

„NAVIGÁTOR” '96

Híradás a rallye világából

I. ÉVFOLYAM 1. SZÁM



A KÉT „VITÉZ JÁNOS”: IFJ. TÓTH ÉS WIESZT
SZEZON UTÁN, SZEZON ELŐTT: SIBERA, TRINER, STOLFA
OROSZLÁN TIBOR A NAVIGÁTOROKRÓL
MEGSZÓLAL A SZERELŐ
A BUKÁSOKRÓL: MATICS ÉS SÁNTA

Navigátor: Egy társ, aki segít eligazodni a rallye világában. Ezt tűztük ki célul a „Navigátor '96”-nak is. Részletes összefoglalókkal, versenyzők, szerelők, nézők és rendezők megszólaltatásával próbálunk képet festeni erről a csodálatos sportról.

Terveink szerint lapunk, a rallye versenyek időpontjában jelenik majd meg és azok helyszínein lesz kapható. Ötletekkel, kérdésekkel egy picit mindenki segíteni tud, hogy a „Navigátor '96” egyre színesebb, érdekesebb híradássá váljék.

Köszönet jár mindazoknak, akik tettek azért, hogy az első szám megjelenhessen. Nehéz lenne mindenkit felsorolni, de Oroszlán Tibor és Kollár Attila segítségét külön meg kell említenünk.

Bízunk abban, hogy hamarosan megjelenik a „Navigátor '96” második száma és jövőre lesz majd „Navigátor '97” is.

a Szerkesztők



IN MEMORIAM

Amikor kinyitod ezt az újságot és ránézel erre a képre, talán nem is tudod, mi történt a következő pillanatban. Hallhattál róla a rádióban, láthattad a tévében és az is lehet, hogy Te is ott vagy a képen, de neked szerencséd volt...

Versenyzők, rendezők és nézők, több százezeren együtt vágunk neki, hogy minden tavasszal újra életre keltsük a csodát. A csodát, amit így nevezünk: RALI.

Együtt keltjük életre és csak együtt érhetjük el, hogy ez a „csoda” egy izgalmas sport maradjon és ne történjenek újabb tragédiák.

Együtt tehetünk azért, hogy a Magyar Autósport, versenyzőink Európa- vagy Világbajnoki szereplése révén kerüljön be a köztudatba és a versenyek közötti idő ne felelősök keresgélésével, hanem felkészüléssel teljék.

Mikor ezeket a sorokat olvasod gondoldj erre, és gondoldj azokra is, akik már soha nem lehetnek rajta egy ilyen fényképen...



AZ ÉLVONAL



Kitűnő autók, jó pilóták, rutinos navigátorok várták a tavalyi rajtot. Nehéz lett volna jósolni, hiszen mind az „A” mind pedig az „N” csoport nagyon megerősödött, de az abszolút első helyért vívott harcban szinte mindenki ifj. Tóth János és Ranga László párharcára számított. Némiképp a technika is beleszólt a bajnokság alakulásába, de ettől függetlenül el kell ismernünk: ifj. Tóth János és Gergely Ferenc megfelelő háttérrel méltó ellenfele tud lenni a nagyon jó párost alkotó Ranga-Büki kettősnek. 1995-ben tehát „Janika” nyert, de az igazsághoz hozzátartozik: Rangáék egész évben technikai problémákkal küszködtek. Reméljük, '96-ban is izgalmas és legfőképp technikai problémáktól mentes versenyszezonban lesz részünk.

Az „N” csoportban nem volt könnyű dolga a bajnok Érdi-Varga kettősnek, hiszen az új fiúnak számító Szeleczy Tamás egy rutinos navigátorral, Tóth Imrével az oldalán elképesztő időket

autózott. Sikeres váltás volt a Vizin-Gönczi párosnak a Ford. Az év végén mindössze 5 ponttal maradtak le Szeleczyéktól és lettek csoportjukban harmadikak. Vojcsik „Golyó” 48 pontja a negyedik helyhez volt elég. Az 5-6. helyért Gerencsér Tibor régi navigátorával, Bathó Zoltánnal viaskodott. Az Oroszlán testvérpáros az „öregecske” Galanttal futott be a csoport hetedik helyére.

Az N1-es géposztályban három Suzuki vetélkedéséből a Juhász-Gubrán kettős került ki győztesen. Egy kategóriával feljebb Csukovics István és Karácsony István nyert, ritkaságszámba menő Mitsubishi Mirage-ukkal.

Az N3-as kategóriában egy „régimotoros”, Takácsy Pál került az élre, megelőzve a Varga-Fogarasi és a Kovács-Kovács párosokat. A legnagyobb szériautók vetélkedésében a pilóták sorrendje: Érdi, Szeleczy, Vizin, Vojcsik, Gerencsér megegyezett az „N” csoport abszolút sorrendjével.

Az „A” csoportban ugyanúgy mint abszolút értékelésben ifj. Tóth János Gergely Ferencsel végzett az élen. Egész évben szorgalmasan gyűjtögette pontjait Kiss Ferenc. Teljesítményével a „Formula 2000” bajnoka lett. Csoportértékelésben 3 ponttal maradt le Ferjancz Attila Ranga László mögött és hárommal előzte meg a Peugeot-terelgető Radó-Bereczky kettőst az év végén. Tóth „Gili” és Csökő Zoltán a hatodik, Dudás Gyula Gábor Jánossal pedig a hetedik helyhez szerzett elég pontot a csoportban.

Az A5-ös kategóriában Balatonyi Árpád és Borsos Péter Ladával, eggyel feljebb Radó István és Bereczky Akos Peugeot-val nyert bajnokságot. Az „A7”-ben az első hat helyen három Opel és három Volkswagen osztozott. A sorrend: Kiss-Németh, Keill-Új és Butor-Gerőfi.

Hogy mi várható idén? Ez csak Esztergomban fog kiderülni, de gyanítom, hogy a gépátvételen egy-két autó látván tátva marad majd a szánk. ■



„NE LEGYEN NAVIGÁTOR, AKINEK A BUSZON HÁNYINGERE VAN!”

Talán sokan nem is tudják, miért ülnek ketten egy raliautóban. Jó, egy sofőr az kell, mert nélküle nem nagyon megy, de az a másik, az minek van ott? Miért jó neki, hogy olykor sápadtan kucorog ülésében egy gyorsasági szakasz végén? Mi az a papír a kezében, és miért néz fel olyan ritkán?

Ilyen és ehhez hasonló kérdéseket tettünk fel Oroszlán Tibornak, aki '79 óta a magyar rali oszlopos tagja. Óriási tapasztalatát többek között: Takácsy Pál, Ferjancz Attila, Selmeczy György és bátyja, Oroszlán László oldalán szerezte. Többszörös Magyar Bajnok és 1995-ben már másodszor érdemelte ki az „Év navigátora” címet.

NAVIGÁTOR Tibor, mi az itiner?

OT: Tulajdonképpen egy útvonalleírás. Két fajtáját használjuk, a gyorsasági itinert és az útvonal itinert.

NAVIGÁTOR Mi a különbség köztük?

OT: Az útvonal itiner arra szolgál, hogy a verseny rajtjától a célig elvezesse a versenyzőket a rali útvonalán. Ez egyfajta térkép, ami alapján egy kis gyakorlattal bárhová, bármikor el lehet találni.

A gyorsasági itiner azért készül, hogy a lezárt gyorsasági szakaszokon a páros minél rövidebb idő alatt végig tudjon menni. Ez egy film, amit a navigátor a sofőr elé vetít.

NAVIGÁTOR Hogy készül az útvonal itiner?

OT: Sajnos Magyarországon nagyon kevés a gyorsasági szakaszra alkalmas és megkapható út, ezért egy versenyt úgy csinál a rendező, hogy körbenéz, hol lehetne gyorsaságikat rendezni és ezeket megpróbálja valamilyen sorrendbe rakni.

Mikor ez megvan, beül egy autóba, amiben van méterszámláló. Ezzel végigmegy az útvonalon a rajttól a célig és szépen a megfelelő nyilakkal lerajzolja a kereszteződéseket, táblákat. Ezt kapják kézhez a versenyzők.

NAVIGÁTOR Érdemes-e ezt a verseny előtt végigjárni, ellenőrizni?

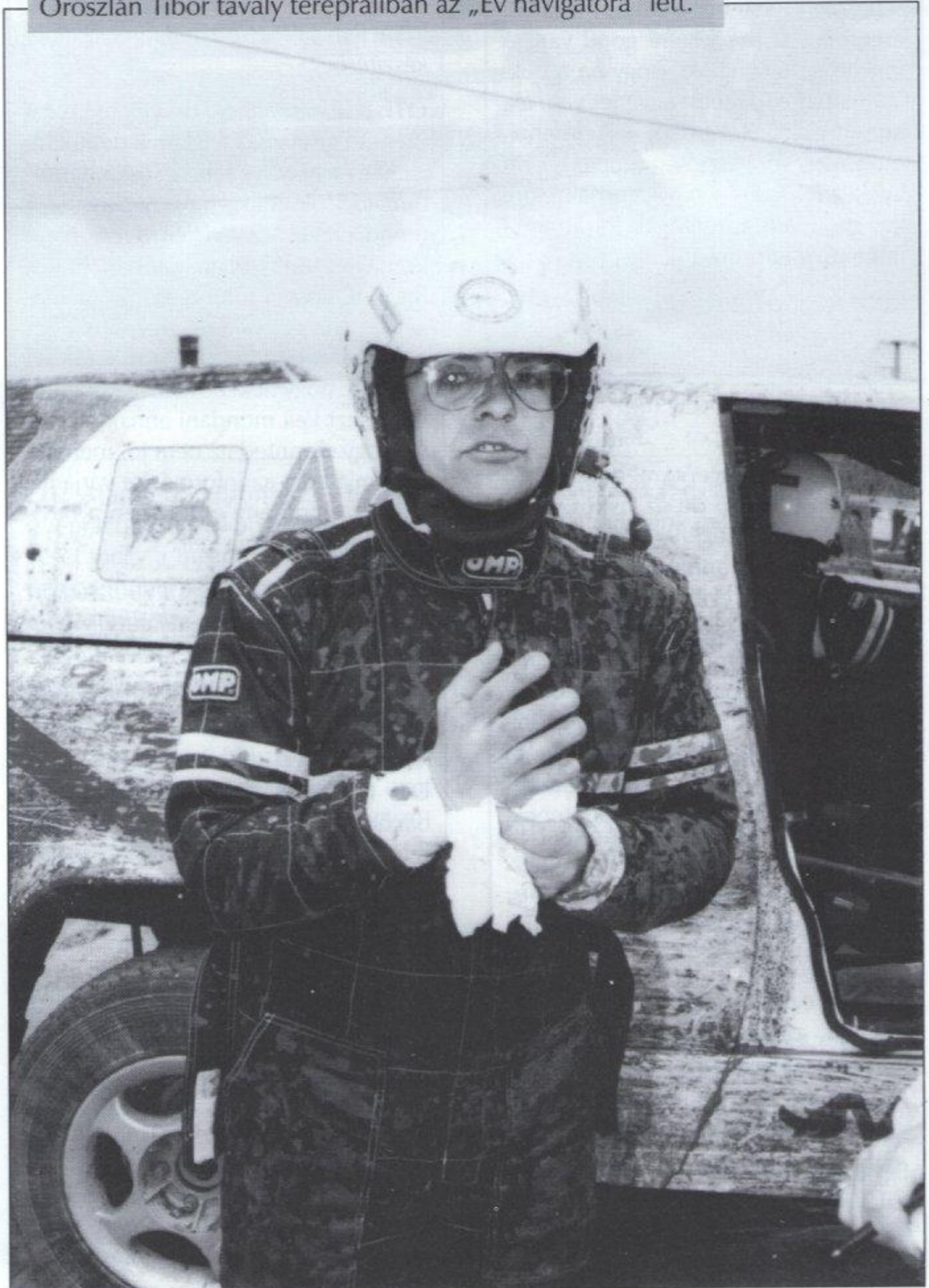
OT: Hosszú évek során Magyarországon ugyanott rendeznek versenyeket. Ha egy új rendező jön, akkor érdemes ellenőrizni. Nem is azért, mert az ember ez alapján nem talál végig, mert ezek általában olyan pontosak, hogy az nem szokott gondot okozni, hanem

azért, mert akkor van nagy gond, mikor valami probléma adódik a versenyen.

NAVIGÁTOR Tehát tanácsos megnézni az útvonalat?

OT: Nemcsak megnézni, hanem külön információkat odabiggyeszteni. Pl. tavaly a veszprémi versenyen gondunk volt a váltóval és sietnünk kellett a vá-

Oroszlán Tibor tavaly terepraliban az „Év navigátora” lett.

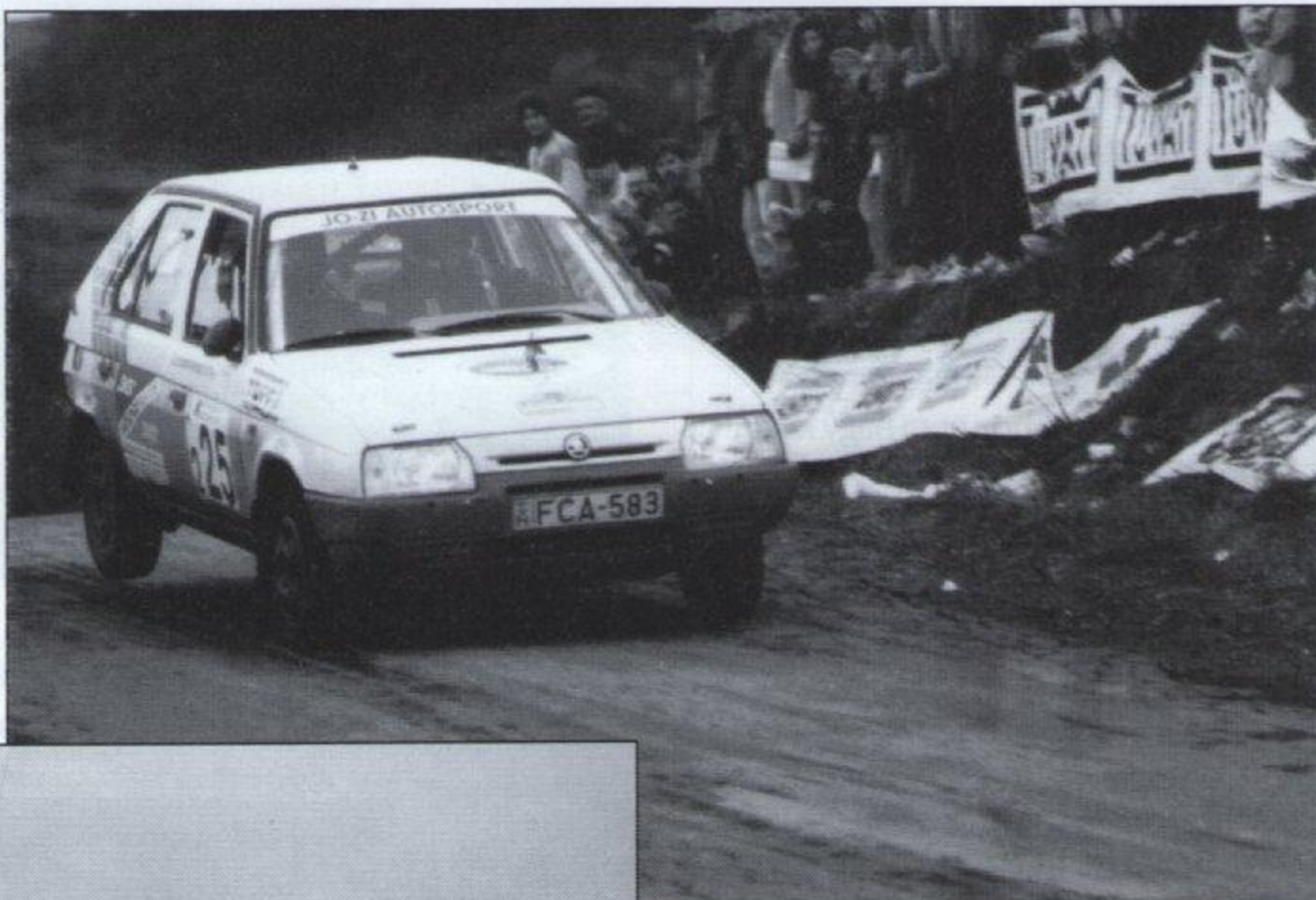


A MÁSOODIK

Kisebb autók, rövidebb táv, kevesebb pénz, de korántsem biztos, hogy gyengébb párosok jellemzik a másodosztályt. Számukra egy versenyen a gyorsasági szakaszok összétávját 70 és 100 kilométer közé kell tervezni és egyik gyors sem lehet hosszabb 15 kilométernél.

Az élboly időeredményei nem nagyon különböznek az első osztály azonos kategóriájától, sokan csak anyagi megfontolásból nem váltanak első osztályú licenctet.

Jelenlétük érdekes színt adott a versenyeken. Sok köztük a tehetséges és a kamikáze módján közlekedő pilóta. Akinek saját zsebből nem telik rá, nehezen tudja elő-



teremteni a rávalót, hiszen a médiák többsége egyáltalán nem, vagy csak alig-alig említi őket, pedig ha valahol csak nekik rendeznek versenyt, a nézők akkor is elzarándokolnak az erdei gyorsaságikra. Az elmúlt években rendszerváltás történt az „N” csoportban. Peugeot-k és Suzukik vették át a vezető szerepet a jó öreg „kerek lámpások” helyett. Tavaly Radóné Sisák Mária kiharcolta egyenjogúságát és Nagy Jánossal az oldalán nyerte meg az „N” csoport bajnoki címét a Bereczk-Száva és a Mráz-Majoros párosok előtt. Hermann László és Pencz Zoltán Toyotájukkal gyűjtöttek elég pontot a csoport negyedik helyéhez.

A Hungária Biztosító Kupáért kiírt Magyar Rallye-bajnokság végeredménye 1995-ben II. osztály

Abszolút sorrend

1. Wieszt János – Kovács István	(Radó Rallye Team)	Lada 2105	57	4. László Emil – Dobos Zoltán	(Hungária Rendőregylet)	Lada 2105	33
2. Mráz Tamás – Majoros Attila	(Mráz Rallye Team)	Peugeot 205 GTI	40	5. Bereczk Tamás – Száva László	(Trade ASC)	Peugeot 205 GTI	32
3. Födő Imre – Landsmann Antal	(Geotim Rallye Team)	Lada 2105	39	6. Tóth Vilmos – Gurbi Mihály	(Holz Rallye Sport)	Peugeot 205	28
				7. Horváth Péter – Asztalos Tamás	(Fanatic SC)	Peugeot 205	25
				8. Bordák Zoltán – Zombori Attila	(JO-ZI SE)	Škoda Favorit	25

VONAL



csoportból évek óta nem maradhat ki Fődő Imre és Landsmann Antal, valamint László Emil és Dobos Zoltán sem. Bordákékon kívül várhatunk még néhány párost, akik jól felkészített Škoda Favorittal vágnak neki és Wieszt Jani, a másodosztály tavalyi bajnoka is úgy nyilatkozott, igyekszik megvédeni titulását. A múlt évben a Trabiknál is nagy volt a harc. Valószínű, hogy Sánta Péter, Kőváry Barna és Gémesy László az idén sem adja ki könnyen kezéből a bajnoki pontokat. Kíváncsian várjuk, hogy mi történik majd Esztergomban. Egy biztos: nem lesz olyan kategória, ahol valaki könnyen zsebre-vághatja a kilenc pontot. ■



Nem ismeretlen navigátor Asztalos Tamás, aki Horváth Pétert irányította a csoport ötödik, kategóriájuk harmadik helyére. Értékes pontokat csípett el Ladájával a Balogh-Heritesz, a Páhi-Hinger és a Ferenczi-Kurucz kettős is a csoportküzdelmek folyamán.

Az „A” csoportban a Ladák egyeduralmát igyekezett megtörni Tóth Vili az A-s Peugeot-val és a Tóth-Kronome kettős Opel Corsájával. A kiöregedett 130-as Skodák helyét a már számunkra is elérhető Favoritok foglalják el. Bordák Zoltán és Zombori Attila az év utolsó két versenyén kategória és csoportgyőzelmével élesztette újra a Skodás hagyományokat. Az él-

9. Rektenwald Zsolt – Frankó János (Autó Ágó Rallye Team) Suzuki Swift GTI 22
 10. Radóné Sisák Mária – Nagy János (Radó Rallye Team) Peugeot 205 GTI 18

10. Tussay Zsolt – Czeglédi Péter (Radó Rallye Team) Lada 2105 15

A csoport, abszolút sorrend

1. Wieszt János – Kovács István (Radó Rallye Team) Lada 2105 64
 2. Fődő Imre – Landsmann Antal (Geotim Rallye Team) Lada 2105 45
 3. Bordák Zoltán – Zombori Attila (JO-ZI SE) Škoda Favorit 40
 4. László Emil – Dobos Zoltán (Hungária Rendőregylet) Lada 2105 40
 5. Pethő István – Benedek Ákos (Szobi Zolka Team) Lada 2105 35
 6. Tóth Vilmos – Gurbi Mihály (Holz Rallye Sport) Peugeot 205 35
 7. Tóth István – Kronome Ákos (Radó Rallye Team) Opel Corsa 21
 8. Faltusz Péter – Békefi Zoltán (Faltusz Rallye Team) Lada 2105 18
 9. Boda István – Mezei Sándor (Holz Rallye Sport) Lada 2105 16

N csoport, abszolút sorrend

1. Radóné Sisák Mária – Nagy János (Radó Rallye Team) Peugeot 205 GTI 45
 2. Bereczk Tamás – Száva László (Trade ASC) Peugeot 205 GTI 45
 3. Mráz Tamás – Majoros Attila (Mráz Rallye Team) Peugeot 205 GTI 44
 4. Hermann László – Pencz Zoltán (Fótaxi SC) Toyota Corolla 42
 5. Horváth Péter – Asztalos Tamás (Fanatic RSC) Peugeot 205 35
 6. Rektenwald Zsolt – Frankó János (Autó Ágó Rallye Team) Suzuki Swift GTI 29
 7. Rogier van Kuyk – Jansen René (Autó Ágó Rallye Klub) Suzuki Swift GTI 23
 8. Tagai Tamás – Tisch Gábor (Total Car Autósport) Peugeot 205 GTI 17
 9. Balogh Sándor – Heritesz Viktor (EL-TON Varázs Garázs) Lada 2101 17
 10. Páhi Csaba – Hinger Zoltán (Tihanyi Rallye Club) Lada 2101 16

rosban. Akkor nagyon sokat segített, hogy felírtam, mire kell figyelni a városon keresztül. Külföldön aztán végképp érdemes és fontos legalább egy napot szakítani rá, ha az embernek van pénze és ideje, mert ott könnyen gondok lehetnek.

NAVIGÁTOR Milyen módszer szerint készül a gyorsaságik itinere?

OT: Általában mindenki a franciák által kidolgozott módszert használja. A navigátor mindig azt mondja, amit lát és ami következik. Pl. egy egyenes hosszát és az azt követő kanyar erősségét. Ezenkívül még érdemes egy csomó olyan információt beírni, melyek elősegítik a gyorsabb haladást. Pl. hol van gödör, melyik fokozatban kell venni azt a kanyart stb.

Egy laikus számára ez jobban érthető, ha azt mondjuk: egy utcai autós megy egy bukkanó felé, nem látja, hogy mi van mögötte, ezért lefékez egy olyan sebességre, ami biztonságos megállást eredményez, ha valami gond van. A raliban ez úgy néz ki, hogy ha a bukkanó után 200 méter egyenes van, akkor ott gázelvétel nélkül kell elmenni, mert nagy idővesztés lenne, ha ott lefékezne. Ezért a navigátornak előre kell mondani a tréningek folyamán a finomított információkat.

NAVIGÁTOR Tehát verseny előtt, edzésen a két versenyző végigmegy a pályákon és a saját jelöléseikkel felírják a gyorsasági szakaszt. Hányszor tanácsos ellenőrizni ezt?

OT: Erre nincs recept, mert mindenki másképp csinálja, de az biztos, hogy minél többször nézünk meg egy gyorsasági szakaszt, annál jobb időeredményt érhetünk el a versenyen. Én azt mondom, hogy a mai kiélezett küzdelemben egy sofőrnek fejből kell tudnia szinte az összes pályát. A navigátornak „csak” azt a biztonságot kell megadni, ami még egy picit nagyobb tempóra sarkallja a sofőrt. Akkor, amikor másodpercek, tizedmásodpercek döntenek, lehet, hogy pont ez hiányzik.

NAVIGÁTOR Hallottunk már olyan pilótáról is, aki azt mondta, csak súlynak tekinti a navigátort!

OT: Én ezt elfogadom, de aki ezt mondja, az vagy még életében nem ment nagyon gyorsan, vagy nem is tudja, hogy kell igazán gyorsan menni navigátorral.

Egy biztos, ha egy sofőr kilencven százalékos biztonsággal tud menni navigátor nélkül, akkor ez a tíz százalék ott van és ezt a navigátor fogja adni. Az



Száguldás erdőn, mezőn. Ez a tereprali.

esetek 99 %-ában pont ez a 10 % hiányzik, hogy nyerjen. Ötödik vagy hatodik lehet, hogy lesz, de első nem.

NAVIGÁTOR Beleszólhat-e a mitfahrer az itiner készítésbe?

OT: Javasolni lehet, de véleményem szerint egy ilyen dologban a demokráciának nagy helye nincs. Sosem tartottam jó dolognak, ha egy navigátor mondja meg, hogyan kell menni. Nem jó, ha két főnök ül az autóban. El kell fogadni, hogy a sofőr a főnök. Az más kérdés, ha én valamit úgy látok, azt meg kell mondani, de ha a sofőr azt mondja, hogy neki ez kell, akkor mese nincs, azt kell mondani annak ellenére, hogy szerinted ez nem jó, mert valami miatt ezt az információt várja tőled. Az eredmény érdekében a navigátornak szolgálnia kell.

NAVIGÁTOR Szó volt róla, hogy a VB-n 50 kört is edzenek egy pályán. Említetted Walter Röhlt is, aki a Semperit ralin harmincszor ment végig némelyik gyorsaságin. Mi a teendő, ha korlátozott az edzészám?

OT: Nyugaton is sok helyen van ez, bár hozzáteszem ott sem tartják be. Ezt is mindenki másképp csinálja. Van, aki mindjárt versenytempóban írja fel, van, aki tök lassan megy és csak másodjára próbálja egy picit gyorsabban.

Ilyenkor még jobban kell figyelni, majdnem annyira, mint magán a versenyen. Két vagy három pályabejárás alatt kell begyűjteni minden információt.

Biztos, hogy a rendező, aki ilyet előír, gondolom rá van kényszerítve, az nem tudja, mivel jár egy ilyen pályabejárás. Túl azon, hogy kisebb a tempó, tehát a közönség sincs annyira kiszolgálva,

sokkal, de sokkal több a veszélylehetőség ebben. Arról nem is beszélve, hogy Magyarországon nagyon nehéz egy pályát eltitkolni.

NAVIGÁTOR Akkor ez egyfajta lelkiismereti kérdés is?

OT: A leggusztustalanabb dolognak tartom, ha valaki nem tartja be a szabályokat. A '91-es tragédia egyik oka az volt, hogy az Ajtay Sanyiék becsületesen csak annyit tréningeztek, amennyit lehetett.

NAVIGÁTOR A legjobb navigátorral is előfordulhat, hogy téved! Mit tegyen ilyenkor?

OT: Normál szakaszon minél előbb szólni kell a fahrernek, hogy gond van, nem tudom, hol járunk, vagy tudom, hol járunk, csak rossz helyen és korrigálni kell a hibát. Gyorsaságin ha nem lett belőle baj, akkor imádkozzon, hogy ne forduljon elő még egyszer, mert ebből azért lehetnek gondok. A mai tempónál egy kis tévedés is végzetes lehet. Persze előfordul, az ember vagy később mond be valamit és ez a fékút rovására megy, de még azért összejön valahogy. Olyan viszont nagyon ritkán történik, hogy az ember jobb helyett balt mond. Megeshet, hogy a mitfahrer elkésik, vagy teljesen összezavarodik, de akkor szólni kell, hogy menjél magadtól, mert fogalmam nincs, hol járunk, majd bekapcsolódom.

NAVIGÁTOR Ilyenkor nyújt segítséget, ha egy navigátor saját magának is külön jeleket ír az itinerbe.

OT: Nem árt, ha különböző tereptárgyakat, kilométerköveket, vagy egyedül álló fát megjelölsz magadnak, mert ez segíthet.

BAJNOKOK

Még egy éve sincs, hogy óriási érdeklődés mellett vágott neki a bajnokságnak a megerősödött mezőny. Már az első verseny rajtjánál sejthettük, hogy izgalmas évnek nézünk elébe, mert ifj. Tóth János mögé olyan csapat került, amely profi módon biztosította a versenyzés feltételeit. Az első perctől kezdve volt szurkolótábor és ellentábor, vélemények hangzottak el pro és kontra.

A lényeg azonban egy: ifj. Tóth János Gergely Ferencel az oldalán 1995-ben a Magyar Köztársaság Ralibajnoka lett.

NAVIGÁTOR *Úgy gondolom, 1995-öt nagy betűvel írod. Tudom, hogy sokszor és sok helyen megjelent már, de szeretném, ha beszélnél a tavalyi év versenyeiről.*

TJ: A Salgó Rali volt az első verseny. Teljesen új volt a csapat összetétele, minden más volt körülöttünk. Az autó Toyota maradt, de ez már teljesen más volt. Ezt nagyon sokan kétkedve fogadták, de én azt mondom, hogy ezt az autót igazából csak a Miskolc Rali másnapján tudtuk ki-autózni, sok újdonságot rejtegetett, amit mi sem tudtunk. Az első gyorsot Rangáék nyerték, a második után



ifj. Tóth János és Gergely Ferenc

már mi vezettünk 2 vagy 3 másodperccel. A negyedik gyorsaságin tönkrement a generátorban egy kábel. Ez egy olyan apró elektromos hiba, amire a szerelők vagy rájönnek 10 perc alatt, vagy akár egy napig is nézegethetik. Sajnos 10 perc alatt nem jöttek rá, így kikéztünk és befejeztük a versenyt. Ez egy nagyon rossz emlékü verseny számunkra. Ettől kezdve tudtuk, hogy nem szabad hibáznunk ahhoz, hogy a dobogó legfelső fokán legyünk, mert titkon ez volt a célunk. Olyan háttérrel, amit a GRIFONE TEAM biztosít, azt hiszem, csak az első hely számít jó eredménynek.

NAVIGÁTOR *Esztergom?*

TJ: Egész héten imádkoztunk, hogy ne essen az eső, de egész héten esett.

Gyakorlatilag jól működött minden, semmiféle műszaki problémánk nem volt. Az autónak és nekünk is nagyon feküdt ez az esős pálya. Arról, hogy az ellenfeleknek gondjuk volt, azért nem kell beszélni, mert ez soha nincs rajta az eredménylistán. Másfél perccel nyertünk, úgy, hogy az egész versenyen csak egy melegebb helyzet volt, és különösebben nem kockáztattunk semmit. Nem is kockáztathattunk, mert annyira még nem ismertük az autót.

NAVIGÁTOR *Veszprém?*

TJ: Számunkra érdekesen alakult, mert murván még nem mentünk ezzel az autóval. Minden verseny előtt nagyon izgultunk és azt mondtuk, ha ez megvan, utána tényleg semmi gond nem lehet.

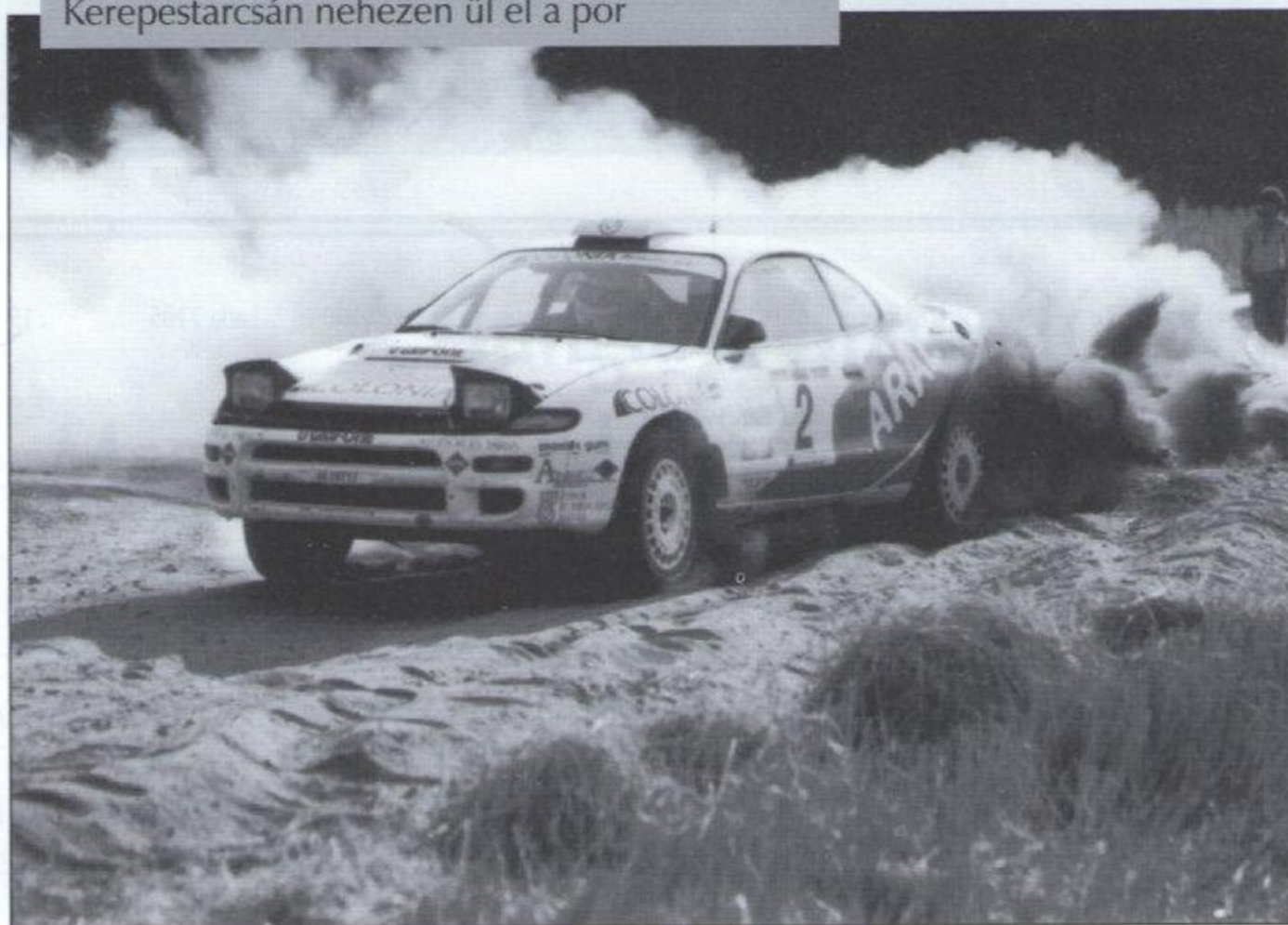
Mindenki azt mondta, hogy ez a Toyota murván nagyon jó. Ezt az autót erre készítették. Én úgy gondolom, hogy a Ford egy nagyon jó autó aszfaltra, a Toyota nagyon jó autó murvára.

A Magyar Bajnokságban van murva és van aszfalt is. Mindig ennek tükrében nézem a versenyeket. Veszprémben nagy előnnyel nyertünk, mert ellenfeleink hibáztak, kicsúsztak, vagy kiestek. Nagyon megnyugtató volt a verseny végén a 7 perc körüli előnyünk.

NAVIGÁTOR *Budapest?*

TJ: Budapest Rali előtt egyetlen probléma aggasztott bennünket, hogy 2-es rajtszámmal mentünk a Rangáék után és itt már évek óta a

Kerepestarcsán nehezen ül el a por



NAVIGÁTOR Verseny közben változtat-e a navigátor?

OT: Igen. Nekem mindig a kezemben van a toll és bármit mond közben, azt beírom, így a következő évben majdnem naprakész itinerrel megyünk edzeni.

NAVIGÁTOR Ez úgy működik, hogy idén az Esztergom Ralin előveszed a tavalyi itinert és ez egy alap az edzéseken?

OT: Nemcsak a tavalyi, hanem a tíz évvel ezelőtti is megvan. Egy pálya sokszor öt évig nincs a versenyeken, de mikor újra bekerül, akkor ez nagy segítség.

NAVIGÁTOR Kell-e ezeken változtatni a sebesség függvényében?

OT: Nem nagyon. Nekem, mint navigátornak a tempóhoz nem nagy közöm van. Nem jó, ha egy navigátor a tempóba szól bele. Lehet szólni, hogy te úgy éreztem, most egy kicsit sok volt, vagy egy kicsit mehetnének gyorsabban is. Ezt lehet mondani, de az, hogy némelyik navigátor meséli: direkt úgy mondtam, hogy gyorsabban menjen, ezt nem hiszem el. Vagy hazudik, vagy valami gyenge sofőrrel mehet, mert ezt a sofőrnek kell tudni. A navigátor azért nem vezet, mert nem tudja, hol kell fékezni. Ha tudná, hol ez az utolsó pillanat, akkor valószínű, ő lenne a pilóta.

Nekünk más a feladatunk. Az, hogy a megfelelő időben elmondjuk azokat az információkat, amiket várnak tőlünk. Ez után egy navigátor csukja be a szemét, vagy imádkozzon, vagy kapaszkodjon. Lényeg az, hogy soha ne minősítsen.

Sajnos a navigátornak, mint már mondtam szolgálnia kell a sofőrt. Bár csak mi lennénk a főnökök...

NAVIGÁTOR Milyen műszereket használnak?

OT: Nyilván más ez egy GRANADADAKAR ralin, ahol a versenyzők számítógép segítségével kapcsolatban állnak egy műholddal, mint egy bajnoki futamon. Nálunk igazából méterszámlálóra sincs szükség. Egy jó óra az kell, hogy tisztában legyünk az időnkkel.

NAVIGÁTOR Mire figyeljen még a mitfahrer?

OT: Mérje a saját idejét a gyorsaságin, mert előfordul, hogy elírják és az ő feladata a szervizterv elkészítése is.

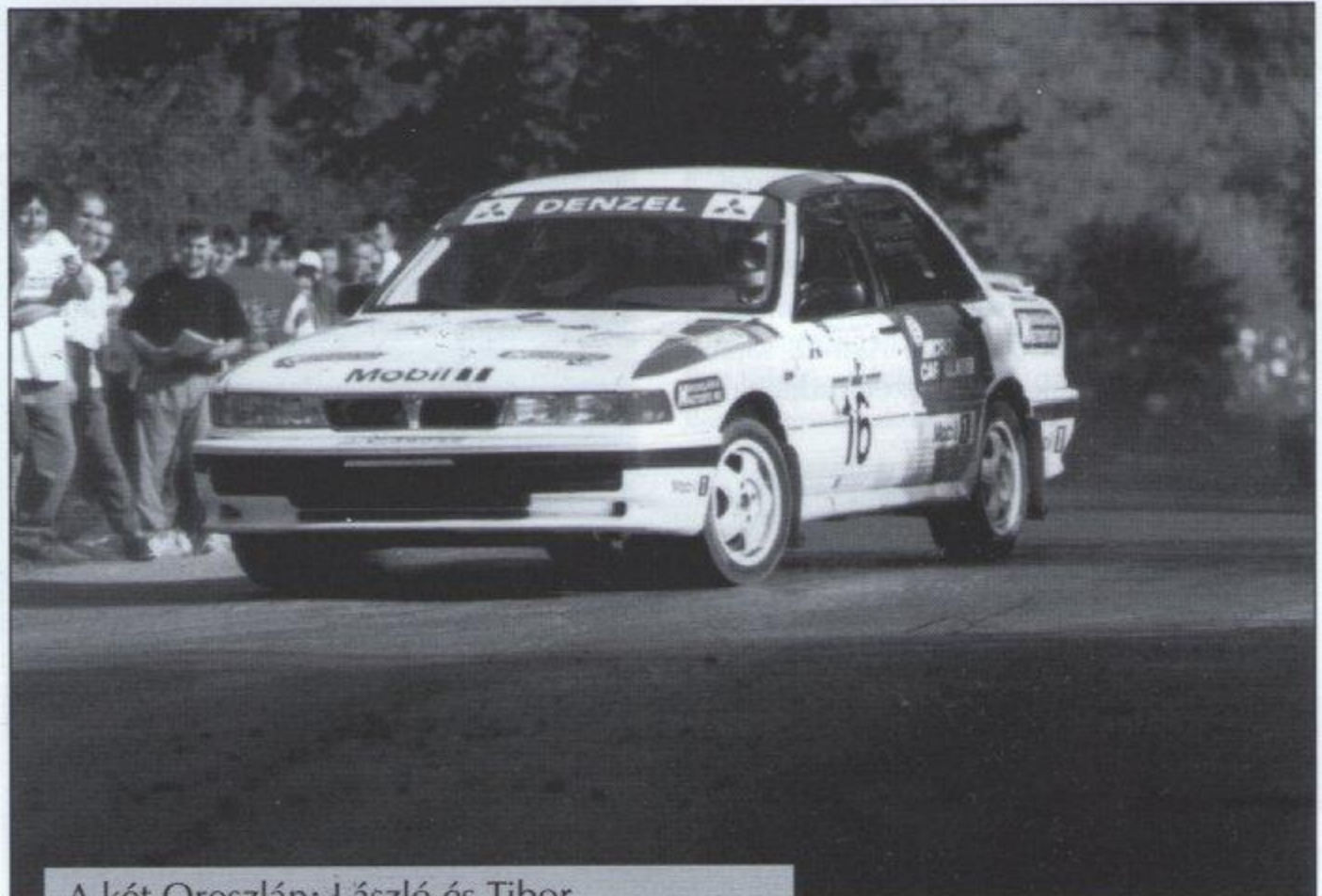
NAVIGÁTOR Kiből ne legyen mitfahrer?

OT: Abból ne legyen navigátor, aki csak szemben tud ülni a buszon és ha

lenéz, hányingere van. Az biztos alkalmatlan erre, bár hallottam, hogy volt, aki a gyors végén kiszállt hánygni, de ez nem valami szerencsés.

Egyébként nem nagy dolog, meg lehet tanulni. Hidegvér, az kell hozzá. Valamennyire mindenki fél. Én is félek, de le kell győzned az idegeskedést. Ha valaki azt mondja, hogy sosem félt, az még nem volt veszélyes helyzetben. Aki képtelen a feladatra koncentrálni és egy kellemetlen szituáció után nem tud megszólalni öt percig, az ne üljön be, mert ilyen helyzetek gyakran adódnak.

NAVIGÁTOR Miben más a tereprali?



A két Oroszlán: László és Tibor

OT: Alapvető különbség, hogy a terepraliban szilárd burkolatú úton keveset megy a mezőny. Sokszor csak a rajtceremónia zajlik kötött burkolaton, a verseny többi része földes és erdei murvás utakon megy.

A terepraliban nincs mód tréningezésre, titkosak a pályák, az itinert a verseny előtt egy órával kapják meg a párosok. A gyorsasági szakaszokon, amit itt szelektív szakasznak hívnak, ugyanannyi információ áll rendelkezésre, mint az ezeket összekötő normál útvonalon. Ha két elágazás között három kilométer van, akkor semmi egyebet nem tudunk, hacsak nincs ott valami életveszélyes dolog, amit a jobb lelkű rendezők megjelölnek.

A szelektív szakaszok nem lezárt pályák, tehát elvileg akármi jöhet szemben. Úgy kell menni, hogy ez beleférjen. Persze soha nem fér bele, mert ezek a pilóták úgy mennek, mint a barmok.

NAVIGÁTOR Hogy oldjátok meg a szervizt, ha titkos az útvonal?

OT: Kijelölt szervizzónák vannak és csakis ott lehet szervizelni. Más kérdés, ha valami elromlik, azt te a saját szerszámaiddal megjavíthatod, külső segítség nélkül. Ennek a szakágnak a legnevesebb versenye a GRANADADAKAR Rali.

NAVIGÁTOR Hallhatnák valamit a '96-os terveitekről?

OT: Raliban az idei évünk Salgótarjában kezdődik, túl azon, hogy a tavalyi autóval sikerül elindulni az Esztergom ralin. Bízom benne, hogy szerzünk va-

lami pontocskát és az új autóval nem nulláról indulunk majd.

NAVIGÁTOR Új autó?

OT: Valószínű április elején vehetünk át egy EVO III. LANCER-t, amellyel tavaly az „N” csoportos világbajnokságot nyerték. A miénk azért nem lesz olyan csúcsmo-
dell.

NAVIGÁTOR Tereprali?

OT: A Gál úr idén is megtisztelt a bizalmával. Remélem, folytatódik a tavalyi sorozatunk. Fejlesztés itt is történt, új motor került az autóba.

NAVIGÁTOR Kik biztosítják az anyagi hátteret?

OT: A terepraliban a SSANGYONG cég és az AGIP HUNGÁRIA támogat minket. Raliban fő szponzorunk a MOBIL Magyarországi Képviselete, óriási segítséget nyújt a MITSUBISHI-DENZEL, a HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ és a EUROPE CAR kölcsönző. ■

PÉTER ÉS

A jól ismert történet: először nézőként, majd ügyességi versenyeken, aztán az első raliautó: egy Zsiguli. Egy év után kényszerű váltás Trabantra. Rengeteg küszködés a pénz hiánya miatt és végül mégis a bajnoki cím.

Úgy érzem, kicsit keserűen meséltek az év végi díjkiosztóról. Egy adminisztrációs hiba miatt győzelmüket nem ünnepelhették úgy, ahogy szerették volna.

A nappali falán újságcikkek. Sikertült néhány napilap címlapjára kerülniük. A miskolci versenyen egy ügyes fotós lefényképezte hatalmas bukásukat. Ezek a felvételek járták be szinte az egész sajtót. Sánta Péter gyakorlott „eső”, ült már a jobb oldalon is, de mint mondta: „Akkor is felborultunk.” Felesége, Bordák Piroska egy éve diktálja az itinert és ha a családi kassza engedi, idén ismét együtt szállnak a Trabantba.

Nemcsak az autósport, hanem számos másik sportág velejárója, hogy a fizika kibabráll a versenyzőkkel és kényszerű röppályára állítja őket. Egy bukás általában egy-két másodperc alatt zajlik le, de ez a néhány pillanat életre szóló nyomokat hagy a versenyzőkben. Sokan levonják a tanulságot és még egyszer nem követik el ugyanazt a hibát, de ismerünk olyan versenyzőt is, aki talán már meg sem tudná számolni, hányszor dolgoztatta meg a nézőket.

NAVIGÁTOR Péter hány nagyobb bukásod volt?

SP: Először a Zsigulival Tatabányán. Mikor Trabantra váltottam, nagyon sokszor voltunk az oldalán. Utána a Kovács Enikő borított fel a Suzukival, majd '94 év elején egy miskolci „túrán” estünk akkorát, hogy az egész évet ki kellett hagynunk, mert nem tudtuk megcsinálni a Trabit.

NAVIGÁTOR Miskolc nem valami szerencsés számotokra?

SP: Így van. Ott tavaly is felborultunk. Nagyon körülményesen kezdtük a ralizást és ez igaz az összes versenyünkre. Mivel saját zsebből versenyzünk, minden időmet arra fordítom, hogy a műhelyben dolgozzam és megteremtsem a versenyzés anyagi háttérét, ezért az autó az utolsó pillanatban készül el és a versenyekre is éppen csak odaérünk.

NAVIGÁTOR Mi van az edzésekkel?

SP: Az edzés hétfővekre terelődik. Általában két napunk van rá, mert hétköznap a műhelyben kell lennem. Gyorsan megnézzük az összes pályát, még szerencse, hogy sok gyorsaságit fejből tudok.

NAVIGÁTOR Mi történt Miskolcon?

SP: Kétszer, háromszor mentünk minden pályán. Ez nálunk már elég komoly tréninget jelent. A problémák a gépátvételen kezdődtek. Nem volt nálunk fénykép, nem táltam a papírokat, de a végére

Itt még négykeréken



BAJNOKOK

Wieszt János: 27 éves. Vállalkozó. 1992-ben egy szlalomversenyen ismerkedett meg az autósporttal és a következő évben már Kovács István navigálásával a rali II. szériaosztályban riogatta a vetélytársakat és a nézőket Ladájával. 1994-től az „A” csoportban versenyeznek és tavaly a harmadik raliban eltöltött évüket már a másodosztály abszolút bajnokaként zárták. Idén a régi autóval és új navigátorral vág neki, hogy megvédje bajnokságát.

Hámori Gábor: 26 éves. Családjával ruházati kereskedést működtet. Bátyja révén már 1986-ban beleszeret az autósportba és azóta folyamatosan jár versenyekre. 1992-ben és '93-ban Hostnyik József oldalán belülről is kipróbálja a ralit. Ebben az évben régi barátját, Wieszt Jánost terelgeti majd a gyorsaságik célja felé.

NAVIGÁTOR A bajnok szemével tekintünk vissza a tavalyi évre. Salgótarján?

WJ: Egyik kedvenc versenyem. Tulajdonképpen problémamentes volt, mindössze egy defektet kaptunk. Ez 40-50 másodperc pluszt jelentett és így lecsúsztunk a második helyről. Abszolút harmadikként fejeztük be a versenyt.



Wieszt János és Kovács István

NAVIGÁTOR Bízató kezdet. Következett a hazai pálya. Esztergom.

WJ: Sajnos szinte végig esett az eső és a sárban tehetetlen volt a Ladánk. Nagyon szeretem a vizes, csúszós pályákat, de a strázsahelyen csak kínlódtunk a helyenként félméteres sárban. Ennek ellenére az utolsó gyors előtt harminc másodperccel vezetünk a második helyezett Mrázék előtt, az utolsó „stázsán” kaptunk tőlük harminchármat, így az abszolút másodokok, kategóriánkban pedig elsőkké lettünk.

NAVIGÁTOR Ez elég volt ahhoz, hogy Veszprémbe 1-es rajtszámot kapjatok?

WJ: Igen, Veszprém volt a csúcs. Vezetük a versenyt, mikor defektet kaptunk és a Lászlóék utolérték a

gyorsan. A váltó végig kidobálta a sebességeket, de a verseny végéig szinte mindenkinek akadt problémája, úgyhogy az előnyünk megmaradt. Megnyertük a Veszprém ralit.

NAVIGÁTOR Miskolcon hány pont kellett még, hogy megünnepelhessétek a bajnokságot?

WJ: Kérdéses volt, még többen utolérhettek, így nagyon kellett volna egy jó helyezés. A verseny felénél még fej-fej mellett küzdöttünk Födőékkel az első helyért, amikor a szőlősardói gyorson szétment a váltónk.

NAVIGÁTOR Mit éreztél akkor?

WJ: Azt, hogy oda a bajnoki cím, de azt utolsó gyorson Födőék is hibáztak, így a döntés Pécsre maradt, ahol ha jól emlékszem, egy kilencedik hely is elég volt az év végi elsőséghez.

NAVIGÁTOR A pécsi verseny inkább megfontolt, mint gyors versenyzést kívánt tőletek?

WJ: Nagy volt a tét. Szerettünk volna biztosan célba érni, de az autó év végére már szépen elfogyott. Nem volt SACHS kuplungunk és 4,7-es difink. Szerencsére gond nélkül, a negyedik helyen végeztünk és ez már tényleg azt jelentette, hogy megnyertük a bajnokságot.

NAVIGÁTOR Úgy tudom, idén maradtok a másodosztályban. Milyen helyezésre számítasz?

WJ: Nézd, ha előveszel egy rajtlistát, kb. harminc olyan autót találsz, amelyek könnyebb és erősebb a La-

A nagy ellenfél, a FÖDŐ-LANDSMANN kettős





„...veszélyesek voltak a Mráz Tamásék”

dánál. Nehéz lesz, szeretnénk ismételni, de a mezőnyben annyi a jó versenyző, hogy nagy szó lenne az első három hely valamelyikét megcsípni.

NAVIGÁTOR Gábor?

WJ: Én mindig úgy ültem be valaki mellé, hogy menjen, ahogy csak tud. Bízom abban, hogy a Jani idén sem fog lassabban menni és ha a technika is velünk lesz, akkor bármi lehet. Mindenképpen számolnunk kell az „A” csoportban megjelent Skodákkal. Ezek nagyon jó autók, de azért a mi motorunk is erősödött egy picit.

NAVIGÁTOR Pár szót az autóról.

HG: A legszebb a mezőnyben!

WJ: A karosszéria a tavalyi. Egy Havassy motor került bele és büszkén mondhatom, hogy minden megvan, ami lényeges. Ettől függetlenül néhány százezet tudnánk még költeni rá, de azért nyugodt szívvel ülünk bele.

NAVIGÁTOR Kik lesznek idén a legnagyobb riválisok?

WJ: Semmit sem tudok, még nagyon nagy a csend. Ez csak az első gépátvételen fog kiderülni. Egy biztos: a Födő már szól, hogy kössük fel a fehérneműnk. Tavaly nagyon veszélyesek voltak a Mráz Tamásék, a széles aszfaltokon pedig a Tóth Vili is szokott abszolút időt autózni, de mint mondtam, az első harminc páros közül szinte mindenki képes meglepni a mezőnyt.

NAVIGÁTOR Gábor, '86 óta majdnem minden versenyen ott voltál, néhány versenyen navigátorként is részt vettél. Mi a véleményed a közönségről?

HG: Tavaly Salgótarjában szemtanúja voltam a körversenyen történt balesetnek. A nézők többsége nagyon felelőtlen. Tudom, hogy mindenki közélről szereti nézni a versenyt, de gondolniuk kellene arra is, hogy nemcsak magukat, de a versenyzőket is veszélyeztetik, ha rossz helyen állnak. Nem mindig a rendezők a felelősek egy balesetért. Sőt! Maradjunk a „Salgónál”. Ez egy népünnepély a rali rajongóknak. Össze gyűlik százötven- vagy kétszázezer ember. Ekkora tömeget a rendezők nem tarthatnak kordában. Ha valaki elmegy ralit nézni, az legyen tisztá-

ban vele, hogy hová is ment és jusson eszébe, hogy valószínű otthon vár rá valaki.

NAVIGÁTOR Szerintetek milyen egy jól rendezett verseny?

HG: Ez egyszerű: minden a kiírás szerint zajlik, nincsenek óras késések.

WJ: Három versenyt mentünk 1-es rajtszámmal, így már többször gondunk volt az előfutókkal. Jobban kellene figyelni arra, hogy időben kiérhessenek és a cél előtti bukkanón az első autó ne ugorjon a nyakukba.

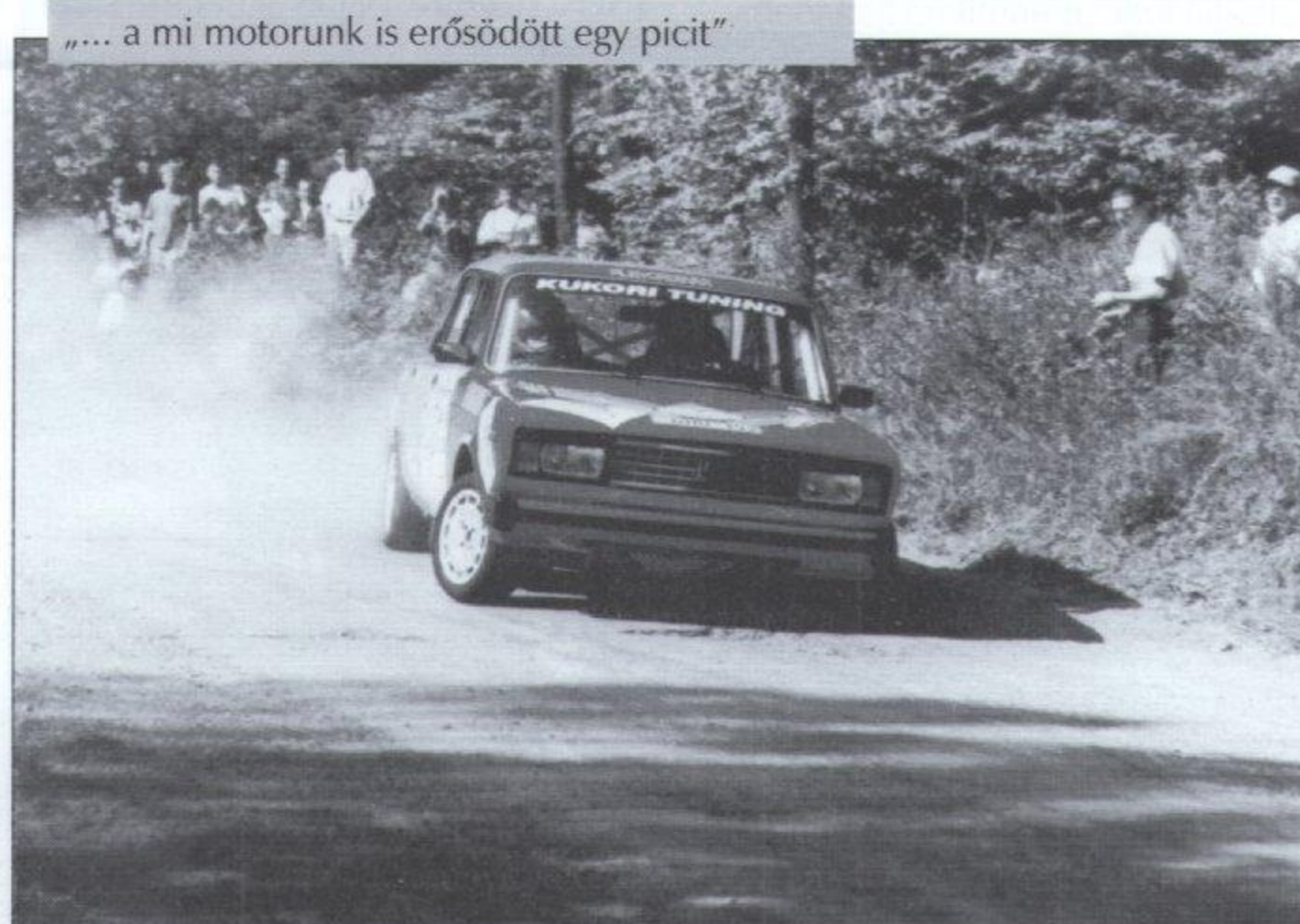
NAVIGÁTOR Szervizcsapat, szponzorok?

WJ: Két szerelőnk van. Szabó Sanyi már a VTFS-ek korszakában is szerviz ember volt. Tavaly csatlakozott a csapathoz Schuck Marci. Ők ketten mindenhová odaérnek. Sokat köszönhetünk nekik. Az autó felkészítésében segít Szilágyi Béla, aki profi módon végzi a futómű és karosszéria munkákat.

Támogatóink: a Metabond, a Pilisvörösvári Autósbolt, a Solymári BABY SHOP és a Wieszt gépkölcsönzők: Dunakeszin, Pilisvörösváron és Dorogon.

NAVIGÁTOR Jani, mi az, amivel befejeznéd ezt a beszélgetést?

WJ: Nézd, minket nem mindenáron a győzelem hajt, hanem az, hogy a nézők megtapsolnak és ha kiesünk odajönnek, gratulálnak, hogy „ilyet senki nem jött”. Az élmény, az tültesz azon, hányadik leszel... ■



„... a mi motorunk is erősödött egy picit”

PIROSKA

minden előkerült és átvették az autót.

NAVIGATOR A gépátvétel után nyugodtan lefeküdtetek aludni?

SP: Nem mondhatnám. Verseny előtt vettem új öveket és éjszaka akartuk beállítani, de vitakoztunk rajta és így ez is reggelre maradt.

NAVIGATOR Másnap rajt.

SP: Igen, rajt után beállítottuk az öveket és már ettől késésben voltunk. Az első etapon volt egy útfelbontás 20-as táblával. Elkezdtem előzni egy Barkast, erre egy rendőr kiszedett a sorból. Két-három percig kérdezgetett, aztán kétezerért továbbmehettünk. A putnoki gyorsot már 30 másodperc plusszal kezdtük. Itt még óvatosan mentem, mert sáros volt. A másodikon már kezdődött az árokjárás.

NAVIGATOR A harmadik gyorsasági szakaszt azonban be sem fejeztétek.

BP: Az itinerben pirossal írom a kanyarokat, kékkel az egyeneseket. Álltunk a rajtnál és szóltam Petinek, hogy nem félek, de nagyon figyeljen oda, mert ez az oldal tiszta piros.

SP: A nagy dobbantón nem akartam elugrani. A videón nem is látszik, hogy elemelkedne az autó. Átjöttünk a dobbantón, utána volt egy jobb 2 - bal 2. Negyedikben álltam a gázon, bevettük a jobbot, simán fordultam a balt is, míg el nem indult a hátulja. Ellenkormányoztam és maradtam a gázon, de láttam, hogy árok lesz a dologból. Egy pil-



Piroška és Péter

lanat alatt kicsattant a szélvédő és borulás közben éreztem, hogy a fejemről leesik a sisak. Fogalmam sem volt, hogy merre és hányszor fordultunk át, de a végén talpra estünk.

NAVIGATOR Mesélték, hogy tovább akartál menni.

SP: Egyből indítottam, de nem indult be a Trabi. Jöttek a nézők és kitoltak a pályáról. Kiszálltam, aztán megkerestem Piroškát.

BP: Már a mentőnél voltam, mert fájt az oldalam. Bevittek a kórházba, de szerencsére nem lett semmi bajom. Visszamentünk Szőlősardóra és a verseny végén saját lábán jöttünk le az autóval.

NAVIGATOR Péter, ez nem egy hétköznapi borulás volt. Nem jutott eszedbe közben, hogy kisgyermeketek itthon vár rátok?

SP: Ha megnézed a videót, láthatod, hogy talán három másodperc volt az egész. Nem volt idő sem mire gondolni.

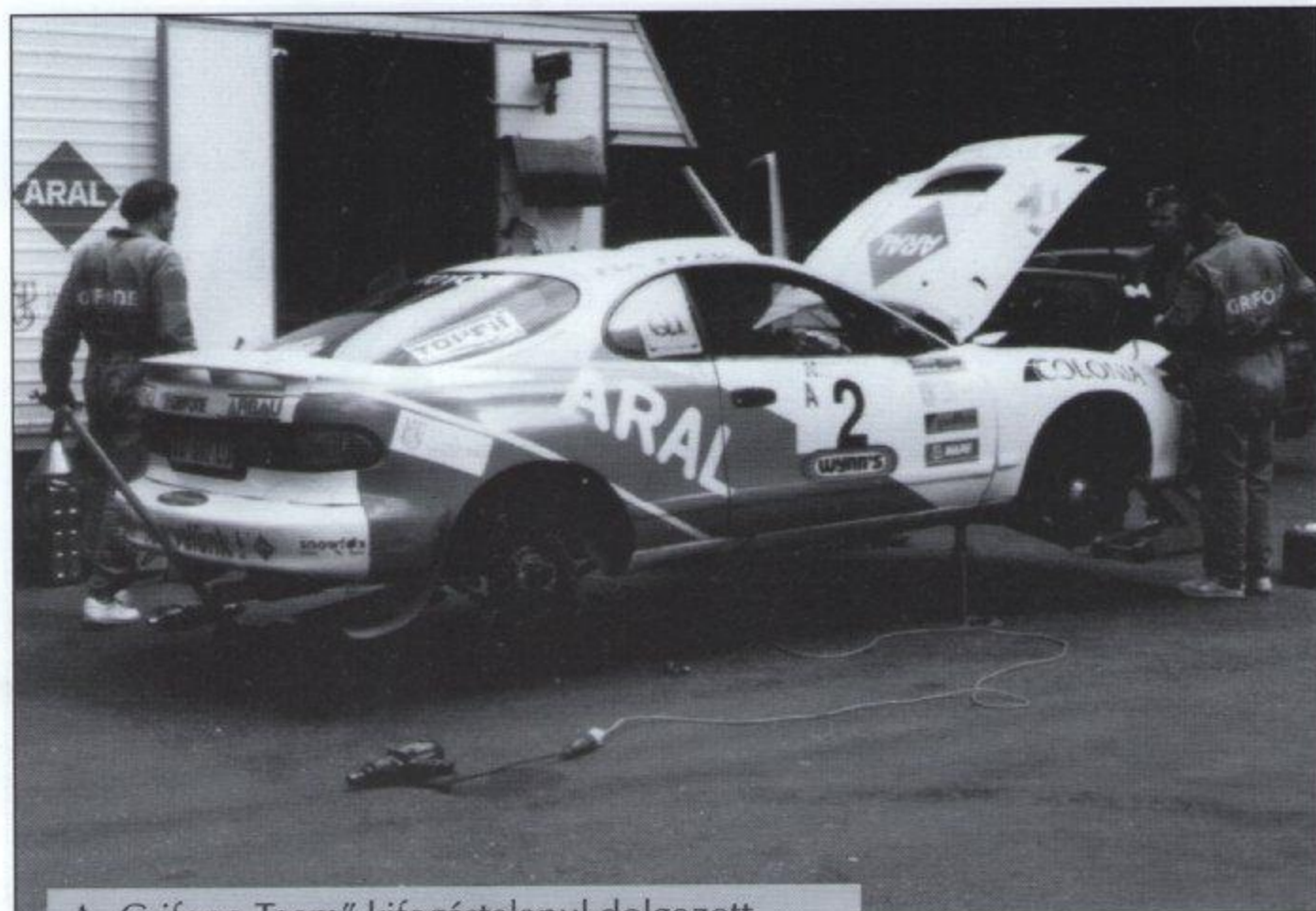
NAVIGATOR A nézőknek nem lett bajuk?

SP: Szerencsére nem. Megint a videót kell említenem, ahol látszik, hogy égnek áll a Trabant és elfut alatta egy gyerek. Az ő felelősségük, ha rossz helyen állnak.

NAVIGATOR Mennyire „lassít le” egy ilyen baleset?

SP: Ha sok pénzem lenne, nem befolyásolna, így viszont arra gondolok, hogy mennyibe kerül majd, ha megint összetöröm. Azt hiszem, csak azért nem lett bajunk, mert a biztonsági berendezésekre nem sajnáltam a pénzt. Az ülés, a cső és az öv mindig jó minőségű az autóban. Erre szükség van.

NAVIGATOR Főleg, ha valaki így vezet... ■



A „Grifone Team” kifogástalanul dolgozott

legnagyobb gondom, hogy az első napon vannak a homokos gyorsaságik, ahol egy perc alatt nem ül el a por. Nem mindenhol, de vannak szakaszok, ahol nem látsz semmit és másodikba vissza kell váltanod ott, ahol egyébként 120-130 km-rel mennél. Ez óriási időhátrányt jelent. A verseny előtt kitaláltam egy nagy-szerű dolgot. Azokat a részeket, ahol megállt a por, a verseny reggelén lelocsoltuk. Mikor Rangáék kiestek, már vezettünk előttük kb. 30 másodperccel. Onnantól kezdve nem volt probléma, mert ugyan mögöttünk voltak az Érdiek az N-es Mazdával, de másnap ők is kiestek. Így a verseny második napján próbálgattuk az autót és az aszfaltfutóművet.

NAVIGÁTOR Miskolc?

TJ: Ezen a versenyen eldőlhetett a bajnokság sorsa. Próbáltunk úgy autózni, míg Rangáék versenyben voltak, hogy nagyon kevés kockázattal csak annyira menjünk, hogy mindig egy kevéssel előttük legyünk. Szerintem túlságosan is lassan autóztunk. Mikor Ők kiestek, hirtelen nagy pszichikai tehertől szabadultunk meg, nagyon felgyorsultunk, nem kontrolláltuk magunkat. Azt hiszem, ez volt az oka, hogy beestünk az árokba. Ez az első kör utolsó gyorsasági szakaszán történt: Sajókazán. Ennek a szakasznak ez volt a legnehezebb kanyarkombinációja, ami három kanyarból áll: egy nagyon erős bal, egy kevésbé erős jobb és egy enyhe balból. Az első kanyarban hibáztam, nem számítottam rá, hogy az ellenkormányzásra ilyen hirtelen reagál az

autó, a jobb első kerékkel elkaptunk egy kilométerkövet, ami behúzott minket az árokba. Szerencsére a nézők 3 perc után kitétek az útra. Ezzel a kalanddal a 30. helyre estünk vissza, ami a késéssel együtt kb. 3 perc 30 másodpercet jelentett. Szervizünk megcsinálta a váltót, futóművet állítottak, így a hátralévő 14 gyorsasági szakaszon ismét tökéletes volt az autó.

A győzelmünkhöz hozzátartozik, hogy másnap száraz volt a pálya és a 18 kilométeres gyorsasági szakasz nagyon feküdt a Toyotának.

A verseny végén mindenféle rosszululatú pletyka kapott szárnyra. Most szeretném elmondani az igazat. Az autó teljesen „tisztá” volt, és nemcsak Miskolcon, hanem a többi versenyen is. A Toyota-t a GRIFONE TEAM készíti fel és egy ilyen csapat egy Magyar Bajnokság miatt nem fogja elrontani a hírnevét.

NAVIGÁTOR Van-e kedvenc pályád?

TJ: Mindegyik pályát egyformán felmérem és megpróbálok 100 százalékosan felkészülni. Mind a gyors, mind a lassú pályát szeretem és az sem számít, hogy aszfalton vagy murván kell versenyeznem, azonban esőben még tud egy-két új dolgot mutatni a Toyota.

NAVIGÁTOR Mennyit készültök egy versenyre?

TJ: Általában egy hetet töltünk tréningezéssel. Eldöntjük, hogy melyek a fontos és kevésbé fontos pályák. Van egy N-es tréningau-

tónk, ezzel járunk edzeni. Ha új gyorsasági van, az nehezebb kérdés, mert szerintem elég lenne háromszor végigmenni rajta, de akkor nem lennék nyugodt. Ezért 7-8 alkalommal is ellenőrizzük. Akkor vagy nagyon jó összhangban az autóddal és a navigátoroddal, ha egy gyorsaságit 3-szor megnézel és utána tudsz menni rajta egy nagyon jót.

NAVIGÁTOR Megváltozott-e a környezeted, hogy Magyar Bajnok lettél?

TJ: Nagyon furcsán élem át ezeket a dolgokat, nem csinállok semmit másként azért, mert elértem ezt az eredményt. Magyarországon sok olyan autóversenyző van, aki ebből él, de én nem vagyok profi. Biztos jó lenne, ha ebből meg tudnék élni, de nem ez a célom. Gondolatban minden nap jelen van az autóversenyzés, mivel a menedzselést Dudás Mihály és navigátorom, Gergely Ferenc végzi, ez a nagy teher leesik a vállamról. Így megvan a lehetőségem, hogy ne a versenyzéssel foglalkozzam, hanem dolgozzam.

NAVIGÁTOR Sokat hallani a '96-os terveidről. Mi az, ami már biztos?

TJ: Biztos, hogy a Magyar Bajnokságon indulunk. Az autóról tudni kell, hogy ez egy teljesen profi autó. A GRIFONE TEAM, akitől béreljük, világbajnoki futamokra is visz autót, az ő autójuk nyerte meg a PORTUGÁL RALI-t és 3. lett Monte Carloban. Idén egy kicsit könnyebb dolgunk lesz az autóval, mert már megszoktuk, ismerjük és tudjuk irányítani.

NAVIGÁTOR Kik azok, akik segítettek abban, hogy elérd ezt a sikert?

TJ: Sokat köszönhetek a családomnak, mert ha a pályafutásom bármelyik része is kimaradt volna, nem lennék Magyar Bajnok. Köszönettel tartozom Herczeg Áronnak, aki a csapat magyar technikai főnöke. Szó volt már Gergely Ferencről, de a legtöbbet Dudás Mihálynak köszönhetek. Nélküle nem működne ez az egész.

A versenyzés anyagi háttérét a következő cégek biztosítják: Aral Hungária, Luk Kuplung, Mapei, Metabond, Snowfox, No Fear, Fodor és Társa Kft., Colonia Biztosító.

NAVIGÁTOR Köszönöm és sok sikert kívánok a '96-os bajnoksághoz. ■

„ŠKODAPÁRTI VAGYOK”

A legvakmerőbb sofőr és a legprecízebb navigátor is csak addig alkot jó párost, míg nem szakad ki a lengéscsillapító, helyén van a futómű és sima a tetőlemez. Amikor műszaki probléma adódik, a jókezü pilóta zsebre teheti a kezét, a navigátor pedig a pálya szélén számolhatja a többiek idejét, ha nincsenek ott a szerelők.

Óriási a felelősségük, hiszen egy laza kerékcsavar vagy egy kifelejtett sasszeg akár két ember életébe is kerülhet.

A versenyzőkkel együtt részesei sikernek, kudarcnak, mégis kevesen ismerik őket. Nélkülük nem létezne a rali, a pálya szélén álló nézők azonban soha nem tudják, hogy a keresztbe csúszó autóra ki drótozta fel a futóművet.

Straubinger József autószerelő mester, a SZERPEN-TEAM egyik alapító tagja. Családjával Tarjánban él. Gyermekei öt- és hétévesek.



NAVIGÁTOR Mit jelent számodra az autósport?

SJ: Már nagyon régen foglalkozom vele, de mindig csak a technikai részével. Számomra a versenyzés valami oknál fogva mindig elmaradt. Hiányzik a biztos anyagi háttér ahhoz, hogy elképzeléseim szerint csinálhassam.

NAVIGÁTOR Egy versenyautó és egy utcai között lényeges különbségek vannak. Mi alapján csináljátok?

SJ: Én Škodapárti vagyok. Vannak gyári kapcsolataim, így nem kell mindent otthon barkácsolni. Előnyös helyzetben vagyok az alkatrészbeszerzés terén is. Csak gyári motorokat használok, de az autók többi részében rengeteg saját munkám van.

NAVIGÁTOR Mennyi időt vesz el ez a hobbi?

SJ: Szinte minden időmet elveszi. Ha nem pont egy versenyautón dolgozom, akkor is állandóan azon jár az eszem, mit és hogyan kellene csinálni.

NAVIGÁTOR Anyagi érdeked fűződik az autósporthoz?

SJ: Minimális. Nem azért csinálom, mert anyagilag megéri.

NAVIGÁTOR Nem félsz attól, hogy egyszer elfelejtesz meghúzni egy kerékcsavart, vagy valami más hibát ejtesz?

SJ: A versenyeken általában hárman vagy négyen szerelünk. Én irányítom őket és ellenőrizzük egymás munkáját. Nagyon oda kell figyelni és akkor nem lehet baj.

NAVIGÁTOR Szerinted veszélyesebb-e az autósport más sportoknál?

SJ: Ez is csak annyira veszélyes, mint a többi. Ha a versenyzők között és a szervizemberek között is megfelelő az összhang, komolyan és kiegyensúlyozottan csinálják, akkor a veszély háttérbe szorul.

NAVIGÁTOR Mi a kedvenc szakágad?

SJ: A rali és utána jön a ralikrossz, de a pályaversenyeket is szeretem.

NAVIGÁTOR Szerelőként mi az álomautód?

SJ: Jó lenne megfelelő anyagi háttérrel egy Felicia KitCart versenyeztetni.

NAVIGÁTOR A család hogy viseli?

SJ: Ők is szeretik, szívesen járnak versenyekre. Szerintem még azt is szeretnék, ha én versenyeznék.

NAVIGÁTOR Mesélg valamit a '95-ös évről.

SJ: A ralikrosszban voltunk érdekeltek három versenyzőnk révén. A csúcsot Fülöp Rajmund jelentette. Hét versenyből hetet megnyert, de szépen szerepeltek a többiek is. A legtöbb munkát, odafigyelést és pénzt Rajmund autójára fordítottuk és a '94-es év tapasztalatait összegyűjtve hiba nélkül versenyeztük végig a bajnokságot.

NAVIGÁTOR Ezt a sikert gondolom egy picit a magadénak érzed!

SJ: Igen, nagyon jó érzés volt és büszke vagyok rá.

NAVIGÁTOR Hogyan tovább?

SJ: Idén Rajmund abbahagyta a ralikrosszt és raliban indul, így most ez kerül előtérbe. Ez a sportág a szerelőkötől még nagyobb odafigyelést kíván. Többi versenyzőnk ismét a ralikrosszban száll harcba.

NAVIGÁTOR Ha választhatnál valakit, akinek szívesen szerelnél, ki lenne az?

SJ: Nézd, én szeretek a SZERPEN-TEAM-nek segíteni, nem is vágyom másra, csak jó lenne, ha több pénzt tudnánk a fejlesztésre fordítani.

NAVIGÁTOR Meddig csinálod?

SJ: Nem tudom. Sokszor felmerült már, hogy abbahagyom, de valamiért mindig folytattam. Szerintem ezt előre nem lehet elhatározni.

NAVIGÁTOR Elképzelhető, hogy valamelyik gyermekedből versenyző lesz?

SJ: Ez még nagyon messze van. Nekik kell majd eldönteni, mit szeretnének csinálni. Egyébként már elkezdtem építeni egy gokartot, amivel az udvarban mehetnek majd... ■

Megrendelőlap

Megrendelem postai utánvétellel a Navigátor'96 című lap 1996-ban megjelenő számait. Vállalom, hogy a lap árát 200 Ft-ot és a postaköltséget átvételkor fizetem.

Név.:

Lakcím:

Dátum:

aláírás

Kérjük megrendelési igény esetén ezt a szelvényt a szerkesztőség címére (2831 Tarján, Pf. 15.) visszaküldeni szíveskedjenek!

SZEZON UTÁN,

A „Škoda Auto Revue” kérdéseire Pavel Janeba, Pavel Sibera, Emil Triner és Jindřich Štolfa válaszol.

Šar: Pavel Janebat a Škoda Motorsport vezetőjét kértük meg, értékelje az elmúlt szezont. Beváltotta-e a FELICIA KIT CAR a hozzáfűzött reményeket!

PJ: Nem emeltünk légvárat. Mindenki tudta, hogy az autó felkészítése sok problémával jár. Már az első pillanatban felhívtuk a figyelmet arra, hogy legalább fél évre lesz szükségünk a különböző hibák feltáráshoz, melyek a versenyeken előadódhatnak. Szinte napra pontosan lettünk kész. Fél év alatt kitapasztaltuk, hogy min kell változtatni még, hogy a Felicia Kit Car megbízhatóan működjön.

Šar: Ez azt jelenti, hogy az egész csapat elégedett az autóval?

PJ: Nem teljesen. A mai napig is adódnak kisebb hibák. Az első szezont sok tapasztalattal szolgált, amit majd 1996-ban hasznosítunk. Vannak olyan részek, amiket meg kell erősítenünk, de egy-egy elemnél, alkatrésznel konstrukciós cserét fogunk végrehajtani. Szeretnénk az autó végsebességét növelni, hogy nyugodtan állhassunk vetélytársaink mellé.

Šar: Elárulna néhány részletet?

PJ: Készülünk az 1,6 MPI jelű motor homologizálására, ami a Volkswagentől származik. A közelmúltban kezdődött a sorozatgyártása a BOLESLAV-i gyárban. A befecskendező rendszer az „OLE BULL RACING”-től származik és új hatsebességes váltót kap az autó. Megerősítjük a bukóketrecet, ettől még masszívabb lesz az autó, keményebb próbatételeket is ki kell bírnia.

Šar: Mit várnak az új autótól? Lát-e reális esélyt arra, hogy az F 2. kategóriában megismételjék a '94-es év sikerét?

PJ: Ami tőlünk telik mindent megteszünk, de még nem tudjuk, hogy az ellenfelek milyen autókkal állnak rajthoz. A Felicia még mindig közel száz lóerővel gyengébb lesz náluk. Segítség lehet a versenyek ésszerű kiválasztása. A hét versenyből öt laza talajú pályákon lesz, ahol a teljesítménykülönbségnek nincs olyan nagy szerepe. Remélem, hogy a műszaki fejlesztések és a kitűnő legénység sikeres évet eredményez. Nem mondhatjuk előre, hogy győzni fogunk, de harcolunk, hogy ne okozzunk csalódást rajongóinknak.

Šar: A csapat legrégebbi tagja Pavel Sibera. Hogy értékeli az elmúlt szezont?

PS: Örülünk, hogy erősebb és jobb menettulajdonságokkal rendelkező autóval versenyezhetünk. Biztató a műszaki előrelépés. Már csak apróbb módosítások szükségesek, hogy elérjük a kitűzött műszaki színvonalat.

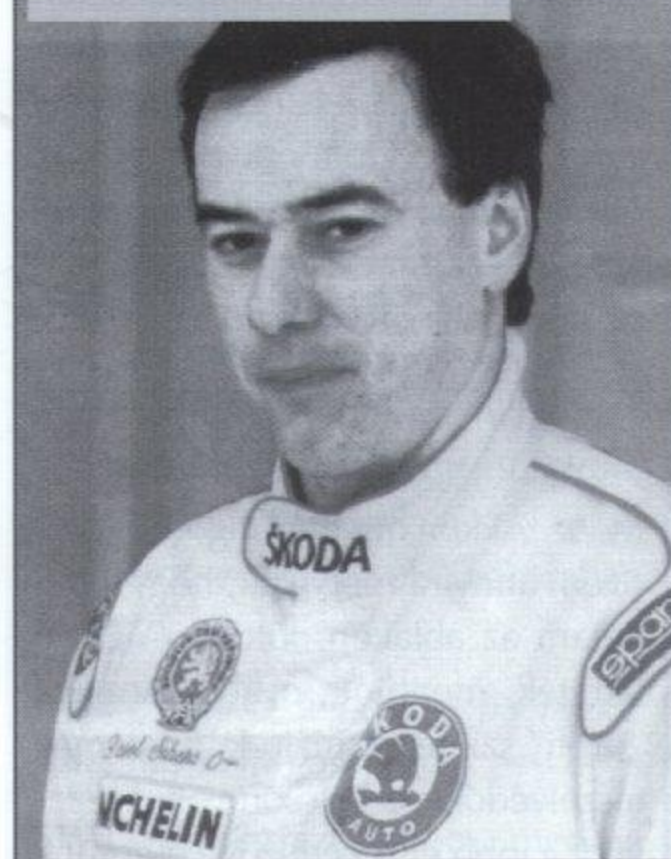
Šar: Milyen benyomást tett a Felicia Kit Car a nézőkre és az ellenfelekre?

PS: Nagy figyelmet és tiszteletet követelt az autó. Mindenki emlékszik, hogy mit értünk el a Favorittal, és mind a nézők, mind pedig ellenfeleink tudják, hogy a Kit Carral még veszélyesebbek lehetünk. Sajnos még mindig van „fél” liter előnyük, de az 1,6-os motorral jobbak az esélyeink az F2-ben és abszolútban is.

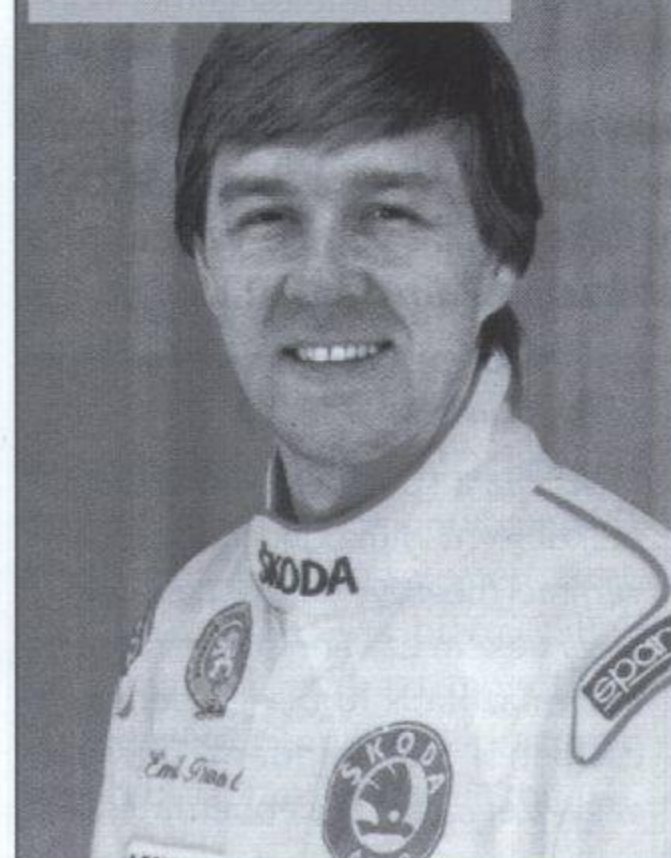
Šar: Közismert a nóta: „Egyszer fent, egyszer lent”. Az elmúlt idényben is voltak olyan pillanatok, amiket szívesen elfelejtenénk.

PS: Igen. A legrosszabb élményem a Korzika Rallye-hoz fűződik, ahol már a verseny kezdetétől a motor fokozatosan vesztett teljesítményéből, folyt az olaj és a fékkel is problémák

Pavel Sibera



Emil Triner



VOLTAM NORMÁLIS”

lam úgy maradt meg, hogy lesz 400 lefelé ilyen sima jobb-sima bal, „négy telis” a kerekklámpással aztán egy kis faszorompó és utána ötven méterre egy bal 44. A sorompó ragyogóan működött, ott volt, csak az ötven egyenes hiányzott a kanyarig. Még egy hármat vissza tudtam húzni, aztán bele frontálisan az árokba.

NAVIGATOR Akkor elgömbült a kardánalagút...

MM: Akkor minden elgömbült. Az övem annyira megnyúlt, hogy kihajoltam az ablakon. Jöttek a nézők, kitétek, mentünk tovább. Annyira „profi” szinten csináltuk, hogy még a szélvédőnk is kölcsön volt. Leszakadt a jobb első kerék, így mentünk még két kilométert, ott fordultam egy bal hármat, a kerék megszorult és úgy estünk tetőre, hogy az oldala le sem ért. Azt hiszem, akkor szoktam meg, hogy árokban, bokorban, tetőn, oldalt mindenhogy megyünk. Amíg az autó gurul, nem állok meg.

NAVIGATOR Más esések?

MM: Kiszámoltam, hogy átlagosan két évente esek tetőre. Estem már Kisbéren, a Salgón, de ezt így nem lehet elmondani, mert talán nem is volt olyan verseny, ahol legalább az oldalán vagy az árokban ne lettünk volna. Utoljára a feleségemet borítottam fel a Szilveszter-ralin az utcai autómmal. Ez nem azért van, mert nem tudok vezetni, hanem így szeretek menni.

NAVIGATOR A családod mit szól hozzá? Ha jól tudom, kislányaid hét- és két évesek!

MM: Ez a sport a család segítségével nem működik. Én a feleségemmel megegyeztem annak idején, hogy nekem ez van. Ő erre rábólintott és azóta is túri, segít benne. A családból már mindenki navigált vagy szervizelt. Ha ebben a család



Tökéletes „Matics-kanyar” egy tökéletes Kollár-fotón.

nincs benne, a feleség morog, hogy ez nem jó, annak előbb-utóbb válás a vége.

NAVIGATOR Anyagilag mennyire visel meg?

MM: Nagyon. Azt kell mondjam, hogy hat versenyből ötre elviszem a családi pótlékot is.

NAVIGATOR Beszéljünk a nézőbalesetekről!

MM: Emlékezhetsz rá, hogy Pécssett, Zobákpusztán mindig probléma volt. Tudták, hogy annak a versenynek az a gyenge pontja. Kiküldtek egy csomó embert, és meg tudták akadályozni, hogy gond legyen. Volt már olyan verseny is, ahol a rendező részegebb volt, mint akit rendre akart utasítani. Úgy nem fog menni. Mindent a rendezőkre sem lehet kenni, mert pl. a körgyoron volt kordon is. Az egy rosszul elsült baleset volt. Eshetett volna akár úgy is az Andor, hogy senkit nem gyúr el. Sajnos pont ott volt vége a szalagkorlátnak.

NAVIGATOR A versenyzőket hibáztathatjuk?

MM: Nézd, ha visszszámolnak és felhúzzák a zászlót, az a cél, hogy

minél gyorsabban teljesítsd a távot. Ez egy zárt pálya. Itt a versenyzőnek nem feladata, hogy a nézőkre vigyázzon. Az más, ha egy normál etapon elütsz egy biciklist. Azért te vagy a felelős. Arról, hogy valaki rossz időben és rossz helyen áll, csak ő tehet. A körversenyen úgy mentünk, hogy előttünk nyílt szét a tömeg. Három-négy embernek elvittem a kezét és sörösüveg durrant szét a szélvédőmön.

NAVIGATOR Meddig csinálod?

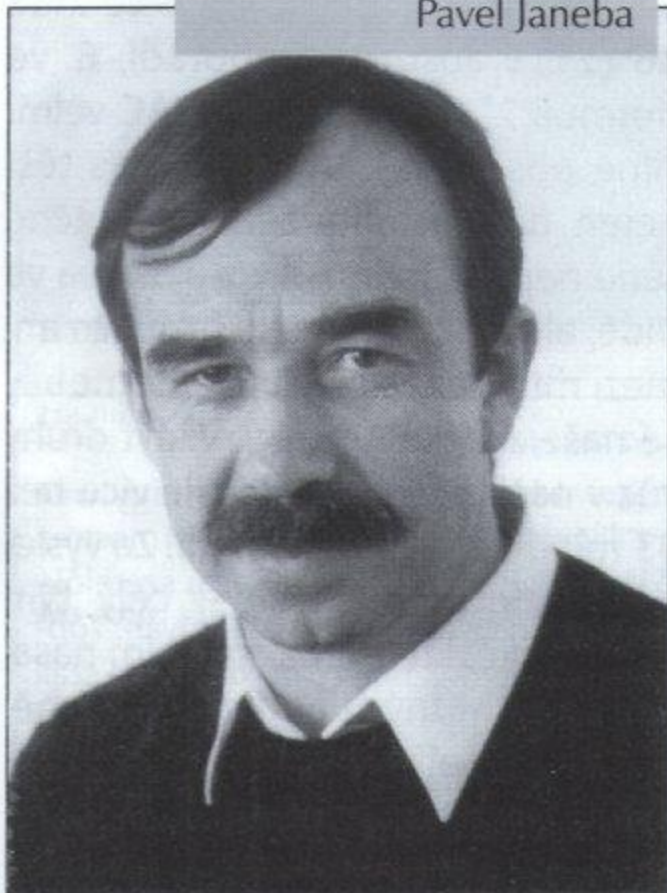
MM: Amíg a Zsiguli homológ, biztosan megyek. Az álmod egy összkerekes autó, de az anyagilag elérhetetlen számomra. Tudok menni elsőkerékessel is, gyorsabban, mint a Ladával, de nem szeretem, mert nekem lényeges, hogy ne akkor egyék meg a tízórait, amikor én jövök.

NAVIGATOR Számít-e az eredmény?

MM: Egyáltalán nem érdekel. Nem számít, hogy első, második vagy tizedik vagyok. Jól érzem magam és ami még fontosabb, a közönség is jól érzi magát. ■

SZEZON ELŐTT

Pavel Janeba



voltak. San Remo-ban rögtön az első gyorsaságin kiestünk, még mielőtt bemelegedtünk volna. Egy apró hiba csúszott közbe, amit a helyszínen képtelenek voltunk megjavítani. Az ember ilyenkor nagyon tehetetlennek érzi magát. Más oldalról nézve fantasztikus volt az Argentin rali. Az ottani közönség egyáltalán nem ismerte a Skodát és nem számítottak rá, hogy Peugeot-knak és Renault-knak ekkora konkurenciát jelentünk majd. Kellemes élményeim miatt hosszú évek óta a FINN EZER TÓ RALLYE a kedvencem.

Šar: Mit vár 1996-tól?

PS: Szeretném, ha az autó megtartaná az eddig kivívott hírnevét és minél gyorsabb lenne. Nem akarok jósolni, de bízom benne, hogy 1996 sikeres év lesz számunkra. A versenyek, melyeken részt veszünk majd, jellegükben megfelelnek a csapatnak.

Šar: Világversenyeken a Škoda Motorsport másik pilótája EMIL TRINER. Már három éve ott van a rali legnagyobb csillagai között. A múlt év első felében 1,3-as Felicia Kit Carral versenyzett, de sajnos nem állt mellé a szerencse. A teljesítményen kívül van-e más különbség is az 1300-as és az új autó között?

ET: Jobbak lettek a fékek és az úttartás is. Aszfalton és murván egyaránt jobban viselkedik, jobb érzés vezetni az újat.

Šar: A nézők egyik kedvence Emil Triner. Látványos vezetési stílusa eredménnyel párosul. Érti-e verseny közben a nézők rajongását?

ET: Igen. Sokszor még az út közepére is kiállnak, mint a San Remo rallye-n, hozzáérnek az autóhoz is. Szeretném, ha tudnák, hogy még látványosabban mehetnénk, ha nem lennének olyan közel. Nem veszélyeztetnék sem a saját, sem a verseny-

zők biztonságát és nekünk is csak a versenyzésre kellene figyelniük.

Šar: Mi az, amire szívesen emlékszik vissza és mit hagyott volna ki a tavalyi évből?

ET: Az Akropolisz Rallye-n csalódnom kellett, mert az F2-ben vezettük a versenyt, volt amikor abszolútban a negyedik helyen álltunk, de minden reményünket szétoszlatta egy defekt. Eltörött az első gátló rögzítése és ki kellett állnunk. Szenzációs volt az Argentin Rallye, ahol Siberával probléma nélkül fej-fej mellett értünk be. Svédországban tetszett a gyönyörű táj és jó érzéssel versenyeztünk az Ezer Tó Rallye-n is.

Šar: A Škoda Motorsport nemcsak a nemzetközi, hanem a hazai versenyeken is igyekszik megőrizni hírnevét. Harmadik autójukat a nagyon erős cseh bajnokságban indítják, mely a közép-európai zóna versenysorozat része. Az autó volánjánál Jindřich Štolfa küzd a bajnoki pontokért. Milyen volt az 1995-ös versenysorozat?

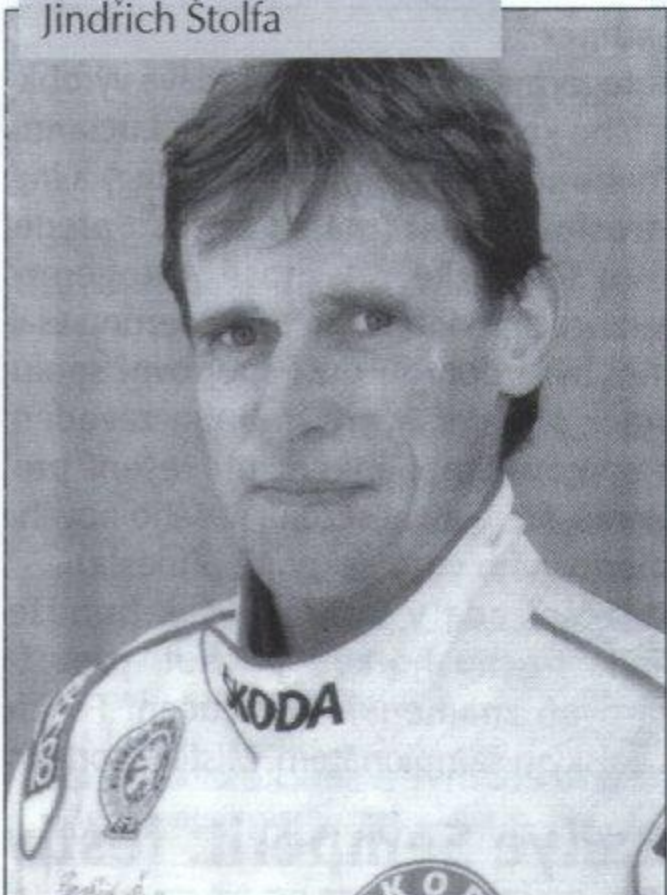
JS: Apróbb műszaki hibák ellenére nagyon jól végződött a tavalyi szezon. Az 1300-as kategóriában bajnokságot nyertünk itthon és a zónakupában is. Úgy érzem, sikerült jó reklámot csinálnunk a Skodának.

Šar: Hogy alakul az idei versenynaptár? Milyen versenyeken láthatjuk?

JS: Valószínű, ugyanolyan lesz, mint tavaly. Az országos bajnoki futamokon egy kategóriával feljebb versenyzünk majd 1500-as motorral. Ha sikerül az 1,6-os motor homologizációja, akkor azt is kipróbáljuk. Szeretnénk részt venni a közép-európai zónaversenyben és megvédeni bajnoki címünket.

Šar: Köszönjük a beszélgetést és a sok munkát, mellyel a FELICIA KIT CAR és a ŠKODA embléma hírnevét növelték. Sok sikert kívánunk a ŠKODA MOTORSPORT-nak. ■

Jindřich Štolfa



„MÁR AZ ELEJÉN SEM

Talán jobb lett volna, ha nem egy újság, hanem a TV vagy a rádió készít veled riportot, mert írásban nem nagyon lehet visszaadni, ahogy meséli élményeit. Egy-egy versenyt nézve hamar kiderül, azok közé tartozik, akiknek érdekes elképzelésük van az autó és az út kapcsolatáról. Úgy érzem, Matics Misi neve hallatán sok nézőnek felcsillan a szeme. Mikor megkértem, meséljen a bukásairól, visszakérdezett: „Milyen hosszú ez a magnószalag?”

NAVIGÁTOR Mikor kezdted?

MM: 1987-ben, egy tehetségkutatón. Utána „túrázgattam”, ’91-ben a másodosztályban, ’93 óta pedig az elsőosztályban versenyzek. Ja, és csak Zsigulival.

NAVIGÁTOR Már az elejétől kezdve így méész?

MM: Ez úgy alakult ki. Már az elején sem voltam normális. Akkor tíz variációból nyolcszor elestem, most tízből csak egyszer nem jön be.

NAVIGÁTOR Elég sok navigátorod volt már. Közrejátszott ebben a stílusod?

MM: Az első navigátorom csak ezért szállt ki. A többi kölcsönmit-fahrer volt. Most a Norbi az nagyon jó, mert nyugodt és nem beszél feleslegesen.

NAVIGÁTOR Mennyire számít, hogy ül melletted valaki?

MM: Amikor gyorsan akarok menni, tehát be akarom bizonyítani magamnak, hogy meg tudom verni a többieket, hallgatok rá. Mikor a saját kedvemre megyek, akkor mind-egy, mit mond.

NAVIGÁTOR Remélem, ezt nem az újságból tudja meg.

MM: Szerintem tisztában van veled, mert ez így működik. Te is nagyon jól tudod, hogy ha egy ember figyel az itinerre, akkor gyorsabb. Egy „Zagyvaróna-Cered”-et nem tudok megjegyezni, de Tardosbányán akkor is lemegyek, ha felkeltenek álomból. Ha csak látványosan akarok menni, akkor meg úgyis berántom, megyek faltól falig, beesek, kijövök és már ott sem vagyunk.

NAVIGÁTOR Estél már navigátorhibából? Ezt név nélkül kérdezem.

MM: Volt ilyen. Ide tényleg nem akarok nevet mondani. Nem a Norbi volt, az a lényeg. Vele nincs baj. Ő nagyon jó navigátor.

NAVIGÁTOR Ha anyagilag minden biztosítva lenne a Ladához, ott lennél az „elejében”?

MM: Biztos vagyok benne. Csak meg kell nézni egy eredménylistát. Mikor egy kicsit felszívom magam és van gumim, akkor nem mondom, hogy nincs olyan Zsiguli, aki megver, de ott vagyok az első háromban az biztos.

NAVIGÁTOR Mi jár a fejedben, ha látod, nincs mese, itt gond lesz?

MM: Mindig azt nézem, mennyi néző áll az út szélén, visszaraknak vagy nem, de ezt is már csak akkor, mikor áll az autó és nem tudunk menni sehová. Addig állok a gázon. Nemigen szoktunk ottmaradni sehol. Csak tetőn, mert az olyan, mint amikor a bogár fejtetőre esik és kapálódzik.

NAVIGÁTOR Legnagyobb bukás?

MM: Talán Győrben. Ott estem a legnagyobbat. „Tényő-Ravazd”-on 1991-ben a Lutra ralin. Akkorát estem, hogy az ülés mögött elgörbült a kardánalagút. Továbbmentünk és 2 km-rel arrébb tetőre estem.

NAVIGÁTOR Hogy is volt ez?

MM: Ennek története van. Az akkori navigátorom előtte Trabantban ült. Tréningeztünk nyugodtan, lassan. Mikor elrajtoltunk, kb. két kilométeren keresztül mondta az itinert. Láta, hogy a roló lecsúszott nálam és szólt, hogy menjünk lassabban, mert rossz az itiner. Mondtam neki, hogy nem lehet rossz, mert tízet mentünk rajta. Csak bizonygatta, hogy nem jó, erre azt mondtam, hogy engem nem érdekel, megyek fejből. Haladtunk is szépen, de ná-

Misi csak mosolyog az egészen





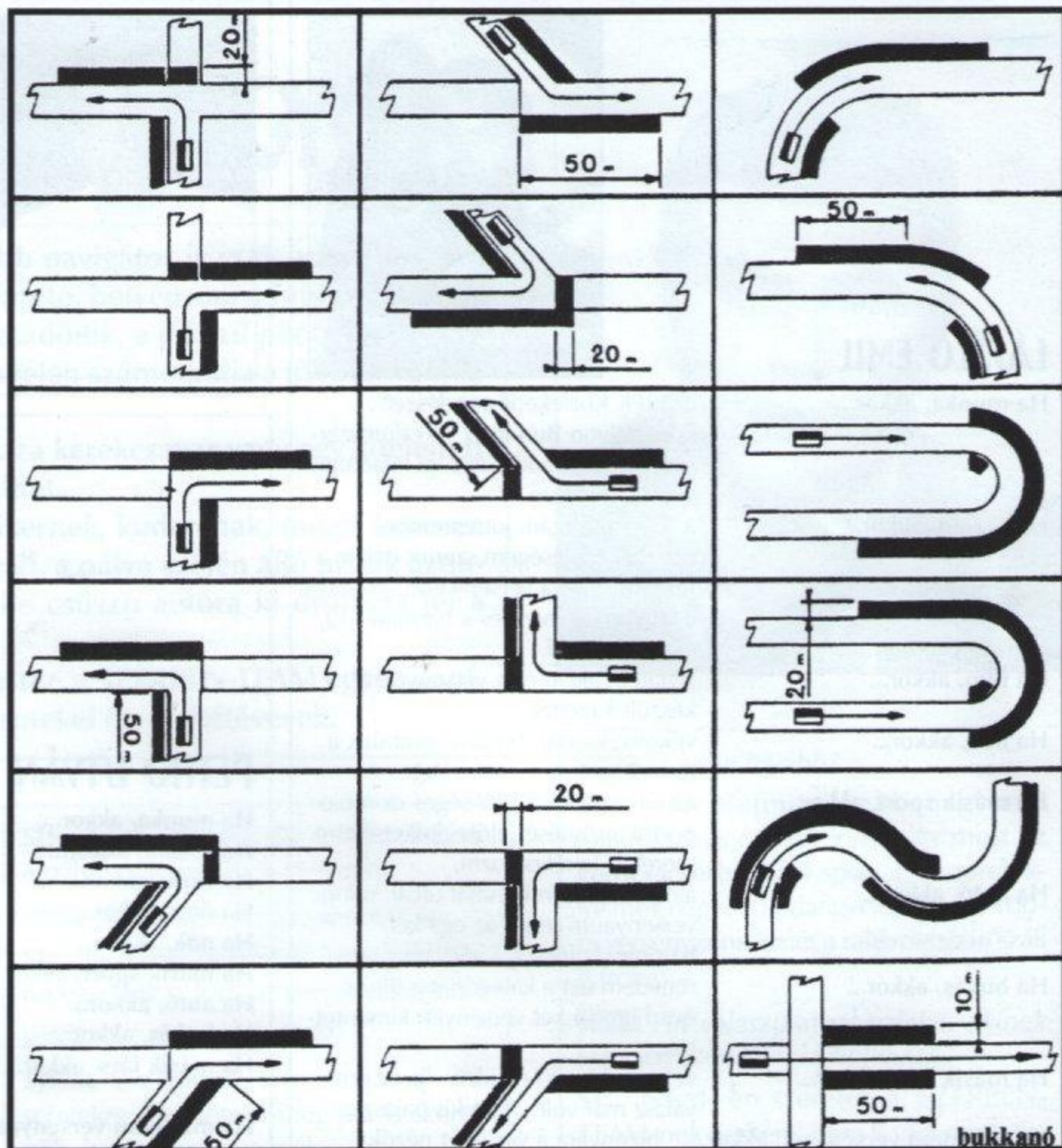
Következő számunk előreláthatóan
a Salgó Rallye időpontjában jelenik meg.

KOLLÁR
RALLYSPORTFOTO

Ára: 200 Ft

BIZTONSÁGI ZÓNÁK

A Semperit Rallye műsorfüzetéből vágtuk ki ezt a táblázatot. Első ránézésre úgy tűnhet, hogy azokat a helyeket jelölték be, ahonnan legjobban látni a versenyt, de ez a rajz nem ezt a cél szolgálja. Aki rallye-versenyt néz, tudnia kell, hogy a feketével feltüntetett zónákban veszélyben van, mert gyakran előfordul, hogy a verseny hevében egy-egy ilyen terület az út részévé válik. ■

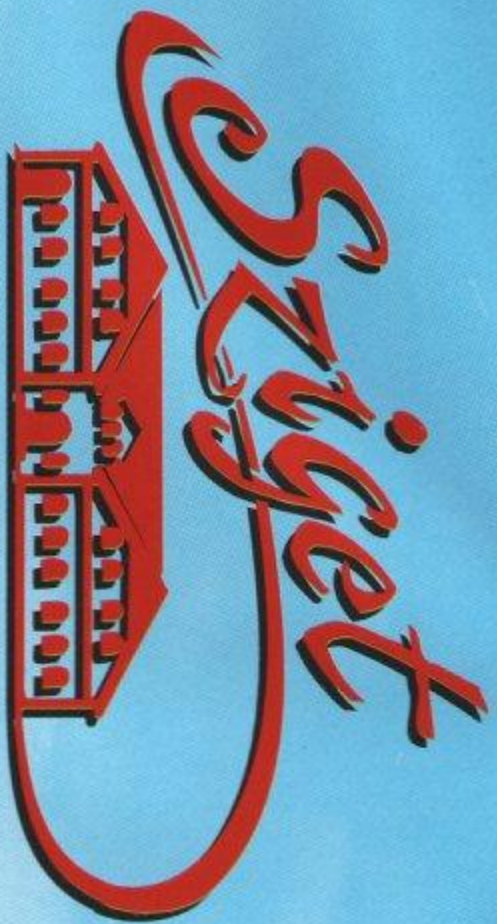


„ÉTVÁGGERJESZTŐ” ÁPRILISRA

Április 6-7.	Gokart	Kecskemét
Április 8.	Rallye-cross	Szombathely
Április 14.	Snowfox terep-rallye	Kisbér
Április 19-21.	23. Int.: Salgó Rallye	Salgótarján
Április 27-28.	Gokart	Debrecen

Impresszum

Kiadó: Sher-Wood Bt. Tatabánya, Fő tér 3. **Szerkesztőség:** 2831 Tarján, Pf. 15. Tel.: 06/20-458-548 **Felelős szerkesztő:** Iványi Sándor
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt. Tel.: 34/316-539 **Nyomda:** Turul Nyomda Kft. Tel.: 34/316-644



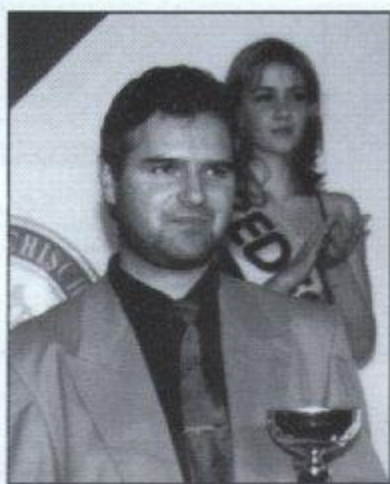
P A N Z I Ó VENDÉGLŐ-CUKRÁSZDA

2831 Tarján, Kossuth tér 22.
Tel.: (06-34) 372-910

A panzió 15 szobás, 2 szoba kivételével valamennyihez tartozik fürdőszoba. Az utóbbi kettőhöz a folyósón közös zuhanyzó található. Maximális férőhelyünk 38 fő. A szomszédban teniszezni, valamint lovagolni is lehet. A kirándulni vágyókat kijelölt túrutak segítik.



LÁSZLÓ EMIL



Ha munka, akkor...

a BRFK Közlekedésrendészeti Főosztályon Budapest forgalomszervezésének rendőrhatalósági feladataival foglalkozom.

Ha család, akkor...

a 2. és a 3. szám jut eszembe, ugyanis a feleségem szerint nálam a rangsor: első a versenyautó, második a lányom (6 éves) és a harmadik Ő. csakis könnyű.

Ha zene, akkor...

vígjáték, akció és a versenyekről készült kazetták.

Ha film, akkor...

Ha nők, akkor...

vékony, karcsú, hosszú combúak a homológok.

Ha másik sport, akkor...

az autósporthoz szükséges izomcsoportok erősítését elősegítőket űzöm, szeretek kerékpározni.

Ha autó, akkor...

álomvilág, mind a saját utcai, mind versenyautó terén az egy-két-háromszáz lóerős a vágyam.

Ha bukás, akkor...

remélem ezt a kategóriát a 95-ös évad utolsó két versenyén kimerítet-tük.

Ha másik társ, akkor...

vékony, hosszú combú... ja ez a válasz már volt... jó a kis bajuszos.

Ha már nem versenyzel, akkor...

bizonyára a versenyt nézők népes táborát fogom gyarapítani.



BERECZKY ÁKOS

Ha munka, akkor...

autó.

Ha család, akkor...

idő.

Ha zene, akkor...

Illés.

Ha film, akkor...

rövid.

Ha nők, akkor...

feleségem.

Ha másik sport, akkor...

búvár.

Ha autó, akkor...

Clió.

Ha bukás, akkor...

nagy.

Ha másik társ, akkor...

nincs.

Ha már nem versenyzel, akkor... nyugdíj.



PETHŐ ISTVÁN

Ha munka, akkor...

autó körül mindenképp!

Ha család, akkor...

fiaim

Ha zene, akkor...

az is jó, de inkább autó!

Ha film, akkor...

Hungarian championship.

Ha nők, akkor...

csak feleség.

Ha másik sport, akkor...

az is autó.

Ha autó, akkor...

Subaru Impreza

Ha bukás, akkor...

Pécs Orfű.

Ha másik társ, akkor...

aki szereti az autóversenyt, rossz ember nem lehet.

Ha már nem versenyzel, akkor...

várom, hogy mikor tudnék ismét elindulni!



RADÓ ISTVÁN

Ha munka, akkor...

mindenképpen olajos (benzingőzös)

Ha család, akkor...

ez minálunk azt jelenti, hogy rallye.

Ha zene, akkor...

a kipufogó hangja.

Ha film, akkor...

autósport.

Ha nők, akkor...

csak egy.

Ha másik sport, akkor...

-

Ha autó, akkor...

csak a rallye.

Ha bukás, akkor...

lehetőleg nagy, mert akkor elég gyorsan jöttünk.

Ha másik társ, akkor...

csak a mostani.

Ha már nem versenyzel, akkor...

olyan nincs.

RADÓNÉ SISÁK MÁRIA



Ha munka, akkor...

autóval, autósporttal kapcsolatos és a család.

Ha család, akkor...

kislányom és férjem.

Ha zene, akkor...

mindegy, csak ne technó.

Ha film, akkor...

rallye sport

Ha férfiak, akkor...

a férjem.

Ha másik sport, akkor...

nincs.

Ha autó, akkor...

Peugeot 205 GTI.

Ha bukás, akkor...

Máriaalom totálkár.

Ha másik társ, akkor...

aki meri vállalni.

Ha már nem versenyzel, akkor...

család.

GERENCSÉR TIBOR

Ha munka, akkor... árufuvarozás.

Ha család, akkor... feleségem és a lányom.

Ha zene, akkor...

minden, ami dallamos.

Ha film, akkor...

sci-fi, Csillagok háborúja, autóver-seny.

Ha nők, akkor...

kell ennél a kettőnél több?

Ha másik sport, akkor...

motor.

Ha autó, akkor...

ez, csak erősebb változatban.

Ha bukás, akkor...

Bulgária, Aranyhomok rallye körversenyén.

Ha másik társ, akkor...

tanításra váró fiatal.

Ha már nem versenyzel, akkor...

kitalálok valamit, ami négykerekű és berreg.