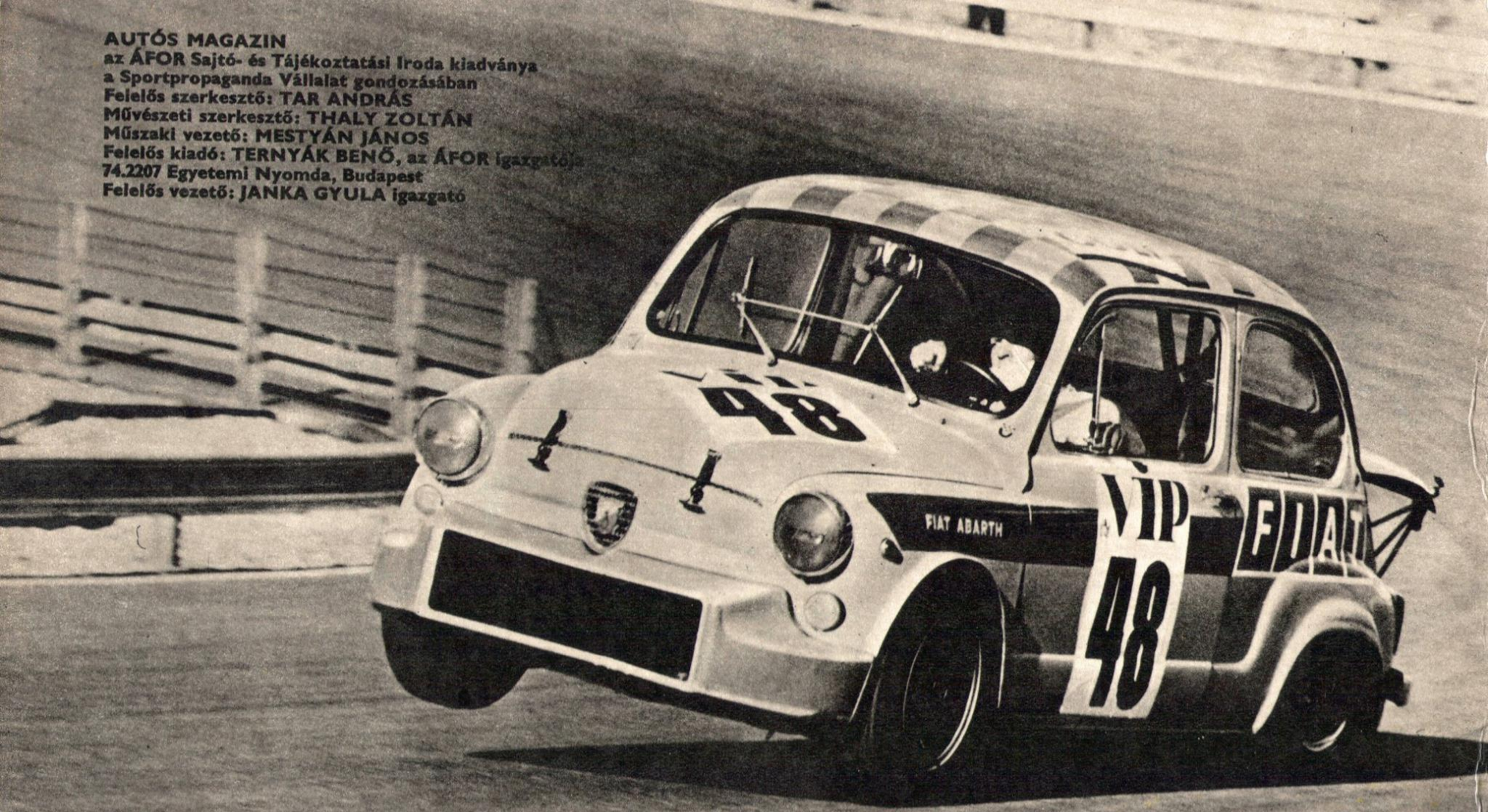
autós magazin

AUTÓS MAGAZIN
az ÁFOR Sajtó- és Tájékoztatási Iroda kiadványa
a Sportpropaganda Vállalat gondozásában
Felelős szerkesztő: TAR ANDRÁS
Művészeti szerkesztő: THALY ZOLTÁN
Műszaki vezető: MESTYÁN JÁNOS
Felelős kiadó: TERNYÁK BENŐ, az ÁFOR igazgatója
74.2207 Egyetemi Nyomda, Budapest
Felelős vezető: JANKA GYULA igazgató



KIK OLVASSÁK AZ ÁFOR autós magazin-T

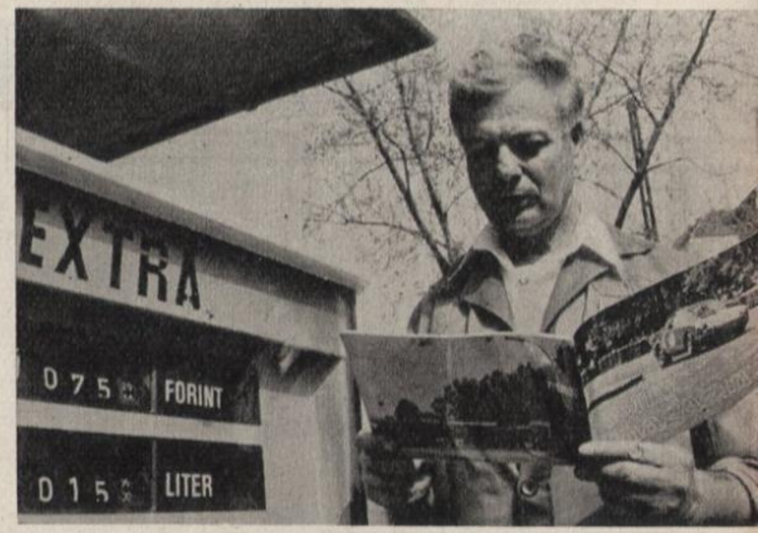
ÁFOR BENZIN-OLAJ

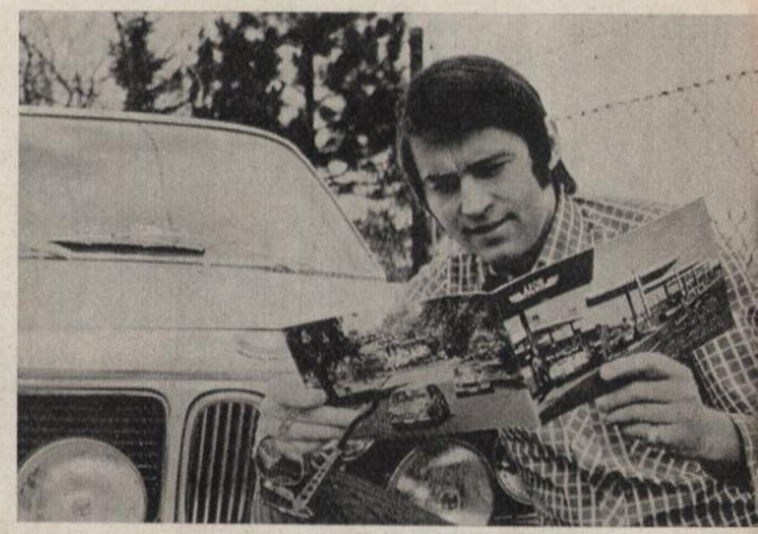
Aligha van olyan szerkesztőség vagy ki adóhivatal, amelyik ne lenne kíváncs lapjának, folyóiratának olvasottságára é: az olvasói véleményekre. Természetesen az olyan viszonylag ritkán megjelenő kiadványokra is érvényes ez a megállapítás, mint az ÁFOR Autós Magazinjára. A szerkesztés feladatát ellátó Sajtó és Tájékoztatási Iroda — sok más információs tevékenysége mellett — a kiadó Sportpropaganda Vállalattal együtt immár negyedik esztendeje rendszeresen felméri, hogy az alkalmanként 50 000 példányban megjelenő magazin kikhez kerül és mi az olvasók véleménye erről a színes, igazán ízig-vérig autós kiadványról.

A lapterjesztés módja az Autós Magazin esetében sajátságos; ez a folyóirat nem kapható az újságárusoknál és nem szerezhető be a folyóirat szakboltokban sem. Az ÁFOR Propaganda Osztálya — ők vállalták át a terjesztés nem is könnyű feladatát a kiadótól — sokéves vevőszolgálati tapasztalatok alapján, az országos üzemanyagtöltő állomás hálózatot használja fel a magazin terjesztésére. Az 50 000 lap legnagyobb része a benzinkutak közvetítésével jut el az autós olvasókhoz, kisebbik része az autóklub szervezeteken keresztül kerül azok kezébe, akikhez íródott, de sok példánya a magazinnak az autóversenyek alkalmával kerül szétosztásra a nézők között. Természetesen igen sokan levélben keresik meg az ÁFOR különböző részlegeit vagy a Sportpropaganda Vállalatot a magazin egy-egy új példányáért. Előfordul, hogy egy-két helyi autóklub csoport közösen kér példányokat, de szorgos és rendszeres olvasóként szinte minden évben jelentkeznek az autós szakma oktatási intézményei, az AFIT szervizei és vevőszolgálati állomásai, az Állami Biztosító nagyobb kárrendezési fiókjai és természetesen a MERKUR telepei.

Az autóversenyzők és a gyakran külföldre utazó közlekedési szakemberek útipoggyászában is nyilván eljut jó néhány példánya az Autós Magazinnak a világ különböző részeire, mert elismerő, érdeklődő, informáló, sőt tudósító levelek is érkeznek az ÁFOR címére. A svéd Volvó sajtóosztályán például ott van a világ autós kiadványainak címjegyzékén az Autós Magazin is, de ismerik már e kiadványt az NDK-beli Wartburg gyárban, a varsói Polski-Fiatnál, a mlada boleslavi Skoda Műveknél, a Togliatti város hatalmas Zsiguli gyárában, a jugoszláviai autós-turisztikai szervezetnél (akik rendszeres levelezőink is), a finn Kesoil benzintársaságnál, a VW európai eladási központjánál, az AGIP-nál, a BP-nél, a MINOL-nál és még sok más helyen. Különösen az autósport iránt érdeklődő fiatalok a magazin legszorgalmasabb olvasói. Gyakran érdeklődnek e kiadvány híradásai nyomán a rallye-versenyek izgalmas részletei után, nem egyszer felesleges autósport képeket kérnek, de legtöbben azt reklamálják, hogy az ÁFOR Autós Magazin miért csak ilyen ritkán jelenik meg.

E számunk indító cikkében válaszolni szeretnénk kedves levelezőinknek is. Sajnos, csupán az olvasói igények nem elegendők ahhoz, hogy az Autós Magazin ezután gyakrabban jelenjen meg. Egy-egy ilyen terjedelmes, sok fotóval illusztrált és igényes nyomdatechnikát kívánó lapszám előállítási ára meghaladja a félmillió forintot. Ezt az összeget az ÁFOR Vállalat propaganda keretéből biztosítja, elsősorban azért, hogy az ásványolaj-kereskedelem hagyományosan jó vevőkapcsolatait a magazin révén is erősítse. Az Autós Magazin számai nem tartalmaznak árupropagandát, hagyományos reklámot, csupán a közérdekű információk eszközével a magazin-műfaj keretein belül teremtenek kapcsolatot a törzsvevőknek számító autósokkal, motorosokkal.







AZ ÁFOR TERVEIBŐL:



A IV. ötéves népgazdasági terv kidolgozásánál — különösen a közúti gépjármű-közlekedés fejlesztésének felvázolásánál — a szakemberek félmilliós személygépkocsi-állománnyal számoltak. Most, 1974-ben már szinte biztos, hogy ez a motorizációs fejlődés meg is valósul; az anyagi és tárgyi feltételek — a nemzeti jövedelem és az ezzel összefüggő vásárlóerő megfelelően növekedett és a baráti országok autógyárainak szállítóképessége a vártnál jobb. Útjainkon jóformán egyik hónapról a másikra új betűsorozattal jelölt rendszámok jelennek meg és minden új betű 10 000 új személygépkocsit jelent.

Amit a szakmai nyelv a motorizáció infrastruktúrájának nevez, az napjaink legsürgetőbb tennivalóit jelenti például az ÁFOR-nál is. Az Ásványolajforgalmi Vállalat már évek óta azon munkálkodik, hogy üzemanyagtöltő állomás hálózatát és az ellátó telepek kapacitását úgy növelje, hogy lépést tudjon tartani a gépkocsiállomány rohamos növekedésével. A beruházási keretektől függően a IV. ötéves terv éveiben is országszerte gyarapodtak a benzinkutak, és ami talán még fontosabb, korszerű kereskedelmi módszerek és szolgáltatások is meghonosodtak.

Ezek az újdonságok nyilván csupán egy hosszabb távra kidolgozott kereskedelempolitika kezdeti megnyilvánulásai. Mit igér az ÁFOR a következő évekre, milyen töltőállomások épülnek és milyen új szolgáltatásokra számíthatunk?

Erről érdeklődtünk dr. Karádi Istvántól, az ÁFOR kereskedelmi igazgatóhelyettesétől.

— Köztudomású, hogy a hazai üzemanyag-ellátás oroszlánrésze a jövőben is az ÁFOR hálózatára hárul és ezért vállalatunk egy korszerű komplex szolgáltatáskat nyújtó országos gerinchálózat kiépítésére összpontosítja erejét a következő években. A IV. és az V. ötéves terv idején felépülő ÁFOR és egyéb üzemanyagtöltő állomások — reméljük — már némileg tehermentesítik a hálózatot, ezért az ÁFOR a forgalmasabb helyeken végre elkezdhet valóban kereskedni, építhet olyan összkomfortos benzinkutakat, ahol az autós nemcsak tankolhat, hanem különféle hasznos szolgáltatásokat is igénybe vehet.

Most épülő töltőállomásaink máris szinte kivétel nélkül a szó pontos értelmében is üzletek lesznek. Az autós itt nem csupán a gépkocsijához szükséges hajtóanyagot vásárolhatja meg, hanem az üzemeltetéshez nélkülözhetetlen kenőolajokat és zsírokat, valamint egyéb fontos cikkeket is, méghozzá bőséges választékból, megfelelő szaktanácsadás alapján. Természetes követelményt elégítünk ki azzal, hogy egy-egy töltőállomásunkat kiegészítjük kis gyorsszervizekkel, autómosókkal is.

Szakembereink különféle gazdaságos módszereket kerestek ennek a fejlesztési programnak a megvalósításához. A műszaki előfeltételek közül a leggyorsabbnak, a leggazdaságosabbnak, de legigényesebbnek is a könnyűszerkezetes építési mód mutatkozott, ezért új benzinkútjaink legnagyobb része ilyen technológiával készül. E módszer mellett szólt az a tény is, hogy a vállalatunk új üzletpolitikai elképzeléseit csak úgy lehet megvalósítani, ha a tárgyi feltételek — tehát az új állomások — minél gyorsabban állíthatók elő, a helyi igények szerint méretben és formában variálhatók és lehetőség van nagy sorozatú gyártásukra.

Az igények felmérése alapján három töltőállomás alaptípust határoztunk meg, különféle forgalmakra számítva. Az első kategóriába azokat a töltőállomásokat so-

AUTÓS ELLÁTÓ KOMBINÁTOK.

roltuk, ahol az egy kútoszlopra eső havi üzemanyagmennyiség nem haladja meg a 40 000 litert. Az ilyen kutaknál kis, kb. 10 m²-es irodát és eladóteret és ugyanekkora raktárt építünk. Az úgynevezett második kategóriás töltőállomásoknál már havonta 60 000 literes kutankénti üzemanyag-forgalomra számoltunk, ezeknél az állomásoknál legalább 6 kimérőoszlopot helyezünk el és az üzlet-iroda, valamint a raktár mérete is kétszerese az előzőnek. A harmadik osztályba sorolt nagy forgalmú benzinkutaknál már legalább 8 tankoló állás épül, és természetesen ennek megfelelő beosztással kerül kivitelezésre az állomás eladótere és raktára is.

Szeretném megnyugtatni az autósokat, hogy a legnagyobb forgalmú közúti csomópontoknál és az autópályák mentén épülő töltőállomások a jövőben is egyedi tervek alapján készülnek és jóval sokoldalúbb szolgáltatást nyújtanak, mint az előzőekben említett töltőállomások. Ezeket az objektumokat mi autós ellátókombinátoknak nevezzük, kialakításuknál és felszerelésüknél azt a koncepciót vettük alapul, hogy az autópálya „üzemnek" tekintendő és az itt épülő létesítmények kivétel nélkül annak zavartalan működését hivatottak elősegíteni. Az M 7-es út 45. km-kövénél épülő — és még ez évben megnyíló — sztráda benzinkút már ilyen elképzeléseket valósít meg. Az ÁFOR-nak ez az új objektuma méltó lesz a most kialakuló velencei üdülőközponthoz; az autópálya mindkét oldalán tükrös elrendezésben épül, 4—4 tankolószigettel, nagyméretű üzlettel, önkiszolgáló autómosókkal. Az autós ellátóközponthoz települ majd a Pannónia Vendéglátó Vállalat tájjellegű étterme és egy reprezentatív bevásárlóbutik is, ahol többek között az autós turisták népművészeti cikkeket, bel- és külföldi italo-



SZERVIZEK, ÜZLETEK.....

kat, ajándéktárgyakat, ékszereket, fotócikkeket, rádiókat, magnetofonokat, kozmetikai cikkeket és édességárukat is vásárolhatnak. Ennek a töltőállomáskomplexumnak a kialakításakor tervezőink gondoltak az egyre növekvő kamionforgalomra is. Az autópálya mindkét oldalán a töltőállomások mellett a tranzitforgalmat lebonyolító nagyméretű gépkocsik és vontatványok részére külön parkolóállásokat építenek.

A közeljövő új terveiről szólva érdemes külön is bemutatni a szintén még 1974-ben megnyíló budapesti, Vágány utcai ÁFOR-BP közös töltőállomást, ahol egy egész sor korszerű megoldást alkalmazunk. Ebben a Vágány utcai benzinkútszervizben különféle szervizberendezések működnek majd. Lesz például elektropneumatikus gumiabroncs-szerelő gép, kerékkiegyensúlyozó berendezés, akkumulátor gyorstöltő, vákuumos olajleszippantó, különféle diagnosztikai műszerek stb. Ezeknek az újdonságoknak a felsorolásánál külön is szeretném hangsúlyozni, hogy az ÁFOR-töltőállomásoknál felépülő kis szervizek tulajdonképpen nem javítóműhelyek, hanem csupán a gépjárművek úgynevezett napi szervizszükségletének kielégítésére szolgálnak. Az itt alkalmazott — és kivétel nélkül jól képzett — autószerelők futójavításokat, különféle beállításokat, ellenőrző méréseket végeznek. Ezeken a helyeken a szervizmunka sem a hagyományos értelemben vett „teljes szerviz" lesz, hanem a vevő kívánsága szerint karbantartás jellegű célmunkákat végeznek el. Például az AFIT-szervizektől eltérően minálunk a gépkocsik futóműveinek zsírzását — kenéstechnikai szaktanácsadás alapján — többféle speciális kenőanyaggal végzik el.

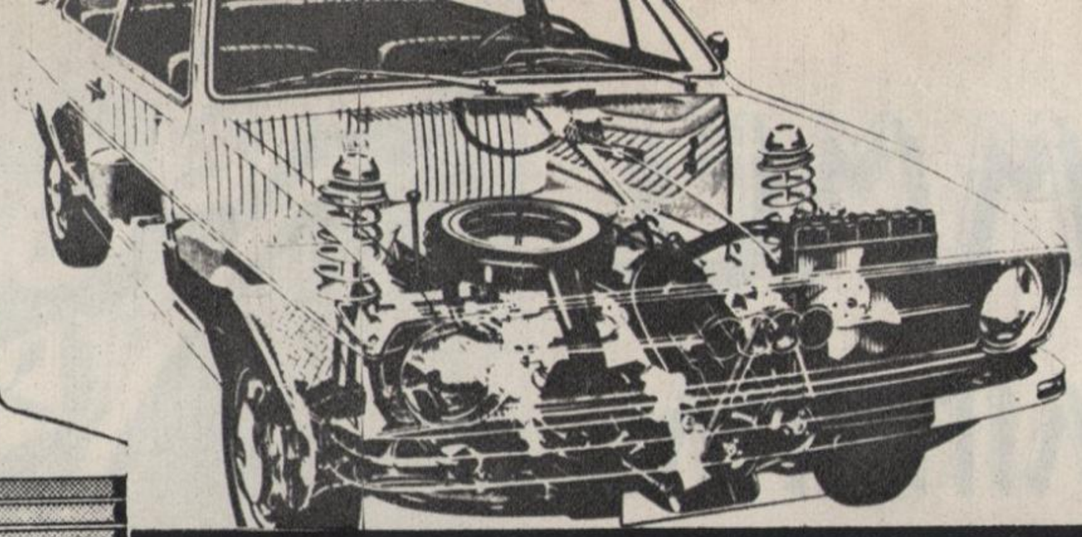
Az ÁFOR autómosói a szó pontos értelmében is gyorsmosók lesznek, mivel a mosási és szárítási munkát a gép emberi kéz érintése nélkül maga végzi el, utómunkálatok nélkül (a szokásosnál olcsóbb áron), tehát a mosó kapacitása jelentősen megnövekedik. A Vágány utcai töltőállomásnál az automata nemcsak felülről



mossa meg a gépkocsit, hanem egyidejűleg nagynyomású vízsugárral az alvázat is.

Az 1974. évi töltőállomások közül külön is érdemes megemlíteni a keszthelyi új benzinkutat, ahol több mint 20 m² alapterületű üzlet, árubemutató és raktár is épül. Hasonló töltőállomás készül el Debrecenben is. A gépjármű-közlekedés gyakran emlegetett infrastruktúrájából — vagyis a mindennapi autózáshoz szükséges elengedhetetlen és jó feltételek megteremtéséből — az ÁFOR is jelentősen kiveszi a részét. Mindennapi munkánkat és fejlesztési terveinket a rohamléptekben fejlődő közlekedés igényeihez szabjuk — fejezete be tájékoztatóját dr. Karádi István igazgatóhelyettes.

AUTÓS ELLÁTÓ KOMBINÁTOK, SZERVIZEK, ÜZLETEK..



M-SE





MÉG JOBB MINŐSÉGŰ SZUPER ÉS MULTISZUPER OLAJ

Évek óta a legkeresettebb hazai kőolajtermék a szuper és multiszuper olaj. Igaz-e a hír — kérdeztük az ÁFOR Vevőszolgálati Főosztályán —, hogy az említett olaj a jövőben jobb minőségű lesz?

— Az eddig ismert olajok gyártása megszűnik — mondták. Az M—SE szuperolaj és az M—SE multiszuper olaj váltja fel az előző minőséget.

— Mi indokolja ezt a változtatást?

— Az autóipar rohamos fejlődése az olajipari vállalatokat is arra készteti, hogy termékeiket fejlesszék. Ezt tettük mi is, illetve a Komáromi Kőolajipari Vállalat, mely a terméket gyártja.

— Vannak már tapasztalatok az új olajról?

— A fejlesztéssel, kutatással szakembereink állandó kapcsolatot tartanak és figyelemmel kísérjük a fejlesztés irányát. Így történt most is. A kísérleti olajok mintegy másfél évvel ezelőtt elkészültek. Nagyon sok vizsgálati eredmény és gyakorlati próba után döntött az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt alkalmazásukról. Újabb vizsgálatok és minősítések után a termékeket minősítették.

— Említették, hogy gyakorlati próbákon is átestek ezek az olajok, megtudhatnánk valamit a minősítési adatokból, illetve a tapasztalatokról?

— A már ismert termékek előnyös tulajdonságait mind megőrizték. Így például a kedvező hidegindítást és melegtulajdonságokat s a kiváló tisztító és korrozióvédő hatást. Lényegesen nagyobb a kopást csökkentő hatása, és hosszabb használat esetén is képes megőrizni valamennyi jó tulajdonságát. Jobban, mint az előző termékek. Ezzel az olajjal kocsitípusoktól függően 20—40 százalékkal több kilométert autózhatunk olajcsere nélkül.

— A csomagolás korszerűsítésére világviszonylatban megkülönböztetett figyelmet fordítanak. Az új olajfélék a már ismert 1 kg-os fémdobozokban jelennek meg vagy a csomagolás is korszerűsödik?

— Mindkét olajat 1 literes és 3 literes szép, eddig nálunk ismeretlen műanyag dobozban hozzuk forgalomba. A dobozt felbontani csak a kiöntőnyílás levágásával lehet. Ezzel maximálisan védjük a kiváló minőséget. A kiöntőnyílás levágott része megfordítva dugóként használható.

ÁFOR SZEMMEL ÉSZAKI ROKONAINKNÁL

Az új kereskedelmi módszerek felkutatása és alkalmazása, a külföldi tapasztalatok hasznosítása a modern áruforgalmazás természetes velejárója az ÁFOR-nál is. A vállalattól igen gyakran utaznak műszaki, kereskedelmi és ügyviteli szakemberek a környező szocialista és a fejlett nyugati kapitalista országokba az együttműködő cégekhez, s nemegyszer az itt szerzett tapasztalatok az ÁFOR munkájában is realizálódnak.

Finnország még nem tartozik az ÁFOR kereskedelmi, üzleti partnerei közé, mégis a mondabeli rokonságon túl akad sok olyan szakmába vágó érdekes tapasztalat, ami előbb-utóbb a hazai autóközlekedésben, üzemanyag-ellátásban hasznosítható. Ebben a sajátos északi országban éppen úgy nincs gépkocsigyártás mint nálunk, és az autók eladási ára is arányaiban hasonlít a magyarországiakhoz. Mégis Finnország ízig-vérig autós ország! Szétszórt településein, a finn életforma napi gyakorlatában elképzelhetetlen az ember gépjármű nélkül és ez a tény számtalan külsőségben is megnyilvánul. Finnországban rengeteg az autó- és alkatrész-kereskedés, igen sűrű a benzinkúthálózat, Európában itt működik a legtöbb „összkomfortos üzemanyagtöltő állomás", jól szervezett a közúti közlekedés — annak ellenére, hogy itt is igen kevés az autópálya — és a közlekedés kiszolgálásában az önkiszolgáló rendszert talán itt alkalmazzák a világon a legbátrabban.

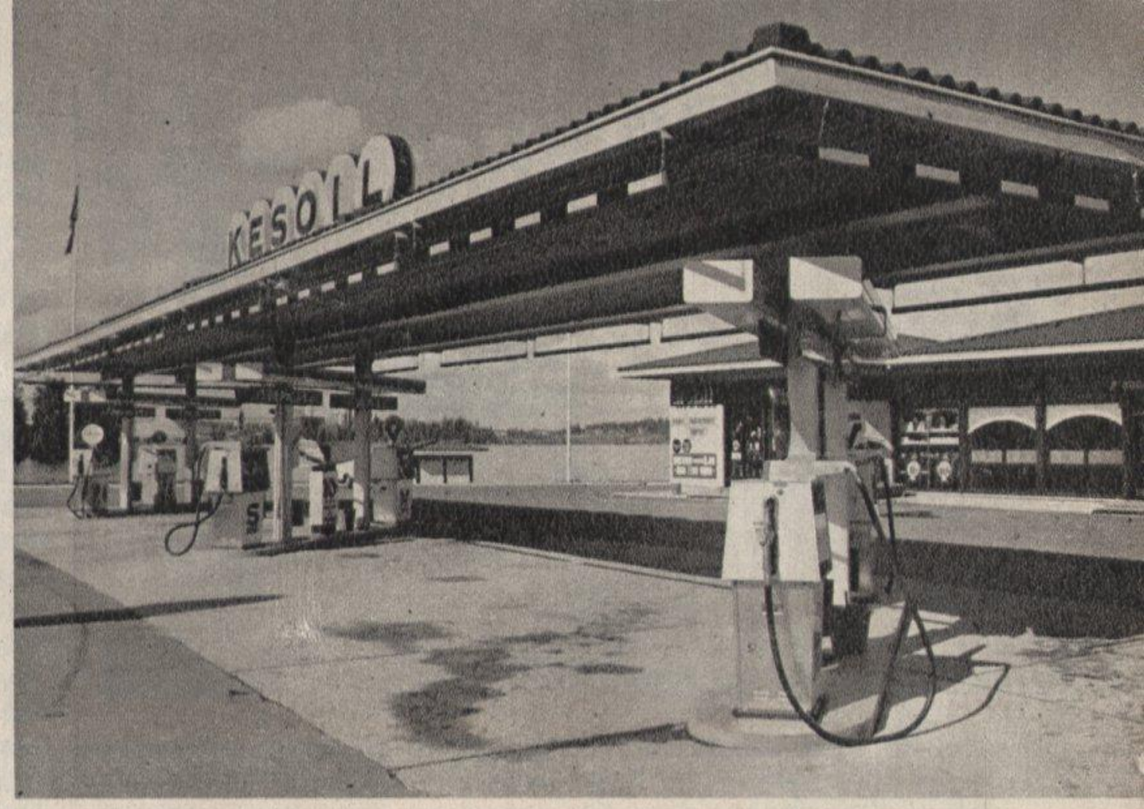
Az Autós Magazin e számának megjelenése előtt, munkatársai közül ketten — a finn állami kőolajipari vállalat, a KESOIL meghívására — Finnországban jártak, és igen sok információt gyűjtöttek a testvérvállalat működéséről. Az utazás során több száz fotót készítettek, amelyek közül a legérdekesebbek egy szakmai tájékoztatóval együtt az ÁFOR kereskedelmi vezetőihez kerültek. Ebből az összeállításból válogattunk az Autós Magazin részére egy tarka képriportra valót, csupa olyan érdekességről, ami nyilván felkelti a hazai autósok figyelmét is.

A finnországi KESOIL Vállalat részvénytársasági formában működik és a kőolajtermék-értékesítés területén — az összforgalmat tekintve — az országban a harmadik helyet foglalja el. Az első és a második helyen álló Shell, illetve Esso társaság külföldi érdekeltségű, míg a KESOIL kizárólag finn cég. A KESOIL szerviz- és üzemanyagtöltő állomásait országszerte merészvonalú, szembetűnő reklám attrapok jelzik. A képen látható töltőállomás a Tamperét Helsinkivel összekötő autóút mentén működik, és a szervizállomáson kívül önkiszolgáló étteremmel is kiegészítették.





Gazdag áruválaszték, rendkívül ízléses elrendezés és merész dekorációs megoldás jellemzi a KESOIL autós butikjait, ahol a palackozott olajokon és ápolási cikkeken kívül, szinte minden olyan holmit megvásárolhat az autós, amire menet közben szüksége lehet.



ampere legfestőibb észén épült fel 1972-en a KESOIL legna-yobb üzemanyagtöltő s szervizállomása. A ilenc kútoszlopot az AFOR-nál is alkalma-ott legcélszerűbb for-nában, az úgynevezett erdesávos rendszer-en telepítették, a tan-olóállásokat végig te-ő védi, a kivilágított ablákról messziről le-lvasható, hogy milyen rufféleségeket kínál-ak. A töltőállások nögött kapott helyet z iroda, az önkiszol-áló autós butik, az szpresszó és a pénz-ár, ahol az önkiszol-áló tankolás után fi-etni kell.

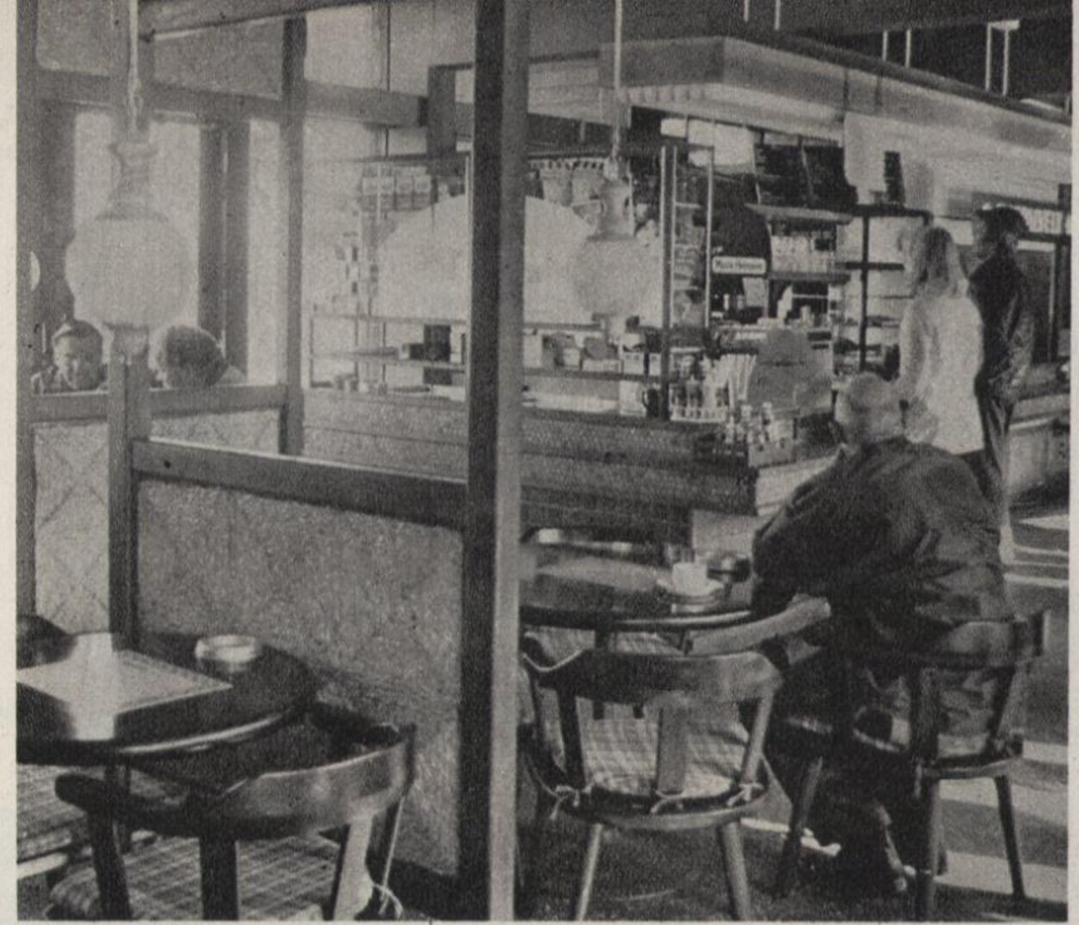


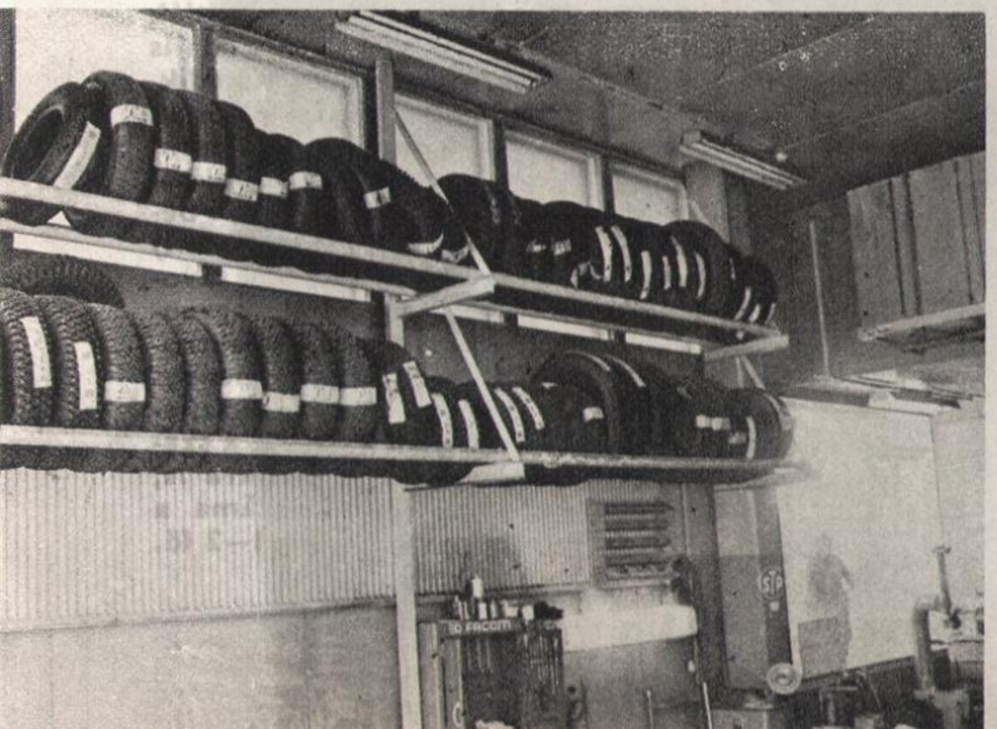
Hasonlóan Nyugat- és Észak-Európa többi országához a finneknél is rohamosan terjed az önkiszolgálás. A statisztika szerint az összes üzemanyag-forgalom 22%-át Finnországban már önkiszolgáló üzemanyagtöltő állomások bonyolítják le. A KESOIL kutak egyharmada is önkiszolgáló rendszerben működik, sőt a legtöbb helyen a szerviz és az autós butik is. A vevő, az ízlésesen, tisztán tartott kútoszlopoknál (mindegyiknél külön kéztisztító berendezés és papírtörölköző is van!) maga tankol, a számlát pedig távozáskor az épület pénztárában egyenlíti ki, ahol a pénztáros az elektronikus vezérlőpultról valamennyi kútoszlop mérőállását ellenőrizheti. A legtöbb helyen ugyanaz a személy felügyel az autós butikra is, így egy-egy nagy kút létszáma a szervizzel együtt is csupán 1—2 fő.



Szinte valamennyi **KESOIL** töltő- és szervizállomás egyedileg tervezett. A tervezésnél szemmel láthatóan az önkiszolgálás és a kis létszámú kezelőszemélyzet ténye dominál. Az épületek belső része gyakorlatilag egybe nyitott. Képünk is jó példa erre: az előtérben van a pénztár, ahol a vevő éppen fizet, tőle jobbra és balra az autós butik állványai, míg a háttérben — gyakorlatilag ugyanabban a helyiségben — az eszpresszó ötletesen formatervezett ülései és asztalai láthatók.

Autós eszpresszó nélkül szinte elképzelhetetlen Finnországban benzinkút. Még a városok belterületén levő töltőállomások is szinte kivétel nélkül rendelkeznek vendéglátó egységgel. A képünkön bemutatott rendkívül modern és reprezentatív eszpresszó például Tampere belvárosában az egyik KESOIL kútnál üzemel. Egyedi bútorai és korszerű építészeti megoldásai révén akár osztályon felüli besorolást is kaphatna, mint önálló vendéglátó hely.





A finn testvérvállalat szervizei — különösen azok, amelyek nem önkiszolgáló rendszerben működnek — sokoldalú szolgáltatást nyújtanak. A gumiszereléstől az olajcserén át a futójavításokig szinte mindent elvégeztethet az autós. Érdekes módon, ezek a kis műhelyek sem nagyobbak, mint például az ÁFOR balatonvilágosi vagy edericsi szervizei, mégsem okoz gondot a szerszámok és az eladásra váró gumiabroncsok elhelyezése. A falra szerelt egyszerű állványon közel száz gumit tárolnak anélkül, hogy zavarnák a műhely forgalmát.



A KESOIL üzemanyagtöltő állomásain bátran alkalmazzák a legkorszerűbb megoldásokat is. A legtöbb nagy forgalmú kútnál működik például papírpénzes benzinkút automata. Ezeket a kútoszlopokat tulajdonképpen egy kis komputerrel kombinálták; a bedobott 10 márkás papírpénzt az automata ellenőrzi, elraktározza, megindítja a kimérőszerkezetet és leállítja a megfelelő litermennyiség után,



VIZSGÁZTAK A BENZINEK

Reprezentatív felmérés az üzemanyagok minőségéről



Az ÁFOR Vállalatnál mindig nagy hangsúlyt fektettek a vásárlók igényeinek maximális kielégítésére. Évek óta működött már az úgynevezett Vevőszolgálati és Minőségellenőrző Osztály, melynek feladata volt a vevők tájékoztatása az egyes termékek minősége, felhasználhatósága felől, továbbá a felmerülő panaszok gyors kivizsgálása. Nos, ennek az osztálynak a tevékenysége évről évre kiszélesedett, feladatai egyre nőttek, míg végül külön önállóságot „követelt" magának. Így alakult meg 1973-ban a Minőségellenőrzési és Vevőszolgálati Főosztály Wiesner Henrik vegyészmérnök vezetésével. Hogy jelenleg mi a főosztály feladata, munkája? — erről tájékoztatja most a magazin olvasóit.

— Nagyon sokan keresik fel József körúti részlegünket, mondhatnám bemutatótermünket és főleg korrózióvédelmi, valamint kenéstechnikai felvilágosításokat kérnek — mondja a főosztály vezetője. **Persze vannak, akik a különböző propagandakiadványaink után érdeklődnek, mivel ezek igen hasznos tanácsokat is tartalmaznak. Már az elmúlt esztendőben az Autóklub Boldizsár utcai Műszaki Állomásán, valamint a Merkur Martinelli téri bemutatótermében kenéstechnikai szaktanácsadást létesítettünk. A vállalat egy szakembere minden héten kedden és pénteken — az Autóklubban 10—12 óráig, a Merkurban 14—16 óráig — jó tanácsokkal szolgál az új gépjármű-tulajdonosoknak, valamint a klub tagjainak.**

— Mi a helyzet a minőségi panaszokkal?

— Panaszosaink főleg a kétütemű járművek tulajdonosai, de ők is egészen elenyésző számban. Megállapítottuk, hogy 1973-ban az ÁFOR eladóhelyeinél minimálisan 10—12 millió alkalommal (!) vételeztek keverék üzemanyagot, és ebből mindössze 53-szor jelentkeztek azzal, hogy a keverési arány nem felelt meg az előírtnak, és így tönkrement a járművük motorja. Szakembereink minden egyes bejelentést gondosan kivizsgáltak és megállapították, hogy az 53 bejelentésből csupán 16 volt jogos. Természetesen ezeket kártérítettük, mintegy 50 000 Ft értékben.

— Miként vizsgálják ki a panaszok jogosságát?

— Először is üzemanyagmintát veszünk annál a töltőállomásnál, ahol az illető tankolt, majd a járművéből is „lecsapolunk" két üvegre valót. A mintát a laboratóriumunk minden esetben alaposan megvizsgálja. Természetesen a tönkrement motor szétszerelésénél jelen vagyunk és megnézzük, hogy valóban az „olajszegénység" okozta-e a meghibásodást.

— Milyen feladatai vannak még a főosztálynak?

— Nagyon sok, de ezek közül is szeretnék kiemelni egy érdekes felmérést, melyet tavaly az autós főszezonban készítettünk. Három hónapig vizsgáltuk az egész ország területén a 86-os, a 92-es és a 98-as benzinek minőségét. Mintegy 102, egyenként egyliteres mintát vettünk a három benzinfajtából különböző helyeken. Az eredmény a következő volt:

A 86-os normálbenzint összesen 41 helyen vizsgáltuk. 1973-ban egyébként ebből az üzemanyagból 700 ezer tonnát adott el a vállalat.

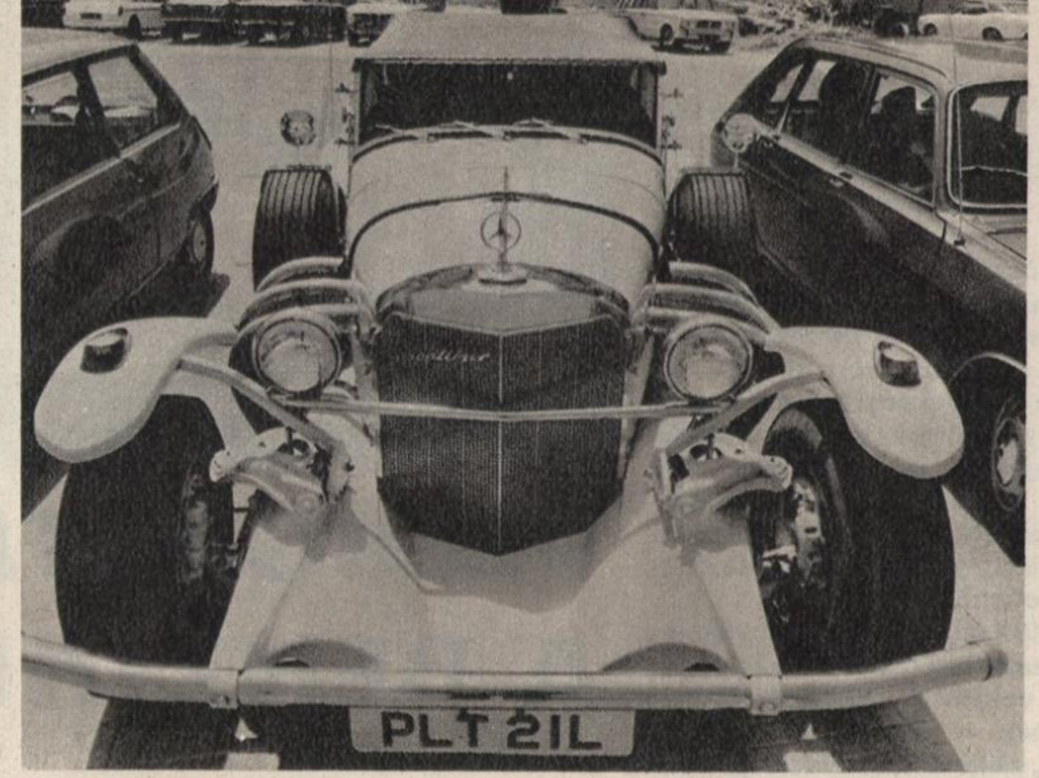
Megállapítottuk, hogy a benzin oktánszáma országosan átlagolva 86,9 volt. Csupán két helyen tapasztaltuk, hogy a megengedettnél rosszabb minőséget szolgáltak ki, de a technológiai fegyelem megsértéséből adódó minőségromlás itt is csupán néhány százalékos volt.

A 92-es benzint 35 helyen vizsgáltuk. Ebből tavaly 160 ezer tonna fogyott el. Az országos oktánszám átlag 93,2 volt, tehát több, mint egy oktánszámmal magasabb az előírásosnál.

Az extra-szuper benzint minden ötödik eladóhelyünknél, összesen 26-nál vizsgáltuk. A tavalyi összforgalom ebből a benzinfajtából 46 ezer tonna volt, és felmérésünk szerint az országos oktánszám átlag 98,7.

Reprezentatív felméréseink az autósok, motorosok érdekében történtek. A fentiekből azt hiszem kitűnik, hogy főosztályunk, sőt, a vállalat összes dolgozója maximálisan figyel a termékek minőségére — fejezte be tájékoztatóját Wiesner Henrik.

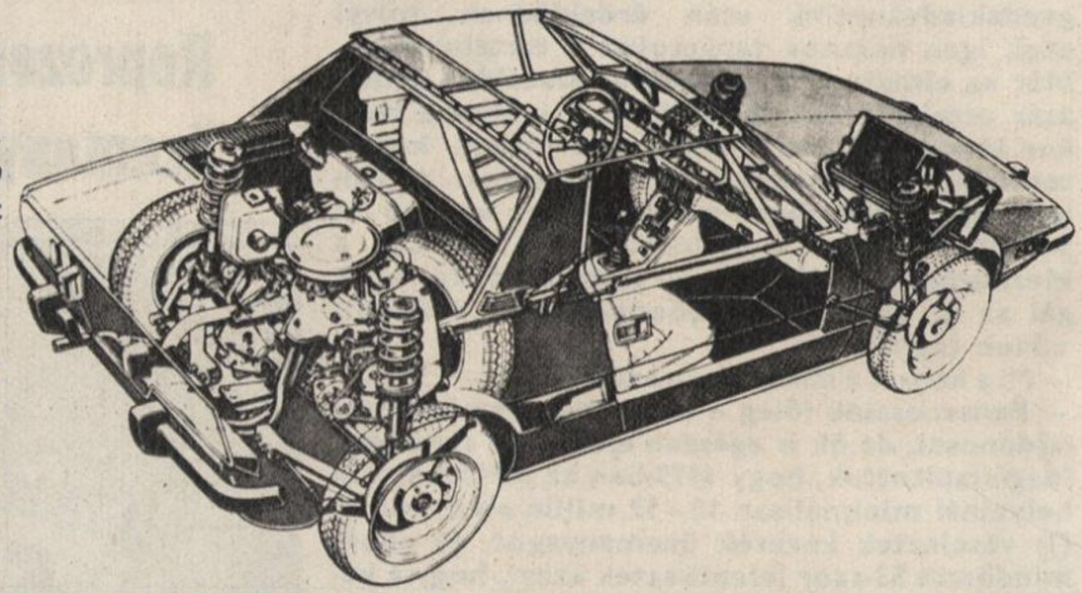
ÉRDEKESSÉGEK az autós világból



A század eleji autódivatot idéző karosszériában a Mercedes 600-as gépkocsi motorja és erőátviteli rendszere rejlik, a széles, sportos teljesítményről árulkodó kerekeket a legkorszerűbb tárcsafékekkel szerelték fel, és az első futómű kialakítása is a modern autóépítésre vall. Csekély 1 millió forintnak megfelelő összegért egy kis autógyártó cég készíti ezeket az antik karosszériába bújtatott szuperteljesítményű luxusautókat.

Motorizált bikaviadalnak is lehetne nevezni az autósport egyik legújabb „kinövését": a rallye-cross-t. A pályaversenyzés és a rallye-zés legnehezebb elemeit tartalmazzák a csupán néhány kilométeres, általában igen rossz terepű cross-pályák. Ezeken száguldoznak a speciálisan átalakított — sőt mondhatnánk elcsúfított — autók, nem kímélve egymás épségét sem.





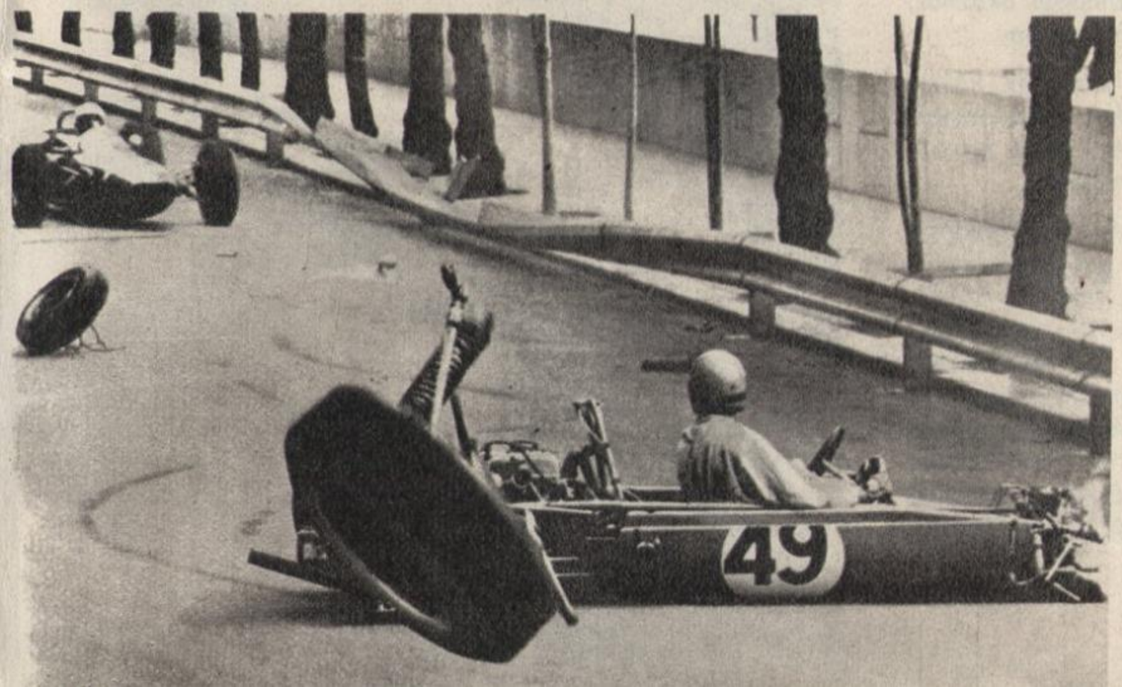
A legkorszerűbb autóépítési elméletet valósították meg a Fiat gyár konstruktőrei X 1/9 típusjelzésű sport coupejuknál. Köztudomású, hogy a gépkocsiknak a legkedvezőbb úttartást és stabilitást akkor lehet biztosítani, ha a jelentős súlyt képviselő motort, illetve erőátviteli művet a két tengely közé helyezik. Ezt az elrendezést nevezik középmotoros építési módnak. A Fiat gyár ma már sorozatban gyártott új sport coupejánál az 1300 ccm-es, 4 hengeres, soros motort menetirányba keresztbe helyezték el a hátsó meghajtott tengely elé. Az acéllemezekkel jól szigetelt üzemanyagtartály is a motor és az ülések között kapott helyet, így az új Fiat Sport Coupe valóban rendkívül jó stabilitási tulajdonságokkal rendelkező gépkocsi.



Északi rokonainknál, a finneknél nemcsak a rallye-versenyzésért bolondulnak autósok, hanem a nagyobb városok stadionjaiban megrendezett rövid távú körversenyekért is. A tamperei stadionban szinte minden hét végén 5—10 körös gyorsasági versenyt rendeznek a széria és a speciál gépkocsik számára. Gyakran egy-egy márka részére önálló futamot is rendeznek, ahol a sok egyforma gépkocsi között valóban csak a vezetői tudás révén dől el az elsőség sorsa. Képünkön a széria Renault Gordinik R—8 gépkocsik mutatnak be egy igazán szép autós „balettelemet".

Akár a lengéscsillapítók reklámja gyanánt is le lehetne közölni ezt a felvételt. Egy-egy nehéz feltételű rallye-versenyen fantasztikus igénybevételnek van kitéve az autó futóműve és egész rugózási rendszere. Fontos tehát, hogy ezek a szerkezetek rendkívül megbízhatóak legyenek, hiszen a gyakran többszáz lóerő teljesítményű kocsikat úton tartani csak ezek segítségével lehet.





Igazán meleg pillanatot kapott lencsevégre a fotóriporter a Forma—3 gépkocsik egyik futamán. A 49-es rajtszámú „torpedó" közelebbi kapcsolatba került az utat szegélyező acélkorláttal, majd darabjaira hullott. A végeredményről nem érkezett jelentés.



ORVOSI SZEMMEL:

A GÉPJÁRMŰVEZETÉSRŐL ÉS AZ AUTÓVERSENYZÉSRŐL

Az autósporttal kapcsolatos valamennyi újságcikk megegyezik abban, hogy a vezetéstechnika és a közlekedésbiztonság legjobb iskolája a rallye-sport. Sokszor azonos módon elő készített és egyforma teljesítményű gépkocsik közül az egyik célba ér, a másik nem. Túl a váratlan műszaki hibákon és a vezető, valamint a navigátor technikai felkészültségén, idegi állapotuk és kondíciójuk is nagy szerepet játszik a győzelem elérésében. Miért alszik el az egyik páros 1500 kilométer megtétele után, s a másik nem? Ez nemcsak olyan versenyzőkkel fordul elő, akiknek még nincs rutinjuk a rallye-sportban, hanem sokszor régi, tapasztalt versenyzőkkel is. Gyakran a köznapi forgalomban is kénytelenek vagyunk egy ülésre 3—400 kilométert naponta vezetni, ami jelentős megterhelés.

Az ÁFOR Autósport Szakosztály egyik fiatal orvos versenyzője, érdekes szakdolgozatban próbálta a tanulmányai során megismert fiziológiai törvényeket és a versenyzők által elmondott empirikus ismeretanyagot összekapcsolni, és olyan általános tapasztalatokat rendelkezésre bocsátani, amelyeket mindenki hasznosítani tud a gépjárművezetés során. Asztalos Csabának ebből az említett munkájából készült magazinunk cikke.

Általános tapasztalat, tanács: igen fontos a gépkocsi szellőztetése, mert a magas páratartalmú, elhasznált levegő álmosító és fokozottan fárasztó hatású. Fiziológiai szempontból az ion-miliőről van szó elsősorban. Nagyon hasznosnak bizonyult a bio-ionizátor; persze ezen a téren sem lehet általánosítani, lehet, hogy valaki úgy érzi, neki nem használ. Figyelembe kell venni, hogy nagyok az individuális eltérések. A korábban említett szellőzés csak az ablak megpattintását jelenti, mert a teljes kinyitás huzatot hoz létre. Ez pedig túl a későbbi rheumás panaszokon a fülnek és szemnek sem használ, gyulladást okozhat. A szem könnyezik és fokozottan fárad a huzatban.

Eljutottunk egyik fontos szervünkhöz: a szemhez. Főleg, ősszel—télen, mikor rövidebbek a nappalok, és tavasszal, mikor vitaminhiánya van a szervezetnek, lehet igazán hasznosítani az éjszakai rallyek tapasztalatait.

Versenyzők között igen elterjedt az A-vitamin szedése. Már egy héttel verseny előtt elkezdik a gyógyszer rendszeres bevételét. Sokan azt tapasztalták, hogy az A-vitamin provitaminja hatékonyabb (carotinák, pl. sárgarépa). Az „öregebb" rókák már azt is tudják, hogy B-vitamint szedve, további javulás érhető el. A szem élettanából ismert, hogy sötétben tartózkodva a retina minden receptorának az érzékenysége nő. Az adaptatio azonban a retina különböző területein intenzitásban és érzékenységben más és más. A csapok, amelyek elsősorban a színérzésért fele-



lősek, gyorsabban adaptálnak, de az érzékenységük fokozódása csupán néhány százszoros. A pálcikák, melyek többnyire a fényérzésért felelősek, 45 perc elteltével kerülnek a teljes adaptáltság stádiumába. Tehát 45 percnyi adaptációs pausa után közlekedhetünk sötétben teljes biztonsággal. A sötétadaptált szem vörös színre nagy fokban érzéketlen (a pálcikák az ilyen hullámhosszú fénnyel nem ingerelhetők). Ezt a tényt próbálják kihasználni a röntgenorvosok, amikor világosba lépve, jó adaptáltsági állapotuk megőrzésére, vörös színű védőszemüveget viselnek. Ugyanilyen alapon próbálja egyre több autós sötét adaptációját megőrizni, a vakító reflektorokkal szemben, a szélvédő belső szélére szerelhető vörös fényű lámpával. A vörös fénnyel ingerelhetetlen pálcikák rhodopsint tartalmaznak. Ez nagy molekulasúlyú összetett fehérje, amely fényre bomlik, sötétben regenerálódik. Ebben a regenerációs folyamatban játszik nagy szerepet az A-vitamin, illetve ceonzymként a B-vitamin.

Még egy tanács a szemmel kapcsolatban. Az egyik szem sötétadaptáltsága nem befolyásolja a másik szemét. Gyakorlott vezető ellenfényben egyik szemét behunyja. A vakítás megszűntével az addig becsukott szemével azonnal jól lát a sötétben.

Az éjszakai csendben egy-egy utazás korán elálmosítja az utasokat. Az álmosítást csak fokozza a monoton motorzaj. A versenyző párosok e faktorokat beszélgetéssel a minimálisra próbálják csökkenteni. A beszélgetést itt nem úgy kell elképzelni, mint más szituációban. Ha van idő az átlagtartó szakaszokon, két elágazás, két kanyar közt viccel, kis humoros anekdotákkal próbálják ébren tartani egymást. A „beszédterápián" kívül nagyon jól bevált a „szénhidrát-terápia". Az köztudott, hogy az agy oxigénellátottsága hypoglycaemiás (csökkent vércukorszint) állapotban a minimumra száll le. Persze túl sok szénhidrátbevétellel a szervezet túlkompenzálása következtében ugyancsak hypoglycamia állhat elő. A versenyek alatti cukor- csokoládéfogyasztás inkább csak „szubjektive" fokozza a figyelmet; a nyálmirigyek állandó működése, valamint a rágóizmok állandó tónusos állapota fokozza az ébrenlétet (pl. a rágógumi).

Az autóvezetés orvosi szemrevételezésénél érinteni kell





egy újabb divatos témát is nevezetesen a meteoropatológiát. Ismert tény, hogy a meteorológiai frontok milyen megterhelést jelentenek az emberi szervezetre. 1972-ben a müncheni olympia alkalmából rendezett versenyen indult az Egészségügyi Világszervezet támogatásával 3 Opel, melyek „személyzete" kísérleti célokat szolgált. A hosszú versenyre az előzetes jelzések szerint frontbetörés volt várható. Két versenyzőpáros a 600, illetve 680 km után sorra követte el a hibákat. Sőt, egyikük egy kisebb szaltó után kénytelen volt feladni a versenyt. A harmadik páros célba ért, abszolút 14. helyen végeztek. A versenynek volt 8 olyan gyorsasági szakasza, melyek korábban már szerepeltek versenyek útvonalaiként. Összehasonlítva a korábbi eredményekkel, a harmadik versenyzőpár friss gyorsasági idejét — érdekesen az említett 8 szakaszon, átlag 51,9 másodperccel futottak rosszabbul a legújabb mért időnél.

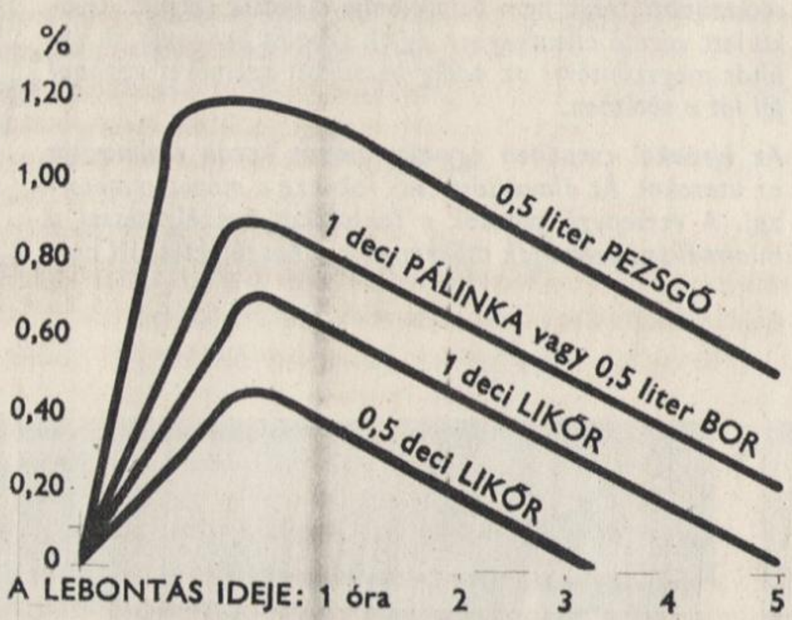
Az elmondottakból a következőket állapíthatjuk meg. Mindhárom versenyzőpár a szokottnál rosszabb időket ment a gyorsasági szakaszokon. Nem egyformán érintette őket az időjárás változása. Nagyok az egyedi eltérések, itt említeném meg, hogy nem mindegy, hogy hideg vagy meleg frontbetörés következik-e be, nagyok az individuális „szórások".

A frontok nagy megterhelést jelentenek az ember számára. Befolyásolják a psychét, munkakészséget, átlalában a szellemi funkciókat és a vegetatív idegrendszert. Az előbb említett kísérlet is bizonyítja, megnyúlnak a reflexidők, a téves reakciók száma hirtelen megemelkedik. Ha megfigyeljük az itthoni baleseti statisztikát: a meteorológiai frontok betörésével többnyire egybeesnek a statisztikai kiugrások. Jó lenne nálunk is minél előbb megszervezni az előrejelző bázist. Egyes üzemekben már előrehaladott kísérletek folynak ez irányban.

Ugyancsak a reflexidő megnyúlásával és az elkövetett hibák százalékának ugrásszerű emelkedésével jellemezhető az alkohol hatása. 0,5 ezrelékes véralkoholszintnél nem beszélünk még köznapi értelemben vett ittaságról. (Ehhez egy 65 kg testsúlyú embernek 15—20 gramm alkoholt kell fogyasztania.) A lebontás rendkívül lassú, óránként 0,15 ezreléket bont a szervezet. Ebben az esetben is gondolnunk kell a csaknem mindenkinél jelentkező, jellemző utóhatásra: a fáradtságra.

Az ábrából látható, hogy mennyi idő múlva ülhet Magyarországon egy vezető volán mögé bizonyos mennyiségű alkoholfogyasztás után. Egyes nyugati országokban nem ilyen szigorú a törvény.

Szintén Nyugat-Németországban folytak kísérletek a teljesítményekkel kapcsolatban a 0,5 ezrelékes véralkohol-



Az alkohol felszívódási és kiürülési görbéje

szint mellett. München mellett van egy 5,6 km hosszúságú körpálya, mely versenyzőképző célt szolgál. (Egy régi repülőteret alakítottak át.) Öt egyformán felkészített Forma V versenykocsiba ültek be a kísérletre vállalkozó versenyzők: kettőnek a véralkoholszintje 0 volt, három kocsiba pedig három ember, akiknél 0,5 ezrelékes alkoholszintet állapítottak meg. Az egyébként tapasztalt versenyzők, akik az egész kísérletre vállalkoztak, a köröket róva, 15 percenként a depóban számoltak be tapasztalataikról. Természetesen a pálya szélén állandóan mérték a köridőket. A kísérlet eredményét a következőkben lehet összefoglalni:

1. Az első félórában, amíg az alkoholos befolyásoltság az említett 3 vezetőnél a maximumot elérte, teljesítményük jobb volt józan társaikénál.
2. A harmadik negyedóra után teljesítményük hanyatlani kezdett, egy-egy kanyarvételük hibás volt — összefoglalva: figyelmük csökkent. Általános panaszuk az volt, hogy bágyadtnak érzik magukat. A pulzus és vérnyomás hármuknál magasabb volt, mint kollégáiknál.
3. A második órában történt a közúti forgalom szempontjából a legérdekesebb eset. Az egyik — alkoholosan befolyásolt — vezető elmondása szerint a következő történt: „Úgy éreztem, hogy a fáradtság, álmosság megszűnt, teljesen józannak képzeltem magam, a szemem se szúrt már. Azt hittem, újra hajthatok, mintha mi sem történt volna. Az egyik kanyarban előzni akartam, s a kocsi vége elkezdett sodródni. Már ezerszer sikerült korrigálnom a kocsi kitörését, de most azt vettem észre, hogy csak közeledem a társam kocsijához és a palánkhoz. A baleset már elkerülhetetlen volt. Utólag rekonstruálva, azt hiszem, igazuk van azoknak, akik kívülről szemlélve azt állítják, hogy elkéstem az ellenkormányzással."

Igen, ez nagyon tanulságos. Amikor ittas az ember, azt hiszi, hogy józan — s az ábrából is leolvasható, hogy ilyen alacsony véralkoholszint után is csak 3 órával a fogyasztás után lesz az. Tehát reflexideje még megnyúlt, bár ő már úgy képzeli, minden rendben van. Megállapítható, hogy a részegek nem a fogyasztás után közvetlenül, nem is a maximum elérésekor, hanem ez után 2—3 órával — az alkoholos befolyásoltságtól függően — „legveszélyesebbek" a közlekedésre, ekkor okozzák a legtöbb balesetet. Mindenképpen óvakodnunk kell az alkoholos vezetéstől.

A felsorolt témák úgy érzem bizonyítják: az autóversenyzés tapasztalatai bármikor aktualizálhatók a köznapi forgalom szempontjából, nem felesleges ezzel a kérdéskörrel foglalkozni. Az ismertetett témák nem teljes egészükben feltártak, s mondanom sem kell, hogy az elmondottak nem merítik ki a sportág aktív résztvevőinek tapasztalatait.

21000 Volt az autóülésben

„Ráz az autóm"

fordulnak mind gyakrabban az autósok a szervizekhez panaszra. Mi lehet az oka? Sokan még a szakemberek közül is tanácstalanok, pedig az ok egyszerű: az elektrosztatikus feltöltődés! — amelyről már 2600 évvel ezelőtt Thales is írt, de amelynek keletkezését még ma sem tisztázták teljesen. Szóval az autós beül a gépkocsijába, a szőrmével bélelt „csodaülésbe és vezeti autóját célja felé. Vezetés közben mozog, súrlódik és nem is gondol arra, hogy bizony ő most töltődik, ugyanúgy, mint iskolai kísérleteink alkalmával a borostyánkő vagy az ebonit rúd, amit szőrmével dörzsöltek. A gépkocsi amíg a célba ér, addig külső felületei súrlódnak a levegőhöz, vagyis különböző anyagok súrlódása következtében a jól szigetelt, gumiabroncson gördülő autó is töltődik.

Az autó megáll, a gépkocsi vezetője kiszáll a kocsiból, megfogja a kilincset és az elektrosztatikus feltöltődés következtében felgyülemlett villamos töltésmennyiség egyszer csak szikra formájában kisül, az autós pedig „tűszúrást érez".

Érdekes, hogy ez a jelenség elmarad nedves időben és ha a gépkocsi már egy kicsit öregebb.

A teljességre való törekedés igénye nélkül; a jelenség magyarázata az anyag elemi részeinek viselkedésében van, hogy az anyagok atomfizikai jellemzőinek megváltozása révén, energiaközlés hatására elektrosztatikus feltöltődés jön létre.

Nyugalmi állapotból keletkezett minden jelenség a természetben igyekszik az eredeti nyugalmi állapotba visszakerülni. Földtől gumiabroncsokkal szigetelt gépkocsi fémkarosszériája a kocsi mozgásának következtében — mivel súrlódik a levegővel — feltöltődik. Tehát a gépkocsi fémkarosszériája egy magasabb energiaszintre kerül.

Ha a feltöltés energiája olyan nagy, hogy a környezetben előidézett térerősség a levegő szilárdságát letöri, akkor azt szikrakisülés formájában átüti. Aki már találkozott ezzel a jelenséggel, az látta, hogy a gyakorlatban ez egy kékes színű szikrát jelent például az ajtózár felé közeledő kulcs és az ajtózár között. Szép nyári időben (adott nyomásra, hőmérsékletre érvényes) egy centiméter hosszú szikra 21 000 volt feszültségre utal!

A karosszéria elektrosztatikus feltöltődése ellen lehet védekezni a gépkocsi megfelelő helyén elhelyezett, megfelelő ellenállási értékkel rendelkező földelő vezetékkel.



Ugye, ismerős ez a megoldás? Bár meg kell jegyezni, hogy nem biztos, hogy az a legjobb földelő vezeték, amely a legjobban hasonlít az égi villámhoz. A gépkocsivezető saját elektromos feltöltődése viszont menet közben nem földelhető.

Abban az esetben, ha a levegő nedvességtartalma nagy, az elektrosztatikus feltöltődés hatása nem jelentkezik. Egyes szakértők szerint öregebb gépkocsiknál azért nem észlelhető a jelenség teljes erővel, mivel a gumiabroncsok szennyeződése következtében a gumiabroncsok felületei bizonyos mértékig vezetőkké válnak, és a fémkarosszéria feltöltődése a föld felé „elcsorog".

A gépkocsik és a bent ülők elektrosztatikus feltöltődése és kisülése baleseti veszélyt a személyre nem jelent, de kellemetlen — jó, ha tudjuk.



KÉSZÜLJÜNK FEL AUTÓSOK!



ÖNKISZOLGÁLÓ BENZINKUTAK ÉS SZERVIZEK.....

Amikor ma és holnap az új benzinkutak és szervizek tervezéséről esik szó, gyakran kerekedik vita a címben szereplő önkiszolgálás körül. Akik gépkocsival külföldön jártak, itt-ott már találkozhattak önkiszolgáló benzinkutakkal és nyilván véleményt is alkottak erről az e területen még újdonságnak számító kereskedelmi módszerről, míg mások csupán az élelmiszer-kereskedelemben elterjedt önkiszolgálás nyomán vázolják fel saját elképzelésüket a „self-service"-ről az országutak mentén. Az az igazság, hogy az üzem- és kenőanyag-kereskedelemmel foglalkozó szakemberek is egyelőre külön-külön csatát vívnak minden új önkiszolgáló benzintöltő állomás és szerviz megépítésénél. Szinte minden országban mások és mások a lehetőségek az önkiszolgálás bevezetésére; az emberek vérmérséklete, a berögződött vásárlói szokások, a kereskedelmi hálózat sűrűsége, a kínálat, a kereslet, a technikai adottságok mind-mind meghatározzák az önkiszolgálás életképességét. Talán egyedül az észak-európai országokban és Amerikában dőlt el egyértelműen a kiszolgálás vagy önkiszolgálás kérdése az ásványolaj-kereskedelem területén az önkiszolgálás javára. Itt ez az új kereskedelmi módszer életképesnek bizonyult és így meghatározta a jövő fejlődésének irányát is.

A külföldi szakirodalomból kitűnik, hogy az önkiszolgálás, azaz az automatizálás bevezetése a töltő- és szervizállomásokon a természetes fejlődés eredménye, és ugyanazokon az alapokon nyugszik, mint az élelmiszerüzletek áttérése az önkiszolgáló rendszerre az 1950-es években. Ennek ellenére a benzinkutaknál az önkiszolgálás Európa nagy részén még ma is újnak számít, olyan újnak, amit nemcsak a maradi szakemberek elleneznek, hanem a „fotel-kényelemhez" szokott vevők is. Elmarad a megszokott kiszolgálás, nem elegendő csupán a kulcsot kiadni az ablakon a benzinkutasnak, hanem ki kell szállni és „impulzust" kell adni az automatikának, ami pótolja az embert.

Semmiféle fontosabb fogyasztói vizsgálatot nem végeztek eddig a töltőállomási önkiszolgálásról, és ezért valódi és tudományos alapként felhasználható kép sincsen arról, miként oszlanak meg a vélemények pro és kontra. Az egyedüli fokmérő csupán az önkiszolgáló rendszerű benzinkutak forgalma és látogatottsága. Felvetődik a kérdés; mégis miért térnek át egyre több országban a benzinkutak az önkiszolgálásra anélkül, hogy meghallgatnák ezzel kapcsolatban a fogyasztók véleményét? Nos, a választ az önkiszolgálásban élen járó országok benzincégeinek üzleti jelentéseiből lehet kihámozni: „azért kell áttérni az önkiszolgálásra és az automatizálásra, mert a benzinkutak jövedelmezőségéről van szó!" Amerikában és Észak-Európában már évek óta nehéz szakképzett és tartósan alkalmazható személyzetet kapni benzinkútkezelői munkára. Szinte ismeretlen fogalom ezen a területen a borravaló, ami például nálunk is a kutasok jövedelmének egy jelentős részét teszi ki. Azután határt szab a jövedelmeknek az úgynevezett gebinesrendszer is. Ugyan kinek érdeke ilyen körülmények között szerény jövedelemért az országutak mentén szolgálatot teljesíteni?

Svédországi számítások szerint például a benzinkutak és futószervizek összes költségének a felét, pontosabban 55%-át a fizetések, bérek teszik ki. Mivel így áll a helyzet, a bérek állandó emelkedésével a töltőállomás jövedelmezősége rohamosan lecsökken. Ma tehát ez a főoka annak, amiért az olajtársaságok egyre inkább áttérnek az önkiszolgáló rendszerre. Persze az igazsághoz hozzátartozik, hogy a gazdaságossági kényszerből bevezetett önkiszolgálásból azért a fogyasztóknak is hasznuk van. A vevő — bár elveszíti a kiszolgálás előnyeit és

maga kényszerül tankolásra — az önkiszolgálás révén árkedvezményt élvez, és jobbára mentesül a sorban állástól és a várakozástól is. Az északi országok autósai szerint kellemes dolog, ha az ember maga tankol, az idegen turistáknak pedig azért jó, mert mentesülnek a nyelvismeret hiányából adódó nehézségektől.

A világon elsőnek Svédország tért rá az önkiszolgálás meghonosításának útjára. Az első önkiszolgáló benzinkutat Svédországban már 1952-ben felállították, és bár hamar sikert aratott, a fejlődés mégis viszonylag lassú volt egészen 1960-ig. Az önkiszolgáló benzinkutak és szervizek tulajdonképpen az utóbbi tíz évben csináltak karriert az úttörő svédeknél is, de most már rohamléptekkel. Napjainkban Svédországban alig találni hagyományos benzinkutat, mivel a benzineladásnak már 80%-a oly módon történik, hogy a vevő saját maga tankol. A hagyományosan nagy közlekedési kultúrával rendelkező Angliában az önkiszolgálás aránylag idegen volt egészen 1963-ig. Ma is az önkiszolgáló benzinkutak csupán 6%-át teszik ki az összes állomások számának, viszont a forgalomból 20%-kal részesednek. Ha számításba vesszük azt, hogy a szigetországban 36 000 kút működik és ebből a 6%-nyi önkiszolgáló kút csupán 2000, igen nagy ez a részesedési arány! Finnország az önkiszolgáló benzinkutak világranglistáján a második helyen áll és ezt annak köszönheti, hogy viszonylag kis töltőállomás-hálózatának aránylag jelentős részét állította át az új rendszerre.

Hazai autós körökben közismert, hogy néhány éve az ÁFOR is foglalkozik az önkiszolgálás meghonosításával. Bár az első önkiszolgáló benzinkútszerviz még nem nyílott meg, a kiviteli és üzemeltetési tervek már készek és az sem titok, hogy az első ilyen állomás Budapesten kezdi meg működését. Az itt alkalmazott módszerek és automatikák a legkorszerűbbek lesznek. Érdemes felkészülnünk ennek az új kereskedelmi módszernek a befogadására, hiszen a távlati hálózatfejlesztési tervek nálunk is javarészt ezeket az automatizálásra épülő megoldásokat részesítik előnyben.





Az önkiszolgálás helyzetét az üzemanyagellátásban jól illusztrálják a különböző európai országok benzinkút statisztikái. Ezekből készítettük az alábbi táblázatot az 1973. évi helyzet alapján:

Ország	Autók száma	Benzinkutak összesen	Önkiszolgáló állomások		
			Darab	Az összes %-ában	Az eladás %-ában
Svédország	2 513 000	6 725	3800	57	80
Dánia	1 286 000	7 775	1550	20	25
Anglia	14 500 000	36 000	2000	6	20
NSZK	15 200 000	42 700	1200	2,8	14,5
Franciaország	17 500 000	51 000	350	0,7	7
Finnország	1 000 000	2 214	485	22	25
Norvégia	970 000	4 095	500	12	25
Belgium	2 460 000	11 400	55	0,5	0,5

Az energiatakarékosság bármennyire is központi kérdéssé vált világszerte, a kőolajtársaságoknak mégis a következő évek és évtizedek nagyarányú forgalmi felfutására kell felkészülniük. Az autók száma nem csökken és ennek következtében a kőolajtermék-fogyasztás is egyre nő, tehát nem közömbös, hogy miként készülnek fel az eladóhelyek a holnap vevőáradatának kiszolgálására.

Az elektronika minden bizonnyal meghódítja a benzinkutakat és a szervizállomásokat is. A jövő üzemanyag-kimérő szerkezetei között ott lesznek majd az elektronikus számítóberendezések, a különböző benzinkeverékeket kiszolgáló, előre beprogramozható automaták és minden bizonnyal a minőség és a mennyiség kiválasztása az önkiszolgáló benzinkútnál csupán egy gomb benyomásának munkáját igényli a vevőtől. A benzinkút-berendezéseket tervező és fejlesztő szakemberek véleménye szerint az önkiszolgáló benzinkutaknál az automatizálás annyira kiterjeszthető, hogy a mérőberendezést rákapcsolják az inkasszáló készülékre és a fizetési ügyeket, a bankjegy vagy hitellevél átvételét is automata fogja elintézni. Ilyen szerkezetek kombinálásával teljesen kezelőszemélyzet nélküli állomások létesíthetők, szakemberre csupán az időszakos karbantartáshoz és a trezorok kiürítéséhez lesz szükség. Természetesen bármilyen is legyen a programvezérlés és a pénzkezelés megoldása a jövő benzinkútjainál, az autós vásárló részére a legfontosabb, hogy maga az üzemanyagfelvételezés minél gyorsabb legyen, minél tisztább és a betöltött benzin vagy olaj minősége maradéktalanul feleljen meg az előírt minőségi követelményeknek.





BENZIN-KÚT AZ ISKOLAUDVARON

Az ÁFOR előtt álló és egyre növekvő feladatok; a hatékonyabb gazdasági tevékenység, a kereskedelmi szolgáltatások iránti megnövekedett igény, a fejlődő technika az általános és szakmai műveltség szintelen növelését teszi szükségessé vállalaton belül is. Az ÁFOR gondosan kimunkált oktatási tevékenységét jelentős anyagiakkal is segíti. Tavaly például közel egymillió forintot fordítottak szakmunkás-továbbképzésre, céltanfolyamok szervezésére, munkavédelmi tanfolyamok lebonyolítására, betanított munkára képző tanfolyamok és úgynevezett különleges képzésekre. Természetesen anyagi áldozatot vállal az ÁFOR, dolgozóinak állami oktatásban való részvételéért is.

Különös gondot fordít a vállalat fiatal szakmunkásutánpótlására is. Szemléltetőeszközökkel, tanműhelyekkel és társadalmi tanulmányi ösztöndíjak adásával járul hozzá a MüM Szakmunkásképző Intézeteinek munkájához. Hasonló aktivitással gondoskodik az ÁFOR felsőbb szintű szakemberutánpótlásáról is. Az egyetemek és főiskolák nappali tagozatain tanulók részére az Ásványolajforgalmi Vállalat már néhány éve ösztöndíjpályázatokat ír ki. Segítséget nyújt a vállalat a diplomamunkák elkészítéséhez is, hiszen a tapasztalat azt bizonyítja, hogy a végzős hallgatók közül sokan az ásványolaj-kereskedelmet vagy annak ipari vonatkozású területeit választják életcélul. Az ÁFOR oktatási tevékenységén belül van két olyan terület, amely a kívülállók, a vásárlók számára is fokozottan érdekes. Az egyik az az iskola és az az oktatási forma, ahol a jövő benzinkútszerelőit képzik. Az úgynevezett kimérőberendezéseket, vagyis a benzinkútoszlopokat speciális felkészültségű szakemberek javítják és tartják karban. Szakmájuknak pontos megnevezése: elektrolakatos - benzinkútszerelő. Erre a szakmára az ÁFOR országszerte 15 helyen iskoláz be különböző karbantartó és javítóműhelyei számára fiatalokat. Az elméleti és a gyakorlati tudnivalókat a Várpalotai Ipari Szakmunkásképző Intézetben sajátítják el, ahol nemcsak szellemes, mozgó modelleken tanulmányozzák a benzinkutak rendkívül bonyolult számlálószerkezeteit és a különféle szivattyúkat, hanem az iskolaudvaron egy valódi működőképes „mini töltőállomás" is szolgálja az oktatás célját. A szakmában legnagyobb jártassá-

got szerzett fiatalok az iskola elvégzése után szervizkocsira kerülnek és a helyszínen, szinte menet közben javítják a benzinkutak esetleges műszaki hibáit.

Egy olyan sokoldalú kereskedelmi vállalatnál, mint az ÁFOR, nagyon fontos a mindennapi üzleti munkával foglalkozó dolgozók oktatása is. A benzinkutak kezelői, az ásványolajtermékeket forgalmazó kirendeltségek és telepek alkalmazottai állandó kapcsolatban állnak a vásárlóközönséggel. Lehet a legkorszerűbb eladóhely és árulhatják ott a legjobb minőségű termékeket, ha a kiszolgálás nem megfelelő!

A vállalat pontosan ezért foglalkozik megkülönböztetett gonddal a kútkezelők oktatásával. A töltőállomások kezelői már évek óta, külön bentlakásos iskolákon, háromhetes kurzus keretében ismerkednek az ásványolaj-eladás legkorszerűbb formáival, a kimérőberendezések szerkezeti felépítésével, a minőségvédelmi, az árukezelési, a termék- és a gépkocsiismeretekkel. Az ÁFOR arra törekedik, hogy eladóhelyein udvarias, jól képzett kereskedők várják a vásárlókat.



ÁFOR — AUTÓKLUB EGYÜTTMŰKÖDÉSSEL

Gyors országúti hibaelhárítás



Jövőre lesz tíz éve, hogy a Magyar Autóklubban felvetődött a hazai autós segélyszolgálat megszervezésének a gondolata. A cél az volt, hogy mozgó szervizkocsikkal a legfrekventáltabb útvonalakon segítsék a bajba jutott autósokat. Kezdetben csupán tizenkét sárga színű, kimustrált Steyr Puch teljesített járőrszolgálatot a hétvégeken áprilistól októberig, majd ahogyan nőtt az Autóklub gazdasági ereje, úgy fejlesztették ezt a jó szolgáltatást. Ma hetven korszerűen felszerelt segélykocsiból áll a MAK országúti flottája és évente közel 20 000 esetben nyújtanak segítséget az útfélen elakadt gépjárműveknek. Közben körülbelül 900 ezer kilométert tesznek meg és néha mégsem érnek el rendeltetési helyükre időben, a lerobbant autónak és utasainak pedig több órát kell várakozniuk.

A gyors segítségadás megvalósítása tehát még ma is időszerű feladata az Autóklub műszaki gárdájának. A különböző megoldásokat keresik, de egy ötletes új módszer máris realizálódott, méghozzá az ÁFOR közreműködésével. Az eredeti elképzelés az volt, hogy a legforgalmasabb országutakon 30—40 kilométerenként elhelyeznek egy-egy segélykérő táblát, segélykérő ládával az alján. Minden autóklubtag kap több példányban segélykérő kártyát, amit műszaki hiba esetén bármelyik arra járó autóval elküldhet a következő segélykérő táblához, így az ott állomásozó kocsi haladéktalanul felkeresheti a bajba jutott autóst. A mozgó segélykocsik természetesen az útjukba eső „Segélyszolgálati postaládákat" rendre kiürítik, így elfekvő hívás nem maradhat.

Az új módszer premierjéhez — az M 7-es autóúton — az ÁFOR adott segítséget azzal, hogy töltőállomásait bázisul rendelkezésre bocsátotta a mozgó sárga-angyaloknak. Az útközben leadott segítségkérő lapocskák tehát az ÁFOR kútjaihoz futnak be, és innen indul a segítség. Természetesen ezen a nagy forgalmú útvonalon a legfőbb bázisok a budaörsi, az új velencei-tavi és a balatonvilágosi sztrádabenzinkutak, ez utóbbinál saját szerviz is rendelkezésre áll, sőt az ÁFOR itt gumiabroncsot is árusít.

Az így átszervezett segítőszolgálat persze feltételezi az autós szolidarítást, azt, hogy az elakadt autó mellett megállunk, átvesszük és továbbítjuk a segélyt igénylő kártyát. Kölcsönös gesztus ez, hiszen lehet, hogy holnap mi szorulunk gyors segítségre. Ha az új kezdeményezés beválik, lehetőség nyílik szinte azonnal, a meglevő kocsiparkkal is, hogy a szolgáltatást kiterjesszék a Budapest—Szeged, a Budapest—Pécs, a Budapest—Miskolc és egyéb főútvonalakra.

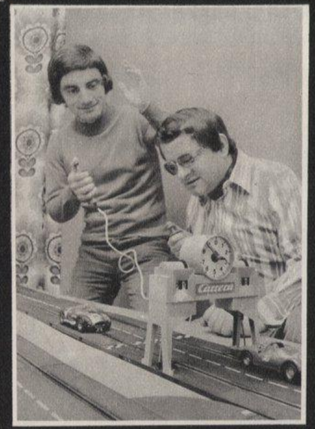
KÉPES KALEIDOSZKÓP





Sakktábla a cserebogáron! Sokan egyszerűen hóbortnak tartják azt, hogy a versenyautókat élénk színűre festik, gyakran feltűnő, meghökkentő ábrákkal díszítik. Túl a sportot támogató cégek reklám érdekein, ezek a megkülönböztető színek és minták a közlekedésbiztonságot is szolgálják. A közutakon nagy sebességgel haladó rallye-autókat a többi közlekedő gépjármű sokkal hamarább észreveszi akkor, ha feltűnő a színe, mintha egyszerűen beleolvadna a többi jármű forgatagába. Valószínűleg ilyen meggondolásból festették sakktáblamintásra ezt a VW 1302 S-típusú rallye-autót is.

Aki nem érez elég bátorságot ahhoz, hogy egy igazi versenyautóval próbáljon szerencsét, az is megízlelheti a sport izgalmát a kis elektromos versenyautók segítségével. Ezek az 1:20 léptékben kicsinyített autók nemcsak pontos és élethű másai az igazi versenygépeknek, hanem viszonyított teljesítményükben is megközelítik azokat. Cserélhető speciálisgumiabroncsokkal készülnek, motorjaik teljesítménye, az áttételezés növelhető. A versenypályán pedig a távirányító gombok segítségével szinte minden olyan vezetéstechnikai fogás szimulálható, mint a valóságban. Világszerte igen sokan hódolnak ennek az új hobbynak, és már nálunk is sok híve van a „mini-autóversenyzésnek".





A rallye-versenyek kritikus pontja: az időellenőrzőállomás. A kiadott útvonallap alapján a versenyzőknek nemcsak nehéz gyorsasági szakaszokat kell teljesíteniük, hanem úgynevezett kötött átlagú etapokat is, ahol másodperc pontossággal kell indulni és érkezni. Képünkön Zsembery Jenő, sokszoros magyar bajnok párosunk navigátor tagja ellenőrzi a sportbíró óráján a pontos érkezési időt, az egyik éjszakai versenyszakaszon.

A rallye-versenyek résztvevői közül nemcsak a vezetők és a navigátorok művészei szakmájuknak, hanem a versenyszerelők is. Minden klub és autógyár a legjobb szerelők közül válogatja ki versenycsapatának műszaki segítőgárdáját. Ezek az ördöngős kezű szerelők a kis mozgó műhelykocsik segítségével, verseny közben szinte minden javítást el tudnak végezni. Gépünkön a Fiat-Abarth és a Renault Alpin csapat szerelői láthatók akció közben.

Egy lírai kép, szintén az autósportból. A Magas-Tátra gyakran pályája különböző nemzetközi rallye-versenyeknek. A szemet gyönyörködtető tájban bizony nem nagyon van ideje elmerülni a versenyzőknek, mivel a kacskaringós hegyi utak különös figyelemösszpontosítást kívánnak. A rövid szünetekben viszont néha jut idő egy-egy ilyen szép emlékfotó elkészítésére is.





MÁR GUMIT IS ÁRULUNK...

Az ÁFOR-nak ma már közel félezer benzinkútja üzemel országszerte, de ebből több mint száz nemcsak egyszerűen benzinkút, hanem valódi töltőállomás is. Ezeknél az autósok, motorosok nemcsak üzemanyagot, olajat, hanem egyéb felszerelési és ápolási cikkeket is beszerezhetnek. Nem csoda, ha ezek az állomások hamar népszerűek lettek az autós berkekben.

A vállalat kereskedelempolitikája egyre inkább arra irányul, hogy az autósoknak minél sokoldalúbb szolgáltatást tudjanak nyújtani a közúti töltőállomások. Ezt a célt szolgálja az az új kezdeményezés is, amelyet a balatonvilágosi sztráda-töltőállomásnál vezettek be a közelmúltban.

Ez az eladóhely foglalkozik gumiabroncsok árusításával, de akinek alkalma volt bepillantani a Lakossági és Szolgáltatási Osztály terveibe, az láthatta, hogy a budaörsi, valamint a közeljövőben felépülő Vágány utcai és nagykanizsai töltőállomásnál is szeretnék ezt az új szolgáltatást bevezetni. Persze a tervek azt is elárulják, hogy az ÁFOR új szolgáltatását máris tovább kívánják fejleszteni. Az ÁFOR—BP Vágány utcai és nagykanizsai töltőállomásnál ugyanis nemcsak megvásárolhatják majd a gumiköpenyeket és belső tömlőket a gépjármű-tulajdonosok, hanem fel is szereltethetik ezeket.

Az ÁFOR kereskedelmi szakemberei a megrendeléseknél egyébként arra törekedtek, hogy a hazánkban legelterjedtebb gépkocsitípusokhoz méretben és minőségben megfelelő választékot tudjanak biztosítani. Például a Zsigulikhoz használatos 165×13''-os és 155×13''-os méretekben kaphatók gumiköpenyek, természetesen csak olyan minőségben, amilyen a Taurus Vállalat raktárkészletén éppen van. De gondoltak a kis kocsik tulajdonosaira is, amikor a Trabantok és Wartburgok részére rendeltek abroncsokat. Általában a Radiál minőséget igénylik a gépjármű-tulajdonosok, épp ezért ezek választékát igyekeznek bővíteni. A kis pénzű, kisebb igényű autósoknak sem kell vásárlás nélkül eljönniük a kúttól, mivel a Lakossági és Szolgáltatási Osztály szakemberei Diagonál minőséget is rendszeresen rendelnek.

Persze el kell mondanunk, hogy a vállalatnak nem profilja, és épp ezért nem is célja hazánk gumiabroncs-ellátásának megoldása. A raktározási problémák miatt amúgy sem vállalhatná az ÁFOR, na meg azért sem, mert — mint már említettük — a vállalat is a Taurustól rendeli meg készleteit. Tehát csak olyan minőség és mennyiség áll az ÁFOR rendelkezésére, amilyen a Gumiipari Vállalatnál kapható.





ÚJ LENDÜLETTEL AZ AUTÓSPORTÉRT

INTERJÚ NÁDOR ISTVÁNNAL, A MAGYAR AUTÓSPORT BIZOTTSÁG TITKÁRÁVAL

Az Autós Magazin négy éve foglalkozik rendszeresen a hazai autósport eseményeivel, a rallye, a hegyi gyorsasági és a túraversenyzéssel, természetesen fő helyen az ÁFOR Autósport Szakosztályát érintő történésekkel. Érthető törekvése ez a szerkesztésnek, hiszen a kiadvány patrónusa az Ásványolajforgalmi Vállalat, nem csupán az autóversenyzés publikációit finanszírozza, hanem igen jelentős összeggel magát a versenysportot is. A magazin korábbi számaiban már írtak szakemberek a rallye-versenyzés műszaki feltételeiről, a legfontosabb szabályokról, sőt két éve a sportágat támogató közlekedésügyi miniszterhelyettes is elmondta véleményét, terveit a magyar autósporttal kapcsolatban. Azóta számottevően fejlődött a versenyszerű autózás hazánkban, a Volán és az ÁFOR eredményesen működő autósportklubjai mellé újabbak zárkóztak fel és a sportágat irányító Autósport Bizottság is néhány nagy nemzetközi futam megrendezésével ismételten bizonyította hozzáértését, sportszeretetét.

Az 1974. évben — a nehézségek ellenére is — érezhetően új lendületet, tartalmat kapott a magyar autósport. A legfrissebb elképzelésekről, a hazai bajnokságokról, a szocialista országok többfordulós versenyeiről és az EB-on való részvétel lehetőségeiről kértünk interjút Nádor Istvántól, a Magyar Autósport Bizottság titkárától.

— Mindenekelőtt szeretném megköszönni az ÁFOR Magazin szerkesztőinek, hogy lehetőséget adtak arra, hogy a most már negyedízben megjelenő kiadványban a Magyar Autóklub Autósport Bizottsága nevében elmondhassam az autósport terveit és néhány problémáját. Nem lehet egy interjú keretében apró részletekbe menően tárgyalni a sportág helyzetét, de annyit mindenképpen el kell mondani, hogy a sportágat szeretők legalább egy keresztmetszeti képet kapjanak az általunk végzett munkáról.

Az autósport gyorsasági, rallye, slalom (ügyességi) és cross ágazatokra tagozódik. Ezeknek természetesen van számtalan csoportja. A gyorsaságiban például a Forma kocsik körversenye (F1, F2, F3, F. V. F. Skoda, F Italya, F Renault), a túrakocsik körversenye, a hegyiversenyek, hogy csak a leglényegesebbet említsem. A rallye-ban is van márka világbajnokság, vezetők Európa-bajnoksága stb.

Nálunk jelenleg a rallye-sport az, amit intenzíven csinálunk. Ebben az ágban rendezünk hazai versenyeket és veszünk részt a szocialista országok rendezvényein, valamint néhány nyugati versenyen.

Mivel Magyarország nem tartozik a személygépkocsit gyártó országok közé — igaz, hogy Finnország sem, mégis autósport „nagyhatalom" —, nagyon nehéz helyzetben vagyunk e sportággal. Tudvalevő, hogy az autógyárak a versenyeken próbálják ki azokat az új szerkezeti elemeket és felszerelési tárgyakat, amit később a szériakocsikban is alkalmazni kívánnak. Így versenyeken jelent meg először a biztonsági öv, a tárcsafék, de ilyen volt a szilánkmentes üveg, a műanyag üzemanyagtank és a fordulatszámláló is.

Mivel nálunk nincs személygépkocsigyár, nincs honnan gépkocsikat biztosítani versenyzőink számára, tehát marad az import, ami sajnos versenyzési célokra a minimálisnál is kevesebb kocsit jelent. Bármilyen hihetetlennek hangzik is, versenyzőink igen nagy része — főleg a túraversenyzők — saját tulajdonban levő és saját pénzen megvásárolt gépkocsival versenyez. Legtöbben azzal, amivel egyébként a mindennapi közlekedésben is részt vesznek.

Nem tudom, hogy van-e még ilyen sportág?

Vajon mit szólna az a labdarúgó (dehogy akarom őket bántani) nem az NB I-ben, hanem akár egy üzemi csapatban is, ha azt mondanák neki, hogy fizessen ki mondjuk 1000 Ft-ot a felszereléséért? Nálunk ez természetes. És az eszköz ára ennek százszorosa!!! A versenyző adja a kocsit, az üzemanyagot, az alkatrészt, kivesz szabadságot, elmegy edzésre, fizeti a szállodáját és ha nagyon jó eredményei wannak és





nagy szerencséje is, akkor minden századik hozzájuthat egy egyesületi autóhoz. Még így is — mivel az egyesületek költségvetése is meg van szabva — előfordul, hogy egy-egy verseny előtt a versenyző saját pénzén vesz az egyesületi gépkocsihoz lökésgátlót, vagy egy garnitúra gumit, mert kell és mert a szakosztálynak nincs rá pénze.

Bizony az autósport nagyon költséges és sok áldozatot kíván attól, aki ezt űzi. Szerintem mégis a legszebb sportok egyike; ülni egy kocsiban és tudni azt, hogy mi az a felső határ, amit ebből a kocsiból teljesítményben ki lehet hozni (nem végsebességre gondolok) és azt el is érni csodálatos érzés.

Kicsit elkalandoztam az eredeti kérdéstől. Térjünk ide vissza. A magyar rallyebajnokság az eredeti tervek szerint 1974-ben is 4 futamban került volna megrendezésre. Sajnos, éppen az ÁFOR — ennek az Autós Magazinnak a szülőatyja — mondta le pénzügyi nehézségek miatt a múlt év végén elvállalt, és az ez évi versenynaptárban május 24-re beírt versenyét. Rendkívül sajnáljuk! Így a bajnokság 1974-ben csak 3 futamból áll. Természetesen részt veszünk a szocialista országok rallye-versenyein az NDK-ban, Bulgáriában, Lengyelországban, Romániában és Csehszlovákiában is. Ezekben az országokban egyébként rendeznek több futamos bajnokságokat túrakocsik részére körpályán is, tehát náluk az autósport már előbbre jár, mint minálunk.

Hazánkban, mióta a népligeti pálya alkalmatlanná vált, nincs hol versenyezni. Így természetesen másutt sem veszünk részt. A pályahiány különben égető gondja az egész autó- és motorsportnak. A közutak mind nagyobb telítettsége miatt törvényszerű, hogy a rallye-sport az elkövetkező években mindinkább háttérbe szorul és helyébe a pályaversenyzés lép. A közönség számára is összehasonlíthatatlanul nagyobb élményt jelent egy végig szemmel kísérhető pályaverseny izgalma, az egy pillanatra elsuhanó rallye-kocsival szemben.

A magyarországi versenypálya tervei ha lassan is, de készülnek, és hogy mikorra lesz valóság, arra nem merek időpontot mondani. Aki benne él az autósport sűrűjében, az kicsit elkedvetlenedik néha attól a sok értetlenségtől, a sok gáncsoskodótól, akik nálunk még ott is akadályt gördítenek, ahol egyébként sima lenne az út.

Még így, a sok nehézség ellenére is vannak e sportnak szép sikerei. A Ferjáncz—Zsembery páros például egy Európa-bajnoki 5. hellyel zárta a tavalyi évet, de a többiek is derekasan helytálltak lehetőségeikhez képest. Ma már 12 élő autós szakosztály van az országban, és kikérik, elfogadják véleményünket szakmai kérdésekben egy sor külföldi országban.

Hiszek benne, hogy évről évre több és több jó felkészültségű autóversenyző lesz ebben az országban. Hiszek a magyar autó- és motorsport jövőjében — fejezte be nyilatkozatát Nádor István.

Autósport mérleg 1973-ból

Minden évben az Autós Magazin is mérleget készít a megelőző versenyidény eredményeiről, megemlékezik a rallye-sport kiemelkedő eseményeiről. Az 1973. évről sem hálátlan feladat összesíteni az ÁFOR Autósport Szakosztályának sikereit; ha csak a legjobbakat említjük akkor is öt országos bajnoki címet és öt második helyezést mondhatunk a magunkénak.

Jóllehet, műszakilag még mindig talán a leggyengébben ellátott autós szakosztályok közé tartozunk és nálunk a legkevesebb a klubtulajdonban levő versenyautó is, eredményeink a Budapesti Volán Autósport Szakosztálya után magasan a legjobbak. Az ÁFOR-ban a versenyzőgárda lelkesedése és a szakosztályvezetés sportszeretete úgy látszik sok hiányt képes pótolni.

Az ÁFOR SC elsőosztályú autóversenyzői 1973-ban a hazai rallye-, illetve hegyibajnoságban és a különféle külföldi versenyeken összesen 88 alkalommal álltak starthoz, 16 első helyet szereztek, 20 második helyet, 16 harmadik helyet, 7 negyedik helyet és 4 ötödik helyet. Két bajnoki címet szerzett Szabóki László Fiat 124 ST típusú gépkocsijával. Az egyiket az országos hegyi gyorsasági bajnokságban, a másikat a rallye-bajnokságban Dékány Tiborral. Szintén bajnokságot nyert a rallye-sportban Farkas Károly és Némethy Csaba, valamint megosztottan Rusznyák István és Turáni Antal. A hegyi gyorsasági bajnokságban kategória győztes és ezzel

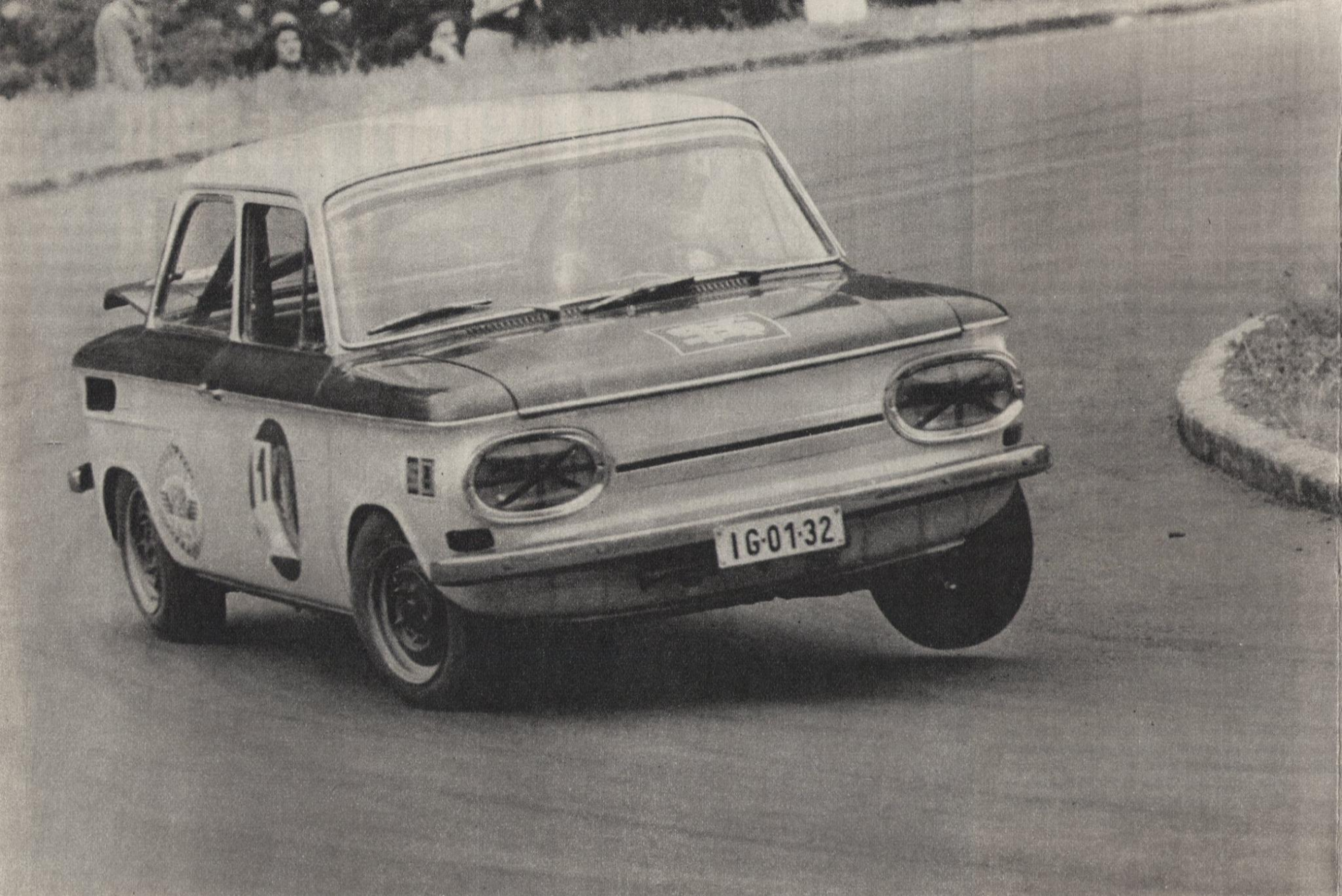


országos bajnok lett Cserkúti József is.

A rallye-bajnokságban második helyezést ért el a Tar András—Simon Ferenc páros Polski-Fiat gépkocsival, valamint Döme József és Bohn Péter Trabant 601 típusú gépkocsival. A hegyi gyorsasági bajnokság második helyezettjei: Jancsó Gyula, Döme József és Valcsics László. Harmadik lett a rallye-bajnokságban Kővári György és Szászvári József, a hegyibajnokságban pedig Oláh Gyárfás.

Az előző évekhez hasonlóan a klub legjobbjai részben mint a magyar nemzeti válogatott tagjai, részben mint a klubcsapat tagjai több külföldi és nemzetközi versenyen is részt vettek. Jártak az NDK-ban, az NSZK-ban, Ausztriában, Jugoszláviában, a Szovjetunióban, Bulgáriában, Csehszlovákiában, Lengyelországban, Finnországban.

A Magyar Népköztársaság Túra Bajnokságában tavaly az ÁFOR nem avatott bajnokot, csupán egy második helyezést sikerült elérni a másodosztályúak küzdelmeiben. Ennek nyilván az volt az oka, hogy az előző évben az ÁFOR-ból egy egész sor fiatal tehetséges versenyző kapott nemzetközi versenyzői licencet és jogosult ezzel arra, hogy magasabb osztályba lépjen. Közülük ketten, Szabóki László és Cserkúti József mindjárt az első évben az elsőosztályúak között is bajnokok lettek.


IG-01-32



AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Szép ajándékkal kedveskedett a fiatal, tehetséges, első évben versenyvezetői engedélyt kapott Cserkúti József egyesületének, az ÁFOR SC-nek. Az 1973. évi autósportidény első versenyén, Pécsett, a Mecsek kanyargós hegyi gyorsasági pályáján az összes versenyző között a legjobb futamidővel abszolút első helyet szerzett. Nemcsak a jó versenyzői erények segítették a szép eredményhez, hanem az alaposan „felfésült" NSU TTS gépkocsi is, amelyet bátyjával, a volt többszörös motorkerékpár-bajnok Cserkúti Lászlóval közösen, kizárólag gyorsasági versenyzésre készítettek fel. Az összesített éves hegyi gyorsasági bajnokságban ugyan a fürgébb kocsival rendelkező Kiss Dezső mögött be kellett érnie az abszolút második hellyel, kategóriájában mégis országos bajnoki címet szerzett. Kettőjük párharca az autósport-szurkolók véleménye szerint, az 1973. évi hegyi gyorsasági bajnokság kiemelkedő eseménye volt.


16
FIAT
RALLY
IT·7

AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Újoncként került az ÁFOR rallye-versenyzői közé 1973-ban Szabóki László és Dékány Tibor is. Bár mindketten rendelkeztek néhány éves túraversenyzői tapasztalattal, a szakosztály vezetősége elsősorban ütőképes Fiat 124 Spec. T típusú gépkocsijukban bízott, amikor az év első rallye-bajnoki futamán az ÁFOR I. csapatában nevezte őket. A választás jó sportvezetői érzékre alapult: az újdonsült rallye-páros élete első bajnoki versenyén kategória első helyet szerzett, és ezzel 9 pontot gyűjtött.

Bajnoki sorozatot szerzett az 1973. évi Mecsek Rallye-W Döme József is, navigátorával, Bohn Péterrel. Míg Szabókiék a legifjabbaknak számítottak, Döme József — ki tudja hányadszor — azt bizonyította be, hogy az autósportból nem lehet olyan hamar kiöregedni, mint például a labdarúgásból. Kitűnően előkészített Trabantján sorra verte kategóriájában az ellenfeleket, méghozzá jelentős pontkülönbséggel. A tíz gyorsasági szakaszon több mint hatvan másodperccel előzte meg a Volán SC bajnok-aspiránsát, Farkas Eleket.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN



Új versenyzőtárssal és új gépkocsival állt rajthoz a Mecsek Rallye-n Tar András. Simon Ferenc az előző években már több hazai és külföldi versenyen is szerepelt mint navigátor, ebben az évben az ÁFOR Polski-Fiat klubkocsijának lett a másodpilótája. Az új együttes bemutatkozása is sikerült, Ferjáncék után kategóriájukban a második helyet szerezték meg és biztonságos gyorsasági eredményekkel a még nyers és ismeretlen kocsit minden baj nélkül hozták célba. A Mecsek Rallye-n az ÁFOR I. csapata az első helyen végzett, megelőzve a Volán együttesét.



A Kővári—Szászvári páros sok hazai és külföldi versenyen edződött már, mégis balszerencsés év után vágtak neki az 1973. évi első rallye-nek. A sorozatos bukások és műszaki hibák után mindenki bízott benne, hogy ezúttal Fortuna is kegyeibe fogadja a Wartburg legénységét. A Mecsek Rallye nekik is sikert hozott: a Kovács—Keresztesi—Fiat 128 trióval nem birtak el egyedül, a többi ellenfelüket viszont fölényesen maguk mögé utasították, és az abszolút értékelésben is az előkelő 7. helyen végeztek.



Tátra—Balaton Rallye néven rendezte meg a nemzetközi Interpress szervezet első versenyét 1973-ban. Az ÁFOR-klub több éves hagyományaihoz híven, ezúttal is saját csapattal képviseltette magát ezen a versenyen, ahol jobbára a nehéz és bonyolult ügyességi különpróbák döntötték el a helyezések sorrendjét. Sajnos, a sorozatos műszaki hibák miatt az ÁFOR együtteséből csupán egy kocsi érte el a Strebske-Pleso-i célt; a Tar—Simon páros által vezetett Polski-Fiat, viszont a népes nagykocsik kategóriájában az értékes második helyet szerezte meg.

AUTÓSPORT KÉPEKBEN





1973. június 8-án és 9-én rendezte meg az ÁFOR első önálló rallye-versenyét, fennállásának 25. évfordulója alkalmából. Ez a verseny egyben második futama is volt a Magyar Népköztársaság Rallye és Túra Bajnokságának, tehát érthetően igen nagy érdeklődéssel várta minden versenyző és szurkoló. A versenyfelelősi tisztséget Merényi Tibor az Autósport Szakosztály vezetője vállalta, és irányításával igen nehéz és gyors pályát állítottak össze a rendezők. A Miskolc-környéki gyorsasági pályák között akadt nem egy olyan is, ami egészen magas szintű vezetői képességeket követelt meg. A rallye- és a túraosztályban közel kétszáz résztvevő állt rajthoz és az 1000 kilométeres pálya lefutása után Ternyák Benőtől, az ÁFOR igazgatójától valóban a legtehetségesebb és legszerencsésebb versenyzők vehették át a rangos díjakat.



A Farkas Károly—Némethi Csaba páros a Trabantok igen nehéz kategóriájában bizonyult a legjobbnak az ÁFOR versenyén. A kép tanúsága szerint nem adták ingyen a győzelmet; fáradtság a versenyző arcán, elismerés és érdeklődés Merényi Tibor szakosztályvezető és Krisztics Dezső edző részéről.



Az árokban is voltak, a kocsit is összetörték, mégis nyertek Szabókiék a gyors Fiat 124 ST-vel az ÁFOR versenyén. Valóban sok izgalom és küzdelem árán vívták ki a megérdemelt első helyet. Képünk a rallye egyik forró pillanatában készült róluk, és a kategóriájukban második helyen végzett Tar—Simon párosról.





Az elmúlt versenyidény érdekes helyzetét teremtette a Rusznyák—Turáni páros eredménye. A Volán klubbeli Kiss—Földes párral váltakozó szerencsével viaskodtak; egyik versenyen Rusznyákék, a másikon Kissék győztek, olyannyira egyforma pontszámokkal, hogy az év végén kettőjük között megosztva tudta csak az Autósport Bizottság a kategória első helyét kiosztani. Képünk az ÁFOR Rallye startjánál készült a Rusznyák—Turáni párosról — ahol ők győztek!



Urbán Pál és Bobor Antal az ÁFOR klub egyik legmegbízhatóbb versenypárosa. Alapos felkészülés, alaposan kidolgozott edzés és versenyterv a taktikájuk és talán ha Trabantjuk egy kicsit gyorsabb lenne, beleszólhatnának a kategória első hely eldöntésébe. Így is a népes géposztályban minden bajnoki futamon a 3—4. helyet szerezték meg. Képünk a Bükk-hegység egyik sodrós gyorsasági pályáján készült a trabantos legénységről.

Egy valóban nagy világverseny „poklában" készült ez a felvétel az ÁFOR Polski-Fiatjáról. 1973-ban a lengyelországi Rajd Polski Európa- és Világbajnoki rallye-futam volt, ahol a szereplő magyar válogatottban helyet kapott a Tar—Simon páros is. A sportág legjobbjait felvonultató mezőny 67 indulójából mindössze hárman érték el a krakkói célt. Több tucat rommátört autó, néhány súlyos sérülés és egy nagy nemzetközi sportbotrány fémjelezte ezt a rallye-t, ahol az ÁFOR párosa „csupán" egy alapos motorhibával került a kiesettek közé.



AUTÓSPORT KÉPEKBEN









Megérdemel még néhány képet ez a nagy vihart kavart Rallye VB futam: Jean Luc Therier és Alain Mache a leggyorsabb francia rallyepáros, ezen a Rajd Polski-n is maradandó élményt nyújtott a sok ezer nézőnek. Renault Alpine gépkocsijukon száguldanak ezen az éjszakai gyorsasági szakaszon.

Nagyon készültek a versenyre a Polski-Fiat gyár profi csapatának tagjai is. A hat csodálatosan előkészített versenygépet legalább harminc kísérőkocsi és vagy félszáz rutinos szerelő segítette, mégis a sors iróniája, hogy a három célba ért autó közül az egyetlen Polski-Fiat-tal nem profi páros nyert.

Achim Warmbold erre a VB futamra szerződött le a Fiat-Abarthoz. A fantasztikus szívósságáról híres német versenyző a tűzpiros Fiat-Abart Spider-t győzelemre vitte, és ezzel legalább némileg elégtételt szerzett az erősen megtépázott olasz válogatottnak.

AUTÓSPORT
KÉPEKBEN



A Cordatic Rallye-k szép hagyományait folytatta az 1973-ban már Taurus Rallye néven megrendezett hazai bajnoki és nemzetközi verseny. Az ÁFOR rallye-gárdája a szakvezetés irányításával igen alaposan felkészült erre a nehéz feltételű versenyre, ahol csapatunk — a bajnoki értékelésben — a Farkas—Némethi páros révén egy első, a Tar—Simon és a Szabóki—Dékány párosok révén két második, a Kővári—Szászvári, a Döme—Bohn és az Oravetz—Radácsy párosok révén három harmadik helyet szerzett.



Jellemző életkép a rallye-sportból: vezető és navigátor a kocsi alatt, gyors javítás, futómű-ellenőrzés. Az NSZK-ból érkezett Holheimer—Hubert páros Fiatját is megviselte a nehéz bakonyi pálya.

Az ÁFOR-klub szervizkocsija lelkes és fáradhatatlan legénységével minden rallye-siker aktív részese. Képünkön a Taurus-rallye egyik pár perces pihenőjében látják el frissítővel a Fiat legénységét.

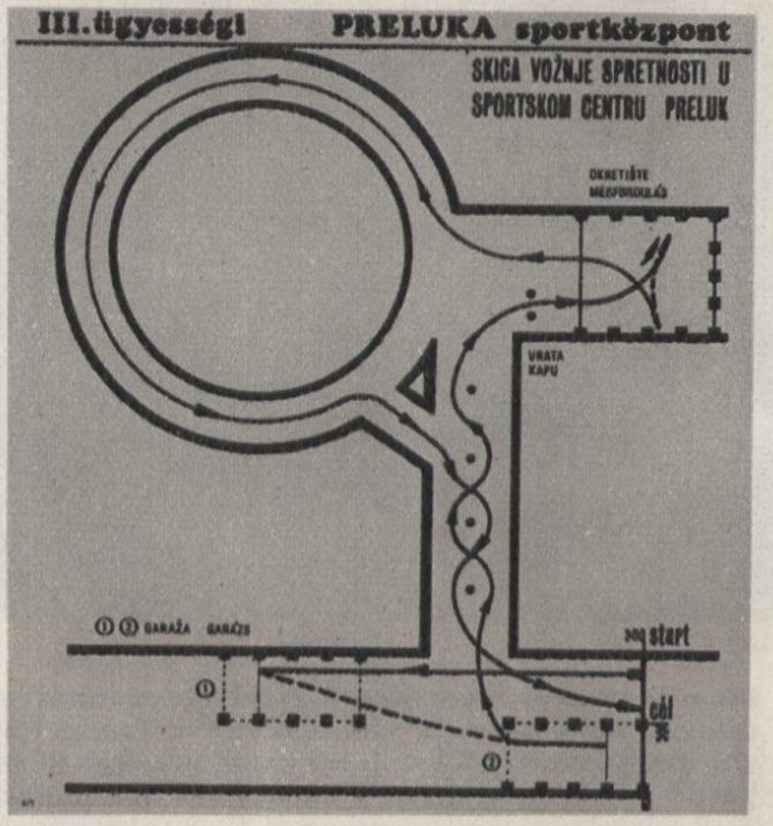
Nem kedvezett a szerencse a gyári támogatással versenyző csehszlovák Ponec—Turek párosnak sem a Taurus Rallye-n; Renault Gordini gépkocsijuk hatalmas szaltó után egy köves vízmosásban kötött ki. Az eredményt képünk hűen dokumentálja.







Csupán két kategóriába osztották be a versenyzőket a jugoszláv—magyar közös rendezésben lebonyolított Pannonia—Adria Rallye-n. Az első géposztályban az 1000 ccm alatti, a másodikban az 1000 ccm feletti gépkocsik küzdöttek. Az inkább gyorsasági rallye-pályákra felkészített Polski-Fiattal nem volt könnyű Tar Andrásnak a fürge Fiat 128-ok között elérni az abszolút negyedik helyet. A verseny egyik kombinált szlalom és gyorsasági körpályáját — rajzon — külön is bemutatjuk.





Nem bánták meg a hosszú utazást és az átvirrasztott éjszakát azok a szurkolók, akik leutaztak Farkasgyepűre a München—Wien—Budapest Rallye egyik nehéz gyorsasági szakaszára. Walter Röhl és Jochen Berger az európai rallye-sport két „csodagyereke" igazi magasiskolát mutatott be ezen a sodrós pályán. Az Irmscher cég által tunningolt Opel Asconán fantasztikus gyorsasági időt futottak, megelőzve a hazai pálya előnyeit élvező Ferjánc Attilát is. Megérdemelten nyerték meg a három város versenyét.



AUTÓSPORT KÉPEKBEN



A legtöbbet szerepelt rallye-párosa volt az ÁFOR-nak 1973-ban Kővári György és Szászvári József. A hazai versenyen kívül részt vettek Bulgáriában az Aranyhomok Rallye-n a München—Wien—Budapest Rallye-n és az NDK-beli Wartburg Rallye-n is. Küzdeni akarásból és alapos versenyzői felkészültségből jelesre vizsgáztak mindenütt, de a szerencse igazán csak a bolgár versenyen pártolt hozzájuk. Itt kategóriájukban a harmadik helyet szerezték meg, ami egy ilyen nehéz Európa-bajnoki rallye versenyen igen rangos eredmény.

Soha nem tartozott a Wartburg Rallye a könnyű versenyek közé, mindig rossz útviszonyok, ködök, havazások nehezítették a versenyzők dolgát. Az ÁFOR Autósport Szakosztálya hagyományosan minden évben részt vesz ezeken a rallye-kon. 1973-ban majdnem szép ÁFOR siker született; Kővári a versenyben sorra elhullott magyar válogatottat „túlélve", igen jó gyorsasági eredményekkel szerepeltek, és a sikeres befejezéstől csupán az ütötte el őket, hogy néhány kilométerrel a cél előtt az egyik elázott pályán Wartburgjuk úgy elsüllyedt, hogy kénytelenek voltak a versenyt feladni. Nem vigasz ugyan, de tény, hogy a háromszoros Európa-bajnok Zasada Porche-Carrerája is a kiesés sorsára jutott.





Szinte hagyomány, hogy az ÁFOR autósszakosztály fennállása óta Kölcsényi Zoltán és Asztalos Csaba a legtöbb Interpress-rallye győzelmet szerzi, kis Steyr Puchjával. 1973-ban négy nemzetközi Interpress versenyen indultak, és ebből kétszer ők bizonyultak ismét a legjobbnak.







Az ÁFOR Autósport Szakosztályának kis versenyző- és vezető-gárdája évek óta a szép sportsikerek kovácsa. Egyaránt osztoznak a gondokban és az örömökben. Boda Elemér a klub intézője például nemegyszer mint navigátor is sikeresen debütált hazai és külföldi versenyeken.

Krisztics Dezső edzőnek az elmúlt versenyidényben is jelentős szerepe volt abban, hogy az ÁFOR Autósport Szakosztálya öt országos bajnoki címet és öt második helyezést szerzett. Az évadzáró díjkiosztón Dr. Karádi István elnök joggal gratulált (balra fenn)

Még egy kézfogást örökít meg ez a kép, amit a klub albumából kölcsönöztünk. Turán Frigyes újoncként tűnt fel és bebizonyította, hogy nemcsak a Trabant motorok „fésüléséhez" ért, hanem ügyeskezű versenyző is. 1974-ben már mint az ÁFOR rallye-csapatának a tagja szerepel a bajnoki futamokon.

Az AUTÓS MAGAZIN felvételeit készítették:
Dékány Tibor, Falus István, Kölcsényi Zoltán, Német Sándor, Tar András


AFOR
RAJI
AFOR
AFOR
IV6634