

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

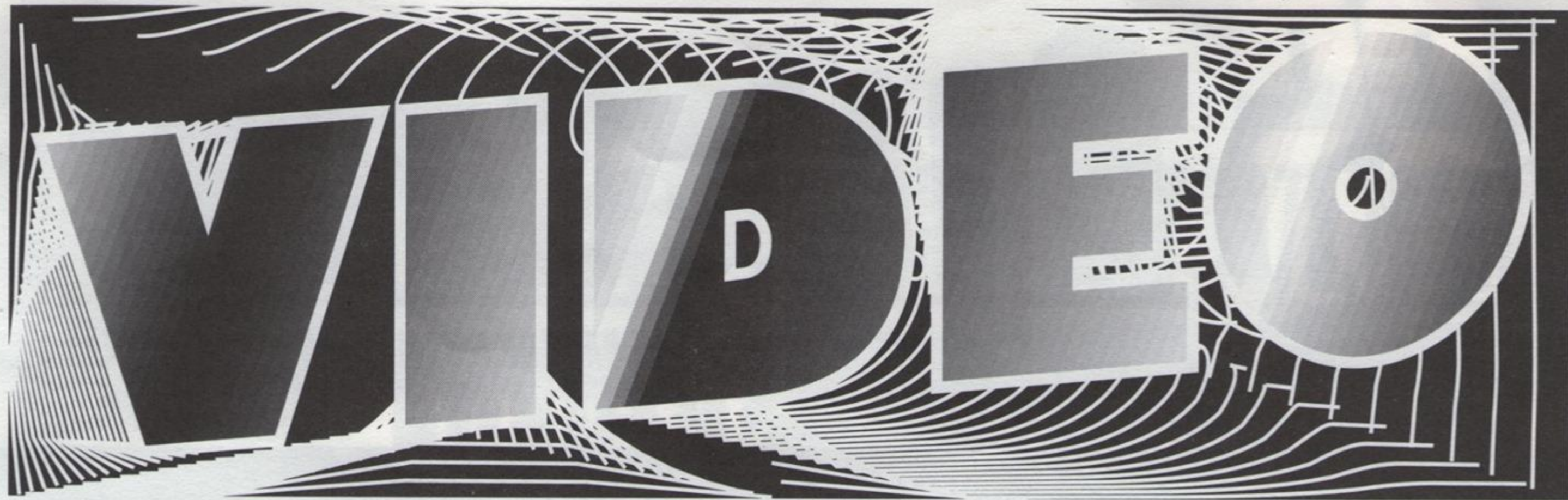
II. évf. 4. szám 1996. április

Megjelenik havonta

Klima fotó



**ESZTERGOM
TUNING a lakásban
VB autó a másodosztályban**



TELJES KOLLEKCIÓ - EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

1992 JÚLIUSTÓL SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

'94 JANUÁR RAC Rally Int. Semperit 19 Aviano Monza AUTÓKAMERA: Pianezola (LanciaHF)	'94 FEBRUÁR MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 20 Ciochetto AUTÓKAMERA: Navarra (LanciaHF)	'94 MÁRCIUS Boucles de SPA Ciocco 21 Grafiti Rallygame AUTÓKAMERA: Longhi(LanciaHF)	'94 ÁPRILIS PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles 22 Hank Rally AUTÓKAMERA: Pianezola(Toyota GT4)
'94 MÁJUS 23 SAFARI Rally Costa Smeralda Coppa Liburna Piancavallo AUTÓKAMERA: Cunico (Ford Escort)	'94 JÚNIUS 24 KORZIKA Val d'Aosta Dell'Impruneta Aranyhomok EB AUTÓKAMERA: DeMevis (OpelAstra)	'94 JÚLIUS ACROPOLIS 25 D'Antibes Raid Polski Salento AUTÓKAMERA: Trelles(LanciaDelta)	'94 AUGUSZTUS ARGENTINA 26 Ypres Citta di Torino App. Regiano AUTÓKAMERA: Aghini(Toyota 4WD)
'94 SZEPT. 27 ÚJZÉLAND Deutshland Della Marca Vinho da Madeira AUTÓKAMERA: DellaVilla (LanciaHF)	'94 OKTÓBER 28 1000 TÓ Alpi Orientali Della Lanterna Asinara AUTÓKAMERA: Manfrinato(FordEsc.)	'94 NOVEMBER SANREMO Bassano 29 Messina Barum AUTÓKAMERA: Grossi(LanciaDelta)	'94 DECEMBER CATALUNYA San Marino 30 Della Lana Cyprus AUTÓKAMERA: Longhi(Toyota 4WD)

'95 JANUÁR 31 RAC Targa Fiorio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	'95 FEBRUÁR MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biasion(FordEscort)	'95 MÁRCIUS 33 SVÉD RALLY Boucles de Spa Rally del Ciocco Bajnokok Tornája AUTÓKAMERA: Kankunnen(Toyota)	'95 MÁJUS Rally Torino Circuit Des Ardennes 34 Grasse Alpin Rallye des Geants AUTÓKAMERA: Meneghini(Clio Maxi)
'95 ÁPRILIS 35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	'95 JÚNIUS 36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	'95 JÚLIUS ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	'95 AUGUSZTUS Alsazia Raid Polski 39 Marca Ypres AUTÓKAMERA: Dallavilla(Toyota GT4)
'95 SZEPT. ÚJZÉLAND Rally della Lana Deutschland 38 Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	'95 OKTÓBER AUSZTRÁLIA Ezertó Rally Elpa-Messina 40 Mobile AUTÓKAMERA: Blomquist (FordEscort)	'95 NOVEMBER SANREMO 41 Mont Blanc Cyprus Rally Bassano - Antibes AUTÓKAMERA: C.Sainz (Subaru)	

SERIE ORO

- 101 1994 RALLYE SANREMO
- 102 1995 MONTE CARLO
- 103 1995 TOUR DE CORSE
- 110 1995 RALLYE SANREMO
a teljes futamok

Kamera az autóban

- 104 Olasz Sztárok
- 105 *Mondiale*
C.Mc.Rae - J. Kankunnen - M. Biasion -
S. Haider - M. Wilson - F. Delacour - C. Sainz
K. Eriksson - D. Auriol - A. Vatanen
- 106 *Cameracar*
J. Kankunnen - P. Liatti - A. Navarra -
G. de Mevis - G. Pianezola - P. Longhi
P. Snijers - S. Pianezola - P. de Martini
F. Wittmann

120 PERCI

Bukás-Sokk CRASH COMPILATION

201 1991
202 1992
203 1993
204 1994
210 1995

HARD CRASH
örült bukások

205 Volume 1.
206 Volume 2.
207 Volume 3.

93

1994

1995

innen - onnan

● A belga rally sztár, Bruno Thiry lesz a Ford 2. pilótája a FIA Rally Világbajnokságában. A maradék 8 futamból 6 versenyen. A Szafari-, és az indonéziai rally-n viszont Stig Blomquist és Gwyndof Evans tereli a gyári Escort Cosworth-ot.

● A FIA közzétette az 1997-es rally versenynaptárát(!). Nem kevesebb mint 14 futam lesz, ami azt jelenti, hogy eléggé elfoglaltak lesznek a nagy csapatok jövőre. A legtöbb verseny három napos lesz, viszont csak egy rally központtal, tehát minden nap vissza kell térni az eredeti rajthelyre. Ezzel a sajtó, a TV és a nézők szállás és utazási költségei csökkennek jelentősen.

● 1997-ben több új gyár is tervez csapatot indítani a VB-n, a kit-car és a World Rally Car (turbo kit-car) kategóriában. Úgy tűnik hogy a stagnálás, illetve visszaszorfejlődés helyett a rallysportnak fényes jövője lesz az elkövetkező években.

● Subaru-Mitsubishi 4:1. legalábbis a VB konstruktörök versenyében harcbaszállór autók arányában.

● Az F2-es VB mezőny túl van a második versenyen. A Monte és a Portugál rally-k után első a SEAT 85 ponttal, őket követi a SKODA 83, a RENAULT 75, az OPEL 74, a PEUGEOT 55, és a Citroen 20 ponttal. A sereghajtók: HONDA 15, a FIAT 10 és a TOYOTA 1 pont.

traco

DUNAKANYAR

RÁDIÓ

FM 91.9

FM 68.99



LASSÍTÓ

Ha nem autósportról lenne szó, azt lehetne mondani, hogy nem egy hajóban evezünk. Ez esetben azonban pontosabb úgy fogalmazni, hogy nem egy kocsiiban ülünk. Számos jelenség mutat arra, hogy mindenki hangosan beszél a rally szeretetéről, mindenki ért hozzá, okosabb a másinál, de sokan csakis a saját érdekeiket nézik.

Lapunk hasábjain időben szerettünk volna hírt adni az esztergomi versenyről. Időben közölni a térképvázlatokat, a gyorsasági szakaszok megközelítésének legjobb lehetőségeit, a leglátványosabb útszakaszokat is ajánlva, feltüntetve. Ugyanakkor időtervet is szerettünk volna közölni, hogy mindenki időben mérlegeljen, hová juthat el kényelmesen, vagy kisebb sietséggel.

Hiába minden!

Még lapzártánkat is elcsúsztattuk, mert úgy éreztük, hogy a verseny javát szolgálná, a rendezőket is segítené, ha mindenki időben megtervezhetné útját. A jól ismert, de veszélyes helyekről el lehetne terelni a nézőket a kevésbé ismert, kevésbé veszélyes, de annál látványosabb helyekre. Mindenki időben értesülne az útlezárásokról, a parkolások lehetőségeiről, vagyis minden olyanról, amely a verseny rendezőinek munkáját könnyítené meg.

Ez azonban lehetetlen!

Jöttünk rá az Esztergomi verseny előtt. Majd a Salgó...gondoltuk, hiszen ez a futam, persze méltatlanul, egy tavalyi tragédia miatt vált közismertté a ralin kívüliek körében. De a rutin, az össze szokott gárda. Szóval bíztunk abban, hogy a szervezők ismerik a sajtóban rejlő lehetőségeket. Azt, hogy jobb, ha nem az utolsó pillanatban, a verseny reggelén kell megtudnia mindenkinek, hogy merre és merre ne, és ha nem arra, akkor merre. Pontos térképek, útvonalak és időterv ismeretében, ha csak pár száz ember jobban eligazodik a futamon, máris sok bosszúságot előzhetnének meg. A verseny előtti héten tartott sajtótájékoztató jó a napilapoknak a kétheti és havilapok azonban - érthető okokból - így nem reagálhatnak időben. Tájékoztatás!

Van ennél fontosabb dolog?

Mint kiderült a rendezők nem így gondolják. Hihetetlen, de pusztán azért, hogy néhány tucattal több műsorfüzetet eladhassanak, nem adnak semmiféle felvilágosítást. A műsorfüzet pedig csak közvetlenül a verseny előtt kapható. Pár száz műsorfüzet nyeresége, illetve a vélt konkurencia hátráltatása ezek szerint fontosabb annál a tájékoztatásnál, amelynek minél több újságot meg kellene nyerni. Már jóelőre. A műsorfüzet nélkülözhetetlenségét ha esetleg érdekessége és színvonala nem is, a nevezési lista garantálja. Azt közölni ugyanis hetekkel a verseny napja előtt lehetetlen.

Az már csak külön érdekesség, hogy az előző 22 verseny történetéről sem sikerült semmiféle összefoglalót kapnunk a rendezőktől. Magunk összeállíthattuk volna, ám bíztunk abban, hogy egy ilyen patinás futam szervezői őriznek valamiféle dokumentációt az elmúlt két évtizedről.

Megint tévedtünk!

ESZTERGOM

Őszintén szólva, nem is lehet tudni hol kellene kezdeni az egészet. Ez az évadnyitó verseny ugyanis valami egészen rendkívüli volt. Nem úgy mint minden szezonkezdet, ahogyan minden futam sajátos és egyedi egy kicsit, hanem ez az esztergomi valami nagyon különleges volt.

Kicsit kísértett a közeli és a távoli múlt, ugyanakkor valamelyest a jövőbe is mutatott. Az eljövendő napfényes és árnyékos oldalát egyaránt előre vetítette.

Ha osztályozni kellene a futamot, különféle szempontok szerint, és ami fontosabb, a közönség szemszögéből, akkor ez a 4. Champion-Arbau Rally kapna egy jelest, és három középezt, pontosabban egy jóindulatú közepes alát. Mert a mezőny, a versenyzők, az élményt és az izgalmakat tekintve, mindenképpen jelesre vizsgáztak. A közönség, és a rendezés hármast kapnának, csakúgy, mint a felügyelőtestület. Ezt is csak azért, hogy ne érezzék, potyára virrasztottak és vitatkoztak szombatról vasárnapra virradó éjszaka.

Most pedig menjünk bele a részletekbe. Az évadnyitó különlegességei, mint ismeretes, a múltba nyúlnak vissza. Kevés verseny van ami arról lesz híres, hogy zivabb mint kellene, hogy aszfalt helyett jégpálya, dzsuva helyett meg dagonya van az úton. Idén szerencsére az időjárás kegyes volt, eltekintve egy heveny hóvihartól, ami inkább a szervizeknek okozott egy kis rohangálnivalót a vizesgumikkal.

A kora tavaszi időpontról csak ennyit: a szlovákiai futam miatt egyszerűen nem maradt más hely a naptárban. Mindenki kapkodva "botolt", hajtott szponzort, kötött szerződést, amin még meg se száradt a tinta, máris rajthoz kellett állni. A rendezők szerencséje, hogy a honi mezőny nagyobb része, ha nem az egész, megszállott figurákból áll, akik nem ismernek lehetetlent. Így a péntek késő délutáni prológon már csaknem mindenki rajthoz állhatott. Hiányzott *Bathó Zoltán*, aki a régi helyett új autót még nem szerzett. *Dudás Kokónak* is egyelőre előfutóautó jutott, hiába szálltak hírek Lada kit-carról, meg Peugeot-ról (talán évközben összejön). Nem állt rajthoz sem *Turi Tamás*, sem pedig *Szabó Gergő*, akik egy *Kovács László*, azaz "Nagykokó" által szervezett Nissan csapat pilótái lesznek, ha az égiek is úgy akarják odafönn a Nissan központban.

A mezőny azonban összeállt, így pontosan 83 páros kötötte be magát a rajtnál. A pár ezer ember megtöltötte a Prímás szigetét, ahol a prológot rendezték. A 16 óra 40 percre hirdetett rajt több mint fél órát késett. A prológgal kapcsolatban - amelynek eredménye nem számított a versenybe, csupán a polgármester különdíjáért zajlott - megoszlottak a vélemények. Sokan balesettől féltek, és a sportértékét vitatták, míg mások jó látványnak, a sportot népszerűsítő mozzanatnak tartották.

Bemutakozónak viszont kiváló volt. Végre fény derült a pletykákra. Kiderült, hogy *ifj. Tóth* tényleg a "szárnyas" Toyotában ül, hogy *Érdinek* új, ezúttal "A"-s autója van, Hogy *Ferjancz*, *Ranga*, *Szeleczky* és *Vizin* maradt az Escortnál, csakúgy mint *Tóth Gili* az Audinál legfeljebb csak színekben és feliratokban változtak. Vagy ott voltak *Gerencsérék* a tavalyi vassal, *Vojcsikék*, akik az öregecske Sierrában ültek ismét, és a látványban is csak annyi változott - mint azt a közönségből valaki azonnal megjegyezte - hogy a hátsó szélvédőről eltűnt a "Golyó" felirat (oka: a szigorodó műszaki szabályzat). Nem váltottak *Huberték* sem, és *Oroszlánék* is változatlanul az "egy hete múlt hat éves" Mitsubishi-ben ültek.

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat.	össz. idő	csop.	kategória
1. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	Ford Escort	A8	01:01:40	1	1
2. Tóth-Csökő	Leier-Márton SE	Audi S2	A8	01:01:48	2	2
3. Vizin-Gönczi	Baja-Kopcsóker	Ford Escort	N4	01:01:52	1	1
4. dr. Konta-Táborszky	AutóÁgó R.C.	Ford Escort	N4	01:02:02	2	2
5. Kiss F-Kiss	AMC Rallye T.	Ford Escort	N4	01:02:22	3	3
6. Gerencsér-Garamvölgyi	Pász-Ger SE	Ford Escort	N4	01:03:03	4	4
7. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SE	Mitsubishi VRN4	N4	01:03:35	5	5
8. Hubert-Mészáros	Hubert MSE	Ford Sierra	N4	01:03:46	6	6
9. Horner-Kerek	OSC Autósport	Lancia Delta	A8	01:04:32	3	3
10. Ábrahám-Mike	Szerpen Team	Ford Escort	N4	01:05:31	7	7
11. Keil-Molnár	Keil Motorsport	Opel Astra	A7	01:05:34	4	1
12. Hényel-Andrejszky	AutóÁgó R.C.	Opel Kadett	A7	01:07:23	5	2
13. Bodnár-Lehócz	Rallye Chem	Mazda 323	N4	01:07:29	8	8
14. Kiss L-Bedő	HungaroLada	Lada Samara	A6	01:07:37	6	1
15. Bojtár-Prókay	El-Ton VGSE	Renault Clio	A7	01:08:03	7	3
16. Vargha-Szabados	Tamax Rallye T.	Opel Kadett	N3	01:08:31	9	1
17. Szabó-Petrikovics	Főtáxi SC	Peugeot 205	A6	01:08:47	8	2
18. Sóvári-Varga	Trade ASC	Lada 2107	A6	01:08:50	9	3
19. Vass-Dömök	Servico R. SE	Lada 2107	A6	01:09:06	10	4
20. Nagy-Bíró	Rallye Team	Peugeot 205	N2	01:09:35	10	1
21. Maruzsi-Kovács	Maruzsi Team	Lada 2107	A6	01:09:39	11	5
22. Floch-Pénzes	Webasto Rally	Lada 2105	A5	01:09:54	12	1
23. Martin-Takács	Stoll SE	Peugeot 205	N2	01:10:29	11	2
24. Orbán-Flaskó	Trade ASC	Lada 2105	A5	01:11:00	13	2
25. Kapitány-Kapitány	Frici Rallye Team	Opel Kadett	N3	01:11:07	12	2
26. Szajky-Papp	Casablanca SE	Lada 2107	A6	01:11:19	14	6
27. Fehér-Varga	Kiskunsági AG	Lada 2105	A5	01:11:25	15	3
28. Erdei-Takács	Erdei Team	VW Golf	A7	01:11:26	16	4
29. Halász-Vörös	Tamax Rally T.	Opel Kadett	N3	01:11:36	13	3
30. Dékány-Bányai	Bertinus Rallye	Tavria 1102	A5	01:11:39	17	4
31. Dudinszky-Tóth	Kontor Gázautó	Opel Kadett	N3	01:11:44	14	4
32. Markovics-Kazár	Dream Rallye	Opel Corsa	A5	01:11:48	18	5
33. Mészáros-Mihalkovics	Syncro Terep RT	Lada 2108	A5	01:12:55	19	6
34. Szabó-Kolozsvári	Fortuna R. T.	Lada 2107	A6	01:13:36	20	7
35. Szigeti-Szűcs	Laczkó M. ASC	Mitsubishi	N2	01:13:53	15	3
36. Varga-Nagy	Erdei Rallye T.	Peugeot 205	N2	01:14:28	16	4
37. Németh-Surányi	Nógrád Volán SE	Lada 2107	A6	01:15:05	21	8
38. Ollé-Lukács	Ollé-Kiss Rallye	Suzuki Swift	N1	01:16:50	17	5
39. Ördögh-Szentiványi	El-Ton VGSE	Fiat Cinque.	A5	01:19:09	22	7



Klíma Fotó

Voltak azonban szerencsésebbek is, mint a két Kiss, vagyis Kiss Feri aki oldalán Kiss Ernővel egy Escort Cosworth-tal rajtoltak, csakúgy mint Doki, azaz dr. Konta, aki Bathó tavalyi autójával és egy láthatóan "bivalyerős", pontosabban "vörös bika erős" szponzorral próbálta eloszlatni a félreértéseket, bizonyítani, hogy az elmúlt évek kudarcaiért nem a keze vagy a lába, hanem a lusta, "turbóbeteg" S2-es volt a felelős. Aztán mindjárt az első versenyen rajthoz állt Horner Péter. Bubu az utóbbi időben csak egy-két versenyen indult, és számára úgy a Budapest Ralin kezdődött az év. Most azonban Ferdi régi Lanciájával igazolta töretlen márkahűségét. Radóék maradtak francia márkánál, csak éppen a Peugeotból Renault Clio lett. Ismét "nyeregbe szállt" a Kós-Kuhár páros, akik Mazdával gyarapítják az N4-es mezőnyt. Ebbe a csatába szállt be egy tavaly feltűnt reménység, akinek apját mindenki jól ismeri. Krisztián, Hideg Jani fia Zsille Péterrel oldalán, ugyancsak egy Escort Cosworth-tal próbált beférközni a kipróbáltabb versenytársak közé.

A prológ tehát inkább bemutatkozás volt, az erőviszonyokat is csak nagyjából jelezte, hiszen - mint többen mondták - nem lehetett megküldeni a gépet. Az eredmény sem számított, a nézők tömege pedig tudat alatt is óvatosságra intette a pilótákat.

Az igazi rajt szombat reggelre maradt. Az első etap a nyolc kilométeres Lábatlan-Bajna közti gyorsaságira vezetett, és jóllehet ennek a próbának eredményét végül törölték, mégsem érdektelen feltárni az okot. Elsőként a tavalyi bajnok, Ifj. Tóth-Gergely páros rajtolt el. A szokott tempóban száguldottak, amikor következett az ominózus lassító - 200 - vége sima bal - 150 lassító...így volt az itinerben, mert így adták meg a pályát, így tréningeztük le - kommentálta



Kollár Sportfotó

Gergely Ferenc nem sokkal a történetek után, némileg ingerülten - **Csak diktálom amit felírtam, aztán látom, hogy ott a lassító. Még annyit tudtam mondani, hogy viiii... de addigra már Janika váltott vissza, fékezett, meg csinált mindent, hogy ott ne maradjunk. Mi kétszázal értünk oda. Mondták hogy volt előjelző tábla, de ha azt figyeled, meg olvasod, akkor nem tudsz kétszázal elfordulni.**

Ezért van az itiner!

Janika már túltette magát a dolgon, már amennyire lehet - **hirtelen nem is tudtam mit csináljak. Nem mintha lett volna idő gondolkodni. Ha megpróbálom kikerülni, akkorát esünk, hogy ott maradunk. Vagyis bele kellett menni, minimális kormánymozdulattal.**

Szétbombáztuk a gumikat.

Olyan nincs, hogy az utolsó pillanatban előrébb hozzák a lassítót, onnan ahova jelölték.

Ennek ellenére Tóthék nem írták alá azt a mezőnyben "köröztetett" papírt, amely az első gyorsasági eredményeinek eltörlését indítványozta. A csapat vezetői még a szezonnyitó előtt úgy döntöttek, hogy ha nem muszáj nem írnak alá semmit.

Az élmezőnyből azonban hiányzott Ferjancz, aki a turbó hibája miatt csak a 34. időt autózta. Sokan éppen balszerencséje miatt nehezményezték, hogy éppen ő akarja kivetetni a szakasz

Legjobb időt Ferjancz és Érdi autózta, akik két másodperccel futottak többet egy percnél, a meglehetősen "kurta és kacskaringós" pályán. "Kistóth" és Ranga "csak" 03-at futottak, éppen annyit, mint Tóth Gili. A leggyorsabb N-es a Vojsik-Kovács páros volt, akik eggyel jobbat mentek a 06-ot futott Kontánál, Szeleckynél és Vizinnél. Az élmezőnyben Horner Bubu volt a leglassabb, hiszen 24-et autózott. Egy murvás részen megpördült és csak tolatgatva állhatott ismét irányba. Hubert rossz 14-es ideje ennél prózaibb okokra vezethető vissza. Egy kanyarban integetni akart valakinek, a Sierra pedig nélküle nem fordult, leugrottak az útról. Pár centi híján egy villanyoszloptól majdnem odalett a hűtő.

Érdi Tibor teljes harci díszben

eredményét az értékelésből, hiszen ezzel "adminisztratív" úton, egy pillanat alatt ledolgozná a hátrányát. Miután a változtatás veszélyes és szabálytalan volt, a szakasz eredményeit végül a felügyelőtestület törölte.

A következő, Tatabánya-Környebánya közti hét kilométeres aszfalt hozta az első meglepetést. Mindjárt az elején Janikát Ferjancz követte, annak ellenére, hogy a nézők egy piros Mazdát vártak. Mindenki elrajtolt, csak Érdinek kellett feladnia a futamot. Pontosabban Érdiék is elrajtoltak, méghozzá nagy reményekkel, hiszen az első próbán a Mazda mindössze hármát kapott a Toyotától.

Vagyis a második gyors előtt még minden rendben volt. Gurulás a rajtra...még húsz másodperc...még tizenöt...még tiz...gáz...a fordulat már indul felfelé ...a jobb láb egyre nagyobb adagokat ad a motornak... aztán...

Aztán a pulzusnövelő pillanatot azonnal felváltja a felismerés: valami "megkötött". A Mazdát valamennyire előre gurítja a lendület, de kiderül, hogy nincs tovább. A váltó a váltóház törése miatt megadta magát.

- **Van tapasztalatunk ebben is** - magyarázza Érdi némi önironiával, pár perccel a történetek után, miközben azt figyelni az ember, hogy tényleg ennyire nyugodt, vagy csak uralkodik magán. -



Vass István - Dömök Zoltán

Egy ilyen balszerencse is bele kell, hogy férjen, mert aki magába roskad, az nem tud haladni. Nem is annyira a siker hiányzik, inkább a kimaradt versenykilométerek.

Az már nem derülhetett ki, hogy itt mit ment volna a Totális kocsi, de az biztos, hogy megint *Janika* volt a leggyorsabb. Inkább az volt érdekes, hogy *Gili* és *Hideg Krisztián* azonos időt autóztak, vagyis vagy az *Audival* volt valami gond, vagy *Hidegék* mentek egy nagyot. Maguk mögé utasítottak olyan riválisokat, mint *Vizin*, *Szeleczy*, *Kiss* és *Konta*. *Gerencser Titi*, *Oroszlánék* és *Keill* sem bírtak egymással, míg mögöttük a *Vojcsik Kóssal* nem tudta döntésre vinni a dolgot.

A Lada mezőny is kiegyensúlyozott volt. *Floch*, *Maruzsi* és *Dibusz* csak egy-egy másodperceket adott egymásnak, míg mögöttük a többi "A" 5-ös és 6-os

Húszból tizenegy. Mi ez, ha nem népszerűség. Az élmezőny első húszpárosából tizenegy páros állt rajthoz *Forddal*. Kilenc *Escort* és két *Sierra Cosworth* mellett egy-egy *Toyota*, *Mazda*, *Audi*, *Mitsubishi*, *Renault*, *Opel* és két *Lancia* jelenti az élmezőnyt. Vagyis egyre jobban "Fordul" az élmezőny.

Zsigulik, vagyis *Balogh*, *Kulcs* és *Orbán* is szinte azonos időt mentek.

Érdekes volt még "*Szabógyuri*" bemutatkozása, akiknek - többek állítása szerint - szokatlan volt a *Trabant* helyett a *Peugeot*. Előtte három márkatárs is - *Veszprémiék*, *Nagy* és *Varga* - azonos, jobb időt ment.

A következő két gyorsaságin semmi különös nem történt, hiszen néhány páros, apróbb műszaki gondjait



leszámítva a papírforma érvényesült. Ifj. *Tóth*, *Ranga*, *Ferjancz*, *Szeleczy*...ezek a nevek sorakoztak az eredménylisták élén, méghozzá szigorúan ebben a sorrendben. Kivéve az ötödik, gyorsot, vagyis az *Oroszlány* és *Pusztavám* közti nyolc kilométert, amikor is a negyedik helyről eltűnt a *Szeleczy-Tóth-Escort* trió, míg a versenyzők időeredményeit átlagolták. A szakaszon ugyanis kigyulladt az új *Ford*, és bár majd féltucat poroltót

ráfújtak, a kocsi teljesen kiégett. A délutáni strázsahegyi gyorsot *Tóth Imre*, a kiégett *Ford* navigátora már a nézők közül figyelte. Bár a közönség soraiban az terjedt el, hogy a történetek egy óriási bukás következménye, a hiteles változat mindezt cáfolta.

- **Semmi különös nem történt. Mentünk rendesen, aztán csak azt vettük észre hogy egyre jobban füstöl a kocsi, majd kigyulladt. Megálltunk, kiugrottunk, de akkor már égett az egész.** -

Később többeket vád ért, hogy nem álltak meg segíteni, csak a *Szeleczyék* után hatodiknak rajtoló *Huberték*. A megállásnak azonban talán nem is lett volna értelme, hiszen a tapasztalatok szerint a benzintűz szinte olthatatlan. Ugyanakkor mindenki jól látta, hogy a pilóta és a navigátor egyaránt a kocsin kívül van, sértetlenül. A tavalyi idény nyitón, *Fischer Ákos* *Sierrája* a sámsónházi célban égett,



Kollár Sportfotó

ott a gyorsaságin kívül volt lehetőség az oltásra, mégis még a keréktárcsái elolvadtak.

A hatodik gyorsasági viszont kimaradt, pontosabban etapként szerepelt. Mindezt persze a versenyzők nem tudhatták, annak ellenére, hogy a rendezők már korábban fontolgatták a kihagyását. A helyi "Zöldek" ugyanis tiltakoztak a verseny ellen, mondván, hogy a

rally TOP LISTA

PILÓTÁK

1. Ifj. Tóth János	585
2. Ranga László	291
3. Ferjancz Attila	234
4. Vojcsik Ferenc Golyó	152
5. Érdi Tibor	146
6. Varga Zoltán Cigány	140
7. Dudás Gyula Kokó	128
8. Matics Mihály	83
9. Tóth Ferenc Gili	82
10. Bathó Zoltán	69
11. Szelecky Tamás	62
12. Gerencsér Tibor Titi	48
13. Balatonyi Árpád	44
Horner Péter Bubú	44
Kiss Ferenc	44
16. Turi Tamás	43
17. Radó István	38
18. Szajky István	36
19. Mráz Tamás	27
20. Hideg Krisztián	24
21. Hideg János	23
Maruzsi László	23
23. Födő Imre	20
24. Ifj. Faragó András Ebi	19
25. Wieszt János	18
26. Sóvári Péter	17
27. Fischer Ákos	15
Veszprémi Barna	15
29. Boros Caba	12
Floch István	12
31. Budai Béla	11
32. Szabó Gergely	10
33. Babinecz Zsolt	9
Kiss Attila	9
László Emil	9
Pesti Tamás	9
Rausch Tibor	9
38. Bútor Róbert	8
Tisza Andor	8
40. Ráti Miklós	7
41. Bense István	6
Fráter István	6
Mészáros Sándor	6
Radóné Sisák Mária	6
Ráti Miklós	6
Vass István Piedon	6
47. Bereczk Tamás	5
Kiss László	5
Támcsu Zoltán	5
Vizin László	5
Faltusz Péter	5
52. Takácsy Pál	4
Gerőfi Gábor	4
54. Király Gábor	3
Kós István	3
Kovács László	3
Kóváry Barna	3
Rektenwald Zsolt	3

NAVIGÁTOROK

1. Gergely Ferenc	438
2. Büki Ernő	347
3. Tandari János	213
4. Varga István	139
5. Csökő Zoltán	119
6. Kovács György	118
7. Péntes László	104
8. Tóth Csaba	83
9. Tóth Imre	81
10. Oroszlán Tibor	67
11. Takács Attila	62
12. Répa Katalin	59
13. Bereczky Ákos	40
14. Kerék István	39
15. Papp György	37
16. Gábor János	34
17. Majoros Attila	27
18. Veszpréminé D. Éva	24
19. Német 16V Péter	19
Szántó Szabolcs	19
21. Zsembery Jenő	18
22. Dobos György	16
Birkner Gábor	16
24. Kosztolányi Tamás	15
Doma Gábor	15
26. Horváth Károly	12
Revák Réka	11
Ács Tibor	10
29. Andrejszky Zoltán	9
Csizmeg Zsolt	9
Dobos Zoltán	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Mészáros Sándor	9
36. Borsos Péter	7
László Béla	7
38. Bathó Zoltán	6
Czippán Béla	6
Hajdú Tibor	6
Nagy Nándor	6
42. Bedő Miklós	5
Új Gyula	5
Gönczi László	5
Pindzsulya Zoltán	5
46. Doma Gábor	4
Kovács Zsolt	4
Szalay Csaba	4
Gerőfi László	4
50. Frankó János	3
Gerőfi Gábor	3
Király Zoltán	3
Kovács István	3
Margó György	3
Német István Uborka	3
Pánics Zoltán	3
57. Árva Norbert	2
Gönczi László	2
Landsmann Antal	2
Musitz	2
Szabó Tamás	2
Szenes István	2

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1. Colin McRae	473
2. Juha Kankkunen	363
3. Carlos Sainz	358
4. Didier Auriol	188
5. Walter Röhrl	164
6. Francois Delecour	84
7. Stig Blomqvist	82
8. Piero Liatti	80
9. Jean Ragnotti	77
10. Ari Vatanen	45
11. Alex Fiorio	41
12. Miki Biasion	36
13. Tommi Mäkinen	32
14. Andrea Aghini	29
15. Armin Schwarz	21
16. Kenneth Eriksson	19
17. Béres József	17
18. Philippe Bugalski	13
Enrico Bertone	13
19. Richard Burns	10
20. Jorge Recalde	9
Markku Allen	9
Jorge Bica	9
23. Blachna	8
Toivonen	8
25. Alistair McRae	7
Hannu Mikola	7
27. Gustavo Trettes	6
Patric Snijers	6
S. Pianezzola	6
30. Dominic Bryned	5
Marc Duez	5
Sibera	5
33. Stanislav Chovanec	4
Jindrich Stolfa	4
Freddy Loix	4
36. DeMevis	3
S. Brunza	3
E. Weber	3
Yves Loubet	3
M. Allen	3
Bettega	3
Sepp Haider	3
Manfred Stohl	3
44. D. Bryneel	2
I. Drotar	2
Patrick Bernardini	2
M. Mouton	2

AUTÓK

1. Toyota	404
2. Subaru	403
3. Ford	293
4. Lada	281
5. Lancia	223
6. Lada VFTS	168
7. Renault	89
8. Audi	80
9. Peugeot	74
10. Opel	53
11. Mazda	50
12. Mitsubishi	43
13. BMW	35
14. Skoda	33
15. Trabant	21
16. Tavria	20
17. Nissan	14
18. Seat	6
VW	6
20. Citroen	4
21. Alfa Romeo	3
22. Mega	2

A szavazólapokon a mindenhol a versenyző nevét kérjük jelölni, mert a vezetőknév több versenyzőt is jelenthet. A szavazatokat - az ellenőrizhetőség érdekében - csak névvel és címmel fogadjuk el.

WRS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● CPC AUTÓSZERVÍZ Budapest, Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX. Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerkezlet XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● FINO Market Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24. **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DUNA-ÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autóalkatrész-bolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Gyárvárosi MOL kút - Presszó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gépkölcsonzó Fő u. 179. **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13.

VÁRJUK TOVÁBBI
TERJESZTŐK
JELENTKEZÉSÉT!
legkisebb rendelési
mennyiség 50db
ELŐFIZETHETŐ
A SZERKESZTŐSÉGBEN

Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel./Fax: 28/310177
Felelős kiadó Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Főmunkatárs: Schwarzenberger István
Nyomda: JETPRINT Budapest
Műszaki vezető: Jáger László



Kollár Sportfotó



versenyautók zavarják a madarakat. Szemben a füstölgő, bűdös sárga busszal, amit már megszoktak. Mindez hozzájárul a rendezés minőségéhez, hiszen a Zöldekkel nem az utolsó pillanatban kellene egyezkedni, esetleg biztosítékot kellene kérni, hogy nem jut eszükbe a rajt előtt, hogy éppen tojik a fakopáncs.

A Tardosbánya-Bikolpuszta szakasz szombati kivétele azért is furcsa, mert másnap mindkét szakaszt rendben lebonyolították. Az előző napi elmaradás indoka az volt, hogy "nem kell ingerelni a környezetvédőket", mert ha szombaton zavarja a versenyt a természetet, úgy a Zöldek elméjét elboríthatja a "vörös köd" és a végén olyat tesznek, aminek beláthatatlanok lehetnek a következményei. (Például bedöntenek az útra egy fát, vagy olajat locsolnak az aszfaltra?)

A hatodik gyors tehát elmaradt. A verseny árnyoldalai csak ekkor kezdtek sűrűsödni. Az élmezőnyben ugyanis unalmasan zajlottak az események. Ifj. Tóth mindig és mindenkinél jobbat ment, egészen addig, amíg a Bajna-Lábatlan gyorsot ki

nem késték. Csakúgy mint a verseny előtti rövid tesztelésen, ezúttal is a Toyota gyertyái mondták fel a szolgálatot. Mindez Tardosbánya után derült ki, amikor a kocsit már leszervizelték és a Celicát már otthagyták a motorszerelők. Rádióon kellett őket visszahívni, majd megoldották a problémát, de Janikáék nem csak kikésték az időellenőrzőt, de túl is csúsztak a beíró asztalon. Akkor még senki sem tudta, hogy az utóbbi évek, egyik legvitatottabb esete lesz ez a hiba.

A napból hátra volt a két Strázsahegy gyors, ami inkább az előfutóknak lesz emlékezetes. A szombat esti illetve a vasárnap reggeli futamon felborult mindkét előfutó kocsi, ám szerencsére nem történt sérülés.

A reggel kicsit álmosan indult, hiszen sokan az esti lefekvésbe nem kalkulálták bele az óra átállítást. Több néző azt tippelgette, hány versenyző alszik el egy órát, de szerencsére csak a közönség soraiból érkeztek késve. Ők lemaradtak a meglepetésről, ugyanis Janika, meglehetősen "praktikus" okokból az első helyen rajtolt, mégis a rajtlistán, öt perces büntetésével,

csak a 24. helyen szerepelt a neve. A második rajthoz már nem is állt oda, hiszen autója kigyulladt. Már a rajt előtt szivárgott a benzin, mégis elrajtolt. Hogy nem járt úgy mint Szelezkyék, azt annak köszönheti, hogy a Toyotát az olasz szerelők már poroltókkal várták a célnál. Egyesek szerint, a technikai malőrnek nem csak a valóságban volt nagyobb a füstje, mint a lángja, hiszen a kiállás inkább a feltűnés nélküli

"visszavonulás" indoka volt. Ezt cáfolta a honvédség udvarába betolt autó, amelynek motorterében tényleg jócskán nyomot hagyott a tűz.

A "feladás vádját" legélesebben Gergely Feri utasította vissza, annak ellenére, hogy sok Janika rajongó is ezt tanácsolta volna a bajnok párosnak. A kiállítás helyszínén a "Fater" azaz Tóth János eképpen kommentálta a történeteket. - Lehet, hogy a gyerek ennek köszönheti az életét, mert ő nem tud veszíteni. Bele akarták hajszolni valamibe, amibe nem lett volna szabad. Jó eredményre már úgyszemint volt esélye, így jobb, hogy nem kell kockáztatnia.

Vagyis a verseny Janika nélkül folytatódott. Kinek-kinek akadt valami gondja, még a nézőknek is, hiszen a szép idő ellenére Tardosbányán szállingózni kezdett a hó. Rangának a reggeli Strázsa óta valami nem stimmel a motorjával, de nem gondoltak semmi komolyra. A futóműcsere után úgy tűnt minden megoldódott. Gilinek a második lábatlani gyorson a kuplung stiftje adta meg magát, a sebváltó ötödikben maradt, így Csökő Zolinak kellett az emelkedőn a beíróig tolni a kocsit. Konta dokinak a második lábatlani gyors marad emlékezetes. A bal hátsó fék elment, de javításra már nem volt ideje a szerviznek, a fékcsövet "ledugózták". Így a lábatlani gyorsot merészen a hátsó fék nélkül teljesítették. Talán ezért, talán nem, de az biztos, hogy így a kategória legjobb idejét teljesítették.

Golyóéknak sem volt szerencsájuk. Ők három percre beestek egy árokba a második Tardoson. A kocsi bal hátsó oldala egy közúti jelzőtábla nyomait viselte magán. Hogy a tábla, ami meg a Vojcsik-Kovács-Sierra trió nyomait viselte, mit jelezhetett, már nem lehet tudni. A navigátor szerint, minden bizonyosan veszélyes kanyarulatot tüntethettek fel rajta. Feleslegesen... A másik Sierrának a



Kollár Sportfotó

Halász Zsolt - Vörös József

Klima fotó



ESZTERGOM II. osztály

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat.	össz. idő	csoport	kategória
1. Fülöp-Iványi	Szerpen-Team	Skoda Favorit	A5	00:44:08	1	1
2. Stréhli-Locher	Spindler ASE	Skoda Favorit	A5	00:44:29	2	2
3. Födő-Födő	Geotim Rallye	Lada 2105	A5	00:44:47	3	3
4. Tóth-Kronome	Radó Rallye	Opel Corsa	A5	00:45:17	4	4
5. Wieszt-Hámori	Radó Rallye	Lada 2105	A5	00:45:22	5	5
6. Rektenwald-Frankó	AutóÁgó RC	Peugeot 205	N2	00:45:36	1	1
7. Horváth-Asztalos	Fanatic Rallye	Peugeot 205	N3	00:45:46	2	1
8. Martin-Metz	Beach-B. SE	Lada 2105	A5	00:45:55	6	6
9. Maricsek-Kovács	Webasto Rallye	Lada 2105	A5	00:46:06	7	7
10. Faltusz-Békefi	Faltusz SE	Lada 2105	A5	00:46:15	8	8
11. Geng-Czinó	El-Ton VGSE	Opel Corsa	N3	00:46:17	3	2
12. Csontos-Dittrich	Arrow Rallye	Suzuki Swift	N2	00:46:19	4	2
13. Görög-Rátkai	Radó Rallye	Peugeot 205	N3	00:46:19	5	3
14. Szabó-Sárdi	Spindler ASE	Ford Fiesta	N3	00:46:21	6	4
15. Posta-Jandsó	Autóturbó R.T.	Peugeot 205	N2	00:46:27	7	3
16. Bereczky-Takács	Haladás SE	Lada 2107	N3	00:46:37	8	5
17. Boda-Gódor	Holz Rallye	Lada 2105	A5	00:46:39	9	9
18. Király-Szunyi	Tatabányai ASE	Lada 2105	N2	00:46:42	9	4
19. Szamos-Rozgonyi	OSC Autósport	Peugeot 106	N3	00:46:49	10	6
20. Boros-Endresz	Mráz Rallye	Peugeot 205	N3	00:46:56	11	7
21. Páhi-Hinger	Tihanyi RC	Lada 2107	N3	00:47:05	12	8
22. Támcsu-Fejedelem	Top Speed ASE	Lada 2105	A5	00:47:58	10	10
23. Csontó-Groholy	Trade ASC	Alfa Romeo	N3	00:48:21	13	9
24. Lengyel-Tardi	Trade ASC	Lada 2105	A5	00:48:28	11	11
25. Péntes-Ibrányi	El-Ton VGSE	Lada 2105	A5	00:49:07	12	12
26. Tóth-Lendvay	Jászberényi SE	Lada 2105	N2	00:49:17	14	5
27. Tajmei-Varga	El-Ton VGSE	Lada 2105	N2	00:49:21	15	6
28. Galambos-Farkas	El-Ton VGSE	Lada 2105	N2	00:49:36	16	7
29. Dombóvári-Dulay	Trade ASC	Lada 2107	N3	00:50:40	17	10
30. Kovács-Martinkovics	JO-ZI SE	Trabant 601	A4	00:50:53	13	1
31. Czipa-Vámos	Miskolci ASE	Lada 2105	A5	00:50:54	14	13
32. GrámánA-Lenzsér	Grámán Rallye	Lada 2105	A5	00:50:56	15	14
33. GrámánL-Érczkövi	Grámán Rallye	Lada Samara	A5	00:51:05	16	15
34. Gémesi-Handl	Arrow Rallye	Trabant 601	A4	00:51:21	17	2
35. Papp-Mándi	Hobby Autósport	Lada 2105	N2	00:51:26	18	8
36. Bessenyei-Szarvas	Püspökladányi AS	Lada 2105	N2	00:51:34	19	9
37. Németh-Németh	Népligeti M. SE	Skoda Favorit	A5	00:52:30	18	16
38. Gerőfi-Gerőfi	Total-Car	Trabant 601	A4	00:54:09	19	3
39. Kékesi-Horváth	Webasto Rallye	Lada 2105	N2	00:54:25	20	10
40. Sánta-Bordák	JO-ZI SE	Trabant 601	A4	01:10:29	20	4



Klima fotó



Tótori fotó

Gerőfi Gábor - Gerőfi László



Boda István - Gódor Barnabás



Klima Fotó

két első gátlója mondta fel a szolgálatot, így Huberték élete sem volt egyszerű. *Bubunak* az első Lábatlanon a bal első gólyalába törött el. Kevesen voltak olyan szerencsések mint *Oroszlánék*, akik elmondhatták, hogy semmi gondjuk nem volt. Az egyetlen hiba az egész autó, ami már megérett a bontásra.

Vagyis inentől kezdve már szinte eseménytelennek számított a verseny, csak hogy az utolsó gyorsasági előtt az Esztergom felé vezető úton feltűnt egy piros-fehér-zöld, Escort, benne *Rangával*. Mindez még nem lett volna baj, csak hogy a kocsit egy szervizbusz vontatta. Mint kiderült az élen álló páros kocsijában eltörött egy csapágykosár, a golyók összetorlódtak, egy pillanatra megszorult minden, amitől a vezérmű bordásszija lefogazódott. A szelepek elveszítették "egészséges" összhangot, vagyis *Rangának* a siker küszöbén botlottak meg és estek ki. Ez a sors jutott *Radóéknak* is, akik ugyancsak műszaki hiba miatt adták fel a versenyt.

14. gyorsasági - LÁBATLAN-BAJNA

1. Ferjancz-Tóth	Ford Escort	03:55
2. Ranga-Büki	Ford Escort	03:57
3. Konta-Táborszky	Ford Escort	03:59
4. Vizin-Gönczi	Ford Escort	04:01
5. Vojcsik-Kovács	Ford Sierra	04:02
6. Kiss-Kiss	Ford Escort	04:04
7. Gerencsér-Garamvölgyi	Ford Escort	04:06
Keil-Molnár	Opel Astra	04:06
9. Tóth-Csökö	Audi S2	04:08
Hubert-Mészáros	Ford Sierra	04:08
11. Oroszlán-Oroszlán	Mitsubishi	04:10
12. Horner-Kerék	Lancia Delta	04:11
13. Ábrahám-Mike	Ford Escort	04:12
14. Kiss-Bedő	Lada Samara	04:22
15. Bojtár-Prókay	Renault Clio	04:23

Mint kiderült *Ferjancz* kudarca is csak egy hajszálon múlt. Mint mondta, az egész futam inkább egy munkaversenyre emlékeztetett, mert nem is ő, hanem szerelői nyerték meg a futamot. És persze a

gondviselés, ami segítette begurulni a célba. A féltengely agya ugyanis letekeredett, a golyók kihullottak, így "vas a vason" éppen csak begurultak a célba, megnyerve ezzel a versenyt. Másodikként *Gili* futott be nagy hajrával, az utolsó gyorsot ő nyerte.

A szerencsések közé tartozott a *Vizin-Gönczi* páros, akiknek említésre méltó problémájuk nem volt, így magabiztosan nyerték a csoportküzdelmet *Dr. Konta* előtt, aki ezúttal bizonyította, hogy érdemes volt Audiról Fordra váltani.

A Red Bull háttérrel, olyat mutatott, amely joggal emelte az élmezőny legjobbjai közé. A célban nem lehetett eldönteni, hogy a boldogság, az eredmény, vagy tényleg a szponzor adott neki szárnyakat. Mert, hogy repkedett, az biztos.

Kiss Feriék futottak be a csoport harmadik helyére a *Gerencsér-Garamvölgyi* páros előtt. Az F2 külön értékelésében *Keill* Opel Astrája volt a legfürgébb. Csakúgy mint a kategóriában a "kétkerekesekek" között is a második lett a "kék, báránnyel" Kadett GSi. A *Hényel-Andrejszky* párosnál csak a *Keill-Molnár* páros volt jobb. Ők foglalták el az "A" csoport abszolút sorrend negyedik, ötödik helyét.

A mezőny jócskán megfogyatkozott. A 83 rajtoló párosból csupán 39 ért célba.

schw...


Szajky István-Papp György



Klima Fotó

Klima Fotó



Tudósításunk a  támogatásával készült.

Rallyautók tuningolása a lakásban



A Rallysport újságban elkezdett cikkünk folytatásaként most a maketteken elvégezhető változásokat fogom bemutatni, amivel tuningolhatjuk a boltban vásárolható versenyautókat.

Leginkább szembetűnő változtatás az, mikor az eredetitől eltérő dekorációval díszítjük a modellt. Ez az egyéni fantázia és a rendelkezésre álló matricák függvényében készíthető el, hiszen minden makettezőnek előbb-utóbb összegyűlik néhány fel nem használt matricája. Ezt a gyűjteményt bővíthetjük, ha előre gyártott, sponzorfeliratokat tartalmazó matricalapokat vásárolunk, de teljes autókhoz is készítenek matricaszettet, amivel létező versenyautók külső megjelenését készíthetjük el. Sok kis manufaktúra gyárt ismert makettekhez matricákat. Ilyen komplett szett felhasználásával készítettük el a Tamiya Ford Escort Cosworth makettjéből a Martini által szponzorált versenyautót.

További átalakítási lehetőségeket ad az autók külső felülete, hiszen nem minden maketthez adnak sárfogógumikat, lezorítóstifteket és pótlámpákat. Ezeket házilag is könnyű elkészíteni, részben a szintén fel nem használt alkatrészekből, részben a háztartásban fellelhető anyagokból. Sárfogógumikhoz vékony műanyag ill. gumilapot tudunk használni, stíftet vékony drót meghajlítással, vagy gombostűből készíthetünk. Lámpák esetében már nem ilyen könnyű az eset, ha nincsen régebből megmaradt lámpánk, akkor más makettezőkkel cserélhetünk, vagy a saját fantáziánk alapján plasztikus anyagokból megformázhatjuk azokat. Az antennáknál is sok a lehetőségünk, hiszen a vékony drót, a cíterahúr vagy a láng felett megnyújtott műanyagpálca (a makett alkatrészeit tartalmazó öntőkeret egy darabját a tűz felett óvatosan széthúzzuk, az elvékonyodik és ebből a vékony csíkból már ki tudjuk választani a megfelelő darabot) alkalmas erre a célra.

A belső tér is sok lehetőséget tartogat számunkra, sok olyan felszerelést kihagynak a makettből, amit mi utólag beszerezhetünk vagy

elkészíthetünk. Legegyszerűbb ezeknek a megvásárlása, hiszen a már említett külföldi kis cégek erre az igényre kialakított választékából szinte minden beszerezhető. Kapható tűzoltókészülék és rendszer, sisak és hangosító, biztonsági övek és csatok, lezorítók, versenyzőfigurák, természetesen a makett méretarányának megfelelően kicsinyítve. Ha házilag készítenek alkatrészeket, ez olcsóbb de kegyességet és fantáziát kíván. Több kiegészítő elkészíthető műgyantából, vagy a már kész alkatrészek sokszorosítása is megoldható ezzel az eljárással. Néhány gyártó ad biztonsági öveket is a versenyautómakettekhez, aminek az anyagából két miliméter széles csíkot vágunk és azt fűzzük be a csatokba, akár az igazi öveknél. Ha ilyet nem találunk a kittben, vásárolhatunk a forgalomban lévő kiegészítőkből, vagy saját magunk is készíthetünk övet vékony szövet vagy műanyag felhasználásával.

Ha már az autó készen van, a versenyek hangulatát koptatással, sár és hó hatását utánzó festékekkel idézhetjük fel. Az így elkészített makett már olyan, mint az igazi autó a futam közben, ekkor szokott a makettezőkben felvetődni a gondolat, hogy a pillanatokat

felidézõ "életképeket" készítsenek, amiket diorámáknak hívunk. Itt megint csak a képzelet szab határt, hiszen a versenyek, gépátvétel vagy szervíz egy-egy kiragadott pillanatát kell élethűen megmintázni. A gyártók ehhez is sok segítséget adnak, hiszen figurákat (versenyzők, szerelők és utcai emberek), szerszámokat és a szervizben ill. a szervizpontokon használt eszközöket, trailert, kerekeket és egyéb felszereléseket kínálnak az ilyen érdeklődők részére. A terep elkészítéséhez bokrok és fák, fű, föld, kavicsok, és egyéb anyagok használhatók fel, amiket természetes anyagokból vagy a készítőik által előállított műterepanyagok alkalmazásával tudunk elhelyezni a diorámában.

Sok olyan autótípus van, aminek versenyautó változatát nem lehet beszerezni, ehhez saját magunk készítenek el minden alkatrészt. Az üléseket a legegyszerűbb műgyantából megönteni egy már kész ülés formájának felhasználásával, de ha kicsit többet áldozunk erre, a forgalomban beszerezhető kagylóülések is. A bukócső pedig nem jelent igazán nagy gondot, hiszen drótból gyárthatjuk le ezt, akár egy igazi bukócső alapján, akár az elképzeléseink alapján.

Végül röviden ismertetném az NH. MODELLPOSTA Egyesületet, ami a makettezők igényei szerint működik. Tagjainkat segítjük a makettezéssel kapcsolatos információkkal és tanácsokkal, számukra csomagküldő szolgáltatásunk is működik, aminek segítségével beszerezünk, és az ország területére bárhova elküldjük a megrendelt maketteket, festékeket és kiegészítőket. A választást megkönnyíti az általunk kiadott katalógus, amiben több mint 50 cég termékeiből lehet választani.

Levélcímünk:

1046 Budapest, Szent László tér 3.
NH MODELLPOSTA



ILLUSZTRÁCIÓKÉNT

Hogy micsoda szoros, öldöklő harc dül a másodpercekért, íme a 8 kilométeres gyorsasági leggyorsabb tizenöt ideje. Ami meglepő és szerencsés, hogy nincsenek uralkodó márkák, nem lehet a mezőnyt egy jó autóválasztással "lemosni". Aki azonban tudja a erő-, és konstrukcióbeli különbségeket, tisztába kell, hogy legyen azzal, hogy mennyire kell pl. egy Ladában kapaszkodni, egy ilyen gyors aszfalton, a könnyebb és erősebb "frontosok" után.

5. GYORSASÁG: LÁBATLAN - BAJNA

1. Stréhli-Locher	Skoda Favorit	04:31
2. Bordák-Zombori	Skoda Favorit	04:33
Fülöp-Iványi	Skoda Favorit	04:33
4. Födő-Födő	Lada 2105	04:34
5. Horváth-Asztalos	Peugeot 205	04:35
6. Tóth-Kronome	Opel Corsa	04:36
7. Wieszt-Hámori	Lada 2105	04:37
Szamos-Rozgonyi	Peugeot 106	04:37
Görög-Rátkai	Peugeot 205	04:37
Csontos-Dittrich	Suzuki Swift	04:37
11. Szokolai-Szokolai	Lada 2105	04:38
Maricsek-Kovács	Lada 2105	04:38
13. Faltusz-Békefi	Lada 2105	04:39
Boros-Endresz	Peugeot 205	04:39
15. Rektenwald-Frankó	Peugeot 205	04:40



Klíma Fotó

Bordák Zoltán - Zombori Attila



Tóthi Fotó

Tóth József - Lendvay Zoltán



Juha Kankkunent nem kell nélkülöznie a rallyvilágnak. A FIA nyilatkozatban jelentette ki, hogy nem kívánja mellőzni sem a Toyotát, sem Kankkunen személyét. Az eltiltás kizárólag a Toyota Motorsportot érinti. Így már biztos, hogy legalább hat futamon indul,

amivel akár a világbajnoki címet is visszahódíthatja. Minden alkalommal helyi csapatokban indul, de mindig teljes gyári csapattal. Ő az egyetlen aki a botrány ellenére hű maradt a csapathoz.

A Svéd Rallyn Kankkunen végig hol a második, hol a harmadik helyen állt. Meg is tartotta volna dobogós helyét, ha nem fúródik egy hóakadályba az utolsó nap első gyorsasági szakaszán. Ráadásul az ő nyomtávja szélesebb volt, mint amit Mäkinen és Sainz taposott, így az egyenesekben a mély hóban nem volt egyszerű az egyenes haladás sem. Mellé a fiatal szupertehetséget, a belga Freddy Loix-ot szerezte meg a Toyota. A huszonöt éves pilóta a rallyvilágot elkápráztatta, ahogy könnyedén vezette az F2 világbajnokságot, a '95-ös Akropolisz Rally-n négyszer ment abszolút első időt egy Opel Astrával(!). Otthon többször is sikerült megelőznie Markku Alent. A finn a második legsikeresebb pilóta a világon, aki Toyotát vezet. Nem csoda, hogy a Toyota lecsapott erre a tehetségre.

traco

LADÁHOZ tuningalkatrészek:

zsugorkar, nagycsatornás hengerfej szívócsonkkal, vezérműengely, keréktőcsavar, kartervédő, lengéscsillapító, 50-, 60-as kipufogó rendszer (Samarához is) négyleömlős torok, spoilerok, kagylóülések, komplett motor ELADÓ

Tel.: 06-30-532 196

II. BÁRÓ kupa

1996 május 4-én szlalommal egybekötött ralit rendez a Báró Söröző Kisnánán. A verseny két futamban egy gyorsaságin kerül megrendezésre.

A pálya hossza 7000 m, föld és murva. Edzés 3-án délután, nevezés 3-án estig a sörözőben, ill. reggel 8-ig a helyszínen.

Világszínvonalú autó már rally II.-ben is!

A IV. CHAMPION - ARBAU RALLY másodosztályú mezőnyének győztese, a komoly rallycross múlttal rendelkező, szimpatikus, fiatal versenyző, Fülöp Rajmund, oldalán Iványi Sándorral.

RS.: Régóta versenyeztek együtt?

Iványi Sándor: Már az első lépéseket együtt tettük meg Trabanttal, utána én pár évet, a szintén tarjáni Stréhli Jóskával versenyeztem, akivel tavaly előtt meg is nyertük "Esztergomot". Rajmund a múlt évben szólta, hogy kipróbálná a rally-t is. Miskolcra béreltünk egy Ford Fiestát amivel a mezőny elejéről, egy szerencsétlen műszaki hiba miatt leestünk az útról, hat méter mélyre, ahonnan csak a fél erdőt kiirtva sikerült az autót visszatenni az útra. Sajnos csak a verseny után. Ez persze nem vette el a kedvünket, még ha drága tanulópenz is volt.

RS.: Rajmund, mióta versenyzel?

Fülöp Rajmund: 1989-ben még jogsí nélkül, egy XX-es Ladával indultam egy ügyességi versenyen, Tatán, ahol második lettem. '92-ig amin elindultam és célba értem, megnyertem. Ezek ügyességi-, és túraversenyek voltak.

1992-ben indultam először rallycrosson, egy Lada VFTS-el Nyírádon, az év utolsó versenyén.

Következő évben, ugyanezzel az autóval az éves értékelés 4. helyén végeztem. Ladák közül sikerült a legeredményesebben zárni az évet.

RS.: Mióta versenyzel Skodával?

Fülöp R.: '94-ben már egy Skoda 130LR volánját pörgettem. 11 versenyből hatszor sikerült csak a célvonalon áthaladni, de így is 5. lettem. Az autó gyermekbetegségeiből viszont rengeteget tanultunk. 1995. volt végre a siker éve, hiszen 7 versenyből, 7-et nyertem, a divízió 4., 1600 cm³ alatti kategóriájában, így a divízió 4-ben abszolút negyedik lettem.

RS.: Mi inspirált, hogy átnyergelj a rally-ra?



Kolár sportfotó

Fülöp R.: Végül is rallycrossban mindent elértem amit elérhettem, úgy gondoltam ugyanezt megpróbálom rally-ban is.

RS.: Eredményeid alapján az elsőosztályban a helyed, miért a másodosztályban indulsz?

Fülöp R.: A lépcsőfokokat szeretném betartani, nem árt egy tanuló év. A totális offenzívát '97-98-ra tervezzük.

RS.: Hú maradtál a márkához, van ennek valami különös oka?

Fülöp R.: Az egyik ok, hogy a Skoda Favorit F2-ben már VB-t is nyert, ezenkívül sikerült kitaposnunk egy utat a Skoda gyárhoz, így mindent egyenesen Mlada-Boleslavból kaptunk, természetesen nem ingyen.

RS.: Ha már itt tartunk, ha nem titok, mennyibe került ez a super-technika?

Fülöp R.: Végül is nem titok, három guriga.

RS.: Fölényes győzelmet arattatok Esztergomban, hogy tetszett a verseny?

Fülöp R.: Nagyon tetszett, úgy történt

minden ahogy titkon elterveztem, úgy éreztem a tavalyi eredményem is kötelez, arról nem is beszélve, hogy a hazai pálya előnyét is élveztem; hiszen Tarjánban lakom. Hála Istennek Salgótarjánban is van egy kis "tarján", úgyhogy félig ott is hazai pályán nyomulhatunk majd.

Bízunk benne, hogy előkelőbb rajtszámot kapunk a Salgón. Ezúton szeretném megköszönni, hogy a Szerpen-Team SÉ-ben, egy szuper egyesületben versenyezhetünk, és a Straubinger Motorsport, a Sziget Panzió, a MÜFÉMÉRT Kft. és a KORNER Bt. segítségét.

RS.: Ha jól tudom az autók '94-ben a VB mezőnyét színesítette, hogy találtak rá?

Fülöp R.: Jól tudod, utána egy évet állt, és köszönhetően a gyári kapcsolatoknak, a Straubinger Motorsportnak hozzájutottunk, pedig ezeknek az autóknak meg van mindig a helyük. Bízunk benne nem okozunk csalódást a gyáriaknak és jövőre megtaláljuk azt a helyet ahol a Felicia Kitcart osztják.

/Mixi/

Safari 1996

1996. április 5-6-7.



A rallytörténelemben először minden nagy gyári csapat képviselteti magát a "szörnyeteg rally-n". A verseny össztávja 2995 km, ebből 1912 km gyorsasági szakasz. A legrövidebb 50, a leghosszabb 214 km.

A legjobbnak tartott berepülőpilóta Blomqvist már hetekkel a verseny előtt a helyszínen tesztelte a Fordot

traco



Az 555 Subaru csapat az ismert összeállítással indul: McRae és Liatti vezeti a két autót.

KORÁBBI GYŐZTESEK

1976 Singh-Doig	Mitsubishi Lancer
1977 Waldegard-Thorszelius	Ford Escort RS
1978 Nicolas-Lefebvre	Peugeot 504 V6
1979 Mehta-Doughty	Datsun 160J
1980 Mehta-Doughty	Datsun 160J
1981 Mehta-Doughty	Datsun Violet
1982 Mehta-Doughty	Datsun Violet
1983 Vatanen-Harryman	Opel Ascona
1984 Waldegard-Thorszelius	Toyota Celica
1985 Kankkunen-Gallagher	Toyota Celica
1986 Waldegard-Gallagher	Toyota Celica
1987 Mikkola-Hertz	Audi 200 Quattro
1988 Biasion-Siviero	Lancia Delta Int.
1989 Biasion-Siviero	Lancia Delta Int.
1990 Waldegard-Gallagher	Toyota Celica
1991 Kankkunen-Piironen	Lancia Delta Int.
1992 Sainz-Moya	Toyota Celica 4WD
1993 Kankkunen-Piironen	Toyota Celica 4WD
1994 Duncan-Williamson	Toyota Celica 4WD
1995 Fujimoto-Hertz	Toyota Celica 4WD

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 4. (1977, 1978, 1980)

Összeállította: Csúri Gábor

FIAT 131 ABARTH

1977-ben még javában tartott a Lancia Stratos sikersorozata, azonban ekkor debütált a rally-vb színpadán egy másik olasz autógyár speciális terméke, a Fiat 131 Abarth, amely megfosztotta a márkavilágbajnoki címtől a legendás Lancia-t.

A Fiat szakemberei egy nagyszériában gyártott "tömegautót", az akkoriban nagyon népszerű és közkedvelt 131-es modellt kezdték el tuningolni, s látták el olyan felszerelésekkel, kiegészítőkkel, melyek a ralizás világbajnoki szintű követelményeinek megfeleltek. Így született meg a már szériában is igen dinamikus Fiat 131 Abarth raliversenyautó változata. A hátsókerék-hajtásos, izomtól feszülő autót Torinóban, a Carlo Abarth által 1949-ben alapított (1971-től Fiat-tulajdonban lévő) tuningműhelyben építették.

1978-ban sikerült megismételni az egy évvel korábbi diadalt - a gyártók világbajnoki címének megszerzését -, sőt az egyéni világbajnoki címet is Fiat-tal nyerte a finn Markku Alén. A kettős siker 1980-ban megisméltődött. Ekkor a német Walter Röhrl hívta fel magára a figyelmet. Többek között a torinói csapatnál



eltöltött éveknek is köszönheti, hogy még ma is "félistenként" tisztelik a sportág hívei.

1982-ben az Audi révén megjelent az összkerék-hajtás a raliban. Ennek fölényével szemben, már kevés volt a hagyományos Fiat- technika. A Fiat 131 Abarth öt dicsőséges év után immáron háttérbe szorult.

ALAPMODELL

Motor: négyhengeres, soros Fiat-Abarth, 2000 cm³
 Max. teljesítmény: 115 LE/6000 ford./min
 Max. forgatónyomaték: 155 Nm
 Max. sebesség: 190 km/h
 Gyorsulás 0-100 km/h: 10.3 s

REJTVÉNY

Kik "döngtek" az alábbi képeken?
 A helyes megfejtők között 1db videokazettát sorsolunk ki a BUKÁSOK sorozatból
 Beküldendő a szerkesztőség címére április 30-ig.



Szalay Róbert fotói

Kik "döngtek" ?

- A márciusi rejtvény helyes megfejtése:
 1. Leitold Károly, 2. Hideg János, 3. Ivánszky Árpád,
 4. Dudás Gyula (Kokó), 5. Bögös Sándor
 6. Szabó Tamás

A márciusi győztes:
 Papp Zoltán, NYíregyháza