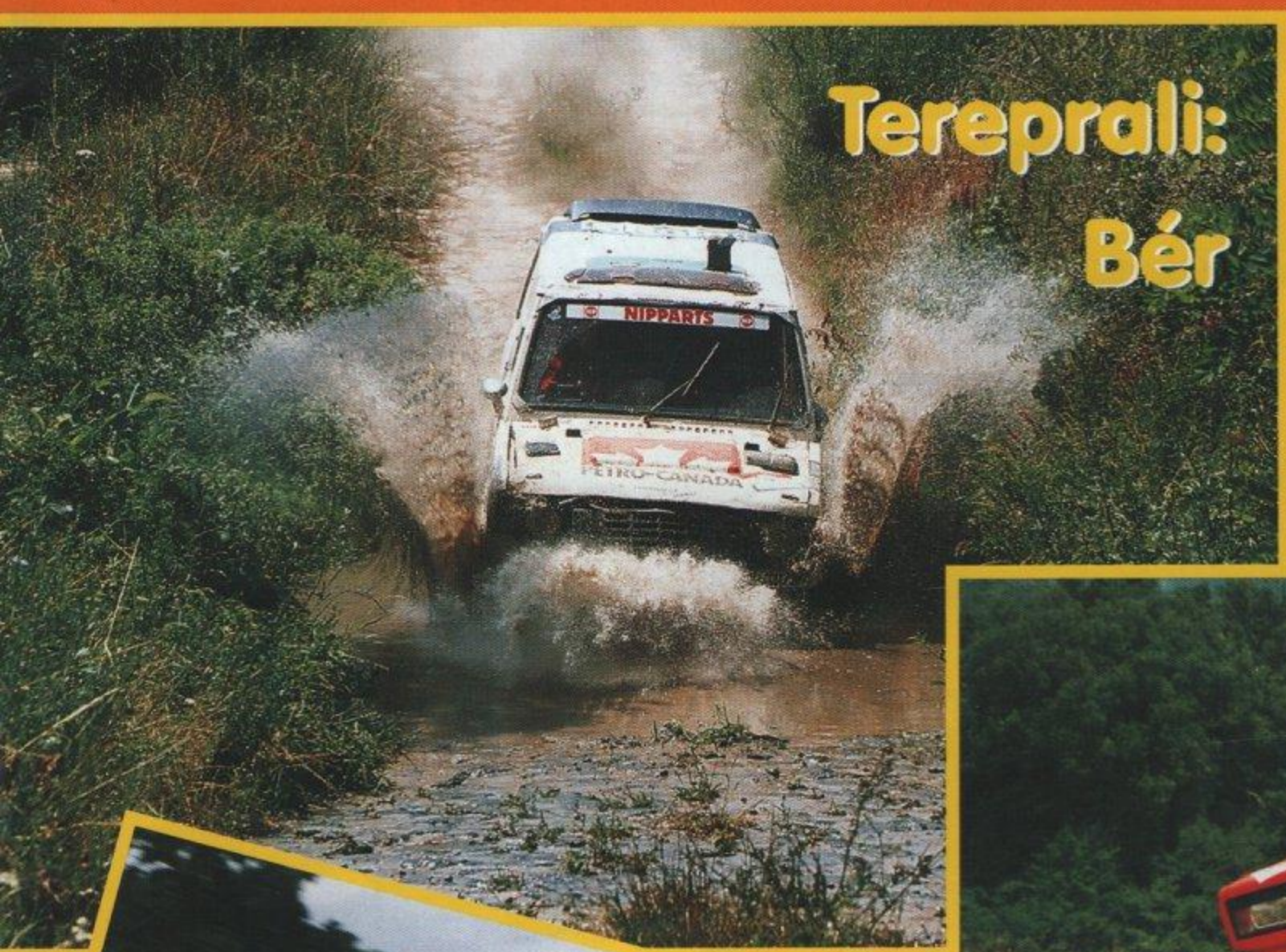


NAVIGATOR

28 OLDALON

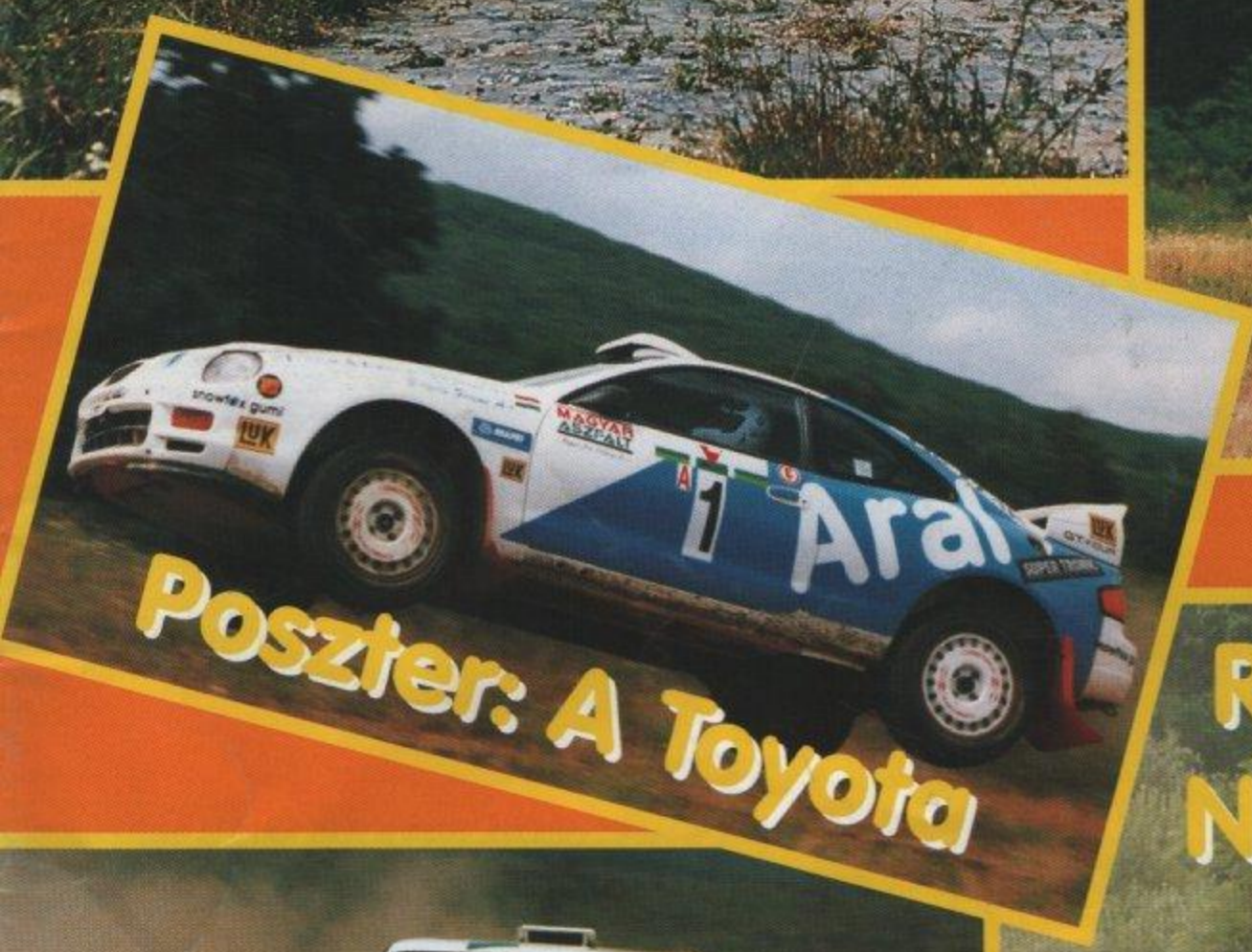
RALI, TEREPRALI, RALIKROSSZ



Tereprali:
Bér

3. MISKOLC
1996. Rallye

ELŐZETES
Térkép és útvonalterv

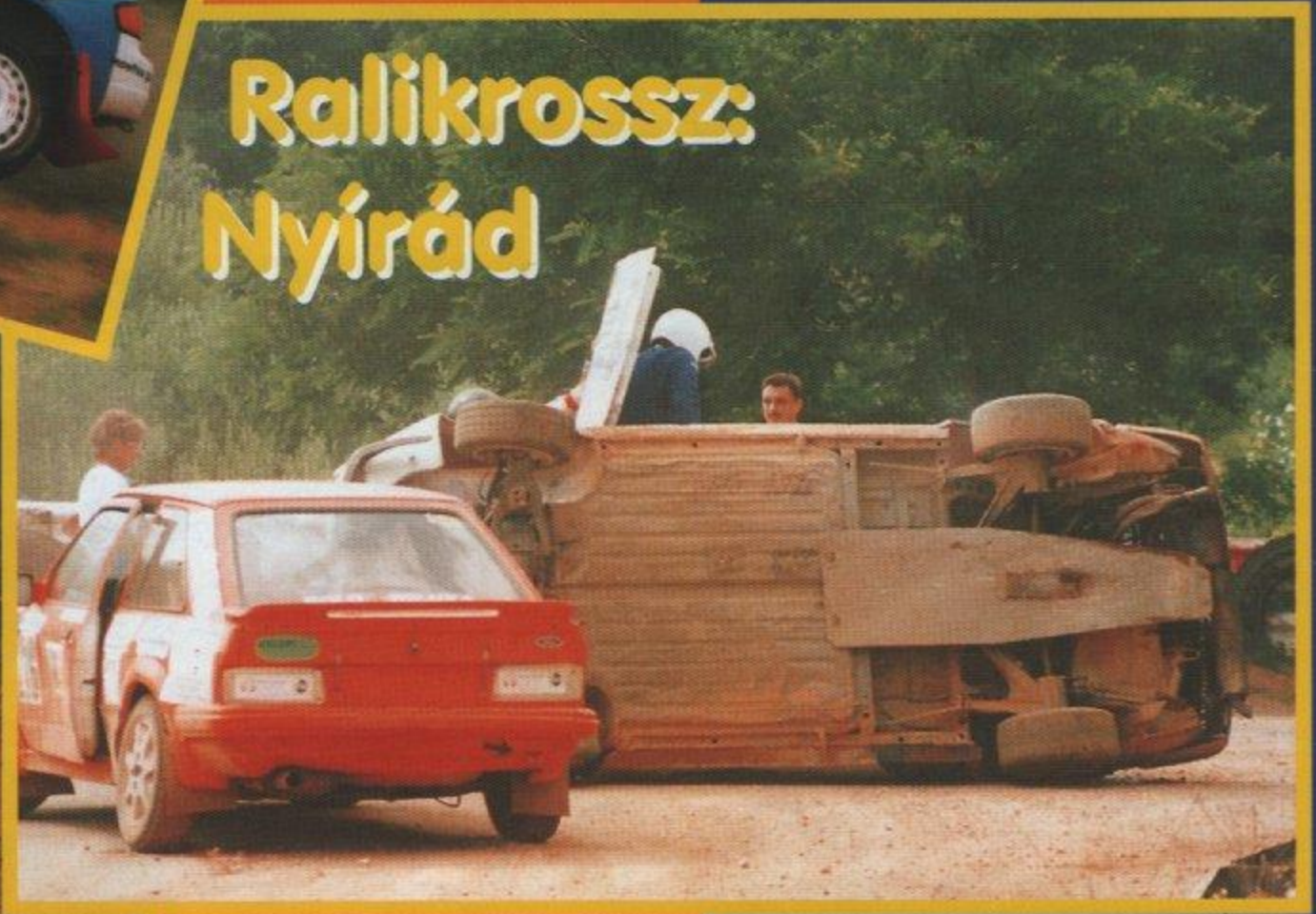


Poszter: A Toyota

Ralikrossz:
Nyírád



Veszprém Rali



A RALI I. ÁLLÁSA ÖT VERSENY UTÁN

ABSZOLÚT:

Ifj. Tóth J.-Gergely F.	Toyota Celica	80 pont
Tóth F.-Csökő Z.	Audi S 2	56 pont
Érdi T.-Varga I.	Mazda 323	39 pont
Szelezcky T.-Penderik L.	Ford Escort	31 pont
Ranga L.-Büki E.	Subaru Impreza	30 pont
Kiss F.-Kiss E.	Ford Escort	30 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort	26 pont
Vizin L.-Gönczi L.	Ford Escort	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford Escort	20 pont
Dr. Konta I.-Táborszki A.	Ford Escort	19 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi Lancer	18 pont

„A” CSOPORT:

Ifj. Tóth J.-Gergely F.	80 pont
Tóth F.-Csökő Z.	62 pont
Érdi T.-Varga I.	39 pont
Ranga L.-Büki E.	30 pont
Keszler M.-Hering Gy.	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	20 pont
Horner P.-Kerek I.	18 pont
Vojcsik F.-Kovács Gy.	16 pont
Bútor R.-Tóth V.	14 pont
Keill J.-Molnár A.	13 pont

N/4. KATEGÓRIA

Szelezcky T.-Penderik L.	26 pont
Kiss F.-Kiss E.	23 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	19 pont
Dr. Konta I.-Táborszki A.	15 pont
Vizin L.-Gönczi L.	15 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	11 pont

„A” CSOPORT:

Fülöp R.-Iványi S.	70 pont
Wieszt J.-Hámori G.	41 pont
Stréhli J.-Locher J.	40 pont
Tóth I.-Kronome Á.	30 pont
Födő I.-Födő T.	27 pont
Martin J.-Mez Cs.	22 pont
László E.-Dobos Z.	21 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	12 pont
Marjcsék M.-Kovács K.	11 pont
Anyalfr K.-Kiss K.	10 pont

A/8. KATEGÓRIA

Ifj. Tóth J.-Gergely F.	36 pont
Tóth F.-Csökő Z.	22 pont
Érdi T.-Varga I.	14 pont
Ranga L.-Büki E.	12 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	9 pont
Keszler M.-Hering Gy.	7 pont

A/7 KATEGÓRIA

Turi T.-Tóth I.	18 pont
Keill J.-Molnár A.	15 pont
Takácsy P.-Simon T.	15 pont
Bojtár A.-Prókay B.	12 pont
Bútor R.-Tóth V.	9 pont
Hényel Gy.-Andrejszky Z.	9 pont

A/6. KATEGÓRIA

Veszprémi B.-Veszpréminé D. É.	18 pont
Sévári P.-Varga Zs.	17 pont
Kiss L.-Bedő M.	15 pont
Dibusz L.-Tenke B.	12 pont
Szabó Gy.-Petrikovics L.	12 pont
Dara G.-Török L.	9 pont

A/5. KATEGÓRIA

Floch I.-Gyug B.	23 pont
Balatonyi Á.-Németh P.	15 pont
Balogh L.-Csepela T.	13 pont
Ráti M.-Mózes Z.	9 pont
Kriszán A.-Nasas Cs.	9 pont
Orbán I.-Flaskó Gy.	9 pont

A/5 KATEGÓRIA

Fülöp R.-Iványi S.	30 pont
Stréhli J.-Locher J.	15 pont
Wieszt J.-Hámori G.	12 pont
Tóth I.-Kronome Á.	12 pont
Födő I.-Födő T.	10 pont
László E.-Dobos Z.	6 pont

„N” CSOPORT

Rektenwald Zs.-Frankó J.	80 pont
Horváth P.-Asztalos T.	35 pont
Geng F.-Czinó S.	34 pont
Radóné S. M.-Monostori P.	30 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	25 pont
Barta T.-Nagy J.	17 pont
Görög T.-Rátkai S.	12 pont
Király J.-Szunyi Cs.	12 pont
Páhi Cs.-Hinger Z.	12 pont
Szabó M.-Sárdi F.	12 pont

„N” CSOPORT:

Szelezcky T.-Penderik L.	63 pont
Kiss F.-Kiss E.	59 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	47 pont
Dr. Konta I.-Táborszki A.	40 pont
Vizin L.-Gönczi L.	40 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	38 pont
Csukovics I.-Gajdos Á.	18 pont
Gerencsér F.-Garamvölgyi Z.	18 pont
Radó I.-Bereczki Á.	14 pont
Bodnár Á.-Lehocz J.	9 pont

N/3. KATEGÓRIA

Vargha B.-Szabados B.	28 pont
Radó I.-Bereczki Á.	18 pont
Varkonyi R.-Ferenczi T.	15 pont
Kach G.-Hoffer B.	14 pont
Kapitány L.-Kapitány J.	12 pont
Halksz Zs.-Karácsony T.	10 pont

N/2. KATEGÓRIA

Nagy Z.-Bíró Z.	27 pont
Martin L.-Takács Á.	21 pont
Hermann L.-Pencz Z.	9 pont
Katona E.-Balogh Zs.	6 pont
Szigeti A.-Kozma G.	4 pont
Varga I.-Nagy N.	3 pont

N/1. KATEGÓRIA

Ollé S.-Lukács Zs.	10 pont
Bereczk T.-Majoros M.	4 pont
Katona E.-Balogh Zs.	4 pont
Murányi J.-Gszontos T.	4 pont

RALI II. ÁLLÁSA NÉGY VERSENY UTÁN

ABSZOLÚT:

Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	66 pont
Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	53 pont
Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	38 pont
Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	33 pont
Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	25 pont
Födő I.-Födő T.	Lada 2105	24 pont
Radóné S. M.-Monostori P.	Peugeot 205	18 pont
László E.-Dobos Z.	Lada 2105	14 pont
Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	10 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	9 pont

„A” CSOPORT:

Fülöp R.-Iványi S.	70 pont
Wieszt J.-Hámori G.	41 pont
Stréhli J.-Locher J.	40 pont
Tóth I.-Kronome Á.	30 pont
Födő I.-Födő T.	27 pont
Martin J.-Mez Cs.	22 pont
László E.-Dobos Z.	21 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	12 pont
Marjcsék M.-Kovács K.	11 pont
Anyalfr K.-Kiss K.	10 pont

A/5 KATEGÓRIA

Fülöp R.-Iványi S.	30 pont
Stréhli J.-Locher J.	15 pont
Wieszt J.-Hámori G.	12 pont
Tóth I.-Kronome Á.	12 pont
Födő I.-Födő T.	10 pont
László E.-Dobos Z.	6 pont

A/4 KATEGÓRIA

Gyurkovics P.-Szecsődi N.	9 pont
Kovács E.-Martinovics P.	9 pont
Kóváry B.-Taródi J.	6 pont
Gémes L.-Handl Z.	6 pont
Gerőfi G.-Gerőfi L.	4 pont
Sánta P.-Bordák P.	3 pont

N/3 KATEGÓRIA

Radóné S. M.-Monostori P.	18 pont
Horváth P.-Asztalos T.	18 pont
Geng F.-Czinó S.	16 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	13 pont
Görög T.-Rátkai S.	10 pont
Szabó M.-Sárdi F.	6 pont

N/2 KATEGÓRIA

Rektenwald Zs.-Frankó J.	36 pont
Király J.-Szunyi Cs.	17 pont
Posta A.-Jandsó F.	10 pont
Galambos G.-Farkas M.	8 pont
Szibilla L.-Gurbi M.	7 pont
Gszontos Sz.-Borsos P.	6 pont

Boldog születésnapot!

A negyedik számunk megjelenése óta eltelt időszak ismét bővelkedett olyan eseményekben, melyek egy ilyen jegyzet alapjául szolgálhatnak. Megírhatnánk, hogy ifj. Tóth János és Gergely Ferenc egy újabb bajnoki cím és egy vb-szereplés kapujában állnak. Szóba jött az elmaradt Budapest Rali, és a ralikrossz EB-n történt baleset, melyek egyaránt szomorú történések. Aktuális téma lehetett volna a Veszprém Rali különdíja, melyet nem az azt elnyerő páros kapott, és az is, hogy lapunk elismeréseként a versenyirodán az újságunkban megjelent programot függesztették ki. Megérne néhány sort a Miskolc Rali rendezőgárdája is, akik idén újra a Bükkbe csalogatják a ralira éhes szurkolókat. Ezúttal azonban mást kell megemlítenünk.

Ferjancz Attila nemrégiben ünnepelte ötvenedik születésnapját. Hogy mennyit köszönhet neki az autósport, azt mindenki tudja. Éppen ezért nem szaporítva tovább a szót:

Boldog születésnapot kíván Neked Attila:

a 



Tartalom

Veszprém Rallye '96 • Összefoglaló képekben az I. osztály összecsapásáról	4-6. oldal
Beszélgetés Floch Istvánnal és Födő Imrével	7. oldal
Csillaghullás Olaszfalun • Tudósítás a rali II. osztály versenyéről	8-9. oldal
„...az első navigátoromnak sokat köszönhetek”	
• Beszélgetés Szteleczky Tamással	10-11. oldal
Egy malomban őrlünk	12. oldal
Poszter: A Toyota	14-15. oldal
Ralikrossz bajnokság Nyírád	17. oldal
Ralikrossz Ádándon • Előzetesek	18. oldal
„Ezt még egyszer senkiért nem vállalnám”	
• Interjú Gergely Ferencsel	20-21. oldal
Versenyek versenye • Tudósítás a Bér Bio Kupáról	22-23. oldal
3. Miskolc Rallye • Előzetes, útvonal és időterv	24-25. oldal
„Étvágygerjesztő”	26. oldal

Veszprém rallye '96

A nem éppen autókímélő, murvás, dobálós gyorsasági szakaszok talán az év leglátványosabb versenyévé teszik a Veszprém ralit. Idén sem volt másként, hisz a több tízezer néző bukásokkal és kicsúszásokkal tűzdelt igazi ralit láthatott. Úgy döntöttünk, hogy ezúttal beszéljenek inkább a képek az ifj. Tóth-Gergely kettős győzelmével zárult versenyről.



Salgótarjánhoz hasonlóan, Veszprémben is a GT FOUR-ral indultak Janikáék és itt is az élen fejezték be a versenyt. Győzelmükkel nyolcvan pontot gyűjtve toronymagasan vezetik a bajnokságot.



Ranga László és Büki Ernő „jó lóra tett”. A francia CILTI SPORT megbízható autót szállított, így a murvás tanuló versenyükön különösebb műszaki gond nélkül másodikként érték célba. Jelenleg a bajnokság ötödik helyén várják a folytatást, óriási léptekkel haladva egy dobogós hely felé.



A Juventus Rádió jóvoltából a Koko Motorsport rengeteg nézőt csalogatott a lőtérre. Turi Tamás és Tóth Imre célbaérkezését egy elektromos hiba nehezítette, de ennek ellenére a géposztály és az F2 értékelés élen végeztek. Két győzelmükkel átvették a vezetést kategóriájukban.

A VESZPRÉM RALI VÉGEREDMÉNYE Magyar bajnoki értékelés

1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. 20 pont
2. Ranga L.-Büki E. 15 pont
3. Érdi T.-Varga I. 12 pont
4. Tóth F.-Csökő Z. 10 pont
5. Szeleczky T.-Penderik L. 8 pont
6. Dr. Konta I.-Táborszky A. 6 pont
7. Kiss F.-Kiss E. 4 pont
8. Vojcsik F.-Kovács Gy. 3 pont
9. Horner P.-Görög G. 2 pont
10. Csukovics I.-Gajdos Á. 1 pont

Egy erős szezonkezdettel gyűjtött pontjaik jóvoltából Tóth „Gili” Ferenc és Csökő Zoltán egy nagy siker kapujában ugrik a kislótéri dobantón. A robosztus AUDI Veszprémben az ötödik helyre ugrott.



A/8 KATEGÓRIA

1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. 9 pont
2. Ranga L.-Büki E. 6 pont
3. Érdi T.-Varga I. 4 pont
4. Tóth F.-Csökő Z. 3 pont
5. Vojcsik F.-Kovács Gy. 2 pont
6. Horner P.-Görög G. 1 pont

A Veszprémi házaspár százötven másodperc büntetőidőt gyűjtve is az élen végzett. Az A/6 géposztályban ismét ott volt Matics Misi, aki Veszprémiék mögött második helyen végzett navigátorával, Árva Norbival.



A/7 KATEGÓRIA

1. Turi T.-Tóth I. 9 pont
2. Keill J.-Molnár A. 6 pont



Első győzelmét aratta idén Ráti Miklós és Mózes Zoltán a Samarával. Szépségdíjas ugrásuk ellenére a géposztályban indult cseh favorit a nemzetközi értékelésben mintegy hat perccel megelőzte őket a verseny végére.



Csakúgy mint Esztergomban, itt is a csoport és a kategória második helyére szárnyalt a Red Bull fogat. Dr. Konta Imre és Tábornszki Attila 2 perc 17 másodperccel maradt le az „N” csoportban győztes Szeleczy-Penderik kettős mögött.



Veszprémben kilenc pontot gyűjtve felzárkózott a kategória második helyére Várkonyi Szabolcs és Ferenczy Tibor. Az „N”-es Opel abszolút értékelésben tizenhetediként ért célba.

A/6. KATEGÓRIA

1. Veszprémi B.-Veszpréminé D. É. 9 pont
2. Matics M.-Árva N. 6 pont
3. Szilágyi J.-Kis P. 4 pont
4. Németh Gy.-Glauz I. 3 pont
5. Dibusz L.-Tenke B. 2 pont
6. Szabó Sz.-Kolozsvári Zs. 1 pont

Jól jött a győzelem a Martin-Takács kettősnek, mert így két versennyel a bajnokság vége előtt mindössze hat pont a hátrányuk Nagy Zoltán és Bíró Zoltán mögött.



Hiába várta a szervizesapat Ferjancz Attilát és Tóth Csabát. Az esztergomi verseny győztesei Veszprémben mindössze két gyorsaságit teljesítettek, mert a technika ördöge ismét ellenük fordult.

A/5. KATEGÓRIA

1. Ráti M.-Mózes Z. 9 pont
2. Krizsán A.-Vasas Cs. 6 pont
3. Floch I.-Gyug B. 4 pont
4. Tisza A.-Nagy I. 3 pont
5. Markovics Gy.-Kazár M. 2 pont
6. Dékány S.-Bányai G. 1 pont



N/4. KATEGÓRIA

1. Szelezky T.-Penderik L. 9 pont
2. Dr. Konta I.-Táborszky A. 6 pont
3. Kiss F.-Kiss E. 4 pont
4. Csukovics I.-Gajdos Á. 3 pont
5. Havasi T.-Tábori J. 2 pont
6. Oroszlán L.-Oroszlán T. 1 pont



Stanislav Chovanec és Henrich Kurus alaposan megleckéztették a magyar legényeket. Nemzetközi értékelésben abszolút harmadik helyen végeztek a Matadoros Forddal.



Az orosz kisautó megbirkózott az egykori szovjet lőtérrel, talán nem véletlenül. Dékány Sándor és Bányai Gábor nem kímélték a Tavriát és a géposztály hetedik helyén érkeztek célba.



Idén nincs szerencséje a Kiss-Bedő kettősnek. Öt versenyből kétszer voltak értékelhetőek. Veszprémben kizárták őket a végső értékelésből. De még így is harmadikak kategóriájukban.

N/3. KATEGÓRIA

1. Várkonyi Sz.-Ferenczy T. 9 pont
2. Koch G.-Hoffer B. 6 pont
3. Mráz T.-Boros Cs. 4 pont
4. Vargha B.-Szabados B. 3 pont

Németh Gyulának és Glancz Istvánnak fura elképzelései vannak a „haladást” illetően. Veszprémben hárompontos ugrást mutattak be negyedik helyükkel.



N/1-2. KATEGÓRIA

1. Martin L.-Takács Á. 9 pont
2. Ollé S.-Lukács Zs. 6 pont
3. Bereczk T.-Majoros M. 4 pont
4. Katona E.-Balogh Zs. 3 pont
5. Herman L.-Pencz Z. 2 pont
6. Ördögh M.-Marossy Zs. 1 pont

Vargha Bálint és Szabados Balázs ugyan elég sok mindent elvesztett az Opel hátuljáról, mégis célba értek és öt verseny után az N/3 géposztály élén állnak.



A bajnokság egyik esélyese



Floch István és Gyug Béla

Két versennyel a bajnokság vége előtt Floch István áll az A5, a népszerű „Lada” kategória élén. Mint a bajnokság egyik esélyesével beszélgettünk vele a raliról.

– Hogy érzed, megérdemelten állsz a kategória élén?

F. I.: – Nem hiszem magamról, hogy különösebben jól megyek. Van egy nagyon jó autóm és egy szenzációs szervizcsapatom. Azért még soha nem estem ki, mert ők hibáztak. Ha ki kellett állnom, azt csak a saját hibámnak köszönhettem.

– „Kijárna” már neked is egy bajnoki cím?

F. I.: – Kicsit pesszimista vagyok ebben, mert talán nem érdemelném meg, hogy sikerüljön nyernem. Ha azt nézem, hogy bajnok volt egy Porth, bajnok volt egy Bense, akkor semmiképp, mert ők jobb versenyzők, mint én, és én ugyanazt a címet nyerném el. Viszont már mentem néhány versenyt, második éve megyek az elsőosztályban. Volt néhány dolog,

ami arra utal, hogy ebben a mezőnyben versenyképes tudok lenni. Hogy megérdemlem-e azt nem tudom. Nagyon szeretném és mindent elkövetek érte, hogy sikerüljön.

– Nálad mi hiányzik, hogy olyan jó versenyző légy, mint ők?

F. I.: – Képességeimet tekintve biztosan nem vagyok olyan jó. Ma az A5-ben egy sokkal jobb autó is kellene. Nagyon jó az enyém is, de a műszaki paramétereit figyelembe véve nem biztos, hogy bent van az első hatban. A szerencsének is köszönhető, ha valaki jól megy, de Hemingway is azt mondja, hogy „szerencséje annak van, aki felkészülten várja”. Én azt hiszem, hogy ott állok, és felkészülten várom a szerencsém.

– Azt mondtad, számodra a ’88-89-es bajnokság A/5 géposztálya az etalon, és mindig arról álmodtál, hogy ebben fogsz versenyezni. Beteljesülnek az álmaid?

F. I.: – Erre készültem, mindig azt szerettem volna, hogy legyen egy bajnok aspiráns autóm abban a kategóriában, amiről mindig álmodtam. Az igaz, hogy félig meddig elmúlt már az a világ, mikor ez egy „király” kategóriának számított. Nagyon sok dolognak kellene összejönni. Véletlenül lehet nyerni egy gyorsaságit, szerencsével egy versenyt, de bajnokságot nem. Te-

hát aki magyar bajnok szeretne lenni, annál az autón, a felkészülésen, a szervizcsapaton, a nyugodt családi háttéren keresztül a mi amatőr szintünkön is a lehető legprofibban kell, hogy működjék minden.

– Nehéz egy „keleti” autóra szponzorokat találni?

F. I.: – Érzésem szerint nem az a legfontosabb, hogy milyen gyorsan megy valaki. Persze vannak kivételek is, de a kapcsolatokon alapul az egész. A pénzt ezeken keresztül lehet megszerezni. Az én példám pont egy kivétel azok közül, ahová elmentem pénzt szerezni és ilyen módon ki is fizették. Általában nem tudtam eredményre jutni. Kisebbséget ugyan lehet szerezni, de egy igazán tőkeerős szponzorhoz ismeretség kell. Mind-egy, hogy keleti vagy nyugati autóról van szó. Fontos alapigazság, amit már említettem, hogy akkor, amikor a te szerencséd ott vár téged valahol, akkor legyél ott a megfelelő helyen, a megfelelő pillanatban és tudják azt mondani: „önnek ezt biztosítjuk”.

– Navigátorként kezdted. Mi a véleményed a navigátorokról?

F. I.: – Én a saját dolgomat két részre tudom osztani. Amikor navigáltam, azt szerettem csinálni, mikor vezetek, akkor pedig az a jó. Szerintem rossz, ha egy navigátor a vezetéssel foglalkozik. Koncent-

ráljon arra, amit csinál. Nézd meg a Tóth Imit, vagy a Pénzest. Nem akar vezetni és nagyon jó navigátor. A vezetőben is rossz érzést kelt, ha azon jár az esze, mit gondol a másik. Az autóban mindennek megvan a szerepe, a keréknek, hogy guruljon, a motornak, hogy az erőt kifejtse, a sofőr vezessen, a navigátor pedig navigáljon.



– Aki „elől” megy, arra sokszor rásütik, hogy nem „tisztá” az autója...

F. I.: – Nagyon mélyen bennem van ez a dolog. Az autóm soha egy csavar nem volt úgy betéve, hogy nem volt szabályos. Átverhetsz mindenkit. Kitalálhatsz egy olyan dolgot, amit senki nem tud. Becsaphatod az ellenfeleket, a nézőket, de saját magad sosem.

– Kik segítik a versenyzésedet?

F. I.: – Az anyagiakon a Webasto Hungária Kft. enyhít és munkájával a Michelin Gumiszerviz Duna-keszin.

„Létezik a másodosztály”



Földő Imre és Tamás

Néhány éve össze sem lehetett hasonlítani az első és a másodosztály autóit. Mára azonban komoly műszaki háttérrel rendelkező csapatok állnak rajthoz, egyre jobb autókkal a rali kettő mezőnyében. A létszám azonban egyre csökken. Míg egy ’92-es Salgón 120-130, addig ma csupán 50-60 páros nevez egy-egy megmérettetésre. Földő Imi azon kevesek közé tartozik, akik már öt éve a rali kettő élvonalába tartoznak.

– Hogy is volt?

F. I.: –1992-ben kezdtem egy széria 1200-as Zsigulival. Tavalyelőtt ültem először A-s autóban. ’92-95-ig Landsmann Antal volt a navigátorom. A technika megváltozott, ma sokkal jobban számít, ki-nek mennyi pénze van. Akkor még

nem voltak olyan autók, melyek sokkal drágábbak és kimagaslóan jobbak lettek volna. Egy N-es Ladával bent lehetett lenni az első tízben.

– Néhány év alatt vezetési stílusoddal a közönség egyik kedvencévé váltál. A mostani autóváltásod után nem félsz attól, hogy az elsőkeres autóval elmarad a látvány?

F. I.: –Azért váltottam, mert szeretnék gyorsabban menni. Az új autóm egy A-s Samara. Láttam én már elsőkeres autót szépen fordulni. Aki egy kicsit is ért hozzá, az látja, hogy gyorsan mész, nem muszáj egyik árokból a másikba menned. Elsősorban a győzelem hajt. Mindig azért indulok, hogy nyerjek.

– Ehhez képest elég peches vagy.

F. I.: –Nem vagyok peches, csak nincs szerencsém. Olyan versenyen még nem voltam, ahol kifejezetten

szerencsém lett volna. Például ahol lehetett, defektet kaptam, bár az is igaz, hogy defektet kapni nem lehet, csak csinálni.

– Milyenek a feltételeid?

F. I.: –Egyre jobbak. Sok panaszra nem lehet okom, függetlenül attól, hogy a pénz soha nem elég. Mikor elkezdtem, nem volt szponzorom. Akkor átmentem egy másik szakosztályba, ahol sokkal jobban segítenek mind anyagilag, mind emberileg. Ma már egyre több szponzorom van.



– Szeretsz a másodosztályban versenyezni?

F. I.: –Erre van lehetőségem. Ha valaki azt mondaná: itt egy autó, holnapról mehetsz rali I-ben, nem gondolkoznék. Vedd alapul a

Veszprém ralit. Odaadtak egy itinert és mint a holdkóros, úgy kóvályogtak a rali kettesek. Az oké, hogy én eltévedtem, de mikor húszan mennek rossz felé és csak két ember találja meg a pályát, akkor ott már valami gond van. Vagy amit a különdíjjal csináltak. A srác azért maradt ott, hogy megkapja a díjat, mert neki járt. Függetlenül attól, hogy aki kapta, az szólt, hogy nem az övé. Az már nem frankó, hogy azt mondják: nem mindegy, melyik gyorsaságira kaptad. Ilyesmi az elsőosztályban nem nagyon fordul elő. Nézz meg egy összefoglalót bármelyik tv-ben vagy újságban. Nemhogy az első hármat nem említik meg, egyáltalán arról sincs szó, hogy létezik a másodosztály.

– Kik segítenek abban, hogy töretlen lelkesedéssel indulj egy versenyen?

F. I.: –A szervizcsapatom: Kreis Csaba, Micheller Gábor, Bocskai János és Landsmann Antal, valamint a szponzoraim: a Geotim Bt., a Dunakenyér Rt., a Sági Művek, a Sikkens, a Turbó Javító Kft. és a Dunaharaszti Polgármesteri Hivatal.

– Sok sikert az új autóhoz!



Csillaghullás Olaszfalun

Idén negyedszer szállt ringbe a rali másodosztály mezőnye. Ezúttal Veszprém adott otthont a mérkőzésnek, ahol három helyszínen, hat gyorsasági szakaszon dőlt el az első hely sorsa. Rögtön az első és egyetlen aszfaltpályán, Kistés-Olaszfalun három esélyes is végleg búcsút mondott a küzdelemnek, de ez semmiképp sem csökkenti a helyezettek érdemeit, hiszen a versenyzőknek nemcsak egymással és a pályákkal, hanem a hőséggel is meg kellett küzdeniük. Csakúgy, mint Esztergomban és Kisbéren, itt is a Fülöp-Iványi duó diadalmaskodott a fergeteges hajrát bemutató Wieszt János és Hámori Gábor előtt!

A másodosztály versenyzői évek óta joggal tartanak a hazai „Akropolisztól”, hiszen rendkívül megnehezíti dolgukat a gumiválasztásnál előírt „E” minősítés, ami utcai gumiabroncsot jelent. A hazai gumikereskedők palettáján nehezen találni erősített oldalfalú terepgumit, ami méretében is megfelel a homologizációs előírásoknak, így a többség a jól bevált Stomilokat választotta. A verseny előtt kétféle taktikáról hallhattunk, már amennyire egy viszonylag rövid megmérettetésen taktikázni lehet. Az egyik: megyünk minden keresztül, ha szerencsénk van nem kapunk defektet, és a futómű is a helyén marad. A másik: a kritikus, rossz minőségű részeken inkább egy kicsit elvesszük a gázt és vigyázunk az autóra. A verseny előtt még teljesen nyitott volt a bajnokság sorsa, több párosnak is „létfonosságú” volt a pontszerzés. Már az edzésen sok dolga akadt a szervizcsapatoknak, akik szinte egész nap folyamatosan dolgoztak a kiszakított lengéscsillapítók és összetört felnik megjavításán. A „nagyfőtéren” a korlátozott edzésszám miatt sokan nekiestek

a pályának. Szinte minden alkalommal másként keveredtek a célba és csak az edzéstúrák megtelése után vakarták igazán a fejüket, mikor rájöttek, hogy több helyen az első osztály útvonalán tréningeztek. A „kislőtéren” is akadtak „szemből jövők”, de itt még az edzésidő lejártá előtt „összeült” a mezőny az egyik kritikus ponton, és tisztázták az itinerben foglaltakat.

Az olaszfalui betonon nem voltak hasonló problémák, itt csupán az időben fel nem festett lassítók jelentettek némi gondot azoknak, akik megpróbálták megtalálni azokat.

A gépátvételen, mint már annyiszor, most is a zajsintmérés okozta a legtöbb bosszúságot, de a „hangoskodók” újra bebizonyították, képesek mindenféle elmés megoldásra. Károly Balázs és csapata felügyelt a műszaki sport-



szerúságra és az első gyorsasági előtt egy gumiméréssel lepték meg a versenyzőket.

Hagyományos veszprémi hőségben eredt az elsőosztály nyomába a mezőny, az élen a Fülöp-Iványi kettőssel, akik a ver-

seny előtt öt ponttal vezették a bajnokságot. Az első és egyetlen betonos szakasz, a Kistés-olaszfalui verseny kimenetelét nagyban befolyásolta. Az első tíz autóból ugyanis három kiesett. Elsőként a 203-as rajtszámú Stréhli-Locher kettős fékhiba miatt kiütött egy villanyoszlopot, leborotválva a Skoda bal elejét. Kettő perccel utánuk rajtolt Fődő Imre és Tamás, akik az egyik lassítóban fejezték be a versenyt, majd a 208-as Szamos Tamás és Rozgonyi Gábor borult fel a Peugeot 106-ossal. A verseny felénél a Fülöp-Rektenwald-Wieszt hármasfogat már valamelyest elhúzott a mezőnytől. Fülöp Rajmund és Iványi Sándor végig az élen autózva nyerték a versenyt Wieszték

előtt, akik az első gyorsaságin szerzett 14 másodperces hátrányukat az utolsó előtti szakaszon fordították kettő másodperces előnnyé Rektenwaldékkal szemben. Az ezüstérem sorsának eldöntése igazából az utolsó gyorsaságra maradt, ahol Wieszt János és Hámori Gábor újabb öt másodperccel gyorsabb volt a legfürgébb „N” csoportként bronzérmes helyre érkező Rektenwald-Frankó kettősnél. Jó taktikát választott László Emil és Dobos Zoltán. Négyeszer hetedik, egyszer negyedik és egyszer ötödik időt autózva lettek negyedik a fiúkat maguk mögé utasító Radónéék előtt.

A 190 kilométeresre tervezett verseny hat gyorsasági szakaszán 63 kilométert murván, tizenkettőt pedig aszfalton kellett száguldani a mezőnynek.

Fülöp Rajmund és Iványi Sándor négy, Wieszt János Hámori Gáborral, Martin János Metz Csabával pedig egy-egy szakaszon bizonyult a leggyorsabbnak. Történt, hogy a MOL Rt. különdíjat írt ki a nagylőtéren összesített 1-2 futam alapján legjobb időt autózó párosnak. Ez a duó Martin János és Metz Csaba, de az eredményhirdetésen mégis az abszolút első helyezettet szólították a díjért, akik ugyan jelezték a tévedést a rendezők felé, de ennek ellenére semmi nem történt.

A veszprémi rali után még négy páros esélyes a bajnoki cím elnyerésére. Az 1996-ban göröngyös utat taposó Wieszt János és Hámori Gábor harminchárom pontot gyűjtött a Stréhli József-Locher János duóval egyetemben. Rektenwald Zsoltnak és Frankó Jánosnak négy verseny elegendő volt, hogy 1996-ban elnyerjék az „N” csoport bajnoki címét, és abszolút értékelésben is a második helyen állnak tizenhárom ponttal

lemaradva a bajnokságot vezető Fülöp-Iványi-Skoda trió mögött.

A/5.

Ha a kisbéri verseny után megnézzük a kategória állását, az akkori első hat helyen álló páros közül a veszprémi hétvégén négyen nem voltak értékelhetőek. A Stréhli-Locher, a Födő-Födő és a Tóth-Kronome párosok kieséséhez jött hozzá a Péntes-Ibrányi kettős kizárása. Fülöp Rajmund és Iványi Sándor voltak a leggyorsabbak a tavalyi győztes Wieszték előtt, akik veszprémi második helyezésükkel felzárkóztak a géposztály harmadik helyére. Csakúgy mint tavaly, Veszprémben idén is harmadikként ért célba László Emil és Dobos Zoltán, megelőzve az A-s Suzukival igazán jó időket autózó Angyalfi Károlyt és Kiss Kálmánt. Az „A” csoport és a kategória ötödik helyét Martin János és Metz Csaba szerezte meg. Az ő nevükhöz fűződik a lőtéri gyorsasági legjobb ideje.

A/4.

Az öt elrajtoló Trabant éppen elegendő volt ahhoz, hogy saját kategóriájukban értékeljék a mindenre elszánt legénységet.

Két páros küzdött meg sikeresen a távval. Gyurkovics Péter és Szecsődi Norbert nyerte a géposztály „aranyérmét” a közönségkedvenc Kóváry Barna és Taródy János előtt.



N/3.

Esztergomban kiestek, Salgótarjában nyertek, Kisbéren kiestek; Veszprémben nyertek. Ez Radóné Sisák Mária és Monostori Péter mérlege. Két győzelmükkel 18 pontot gyűjtve állnak a géposztály első helyén, holtversenyben a Horváth-

Asztalos duóval. A kisbéri győztes Szamos Tamásék Olaszfalun kiestek, így a többiek nélkülük küzdöttek a pontokért, Görög Tibor és Rátkai Sándor hat, az opelos Geng-Czinó duó pedig négy pontot gyűjtöttek második, illetve harmadik helyükkel. Érdekesség lehet, hogy Radónéék a Kislőtéren abszolút második, míg Horváth Péterék Olaszfalun abszolút harmadik időt autóztak.

N/2.

Négy kieső, nyolc célbaérkező. A szovjet autócsoda ismét bebizonyította, hogy kemény fából faragták, mert Rektenwaldék Peugeot-ján kívül csupán hét Lada élte túl a tankpályát. Rektenwald Zsolt és Frankó János alaposan elhúzott az ellenfelektől, hiszen a hat gyorsaságin közel három és fél perccel hagyták maguk mögött az egyre jobb formában autózó Király-Szunyi kettőst és több mint öttel a harmadik Papp Róbertet és Mándi Barnabást. A géposztály és az „N” csoport bajnoki címét már megszerezte Rektenwald Zsolt és Frankó János, a második helyért azonban még négy-öt páros vívhat ádáz küzdelmet Miskolcon és Pécsen.

A/5.

1. Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	9 pont
2. Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	6 pont
3. László E.-Dobos Z.	Lada 2105	4 pont
4. Angyalfi K.-Kis K.	Suzuki	3 pont
5. Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	2 pont
6. Széplaki J.-Nyikont	Lada 2105	1 pont

A/4.

1. Gyurkovics P.-Szecsődi N.	Trabant	9 pont
2. Kóváry B.-Taródi J.	Trabant	6 pont

N/2.

1. Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205.	9 pont
2. Király J.-Szunyi Cs.	Lada Samara	6 pont
3. Papp R.-Mándi B.	Lada 2105	4 pont
4. Tajmei T.-Varga Z.	Lada 2105	3 pont
5. Galambos G.-Farkas M.	Lada 2105	2 pont
6. Kékesi Z.-Horváth L.	Lada 2105	1 pont

N/3.

1. Radóné S. M.-Monostori P.	Peugeot 205	9 pont
2. Görög T.-Rátkai S.	Peugeot 205	6 pont
3. Geng E.-Czinó S.	Opel Corsa	4 pont
4. Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	3 pont
5. Páhi Cs.-Dömötör Z.	Lada 21074	2 pont
6. Barta T.-Nagy J.	Peugeot 205	1 pont

A RALI MÁSODOSZTÁLY VÉGEREDMÉNYE:

1. Fülöp R.-Iványi S.	20 pont
2. Wieszt J.-Hámori G.	15 pont
3. Rektenwald Zs.-Frankó J.	12 pont
4. László E.-Dobos Z.	10 pont
5. Radóné S. M.-Monostori P.	8 pont
6. Angyalfi K.-Kis K.	6 pont
7. Görög T.-Rátkai S.	4 pont
8. Geng F.-Czinó S.	3 pont
9. Horváth P.-Asztalos T.	2 pont
10. Martin J.-Metz Cs.	1 pont



Szeleczy Tamás nem adja fel egykönnyen, hiszen egy keserves szezonkezdés és kétszeri navigátorváltás után is vezeti az „N” csoportot. Tavaly üstökös-ként robbant be a rali élvonalába, de kiemelkedő eredményei ellenére sem kerget elérhetetlen álmokat.

– Mikor ültél először autóban?

Sz. T.: – Apukámnak volt egy autója és beültetett hátra. Az volt az első. Tizenhét évesen kaptam jogosítványt és négy évig kispolszki-val jártam. Ezután jött egy Ford Escort XR 3-as, aztán egy Sierra Cosworth, ami totálkáros lett, aztán egy Escort Cosworth, ami szintén totálkáros lett, aztán még egy Escort Cosworth, azt is összetörtem és most megint az van. Aból lett a versenyautó.

nézni a pécsi versenyt, és akkor fogant meg az ötlet, hogy én is indulni szeretnék.

– Rali II.?

Sz. T.: – 1994-ben egy versenyre, az Esztergom Ralira béreltem egy autót, de azt teljesen leírtam. Aztán a következőre béreltem még egy autót, hátha tudok pontot gyűjteni, de az csapágyas lett, meg ki is szakítottam a futóművet a Veszprém Ralin, így kénytelen voltam megvenni. Miskolcra már úgy jutottam el, hogy bontóban vettünk



„...az első navigátoromnak sokat

– Hányadik totálkár után határoztad el, hogy versenyezni fogsz?

Sz. T.: – Ez nem totálkárral kapcsolódik össze, hanem gyakorlatilag úgy jött, hogy olyan emberekkel jártam össze, mint Palágyi Józsi, Bathó Zoltán és Klink János. Azt hiszem, '93 év végén elmentem meg-

hozza egy motort. Ott abszolút harmadikak lettünk, aztán Pécsre megcsinálta a Havasi Peti és megnyertük a versenyt.

– Nem volt durva váltás a Ford Escort?

Sz. T.: – Durva váltás volt, de Klink János azt mondta, ha az ember előrébb akar

jutni, akkor be kell ülni egy jó autóba. És az ember a lehető legjobb autóba üljön be és azt tanulja meg vezetni. Ez az autó sem sokkal drágább, mint egy Fiesta és ebben gyakorlatilag minden gyári fejlesztés megvan, nem kell barkácsolni. Amennyire a pénz engedi, úgy veszed meg a legjobb dolgokat hozzá.

– Idén a kék a harmadik autó?

Sz. T.: – Nem. Két autó van. Az egyik a fekete, a tavalyi autó, a másik pedig a leégett autó, amit rendbe szedtünk. Talán a kék jobban sikerült, mint a sárga, főleg tűzvédelmi szempontból. Több munkát fordítottunk rá, igényesebben csináltuk meg.

– Kiderült, hogy Esztergomban miért égett le az autód?

Sz. T.: – Ebben az autóban egy ALS Elektronikai System volt, ami megnöveli a kipufogógáz hőmérsékletét. És a kipufogórendszer környéke nem volt rendesen leszigetelve. A friss fényezés előtt egy vagy két héttel készült el. Ez gyulladt meg, és terjedt tovább a motortérre. Áramtalanítottam az autót, de az volt a baj, hogy a navigátorom az előző gyorsan véletlenül kirúgta az automata tűzoltórendszer kapcsolóját és az utastér meg a motortér is telement habbal, amit kitöröltek. Így minden összejárt ahhoz, hogy kiégjen az autó.

– Mennyire viselt meg?

Sz. T.: – Anyagilag mindenképpen.



SZÉLVÉDŐ KLINIKA

NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!

Cégünk több éve üzemel és áll a lakosság szolgálatában. Tevékenységünk a GÉPJÁRMŰVEK SZÉLVÉDŐÜVEGEINEK JAVÍTÁSÁRA ÉS CSERÉJÉRE szakosodott, folyamatosan követve a legújabb technológiát!

Vállaljuk: oldal- és hátsó üvegek beszerzését és cseréjét, kavicstörött fényszórók szakszerű és olcsó javítását. Autóklub-tagoknak kedvezményt biztosítunk!

További szolgáltatásaink: gépjárművek CASCO-biztosítás alapján történő helyszíni kárfelvétele és kárügyintézése a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság ügyfelei részére.

GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA:

SCHNELLGANG Bt.!

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni a többi biztosítótársasággal is!

Minden típusú gépjárművének üvegproblémájával forduljon a SCHNELLGANG Járműjavító Szolgálató és Kereskedelmi Bt.-hez!

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89.

Tel.: (06) 60/339-409

Biró Sándor cégtulajdonos



Imi mondott olyanokat, amire azt mondtam, hogy fizikai képtelenség. Este kimentem egyedül és kipróbáltam, és általában sikerült, de volt, hogy beborultam a kocsi-val az árokba. Nekünk, tudod, az volt az egyik legnagyobb bajunk, hogy tréningen rengeteget törtünk. Megnéztük harmadikban, elért. Megnéztük negyedikben, nem fért el, lakatosmunka következett. Ez így ment nagyon sokáig.

- Penderik Laci?

Sz. T.: – Úgy érzem, a veszprémi versenyen megmutatta, hogy nagyon ügyes. Idáig nem mentünk igazán jól, mert még nem értettük meg teljesen egymást, de most Veszprémben már tényleg felszabadult. Megszokta az autót, és volt, amikor szólt, hogy jó lenne, ha nyomnám a gázt. Néha már rá kellett szólnom, hogy ne integessen annyit a közönségnek. Ez már jó jel.

- Gondolkoztál már azon, hogy egy „A”-s autóra ülj?

Sz. T.: – Ma is vezettem egy A-s ralikrossz Fiestát. Minden versenyzőnek az az álma, hogy egy A-s váltót kezeljen és egy A-s autóval menjen. Én is erről álmodozom, de ennek realitása igazán nincsen. Minden anyagi kérdés, mert biztosan találnék olyan embert, aki segítene megszerezni, vagy megépíteni, ha elég pénz lenne rá.

- Ellenfelek?

Sz. T.: – Véleményem szerint van egy kis „triumvirátus”. A Bathó Zoli, a Kiss Feri és én. Idetartozna a Hídeg Krisztián is, de az ő autója ritkán megy végig. Úgy érzem, mi hárman annyira gyilkoljuk egymást, hogy nem is figyelünk már a vezetési stílusra és arra, hogy az autó rendben legyen. Csak arra koncentrálnak, hogy legyőzzük a másikat.

Tavaly még volt olyan, hogy egy-két gyorsaságin harcoltunk, a többin pedig csak átautóztunk, de ma már erről szó sincs. A Kiss Feri elejétől végig nyomja a gázt és a Zoli sem adja könnyen magát.

- Kik hatnak rád, kik a példaképeid?

Sz. T.: – Az nagyon jó dolog, mikor egy Ranga vagy egy Érdi végigvisz a pályán és elmondja, hogy kell fordulni, vagy nézni egy Balatonyit, ahogy vezet. Ezek nagyon nagy dolgok és mind olyan élmény, amit nehezen felejték el, és nagy hatással vannak rám.

- Kik szervizelnek neked a versenyeken?

Sz. T.: – Abban az üzletben, ahol én dolgozom, dolgozik három srác. Az a profi-lunk, hogy autókat javítunk és építünk. Ők jönnek folyamatosan és az apám szervizéből is jön három ember. Ezen kívül van két barátom, és Török Péter a csapatfőnököm is segít. Néha eljön Klink János is.

- Anyagi háttér?

Sz. T.: – A Suzukis időszak óta mellettem van Szűcs Péter, a Crossline-al, apám a Ford Szeleczyvel együtt, a Hungária Biztosító, a Facom, az Inducar, az Infonet, a Crossbox és az Avanti, valamint a MyDrink, a BITT Technology. Ők támogatnak.

- Egy dolgot árulj még el nekem. Miért vezetsz bakancsban?

Sz. T.: – Először nem volt tűzálló cipőm. Megszoktam a bakancsot és mikor át akartam állni, nem volt jó, mert keskenynek éreztem a talpát.

Én úgy vezetek, hogy egy lábbal taposom a féket meg a gázt és erre nagyon jó a bakancs. Kisbéren nem az volt rajtam, és elvert a Kiss Feri. A veszprémi versenyen már a szerviz ragaszkodott ahhoz, hogy a kassai győztes bakancsomban menjek. ■

Újra kellett kezdenem az egészséget. Hallottam, hogy egy csomósor le is írtak. Azt hitték, hogy az autó miatt megyünk jó időket. Azt hiszem, a fekete autóval rácaffoltunk erre. Ugyanúgy lehet vele menni, csak az kell, hogy az embernek szíve legyen hozzá.

- Már az első versenyeken is ilyen brutális stílusban vezettél?

Sz. T.: – Nem tudom, hogy ez brutális vagy nem brutális. Mindenkinek vagy egy stílusa. Nekem sokat beszéltek róla, hogy így kell menni, meg úgy kell menni, de igazából nem tudom, hogyan kell menni. A stílusom kialakításában a Tóth Iminek, az első navigátoromnak nagyon sokat köszönhetek. Ő ült egy olyan ember mellett, mint Túri Tamás, és olyan dolgokat látott, hogy mi az, amit még meg lehet csinálni baj nélkül. Ha egy navigátor elhitei veled ezt, az nagyon nagy dolog. Ha egy olyan navigátor ül melletted, aki nem is tud vezetni és nem is ült igazán jó pilóta mellett, az nem biztos, hogy segíteni tud. Mikor először elmentünk a Salgóra, az

1996. augusztus 17-18. „Millecentenáriumi autós túra magyar királyi városokba”

A verseny próbára teszi a vezetők kresz- és rutintudását, képzettségét, helyismeretét. A túra részletes útvonala az indulók számára ismeretlen, az állomásokat kihelyezett jelzések, útmutatások alapján kell bizonyos szintidő alatt elérniük. Minden állomás más-más feladatot rejt, szellemieket, fizikaiakat egyaránt. A futam teljes ideje: 36 óra.

Kategóriák: személygépkocsik 1500 ccm alatt,
1500 ccm felett.

Főbb állomások, ahol feladat várja az indulókat: Kaposvár-Pécs-Székesfehérvár-Esztergom-Tatabánya-Győr-Csatahelypuszta-Herend-Tapolca-Kaposvár.

A második nap végén zárórendezvény keretében történik a díjak átadása, az eredményhirdetés.

Elnyerhető díjak: Balatoni nyaralások (már aug. 20-tól)
Vásárlási utalványok
Tárgyneremények stb.

Nevezési díj: 10 000 Ft/autó + kiegészítő felelősség biztosítás, kb. 1 750 Ft.

Fő rendező és értelmi szerző: Az életért, Földért, egészségért Alapítvány.

Ha szeretne egy kellemes hétvégi családi programot, nevezzen be túránkra!

Információ, nevezés:

„Az életért, földért, egészségért” Alapítvány

Kaposvár, Rákóczi tér 9-11. III. em. 349.

Tel.: 82/313-311/113-as mellék vagy 82/422-319

Csakúgy mint korábban, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket.

Egy malomban őrlünk...

Sofőr: Oroszlán László
Navigátor: Oroszlán Tibor
Autótípus: Mitsubishi Lancer EVO III.
Súlya: 1350 kg
Motor: Lancer turbó 2,0 16 V
Teljesítmény: 245 LE
Maximális fordulát: 5500

Váltó: 5 sebességes
Fék: – elöl: tárcsa
 – hátul: tárcsa
Gumi: – vízén: Michelin
 – szárazon: Michelin
 – murván: Michelin



Sofőr: Vizin László
Navigátor: Gönczi László
Autótípus: Ford Escort Cosworth
Súlya: 1325 kg
Motor: Escort Cosworth RS 2,0
Teljesítmény: 280 LE
Maximális fordulát: 6000

Váltó: 5 sebességes
Fék: – elöl: tárcsa
 – hátul: tárcsa
Gumi: – vízén: Michelin
 – szárazon: Pirelli
 – murván: Michelin vagy Pirelli

Sofőr: Kiss Ferenc
Navigátor: Kiss Ernő
Autótípus: Ford Escort Cosworth
Súlya: 1250 kg
Motor: Escort Cosworth RS 2,0
 – teljesítmény: 250 LE
 – maximális fordulát: 6000

Váltó: 5 sebességes
Fék: – elöl: tárcsa
 – hátul: tárcsa
Gumi: – vízén: Michelin
 – szárazon: Michelin
 – murván: Michelin



NAVIGÁTOR

NAVIGÁTOR

NAVIGÁTOR

KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSAI

A HIRDETÉS FELMUTATÓJA

10 % KEDVEZMÉNYBEN
RÉSZESÜL.



A l u m í n i u m
keréktárcsák,
gumiabroncsok,
kerékcsavarok és
kerékörök
egyedi megrende-
lése, eladása és
szakszerű javítása.

Szaküzletünk és szervizállomásunk: Óbudán,
a Bécsi úti Shell benzinkút mellett.
Tel.: 212-0925 Fax: 212-0924



Balogh Laci a Samarát választotta

A jó „öreg” kockalámpáson év elején lecsukták a motorháztetőt és csak a pécsi verseny után kellett felnyitni. Még néhány évig versenyezhetett volna a Ladával Balogh Laci, de télen inkább egy Samara mellett döntött.

– Miért a váltás?

B. L.: – Már régóta gondolkodtam azon, hogy autót váltok, mivel szerettem volna kipróbálni egy újabb konstrukciót. A pécsi verseny után megvettük a „kockát” és ez eldöntötte a kérdést. Váltottam, de a végcél nem a Samara. Katona Zsolttól vettem meg az autóját, ami azért is tetszett, mert Pécsen jól elvert minket. Télen alaposan felkészítettük Havassy Péter és Rákosi László segítségével. Azt hittük, hogy az első perctől kezdve olyan jól fog működni, mint a „kocka”.

– Ehhez képest öt versenyből háromszor kiestek. Ez az autó „gyermekbetegségeinek” tudható be?

B. L.: – Elsősorban igen. Bevallom őszintén, mikor elkészült és átmentünk az első két gyorsaságin, azt mondtam, hogy ez nem autó. Egyszerűen nem éreztem magam jól benne. Azóta kezdem egyre jobban megszokni. Megtaláltuk a „gyermekbetegségét” is. A Samarához sokféle difi van. Mi Esztergomban azzal mentünk, ami benne volt, de az egy picit rövide sikerült, mert 132 volt az autó végsebessége. Második nap a lábatlani gyorsaságin ötödikben úgy hétezer körül elszakadt a vezérműsík és a motorból semmi nem maradt ép. Mivel nagyon rövid idő volt Esztergom és a Salgó között, Péter gyorsan összerakott egy motort, amiben nem volt meg minden, pl. a tengely, és öt-hat ezernél nem forgott többet. Ennek ellenére harmadikak lettünk. Kassára anyagi okok miatt nem akartunk kimenni, de kénytelenek voltunk, mert rosszul állt a szénánk. Jobban jártunk volna, ha itthon maradunk, mert a második gyorsaságin elfolyt az olajunk és ki kellett állnunk.



Kisbér nagyon jó versenynek sikeredett. Összeállt az autó, meglett a rendes hengerfej. Elég sok gyorsaságit megnyertünk, és végül elsőkké lettünk kategóriánkban. Veszprémben ismét nagyon jó volt az autó, vezettük a géposztályt,

míg nem a kislőtéren kaptunk egy defektet, Szentgálon pedig kettőt. Úgy döntöttünk, inkább kiállunk.

– Hogy álltok most?

B. L.: – Jelen pillanatban Floch Pisti vezeti a kategóriát, Balatonyi Árpai a második, mi vagyunk a harmadikak. Két év alatt két bajnokságot veszítettünk el, rali II-ben az abszolút bajnoki címet. Tavaly pedig a Balatonyi Árpai vert meg az utolsó pillanatban. Úgy érzem, ez a bajnokság sokkal nehezebb, mint a tavalyi vagy a tavaly előtti. Még van esélyünk, hogy elsőkké legyünk és nagyon szeretnénk nyerni.

– Idén új navigátorod van, Csepela Tamás.

B. L.: – Mindenben segít, lelkesen csinálja az autót, mindent megszerez. Rajta kívül szükséges a jó szervizcsapat is. Ezt Borsos Péter, Borsos András, Ancil János, „Vudika”, „Golyó”, „Hamburger”, és Édesapám

biztosítják. Sokat számít, hogy a barátnőm, Ari is kitart mellettem.

– Kik támogatják versenyzésedet?

B. L.: – Négy éve kitart mellettem Bikádi Györgyné révén a Geotim Bt., és 1996-tól másik fő támogatóm a Kronenbourg. Segítségüket ez úton is szeretném megköszönni. Támogatóink közé tartozik a Bilstein és az Akzo Sikkens, ahol Halász Dezső úr nevét kell megemlítenem

– Az autó műszaki felkészítése hogyan történik?

B. L.: – A motort Havassy Péter, a váltót Rákosi László készíti, futóműveinket Katona Gábornak köszönhetjük, de sok hasznos tanácsot adott Balatonyi Árpai is.





KITE *Rt.*

A Kite Rt. által támogatott ifj. Bánkúti Gábor (19) a Ralikrossz Bajnokság nyírádi futama után a Divízió II. Abszolút értékelésének második helyén áll. Id. Bánkúti Gábort, a Bánkúti Racing Team elnökét és fiát Gábort, a versenyzőt kérdeztük az eredményekről és terveikről.

– Hogy került kapcsolatba a Kite Rt. és a Bánkúti Racing Team?

Id. B.G.: – A Kite Rt. fő tevékenysége: mezőgazdasági termeléshez szükséges anyagok, eszközök kereskedelme, kapcsolódó szolgáltatások nyújtása. Többek között a KEW nagynyomású mosóberendezések forgalmazója Magyarországon. Mivel ez a dán gyártmányú berendezés hazánkban újdonság és a mi csapatunk is fiatal, megkerestük a céget, hogy támogatásukat kérjük. Búvár Géza ügyvezető igazgató és Mátrai Gyula üzletág igazgató láttak bennünk fantáziát, s felvállalták csapatunk támogatását és ma már a Kite Rt. az egyik legjelentősebb szponzorunk. Nem csak anyagiakkal, hanem egy KEW mosóberendezéssel is segítenek bennünket, amit a versenyeken nagyszerűen tudunk használni.

– Idei eredmények, tervek?

Id. B.G.: – A második évet töltjük az élvonalban, még nagyon az elején tartunk, csak tanuljuk ezt a sportot. Eddig nem elsősorban a műszaki fejlesztés, hanem a minél több versenyen történő részvétel volt az irányadó a csapatnál. Versenyzőinknek is és csapatunknak is még sok tapasztalatot kell szereznie. Ezért a magyar bajnokságon kívül osztrák, német, cseh bajnoki futamokon, valamint a közép-európai Zóna Kupában is indulunk. Az eddig lezajlott valamennyi magyar futamon Gábor kategóriája első helyén végzett és az RCB Kupában is az élen áll. Nemzetközi mezőnyben a legjobb eredménye a német bajnokságban egy harmadik, az Osztrák Bajnokságban két második helyezést. Célunk a kategória magyar bajnoki címen túl az osztrák bajnokságban is futamot nyerni és év végén itt is a dobogóra állni. A magyar bajnokság Divízió II. Abszolút értékelésében év végén szeretnénk az első négyben végezni.

– A versenyautó egy Peugeot 309 GTI. Ki segít a műszaki felkészítésben?

Ifj. B.G.: – Mivel – a versenyautó-váltásnál – egy ütembiztos autóra volt szükségünk, ezért esett a választásunk a többszörös bajnok Határ Pista eladó autójára. Megállapodásunkhoz tartozott, hogy az első két versenyen műszakilag segíteni fog nekünk. Láthatott „valamit” bennünk, mert azóta nem csak műszaki, hanem több éves ralikrossz tapasztalatával is segíti csapatunkat és tanácsaival személy szerint engem is.

– Mik a Bánkúti Racing Team távolabbi tervei?

Id. B.G.: – A magyar bajnokságot az elmúlt két évben megismertük. Itt el tudjuk helyezni az autót, a csapatot, de a nemzetközi mezőnyrel csak most kezdünk el ismerkedni. A következő évben szeretnénk nemzetközi szinten a kétkezesek között olyan eredményt felmutatni, amire a szakma is felkapja a fejét és reméljük, sikerül még két-három olyan támogatót találnunk, akiknek a segítségével a nemzetközi porondon is az élen tudunk végezni. Akiktől eddig a legtöbb segítséget kaptuk a Kite Rt.-én kívül: a Duna Interservice, Servind Kft., Pro-Fer Kft., Mónico Stúdió, Vusz Kft., s itt kell megemlítenünk ifj. Somogyi Gábort, a csapat mindenesét.

Nagyon sokan segítettek fiatal csapatunkat. Köszönet mindannyiuknak és azoknak is, akik ebbe a cikkbe nem fértek bele, mert nélkülük sikereinket nem érthetjük volna el.



Semmi sem tisztít jobban, mint a víz és a KEW

◆ Kew Hobby 1500 csak 6,0 kg

◆ Kew Hobby 1500 x-tra csak 6,5 kg

Tízszeres tisztítási teljesítmény a hálózati vízzel való tisztításhoz képest.

220 V, 2 kW, 8 liter/perc, 100 bar.

Versenyeken víztartályról ráfolyással is üzemeltethető. Autómosáshoz és bármilyen házkörüll tisztításhoz ideális.

Mindkét típusnak By-pass rendszerű nyomásszabályozója van. Dán minőség a világ 70 országában. 2 év garancia

‘96 szeptember 30-ig bevezető áron.

◆ Kew Hobby 1500 39 900 Ft + Áfa

◆ Kew Hobby 1500 x-tra . 49 900 Ft + Áfa

KITE *Rt.*

4181 Nádudvar,

Bem J. u. 1.

Tel.: 54/480-401

Fax: 54/480-429

Jámbor Ferenc

**A hirdetés felmutatója
10 % kedvezményben
részesül**

Ralikrossz Bajnokság Nyírás

Szép idő, háromezer néző, osztrák, cseh és szlovák vendégek és meggyőző magyar főlény jellemezte a hétvége nyírádi versenyét.

A verseny annyiban rosszul kezdődött, hogy a jobbak közül két versenyző, a Mazdás cseh Faval Novacsek és az Audi-val versenyző osztrák Erich Geischelhoffer nem érkezett meg. Mint megtudtuk az előző hétvégén ők is részesei voltak a ralikrossz EB csapatbajnoki versenyén Franciaországban történt hatalmas balesetnek, ahol egy tömegkarambolban totálra törték autóikat. Sajnos ez a baleset a sportág több mint 20 éves fennállása óta a legtragikusabb volt. Az egyik francia versenyző autója sajnálatos módon a nézők közé esett, amivel hat ember halálát és 30 súlyos sérülést okozott.

A verseny az időmérő edzésen az első hat időt elérők versenyével kezdődött a leggyorsabb kör teljesítője címért, amit Kotán Péter nyert az osztrák Höller és a cseh Petrik előtt.

Divízió I.

Az első három helyet a magyarok – Balázs András Mazda 323, Kámán Gábor Lancia és Horváth

Károly Ford Sierra Cosworth – szerezték meg némi szerencsével, hisz a második helyen autózó szintén Ford E. Cosworth-os cseh Castoral bal első kereke az utolsó körben kitörött a célkanyarban, és amíg három keréken bebotorkált, a szemfüles magyarok megelőzték.

Divízió II.

Kotán Péter – ha a technika nem szól közbe – verhetetlen a tapolcai ralikrosszpályán. A selejtezők után erősebb autóval induló osztrák és magyar kollégákkal körülvéve az egyes rajtkockából indulva magabiztosan nyerte a versenyt.

A magyarok közül a Lanciás Bubor Zoli egy szűkre fogott kanyarban elvesztette bal hátsó ajtaját, és ezzel együtt dobogós helyét. A harmadik hely így az osztrák Hulak ölébe pottyant, míg a negyedik helyre a kétkerék-

hajtású autók bajnokságát vezető ifj. Bánkúti Gábor érkezett – Peugeot 309 GTI –, akire mindenképpen érdemes odafigyelni, hisz alig egy éves pályafutása alatt kategóriáját a magyar bajnokságban úgy vezeti, mintha bérelt helye lenne.

Legeza Miklós



Divízió IV.

A lejárt homologizációjú autók csoportja a nagyok visszatérését hozta. A verseny egyik legnagyobb és legkellemesebb meglepetése volt, hogy Hideg János – sokszoros rali bajnokunk – kölcsönkapta ifj. Tóth János öregebbik Toyotáját és mintha ez lenne a legtermészetesebb, simán nyerte a versenyt. A másik kellemes meglepetés, hogy Maruzsi Laci birta autóval és idegekkel, és hosszú idő után először hozta második helyre az egyébként bivalyerős Ford Sierrát. Harmadik az osztrák Freinberger Mazda 323, negyedik a tapolcai színekben versenyző Porsche-s Sipos Árpád. Az 1600 alatti kategóriát továbbra is a Skodák uralják. Tapolcán az egyre magabiztosabban autózó Árpádalmi Attila nyert a Szíjj testvérek előtt. Összességében kiegyenlített jó versenyt látott a szépszámú közönség. Az eredményeket nézve pedig ismét felvetődik a kérdés: nem kellene nekünk az Európa Bajnokságon indulni? Már csak azért is, mert ebben a vert mezőnyben szerepeltek olyan cseh és osztrák versenyzők, akik számos és előkelő EB-helyezéssel büszkélkedhetnek.

BAJNOKSÁG ÁLLÁSA 1996.

DIVÍZIÓ I. ABSZOLÚT

1. 102 Balázs András	73
2. 103 Horváth Károly	65
3. 104 Kámán Gábor	60

DIVÍZIÓ II. ABSZOLÚT

1. 1 Kotán Péter	77
2. 18 Bánkúti Gábor ifj.	55
3. 2 Bubor Zoltán	50

DIVÍZIÓ II. KATEGÓRIA

1. 18 Bánkúti Gábor ifj.	80
2. 11 Igrinyi Zoltán	61
3. 14 Rigó Lajos	57

DIVÍZIÓ IV. ABSZOLÚT

1. 218 Szíjj Csaba	60
2. 220 Sziklai Tamás	52
3. 210 Németh Ottó	43

DIVÍZIÓ IV. KATEGÓRIA

1. 218 Szíjj Csaba	75
2. 222 Árpádalmi Attila	63
3. 219 Szíjj Zsolt	58



ŠKODA Szaküzlet

Favorit, 120, 105 S
gyári alkatrészek.

Tatabánya,
Március 15. út 1.
Tel.: 34/311-187



ŠKODA

Favorit GR. A és N

– versenyalkatrészek
– motorkészítés
– versenyautó-építés

Tel.: 30/563-991
34/372-891

Ralikrossz Ádándon

Augusztus 17-18-án ismét Perimed Kupa Ralikrossz OB. futamot rendez a Perényi Autósport SE és a Perimed Kft. a Siófok melletti Ádándon.

A pálya sajátossága, hogy a terepadottságoknak köszönhetően egyszerre valamennyi pontja látható, így rendkívül jó szórakozást ígér valamennyi odalátogatónak.

A kétnapos verseny programja:

Augusztus 17.

11.00–14.00 Adminisztratív és technikai gépátvétel

15.00–18.00 Edzés

Augusztus 18.

08.00–09.00 Melegítő edzés

09.00–09.15 Betétszám edzés

09.30 Selejtező futamok kezdete

versenyzői felvonulás a második selejtezőfutam sorozat után

kb. 14.00 Betétszám

14.30 Döntők kezdete

Díjkiosztó: az utolsó döntő után 10 percen belül.

A belépőjegy egyben tombola is.

Előzetesen 200, a helyszínen 250 forintért kapható.

Bővebb információ: 06-1-209-3145-ös telefonon.

I. Dreher Rali Sprint meghívásos túraverseny Kiskunlacháza

1996. augusztus 18-19-én a Kiskunlacházi motocrosspályán, a Frici Rallye Team rendezésében.

A verseny lebonyolítását tekintve leginkább a bajnokok tornájához hasonlít. 18-án reggel nyolc órakor kezdődik a gépátvétel, majd a pályabejárás. A versenynap augusztus 19. A többi túraversenyhez hasonlóan jogosítvány, műszaki vizsga, bukósisak és navigátor kötelező.

Bővebb információ a 06-30/481-709-es telefonon.

Előzetes! VI. Mini Rali, meghívásos túraverseny Oroszlányban

A ralibajnokság másfél hónapos szünetében kitűnő versenyzési lehetőséget kínál a Spindler Autósport Egyesület, az augusztus 19-20-án megrendezésre kerülő „Oroszlány Nagydíjjal”. A versenyt „igazi” raliként, 140 km összávon, a különpróbával bonyolítják le. A kétnapos program az alábbiak szerint alakul:

Augusztus 19.

– Helyszíni nevezés

– Edzés

– Gépátvétel

– Prolog: szlalom az oroszlányi buszpályaudvaron, kb. 2 km, esie lámpával.

Augusztus 20.

– Pusztavám–Oroszlány aszfalt gyorsasági 6 km, háromszor

– 5,5 km-es földes gyorsasági szakasz, háromszor

Eredményt a túraversenyeken megszokott kategóriákban hirdetnek, és értékes különdíjak is kiosztásra kerülnek.

Fődíj: Oroszlány Város Nagydíja.

További információval a verseny rendezője, a Spindler Autósport Egyesület szolgálhat a 06-34/360-298-as telefonon.

Bukósisakot és navigátort mindenki vigyen magával!



IFJ. BÁNKUTI GÁBOR

HA MUNKA, AKKOR... Versenyzéssel kapcsolatos.

HA CSALÁD, AKKOR... A szüleim és testvérem.

HA ZENE, AKKOR... Nagyteljesítményű, autó hi-fi.

HA FILM, AKKOR... Éjjel-nappal tévé.

HA NŐK, AKKOR... A barátnóm.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Rali.

HA AUTÓ, AKKOR... Profi legyen.

HA BUKÁS, AKKOR... Nagy még nem volt, de nem is hiányzik. A kicsiből is lehet tanulni.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR...

Az remélem még nagyon messze van.

HA ÁLOM, AKKOR... Ralikrosszban és raliban is nagyon jól szerepelni, itthon és külföldön.

GÁL BABA

HA MUNKA, AKKOR... Autó Eldorádó.

HA CSALÁD, AKKOR... Gál család.

HA ZENE, AKKOR... Minden zene.

HA FILM, AKKOR... Kalandos.

HA NŐK, AKKOR... Irén.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Motor.

HA AUTÓ, AKKOR... Toyota Rav 4.

HA BUKÁS, AKKOR... Románia, Trans Kárpátia.

HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Oroszlán Tibor.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR...

Autó Eldorádó.

HA ÁLOM, AKKOR... Citroën ZX Off Road.



KENESSEY ISTVÁN

HA MUNKA, AKKOR... Karosszéria javítás.

HA CSALÁD, AKKOR... Márk és Petra.

HA ZENE, AKKOR... Queen.

HA FILM, AKKOR... Vigjáték.

HA NŐK, AKKOR... A szőkék.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Csak autó.

HA AUTÓ, AKKOR... BMW M3.

HA BUKÁS, AKKOR... 1994, Pécs.

HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Bártfai, a mostani.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR...

Csak nézek.

HA ÁLOM, AKKOR... Nemzetközi verseny.

MATICS MISI

HA MUNKA, AKKOR... Versenyautó, de úgy, hogy más csinálja.

HA CSALÁD, AKKOR... Mama, Dóra, Kata, a gyorskocsiversenyzők nagy családja.

HA ZENE, AKKOR... Ahogy szól a motor és a váltó lefogaz.

HA FILM, AKKOR... Rallye, Szomszédok „Zenthe F 2105”.

HA NŐK, AKKOR... Nem nyilatkozom.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Rali, távolbanezés.

HA AUTÓ, AKKOR... Lada 21074 (Subaru?), (Toyota?), (Ford?), (Lancia?).

HA BUKÁS, AKKOR... Vált belőle elég, de még belefér.

HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... A mostani jó.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR...

A Götznek szervizelek hegyen.

HA ÁLOM, AKKOR... Van bőven rémálom:

„N”-es Suzukival hegyen.



GERGELY FERENC

HA MUNKA, AKKOR... Vállalkozás.

HA CSALÁD, AKKOR... Lányom.

HA ZENE, AKKOR... Guns 'N' Roses.

HA FILM, AKKOR... Harrison Ford és Gene Hackman filmek.

HA NŐK, AKKOR... Mindig az aktuális.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Foci.

HA AUTÓ, AKKOR... Toyota GT Four.

HA BUKÁS, AKKOR... Melyik?!

HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Janika.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR...

Ezt még nem tudom elképzelni.

HA ÁLOM, AKKOR... VB-futam.

KÓVÁRY BARNA

HA MUNKA, AKKOR... Az meg micsoda???

HA CSALÁD, AKKOR... Anyu, apu, gyerekek, nagyi, nagypapi stb.

HA ZENE, AKKOR... A lényeg, hogy ritmusa legyen.

HA FILM, AKKOR... A Dallas elviszi a pálmát, de a Szomszédok sem rossz.

HA NŐK, AKKOR... A fő, hogy bulizni lehessen vele és hogy vidám legyen. Az sem árt, ha nem kell zacskót húzni a fejére.

HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Hula-hopp karikázni szeretek, de megnyugtatóként sakkozni is szoktam.

HA AUTÓ, AKKOR... Tök mindegy, hogy milyen, csak sederedjen a segge és keresztbe lehessen vele menni.

HA BUKÁS, AKKOR... '93 május, Kamaraerdő. Széria utcai Trabi a totálkár, két hét János Kórház.

HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... A Grámán Andris navigátorára lecserélném a mostanit.

HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Akkor kiáruolom a két Ifányi Trabant-alkatrészt.

HA ÁLOM, AKKOR... Hogy végre ne kelljen keveréket tankolnom!





„Ezt még egyszer senkiért nem vállalnám”

Matematikailag még nem nyerték meg a bajnokságot, de nagyon közel állnak ahhoz, hogy megismételjék tavalyi sikerüket. Gergely Feri ifj. Tóth Jánossal és Dudás Mihállyal karöltve dolgozik azon, hogy ne csak a hazai bajnokságban bizonyíthassák képességeiket.

– Mondhatjuk már, hogy megnyertétek a bajnokságot?

Gergely Feri: – Az utóbbi időben ezt nagyon sokan megkérdezték és inkább most a saját véleményemet nem mondanám el, mert mindig szem előtt tartom a sofőröm kívánalmait és ő rendkívül babonás. Az előző évek, illetve az ez évi eredmények alapján csak matematikailag van esélye a Tóth „Gili”, Csökö Zoltán párosnak, hogy elvegyék tőlünk a bajnoki címet. Nekik és senki másnak.

– Elindultok a hátralévő két futamon?

G. F.: – Ezt most még sajnos nem tudom megmondani, akkor válik biztossá, amikor befejeztük a versenyt. Komolyra fordítva a szót ez annyit jelent, hogy én a nevezési határidő előtt felhívom a menedzserünket és megkérdezem, hogy feladjam a nevezést vagy ne adjam fel. Ha ő azt mondja, hogy adjam fel, akkor megyünk, de ez az időpont még nincs itt, úgyhogy sajnos nem tudom. Egy

biztos: mindketten nagyon szeretnénk menni Miskolcon és Pécsen is.

– Tegyük fel, hogy idén is bajnokok lesztek. Szerinted meddig érdemes változatlan felállásban harcba szállni a magyar bajnoki címért?

G. F.: – Itthoni közönség előtt menni mindig nagy élmény és nagyon jó érzés. Hogy meddig, arról fogalmam sincs és nem is akarom tervezni. Szerintem Janika, Dudás Misi és én is azt szeretném, hogy Janika minél előbb komoly nemzetközi megméretésen vegyen részt. Mert rendelkezik olyan képességekkel, amivel neki meg kell próbálnia a nemzetközi porondon helytállni. Ha ott összejönnek a dolgok, akkor szerintem nagyon szép jövő előtt áll a csapat. Hogy el fogunk jutni idáig, abban egészen biztos vagyok.

– Mennyire érzed magatokat felkészültnek egy VB-szintű megméretésre?

G. F.: – Szerintem Janika teljesen felkészült. Nekem a fizikai állapotom hagy maga után egy kis kívánni valót, nagyon

elfáradtam a veszprémi verseny végére. Ezen azzal próbálom javítani, hogy elkezdtem rendszeresen mozogni. Navigátorként is csak jó fizikai állapotú ember bír végig egy versenyt, még akkor is, ha csak „ül” az autóban.

Gondolj bele abba, hogy egy VB-futam közel háromszor annyi gyorsaságiból áll és az ösztáv is többszöröse egy magyar bajnoki futaménak. Míg itthon sokan háborogtak a huszonkét kilométeres lőtér ellen, addig egy VB-n ritkán fordul elő tizenöt kilométernél rövidebb pálya, de gyakori a harmincegyen kilométeres is, ami igazán embert próbáló feladat.



– Ugyan még nincs vége az évnek, de kíváncsi vagyok, hogy idén mi a legszebb és mi a legrosszabb emléked?

G. F.: – Kezdeném a legrosszabbal, mert az nagyon mélyen bennem van. Ez az esztergomi időellenőrzőn való túlcúsásunk, amikor is – nem vitatom –, látnom kellett volna, hogy hol van az időellenőrző. Úgy érzem, a versenyzőtársaink

sem segítettek abban, hogy amikor késésben voltunk, akkor számunkra teljesen szabad út legyen az időellenőrzőig, és az állomás jól észrevehető legyen. Mert hát erre azért van egy szabály. Azóta is bújtam a szabálykönyveket, beszéltem róla sok emberrel, de sehhol nem találtam olyat, hogy ezért öt percet kiróhattak volna ránk. Sokkal korrektebb lett volna, ha kizárnak a versenyből.

– És mire emlékszel a legszívesebben?

G. F.: – Veszprémben a második lőtérre, mert szerintem borzalmas gyorsan mentünk és minden összejött. De nagyon megmaradtak bennem a kisbéri verseny első napi aszfaltos gyorsasági szakaszai is, ahol egy lényegesen gyengébb autóval olyat produkáltunk – és itt a Janikát dicsérem –, ami kívülről igazából nem látszott. Teljesen

ARAL Hungária Kft.

MAPEI

Fodor és Társa

a határon kellett autóznunk ahhoz, hogy tizenhárom másodperces előnnyel fordulhassunk.

- Hogy készültök a versenyekre?

G. F.: – A lehetőségekhez mérten minél hamarabb elkezdünk edzeni. Kidolgozunk egy szisztémát, hogy kevés üres kilométerrel sokat tréningezzünk. Sok időt fordítunk az edzésre.

Reggel nyolckor elkezdünk tréningezni, egy órákor megállunk ebédelni, este hét-nyolc körül befejezzük az edzést, utána eszünk, iszunk valamit, dumálunk egy kicsit és lefekszünk aludni. Másnap kezdjük előlről.

- Idegileg mennyire terhel meg benneteket a versenyzés?

G. F.: – Janikának már kb. tíz nappal a verseny előtt csak a pályákon jár az esze és a versenyzésen kívül nem érdekli semmi más.

Én különösen ideges a verseny előtt két-három nappal vagyok, de már egy héttel előtte sem alszom igazán jól. A versenyeken addig izgulok, amíg nem érünk végig az első gyorsaságin. Ilyenkor szinte alig látok mást. Nagyon sokszor megsértődtek már ismerősök és barátok, mert a gyorsaságik között vagy a verseny rajtjánál beszélgettünk és utána fogalmam sem volt róla, hogy ki-mit mondott.

- Előidézhetsz a feszült idegállapot, hogy kiesel a ritmusból vagy „eltévedsz”?

G. F.: – Eltévedni nem szoktam. Van, hogy az embert valami megzavarja. Mondok egy példát: tavaly, a lőtéren három-négy részeg fiatalember oda-jött, trágár módon szidtak embereket és a maguk módján biztatták Janikát. Ő ettől nagyon ideges lett, és mivel a pilótámnak érzem minden rezdülését, nagyon érzékenyen érintenek a hangulatváltozásai,

ott egyszer kiestem a ritmusból. Ez öt vagy hat kanyart jelentett, aztán visszatáláltam.

- A hétköznapiokon, versenyeken kívül milyen ifj. Tóth János és Gergely Ferenc kapcsolata?

G. F.: – Elég távol lakunk egymástól és ez rányomja a bélyegét az egészre, de úgy érzem, mégis baráti viszonyban vagyunk. Mint mindenkinél, nálunk is vannak hullámvölgyek, van, hogy ő elfoglaltabb, vagy hogy én nem érek rá. De ha gondunk van, és valamelyikünk

felhívja a másikat, akkor lehetetlen, hogy az ne segítsen.

- Számodra mit jelent a raliversenyzés?

G. F.: – Az autósport miatt nagyon sok mindenről lemondok az életemben. Ezt még egyszer már senkiért nem vállalnám. Nagyon erős szálak fűznek Janikához és Dudás Misihez, ezért csinálom, na meg azért, mert nagyon szeretek versenyezni. Nagyon utálok veszíteni, de sportszerűen nyerni szeretek és ezért mindent meg is teszek. Talán ezért érzem magam olyan jól Janika mellett, mert ő ehhez ideális alany. Nem hiszem, hogy lenne még egy olyan ember, aki mellett ilyen biztonsággal ülnek. Abszolút megbízom benne. Ha mint raliversenyzőt vesszük, akkor láthatjuk, hogy minden idegszálával a versenyzésre, az autóra, a pályára összpontosít. Mivel tudom, mennyire céltudatosan építi fel a pályákat, hogy mennyire nyerni akar és

mennyire megtesz mindent azért, hogy ő jó versenyző legyen, ezért mindent vállalok, hogy megfelelően kiszolgáljam.

- Mi az, amit ezúttal nem kérdeztem meg tőled, rólatok, és mégis szeretnéd elmondani?

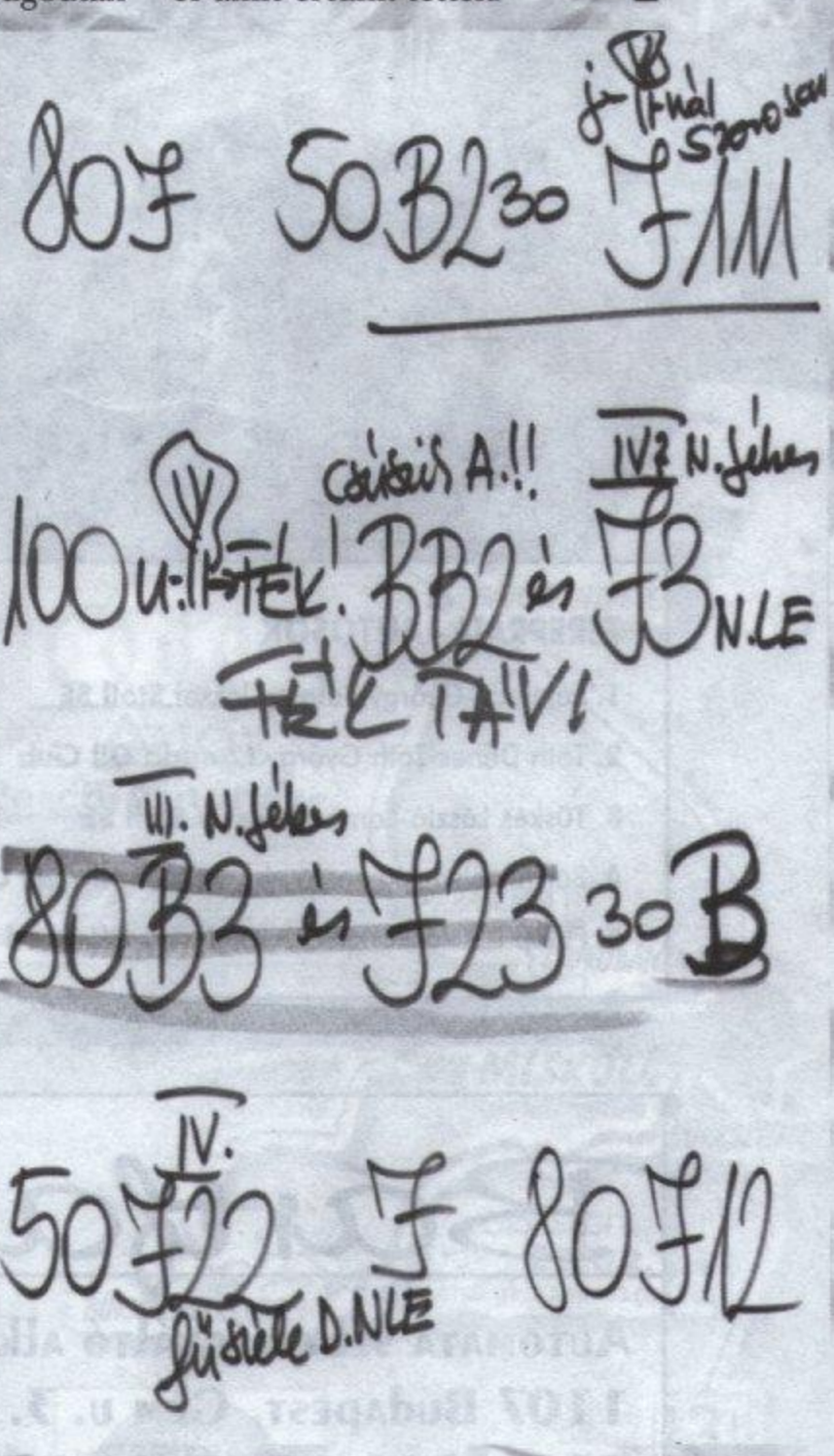
G. F.: – Számomra az egyik legfájóbb dolog, hogy nagyon sok kétely merül fel a győzelmeinkkel kapcsolatban. Két év alatt – és ezt a tévében is elmondtam – tíz futamon mentünk, és abból nyolcszor megnyertük a versenyt, kétszer pedig műszaki hiba miatt estünk ki. Ez csapatmunka: beletartozik a sofőr, a szerelő és a navigátor is. Mindenki hibázhat. Soha nem kellett még megmagyaráznunk az eredményünket és remélem, hogy ez nem is fog bekövetkezni.

- A '95-ös Miskolc Ralin nem mindennapos körülmények között szereztétek meg a bajnoki címet. Szeretném, ha felelevenítenéd az ominózus Sajókazai gyorsaságit. Segítségként elhoztad az akkori itinereteket is.

G. E.: – A rudabányai gyorsasági után, ahol kiesett az ellenfelünk, gyakorlatilag nyugodtan versenyezhattünk, hiszen egy harmadik hellyel is bajnokok lehettünk volna. Az öt rövid betonos gyors közül egyedül Sajókazán nem esett az eső. Előtte intermedia gumival mentünk és fel is vetődött bennünk, hogy kicseréljük slick-re, de mivel vissza kellett vennünk a tempóból, maradt az intermedia. Talán ez volt a baj. A gyorsasági a Felsőnyárad falu vége táblánál kezdődött. Az első, elég gyors rész után következett egy olyan emelkedő, aminek a végén volt egy sima bal, bal kettő csúszós aszfalttal, jobb három ne vágd le, ahol előző évben előfutóként a Maci Laci elesett. A jobb három után jött nyolcvanra egy bal három harmadik nagy fékes és jobb huszonhárom. Mikor mondtam a jobb hu-

szonháromat, éreztem, hogy az autó nem úgy mozog, ahogy kellene. Megütöttünk egy kilométerkövet és ezért három percet álltunk. Mikor sikerült kiszállnom, a nézőkkel visszaraktuk az útra az autót. Visszaültem, összecsuksztam az itinert, mert különösebben nem volt rá szükség és megpróbáltam visszacsatolni az övemet, mert a stopbeírónál úgy kell megállni. Az egyiket már sikerült bekapcsolnom, mikor pár kanyar után volt egy lassító, a Janika fékezett egy nagyot, és én félig meddig kifejeltem a szélvédőt és újra kezdhettem az egészet. Elég gyorsan beértünk a célba, és ott varázslatos gyorsasággal csinálták meg az autónkat. Sem a menedzserünk, sem a szervizcsapat nem szólt hozzánk egy rossz szót sem, mindenki iszonyatosan elkezdett dolgozni, hogy be tudjuk fejezni a versenyt.

Már nagyon sok helyen és nagyon sokszor elmondtuk, hogy nem lettünk volna bajnokok, ha a nézők nem segítenek rajtunk. Soha nem felejttem el az arcukat, és amit értünk tettek. ■



Az idei év talán legizgalmasabb és legjobb tereprali versenyének Bér adott otthont. A Bér Bio Kupa elnevezésű versenyt a Syncro TRT Klub rendezte, élén a Dévényi-Bertalan párossal. A szombat délelőtti gépátvételt délután már verseny követte, melyen Gál Babáék ismét a Mussoval álltak rajthoz. Ők is és még jó néhányan győzni szerettek volna, de hát a technika ördöge közbeszólt.

A prolog egy nagyon jól kijelölt körpálya volt, melyet a kétnapos program során többször kellett teljesíteni, volt úgy, hogy visszafelé is. Gál Baba Oroszlán Tiborral olyan fergeteges tempót diktált, hogy a többiek-

nek azt kellett eldönteni, kik legyenek mögöttük a helyezettek. Benyó Miki igyekezett is Rack Györggyel. Egészen a negyedik szelektív szakaszig úgy nézett ki, hogy Gálék nyerne, de nem így lett, sőt nem is Benyóék végeztek az élen. Mindkét páros a kiesettek listájára került. Gáléknak a szervójuk ment tönkre a harmadik szelektív utáni etapon, míg Benyóék motorja a negyedik szelektíven állt meg. Körülbelül 20 perces szerelés után ki tudtak menni, de ennek ellenére kiestek. Ezután Selmecziéknek állt a zászló, akik éltek is a lehetőséggel, mert átvették a vezetést, de Tüskések is igyekeztek a Rover-Audival. A versenyen a csak

három párossal induló Canada Oil csapatnak sem volt szégyenkeznivalója, mert rendesen ment az „adokapok”.

Ha a Birgés testvérek kiesnek, általában motorproblémájuk van, de most még borultak is egyet, így ők sem jutottak el a célig. Selmecziék egyik gátlója eltört és a bal első kerék rugóját is elvesztették. Tüskések autójának csörlővezetékét feltekerte a hátsó kerék. Bártfaiék nagyon közel voltak hozzájuk és igen fokozott tempóban kellett autózniuk. Mint kiderült, a harmadik helyért vívtak Bártfaiékkal, akik majdnem végig fék nélkül autóztak, ugyanis a verseny elején eltört a fékcsövük és

Bakondi Károly-Mester Margit küzdelme



TEREPRALI - AUTÓSOK

1. Selmeczi György-Jutassy József **Stoll SE**
2. Tóth Dénes-Tóth György **Canada Oil Club**
3. Tüskés László-Lamboly László **Stoll SE**
4. Bártfai István-Kenessey István **Canada Oil Club**
5. Fülöp László-Rutterschmidt K. **Art Off Road**



A VERSE VERSE

Bártfai

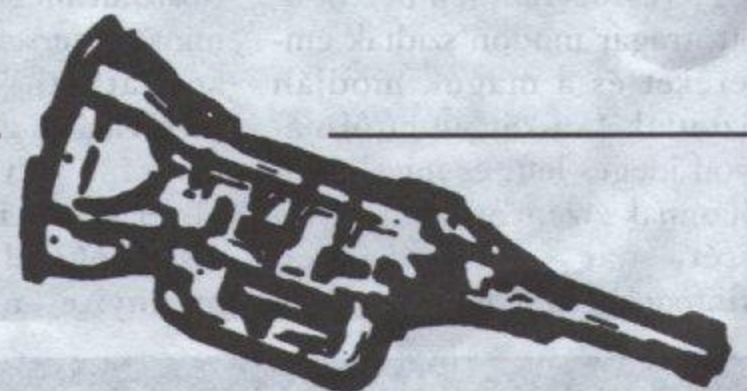
AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

TEL.: 260-18-57, 06-20/351-892

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17



nem tudták megcsinálni. A verseny felénél többen mondták, hogy felborult a papírforma, mert a Bártfai még nem borult fel.

Ezen a versenyen kijött a lépés a szintén Canada Oil-os Tóth testvéreknek, akik nagy csatában a második helyet szerezték meg, pedig nem kezdtek valami jól. Az első szelektíven leégett az áramtalanító kapcsoló. György, a navigátor addig ütötte ököllel, míg meg nem javult. A hátsó gátlók is rosszak voltak, amitől az autó úgy billegett, mint a mérleghinta. A célba érők közül ők voltak az egyetlen páros, akik etapkésés nélkül mentek végig a versenyen. A képzeletbeli Fair Play-díj is őket illette vol-

na, hiszen két útjukba akadt párost is segítettek a továbbhaladásban. Jól szerepelt a mezőny legfiatalabb párosa, a Bánáti-Árkai duó, akiknek volt egy második idejük, és a Fülöp-Rutterschmidt kettős is elcsípett egy harmadik időt. A versenyt talán Bártfai István szavaival lehetne legjobban összefoglalni, aki szerint: „Ilyen jó szervezésű versenyeket kellene csinálni. Ez volt eddig az év legjobb, legizgalmasabb versenye.”

A Bér Bio Kupa a motorosoknál is nagy csatát hozott. Sérüléseiből kezd felépülni Nádor István, aki már győzelemre is tört.

A prológon Kerekes György önszorgalomból egy körrel többet ment

és ez rögtön három perc hátrányt jelentett neki. Nagy László egy eséssel gazdagította élményeit, majd Kmetty Györggyel tévedtek el az egyik etappon. A második napon kiesett Fülöp Imre a motor meghibásodása miatt. Nádor és Magosházi pályáztak legnagyobb eséllyel a győzelemre. Ezúttal Nádornak jött ki jobban a lépés.

Nádor István: „Kezdek felépülni, örülök a győzelemnek.”

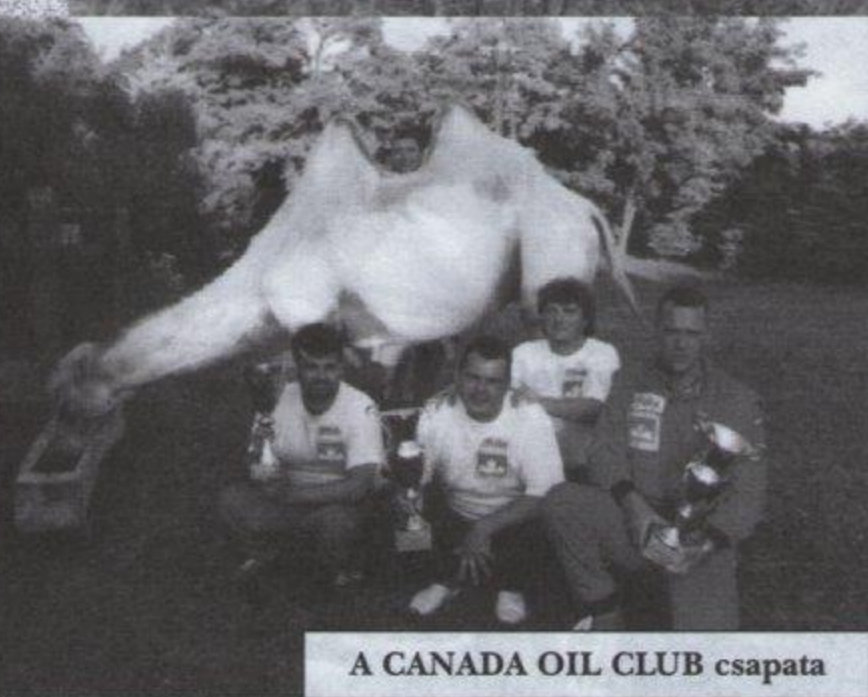
Majosházi Péter: „Jó verseny volt, de eltévedtem és lehet, hogy ezért lettem csak második.”

A verseny után nagyon jó hangulatú volt a díjkiosztó, amelyen a megszokottnál nagyobb és szebb serlegek találtak gazdára.

ENYK NYE



A győztes Selmeczy-Jutassy kettős



A CANADA OIL CLUB csapata

TEREPRALI - MOTOROSOK

1. Nádor István **Namoto Team**
2. Majosházi Péter **Autó Motor SC**
3. Kerekes György **Motex SE**

TUTI AUTÓ Kft.

BOSCH HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

- Motorok műszeres diagnosztikája
- Diesel- és benzin-befecskendezős autók javítása
- Motorok felújítása
- Környezetvédelmi felülvizsgálat

- ALEX légkondicionáló berendezés szerelése
- Autóalkatrész-árusítás
- Bosch kéziszerszámok
- Blaupunkt hi-fi árusítás

2800 Tatabánya,
Táncsics M. u.
Tel./fax:
34/311-344, 331-551



BOSCH

SERVICE



Igazi csemegének ígérkezik augusztus végén a 3. Miskolc Rallye. Mind az első, mind pedig a másodosztályban eldőlhet akár a bajnoki cím sorsa is. Jó bemelegítés lesz a csütörtöki salakverseny a BÉVSC Sporttelepen. Pénteken az elsőosztály öt gyorsaságit teljesít majd. A nézőknek a

Bükkszentlászló és Bükkszentkereszt közötti pályát ajánljuk, mert ez háromszor szerepel a programban. Szombaton mindenki kedvére válogathat a jobbnál jobb szakaszok közül. A verseny után, szombat éjszaka érdemes megvárni a díjkiosztót, ahol mindenki személyesen találkozhat kedvenceivel.

Jó szórakozást és balesetmentes versenyt kíván:



PROGRAM

Augusztus 29. csütörtök

9.30–15.00-ig I. osztály adminisztratív átvétel

10.00–15.30-ig I. osztály technikai gépátvétele

17.00 Salakpálya rajt (első gk.)

VERSENYIRODA

Wicha-Lerch Autóház
Miskolc, Lórántffy Zs. u. 30/A
Tel.: 46/332-740

TECHNIKAI BÁZIS

Wicha-Lerch Autóház
Miskolc, Lórántffy Zs. u. 30/A
BÉVSC Pálya Miskolc, Budai J. utca

Augusztus 30. péntek

6.00–9.30-ig II. osztály adminisztratív átvétele

6.30–10.00-ig II. osztály technikai gépátvétel
(beállítás a rajtvárakozóba átvétel után azonnal)

11.00 I. osztály Rajt

18.50 I. osztály 1. szakasz Cél

Technikai bázis

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház

Augusztus 31. szombat

7.00 I. osztály 2. szakasz Rajt

7.00 II. osztály Rajt

17.36 II. osztály Cél

18.34 I. osztály Cél

23.00 Eredményhirdetés, díjkiosztó

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház

Wicha-Lerch Autóház,
eső esetén: Ady Műv. Ház

Ha egyszer belekóstolsz, nem tudsz többé kiszállni!

Az aug. 30-szept. 1. között megrendezésre kerülő Miskolc Rali országos bajnokság résztvevői között találhatjuk Szajki Istvánt a szokásos A/6 kategóriában egy új autóval, és egy új navigátorral, a szentendrei Szobi Balázssal. Ő eddig tereprali versenyeken szerepelt, mint vezető. A mostani versenyen egy Lada 2107-es típusú versenyautóval indulnak.

- Állítólag Te sosem tréningezel. Igaz ez?

Sz. I.: - Igen, így van, végigmegyek a dízel Golfal a pályán, felírjuk, ellenőrizzük, aztán a versenyen improvizálunk. Ez nem azért történik így, mert nekem nem kell tréning, hanem egyszerűen nincs lehetőség tréning autóra.

- Mi történt Esztergomban?

Sz. I.: - Egy tető strázsán és egy hatodik hely.

- Salgótarjánban?

Sz. I.: - Elnéztem a féktávot. Ahol a többiek fékeztek, én ott ötödiket váltottam, és egy kicsit elsodrótunk a nézők felé, de hála Istennek senkinek nem esett baja. A versenyt azonban nem tudtuk folytatni.

- Kassán?

Sz. I.: - Egy árokban kötöttünk ki.

- Kisbér?

Sz. I.: - A hatodik gyorsasági után jött a vég. Bajnától elrajtoltunk, jött egy "dob", ott elszálltunk, nekiütköztünk a partoldalnak, onnan visszacsapódva csúsztunk, amíg el nem kopott a kocsis egész oldala.

- Veszprém?

Sz. I.: - Ott sajnos nem volt mivel.

- Miskolc?

Sz. I.: - Új autó, új mitfahrer, új támogatók... Ez az egyik kedvenc versenyem, itthon érzem magam ezeken a pályákon. Remélem sikeres lesz.

- Hogyan készültök Miskolcra?

Sz. I.: - Először szereztem egy autót jó barátomtól, Szobi Balázstól, és kevés győzködéssel rábeszéltem, hogy üljön be navigálni.

- Balázs, hogy fogod magad érezni a jobb oldalon?

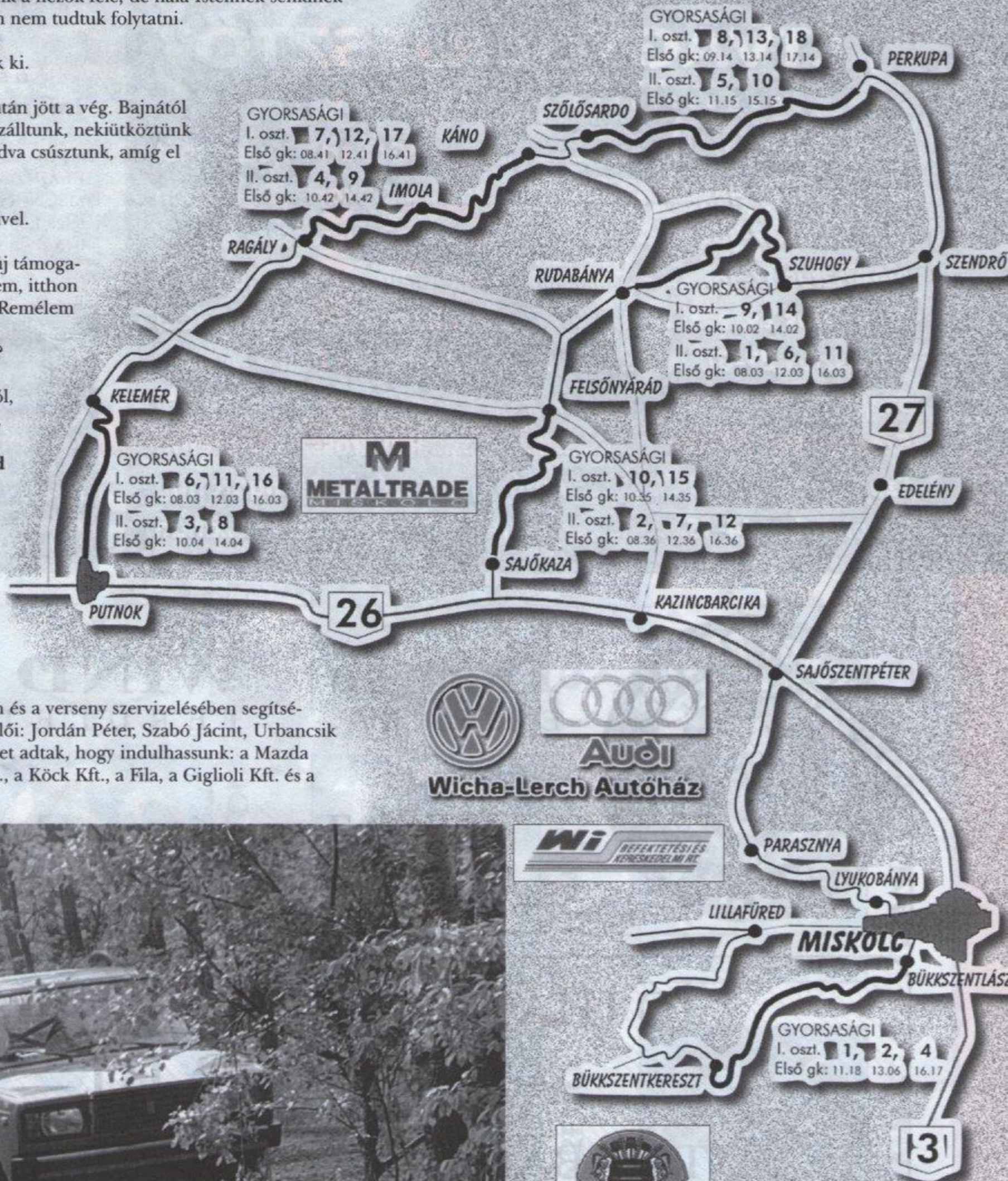
Sz. B.: - Volt már egy pár álmatlan éjszakám, és azt hiszem, még lesz is.

- Milyen taktikával fogtok menni?

Sz. I.: - Addig megyünk, ameddig tudunk, és olyan kövér gázzal, amit az autó elbír.

- Kik segítenek a versenyben?

Sz. I.: - Az autó felkészítésében és a verseny szervezésében segítséget nyújtanak a csapat kiváló szerelői: Jordán Péter, Szabó Jácint, Urbancsik László és a segítők. Akik lehetőséget adtak, hogy indulhassunk: a Mazda Szerviz, Szentendrén, a Komár Kft., a Köck Kft., a Fila, a Giglioli Kft. és a Catering Kft..



Megrendelőlap

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

NÉV:

LAKCÍM:

TEL.:

DÁTUM:

aláírás

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

HIRDETÉSI DÍJAK

Színes A/4 (egész oldal) 50 eFt+ÁFA

Színes A/5 (fél oldal) 30 eFt+ÁFA

Fekete-fehér A/4 (egész oldal) 20 eFt+ÁFA

Fekete-fehér A/5 (fél oldal) 12 eFt+ÁFA

FF oldal alján teljes szélesség x 5 cm 6 eFt+ÁFA

A versenyautó és alkatrész apróhirdetéseket továbbra is díjtalanul közöljük az amatőr ügyességi és szlalomversenyek időpontjával együtt.

Hirdetésfelvétel:

a szerkesztőség címén.

Információ: 06-20/458-548

ELADÓ anyagi okok miatt egy Peugeot 205 rali „N” csoportos versenyautó. Érdeklődni telefonon a 06-20/455-277 vagy a 06-49/412-645 számon, Murányi Jánosnál.

Kiadó: Sher-Wood Bt. Tatabánya, Fő tér 3.
Szerkesztőség: 2831 Tarján, Pf. 15.
Telefon: 06/20-458-548.

Tervezőszerkesztő: Lehotzky Zsuzsa.
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt.
Tel.: 34/316-539. **Nyomda:** Veszprémi Nyomda Rt. **Telefon:** 88/426-688

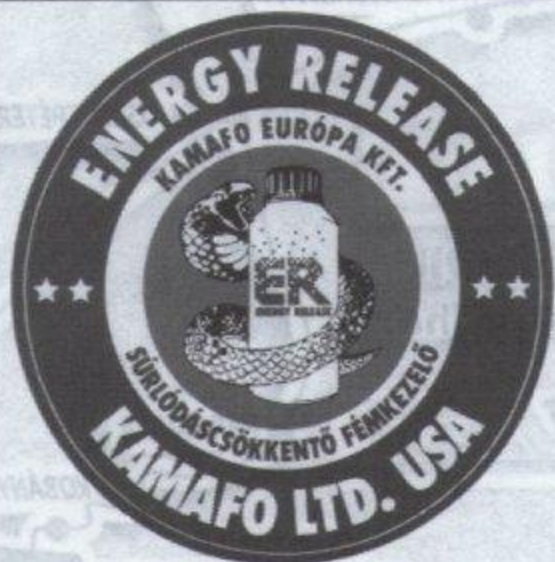
HU-ISSN 1416-3861

Terjeszti: Budapesten: Hírker Rt., vidéken: Nemzeti Hírlapkereskedelmi Egyesülés.

„ÉTVÁGYGERJESZTŐ”

augusztusra és szeptemberre

Augusztus 10-11.	Gokart - Kecskemét
Augusztus 17-18.	Gokart - Debrecen
Augusztus 17-18.	Ralikrossz - Ádánd
Augusztus 17-18.	Tereprali - Salgótarján
Augusztus 25.	Ralikrossz - Sedlcany (CZ)
Augusztus 29-31.	Miskolc Rali - Miskolc
Szeptember 07-08.	Gokart - Kecskemét
Szeptember 07-08.	Ralikrossz - Cserénfa
Szeptember 13-15.	Autós gyorsasági - Hungaroring
Szeptember 14-15.	Tereprali - Esztergom, Szanda



Kamafo
EURÓPA KFT.

WIND IMRE
TERÜLETVEZETŐ

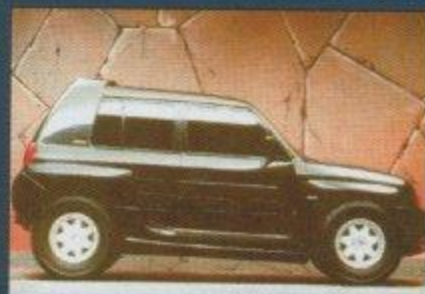
2800 TATABÁNYA, CSERI U. 34.
Pf. 3046, Tel./Fax: (34) 323-650

JÓ UTAT, JÓ VERSENYT KÍVÁN
A KORNER BT.
A TATABÁNYAI ÉS AZ ÉRDI
TÖLTŐÁLLOMÁS ÜZEMELTETŐJE.



Control

SPECIÁLIS ÜVEGFÓLIÁINK VÉDELMEZT NYÚJTANAK



- a Nap hőszugárzása
- a Nap fényszugárzása
- a NAP UV (ultra-viola) sugárzása
- a biztonsági fóliák a külső behatolás
- külső, üvegen át történő lehullatás, valamint
- számítógépek memóriájának külső, üvegen keresztül történő törlése ellen



ÉPÜLETEKRE, ÜZLETEKRE, LAKÁSOKRA, GÉPKOCSIKRA AJÁNLJUK!

- 25-84 %-ig visszaverik a hőszugárakat
- az épület belső hőmérséklet-ingadozását csökkentik
- 98-99 %-ig szűrik az ultra-viola sugárzást
- 45 kg-os golyó pontszerű terhelését – biztonsági kategóriától függően – 0,3-1,3 m-ig viselik



A biztonsági fóliák és az elektronikus adatvédelmi fólia MABISZ minősítéssel, a gépkocsi fóliák pedig a műszaki felügyelet minősítésével rendelkeznek. A tükrös fóliák rendelkeznek a legmagasabb hővisszaverő képességgel, ezek előnye még, hogy a belátást nappal megszüntetik.

Olyan irodákra, irodaházakra, lakásokra ajánljuk, ahol a nagy üvegfelületek miatt nyáron a felmelegedés, télen a lehűlés okoz gondot. Csökkenti a légkondicionálás költségeit.

A biztonsági fóliák az üvegfelületre felhelyezve annak 200-300-szoros szilárdságát adják.

Az üvegen történő behatolást, annak szétesését gátolják. A fémszálas üvegnél erősebb. Felhasználása laboratóriumoknál, munkatermeknél, iskoláknál javasolt, ahol robbanásveszély, vagy fokozott üvegtörés áll fenn. Az üveg szétesését, szilánkos törését gátolja.

25 szín és változat – 5 év garancia.

Zámbó Tibor

Tatabánya, Réti út 77. III/2.

Tel.: 06-34/330-083, 06-20/241-100

AUTÓTUTTI BT.

LE AKARJA CSERÉLNI A RÉGIT? JÖJJÖN EL HOZZÁNK!

Autókereskedésünkbe
várjuk a régi
és leendő
autótulajdonosokat!

2800 Tatabánya,
Táncsics M. u.

Tel./fax: 34/311-344,
331-551



speedline

**MAGNÉZIUM
ÉS ALUMÍNIUM
KÖNNYŰFÉM**

FELNIK

NAGYKER

ÁRON.



MONTECARLO



GRAND PRIX



ACROPOLI



ACROPOLI DUE



ULTRALIGHT



GRAND RAID



CHAMPION



SANREMO



LE MANS

speedline **FORGALMAZÓ SZOBI BALÁZS TEL.: 30/402-403, TEL./FAX: (1) 262-9999**



Mivel sokan nem jutottak hozzá első három számunkhoz, ezért – Olvasóink kérésére – kiadónk úgy határozott, hogy utánnyomást készített ezekből. Korábbi lapszámainkat az Ádándi ralikrosszon és a Mickolc Ralin ingyen kapják kézhez az érdeklődők.