesztelik azokat az olajokat, amelyeket gépkocsijaikhoz használni kívánnak.

Néhány éve a Fiat cég tette „mérlegre" a magyar kőolajtermékeket és a kedvező vizsgálati tapasztalatok alapján a szuper minőségű motorolajainkat hivatalosan is ajánlotta gépkocsijaihoz. Legutóbb a wolfsburgi VW gyár kért magyar olajokat minősítés céljából. Az eredményről a közelmúltban megnyitott budapesti VW márkaszerviz vezetője, Gubcsó János mérnök adott tájékoztatást. Mint elmondta, a legnagyobb NSZK-beli autógyár a magyar gyártású szuper motorolajokra volt kíváncsi, mivel ezek az egyfokozatú olajok jellegüknél fogva jól igazodnak a VW kocsikban alkalmazott léghűtéses boxermotor igényeihez. Ismeretes, hogy ehhez a motorkonstrukcióhoz többfokozatú, tehát multigrade kenőolajokat nem célszerű használni. A minősítő próbák során a gyári szakemberek arra a megállapításra jutottak, hogy a nyári fokozatú, tehát 30 W/30 viszkozitású Szuper Motorolaj a Volkswagen kocsikban körülbelül 5000 km-ig kitűnően felhasználható. A 20 W/20 jelzésű, téli minőségű Szuper Motorolaj használhatóságát mintegy 3000 kilométerben, illetve 8 hétben határozták meg elsősorban azért, mivel télen a gyakori hideg indítás és az intenzív léghűtés miatt a kenőolaj ezekben a motorokban különösen nagy igénybevételnek van kitéve.

Az új, VW gyári márkaszerviz a vizsgálati eredmények alapján tehát a jövőben hivatalosan is ajánlja a magyarországi Volkswagen-tulajdonosoknak az ÁFOR egyfokozatú Szuper Motorolajait és természetesen a szervizmunkáknál is használja ezeket a kenőolajokat.

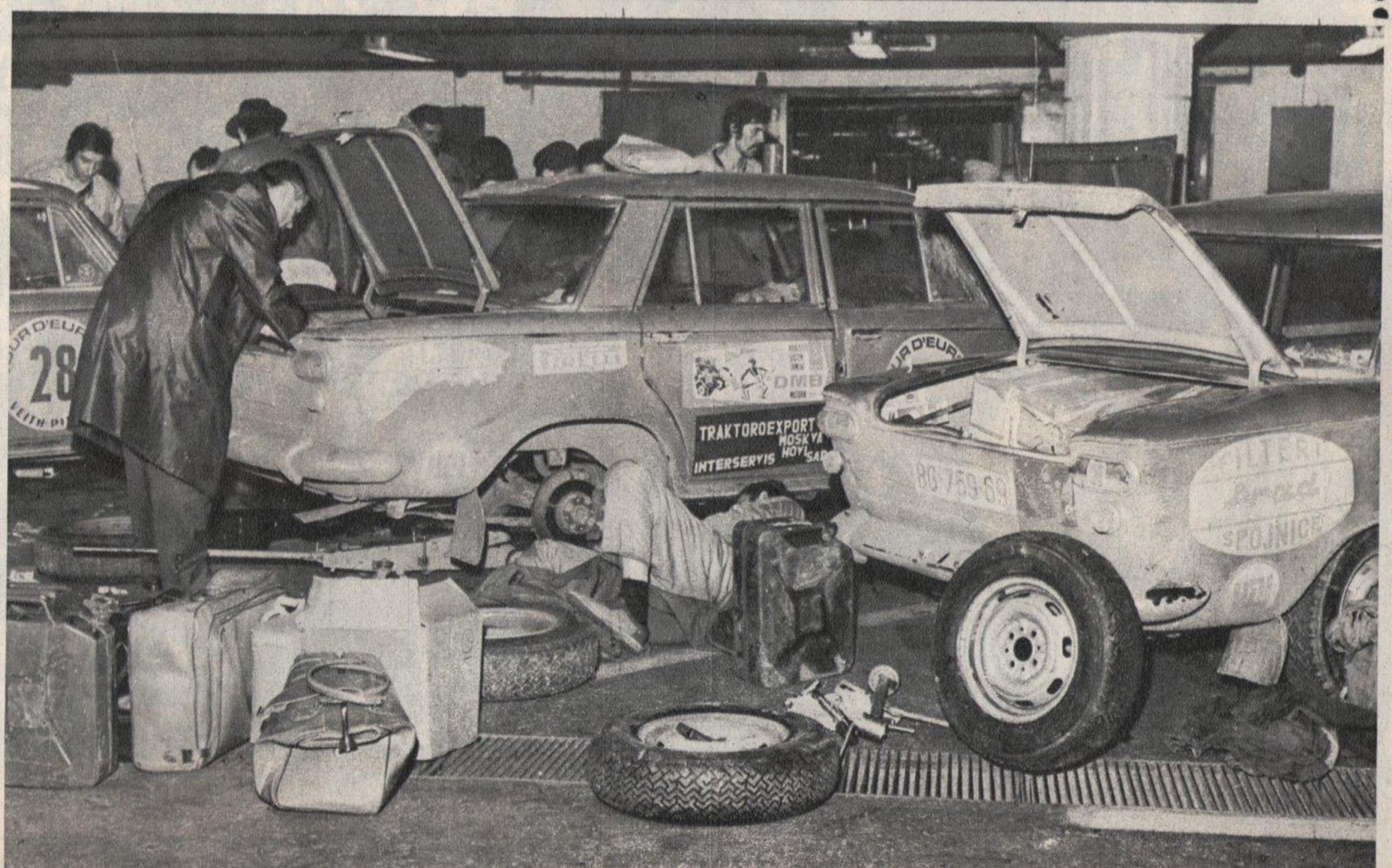


TOUR D' EUROPE MAGYARORSZÁGON

A hazai autósok örömére az utóbbi években egyre gyakrabban halad át Magyarországon valamilyen nagy világverseny mezőnye. Igazi autóscsemege az ilyen nemzetközi vetélkedő, de egyben erőpróba is a fogadó ország autóklubja és benzinkúthálózata számára. Tavaly a minden idők legnagyobb autóversenyeként számon tartott London—Mexikó rallye mezőnyét látta „vendégül" az ÁFOR budaörsi töltőállomása, az idén pedig az ugyancsak rangos Tour d'Europe autórallye versenyzői pihentek néhány órát fővárosunkban. Ezúttal az időellenőrző állomást és a gépkocsidepót a Duna-parti Intercontinental szálló mellett állították fel. A sok megpróbáltatásnak kitett gépkocsikat itt hozták rendbe a versenyszerelők, itt cseréltek gumiabroncsokat, a közeli benzinkutaknál pedig magyar extraszuper benzinnel töltötték fel a kiürült tartályokat. Mint a versenyzők elmondták a felkészülés során a magyarországi tankolások megszervezése nem okozott gondot, hiszen több nagy versenyen is bebizonyosodott, hogy a nálunk kapható benzinek kitűnően helytállnak a legigényesebb gépkocsikban is.

A Tour d'Europe rallye egyébként a kontinens legnagyobb autóversenye. Az NSZK-beli Erbachtól kiindulva a 14 000 kilométeres útvonal érinti Oslót, Helsinkit, Leningrádot, Moszkvát, Varsót, Krakkót, Budapestet, Brassót, Isztambult, Thessalonikit, Zágrábot, Linzet és a cél Travemündében van. A nehéz útviszonyok és követelmények miatt az idén is csak a mezőny kétharmada tudta befejezni a versenyt, de a helyezéstől függetlenül, amelyik kocsi itt célba ért, az már egyértelműen bebizonyította megbízhatóságát. Az idei „Tour" nagy meglepetése a szovjet Zsiguli volt. Szinte a verseny végéig az első helyen állt a Girdauskas—Madreviz-páros és a korábbi győztes német Waldner—Vogt-kettős Opel—Asconája csak az utolsó kilométereken tudta megelőzni a Zsigulit. A csapatversenyt így is szovjet—team nyerte, az Avtoexport színeiben indult Moszkvicsok!







A MINŐSÉG VÉDELMÉBEN

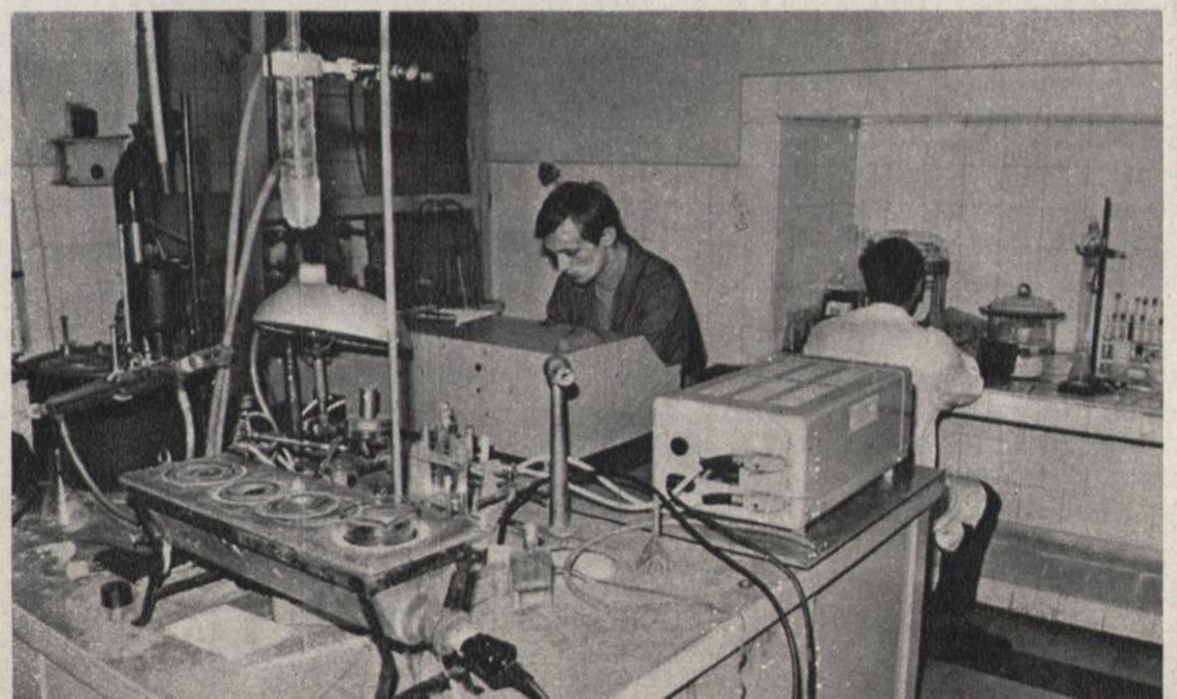
Az üzemanyagot vásárlók, tehát az autósok, motorosok legtöbbje nem tudja megállapítani, hogy a tankjába vajon a megfelelő minőségű benzint töltötték-e. Csak a használat közben derül ki: ízlik a motornak a benzin vagy nem! Az autósoknak ezért, úgymond „vakon" kell bízni az ÁFOR-ban. Természetesen ez a bizalom csak akkor alakulhat ki, ha a fogyasztók érzik, hogy a vállalat törődik árucikkeivel, illetve azok minő ségével. Felvetődik a kérdés; az ÁFOR rászolgált-e erre a bizalomra?

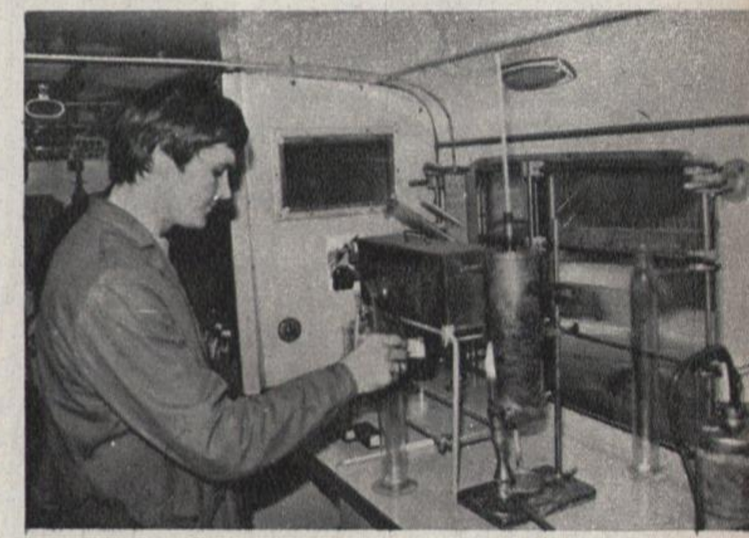
A gyakorlat egyértelműen bebizonyította, hogy igen, mivel az utóbbi években nagyon ritkán fordulnak elő az üzemanyag minőségével kapcsolatos panaszok. Ez természetes, mivel már a finomítók jól felszerelt laboratóriumaiban is képzett szakemberek vizsgálják a termékeket gyártástételenként, így csak olyan termék juthat a következő technológiai eljáráshoz, amely minden tekintetben megfelel a szabvány, illetve a műszaki követelményeknek.

A finomítókból általában vasúti tartálykocsikban szállítják a kész üzemanyagot az ÁFOR elosztótelepeire. Természetesen előfordulhatnak kisebb-nagyobb szennyeződések, de ennek megelőzésére itt is rendszeresen töltés közben ellenőrzik a minőséget. A nagyobb telepekre beérkező árukat szintén szúrópróbának vetik alá, s ezzel teljes mértékben kiszűrik annak lehetőségét, hogy rossz minőségű üzemanyag kerüljön a benzinkutakhoz.

Az ÁFOR kúthálózatát mozgó laboratórium segítségével ellenőrzik. Az országos ellenőrző utakon vett benzinminták nagyrészét a helyszínen vizsgálják meg, másik részét pedig a vállalat központi laboratóriumába viszik, ahol az oktánmotor segítségével állapítják meg az üzemanyag oktánszámát minőségét, adalékolását. A rendszeres ellenőrző vizsgálatok tapasztalatai azt mutatják, hogy a motorbenzinek oktánszáma garantált. A helyszíni vizsgálatok másik feladata az esetleges árukeveredések felderítése, a benzin — olaj keverék összetételének folyamatos ellenőrzése.

Természetesen a vevők bejelentései alapján rendkívüli minőségellenőrzéseket is tartanak. A 133—250-es telefonszámon befutó észrevételek nyomán a laboratórium a kifogásolt töltőállomáson árumintát vesz,





és alapos analízis dönt arról, hogy a panasz jogos volt-e! A többéves tapasztalat azt bizonyítja, hogy csak nagyon ritkán fordul elő oktánszámcsökkenést okozó minőségromlás a benzinkútnál.

Tectyl VALVOLINE

VALVOLINE ALVÁZVÉDELEM

A rozsda minden jármű legádázabb ellensége, mivel nemcsak kívülről veszélyezteti a karosszériát és az alvázat, hanem mindenekelőtt a kocsi belső fémrészeit támadja meg, és az idő folyamán azokat teljesen szétmarja. Nemzetgazdasági szempontból is komoly károkat okoz, hiszen évente többmillió forint értékű anyagot rág szét.

A rozsda olyan jelenség, mely nemcsak idő előtt csökkenti és veszélyezteti a járművek konstrukciós biztonságát, hanem azok külsejét is megrongálja, ezáltal a járművek értékét tetemesen leszállítja. Általában a gépjármű-tulajdonosok igen sok gondot fordítanak arra, hogy gépkocsijuk külseje igen hosszú ideig szép maradjon, és ezért a karosszériát, illetve annak látható részeit különböző szerekkel ápolják, így kocsijuk hosszú ideig újszerűnek tűnik. Sajnos külső ápolással egyáltalán nem értük el azt a célt, hogy a gépkocsi műszaki állapota hosszú évekig kifogástalan maradjon. A már említett rozsdásodás a karosszériát, — különösen az önhordó karosszéria szerkezeti elemeit — belülről támadja meg. A belső korrodálását nemcsak az eső, és az útról a karosszériára kerülő nedvesség okozza hanem a hőmérséklet ingadozása következtében a karosszéria üreges részeiben keletkező úgynevezett kondenzvíz is. Ez okozza azt, hogy a fűtött garázsokban tartott gépkocsik általában háromszor gyorsabban korrodálnak a normál hőmérsékleten tartottaknál. A kondenzvíz káros hatása azonban a karosszérián kívül csak akkor jelentkezik amikor azon már segíteni nem lehet. Általában a hatást csak akkor észleljük, mikor a külső fényezett felületen „átvérzik" a rozsda. Sajnos ebben az esetben már csak a karosszérialakatos orvosolhatja a hibát.

A rozsdásodás nemcsak esztétikailag „csúfítja" a gépkocsikat, hanem a balesetek számos hányadának okozója is. Különösen az önhordó karosszériáknál balesetveszélyes a korrózió, hiszen veszélyezteti a kocsik stabilitását, hirtelen fékezésnél egy-egy elrozsdásodott karosszériaelem az erős igénybevétel következtében tragikus baleseteket okozhat.

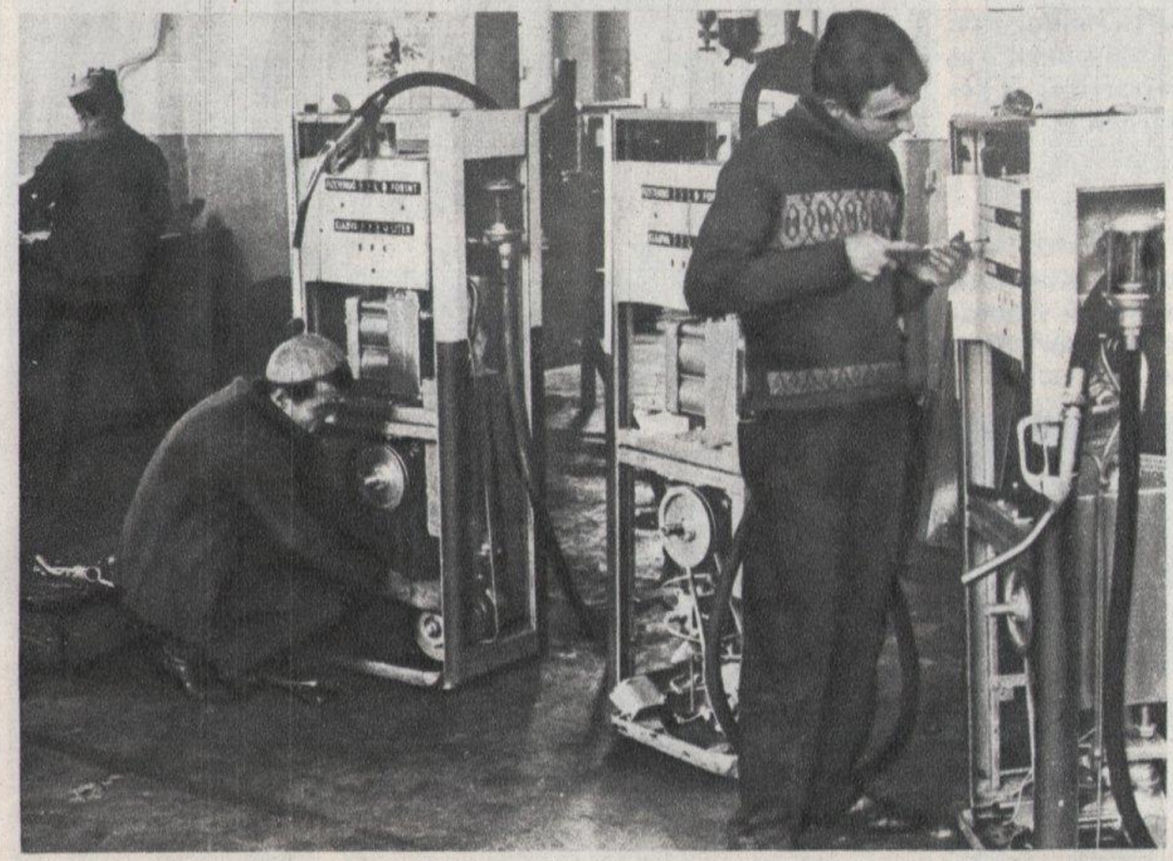
A magyar ásványolajipar igen sokféle rozsdavédő anyagot gyárt, de a mindenre kiterjedő korrózióvédelemhez még ennél is szélesebb választékra van szükség. Éppen ezért az Ásványolajforgalmi Vállalat széles körű piackutatás alapján a svájci VALVOLINE OIL cégtől szerzi be az alvázvédelemre legalkalmasabb korrózióvédő anyagokat. A gondosan megtisztított fémfelületre magasnyomással fújják rá a Valvoline Tectyl rozsdavédő anyagot, mely a legkisebb résekbe is bejut, ott jól tapad és tökéletesen szigetel. A kerekek által fölvert kőzúzalék ütéseitől is védi az alvázat, mivel elasztikus marad, de ennek ellenére jól tapad. Természetesen a már meglevő rozsdát egyik korrózióvédő szer sem tudja eltávolítani, de az idejében gondosan ápolt, korrózió-gátló anyaggal védett gépkocsikat „megmentik" a korrodálástól. Tökéletes szigetelést adnak a felületeknek, légmentesen elzárják, és így a további káros hatást meggátolják. Különösen fontos ez a téli időszakban, mikor az utakat erőssen szórják a fagyás ellen.



Az ÁFOR nagyobb töltőállomásain kaphatók ezek a svájci gyártmányú korrózió-gátló anyagok, méghozzá olyan praktikus csomagolásban, amelyet az autósok házilag is jól használhatnak. Természetesen a legtökéletesebb az, ha szervizeinkben szakszerűen vonják be a kocsik alvázát védőbevonattal. Az ÁFOR kezdeményezésére Budapesten és vidéken az alábbi autójavító üzemek nyújtják ezt a szolgáltatást:

Budapesti Autójavító Ktsz, III., Köles u. 4.
Volkswagen Szerviz, Bp. III., Mozaik u. 2.
Autókozmetika, Bp. XII., Tóth Lőrinc u. 13.
Autójavító és Szerviz, Bp. XIX., Petőfi u. 7.
Vas- és Fémipari Ktsz, Keszthely, Rákóczi tér 20.
Baranya megyei Autó- és Motorjavító Ktsz, Pécs, Majláth u. 8.
Téti Autójavító Ktsz, Tét, Győri út 6—8.
Kisalföldi Autójavító Ktsz, Győr, Rákóczi Ferenc u. 61.
Balatonboglári Vas- Műszaki és Hűtőgépjavító Ktsz, Boglár, Szabadság u. 6
Wimelux Finommechanikai Művek, Miskolc, Zsolcai kapu 23.





Az évről évre növekvő gépkocsipark megköveteli a hazai üzemanyagtöltő állomás hálózat bővítését, és a meglevő kutak rendszeres karbantartását, javítását. Magyarországon a statisztika szerint egy benzinkútra több, mint 550 személy- és tehergépkocsi jut átlagosan, ugyanakkor például Hollandiában 150, Belgiumban 140, és Dániában csupán 120. Az üzemanyag-ellátás hazai gazdája — az ÁFOR — már évekkel ezelőtt korszerűsítette a kútoszlopok nagy részét, és ma már csupán 1—2 százaléka kézi meghajtású, így az autósokat a legtöbb helyen sorbanállás nélkül, gyorsan szolgálják ki. A folyamatos üzemanyagtöltés egyik előfeltétele a töltőállomások, kútoszlopok jó műszaki állapota.

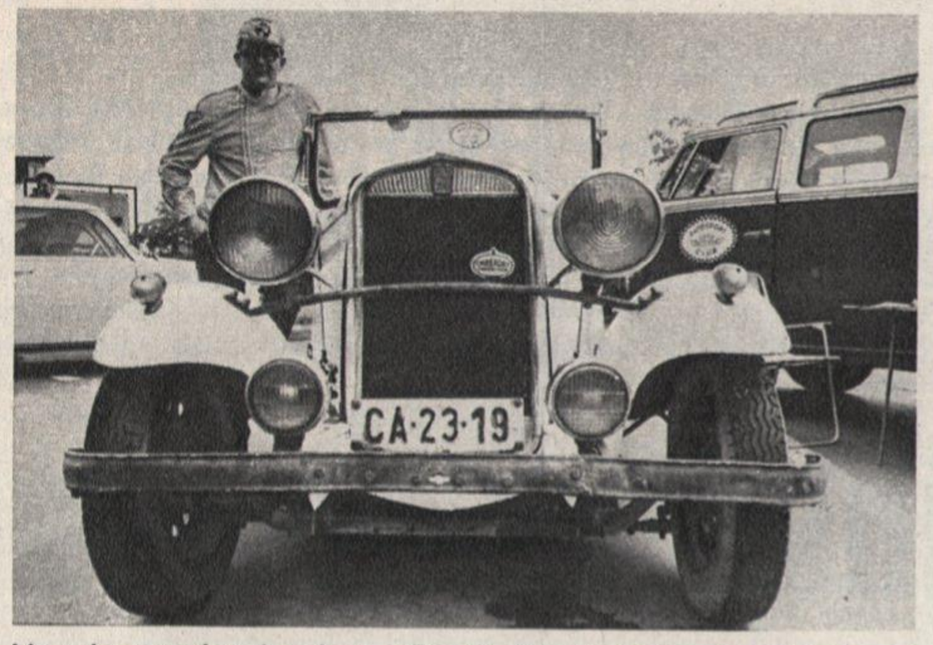
Benzinkutak orvosai

Az ÁFOR-nál komoly apparátus munkálkodik azon, hogy a kutak mindig üzemképesek legyenek. Munkájuk, bár igen fontos, mégsem látványos. Jelenleg három központi területi műhely irányításával országszerte összesen 9 kisebb karbantartó részleg, mintegy 315 benzinkútszerelővel dolgozik. A kútoszlopok fokozott igénybevétele miatt bőven akad munkájuk, mivel idő előtt jelentkeznek kisebb nagyobb-meghibásodások, hamarabb esedékes egy-egy főbb alkatrész cseréje.

A nyári autós főszezonra a vállalat műszaki részlege minden évben külön is felkészül. Ezekben a hónapokban ugyanis a nagy forgalmú balatoni kutaknál egy-egy kimérőoszlop 70 ezer, sőt 100 ezer liter üzemanyagot is kiszolgál havonta, ami a műszaki berendezések óriási igénybevételét jelenti. Az esetleges hibák gyors elhárítására ilyenkor az ÁFOR kaposvári javítóműhelye munkaszüneti napokon is állandó balatoni ügyeletet tart. A csúcsforgalomban szinte megállás nélkül járnak benzinkútról benzinkútra a „guruló műhelyek". Az ÁFOR Vállalatnál az a szokás alakult ki, hogy a kútkezelők az esetleges meghibásodásokat azonnal jelentik a területileg illetékes műhelynek, akik a hibát 48 órán belül elhárítják. Természetszerűleg ez csak az esetek 90—95%-ában érhető el, mivel nemegyszer előfordulhat komolyabb meghibásodás is, ami csak a központi javítóműhelyben orvosolható.

A kútszerelők munkáját sokszor akadályozza a megfelelő tartalék alkatrészek rossz ellátása. Az Ásványolajforgalmi Vállalat főként Csehszlovákiából és Ausztriából szerzi be a kútoszlopokat, ezért ezek alkatrész-utánpótlása igen hosszadalmas. A hiba gyors elhárítására ilyenkor a szerelők rendkívüli leleményességére, újítási kezdeményezésére van szükség. Az ÁFOR benzinkútszerelői az esetek nagy többségében rövid idő alatt „újjávarázsolják" az elkopott, vagy meghibásodott kútoszlopokat. Nagyon ritkán fordulnak elő olyan panaszkönyvi észrevételek, amelyek a műszaki hiba miatt történt árukiesést kifogásolják.

KÉPES KALEIDOSZKÓP



Ma már veteránnak számit a Fiat Balilla, de 35 évvel ezelőtt ezzel a kocsitípussal nyert magyar versenyző először és utoljára Monte Carlo Rallye-t. A reneszánszát élő Fiat Balillával Révi László szerepel eredményesen az öreg autók versenyein.

Megy a go-kart vándorútra. A parányi „versenyautók" az autóbusz csomagtartóján is kényelmesen elférnek





Kelendő a magyar fiú autógramja a lengyel teenagerek között

Duda, vekker és trófea... méghozzá kettő is! A Nemzetközi Tokaj Rallye túra-versenyének abszolút győztesei, Kölcsényi Zoltán és Asztalos Csaba az ÁFOR Autós Szakosztályának vezetőjével, Merényi Tiborral együtt örülnek az 1971. évi sportidény utolsó nagy sikerének.





Ki hinné, hogy ezeket a csodaautókat a közismert VW-bogár motorja hajtja. 1971 májusában mutatkoztak be a népligeti nagykörben a legújabb Forma-V versenyautók



Két évig vezette az ÁFOR autósait Balogh György szakosztályvezető. Az új szakosztály megalakításának jelentős munkáját vállalta magára



Az autóversenyek névtelen hőse a rallyeszerviz. Az ÁFOR mikrobusza a hazai és a külföldi vetélkedőkre rendre elkíséri a versenyzőket

Az autók királya a benzinkútnál. Még a Rolls-Royce-nak is ízlik a magyar extra-szuper benzin





Éjféli start mikrofonnal. Simon László sportriporter interjút készít a Tornyai—Laványi párossal



Ez is a rallyesporthoz tartozik. A verseny-előkészületek legtöbbször már a szerelőműhelyben kezdődnek. Egy-egy versenykocsi felkészítésére gyakran több száz órát is fordítanak a párosok



NAPIRENDEN:

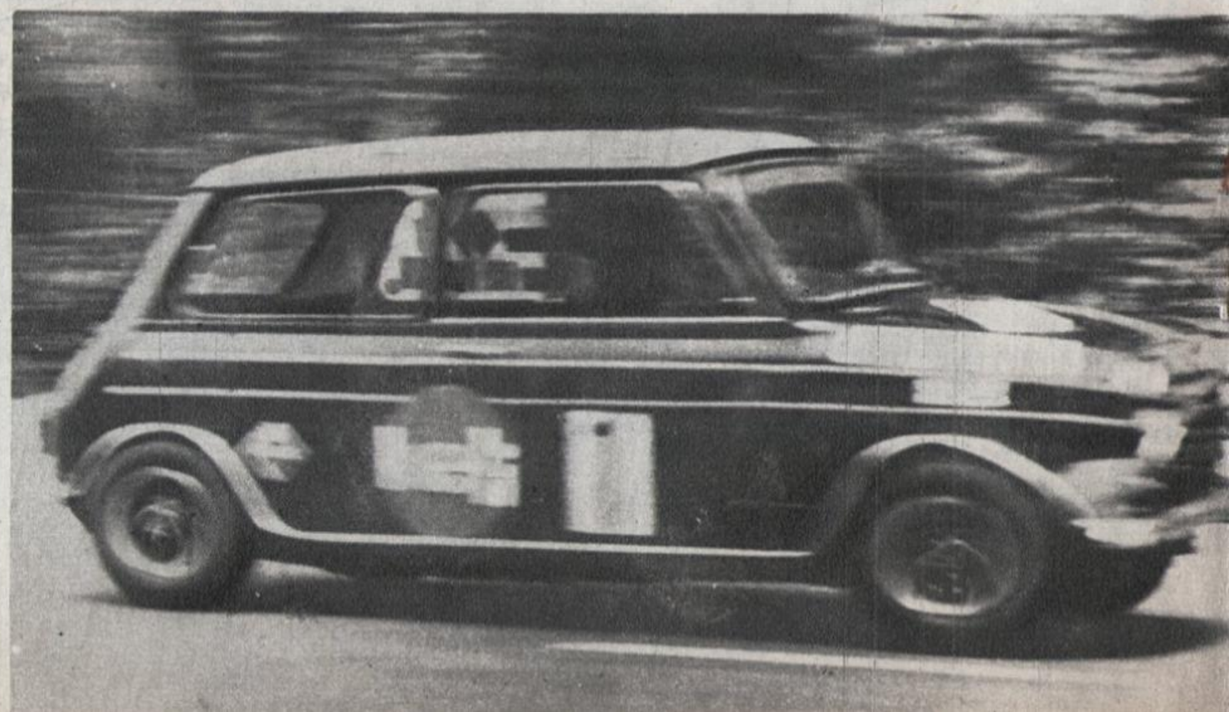
AZ AUTÓSPORT

INTERJÚ KISS DEZSŐ MINISZTERHELYETTESSEL A HAZAI RALLYESPORTRÓL

Autós körökben közismert, hogy Kiss Dezső közlekedés- és postaügyi miniszterhelyettes hivatali funkcióján túl, mint társadalmi munkás is rendkívül sokat tesz a hazai autósport fejlesztéséért. Lelkes támogatója a kibontakozó új technikai sportágnak, de egyben kritikusa is a fejlődéssel együttjáró hibáknak. Néhány éve kezdeményezésére bontakozott ki az a program, amelyhez ma már egyre több autós-nagyvállalat csatlakozik versenyszakosztályok létrehozásával. Két év alatt sokat fejlődött nálunk is az autósport alapvető bázisa, a rallye-versenyzés, egymás után alakulnak az új szakosztályok és egyre több az állami rendszámot viselő speciális versenygépkocsik száma. Ma már a legegyszerűbb autós ügyességi versenyeken is országszerte többezren állnak rajthoz, de a minősített első és másodosztályú rallyeversenyzők száma is meghaladja a százötvenet. Az 1972. év várhatóan még dinamikusabb fejlődést hoz, logikus tehát a kérdés; mi várható ezután milyen az új sportág perspektívája? Erről kérdeztük Kiss Dezső miniszterhelyettest.

— Magyarországon a motorizáció gyors fejlődése elkerülhetetlenül maga után vonja az autó és motorsport iránti érdeklődést, különösen a fiatalság körében. Az ilyen versenyek szervezett rendezése a sportot kedvelők tömörítése és nevelése mai és holnapi teendőink egyike. A kezdeti eredmények kétségtelenül lemérhetők: a rallyeversenyek színvonala, időeredményei szépen javulnak, új arcok, új tehetségek tűnnek fel a versenyzők sorában és a hazai sikerek mellett egyre több rangos külföldi eredmény is fémjelzi a kibontakozó új technikai sportágat. Ma még az elért eredmények mérlegelésénél talán fontosabb a fejlődést segitő segitő és gátló tényezők számbavétele, a feladatok helyes meghatározása.

— Örömmel lehet tapasztalni, hogy a versenyszerű autózásnak, a szervezett autósportnak a társadalmi háttere is kialakulóban van. Néhány éve a rallyegépkocsik volánjai mögött szinte kizárólag a tehetősebb magánautósok ültek, de ezt a sportot ők is csak szerényebb alapokon művelhették. Ma, a vállalati autósport klubok megalakulásával változott a helyzet. Megteremtődött a szervezett, nagyobb teljesítmények elérését elősegítő klubélet, lehetővé vált a versenyzés azok számára is, akik tehetségesek, de nem rendelkeznek megfelelő saját autóval. Az autóversenyzés költséges technikai sport és ezért itt a megfelelő anyagi, technikai bázis talán mindennél fontosabb. Természetesen a kívülállók szimpátiáját, támogatását sokszor nem



könnyű megnyerni. Bőven akad ellenzője is a sportágnak, főleg annak veszélyessége miatt. Ezeket a véleményeket tárgyilagosan kell értékelnünk, hiszen az újnak, az ismeretlennek mindig és mindenütt voltak és vannak ellenlábasai. Viszont ha jelentős számú ember önként vállalja a sportot, ha nagy számú érdeklődője van, ha a világon mindenhol, így a szocialista országokban is űzik e sportot, ha máshol is virágzik és fejlődik veszélyessége ellenére is, akkor nálunk is megfelelő módon kell foglalkozni az autósport helyzetével. jövőjével.

— Autós szakosztályaink úttörő munkát vállalnak, hiszen a kezdeti nehézségek ellenére megteremtik a jó versenyzés előfeltételeit. Persze gondok és nehézségek bőven akadnak e szakosztályok házatáján, és sokan csupán ezeket látják. Nemegy autós-nagyvállalat fél is belevágni ebbe az új munkába, másutt megállnak csupán az alapok lerakásánál. Pedig a szakosztály önmagában még nem mond semmit. Azt elsősorban hozzáértően kell vezetni, megfelelő anyagiakkal kell rendelkeznie speciális gépjárművek beszerzéséhez, a versenykocsik üzemeltetéséhez jól felszerelt műhelyek, szervizkocsik kellenek és nem utolsósorban kitűnő szakszemélyzet a műszaki segítő szolgálathoz. Minderre szükség van az autósportban a jó eredményekhez és a biztonságos versenyzéshez. Ilyen felkészültséggel rendelkező szakosztályunk ma még kevés van, talán a Volán és az ÁFOR az, amelyik a legtöbbet tett a feltételek megteremtéséért.

Talán nem is az anyagi fedezet hiánya, a rossz pénzügyi lehetőség az, amelyik a legtöbb nehézséget és problémát okozza. A mai gépkocsi-beszerzési lehetőségek, az alkatrész- és gumiabroncs-ellátás rapszodikus volta és általában a sporthoz elengedhetetlen előfeltételek hiánya az, ami a legtöbb gondot okozza az autós-szakosztályoknak. Megoldatlan például az útlevél- és valuta-ellátás kérdése, de ami talán a leglényegesebb, a Magyar Autósport Bizottság az MTS-hez hasonló funkciókat — helyzeténél fogva — még részben sem tudja ellátni. Így azután gyakran megkeseredik az autós-szakosztályok „szájaíze"! Miniszterhelyettes elvtárs, mint a Magyar Autóklub társelnöke, nyilván ismeri ezeket a gondokat. Miben látja ezen a téren a jövő tennivalóit?

— A legfontosabb tennivaló az, hogy az ilyen, ma még nyitott kérdésekre, választ, méghozzá megnyugtató választ kell adni. Sok feladatot kell megoldaniuk az illetékeseknek és elsősorban az autóklub Autósport Bizottságának. Mindenekelőtt reálisan meg kell határozni az autóversenysport fejlesztésének irányát. Ez talán az autósport irányító testületé, nek legfontosabb feladata. A jövő elképzeléseit reálisan kell számba venni az érdekeltek, tehát a versenyzők és a hozzáértők véleményének kikérésével. A munka már megkezdődött, és bízunk benne, hogy a következő évekre hasznos és jó program készül.

— A mai lehetőségek és a kezdeti eredmények alapot adnak arra is, hogy az



autóversenyzést most már hivatalosan is sportágként, technikai sportágként elismerjék. Ez az előfeltétele az autósport korrekt és törvényes anyagi megalapozásának. Az autóklubnak össze kell gyűjtenie azokat az érveket, amelyek emellett szólnak és az illetékes hatóságok, szervek elé a szükséges előterjesztéseket jóváhagyás céljából be kell nyújtani. Az ide kapcsolódó jogi rendezést — a részkérdésekben is el kell végezni — mert ilyen sok van és e téren a rendezetlenség sok visszás, kellemetlen helyzet forrása lehet.

— A fontos teendők talán legfontosabbika, hogy irányítani kell a rallyeversenyzéssel foglalkozó szakosztályok munkáját. Talán nem túlzok, ha az irányítás mellé a szervezőmunkát is sorolom, hiszen sok helyen még szakosztály sem működik, pedig az adottságoknál fogva működhetne. Ilyen például az Autótaxi Vállalat, az AFIT, a FŐSPED stb. E nagy autósvállatok kiterjedt sporttevékenységet folytatnak más ágazatokban, a munkájukkal legjobban összefüggő területen, az autózásban viszont még a kezdeti lépéseket sem tették meg. Véleményem szerint fontos feladata az Autósport Bizottságnak a közvetlen segítségnyújtás is. Az adminisztratív feladatok ellátása mellett legyenek jelen a szakosztályok mindennapi munkájában, ismerjék életüket, gondjaikat, segítsék elő egységes normák alapján a fegyelmezett, bajtársias, a biztonságot szem előtt tartó versenytevékenység kialakítását. Nagyobb

autósszakosztályaink vezetői, az edzők, de az élvonalbeli rallyeversenyzők is lelkes, fáradhatatlan munkásai a hazai autósport ügyének. Szabadidejüket, szórakozásaikat áldozzák fel, a száguldó autóban gyakran a pótolhatatlant is kockára teszik. Vitathatatlanul méltányolni kell tehát kritikájukat, jószándékú segítőkészségüket, akkor, amikor egy-egy hiányosságot szóvá tesznek.

A legutóbbi versenyidényben gyakran lehetett hallani panaszokat a bajnoki futamok szervezésére, a szakmai vezetésre. Kiss elvtárs tapasztalata szerint jogosak-e ezek az észrevételek?



— Okvetlenül javítani szükséges a versenyszervezésen. Magasabb színvonalra kell emelni és biztonságosabbá kell tenni a bajnoki futamok lebonyolítását. A nagyobb teljesítményű autók volánjai mögött versenyző, tapasztalt vezetők joggal követelik meg, hogy az amúgy is gyors tempót diktáló, sok veszélyt rejtő versenyek szervezése felejen meg a biztonság követelményeinek! Rendet kell teremteni az időmérések terén is! Gondolom, az Autósport Bizottság feladata, hogy a szervezők, időmérők, ellenőrök nehéz és áldozatos munkáját a megfelelő felkészítéssel, ellenőrzésse, segítéssel munkájukhoz az előfeltételek biztosításával tegye zavartalanná.

— A jövő autósport terveiből természetesen a versenyzőkre is hárulnak feladatok. Mindennél fontosabb az alapos szakmai és gyakorlati felkészülés, a fegyelem, a bajtásiasság elsajátítása. A jó rallyeversenyző a civil életben, a hétköznapi autózás során is legyen szerény és példamutató. Ami most végbemegy Magyarországon az autósportért, az a versenyzők érdekében is történik. A türelmetlenség érthető, de be kell látni azt is, hogy adottságaink nem mindig kielégítőek. A feltételeket nehéz megteremteni, de biztos, hogy az első lépéseket továbbiak fogják követni. Az autósport évszázadunk sportja és ezalól hazánk sem kivétel — fejezte be nyilatkozatát Kiss Dezső miniszterhelyettes.



ÁFÖR AUTÓSPORT KALENDÁRIUM



ÉVADZÁRÓ MÉRLEG

— Az 1971. évi autós idény —

Két évvel ezelőtt alakult meg az ÁFOR SC keretén belül önálló költségvetéssel és szakmai irányítással az autósszakosztály, amely feladatául tűzte ki, hogy az Ásványolajforgalmi Vállalat anyagi, szakmai és erkölcsi támogatásával a hazai autósport tömegbázisának kibővítésén munkálkodik, és lehetőséget ad a tehetséges versenyzőknek e költséges technikai sport művelésére. Természetesen az új szakosztálynak célja volt az is, hogy az autósporton keresztül elősegítse a hazai kőolajipar termékeinek fejlesztését és szakmai propagálását.

Már a megalakulás éve is jelentős sporteredményekkel zárult az ÁFOR számára. Bár a fiatal szakosztály csak egyetlen országos bajnokot avatott 1970-ben, az összesített értékelésben mégis megelőzött egy egész sor régi egyesületet. Az 1971. évi versenyidényt a kezdeti év tapasztalatainak felhasználásával szervezték meg a klub vezetői. Az ÁFOR jelentős segítséget nyújtott azzal, hogy erre a szezonra már három új rallyegépkocsit vásárolt és megteremtette a saját versenyműhely alapjait is. Megerősítették a csapatok szakmai vezetését is, a rallye és a túrakeret edzői irányítását a korábbi években aktívan versenyző Krisztics Dezső mérnök vette át.

Az ÁFOR első osztályú autóversenyzői az elmúlt bajnoki idényben az összesített helyezések alapján 58



pontot szereztek és ezzel szorosan felzárkóztak a legerősebb egyesület, a Volán SC mögé. Harmadik a Cordatic SC lett 35 bajnoki ponttal, nagyedik a Győri Volán SC 12 pottal, ötödik a Pécsi Volán SC 11 ponttal, hatodik a Debreceni Volán SC 9 ponttal és hetedik az AKTAN SC 4 bajnoki ponttal. A Magyar Bajnokság öt futamán az ÁFOR rallyecsapata összesen 62 alkalommal állt starthoz; 13 első helyet szereztek, 9 második helyet, 10 harmadik helyet, 2 negyedik helyet, 6 ötödik helyet és 5 hatodik helyet. Nemzetközi és külföldi versenyeken összesen 24 alkalommal álltak rajthoz első osztályú ÁFOR-versenyzők és több első helyet és egyéb rangos helyezést szereztek. Az ÁFOR autósai közül a magyar nemzeti válogatottban és a magyar Interpress válogatottban összesen 13-an szerepeltek, és a szakosztály három rutinos versenyzője még a májusban megrendezett Nemzetközi Túraautó gyorsasági versenyen is részt vett.

A Magyar Rallye Bajnokságban az ÁFOR autósai közül 1971-ben országos bajnoki címet szerzett a Bártfai—Hollós-páros Honda gépkocsival, a Valcsics—Valcsics páros Fiat gépkocsival és a Hansson—Karlovitz-páros BMW gépkocsival, mindhárman összesített kategóriagyőzelmet arattak.

Az 1971. évi Magyar Túra Bajnokság záró értékelése szerint az ÁFOR SC versenyzői összesítve 38 pontot szereztek és ezzel ismét megvédték a klubok közötti első helyüket. Ezek a versenyzők összesen 25 alkalommal álltak rajthoz az ÁFOR színeiben és szereztek három első helyet, hat második helyet, egy harmadik helyezést és egy negyedik helyezést. Az elmúlt

évinél aktívabban versenyeztette a szakosztály a másodosztályú versenyzőket a nemzetközi és külföldi meghívásos versenyeken. Ez a sporttaktikai döntés helyesnek bizonyult, mivel több olyan versenyző is akadt, aki ugyan a Magyar Bajnokságban géphibák miatt gyengébben szerepelt, de a külföldi versenyeken és a nemzetközi viadalokon eredményesen bizonyított. Ezek közül a klub számára legértékesebb győzelmeket a Kölcsényi—Asztalos-páros szerezte Steyr Puch gépkocsival. Két nemzetközi versenyen szereztek abszolút első helyet, egy versenyen pedig az összesített értékelésben a második legjobbak voltak.

A hazai Túra Bajnokságban kategóriagyőzelemmel országos bajnoki címet szerzett a Jahn—Fekete-páros BMW gépkocsival, a Hernyák házaspár Polski Fiat gépkocsival és az Oravecz—Nagy-páros Renault gépkocsival. Az Országos Terep Bajnokság túra-kategóriáiban az ÁFOR versenyzői kivétel nélkül az első öt között végeztek, s itt a legeredményesebb Fekete László, Oravecz Gábor és Farkas Károly volt.







MECSEKI TRILÓGIA

— Mecsek Rallye 1971. Pécs —

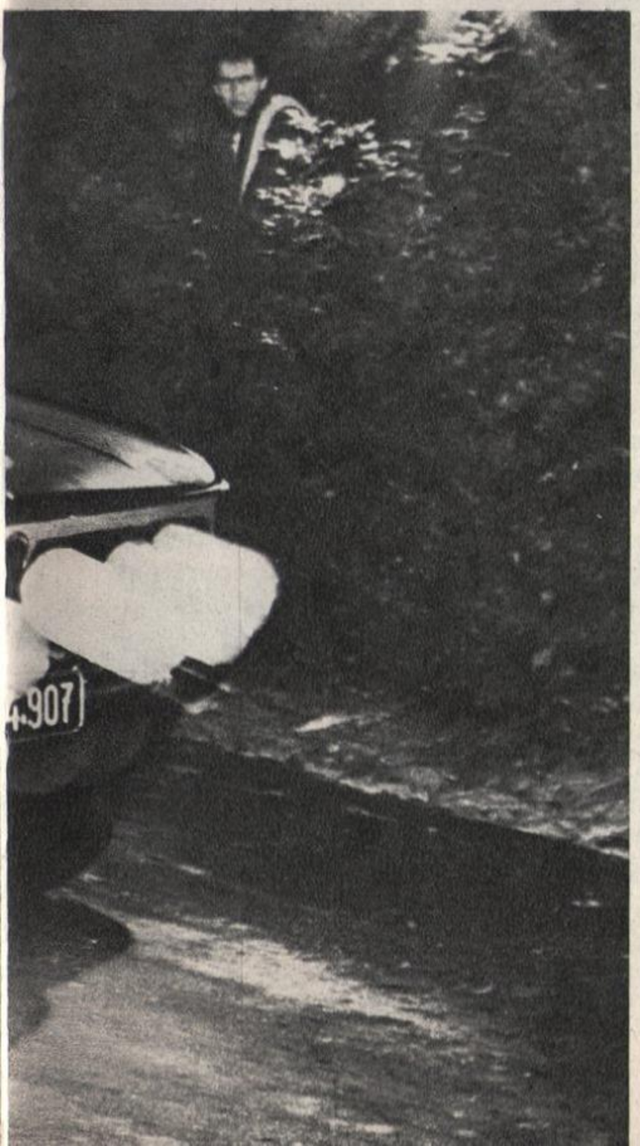
A hosszú téli pihenő után minden év áprilisában Pécs városában randevúznak először a sebesség megszállottjai, a volán művészei. Baranyamegye a házigazdája rendre a a Magyar Rallye Bajnokság első futamának. Kitűnő pálya, jó szervezés és sokezer lelkes néző adja meg a savát-borsát ezeknek a versenyeknek, ahol a legjobbak szinte mindig új gyorsasági pályarekordokkal íratkoznak fel a bajnoki tabellára.

Szép színes volt az elmúlt évi nyitány is Pécsett. A spornaplókat forgatva talán leginkább trilógiát lehetne írni erről a versenyről. Volt itt izgalom, küzdelem, nevetés, sírás, váratlan győzelem és váratlan veszteség egyaránt. Az átformálódott ÁFOR-csapat rangos bemutatkozásra készült. Egy hónappal a verseny előtt itt rendezték meg a rallyecsapat edzőtáborát. Az edzők és a szakvezetők a Mecsek szer pentinjein akklimatizálták a leendő csapatot az első bajnoki futamra. A helyenként még jégpáncéllal és hófoltokkal tarkított mecseki gyorsasági pályán már ekkor következtetni lehetett a későbbi bajnoki pontokra. A Fiatról NSU-ra átnyergelt fiatal Szabóki remek időket futott, de jó edzésidőkkel büszkélkedhetett a Bártfai—Marosipáros, az újonnan alakult Tar—Radácsy-kettős és a többiek is. A Rallye-Skodával akkor ismerkedő Késmárky—Révy-duó számára viszont a felkészülés nem volt zavartalan, mivel a rakoncátlankodó Skoda-motor legtöbbször a mért szakaszon hagyta cserben a versenyzőket. Kőváriék, Tornyaiék és Rusznyákék új versenygépe ekkor még nem érkezett meg, így ők közönséges szériaautók volánjai mellett készültek az első nagy összecsapásra.

Az áprilisi versenyt tehát jól felkészülten, bizakodó hangulatban várta az ÁFOR csapata. Azt mondják, a rallyesport a kitűnő



versenyzői adottság, a jó fizikai kondíció és szellemi erőnlét maximális összhangját igényli és természetesen ehhez még korszerű, strapabíró, gyors gépkocsi is kell. Nos, a versenyt megelőző verőfényes napon úgy tűnt, mindezek a kellékek adottak. Ekkor még úgy is volt, de estére változott a színpadkép. Az utolsó edzésről Késmárkyék Skodája vontatókötélen érkezett meg a depóba, a motorja darabokban. Tarék Fiatjának „bicegett" a hátulja, kiszakadt a lengéscsillapítójuk, Bártfai szépreményű





Hondájának pedig a karburátorja makacsolta meg magát. A túraversenyzők közül ketten csapágyolvadásos motorral fejezték be az útvonal lejárását. Bizony vajmi kevés, remény volt arra, hogy az éjféli rajtnál megjelenik a benevezett 12 rallyeversenyző és a 11 túraversenyző.

A klub vezetősége „haditanácsot" tartott, és megszületett a döntés: az esélyes rallyeversenyzők kocsijait mindenképpen talpra kell állítani a start időpontjáig. Rohammunka kezdődött a vaksötét campingben. Késmárkyék Skodáját felbakolták és a fél klub generálozta a gyűrűtöréses motort. Közben a szervizkocsi a Fiat Coupe hátulját bontotta szét, hogy kiszabadítsa a trapézzal együtt összetört lengéscsillapítót. Kisebb asszisztenciával Bártfaiék a karburátort próbálták életre kelteni. Éjfélre minden elkészült: újra ment a Skoda-Rallye motorja — igaz, kicsit gyengélkedve —, már nem sántikált a Fiat sem, és Bártfaiék Hondája is vígan kapaszkodott a kacskaringós szerpentineken. És már ment is a verseny.

Szabókiék NSU-ja kitűnő gyorsasági idővel kezdett, Bártfai is kategóriájában a leggyorsabban teljesítette a 13 kilométeres távot és Hansson, is biztatóan vágott neki a 600 kilométeres útnak. A Tornyai—Laványi-páros Skoda Rallyeja kifogástalanul működött, Késmárkyék ugyan három hengerrel, de azért tartották magukat és a többi ÁFOR-os kocsi is talpon volt. Az első komoly erőpróba a hírhedt magyaregregyi rezervátumban várta a versenyzőket, de az ÁFOR legénysége a Kreiss-páros kivételével épségben átverekedte magát a 17 kilométeres hajmeresztő gyorsasági pályán. Még háromszáz kilométerrel és két gyorsasági pályával kellett megbirkózni a célig. Közben az ellenfelek közül egyre többen elhullottak. A Cordaticklub két Fiat Coupéja karambolozott, mások motorhiba miatt adták fel a küzdelmet. A reggeli célbafutásnál azután kialakult a végső sorrend. A sok balszerencse ellenére a nyitány mégis jól sikerült az ÁFOR Autósport Klub számára: Hanssonék elsők lettek, Szabókiék másodikak, Döméék másodikak, Bártfaiék, Mercsényiék harmadikak, a Tar—Radácsy-páros negyedik, és a többiek is rangos helyen végeztek. Hasonlóan jól szerepeltek túraversenyzőink is. A Jahn—Feketepáros BMW-je az abszolút elsőséget szerezte meg.

✽ BAJNOKI BABÉRKOSZORÚ ✽

— Grand Prix 1971. Budapest —

Az 5300 méteres népligeti nagykör igazi autósparadicsom, minősített Európa-Bajnoki gyorsasági pálya, ahol évek óta a kontinens legjobb túraautó gyorsasági versenyzői adnak egymásnak randevút. A májusi Grand Prix a pestiek legnagyobb autóscsemegéje, hiszen itt egy lezárt körpályán vehetik szemügyre a valóban csodálatos masinákat. Sajnos, néhány éven keresztül magyar résztvevője nem volt ezeknek a rangos küzdelmeknek, és a mintegy ötvenezer néző csak a külföldieknek tapsolhatott. 1971-ben végre hazai versenyzőkkel is bővült a mezőny. Az NSZK, Ausztria, Csehszlovákia, Luxemburg, Belgium, Olaszország, Svédország és Hollandia legjobbjai mellett négy magyar autóversenyző is lehetőséget kapott a részvételre. Az ÁFOR Autósport Klubja három rutinos versenyzőt választott ki a népligeti küzdelemre. A legnagyobb kategóriában a hazánkban élő svéd származású Hans Hansson állt rajthoz BNW 2002 TI-típusú gépkocsijával, a kisebb kocsik versenyében pedig a korábbi sokszoros bajnok motorversenyző Rusznyák István képviselte egy Austin Cooper kocsival az ÁFOR színeit. A mezőny legkisebb gépkocsija a 600 köbcentiméteres Honda is ÁFOR-emblémával állt starthoz. Bártfai Csaba sokéves rallye versenyzés után most próbálkozott meg először a pályaversenyzéssel. A negyedik magyar versenyző, Iriczfalvy Ferenc FIAT—128-as gépkocsijával a nagy konkurrenst, a Volán autósklubját képviselte.



Az autósok azt vallják, hogy az igazi állóképességet úgy a gépkocsitól, mint a versenyzőtől a rallye követeli meg, hiszen ezek a gyakran többezer kilométeres versenyek számtalan előre nem látható buktatót, veszélyt rejtegetnek. A gyorsasági pályaversenyzésnél viszont csupán az egyetlen kört kell kitapasztalni és azután már csak a tempó tartására kell koncentrálni. Kétségtelenül van igazság ezekben a feltételezésekben, de, hogy mennyire eltérő jellegénél fogva az autósportnak ez a két ágazata, az csak ezen a Népligeti-versenyen derült ki!

Már a kötelező edzéskörökben a külföldiek óriási tempót diktáltak. A rutinos menők előre belőtték maguknak a pályát, egy-egy szalmabálához, fához mérték a kanyarokat, kitapogatták, mi az a maximális sebesség amivel a kanyar íve a kisodródás veszélye nélkül bejárható. A rallyesportból „átnyergelt" magyar autóversenyzők bizony kicsit bátortalanok voltak az edzéseken. Szemmel láthatóan a legnagyobb biztonságra törekedtek, kímélték az autókat és inkább csak az ellenfelek taktikáját igyekeztek kifürkészni. Így azután, amikor a mért edzéskörök alapján a starthoz álltak, bizony meg kellett elégedniök a hátsóbb rajtkockákkal. A pálya szélén szurkoló versenyzőtársak ekkor nem is reménykedtek abban, hogy magyar sportoló dobogón lehet ebben a gyilkos küzdelemben.

A másfélórás verseny azután kellemes meglepetést hozott. A rallyesport fő erénye, a jó erőbeosztás mind a három ÁFOR-versenyzőnél kitűnő taktikának bizonyult. Hansson körről-körre jobb időket futott és az első óra végén a BMW már biztosan tartotta első helyét a nagykocsik között. Bártfai Hondája is szárnyakat kapott az első körök után. Szinte minden kanyart három keréken vett a vijjogó hangú kis „ágyúgolyó" és végeredményben kategóriájában másodikként őt intette le a kockás zászló. Rusznyák Austin Cooperjének hiányzó lóerőit a rutinos versenyző hatalmas tapasztalata pótolta. A volt motorkerékpár-versenyzőt semmi sem zökkentette ki egyenletes tempójából. Körülötte a közel mégegyszer olyan erős Cooperok sorra elvéreztek. Egyik bukott a Rózsa-kerti kanyarban, a másiknak a kereke szakadt le, a harmadiknak a motorja nem bírta a túlfeszített iramot. Rusznyák végül a biztos harmadik helyen fejezte be a másfélórás küzdelmet.

Az 1971. évi budapesti Grand Prix szép ÁFOR-győzelemmel zárult. Hansson nyakában babérkoszorúval tette meg a tiszteletkört, de Bártfai és Rusznyák is dicséretes eredménnyel zárta ezt a májusi „kiruccanást".


HONDA
CZ·55·11
W694·907





MÁJUSI KONCERT

— Hegyiverseny 1971. Visegrád —

Furcsa szabadtéri koncerttől hangos minden májusban a visegrádi fellegvár környéke. Heteken keresztül, hajnalonként dörgőhangú versenykocsik fújnak ébresztőt a környék lakóinak. Itt készülnek ugyanis az ország legjobb autósai a magyar bajnokság egyetlen hegyiversenyére. A rövid, mindössze 4,5 kilométeres versenypálya alapos megismerése még a legöregebb versenyzők számára is évről évre új és új feladatot jelent. Minden kanyart, minden bukkanót tízszer és százszor ki kell próbálni és lehet, hogy az igazán ideális kanyarívet csak a százegyedik alkalommal sikerül megtalálni. Ezen a versenyen — azt tartják — minden az edzésen múlik!

Az ÁFOR autósai tavaly „bankot" robbantottak Visegrádon, minden eddiginél több kategóriagyőzelemmel és rangos helyezéssel fejezték be a látványos versenyt. A kemény edzések tehát meghozták a várt erdményt és Krisztics Dezső edző számításai kis kivétellel beváltak. Pedig a verseny nemegy kellemetlen meglepetést tartogatott az áforosok számára. Az előkészületi edzésen Tornyai Sándor Rallye-Skodája az egyik kanyarban megcsúszott és kettős szaltó után alaposan összetörve a tetején állt meg. A bent ülő versenyző és a taktikai utasításokat adó edző szerencsére karcolás nélkül úszta meg ezt a kellemetlen intermezzót. A kategóriagyőzelemre készülő Szabóki Sándor NSU-ja kisodródott az első hajtűkanyarban, és két kereke is összetört. Szerencsére a versenyig sikerült új kerekekről gondoskodni. Késmárky Rallye-Skodája nem bírta a feszített iramot, és a motor kétszer is felmondta a szolgálatot, még az edzésen. A versenyig az ő kocsiját is sikerült „talpra" állítani. Az egyetlen biztos pont Hans Hansson 2002 TI BMW-je volt, ami egyenletesen jó edzésidőkkel már előre sejteni engedte, hogy a betervezett kategóriagyőzelmet hozza is. Hasonlóan biztos esélyesnek ígérkezett a Bártfai vezette Honda. A fiatal Kővári György alig egy héttel ez előtt a verseny előtt kapta meg Eisenachból a rallyera felkészített Wartburgot és neki sajnos az edzésekre nem sok ideje maradt. Tar András Fiat Coupéja gumiproblémával küszködött. Rusznyák Austin Cooperja pedig „motorikus végelgyengülésben" várta az egyetlen hegyifutamot. A visegrádi verseny előzményei tehát nem sok jóval biztattak.



Az autóssors szerencsére forgandó és ezúttal Fortuna az ÁFOR csapatára mosolygott. A ragyogó májusi reggel mindenért kárpótolt! Az elsőnek rajtoló Hansson mindkét futamát biztosan megnyerte és az összesített értékelésben is csak minimális különbséggel szorult a sokszoros bajnok Ferjáncz Attila mögé. A klub fiatal reménysége, Szabóki Sándor kitűnő futamidőkkel megelőzte nagy riválisát, a rallye-doayennek számító Kelement és alaposan visszavágott a Pécsett elszenvedett 0,2 másodperces időhátrányért. Bártfai Csaba Hondája igazi „nagyautós" erényeket csillantott meg; akkora előnnyel nyert kategória győzelmet, hogy időeredménye még a nála nagyobb géposztály első helyére is elegendő lett volna. A rutinos rallyeversenyző Mercsényi által vezetett Fiat 850 Coupé is megtáltosodott. Biztos kategóriagyőztes lett. A többi elsőosztályú ÁFOR-versenyző is az első négy helyek egyikén végzett. Volt egy izgalmas-humoros momentuma is a versenynek. Tar András Fiat Sport Coupéja az első futamon kisodródott és a járdaszegélynek ütközött. A váratlan „találkozás" első durrdefektet okozott és, hogy a baj teljes legyen, nem volt megfelelő pótkerék sem. A második futamig csupán néhány perc volt hátra és ennyi idő alatt a gumijavítás elképzelhetetlen. A versenyző és a szerelők tehát radikális és gyors megoldás után néztek. Az egyik néző közelben parkoló autóján pontosan megfelelő méretű gumiabroncsot fedeztek fel. Sajnos a tulajdonos hozzájárulását a cseréhez nem lehetett megszerezni, mivel valahol a hegyipálya mentén nézelődött. Gumi viszont kellett, tehát nem maradt más megoldás, mint egyszerűen leszerelni az idegen kereket. Két perc múlva a Fiat Coupé már ezzel a kerékkel állt a rajtvonalnál és a pálya mentén lelkesen szukoló néző nem is sejtette, hogy a versenyző az ő jóvoltából száguld a célegyenes felé.

KELLEMETLEN KÖZJÁTÉK

— VI. Interpress Rallye 1971. Csehszlovákia —

Miből áll az igazán jó felkészülés a rallyeversenyre? Egyetlen szóval válaszolni nehéz, de talán soroljunk fel néhány alapvető fontosságú tennivalót: az útvonal alapos ismerete, a várható veszélyhelyzetek előzetes mérlegelése, pontos útvonaljegyzetek, itinerek készítése, a teljesíthetőség kipróbálása, a segédeszközök célszerű megválogatása, az autó előkészítése. Ebből is látszik, hogy mennyi teendője van a rallyeversenyzőnek egy-egy futam előtt és akkor még nem is soroltuk fel azokat a speciális feladatokat, amelyek egy külföldi verseny előtt hárulnak a párosra.

Az ÁFOR Autósport Klubja általában arra törekedik, hogy versenyzői a külföldi viadalok előtt is alaposan és körültekintően felkészülhessenek, hiszen ez az eredményesség első számú biztosítéka. 1971-ben a klub versenyzői május végén szerepeltek először külföldi nemzetközi bajnoki rallyeversenyen, Csehszlovákiában. A bratislavai startra három rallyeversenyző pár és két túraversenyző pár kapott meghivást. Az elsőosztályúak küzdelmében a Bártfai—Bódis, a Késmárky—Rusznyák és a Tar—Radácsy páros képviselte az ÁFOR színeit míg a túraversenyzőket a Dékány—Boda és a Kölcsényi—Vida párosok reprezentálták. A csapat három nappal a verseny rajtja előtt utazott el, és az eredeti program szerint ebből két napot az útvonal bejárására és tréningre fordított. A jó felkészülés előfeltételei tehát adottak voltak és a versenyzők jól is hasznosították a rendelkezésükre álló időt. A IV. Interpress Rallye startjához úgy állt az ÁFOR csapata, hogy minden reménye megvolt az eredményes szerepléshez. Természetesen az ellenfelek sem tétlenkedtek. A Skodagyár hat rallyekocsiból álló csapatot nevezett erre a versenyre, méghozzá rangos versenyzőkkal. Piros—fehér—kék



színekben indult például az Európa-hírű Bobek—Haussmann páros és a gyári versenyző Vodsedalek. A lengyelek gyári Polski Fiat-csapattal képviselték a nemzeti színeket, a szovjet versenyzők részére pedig az Avtoexport biztosított gyári előkészítésű Rallye-Moszkvicsokat, közel száz lóerős teljesítménnyel. A többi csapat Fiat, Zsiguli, Saab, Renault, Wartburg és Zastava kocsikkal érkezett a több mint 700 kilométeres versenyre.

Az útvonal kiinduló állomása a Bratislava melletti Zlate-Piesky volt, a cél pedig Szlovákia túlsó csücskében a kedvelt üdülőhely, Tále. Az ÁFOR csapata kitűnően kezdett! A rajt utáni slalom és gyorsasági versenyen sportolóink az első három helyeken végeztek kategóriájukban, majd az úgynevezett kötött átlagú versenyszakaszokon is időhátrány nélkül teljesítették az előírt távot. A második hegyi gyorsasági szakaszon mind a három áforos kocsi kategóriájában a legjobb időt futotta és nagy meglepetésre a Fiat Sport Coupé végeredményben még a nagy esélyes Bobek Rallye-Skodáját is megelőzte. Sajnos, a Késmárky—Rusznyák-párost a krónikusan beteg Skoda-motor ismét elütötte a jó helyezéstől; 6 kilométerrel a cél előtt átégett a motor hengerfejtömítése és a kocsi mozgásképtelen lett. Vontatókötélen fejezték be a versenyt.

A festői tájon épült táléi Partizán Hotel — a verseny utolsó állomása — azután még egy kellemetlen közjátékot tartogatott a magyar versenyzők számára. A kifüggesztett eredménylista szerint a rallyemezőnyben Bártfai Csaba és Bódis Szilvia kategóriagyőztes lett, Tar András és Radácsy András pedig az abszolút értékelés második helyezettje. Érthetően óriási volt az öröm a kis magyar csapat körében. Sajnos, nem sokáig tartott. Az esti eredményhirdetésnél közölték, hogy óvás érkezett, miszerint a lengyel versenyzőket akadályozták az egyik gyorsasági szakaszon és ezért újra értékelik az eredményeket. Több órás vita és huza-vona után a zsüri megváltoztatta az





eredeti rangsorolást, Bártfaiék a második, Tarék pedig a negyedik helyre kerültek. Szerencsére túraversenyzőink eredményéhez nem férhetett kétség. A Dékány—Boda kettős Skoda gépkocsival kategóriagyőztes lett, a Kölcsényi—Vida—Steyr Puch trió pedig nemcsak kategória, hanem abszolút első helyet is szerzett az ÁFOR Klub számára.

ÖT ORSZÁGBAN





TÍZ AUTÓVAL

— Tesztutak, próbaversenyek, gyárlátogatások —

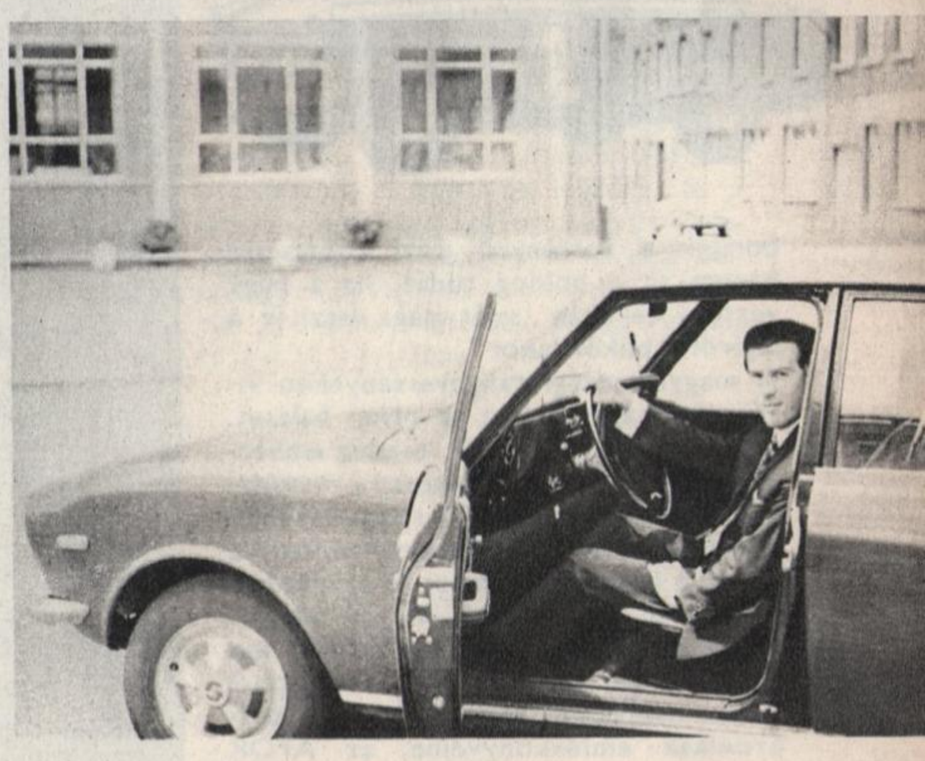
A mai modern szériakocsik jelentős része alkalmas rallyeversenyzésre. A nagy autógyárak számára a legjobb propaganda az, ha gépkocsijuk egy híres rallyeversenyen győztesen fut a célba, de egy-egy értékes nemzetközi helyezés nyomán több ezerrel növekszik a megrendelés is. Az Austin Mini Cooper kocsik híres rallye-győzelmi sorozata után a „guruló narancsládák" iránt hallatlanul megnövekedett az érdeklődés, de napjainkban is számtalan autógyár ázsióját növelik az azonos gyártmányú, de versenyre felfésült rallyekocsik. Érthető tehát, hogy a nagy autógyárak kivétel nélkül áldoznak az autósportra, és érthető az is, hogy ezek a gyárak igyekeznek szoros kapcsolatot kiépíteni a tapasztalt rallyeversenyzőkkel.

Az ÁFOR Autósport Klub versenyzőinek is jó kapcsolataik vannak néhány híres autógyártó céggel. A gyárak figyelemmel kísérik a versenyeredményeket, a sportolók tapasztalatait, a megjelent szakmai publikációkat és igyekeznek ezekből minél többet hasznosítani. Másrészről természetesen a gyári tapasztalatok átadásával ők is segítik a versenyzőket, az autók használóit. Versenyzőink közül az elmúlt évben négyen is jártak





különböző autógyárak meghívására külföldön. Késmárky Tamás, aki Skoda Rallye gépkocsival versenyzett a Mlada—Boleslav-i autógyártól kapott meghívást egyhetes szakmai tanulmányútra és három próbaversenyre. Kővári György Eisenachba utazott a Wartburg gyár meghívására, hogy az üzem jólfelszerelt műhelyeiben ismerkedjen meg a Wartburg kocsik speciális felkészítésének szakmai fogásival. Bártfai Csaba és Tar András még ennél is nagyobb utat tett meg. Ők több japán autógyár európai központjától kaptak meghívást. Utazásuk során nyugat- és észak-európai országokban küjönböző kocsikat próbáltak ki, gyárlátogatásokon, autókiállításokon és próbaversenyeken vettek részt. Összesen közel tízezer kilométert autóztak egy hónap alatt, bejárták a kontinens legforgalmasabb sztrádáit, eljutottak néhány világhírű autóverseny-pályára és bepillanthattak a külföldi autósport kulisszái mögé is. Utazásuk — hasonlóan a többi versenyző meghívásához — egyben az ÁFOR nemzetközi elismerését is jelenti. A magyar kőolajtermékeket forgalmazó cég jó minőségű benzinjei és a korszerű kenőanyagok az elmúlt években sikert arattak. A hazánkban megforduló többmillió külföldi autós turista használta és kipróbálta ezeket a termékeket és a Magyarországon átvezető nagy világversenyek résztvevői is elismerően nyilatkoztak ezekről a hajtó- és kenőanyagokról. Legújabban a vállalat színeit képviselői autóversenyzők is hozzájárulnak ehhez a nemzetközi elismeréshez. A vállalat címére érkező meghívások, nemzetközi kapcsolataink szimbólumai is! A Honda cég például pontos műszaki tájékoztatással rendelkezik arról, hogy gépkocsijai Magyarországon normál és versenykörülmények között, hogyan üzemelnek a hazai gyártású kőolajtermékekkel. Az ÁFOR színeiben bajnokságot nyert Honda 600 gépkocsi a sportsikereken túl öregbíti a japán gyár jóhírét, de megalapozza egyben az ÁFOR termékek megbízhatóságát is. A Mazda és a Datsun cégek meghívása arra enged következtetni, hogy a magyarországi autózás, a hazai autósport egyre kevésbé elszigetelt és egyre kevésbé helyi jelentőségű. A következő években az autósport révén az ÁFOR kapcsolatai minden bizonnyal tovább szélesednek és a vállalat „guruló nagykövetei" egyre hasznosabban járulhatnak hozzá a magyarországi autózás közös ügyéhez.



TRAGÉDIA A KANYARBAN

— Rába Rallye 1971. Győr —

Nehéz, veszélyes és fárasztó vállalkozás a rallyeversenyzés. A nagy sebesség, az ismeretlen pálya meghatványozza a veszélyhelyzeteket, és aki nem képes minden idegszálával koncentrálni- az előbb-utóbb keserves árat fizet. Mégis akad mindig vállalkozó: feláldozzák a szabad idejüket, a szórakozásaikat, gyakran még a családi békéjüket is, azért, hogy egy szűk kabinba bezárva hosszú órákon, napokon keresztül birkózzanak autóval, időjárással és akadályokkal. És a startnál még egyik sem tudja, hogy megéri-e? Régi igazság az, hogy nem is a csillogó serleg, a rangos tiszteletdíj és itt-ott az eredményekhez járó pénzes-



boríték a versenyző igazi fizettsége, hanem az a boldog tudat, ha a nagy verseny céljában „saját maga veszi le a fejéről a bukósisakot".

A magyarországi rallyeversenyeken viszonylag nagyon ritka az olyan baleset, ami súlyos sérüléssel jár, esetleg emberéletet követel. Természetesen a versenyzők közötti rivalizálás, a sporteszközök tökéletesedése versenyről-versenyre növeli a követelményeket és ez elkerülhetetlenül kockázattal jár. A magyar bajnokság harmadik futama, az 1971. évi Rába Rallye sajnos a hazai autósport fekete-napjaként íródott be a sportkrónikák emlékkönyveibe, az ÁFOR



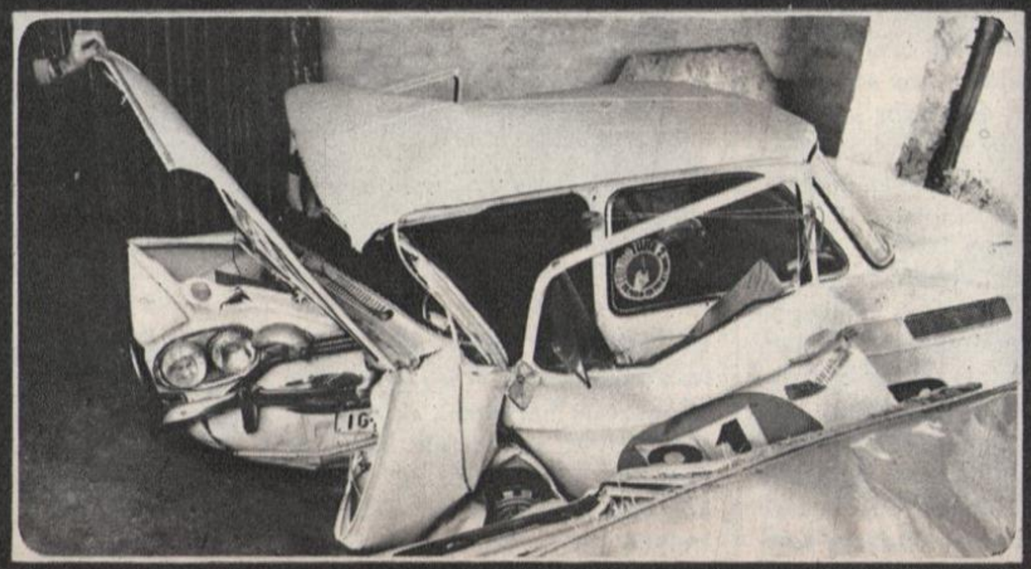
számára pedig a balszerencsék katasztrofális sorozatát jelentette.

Már a felkészülés során is komoly nehézségek mutatkoztak. A kedvezőtlen útviszonyok, a sáros, csúszós bakonyi gyorsasági pályák nem sok jót ígértek. Többen géphibával bajlódtak, két versenyzője a klubnak pedig csak egy nappal a verseny előtt érkezett haza egy hosszas külföldi túráról. Ennek ellenére az ÁFOR Autósport Klubja 13 rallyeversenyzőt és 10 túraversenyzőt állított rajthoz a jó pontszerzési lehetőséget kínáló versenyen.

Az éjféli startnál még mindenki bizakodott. Azt tarja az autós fáma, hogy ha

rossz az előkészület, sok a baj, akkor a versenyen fordul a kocka és minden jóra fordul. Ebben bíztak a versenyzők, ebben bízott az edző és a csapat vezetője, Merényi Tibor is. Sajnos, az első félóra rácáfolt a régi autós igazságra. Az első éjszakai, gyorsasági pályán 0 óra 46 perckor súlyos tragédia történt. A 21-es rajtszámú NSU TT gépkocsival a klub nagy esélyese, Szabóki Sándor, mintegy 130 km/óra sebességgel megcsúszott az egyik vizes kanyarban és az utat övező kőfalnak rohant. Versenyzőtársa, Müller Ferenc a helyszínen szörnyethalt és Szabóki életéért is hetekig harcoltak a legjobb szakorvosok. A vagyont érő versenykocsiból felismerhetetlen roncs lett. Alig egy órával később a klub másik kocsiját érte utol a végzet. A rendkívül csúszós, sáros farkasgyepüi gyorsasági pálya egyik veszélyes kanyarjában a Tornyai—Laványi-páros elvesztette uralmát a Skoda-Rallye felett, lecsúsztak az útról és egy többméteres szakadékba borultak. Laványi szerencsére kiesett a kocsiból, de Tornyait maga alá temette a roncs. Súlyos gerincsérüléssel került a veszprémi kórházba és csak hosszas gyógykezelés után nyerte vissza egészségét. A versenyzéstől viszont örökre búcsút kellett vennie.





A két tragikus baleset után a harmadik szerencsére személyi sérülés nélkül végződött. A már említett gyorsasági pálya végén a Tar—Radácsy-páros Fiatjának jobb hátsó kereke 100 km/óra sebesség fölött leszakadt, de a „lesántult" kocsit sikerült borulás nélkül lefékezni. A balszerencsék versenye persze néhány apró bosszúsággal is megtetézte a két tragédiát. A nagy kapkodásban az egyik szervizkocsi a biztos első helyen álló Hansson BMW-jébe benzin helyett — tévedésből — vizet öntött. Szerencsére jutott idő a tank víztelenítésére, és Hanssonéknak sikerült még a büntetőidő lejárta előtt ledolgozniuk a közel egyórás késést. Mivel ellenfeleik sorra kiestek, egy szerény kategóriagyőzelemmel azért vígasztalódtak. Az addig jól szereplő Kővári—Szászvári-duó egy időjóváírásnál elszámolta magát, késésbe kerültek és csak kilencedikek lettek. Bártfaiék navigációs hibát vétettek, és az esélyes Honda is csak a harmadik helyre futott be. A Valcsics—Selyempáros Fiat Coupéját viszont Fortuna istenasszony a kegyeibe fogadta, és a Döme—Bratincsák-párossal együtt kategóriagyőzelmet arattak. A hármas baleset gyenge vigaszaként, három kategória győzelmet jelentő serleg került az ÁFOR vitrinjébe.

A NAGY SZIGORLAT

— Nemzetközi Cordatic Rallye 1971. Budapest —

A magyar Rallye Bajnokság nagy „szigorlata" minden év augusztusában a Nemzetközi Cordatic Rallye. Ez az autós vetélkedő már európai mércével mérve is felnőttnek számít. A versenytáv általában 1600 kilométer, amelyet egy kétórás kényszerpihenő közbeiktatásával, két részletben futnak le a versenyzők. Minden évben ötnél több gyorsasági szakasz szerepel a verseny útvonallapján, úgyhogy nem áll fenn annak a veszélye, hogy az útvonalhibapontok egyenlősége miatt holtversennyel kell zárulnia a küzdelemnek. Persze, erre egyébként is kicsi az esély. Ez a verseny évről-évre egyre több szocialista és nyugati ország autóversenyzőjét vonzza Magyarországra és így igazán népes és színvonalas mezőny áll starthoz az indító gyorsasági szakaszoknál. Külön érdekessége ennek a versenynek, hogy itt a rendezőség dupla bajnoki pontokkal jutalmazza a helyezetteket, tekintettel a megnövekedett követelményekre. A versenyklubok számára tehát érthetően sokat jelent minden évben a Cordatic Rallye.

Az elmúlt szezonban a balszerencsés Rába-verseny után az ÁFOR ezen az augusztus végi nagy vetélkedőn szép elégtételt szerzett. A szigorú felkészítés, a sok edzés és az időközben elkészült versenyműhely eredményesen kamatozott. A klub benevezett 11 elsőosztályú versenyzőpárja közül tízen eredményesen fejezték be a nagy küzdelmet. A Hansson—Karlovitz-páros BMW-je óramű pontossággal teljesítette az előírt versenytávot és biztos kategóriagyőztesként ért célba a legnagyobb kocsik versenyében. A Jancsó—Örmódi-páros Skodája a verseny előtti napon karambolozott ugyan, de ez úgy látszik, jó ómen volt. Kategóriájuk előkelő második helyét szerezték meg, az időközben ugyancsak Rallye-Skodára átnyergelt Rusznyák—Lehoczky-páros előtt. Remekül helytállt a Kővári—Szászvári-duó Wartburgja is és a Tar—Radácsy-Kettős allergiás Fiat-ja sem adta fel a küzdelmet. A legnépesebb géposztály harmadik és negyedik helyet szerezték meg. A rutinos Döme József biztos autózással szintén a harmadik helyre hozta be Trabantját és Mercsényi Róbert is be tudta fejezni a Fiat Coupé sérült futóművével a versenyt. Bártfaiék immár legendás navigációs ördöge viszont ezúttal is előbújt. Már csak párszáz kilométer választotta el őket a verseny céljától és a biztos kategória első helyen autóztak, amikor a „legártatlanabb" szakaszon időhátrányba kerültek. Hiába volt alattuk a villámgyors Honda, a következő ellenőrző állomásra már késve érkeztek.







Úgymond; potyára vettek búcsút a szép első helytől! A fáradhatatlan pécsi Valcsics László viszont sorra verte ellenfeleit és ezúttal Fiat-jával ismét a biztos első helyen végzett.
Nagy meglepetést ígért a rapszodikus versenyző hírében álló Németh Attila. Két hónapos körültekintő munkával előkészített speciális Trabantja félelmetesen gyors időket ment az első mért szakaszokon és olyan Európa-hírű versenyzőket vert meg, mint például a német Storbek és Krámer. A verseny közben folytonosan számoló Krisztics edző már előkelő helyezésben bizakodott, amikor a szilvásváradi rezervátumból baleset híre érkezett. A villámgyors Trabant az egyik hajtűkanyarban áttörte a korlátot és csak a kődarabok közé beszorult hátsó futómű mentette meg a szakadékba zuhanástól a vakmerő Németh—Váradi párost. Elúszott a várt meglepetés, de szerencsére ezúttal nem járt sérüléssel az autós balszerencse. A versenyzők jó teljesítménye mellett az ÁFOR-klub ezen a versenyen jeles osztályzatot adott a kísérő és szerviz-szolgálatának is. A másfélezer kilométeres versenypálya mentén hat segítőkocsi teljesített állandó szolgálatot, látta el benzinnel, alkatrésszel és gumiabronccsal a versenyzőket — méghozzá kifogástalanul! Áldozatkész és fáradhatatlan munkájukkal nagyban hozzájárultak a klub szép sikereihez és bár ők a serlegekben nem részesültek, mégis erkölcsi részesei az eredményeknek



LENGYEL TROJKA

— Rajd Dziennikarzy Rallye 1971. Krynica —

Néhány éve még azt tartották autóskörökben a nemzetközi Interpress szervezet rallyeversenyeiről, hogy azok csak afféle autós kirándulások és nélkülözik az igazi verseny savát-borsát. Nos, a sport fejlődése, az autó, a gumi és az üzemanyagcégek könyörtelen reklámharca gyorsan revidiálta ezeket a véleményeket. Ma már az Interpress nemzetközi rallyeversenyei szinte igazi kis Európa-bajnokságok, ahol neves versenyzők indulnak, a legnagyobb autógyárak márkacsapatokat állítanak ki, jónevű külföldi párosoknak kínálnak fel nagyszerűen elő-



készített gépkocsikat csupán azért, hogy a nagy reklámmal járó vetélkedőn előkelően szerepelhessenek.

Tavaly az ÁFOR versenyzői már ízelítőt kaptak egy ilyen rallye légköréről, amikor részt vettek a Tengeri Kikötők Nagydíjáért kiírt Rajd Dziennikarzy versenyen, Lengyelország északi vidékein. Ismeretes, hogy az ÁFOR kis csapata itt szép sikert aratott; a jó egyéni helyezések mellett a Tar—Krisztics-páros és a Pápai—Mercsényi-páros elnyerte a verseny legértékesebb trófeáját, a Nemzetek Nagydíját. Az 1971. évi bajnoki futamra szóló meghívás tehát jogos volt.

A nemzetközi versenyt ezúttal a lengyel Stomil gumigyár és a Fiat cég finanszírozta, rendkívül gáláns körülmények között. Ismert versenyzőpárosok vonultak fel a starthoz, remek gépkocsikkal. A csehszlovák nemzeti csapat Skoda gépkocsikkal, a lengyelek gyárilag előkészített Polski Fiatokkal, a szovjetek speciális Moszkvicsokkal indultak, a repülőn érkezett finn versenyzőket pedig tuning-műhelyben előkészített Fiat 125-ös várta a krakkói rajtnál. Az ÁFOR csapata ezúttal szerényebb körülmények között adta le nevezését. Mivel a lengyel verseny időpontja egybeesett a magyar bajnokság utolsó futamával, a hazai színeket csupán három kocsi képviselte és egy, ezek közül is csak a kísérőszolgálatot volt hivatott ellátni. A Tar—Radácsy-páros a rallyeosztályban, a Kölcsényi—Asztalos-páros pedig a túraosztályban versenyzett. A nemzetközi rallye, mezőnyében 75 gépkocsi képviselte a „profik" kategóriáját, míg az inkább amatőrnek számító túrások 54 gépkocsit számoltak.

A rendezők ezúttal is gondoskodtak arról, hogy ne legyen sétaautózás a Rajd Dziennikarzy rallye. A két részből álló, mintegy 600 kilométeres versenytávot 13 etapra osztották fel, amelyet 17 további különpróba, hegyi-gyorsasági szakasz, városi gyorsasági körverseny, slalomverseny és ügyességi verseny tarkított. Az útvonalban volt jó minőségű



betonút, makadám, földút, salakpálya és mindehhez végig szakadó eső és köd — persze ez utóbbiak műsoron kívül nehezítették a versenyt. Ha a kis magyar csapat nem járja le a tekergős útvonalat, bizony hamar elbúcsúzott volna a további küzdelmektől. Számtalan eltévedési lehetőség, útelterelés bonyolította a navigátorok munkáját, a vezetők számára pedig a véget nem érő szerpentinek okoztak nemegyszer váratlan meglepetést. A Tar—Radácsy-páros Fiat Sport Coupé-ja remek állapotban lévő motorral vágott neki a nemzetközi versenynek. A gyorsasági körversenyeket és a hegyi „sprint-etapokat" rendre megnyerték kategóriájukban, a kis, szűk ügyességi pályákon viszont csak fuldoklott a tuningolt motor. Itt bizony a szerényebb lóerőteljesítmény inkább érvényesült. Végeredményben a rallyeosztály negyedik helyén végeztek, ami a népes mezőnyben számukra egy értékes ezüst trófeát jelentett. A verseny túraosztályában viszont csaknem magyar győzelem született. A kitűnően versenyző Kölcsényi—Asztalos-páros Steyr Puch-ja igazi „ágyúgolyó" volt, remekül gyorsult és az ügyességi pályákon rendre győzelmet aratott. Az egész mezőnyben egyetlen Skoda Rallye akadt, amelyik a végső összesítésben minimálisan jobbnak bizonyult. Így is az abszolút értékelés előkelő második helyét szerezték meg!





MINDEN JÓ. HA JÓ A VÉGE!

— Volán Rallye 1971. —

A 4 bajnoki futam pontszámai alapján a legtöbb kategóriában szeptemberre még mindig nem dőlt el, hogy az év végi díjkiosztón kik veszik át a bajnoki serlegeket. Érthető volt tehát a nagy izgalom és készülődés a versenyzők részéről, a nagy érdeklődés és figyelem az autósport kedvelőinek egyre növekvő táborából, amivel az idényzáró VOLÁN RALLYE-t várták.

Az ÁFOR versenycsapatainak felkészülése nem volt teljesen zavarmentes. Az év kezdetétől navigációs hibákkal küszködő Bártfai—Marossi-páros Hondája a Szlovák Rallyen kisebb futóműsérülést szenvedett, így ők a tréning helyett a kocsit javították. Ennek eredményeképp az útvonalat nem ismerő Marossi Kálmán nem tudta vállalni a versenyzőtársi teendők ellátását.

A Szlovák Rallye, a Skodát még csak kostolgató Rusznyák—Lehoczky-párosnak igen jó edzés volt ugyan, de idő alig maradt az utolsó bajnoki futam tréningjére.

A Mercsényi—Bohn-párost a gumiproblémán kívül a motor állapota is aggasztotta. Valóban, az embert és gépet nem kímélő útvonal bejárása után a Coupe teljesítménye alig haladta meg egy Fiat 500-asét.

A Kővári—Szászvári-párost edzésen hagyta cserben a Wartburg. A héregi gyorsasági szakasz próbálgatása közben kilukadt az egyik dugattyú. A motor szét- és összeszerelése, javítása időben csak kis hányada volt az alkatrész beszerzésére fordított időnek, így az emelt átlagú szakaszok tréningjére alig maradt idő!

A Tar—Radácsy-páros értékes bajnoki pontok szerzésének lehetőségétől esett el — a Volán Rallyen nem tudtak részt venni, mivel a Lengyelországban megrendezett Interpress versenyen kellett megvédeni a tavalyi nagydíjat. Az edző, Krisztics Dezső, nemcsak a rallyecsapat szomorú szezonvégi formája miatt bosszankodott. Erősen nehezményezte, hogy a túrások versenyét szinte kizárólag eldöntő ügyességi pályarajzok — hasonlóan az előző versenyekhez — most sem kerültek gépátvétel előtt nyilvánosságra.



A gépátvétel más meglepetést is tartogatott a résztvevők számára. Sokan ugyanis csak itt tudták meg, hogy a rajt időpontja a tervezettnél 2 órával korábban lesz, tehát a verseny szinte teljes távját sötétben kell teljesíteni.

Az elsők között a mérges hangú BMW rajtolt, nyergében a Hansson—Karlovitz-párossal. A start után történt kis kicsúszás ellenére is kategóriagyőztesként értek célba. Valcsicsék Fiat Coupéja ugyanebben a kanyarban adta fel a küzdelmet motorhiba miatt, szerencsére az év közben összegyűjtögetett pontok a bajnoki cím elnyerését még így is biztosították.

Jancsóék rallye-Skodája a dobogókői emelt átlagú szakaszon bokrosodott meg. Gázbowdenszakadás jóvoltából a mitfahrer feladatköre még azzal is bővült, hogy a célig neki kellett kézzel adnia a

gázt. Szerencsére kategóriájukban az ellenfelek sorra elhullottak: a Volán klubbeli Kovács—Augusztin-páros NSU-ja felborult, a Rasch—Keresztesi-kettős Skoda Rallye-ja árokban fejezte be pályafutását. Sajnos, a balszerencsesorozat nem kímélte az ÁFOR másik Skoda Rallye gépkocsiját sem. Az esélyes Rusznyák—Lehoczky-páros 150 kilométeres sebességgel, az egyik éjszakai szakaszon egy hatalmas vaddisznóval karambolozott. Az eredmény; egy súlyos sérülés, egy totál-káros versenyautó és egy elvesztett bajnoki futam volt!

A Kővári—Szászvári—Wartburg-trióra viszont ezen a versenyen rámosolygott a szerencse. Hibapont nélkül teljesítették a távot és jó összmunkájuk eredményeként a kategóriagyőzelemhez díszítésül az abszolút értékelés előkelő harmadik helyét is hozzáfűzték.

Bártfai Csaba új navigátorral, Hollós Györggyel állt a sorsdöntő verseny rajtjához. A klubtársaktól kölcsönkapott itinerből autózták végig a 27 ellenőrző állomásból és 4 nehéz, gyorsasági szakaszból álló versenyt, kitűnő végeredménnyel. Biztos kategóriagyőztesként futottak célba és bebiztosították ezzel országos bajnoki címüket is.

Bár a verseny előtt sok vita volt, egyben megegyezett a sportolói gárda; a Volán Rallye az év legnehezebb, de egyben legszínvonalasabb, legjobb versenye.



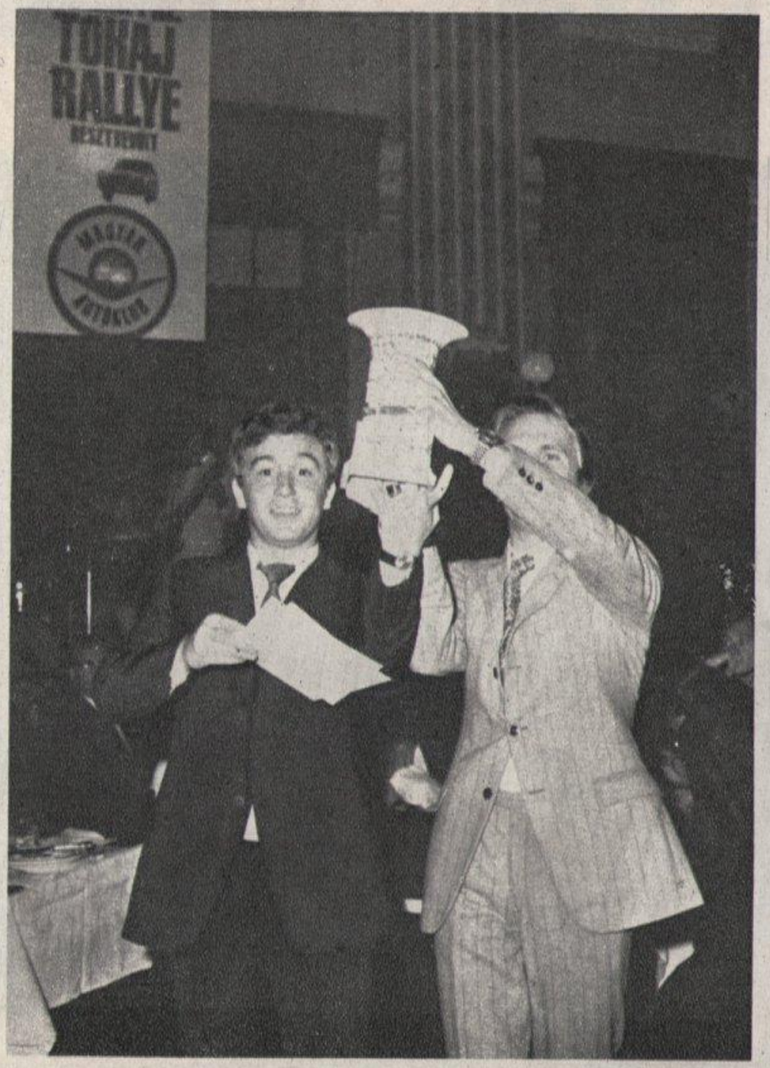


AZ ÉLETÉ AZ ELŐNY!

Szép hagyománya és komoly nemzetközi rangja van az évek óta Magyarországon megrendezett Nemzetközi Interpress Tokaj Rallye-knak. Nemcsak az északi hegyvidék szerpentinjein haladó festői versenypálya vonzza a szépszámú külföldi résztvevő gárdát, de a jó rendezés is évről évre erősíti ezeknek a versenyeknek a hitelét. 1971-ben a rangos verseny még egy programponttal bővült; a rallye záróakkordjaként a debreceni Arany Bika Szálló nagytermében rendezték meg az autózással foglalkozó hazai és külföldi újságírók számára az első közlekedésbiztonsági szimpóziumot, amely mottójául a következő mondatot választotta „Az életé az előny".



— INTERPRESS — TOKAJ RALLYE 1971. —



Az 1971. évi Tokaj Rallye az autósport terén is bebizonyította, hogy a biztonságos közlekedésért folytatott harcnak igenis van létalapja. Ezúttal — bár a verseny feltételei most sem voltak könnyűnek mondhatók — baleset nélkül fejezte be a közel száz résztvevő ezt a bajnoki vetélkedőt. A meghívott külföldi országok csapatai ezúttal is jó nevű versenyzőkből tevődtek össze. Csehszlovákiából a legjobb Skoda-versenyzők érkeztek és bár a lengyelek ezúttal program egyeztetési hiba folytán távol maradtak, a többi szocialista ország is szépszámú versenyzőgárdával gyarapította a mezőnyt. A verseny rangjára mi sem jellemzőbb, mint az, hogy az ÁFOR-klub mellett ezúttal a legtöbb bajnoki címmel rendelkező Volán Szakosztály is elküldte nagy esélyesét a sokszoros magyar bajnok Ferjáncz Attilát. Az ÁFOR színeit a rallye osztályban 3 páros képviselte. A legnagyobb kategóriában Hans Hansson és Pápai László állt starthoz, hogy megvédje az előző évi abszolút bajnoki címét. A közép-kocsik kategóriájában a Tar—Radácsy- a legkisebbek között pedig a Bártfai—Bódis-kettőst nevezte az ÁFOR SC. A Tokaj Rallye túraosztályában már népesebb csapat képviselte a benzinesszíneket. A többször eredményesen szereplő Kölcsényi—Asztalos—Steyr Puch-trió mellett rajthoz állt a Dékány—Szabóki, a Simon—Falus és a Szilágyi—Simo-páros is. Az edzői elképzelések szerint ennek a csapatnak biztos győzelmet kellett volna szállítania. A számítások csak részben váltak valóra. Igaz, hogy Dékányék kategóriagyőzelmet, Kölcsényiék pedig kategória és abszolút győzelmet is arattak, de az együttes egyik eltévedt kocsija miatt az ÁFOR elesett a várt csapatgyőzelemtől. A Rallye osztályban küzdő ÁFOR-osok viszont kárpótoltak. A Hansson—Pápai-páros megismételte tavalyi jó szereplését és 1971-ben ismét a Nemzetközi Tokaj Rallye abszolút győztese lett, s ismét az ÁFOR-nál maradt a verseny színezüst vándorserlege.

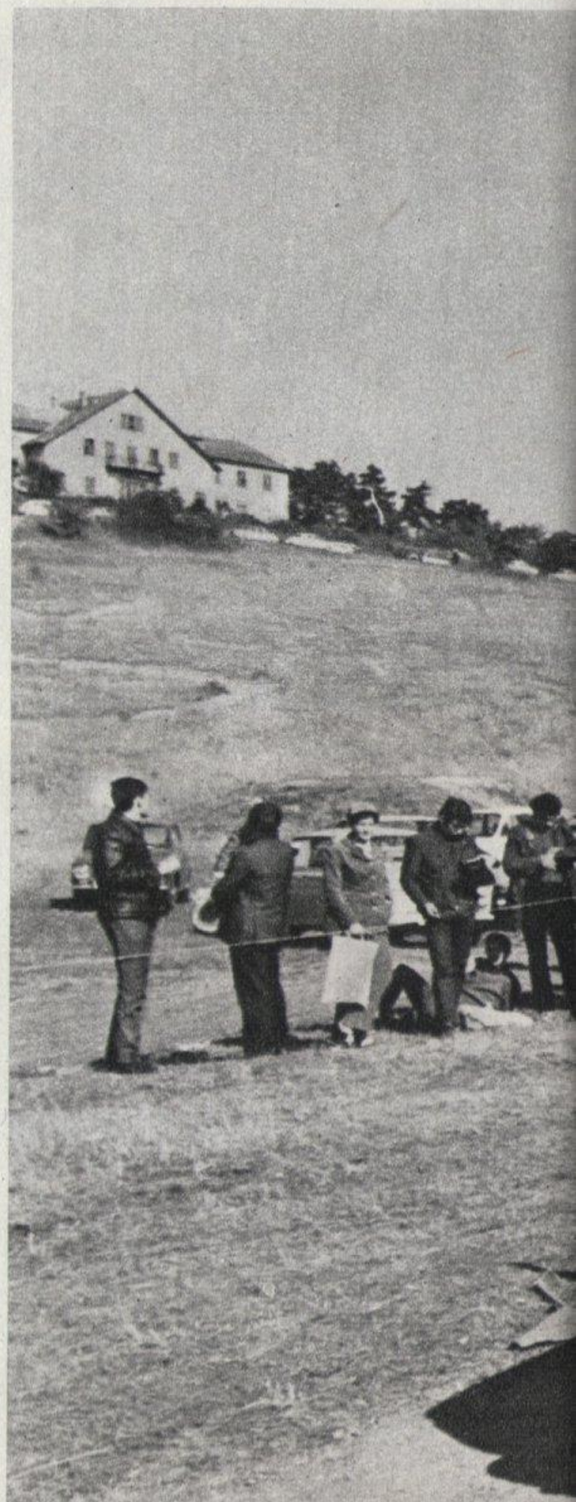

77

AUTŌCROSS

— Országos Terepügyességi Bajnokság 1971. —



Az autós rallye és túraversenyzés mellett hazánkban is talán a legnépszerűbb a terepautózás vagy más nevén az autócross. Néhány évvel ezelőtt a Spartacus Autós Szakosztályának kezdeményezésére indultak meg a budapesti, Farkasvölgyi ismert cross-pályán ezek az autót és embert nem kímélő, rövid távú versenyek. A kezdeményezés azóta országos mozgalommá szélesedett és 1971-ben már harmadik ízben rendezték meg a háromfordulós Országos Terepügyességi Bajnokságot a budai pályán. A Farkasvölgyi katlan 3 km-es pályáján agyagos, sziklás, füves terep váltogatja egymást, és a versenyző kocsiknak jónéhány erős kapaszkodóval is meg kell birkózni. Ahogy a versenyzők viccesen emlegetni szokták. itt csak három dologra kell figyelni: nem felborulni, a lehető leggyorsabban megtenni a kört és zászlódöntés nélkül célba érkezni. Ha valaki-





nek mindez sikerül mind a három fordulón és az autója is egyben marad, akkor már esélyes a bajnokságra.

A tavalyi autócross versenyeken a többi szakosztályhoz hasonlóan az ÁFOR is elindította sportolóit. A szakvezetés persze óvatos volt és a legesélyesebb rallyeversenyzőknek azt tanácsolta, hogy a gépkocsik kímélése céljából ne induljanak el ezeken a nagy igénybevételt jelentő futamokon. A kevesebb versenyből álló túrabajnokság résztvevőinek viszont javasolta a klub a terepbajnokságon való szereplést, mivel ez a versenyág kitűnő autóvezetői erényeket fejleszt.

Az évadzáró értékelés szerint az ÁFOR autósai a terepen is helytálltak. Licences rallyeversenyzőink tizenkétszer álltak rajthoz, és ebből háromszor az első helyen végeztek, négyszer pedig másodikok lettek. A terepfutamok túrakategóriáiban másodosztályú versenyzőink még jobban bizonyítottak. Szinte minden fordulóban az ÁFOR versenyzői álltak a dobogó legmagasabb fokán és az egyébként is országos bajnoki címet szerzett Jahn—Fekete-párosból Fekete László egyénileg is sorozatosan győzelemre vitte BMW-jét. Eredményesen szerepelt a nehéz terepen a rutinos Trabant-versenyző hírében álló Farkas Károly is és Oravecz Gábornak is több fordulóban kedvezett a szerencse.

VÍDÁM ÉVADZÁRÁS

Az ÁFOR autóklub életében minden esztendő színes eseménye az évadzáró ünnepség. Ahogy a versenyzők tréfásan emlegetik, ilyenkor osztják ki „a félelem béré"-t. Erre az alkalomra mindig ellátogat néhány élvonalbeli művész, hogy igazi autóshumorral szórakoztassa a résztvevőket. Képeink az 1971-es évadzárón készültek.



Az 1971-es sportkrónikát ezzel a képpel is ki kell egészítenünk. A júniusban súlyosan megsérült autóversenyző, Szabóki Sándor felépült és résztvett az Autóklub díjkiosztóján.



Alfonzó a színpadon. „Idefigyeljenek, emberek . . . ! — könyörgöm, vigyázzanak rám!"

Az évadzáró jó hangulata feledteti az év közben elszenvedett sérüléseket is. Rusznyák István szemmel láthatóan a gyógyulás útjára lépett.




98 RON
AFOR
TÜZVESZÉLYES
98 RON
Szuperbenzin
SZUPER
59
COFFEE
CAFÉ
59
DAILY MIRROR
WORLD CUP RALLY
JOHN HANDLEY
PAUL EASTER
XJB 308H

