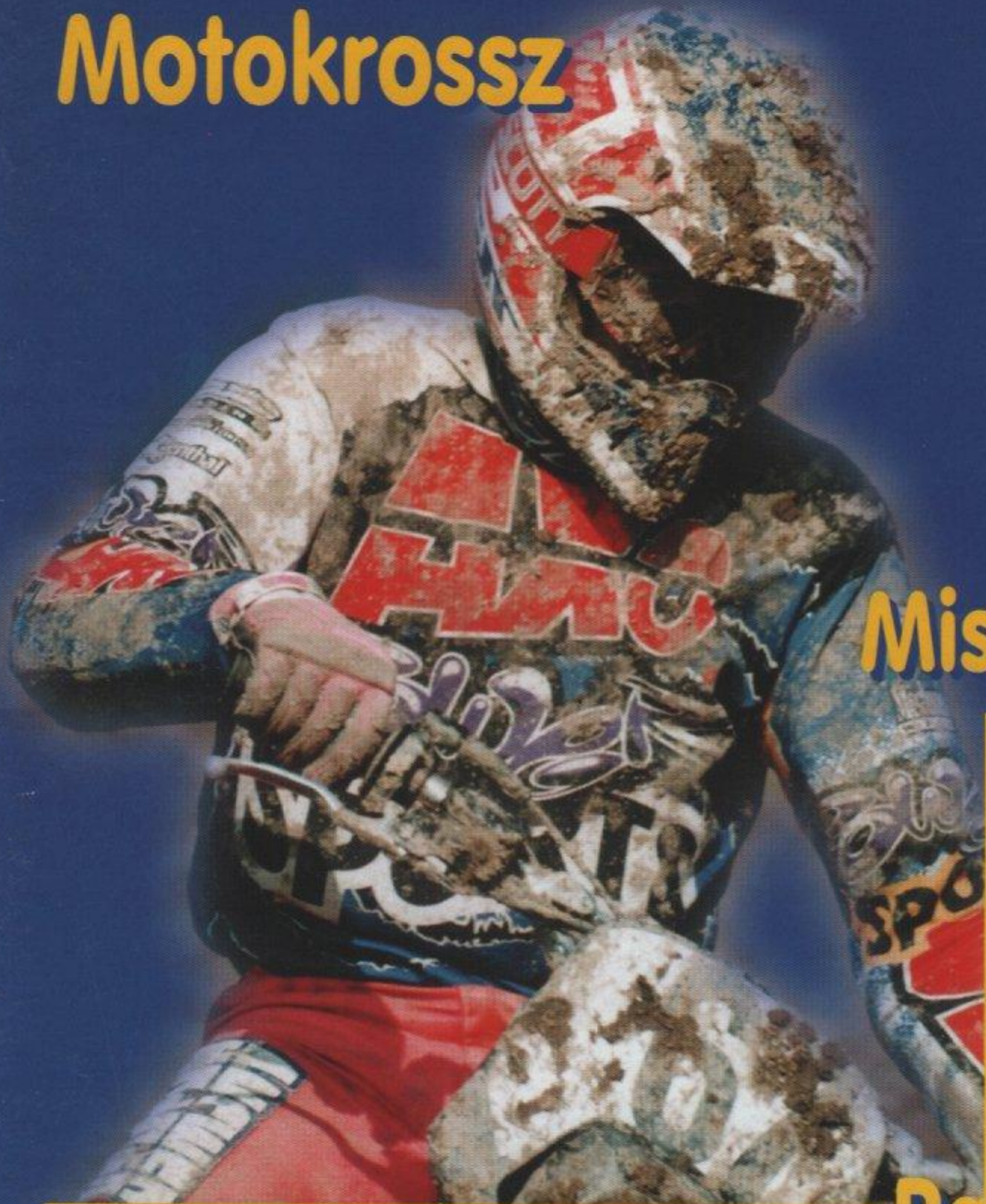


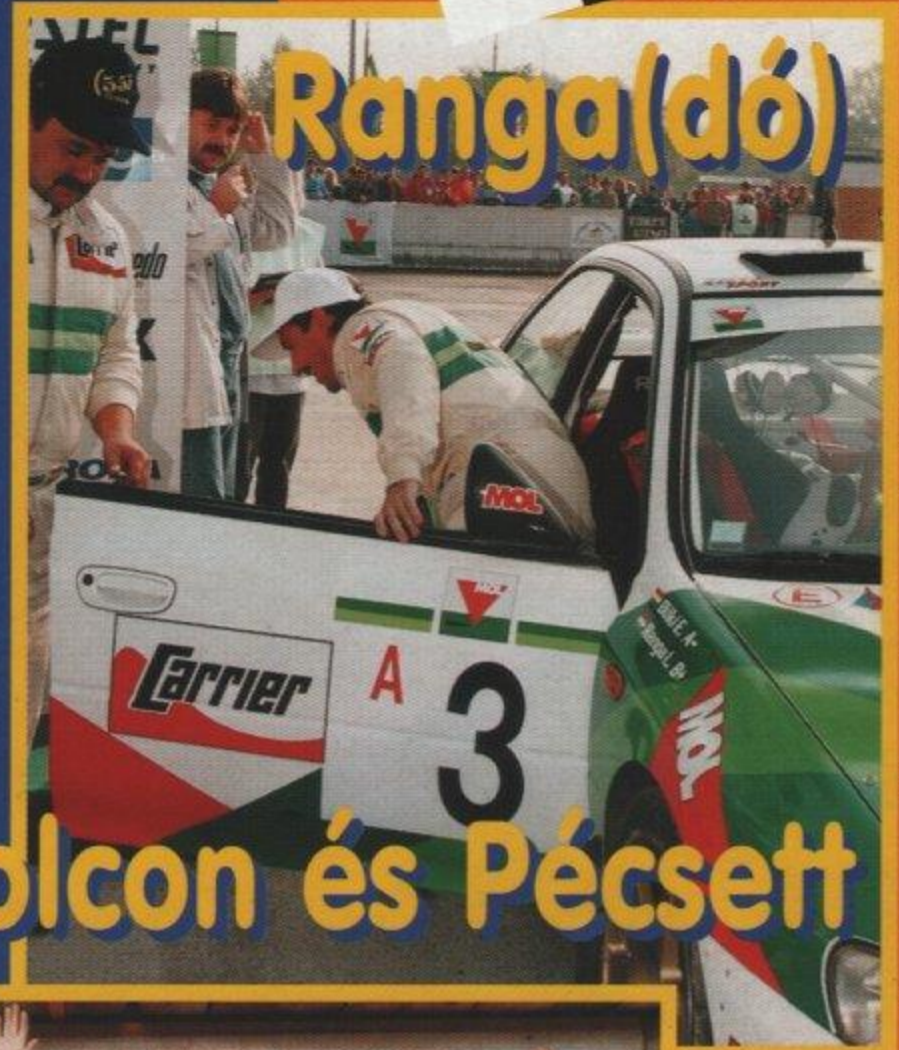
NAVIGÁTOR

40 OLDALON

Motokrossz



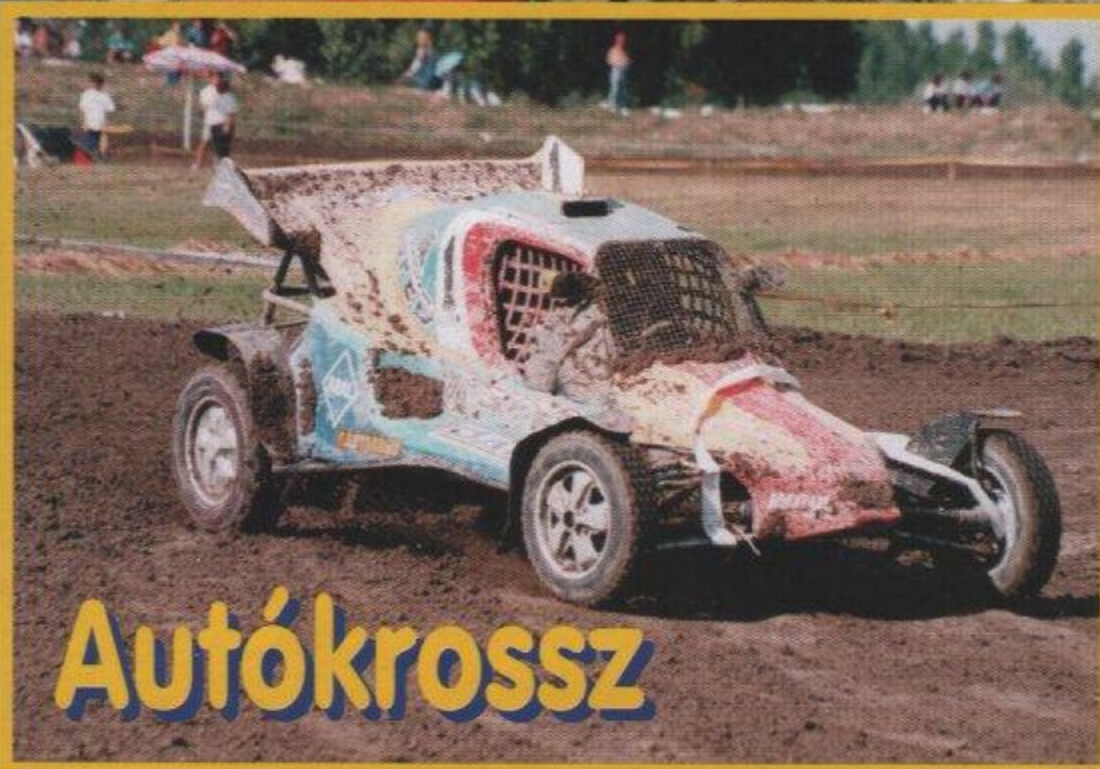
Ranga(dó)



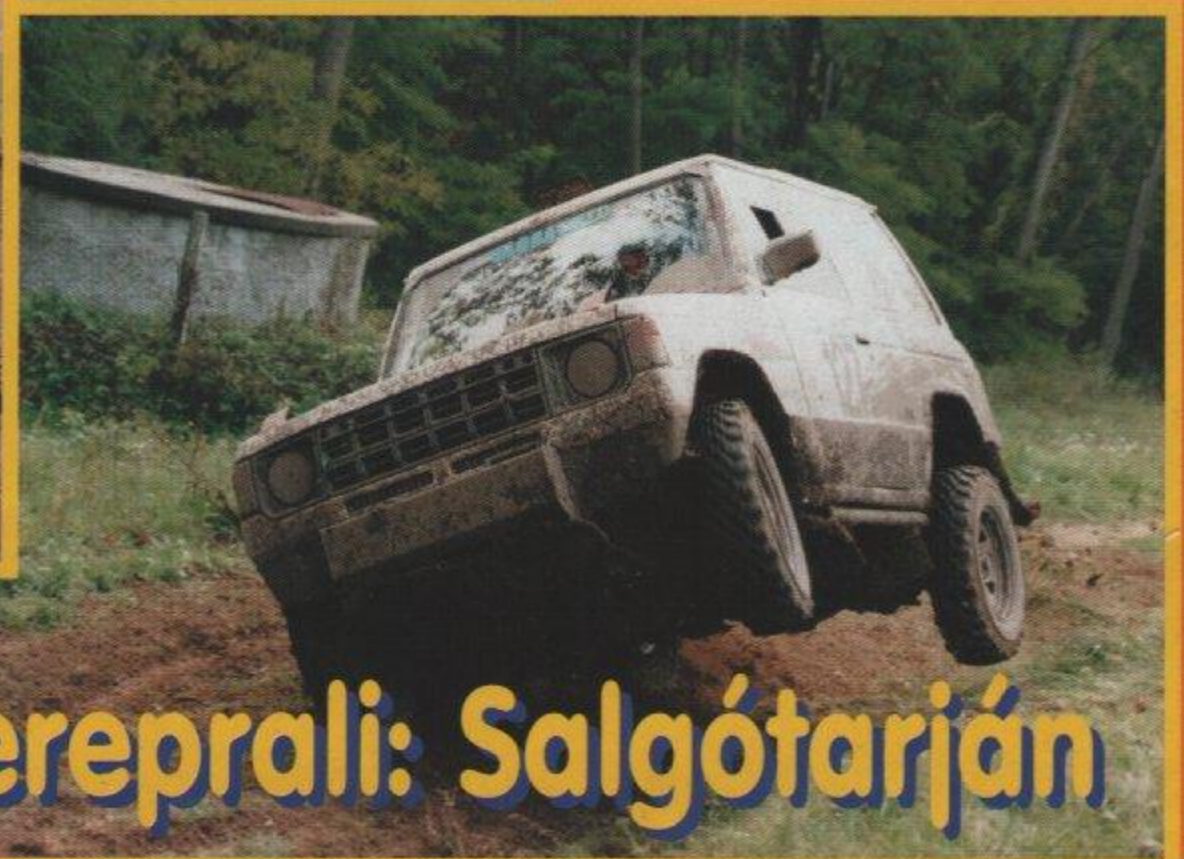
Miskolcon és Pécssett



Ralikrossz: Nyírád



Autókrossz



Tereprali: Salgótarján

A RALI I. VÉGEREDMÉNYE 1996-BAN

Mínuszolás után, nem hivatalos

ABSZOLÚT:

ifj. Tóth J.-Gergely F.	Toyota Celica	80 pont
Ranga L.-Büki E.	Subaru Impreza	70 pont
Érdi T.-Varga I.	Mazda 323 GTB	69 pont
Tóth „Gili” F.-Csökö Z.	Audi 5 2	62 pont
Szelezcky T.-Penderik L.	Ford Escort CW	44 pont
Kiss F.-Kiss E.	Ford Escort CW	42 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort CW	40 pont
Vizin L.-Gönczi L.	Ford Escort CW	34 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T. ...	Mitsubishi Lancer	21 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford Escort CW	20 pont
dr. Konta I.-Táborszki A.	Ford Escort CW	19 pont

„A” CSOPORT

ifj. Tóth J.-Gergely F.	80 pont
Ranga L.-Büki E.	70 pont
Érdi T.-Varga I.	69 pont
Tóth F.-Csökö Z.	62 pont
Keszler M.-Hering Gy.	28 pont
Vojcsik F.-Kovács Gy.	28 pont
Keill J.-Molnár A.	23 pont
Turi T.-Tóth I.	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	20 pont
Takácsy P.-Simon T.	20 pont

FORMULA 2000 ÉRTÉKELÉS

Turi T.-Tóth I.	60 pont
Keill J.-Molnár A.	55 pont
Takácsy P.-Simon T.	40 pont
Várkonyi Sz.-Ferenczi T.	40 pont
Veszprémi B.-Veszpréminé D. É. ..	37 pont
Radó I.-Bereczki Á.	34 pont
Bútor R.-Tóth V.	30 pont
Hényel Gy.-Andrejszky Z.	30 pont
Vargha B.-Szabados B.	30 pont
Kiss L.-Bedő M.	28 pont

A/8 KATEGÓRIA

ifj. Tóth J.-Gergely F.	36 pont
Ranga L.-Büki E.	30 pont
Érdi T.-Varga I.	26 pont
Tóth F.-Csökö Z.	23 pont
Keszler M.-Hering Gy.	10 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	9 pont

A/7 KATEGÓRIA

Turi T.-Tóth I.	27 pont
Keill J.-Molnár A.	24 pont
Takácsy P.-Simon T.	21 pont
Bojtár A.-Prókay B.	20 pont
Hényel Gy.-Andrejszky Z.	15 pont
Bútor R.-Tóth V.	9 pont

A/6 KATEGÓRIA

Veszprémi B.-Veszpréminé 30 pont
Dara G.-Török L. 27 pont
Sóvári P.-Varga Zs. 21 pont
Kiss L.-Bedő M. 19 pont
Dibusz L.-Tenke B. 14 pont
Szabó Gy.-Petrikovics L. 12 pont

A/5 KATEGÓRIA

Floch I.-Gyug B. 29 pont
Balogh L.-Csepela T. 25 pont
Balatonyi A.-Németh P. 25 pont
Orbán J.-Flaskó Gy. 11 pont
Ráti M.-Mózes Z. 9 pont
Fülöp R.-Iványi S. 9 pont

N/4 KATEGÓRIA

Szelezcky T.-Penderik L. 36 pont
Kiss F.-Kiss E. 32 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T. 31 pont
Vizin L.-Gönczi L. 23 pont
dr. Konta I.-Táborszki A. 17 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T. 14 pont

„N” CSOPORT

Szelezcky T.-Penderik L. 85 pont
Kiss F.-Kiss E. 79 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T. 77 pont
Vizin L.-Gönczi L. 64 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T. 48 pont
dr. Konta I.-Táborszki A. 40 pont
Gerencsér T.-Garamvölgyi Z. .. 29 pont
Csukovics I.-Gajdos Á. 25 pont
Radó I.-Bereczki Á. 16 pont
Havasi T.-Tábori J. 12 pont

N/3 KATEGÓRIA

Várkonyi Sz.-Ferenczi T. 30 pont
Vargha B.-Szabados B. 28 pont
Radó I.-Bereczki Á. 27 pont
Koch G.-Hoffer B. 21 pont
Kapitány L.-Kapitány J. 13 pont
Halász Zs.-Karácsonyi T. 12 pont

N/2 KATEGÓRIA

Nagy Z.-Bíró Z. 36 pont
Martin L.-Takács Á. 27 pont
Hermann L.-Pencz Z. 15 pont
Takács G.-Ács T. 12 pont
Katona E.-Balogh Zs. 6 pont
Szigeti A.-Kozma G. 4 pont

N/1 KATEGÓRIA

Ollé S.-Lukács Zs. 18 pont
Bereczk T.-Majoros M. 17 pont
Katona E.-Balogh Zs. 9 pont
Murányi J.-Csontos T. 4 pont
Lukács I.-Szarvas G. 3 pont
Árvay G.-Bauer M. 2 pont

A RALI II. VÉGEREDMÉNYE 1996-BAN

Mínuszolás után, nem hivatalos

ABSZOLÚT:

Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	86 pont
Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot	73 pont
Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	41 pont
Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	35 pont
Stréhl J.-Locher J.	Skoda Favorit	33 pont
László E.-Dobos Z.	Lada 2105	29 pont
Födő I.-Födő T.	Lada 2105-2108	24 pont
Radóné S. M.-Monostori E.	Peugeot	22 pont
Horváth B.-Asztalos T.	Peugeot	22 pont
ifj. Angyalfi K.-Kiss K.	Suzuki	18 pont

„A” CSOPORT

Fülöp R.-Iványi S.	90 pont
Wieszt J.-Hámori G.	49 pont
Tóth I.-Kronome Á.	44 pont
Stréhl J.-Locher J.	40 pont
László E.-Dobos Z.	36 pont
Födő I.-Födő T.	28 pont
Martin J.-Metz Cs.	28 pont
Támesu Z.-Fejedelem O.	26 pont
ifj. Angyalfi K.-Kiss K.	22 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	22 pont

A/5 KATEGÓRIA

Fülöp R.-Iványi S. 39 pont
Tóth I.-Kronome Á. 16 pont
Stréhl J.-Locher J. 15 pont
Wieszt J.-Hámori G. 14 pont
László E.-Dobos Z. 12 pont
Födő J.-Födő T. 10 pont

A/4 KATEGÓRIA

Kovács E.-Martinkovics P. 18 pont
Gerőfi G.-Gerőfi L. 16 pont
Gémesi L.-Handl Z. 15 pont
Kóváry B.-Taródi J. 14 pont
Gyurkovics P.-Szecsódi N. 12 pont
Sánta P.-Bordák P. 3 pont

N/3 KATEGÓRIA

Horváth B.-Asztalos T. 31 pont
Geng E.-Czinó S. 26 pont
Radóné S. M.-Monostori E. .. 21 pont
Szamos T.-Rozgonyi G. 15 pont
Görög T.-Rátkai S. 13 pont
Veres Á.-Sajti M. 11 pont

N/2 KATEGÓRIA

Rektenwald Zs.-Frankó J. 36 pont
Király J.-Szunyi Cs. 34 pont
Galambos G.-Farkas M. 16 pont
Posta A.-Jandsó E. 13 pont
Szibilla L.-Gurbi M. 10 pont
Varga A.-Radványi R. 8 pont

„N” CSOPORT

Rektenwald Zs.-Frankó J. 80 pont
Horváth B.-Asztalos T. 67 pont
Geng E.-Czinó S. 61 pont
Radóné S. M.-Monostori E. 40 pont
Szamos T.-Rozgonyi G. 33 pont
Veres Á.-Sajti M. 27 pont
Barta T.-Nagy J. 23 pont
Görög T.-Rátkai S. 22 pont
Király J.-Szunyi Cs. 22 pont
Bereczki N.-Szalontai A. 20 pont



Elárulom, hogy eddig mindannyian csak sejtettük mi is a különbség a három állat között. Nem ám a szarva vagy a púpjá. A fenéket. A teve és a kecske egyedül jár terepralit nézni, a ló pedig a gazdájával.

Hogy miért is mondom ezt?

A béri futamon egy Dakarba készülő teve lődörgött a csapatok körül, hogy ellessen néhány apróságot, melyek segítségével könnyebben eljuthat a hős áhított célba. Egy másik versenyen egy benzingőztől megfertőzött kecske megunt a várakozást és Kollár Attilával egyezkedett szendvicseinek tulajdonjogát illetően. A ló nem ilyen önálló, őt gazdája, egy autósport „szakértő” vitte magával az esztergomi futamra. Pontosabban nem az egész lovat, hanem csak egyik „testrészét”, amelyhez az ott látható produkciót hasonlította. Nem tudom elégedetlen-

ségének fő oka az volt-e, hogy az első negyedórán senki sem rúgott gólt, de az biztos, hogy a szakághoz nem volt sokkal több köze, mint Leninnek a Peresztrojkához.

Akkor legszívesebben három dologra hívtam volna fel a figyelmét.

Az első: ha ezek a versenyzők tényleg annyira nem értenének a dologhoz, mint ahogy ő gondolja, valószínű minden szervizbuszban lenne egy bot, mellyel már az első nap estéjén a nyomukat üthetik.

A második: akárcsak a focit vagy a sakkot, a terepralit is bárki kipróbálhatja és bebizonyíthatja mennyivel jobb a többiekénél.

A harmadik: amíg az előző dolgot nem tette meg, nyugodtan foglalkozzon csak kedvenc állata emlegetett testrészével...

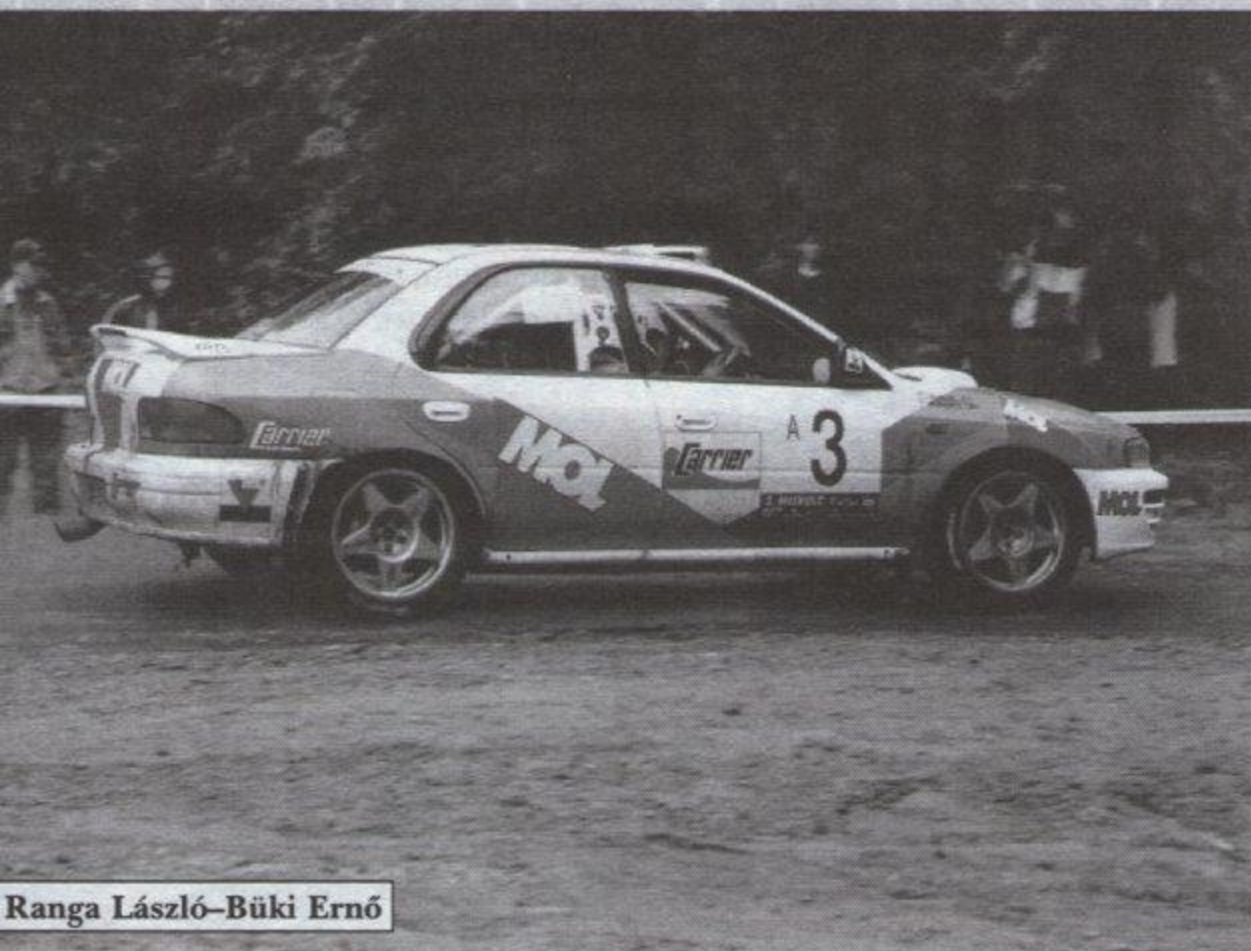
De ott-hon, tereprali nélkül.

A szerkesztő



Tartalom	
Miskolc Rali • Rali I. összefoglaló	4-6. oldal
„Pá, kis aranyom” • Búcsú a Trabantoktól	7. oldal
Ranga(dó) Pécsen • Rali I. összefoglaló	10-12. oldal
Lada kupa	13. oldal
Bajnokok nélkül • Rali II. összefoglaló	14-15. oldal
Gokari	16. oldal
Tudósítás San Remo-ból	18-19. oldal
Poszieren a másodosztály	20-21. oldal
Motorkrossz	22-23. oldal
Csillagos ötös • Beszélgetés Kotán Péterrel	24. oldal
Ralikrossz Nyírádon	26-27. oldal
Vasszőcskék • Autókrossz történelem	28-29. oldal
Tereprali Salgótarjában	30-31. oldal
Damon Hill, a zajok halk embere	32. oldal

Ranga(dó) Miskolcon



Ranga László-Büki Ernő



Érdi Tibor-Varga István



Keill József-Molnár Attila

A/8 KATEGÓRIA

RANGA L.-BÜKI E.	9 PONT
ÉRDI T.-VARGA I.	6 PONT
VOJCSIK F.-KOVÁCS GY.	3 PONT

A/7 KATEGÓRIA

KEILL J.-MOLNÁR A.	9 PONT
HÉNYEL GY.-GYÓRI GY.	6 PONT
BOJTÁR A.-KERESZTÉNYI G.	4 PONT

A Miskolc Rali előtt leginkább az a kérdés foglalkoztatta a ralis társadalmat, hogy ifj. Tóth János és Gergely Ferenc indulnak-e a versenyen. A bajnokság ugyanis matematikailag még nyitott volt. Ha Tóth „Gili” Ferenc és Csökő Zoltán megnyeri a hátralévő két futamot és Janikáék nem szereznek pontot Miskolcon illetve Pécsen, akkor a bajnoki pezsgőfürdő az Audi legénységének jár majd év végén. Janikáék nem indultak. Mint kiderült, nem csupán azért, mert menedzserük, Dudás Mihály hazárdírozott a hátralévő futamokon, hanem azért, mert az Aral Rallye Team-et már a San Remo-i világbajnoki futam foglalkoztatta.

Már a Miskolc Rali sajtótájékoztatóján észrevehettük, hogy Pacher Péter és Jacsó Tibor a futam két rendezője, a legapróbb részletekre is odafigyelt az előkészítés folyamán, sok felesleges munkától megkímélve a versenyzőket és saját magukat is. Szerencsés ötlet volt, hogy a gépvételtől a díjkiosztóig mindent egy helyen, a verseny idejére igazi versenyközponttá alakított Wichar-Lerch Autóházban rendeztek.

A rali csütörtökön a hagyományos miskolci salakversennyel kezdődött, ami ugyan a végső értékelésbe nem számított bele, de minden kategóriában egy-egy különdíjért mérkőzhettek a pilóták. Igazából talán a rendezők sem számítottak ekkora sikerre, hiszen a stadionra nyugodtan kitehették volna a „megtelt” táblát. A versenyzők gondoskodtak arról, hogy az összese-reglett mintegy négyezer ember megfelelő cirkuszt láthasson a pénzéért. A jól sikerült előjáték után a versenyzők és nézők egyaránt fokozott izgalommal várták a pénteki folytatást.

Az izgalom nem volt alaptalan, mert az egyes rajtszámú Tóth „Gili” Ferenc és Csökő Zoltán még fel sem ért a bükkszentkereszti gyorsasági rajthoz, máris szakadni kezdett az eső. Többen gondterhelten vakarták a fejüket, mert az esőgumikat a gyorsasági végén várakozó szervizautókba rakták. Talán soha nem derül ki, hogy valójában egy olajfolt vagy a kínálkozó lehetőség juttatta „Giliéket” már az első gyorsaságin a fák közé, akik nagyon hamar Janikáék nyakába akasztották a bajnoki babérkoszorút.

Ranga László soha nem titkolta, hogy nincs jóban az esővel, így beme-

legítésnek az első gyorsan hatodik idót futott. Nem úgy Érdi Tibor és Turi Tamás, akik alaposan megtréfálták a mezőnyt. Itt még Érdi jobb volt négy másodperccel, de a második szakaszon a Nissan legénysége rátett még egy lapáttal, és hajszára azonos időt autózott velük. Nem volt sokáig felhőtlen az Érdi-Varga kettős öröme, mert egy bal eset miatt lezárták az utat és az elhúzó helyszínelés miatt nem juthatott el hozzájuk a szükséges alkatrész. Mire rendezték soraikat, és lóhalálában beértek az időellenőrzőre, csak hajszálon múlt, hogy nem lépték túl a megengedett 15 perces késési időt. Így a versenyből ugyan nem zárták ki őket, de kaptak 150 másodperc büntetést, ami igencsak megnehezítette dolgukat.

Miután a rövidebb (Bükkszentlászló-Bükkszentkereszt 7 km) gyorsaságit háromszor és a hosszabb (Garadna-Mályinka 18 km) szakaszt kétszer átvészelték a szakadó esőben a párosok, az alábbi sorrend alakult ki az első nap végén: Ranga, Kiss Feri, Ferjáczy, Turi, Bathó. Már ekkor tizenegy páros kiesett a további küzdelemből.

Szombatra maradt a java. A tervezett 13 gyorsaságiból ugyan az utolsó hármat a verseny elhúzódása mi-

A/6 KATEGÓRIA

DARA G.-TÖRÖK L.	9 PONT
VESZPRÉMI B.-VESZPRÉMINÉ D. É.	6 PONT
KISS L.-BEDŐ M.	4 PONT
BARNA T.-IFJ. PANNUSKA L.	3 PONT
MATICS M.-ÁRVA N.	2 PONT
KOZMA L.-REVÁK R.	1 PONT



Balogh László-Csepela Tamás



Dara Gábor és Török László

A/5 KATEGÓRIA

BALOGH L.-CSEPELA T.	9 PONT
FLOCH I.-GYUG B.	6 PONT
BALATONYI Á.-NÉMETH P.	4 PONT
MARKOVICS G.-KAZÁR M.	3 PONT
SPITZMÜLLER CS.-LACZKÓ L.	2 PONT
MÉSZÁROS A.-MIHÁLOVICS M.	1 PONT



Kiss Ferenc-Kiss Ernő

att törölték, egyet pedig etapként bonyolítottak le, mégis újabb 12 páros adta fel a küzdelmet.

Rossz vicc volt, hogy valami félkegyelmű a szőlősárdói gyorsasági nagy bukkanója után tetemes mennyiségű olajat locsolt az útra. Persze az is elgondolkodtató, hogy az ott várakozó több tízezer ember közül nem akadt egy sem, aki ezt megakadályozta volna. Szerencsére a nyitóautóból észrevették a rendezők a turpisságot és némi tanakodás után úgy döntöttek, hogy felszórják cementtel, a gyorsaságit pedig etaprá minősítik. Mikor ezt a versenyre éhes tömeg megszimatozta – enyhe kifejezéssel élve – nemtetszésének adott hangot.

Hogy a kecske is jól lakjon és a káposzta is megmaradjon, a versenyzők sisakot húztak és ki kisebbet, ki nagyobb ugorva megpróbálta kielégíteni az egybegyűlteket igényeit. Ettől függetlenül a gyorsaságit etapként értékelték.

A másik várakozás a ragályi szakaszon következett, ahol a célban egy Opel legénysége csapott az arra kóborlók közé, kisebb-nagyobb sérüléseket okozva. A helyszínelés miatt egy darabig állt a mezőny vége, majd az alternatív, elkerülő útvonalon folytatták a

versenyt. A 14. értékelhető gyorsaságiból 13-szor Érdiek autózták a legjobb időt, de késésük miatt a második helyre érkeztek Ranga László és Büki Ernő mögé. A Mol Rallye Team párosát hosszú idő után ismét győztesként köszönthették a célban. A harmadik helyre a kitűnő teljesítményt nyújtó Kiss Ferenc és Kiss Ernő kapaszkodott fel az „N” csoportos Forddal csoporttársai, a Szeleczky-Penderik és a Vizin-Gönczi párosok előtt.

A szakadó eső ellenére színvonalas, jó verseny volt a Miskolc Rali, ahol csakúgy, mint tavaly, az idén is bajnokot avattak az elsőosztályban.

A/8 kategória

A kilenc elrajtoló párosból csupán három ért célba. A Subaruival egyre jobban magára találó Ranga László és Büki Ernő egy perc nyolc másodperccel előzte meg az idén már sokadszor „utolsó pár előre fűs”-t játszó Érdi Tibort és Varga Istvánt. Érdiek leckét adtak a mezőnynek vízen autózásból, de a már említett hiba hátráltatta őket, egy még jobb eredmény elérésében. A harmadik célba érkező, Vojcsik „Golyó” négy ponttal lett gazdagabb. Teljesítményét a hazai közön-

ség tapsviharral ünnepelte. Ferjancz Attila Fordját Miskolcon hét gyorsaságira hitelesítették. A géposztály bajnoki címét már megnyerte ifj. Tóth János és Gergely Ferenc, de az ezüstéremért még jó kis küzdelem várható Mecseken, hiszen „Gilinek” 22, Rangának 21, Érdinek pedig 20 pontja van az évről elötte.

A/7 kategória

Elképesztő időket autózott Turi Tamás és Tóth Imre a kétkerekes Nissannal. Az abszolút negyedik helyen álltak, mikor a putnoki lassító előtt „szétugrott” a motor. Ez a baki jelentősen megnehezítette a Koko Motorsport dolgát, mind a kategória, mind pedig a Formula 2. küzdelmében.

Keill Józsefet és Molnár Attilát ezúttal nem hagyta cserben az Astra és kilenc pontot gyűjtve nagyon közel kerültek a bajnoki címhez. Tizenkét másodperccel volt Keillék mögött a Hényel-Győri kettős, öt perc harminchárommal pedig Bojtár Attila és Keresztyén Gábor. Turiék mellett kiesett Takácsy Pál Simon Tamással, valamint Bútor Róbert Tóth Vilmostal az oldalán. Utóbbi páros autóját ala-



Radó István-Bereczki Ákos



Bereczk Tamás-Majoros Miklós



Takács Gábor-Ács Csaba

N/2 KATEGÓRIA

TAKÁCS G.-ÁCS CS.	9 PONT
HERMANN L.-PENCZ Z.	6 PONT
KOVÁCS-BARNA K.-ZELENA A.	4 PONT
ÖRDÖGH M.-MAROSSY ZS.	3 PONT

N/1 KATEGÓRIA

BERECZK T.-MAJOROS M.	9 PONT
OLLÉ S.-LUKÁCS ZS.	6 PONT
KATONA E.-BALOGH ZS.	4 PONT
LUKÁCS I.-SZARVAS G.	3 PONT
ÁRVAY G.-BAUER M.	2 PONT

posan oldalba rúgta egy kilométerkő a ragályi gyorsaságin.

A/6 kategória

A Miskolc ralin aratott győzelmével Dara Gábor és Török László a géposztály hatodik helyéről a harmadikra ugrott. A Veszprémi házaspár hat pontot gyűjtve megőrizte vezető pozícióját, míg Sóváriék kiesésével a Kiss-Bedő kettős harmadik helyével esélyes maradt a bajnoki címre. A négy kieső párosból kettő pénteken, kettő pedig szombaton nem bírt a technika, illetve a pálya ördögével.

A/5 kategória

A Balogh-Csepela duónak Miskolcon mindenképpen nyernie kellett, hogy esélyesek maradjanak a bajnoki címre. Nyertek is a Floch-Gyug duó előtt, akik továbbra is vezetnek a kategóriát. Baloghéktól harminc másodperccel lemaradva szerzett négy pontot Balatonyi Árpád és Németh Péter. Miskolc után már biztos, hogy a géposztály első három helyezettje Floch, Balogh és Balatonyi lesz. Pécssett csupán azt kell eldönteni, kinek mennyire csillog majd az érme.

N/4 kategória

Az első két helyen Kiss Feri és Szelezky Tamás végeztek, így már Miskolc után biztos volt, hogy a kategória és a csoport babérkoszorúját kettejük közül kapja majd valaki az év végén. Kisbéri és Veszprémi „gyengélkedése” után Vizin László és Gönczi László zsebrevágta a harmadik helyért járó négy pontot. Bathó Zoltán és Kosztolányi Tamás ezúttal negyedik, míg a hosszabb szünet után visszatérő Szabó Gergő ötödik lett a bérelt Forddal. Kiss Feriék teljesítménye magáért beszélt, hiszen nemcsak a csoportot és a kategóriát nyerték meg, de az abszolút értékelés harmadik helyét is megszerezték.

N/3 kategória

A géposztályt vezető Vargha Bálinték hamar búcsút mondtak a küzdelmeknek, pedig Miskolcon akár a bajnokságot is megnyerhették volna. A leggyorsabb Radó István volt, Bereczki Ákossal az anyósülésen. Győzelmükkel holtversenyben, a kategória első helyén várják a zárófelvonást. Radóék mögött másfél perccel érkezett Várkonyi Szabolcs és Ferenczi Tibor. Az így szer-

zett hat ponttal ők is esélyesek lettek a bajnokság megnyerésére.

Koch Gábor Hoffer Barnával harmadik, míg Mráz Tamás a hol sofőrként, hol pedig navigátorként próbálkozó Boros Csabával negyedik lett géposztályában.

N/2 kategória

A bajnokságban vezető két páros Nagy-Bíró és Martin-Takács megkönnyítették az ellenfelek dolgát, és hamar befejezték a száguldást. Takács Gábor és Ács Csaba idén első győzelmüket aratták. Második lett Hermann László és Pencz Zoltán Toyotával, harmadik a Kovács-Zelena duó Peugeot-val és még Ördögh Mixi is bezsebelt három pontot az utolsó előtti fordulóban.

N/1 kategória

A miskolci versenyen elrajtoló hat páros ez esetben saját kategóriájában kapta a pontokat. Ettől egy kicsit megmozdult bajnokságuk meglehetősen egyszerű állása. Egyedül a Murányi-Csontos duó nem ért célba Miskolcon. A győztes Bereczk-Majoros és a második Ollé-Lukács párosok alaposan, mintegy öt perccel hagyták maguk mögött ellenfeleiket.

„Pá, kis aranyom...”

Részlet a szabálykönyvből: „Az ORB II. osztályú versenyekre nevezhetők a korábban A-5210 homologlap számmal rendelkező Trabant 601 típusú versenygépkocsik. (Ez a szabály csak 1996. december 31-ig érvényes.)

Egy legenda véget ért. Utoljára az évzáró pécsi versenyen láthattuk a Trabantokat a magyar ralibajnokságban. Úgy érzem, harminckét év után hiányozni fognak a mezőny végéről. Lapunkban a Trabantosok tavalyi bajnokának navigátora, Bordák Piroska búcsúzik a Trabiktól.

1964 óta versenyeznek Trabanttal. Eleinte csak szlalomversenyeken lehetett látni őket, de a hetvenes évektől már raliversenyeken is indultak. 1976 óta homolog az „A”-s Trabant. Ezek 40-50 lóerős autók voltak, de akadt köztük 70 lóerős is, melyeket hegyiversenyeken is használtak. A „hegyi” Trabantok ritkán értek célba, mert a túlzott tuningolás miatt még a cél előtt tönkrement a motorjuk. Az akkori túraversenyek a mai másodosztálynak feleltek meg, innen lehetett a „nagyok” közé kerülni. A Trabik mindig a legkisebbek voltak, a sajtó és a televízió akkoriban sem foglalkozott velük. A versenyzők többsége csodálta a Trabantosokat, mert a rajttól a célig maximumon kellett hajtaniuk az autót, ha eredményt akartak elérni.

A legnagyobb trabantosok a Karácsony-Stiller, a Lucz-Lucz és a Kis-Vágner kettősök voltak. A márka egyik nagy dicsősége, amikor a Bükk Ralin egy kevés hó hullott a pályára és így a Karácsony Tamás-Stiller Zoltán kettős egy időt autózott Ferjancz Attilával.

Nemzetközi viszonylatban egyik legjobb eredmény, mikor a TAURUS Ralin, ami EB-futam volt, a Karácsony-Stiller duó megnyerte kategóriáját.

Általában az ment Trabival, akinek kevés pénze volt, de a hetvenes években kissé ez is luxusnak számított. Voltak versenyzők, akik tanuló autónak vették, majd lecserélték egy nagyobbra, de akadtak a Trabantnak szerelmei is, akik kitartottak mellette. Régen mindenki maga építette az autóját. A hetvenes években 100 forint volt egy hengerfej, a főtengely 1700, egy gumi pedig 500. Egyre több gyári alkatrész került be az országba és meghatározóbb lett a pénz. Manapság olyan alkatrészekkel versenyeznek, amihez csak a gyári versenyzők juthattak hozzá. Már nem sokan lepődnek meg, ha egy verseny Trabantban ötfokozatú váltó, sperdifí, Bilstein gátlók és komoly biztonsági felszerelések vannak.

A kilencvenes évek elején a másodosztályban 20-25 Trabant is indult, aztán lassan elkezdtek fogyatkozni. Ma már szinte mindenki igyekszik megszabadulni tőle, hiszen '95-ben lejárt a homologizációja és csak egy évre

hosszabbították meg. Harminckét év alatt rengeteg Trabi összetört, de igazán komoly baleset nem történt annak ellenére, hogy a Trabant karosszériája nem lemezből készült.

Mára csak 5-6 hűséges Trabantos maradt, de a kategória egy nagyon összetartó csapat, igazi barátokból áll. Aki tud, segít a másikkal, de azért itt is vannak kivételek.

Mi hiába lettünk tavaly bajnokok, a cégek soha nem hajlottak arra, hogy egy Trabit szponzoráljanak (tisztelt a kivételnek), mert úgy él a köztudatban, mint egy füstölő szappantartó. Csak azok tudják, mit rejt ez az autó, akik versenyeztek vele és megpróbálták bebizonyítani, hogy igenis megállja a helyét.

Sokan szívesen autóztunk volna még egy pár évig ezzel az autóval. Szerintem jövőre befejezetlennek fog tűnni a verseny, ha a végén nem jönnek a Trabik. Nem szerénység, de mikor a pályán megjelent egy Trabant, a nézők örjögésbe fogtak. Én magam is nagyon szeretem ezt az autót és bízom benne, hogy lesz még egyszer „H” kategória. Köszönjük TRABI!

Bordák Piroska



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 Szolgáltató és Kereskedelmi Bt.-hez!

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

Tel.: (06) 60/339-409

Biró Sándor cégtulajdonos



Vizes bajnokavató

A bajnokság utolsó előtti futamaként rendezett Miskolc Ralin nemcsak az elsőosztályúaknak okozott fejtörést az eső. Na nem azért, mert a másodosztály pilótái is a szervizbuszokban felejtették a vizes gumikat, hanem azért, mert a többnyire családi kasszát „fosztogató” másodosztályú párosok év vége felé a viseltes stomilokat próbálták kevésbé kopottakra cserélni és ily módon megbolázni helyenként megbokrosodó járgányaikat. Ez persze nem minden esetben bizonyult egyszerű feladatnak.

A rendezők az időbeosztás elkészítésekor figyelembe vették, hogy a másodosztály mind a csütörtöki salakversenyt, mind pedig a pénteki gyorsaságikat megnézhesse.

Veszprém után matematikailag még négy páros volt esélyes a bajnoki címre.



ifj. Angyalfi Károly és Kiss Kálmán

Mivel az „N” csoport babérkoszorúját már begyűjtötték, Rektenwald Zsolt és Frankó János hamar átpofozta Peugeotját és „A”-s autóval indult a dobogó legmagasabb fokáért. Sajnos, lendületük nem tarthatott túl sokáig, mert egy kilyukadt olajsűrő a verseny feladására kényszerítette őket. A bajnokság legnagyobb esélyesei Fülöp Rajmund és Iványi Sándor ugyan az első gyorsaságin egy sportbírói hiba révén némi hátrányba kerültek, de hamar „összekapták” magukat és a második szakasztól végig vezetve közel egy perccel nyerték a versenyt, s vele együtt a magyar bajnokságot is. Már az elején érdemes volt odafigyelni az ifj. Angyalfi Károly-Kiss Kálmán kettősre, akik Veszprémben újoncként az abszolút hatodik helyen végez-

tek. Angyalfiék a várakozásnak megfelelően a harmadik gyors után a második helyen autóztak, volt, amikor mindössze 17 másodperccel Fülöpék mögött. Az utolsó, sajkózási gyorsaságin azonban egy „árokjárás” után kénytelenek voltak megelégedni a bronzéremmel. Stréhli József és Locher János holtversenyben a második-harmadik helyen állt, mikor Imola után felborították a Škodát. Jószerivel még ki sem kászálódtak, mikor Radónéék ugyanott mutattak be egy hasonló szaltót. Utóbbi párosnak nagyobb szerencséje volt, mert a bukás ellenére be tudták fejezni a versenyt.

Támcsu Zoltán és Fejedelem Ottó már évközben is megmutatták, hogy képesek kiemelkedő időket autózni. Miskolcon a szokottnál is többet vállaltak és kevesebbet forogtak. Ez a teljesítményük egy abszolút második helyet eredményezett.

Mikor ez a befejező technikai ellenőrzésen kiderült, ők maguk sem hitték el, pedig kitűnő „esőautózásukkal” megérdemelten álltak a dobogó második fokára. A negyedik helyre egy hazai páros, Lengyel Attila és Tari Gábor érkezett, a Miskolcon inkább látványosan autózó Wiesztéknek pedig az ötödik hely jutott.

Rektenwaldék „átváltása” valamelyest megkönnyítette az „N” csoportosok dolgát, ahol Horváth Péter és Asztalos Tamás

más végig nagy csatát vívott a Görög-Rátkai duóval. Végül is Horváthék nyertek, ami az abszolút értékelésben egy hatodik helyre volt elegendő.

Egy kis statisztika:

232 kilométer, ezen belül 12 gyorsasági várt az utánpótlásra. Az elrajtoló 58 párosból 17-en kiestek, 4-et pedig kizártak, így végül is 37 autó legénysége gurult be szombat este a Wicha-Lerch autóház udvarára. A gyorsaságikon Fülöp 5, Wieszt 2, Angyalfi, Horváth Péter, Görög, Veres és Stréhli pedig egy-egy alkalommal volt a leggyorsabb.

A verseny végére mondhatni igazán szoros eredmény született. Fülöpék ugyan 54 másodperccel voltak gyors-

sabbak a másodikonál, de őket 5, 2 illetve 1! másodpercenként követték a többiek.

A Miskolc Ralin újdonsült bajnokot avathattak a másodosztályban. A ralikrosszból átigazolt Fülöp Rajmundnak, 1996-ban öt verseny elegendő volt, hogy Iványi Sándor navigálásával megnyerje a másodosztály bajnoki címét.

A/5 kategória

A legnépesebb géposztályban már Veszprém után kialakult a Fülöp, Stréhli, Wieszt, Tóth, Födő sorrend, melyet a miskolci eredmény nem változtatott meg.



Varga Attila és Radványi Rómeó
másodikak lettek

Fülöpék a pécsi verseny eredményétől függetlenül már szeptember elején bajnokok lettek. Födő Imrének nem sikerült Miskolcon megbarátkoznia a Szamarával csakúgy, mint Rektenwaldéknak az A-s Peugeot-val. Egyik páros sem ért be a célba. Ifj. Angyalfi Károly és Kiss Kálmán négy pontot gyűjtve matematikai esélyt szerzett, hogy év végén a géposztály ezüstérmesei legyenek. Kisebb meglepetést okozott Támcsuék második és a hazai pályán versenyző Lengyel Attiláék negyedik helye.

A bajnoki cím esélyesei Horváth Péter és Asztalos Tamás



A/4 kategória

Bár csak labdarúgó válogattunk szerezne annyi kellemes percet a közönségnek, mint a Kovács, Gerőfi, Kőváry, Gyurkovics, Gémesi, Mándi összeállítással Trabantos csapat. A lóerők hiányát lendülettel pótoló legények Miskolcon különösen elkápráztatták egy-egy fordulóban az esőben ácsorgó közönséget. A befejező futam előtt Kovács Emil és Martinkovics Péter áll a hatyúdalt éneklő Trabantos kategória élén.

N/3 kategória

Görög Tibor Szőlőszárdon, Veres Ádám Sajókazán, Horváth Péter pedig Ragályon autózott abszolút első időt Peugeot-jával. A maradék 11 szakaszt magabiztos autózással Horváthék fordították saját javukra, megnyerve géposztályukat. Valószínű, Radónéék is előrébb végeztek volna, ha nem borítják fel Imolán a Peugeot-ot. A Berecki-Szalontai kettős második helyre terelte a széria Ladát 28, Geng Ferenc és Czinó Sándor pedig a harmadikra a piros Corsát, 31 másodperccel lemaradva Horváthék mögött.

N/2 kategória

„Szabad a vásár”, adta ki a jelszót Rektenwald Zsolt és Frankó János, mikor az „A” csoportba nevezett. Kaptak is az alkalmon a második helyért „marakodók” és a géposztályban egy kivételével valamennyi páros célba ért.

Király János és Szunyi Csaba bebiztosította ezüstérmét a miskolci győzelemmel, a harmadik helyért azonban jónéhányan nyomhatják a gázt a Mecsekben.

amás



Még van ilyen...

A rali másodosztályban a miskolci verseny előtt még viszonylag nyitott volt a bajnokság abszolút állása a győzelmet illetően. Több páros is nagy eséllyel indulhatott a bajnoki cím megszerzése reményében. Már az első gyorsaságin fergeteges tempót diktáltak a versenyzők, mi is megpróbáltuk magunkból és autónkból a lehető legtöbbet kihozni. Am hiú reményeink szerzetofszlani látszottak a második gyorsasági szakaszt követően. Történt ugyanis, hogy a célbeíronál a versenybíró jelezte, hogy valami folyik az autónkból. A szervizponton kiderült: a rosszul felfogatott kartervédő az olajsűrőt kilyukasztotta, s másik sűrő hiányában a foltozgatott olajsűrővel éppen csak eljutottunk a putnoki gyűjtőállomásra, ahol versenyzői összekötőnk, Némethi Csaba áldozatkész segítségével megpróbáltunk a rendelkezésre álló néhány



perc alatt újat szerezni. Egyetlen lehetőségnek a benzinkúton kapható Dacia olajsűrő tűnt; reménykedtünk, hogy francia múltja miatt megfelel a Peugeot-ra. Ezután az egyre inkább pénzszagú raliban ritka pillanatnak lehetek tanúi a versenybírók, mikor versenytársaink nagyon sportszerűen, saját etap-idejüket nem sajnálva egy emberként ajánlották fel segítségüket autónk megjavításában. Bár, mint kiderült a Dacia sűrő nem felelt meg és a versenyt fel kellett adnunk, mégis köszönettel tartozunk szervizcsapatainknak és nekik: Fülöp Rajmund-Iványi Sándor, Stréhli József-Locher János, Tóth István-Kronome

Ákos, Wieszt János-Hámori Gábor és mindazoknak, akik felajánlották segítségüket.

Talán a ralisport visszanyerné régi tekintélyét, ha minden versenyző hasonlóan sportszerűen cselekedne. Köszönettel:

Rektenwald Zsolt, Frankó János

A MÁSODOSZTÁLY ABSZOLÚT SORRENDJE A MISKOLC RALIN:

1. FÜLÖP R.-IVÁNYI S.	ŠKODA FAVORIT	20 PONT
2. TÁMCSU Z.-FEJEDELEM O.	LADA 2105	15 PONT
3. IFJ. ANGYALFI K.-KISS K.	SUZUKI SWIFT	12 PONT
4. LENGYEL A.-TARI G.	LADA 2105	10 PONT
5. WIESZT J.-HÁMORI G.	LADA 2105	8 PONT
6. HORVÁTH P.-ASZTALOS T.	PEUGEOT 205	6 PONT
7. BERECKI N.-SZALONTAI A.	LADA 2107	4 PONT
8. GENG F.-CZINÓ S.	OPEL CORSA	3 PONT
9. MARTIN J.-METZ CS.	LADA 2105	2 PONT
10. PETHŐ I.-PAPP Z.	LADA 2105	1 PONT

A/5 KATEGÓRIA

1. FÜLÖP R.-IVÁNYI S.	9 PONT
2. TÁMCSU Z.-FEJEDELEM O.	6 PONT
3. IFJ. ANGYALFI K.-KISS K.	4 PONT
4. LENGYEL A.-TARI G.	3 PONT
5. WIESZT J.-HÁMORI G.	2 PONT
6. MARTIN J.-METZ CS.	1 PONT

A/4 KATEGÓRIA

1. KOVÁCS E.-MARTINKOVICS P.	9 PONT
2. GERŐFI G.-GERŐFI L.	6 PONT
3. KŐVÁRY B.-TARÓDI J.	4 PONT
4. GYURKOVICS P.-SZENTIVÁNYI SZ. ...	3 PONT

N/3 KATEGÓRIA

1. HORVÁTH P.-ASZTALOS T.	9 PONT
2. BERECKI N.-SZALONTAI A.	6 PONT
3. GENG F.-CZINÓ S.	4 PONT
4. GÖRÖG T.-RÁTKAI S.	3 PONT
5. PÁHI CS.-DÖMÖTÖR Z.	2 PONT
6. VERES Á.-SAJTI M.	1 PONT



Közönségkedvencek: Kőváry-Taródy és a Trabi

N/2 KATEGÓRIA

1. KIRÁLY J.-SZUNYI CS.	9 PONT
2. VARGA A.-RADVÁNYI R.	6 PONT
3. HLINKA K.-SZABAD K.	4 PONT
4. POSTA A.-JANDSÓ E.	3 PONT
5. GALAMBOS G.-FARKAS M.	2 PONT
6. PAPP R.-MÁNDI B.	1 PONT

Ranga(dó) Pécsett

Míg Miskolc előtt Janikáék rajthozállása, addig a Mecsek Rali előestéjén az ezüst-érem sorsa izgatta legjobban a közvéleményt. Ranga, Érdi és „Gili” egyaránt esélyes volt, hogy év végén a dobogó középső fokára álljon. A legtöbben a hazai pálya és a száraz út miatt Rangáék győzelmét várták, de az óvatosabbak figyelmeztették őket, Érdi Tibor Miskolcon aratott 13 szakaszgyőzelmére. Legkevesbé talán Giliék fáradni látszó Audijának kedveztek a széles aszfaltutak.

A verseny össztávja mindössze 362 km volt, ami 1996-ban a legrövidebb versenyt jelentette. Az ezen belül rendezett 142 gyorsasági szakasz megfelelt az átlagnak, tehát rövid etapokon és hosszú gyorsaságikon zajlott a verseny, mondhatni sűrű volt a program. Tán eddig hazánkban csak a veszprémi murva közelítette meg a szervezők által három korábbi szakasz összevonásával kialakított 27 km-es gyorsaságit. Szombaton emellett a lassan inkább terepralira való Józsefháza-Zabákpuszta és a Pécsett elmaradhatatlan Hetvehely-Nyárásvölgy szakaszok tizedelték a mezőnyt. Vasárnap délelőtt jószerivel még be sem melegedtek a pilóták és már a pécsi műjégpályán találták magukat a célban. A három gyorsasági, ami szombaton kettő volt, már nem sok lehetőséget adott a javításra. A tíz gyorsaságiból Ranga hétszer, Érdi pedig háromszor volt a leggyorsabb. Giliéknek a Mecsekben nem sikerült minden úgy, ahogy tervezték, a legjobb gyorsasági eredményük három harmadik hely.

A Koko Motorsport már az előző versenyen felhívta a figyelmet, hogy Turi Tamás és Tóth Imre képes az abszolút értékelésbe is beleszólni. A Mecsekben a motor is bírta, így kisebb meglepetésre a harmadik helyre érkezett a kétkerekes Nissan legénysége.

Az abszolút első négy helyen az „A” csoportos autók végeztek. Mögöttük öt „N”-es következett és az „A” csoport ötödik helyezettjei Takácsy Pál és Simon Tamás, éppencsak befértek az első tízbe Opel Astrájukkal.

Az „N” csoport érdekesen alakult. A verseny előtt egy pont különbség volt a pécsi Kiss Feri és Szeleczyk Tamás között. Rajtuk kívül senki nem lehetett már bajnok év végén a csoportban, mert a harmadik helyen álló Bathó Zoltán és Kosztolányi Tamás 21 ponttal volt lemaradva Szeleczyké mögött. Ahogy az „A” csoportban Rangára, az „N”-ben a Kiss-Kiss duóra tippeltek többen, mondván, becsukott szemmel is végigtalálnak Árpádtetőn. A sors úgy hozta, hogy a két pilóta ne mérkőzhessen meg az utolsó futamon. Kiss Feriék



BÜKI ERNŐ
PÉCSETT IS
ILYEN VIDÁMAN
BALLAGOTT

FORD MECSEK RALI

ABSZOLÚT SORREND

1. RANGA L.-BÜKI E. SUBARU 20 PONT
2. ÉRDI T.-VARGA I. MAZDA 15 PONT
3. TURI T.-TÓTH I. NISSAN 12 PONT
4. TÓTH E.-CSÖKŐ Z. AUDI 10 PONT
5. BATHÓ Z.-KOSZTOLÁNYI T. FORD 8 PONT
6. SZELECZYK T.-PENDERIK L. FORD 6 PONT
7. VIZIN L.-GÖNCZI L. FORD 4 PONT
8. OROSLÁN L.-OROSZLÁN T. .. MITSUBISHI .. 3 PONT
9. GERENCSÉR T.-BIRKNER G. FORD 2 PONT
10. TAKÁCSY P.-SIMON T. OPEL 1 PONT

A/8 KATEGÓRIA

1. RANGA L.-BÜKI E. 9 PONT
2. ÉRDI T.-VARGA I. 6 PONT
3. TÓTH E.-CSÖKŐ Z. 4 PONT
4. KESZLER M.-DOLHA Z. 3 PONT

A/7 KATEGÓRIA

1. TURI T.-TÓTH I. 9 PONT
2. TAKÁCSY P.-SIMON T. 6 PONT
3. BOJTÁR A.-PRÓKAY B. 4 PONT
4. ROGIER VAN KUYK-HARMATI GY. 3 PONT
5. SZELINDI J.-RÁSÓ S. 2 PONT

A/6 KATEGÓRIA

1. DARA G.-TÖRÖK L. 9 PONT
2. VESZPRÉMI B.-VESZPRÉMI É. 6 PONT
3. SÓVÁRI P.-VARGA ZS. 4 PONT
4. MATICS M.-ÁRVA N. 3 PONT
5. DIBUSZ L.-TENKE B. 2 PONT
6. CSÁNGÓ F.-DR. VARGA A. 1 PONT

A/5 KATEGÓRIA

1. FÜLÖP R.-IVÁNYI S. 9 PONT
2. BALATONYI Á.-NÉMETH P. 6 PONT
3. MÉSZÁROS A.-MIHÁLKOVICS M. 4 PONT
4. BALOGH L.-CSEPELA T. 3 PONT
5. ORBÁN I.-FLASKÓ GY. 2 PONT
6. POZSGAI ZS.-CSISZÁR L. 1 PONT



ÉRDI
SZÁRAZON
NEM BÍRT
RANGÁÉKKAL

autója a második gyorsan megállt, így Szeleczy Tamás és Penderik László számára kettő pont is elegendő volt a bajnoksághoz. Ezúttal a nevető harmadik, Bathó Zoltán nyerte a csoportot Szeleczyék előtt, akik a biztos célbaérés mellett döntve sem autóztak „nyugdíjas” tempóban. A bajai Vizin László és Gönczi László Miskolchoz hasonlóan harmadik lett géposztályában, az Oroszlán testvérek előtt, akik még mindig nem találtak egymásra a „szépségdíjas” Lancerral.

A Formula 2000 értékelésben Keill József és Molnár Attila számára egy hatodik hely szükségeltetett ahhoz, hogy Astrájuk bajnokként guruljon a célba. Fortuna asszony nem állt melléjük, így Turiék lettek a csoport bajnokai 1996-ban.

A/8 kategória

Nem túl népes a géposztály. A hazai értékelésben négyen értek célba, az ötödik egy rendszeresen hazánkba látogató páros, Karl és Maria Rumpler lett. Ranga, Erdi és Gili „fényévekre” csatározott géposztálybeli ellenfeleitől. Ferjancz Attila és Tóth Csaba az utolsó futamon sem követték el idei második célbaérkezésüket. A géposztály negyedik helyéért járó három ponttal Keszler Mátyás biztosította be ötödik helyét a bajnokságban.

A/7 kategória

Turi-Tóth, Takácsy-Simon, Bojtár-Prókay a sorrend. Keilléknek az F2-ben hatodik, kategóriájukban a harmadik hely jelentett volna boldogulást. A bajnokesélyes páros Árpádtetőn kiesett, így Turiék győzelmével eldőlt a kérdés. Takácsyék nemcsak géposztályukban, de abszolútban is elcsíptek egy pontot. Bojtár Attilaék abszolút 24. helyét „elősegítette” az első gyorsasági szakasz, ahol kisebb-nagyobb kalandok után „vergődtek” át a célvonalon.

A/6 kategória

Ez a géposztály is hazai sikert hozott. Dara Gábor és Török László harmadik kategóriagyőzelmét szerezte idén. Salgótarján és Miskolc után a Mecsekben is ők

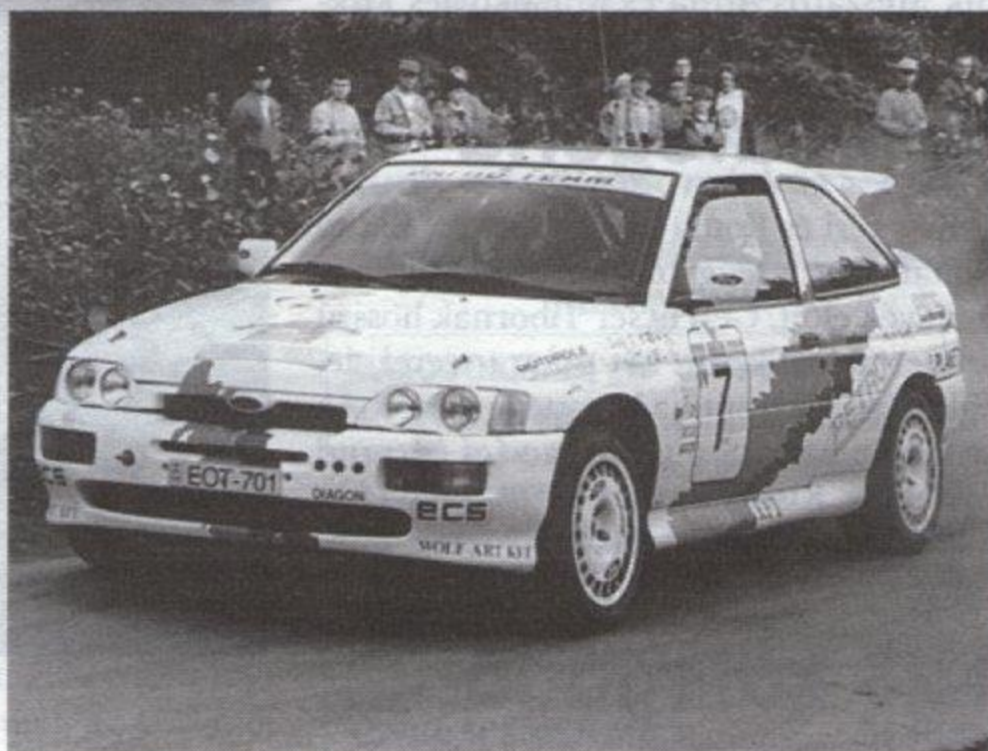
PROFI
CSAPAT
PROFI
LEGÉNYSÉGGEL



A VESZPRÉMI HÁZASPÁR
„SOKADIK”
BAJNOKSÁGÁT
NYERTE



BATHÓÉK
MÁSODIK
KATEGÓRIAGYŐZELMŰKET
ARATTÁK



N/4 KATEGÓRIA

1. BATHÓ Z.-KOSZTOLÁNYI T. 9 PONT
2. SZELECZY T.-PENDERIK L. 6 PONT
3. VIZIN L.-GÖNCZI L. 4 PONT
4. OROSZLÁN L.-OROSZLÁN T. 3 PONT
5. GERENCSÉR T.-BIRKNER G. 2 PONT
6. KÓS I.-KUHÁR A. 1 PONT

N/3 KATEGÓRIA

1. VÁRKONYI SZ.-FERENCZY T. 9 PONT
2. MRÁZ T.-ENDRÉSZ I. 6 PONT
3. VARGHA B.-HOLZER D. 4 PONT
4. KOCH G.-HOFFER B. 3 PONT
5. HALÁSZ ZS.-KARÁCSONYI T. 2 PONT
6. KAPITÁNY Z.-KAPITÁNY J. 1 PONT



STRAUBINGER MOTORSPORT

Favorit és Felicia gyári „gr. A”-s alkatrészek, motor, futómű és egyéb kiegészítők, felszerelések.

06-20/446-655, 06-34/372-943

Szerpen Team



voltak a leggyorsabbak. Kiss László és Bedő Miklós nemcsak a versenyből esett ki, hanem év végén az első hátról is. Ez nem az ő évük volt. A Veszprémi házaspár 6 pontja megszilárdította első, míg Sóváriék 4 pontja harmadik helyüket. Matics Misi ismét viharos körülmények között indult a versenyen, mert az edzésen összekulönbözött a hatóságokkal.

A/5 kategória

Feszült hangulat uralkodott a gépátvételen, mert a másodosztályban bajnokságot nyert Fülöp-Iványi kettős egy licencmódosítás után felmérésképpen itt indult. Néhányan ezt nem nézték jó szemmel. Balogh László és Floch István között kellett eldőlnie a bajnokságnak. Előbbi pilóta csak győzelem esetén lehetett volna a legjobb 1996-ban. Floch István Gyug Bélával rögtön az első gyorsan elesett, így csak a jószerencsében bízhattak a bajnokság kimenetelét illetően. Végül is ők lettek a bajnokok, mert a legtöbb pontot gyűjtötték az év folyamán. Pécsent Fülöpék nyertek az erdőt is megjáró Balatonyi Árpádék előtt. A harmadik Mészáros Attila és Miháلكovics Miklós lett a zárófordulóban.

N/4 kategória

Kiss Feri és Konta doktor kiesett. Bathó Zoltán volt a leggyorsabb, a bajnok Szelezkyék előtt. Gerencsér Tibornak hosszú szünet után sikerült két pontot szereznie. Valószínű, az ő autója követte legkevésbé a technika változásait. Az év végi sorrend Szelezky, Kiss Feri, Bathó lett, tehát idén a „feltörekvő nemzedék” lefölozte a pontokat.

N/3 kategória

Az első három helyezett abszolútban is egymás után végzett a 14, 15, 16. helyen. Miskolc után arról írtunk, hogy Várkonyi Szabolcséknak esélyük van bajnokságot nyerni. Olyannyira esélyük volt, hogy ezt meg is tették, de az igazsághoz tartozik, hogy egy kis szerencsájük is akadt. Radó István és Bereczki Ákos kiesett, Vargha Bálintékat pedig a mínuszolás tréfálta meg.

N/1-2 kategória

A legkisebbek ismét kevesen voltak ahhoz, hogy saját géposztályukban értékeljék őket. Bereck Tamás Majoros Miklóssal az eggyel nagyobbak között is felállhatott a dobogóra. A Nagy-Bíró kettős nemcsak a pécsi versenyt, de a bajnokságot is megnyerte a tőlük csupán öt másodperccel lemaradó Martin Lászlóék előtt. Értesüléseink szerint Hermann László és Pencz Zoltán egy közúti baleset miatt nem indult a versenyen.

MRÁZ TAMÁS
ÉS ERDÉSZ ISTVÁN



NAGY ZOLTÁN
ÉS BÍRÓ ZOLTÁN
MAGYAR BAJNOKOK
LETTEK

A LEGKISEBBEK
KÖZÖTT
A LEGJOBBAK
VOLTAK



N/1-2 KATEGÓRIA

1. NAGY Z.-BÍRÓ Z.	9 PONT
2. MARTIN L.-IZSÁK A.	6 PONT
3. BERECK T.-MAJOROS M.	4 PONT
4. TAKÁCS G.-ÁCS CS.	3 PONT
5. OLLÉ S.-LUKÁCS ZS.	2 PONT
6. KATONA E.-BALOGH ZS.	1 PONT



„Tubi” második szezonja

Fotó: Csatos István

Nem árulok el titkot, ha azt mondom, egy „N”-es 1300-as Lada gyorsulásától nem minden esetben szakad le az ember feje. A technikai fejlődés az egyik fő oka, hogy az eredménylisták elején sem állandóan „N”-es Ladák pilótáinak nevét olvashatjuk. Ha ma valaki egy ilyen autóval kupát akar hazavinni a díjkiosztóról, persze úgy, hogy azt kapja, eléggé „ereszd el a hajamat” módon kell végigterelnie Árpádtetőn. Persze nem mindig az eredmény számít. Ott van a közönség, aki többnyire tombolva biztatja a márkához hű pilótákat, és az élmény, a ralizás élménye, melyet mindegy, milyen autóval szerzünk, örökre a miénk marad. Nem különben Galambos Gáboré is, aki a Lada Kupa „N” csoportjának negyedik helyén végzett 1996-ban. Sokan csak így ismerik: Tubi. Szakmáját tekintve divatárúkesztő és ez volt a második szezonja a pályán.

– Hogy látod a lehetőségeiteket a kategóriában, ha változatlan feltételek mellett indultok?

– Egy „N”-es kockalámpással a Peugeot-okkal nem tudunk mit kezdeni. Ugyan mindkettő 1300-as, de te is tudod, hogy ég és föld. „N”-ben nem látom a Lada jövőjét, mert korszerűbb és erősebb autók vannak. A Szamara konstrukciója sokkal jobb, 150-180 kilóval könnyebb és a fronthajtás miatt lehet vele íven autózni. Az a meglátásom, hogy a másodosztályban a Škodák és a Szamarák időszezonja jön.

– Ez esetben elmarad majd a látvány, amit a hátsókerekesek teremtettek?

– Egy elsőkereskes autóval is lehet látványosan és gyorsan autózni. Persze, így kevesebb az igazi ladás csúszkálás, amiért sok néző kijön, de a versenyzőknek kell, hogy számítsanak az eredményre is. Nagy öröm tölt el minket, hogy a pálya szélén ennyi néző van és szeretik a ralisportot. Minket, pilótákat inspirál, ha egy kanyarban sokan állnak és remélem, a jövőben is minél többen jönnek majd ki a gyorsaságikra.

– Jövőre a látvány vagy az eredmény mellett versenyeztek majd?

– A támogatóktól függ. Szeretnénk egy A-s autóval, valószínű, hogy Škodával menni. Ha ez nem jön össze, akkor egy „N”-es 306-os Peugeot felé kacsintgatok, amit készen vennénk. Szeretném kipróbálni, hogy mire vagyok képes, ha egy olyan autó van alattam, amivel az élményben lehet végezni. A rali I. azért nem jöhet szóba, mert ott erre a kategóriára nem nagyon figyelnek. Jobb lenne a másodosztályban elől menni.

– Mennyire veszitek komolyan a szponzorkeresést?

– Próbálunk komolyan időt szakítani rá, de csak addig jutottam, hogy rá kellett jönnöm, ez is csak akkor megy, ha valahol van egy kapcsolatod, egy kéz, amit megfoghatsz. Ha nincs, akkor leimádkozhatod az eget, hogy „bajnok vagyok” vagy „az leszek”, nem érdekel senkit. Ebben az is közrejátszik, hogy gyakran még az első ötöt sem közlik az újságok egy verseny után. A másodosztályról nem is beszélek. Nem tudom, miből állna bemondani azt a három kategóriát valamilyen sportműsorban.

– Mikor fertőzöttél meg?

– Ez az egész versenybetegség édesapám révén került belém. Ő ’79-80-ban Gruppe B-s Zsigulival versenyzett, így a pálya szélén nőttek fel. Az ő versenyzése hatott rám a legjobban, tanácsaival sokat fejlődtem. Az első itinerek elkészítésénél megkönnyítette a dolgunkat.

– Ha a szakmát nézzük, nem vagyok meggyőződve arról, hogy mindent te csinálsz az autóhoz.

– Igazad van. A versenyeken, és az autó felkészítésében barátaim segítenek, akik nagyon jó kezű szerelők. Előbb ugyan már szó volt róla, hogy tulajdonképpen saját zsebből versenyzünk, de tudod, hogy sokszor a legkisebb segítség is jól jön. A Verda 5000 autóalkatrész nagyker megkönnyíti dolgunkat az alkatrészbeszerzés terén.

Lada kupa

Jelenleg a magyar rali bajnokságban az egyetlen lehetőség, hogy ne csak a pontokért, hanem némi pénzért is nyomják a pedált sofőreink. Persze, mint minden cégnek, a kupát finanszírozó Hungaro Lada Kft.-nek is végesek az anyagi lehetőségei. Mégiscsak dicséretes, hogy az arra érdemes pilóták év végén a kupák mellé kapott pénzből legalább szervizembereiket megvendéghelhetik.

Mindkét osztályt „fülön vágta” a technikai fejlődés szele az elmúlt években, így az eredménylistákon egyre hátrébb kerülnek a kockalámpások, de egy jól megépített Szamarát megfelelően terelgetve elcsíphető egy-egy jobb helyezés a kategóriaküzdelmek során.

Bocsánatos bűneink közé tartozzék, hogy évközben nem írtunk a Ladások mérkőzéséről.

A LADA KUPA VÉGEREDMÉNYE NEM HIVATALOS

MÁSODOSZTÁLY „A” CSOPORT:

WIESZT J.-HÁMORI G.	72 PONT
LÁSZLÓ E.-DOBOS Z.	51 PONT
MARTIN J.-METZ CS.	49 PONT
TÁMCSU Z.-FEJEDELEM O.	42 PONT
PÉNZES ZS.-IBRÁNYI GY.	37 PONT
MARICSEK M.-KOVÁCS K.	26 PONT
FALTUSZ P.-BÉKEFI Z.	25 PONT
LENGYEL A.-TARI G.	18 PONT
SZOKOLAI T.-SZOKOLAI B.	12 PONT

MÁSODOSZTÁLY „N” CSOPORT:

PÁHI CS.-HINGER Z.	79 PONT
KIRÁLY J.-SZUNYI CS.	75 PONT
BERECZKI N.-SZALONTAI A.	55 PONT
GALAMBOS G.-FARKAS M.	49 PONT
TAJMEI T.-VARGA Z.	27 PONT
PÉTER Z.-HAVAS I.	24 PONT
PAPP R.-MÁNDI B.	22 PONT
VARGA A.-RADVÁNYI R.	20 PONT
HLINKA K.-SZABAD K.	20 PONT
TÓTH J.-LENDVAY Z.	12 PONT

ELSŐOSZTÁLY

SÓVÁRI P.-VARGA ZS.	69 PONT
FLOCH I.-GYUG B.	53 PONT
BALOGH L.-CSEPELA T.	51 PONT
KISS L.-BEDŐ M.	40 PONT
BALATONYI Á.-NÉMETH P.	40 PONT
MATICS M.-ÁRVA N.	31 PONT
MÉSZÁROS A.-MIHALOVICS M.	26 PONT
DIBUSZ L.-TENKE B.	26 PONT
RÁTI M.-MÓZES Z.	22 PONT
ORBÁN I.-FLASKÓ GY.	22 PONT

ABSZOLÚT SORREND FORD-MEC

1. REKTENWALD Z.-FRANKÓ J.
2. LÁSZLÓ E.-DOBOS Z.
3. VERES Á.-SAJTI M.
4. TÓTH I.-KRONOME Á.
5. GENGE F.-CZINÓ S.
6. HORVÁTH P.-ASZTALOS T.
7. RADÓNÉ S. M.-MONOSTORI P.
8. PÉNZES ZS.-IBRÁNYI GY.
9. SZAMOS T.-ROZGONYI G.
10. BARTA T.-NAGY J.

madik idejét futották, de az utolsó szakaszon elért 33. helyezés alaposan hátráltatta őket egy jobb eredmény elérésében.

Nem járt sokkal jobban Wieszt János sem, aki mindössze három gyorsaságin terelte végig Ladáját. Kiesésük után Rektenwaldék akár haza is mehettek volna, de a papírformának megfelelően hat szakaszból ötöt megnyerve újabb első hellyel gazdagították gyűjteményüket. Őket az egész éves gyen-

gélkedéséből feltámadó László Emil és Dobos Zoltán követte, mindössze 21 másodperccel lemaradva. Veres Ádám és Sajti Mihály már az előző futamon éreztették, hogy az év végén bele akarnak szólni a pontostozkodásba. Ezúttal semmi nem jött közbe, így a legjobb „N” csoportosként az abszolút harmadik helyen fejezték be a versenyt. Tóth Istvánék negyedik helye egyben az év végi negyediket is jelentette. Ők tizennégy másodperccel végeztek az eggyel újabb kiadású Corsa-t vezető Genge-Czinó duó előtt.

Válószerű, hogy még a „vénasszonyok” sem számítottak arra, hogy ilyen verőfényes nap-sütés lesz a pécsi verseny időpontjában. Bizonyára ez is nagyban hozzájárult, hogy a verseny különösebb csúszás nélkül, rendben zajlott.



Bajnokok nélkül

Túl sokan nem fakadtak sírva a másodosztály versenyzői közül, mikor kiderült, hogy a bajnok Fülöp-Iványi kettős az évről Mecesek Ralin nem őket, hanem elsőosztálybeli kategória ellenfeleit boldogítja majd. Az „N” csoport bajnokai, Rektenwald Zsolt és Frankó János egy pillanatig sem hagytak kételkedni minket abban, az év végi ezüstérem őket illeti.

A verseny előtt természetesen mindenki számoltatott. Az ezüstéremért folyó harcban Rektenwaldék egyedül a tavalyi bajnok Wieszt János és Hámosi Gábor előzhetette meg. Ehhez azonban jókora szerencsére is szükségük lett volna, mert a Peugeot-os párosnak egy negyedik hely is elég volt a boldoguláshoz.

Ha a bronzérem sorsát nézzük egy dolog biztos volt. Rektenwaldék ennél hátrébb nem végezhetnek a bajnokságban, mert a Stréhli-Locher kettős nem nevezett a pécsi

futamra. Versenyben volt még azonban a dobogó harmadik fokáért Wieszt János, Tóth István és a Szamarával barátkozó Földő Imre is. A fokozott várakozás ellenére a Miskolc utáni állás maradt egy kivétellel. A negyedik helyen Tóth István és Kronome Ákos fejezte be a bajnokságot, helyet cserélve Stréhliékkel.

Talán a kényszerűség hozta úgy, hogy a másodosztály mindössze hat gyorsaságin kellett, hogy megszerezze pontjait. Elsőként a Hetvenhely-Nyárásvölgy nem éppen „nyúlfarknyi”, 17 kilométeres szakasz tette próbára a mezőnyt, majd a rali elsőosztály 27 km-es pályáját a szabályok értelmében kettébontva kialakított Magyarhertelend-Orfű-tető és Orfűi elágazás-Árpádtető következett. A második körben ugyanezt ismételte, aki még versenyben volt az 52 induló közül.

A Miskolci végeredmény alapján nem csak Rektenwaldék és Wieszték, hanem a Támcsu-Fejedelem és az ifj. Angyalfi-Kiss párosok is az érdeklődés középpontjába kerültek.

Angyalfiék nem idegesítették sokáig a mezőnyt. Hetvehelyen nyitásnak autóztak egy második időt, aztán be is fejezték a Mecsek Ralit.

Támcsuék a várakozásnak megfelelően, helyenként a gyorsaságik második, illetve har-

A/5 KATEGÓRIA

1. REKTENWALD ZS.-FRANKÓ J. 9 PONT
2. LÁSZLÓ E.-DOBOS Z. 6 PONT
3. TÓTH I.-KRONOME Á. 4 PONT
4. PÉNZES ZS.-IBRÁNYI GY. 3 PONT
5. TÁMCSU Z.-FEJEDELEM O. 2 PONT
6. NOTHEISZ A.-SZABÓ L. 1 PONT

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



MECSEK RALI '96 MÁSODOSZTÁLY

..... PEUGEOT	20 PONT
..... LADA	15 PONT
..... PEUGEOT	12 PONT
..... OPEL	10 PONT
..... OPEL	8 PONT
..... PEUGEOT	6 PONT
..... PEUGEOT	4 PONT
..... LADA	3 PONT
..... PEUGEOT	2 PONT
..... PEUGEOT	1 PONT

A/5 kategória

A Mecsek Rali Tóth Istvánnak és Kronome Ákosnak kedvezett a legjobban. Három kiesés után Pécssett célba értek a géposztály harmadik helyén. Ez a négy pont éppen elegendő volt ahhoz, hogy az év végi díjkiosztón a második helyen szólítsák őket.

Rektenwaldék jelenléte igazán csak egy „kellemetlen közjáték” volt, mert ők egész évben az N/2-ben versenyeztek és most is csak az abszolút eredmény miatt indultak „A”-s autóval.

Wieszt János kiesésével lecsúszott a dobogó harmadik fokáról, ahová év végén Stréhli József és Locher János állhatnak majd. A Mecsekben végre László Emiléknek is összejött minden, így másodikként 6 pontot vihettek haza.

A/4 kategória

A Trabantosok búcsúfélése jól sikerült. Nem tudni honnan szedtek össze annyi járgányt, amennyi zárófelvonulásként az elsőosztály után végiggurult. A célba mindössze három páros érkezett Gémesi László és Handl Zoltán voltak a leggyorsabbak 1 perc 22 másodperccel megelőzve Gerófiéket. Kóváry Barna harmadik helyébe egy tetőn átfordulás is belefért.

N/3 kategória

Veres Ádám és Sajti Mihály idei első győzelmüket aratták. Geng Ferencék már har-

A/4 KATEGÓRIA

1. GÉMESI L.-HANDL Z. 9 PONT
2. GERÓFI G.-GERÓFI L. 6 PONT
3. KÓVÁRY B.-TARÓDI J. 4 PONT



Az utolsó trabantos győztesek

madszor lettek másodikak, míg a kategória bajnokai Horváth Péter és Asztalos Tamás a biztos célba érkezést választották. Radóné és Monostori Péter ezúttal negyedik, a veszprémi bukást kiheverni látszó Szamos Tamás pe-

dig ötödik lett Rozgonyi Gáborral. Többen, a Ford Fiestával visszatérő Bognár Gábortól vártak „csodát”, de az ő helyezését leginkább az első szakaszon teljesített 23. idő befolyásolta.



Veres Ádám és Sajti Mihály

N/2 kategória

Király János és Szunyi Csaba ezüstérme már biztos volt a verseny előtt is, de ők indultak és újabb kilenc ponttal gyarapították számlájukat. Alaposan elhúztak a többiektől. Utánuk közel egy perccel érkeztek csak a többiek.

Tubiék jól hajráztak Pécssett. Meg is lett az eredménye, mert év végén felállhatnak a dobogó harmadik fokára. A Mecsek Ralin a géposztály harmadik helyét Borsi Gergely és Janusch Péter szerezték meg.

N/3 KATEGÓRIA

1. VERES Á.-SAJTI M. 9 PONT
2. GENG F.-CZINÓ S. 6 PONT
3. HORVÁTH P.-ASZTALOS T. 4 PONT
4. RADÓNÉ S. M.-MONOSTORI P. 3 PONT
5. SZAMOS T.-ROZGONYI G. 2 PONT
6. BARTA T.-NAGY J. 1 PONT

N/2 KATEGÓRIA

1. KIRÁLY J.-SZUNYI CS. 9 PONT
2. GALAMBOS G.-FARKAS M. 6 PONT
3. BORSI G.-JANUSCH P. 4 PONT
4. SZIBILLA L.-GÓDOR B. 3 PONT
5. VARGA A.-RADVÁNYI R. 2 PONT
6. TAJMEL T.-EGYÜD K. 1 PONT

AUTÓ TUTI 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

**AZ 1996. ÉVI GOKART ORSZÁGOS
BAJNOKSÁG ÖSSZESÍTETT,
NEM HIVATALOS VÉGEREDMÉNYEI**

FORMULA A/100 CCM

1. LOCSKAY LAJOS QUAESTORMÁSI MSE
2. IFJ. OLÁH GYÁRFÁS MOZART MSE
3. OLÁH CSABA HAPPY KC
4. PÖDÖR BALÁZS JUNIOR KC
5. IFJ. BAUMGARTNER ZSOLT RENAULT KC

INTERCONTINENTAL A/100 CCM

1. IFJ. FARKAS TIBOR RENAULT KC
2. RÁCZ ISTVÁN RENAULT KC
3. KÁLMÁN PÉTER QUAESTORMÁSI MSE
4. BENIK BALÁZS BEST RT.
5. TAICS JÁNOS SZÁZ MSE

JUNIOR A/100 CCM

1. BÁNHEGYI VIKTOR RENAULT KC
2. BAUMGARTNER ZSOLT RENAULT KC
3. SZÁVA MÁRTON ADLER SE
4. HÜTTER GABRIELLA JUNIOR KC
5. BÍRÓ GERGŐ BIRKÉS TEAM

FORMULA C/125 CCM

1. SZIKLAY ZSOLT SZÁSZ MSE
2. TÓTH JÓZSEF HAJDURING SE
3. HORVÁTH BALÁZS STILLE ASC
4. BAKOS ANDRÁS QUAESTORMÁSI MSE
5. HORVÁTH II. ATTILA JUNIOR KC

KADETT A/80 CCM

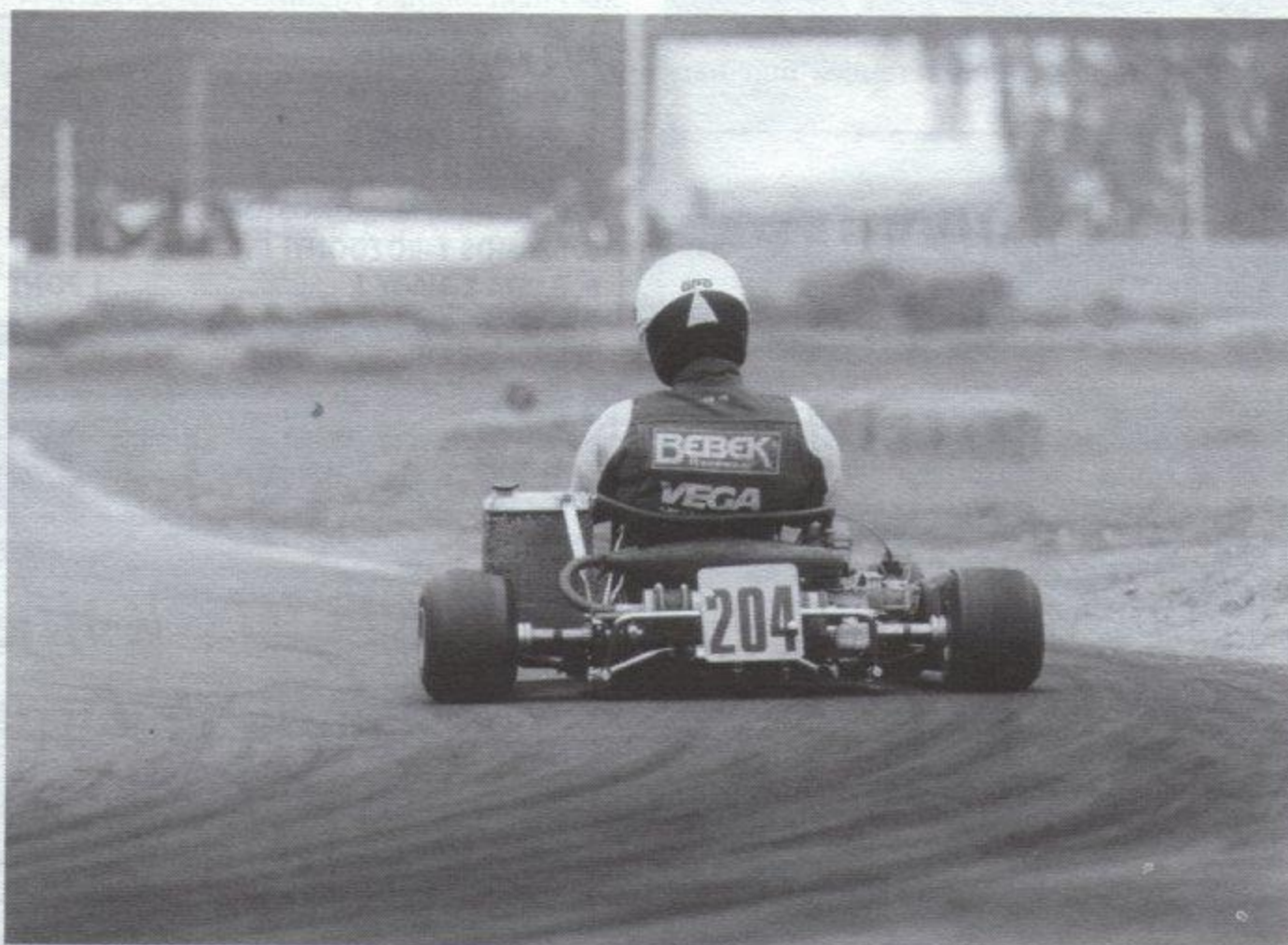
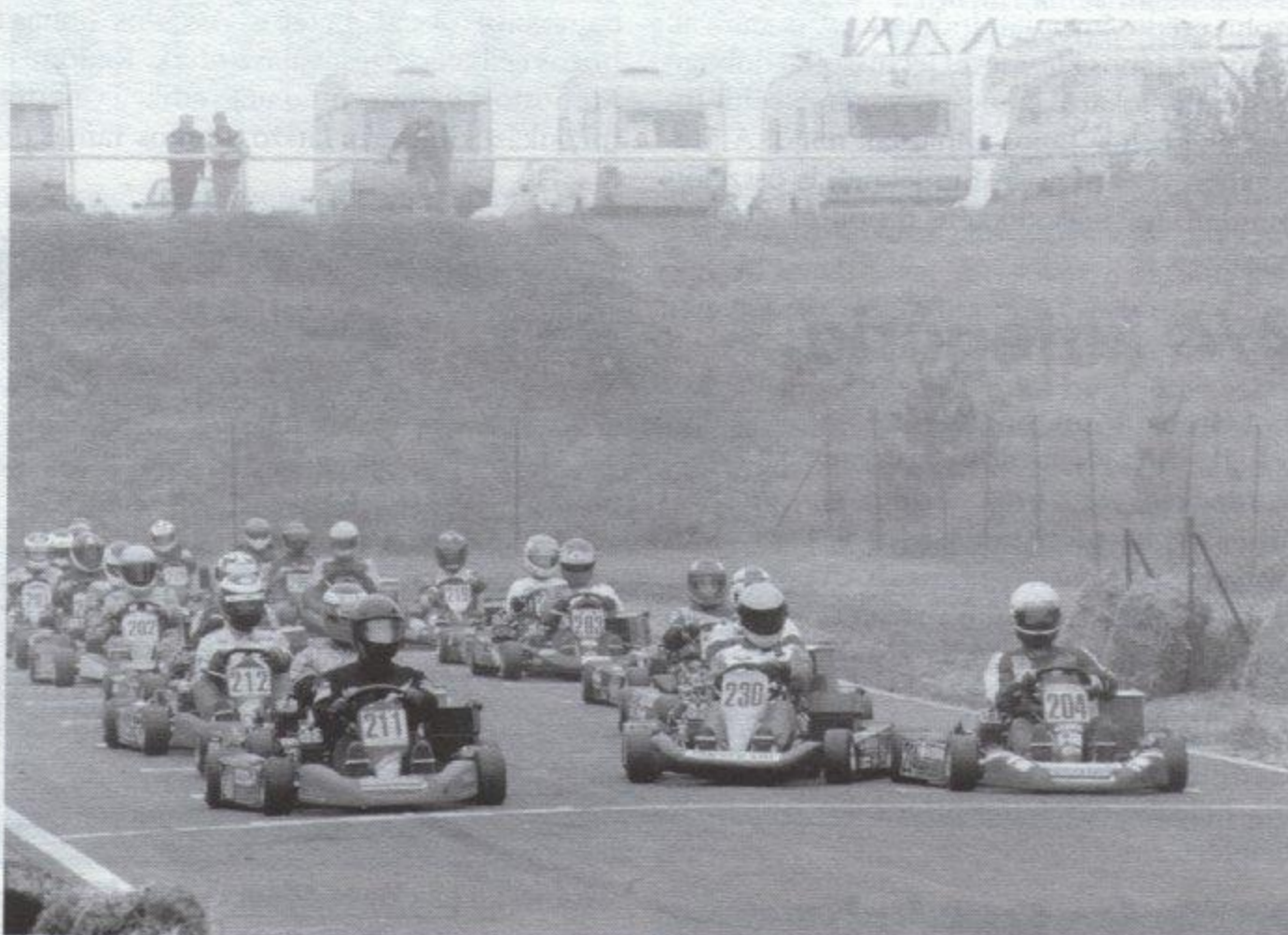
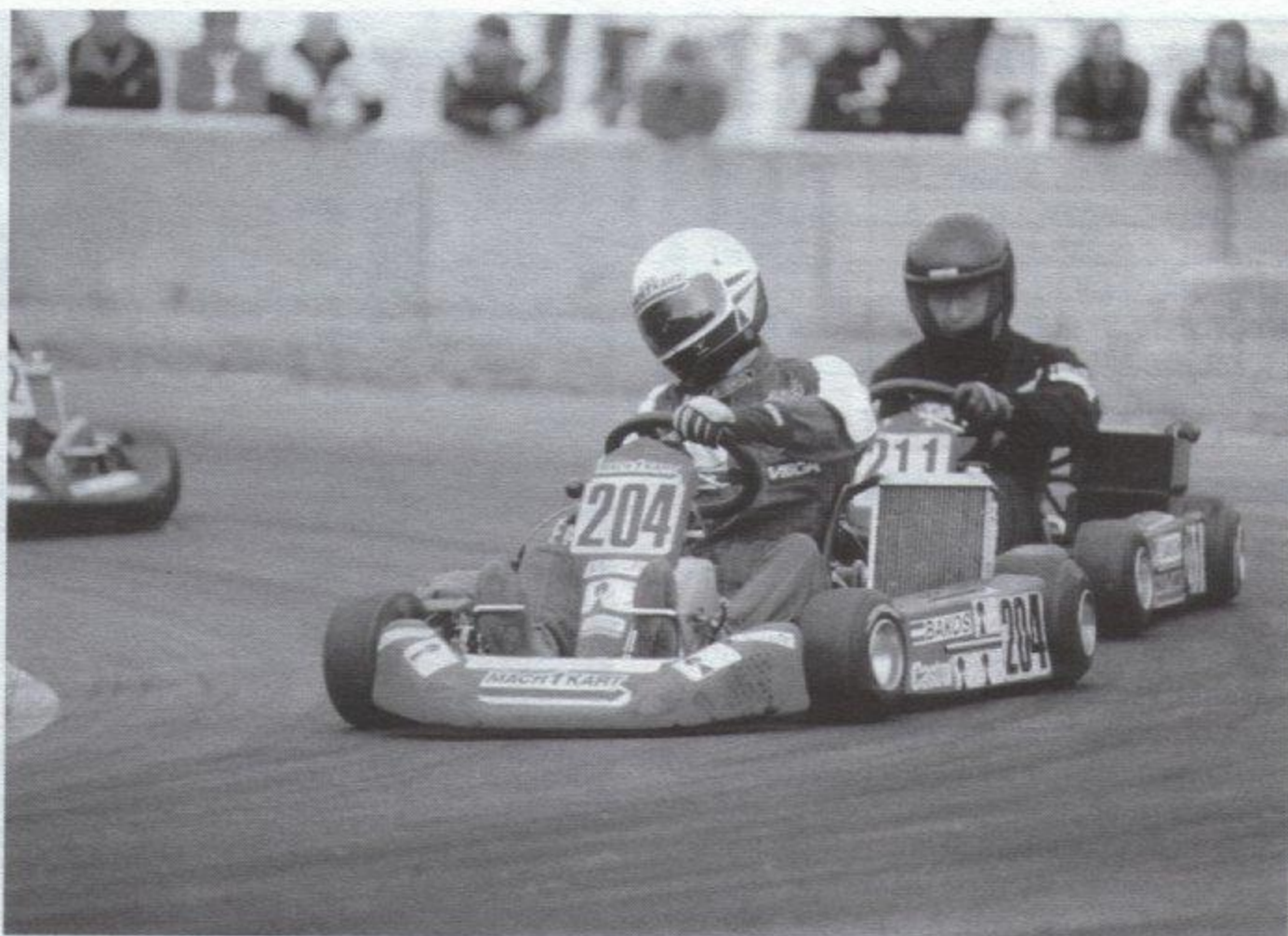
1. MAKAI GYÖRGY HÓD RALLYE TEAM
2. IFJ. BERNÁTH ZOLTÁN QUAESTORMÁSI MSE
3. SZOMBATHELYI BENCE JUNIOR KC
4. SÖVÉNYI GÁBOR JUNIOR KC
5. CSIKÓS GÁBOR JUNIOR KC

NEMZETI C/125 CCM

1. WALTNER ANDRÁS BUDAI TEAM
2. MIKLÓS SZABOLCS SZÁSZ MSE
3. ÉRDI TAMÁS QUAESTORMÁSI MSE
4. BAJOR BÉLA QUAESTORMÁSI MSE
5. VAJK GÁBOR ADLER SE

CSAPATBAJNOKSÁG

1. RENAULT KC BUDAPEST
2. QUAESTORMÁSI MSE
3. JUNIOR KC BUDAPEST
4. SZÁSZ MSE SZÉKESFEHÉRVÁR
5. HAJDÚRING SE DEBRECEN



TAMOX

motorsport
egyesület

T.A.R.A.
KFT.

BUDAPESTI
KŐOLAJIPARI
GÉPGYÁRTÓ RT.

BKG

ESSO

Európa Bajnokság '97-ben?

Nem kellene túl sokat gondolkoznom, ha valaki arra kérne, mondjak öt fiataalt, aki egyik pillanatról a másikra robbant a magyar autósport élvonalába. Szerencsére egyre többen vannak, akik nem várják a csodát, hanem céltudatosan megpróbálnak egyre előrébb lépni. Tamás Laci, a ralikrossz-bajnokság ezüstérmese meglepő határozottsággal beszél terveiről. Mint mondta: „minden csak addig álom, míg valóra nem váltjuk”.

– Elégedett vagy a második hellyel?

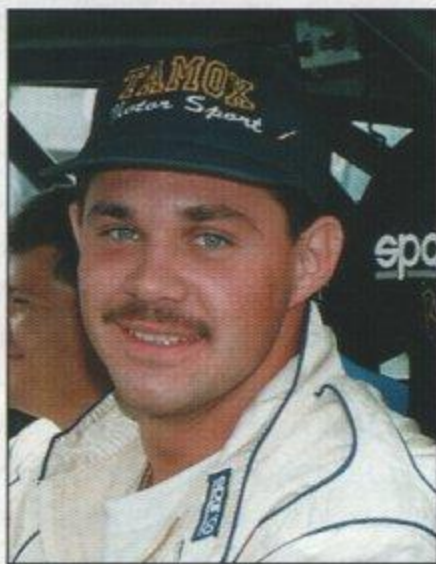
– Úgy érzem, lehettem volna bajnok, de igazából Balázs Andris megérdemli, mert nagyon jól versenyzett egész évben. Egy picit több szerencsére lett volna szükségem. Volt évközben néhány technikai problémám is ami hátráltatott a versenyzésben. Az eredmény jó, mert Balázs Andris mögött nem szégyen másodiknak lenni. Ha megnézed az időeredményeink nagyon közel voltak az „A” csoport elejéhez.

– Előfutóként a raliban is indultál. Miért esett év elején a ralikrosszra a választás.

– Úgy volt, hogy ralizni fogok, de mivel a lehetőségem megvolt, hogy megvegyem a Fordot, a „B”-s licenc miatt maradt a ralikrossz. A célom az volt, hogy az első háromba kerüljek. Az előfutóskodás érdekes dolog. Szerettem volna tapasztalatot szerezni, hogy mire elég az autó, min kell változtatni, ha majd esetleg ralizni fogok. Hasznos volt, sokat tanultam belőle, amihez azért a navigátorom Szőke Attila is hozzájárult.

– Melyiket tartod nehezebbnek?

– Ezt nehéz eldönteni. A ralikrossz borzasztó koncentrációs készséget igényel. Ha hibázol, rögtön elmennek melletted és az autók is erősebbek. A rali úgy érzem, igazán annak fekszik, aki munkásabb típus, több ideje van az edzésre és a szervize is felkészültebb.



– Mi szerint alakítod a stílusodat, kialakult-e egyféle versenyzői filozófiád?

– Szerintem minden embert motivál a népszerűség. Engem is, és emellett nagyon szeretek vezetni. Nem megszállottan az eredményért küzdök, hanem élvezem, amit csinállok. A csapatomnál is kialakult már, hogy figyelünk az eredményre, de csak úgy, hogy ne legyen görcsös a dolog. Jól érezzük magunkat. Úgy érzem, mindkét szakágban elterjedt már, hogy nálunk mindig jó a hangulat. Megpróbálunk mindenkivel jóban lenni.

– Mit takar a Tamox Motorsport?

– Az egyesületet mi alakítottuk. Sok ember vesz körül, akik önzetlenül segítik a versenyzésemet. Van két főállású szerelőnk, akik az autó építésével, felújításával foglalkoznak, de ebben sokat segít a Szeleczy Tomi a szerelőivel együtt. Én '89 óta járok versenyekre, de csak most jött el az az idő, hogy az anyagi feltételeim is megvannak a versenyzéshez, egyesületalapításhoz. A szüleim sokat segítettek abban, hogy ez így működjön. Szerencsére sikerült elnyernem a BKG és az ESSO bizalmát, hogy támogassák a csapatot. Rajtuk kívül saját cégünk, a Tara Kft. is hozzájárul a költségekhez.

– Jövőre rali vagy ralikrossz?

– Mivel szeretnék előrébb lépni, számolnunk kellett. Egy „ralis” költségvetéssel már közel elérhető a ralikrossz EB. Ezen az úton indultam el és itt szeretnék kilépni a nemzetközi mezőnybe. Ralikrosszban az EB felér a világbajnoksággal. Az a tapasztalatunk, hogy mind az „A”-ban, mind pedig az „N”-ben nagyon komoly csapatok indulnak. Ha az ember rendesen felkészíti az autót és ő maga is tisztességgel készül, akkor be lehet férti az első tízbe. Ez a célunk, úgyhogy több, mint valószínű EB-futamokon fogunk indulni.

Dávid és Góliátok!



Aki mindezt összehozta a manager, Dudás Mihály



A bronzérmes Thiry-Prevot kettős



Andreucci-Fedeli, a legjobb „kétkerekesek”

Megtörtént, amire régóta vártunk. Ferjancz Attila és Horner BUBU után ifj. Tóth János és Gergely Ferenc is lehetőséget kapott, hogy tudásuk legjavát nyújtsák egy világbajnoki futamon. Janikáék jóvoltából a '96-os San-Remo Ralin szép magyar siker született. Lapunkat Kollár Attila képviselte, az ő tudósítását olvashatjátok.

A világ talán legkeményebb versenye az olaszországi Sam Remo Rali. Ifj. Tóth János és Gergely Ferenc, mivel bajnokként az utolsó két hazai futamon nem indultak, több hónapos kihagyás után ültek ismét Grifoneék Toyotájába. Janikáék már három héttel a verseny előtt Olaszországban voltak, hiszen a több ezer kilométeres versenyre alaposan fel kellett készülniük. A nem mindennapos erőpróba 18 gyorsasági szakasza között akadt közel 48(!) km-es murva is.

Sajnos, a verseny rosszul kezdődött. A már világbajnokként induló Makinen rögtön a rajt után egy hatalmasat bukott és navigátorát kórházba kellett szállítani. Ezután sem örülhettünk sokáig a versenynek, mert a tízes rajtszámú, finn Kytölehto sárga Fordjával a rajt utáni harmadik kanyarban egy tripla szaltót mutatott be. Ezek után ezt a szakaszt etapként hagyta maga

mögött a mezőny. A több tízezer néző egyszerre elindult a következő gyorsaságra. Akinek sikerült elcsípni a mezőny elejét, csodát láthatott. Ezeknek a fiúknak érdekes elképzeléseik vannak a fizikáról. Földi halandónak úgy tűnhet, még a levegőben is azt csinálnak az autóval, amihez éppen kedvük van.

Az első értékelhető gyorsot az olaszok „fölsztek” le. Mc'Rae negyedik, az Aralos Toyota 15. időt futott, ami az előtte sorakozó nevek láttán biztató volt. A következő szakaszt Liatti nyerte, míg Janika nagy igyekezetében a tetőn is haladt néhány métert, de legnagyobb megkönnyebbülésünkre sem nekik, sem az autónak nem lett nagyobb baja. Így, ha másfél perces hátránnyal is, de folytathatták a versenyt. A negyedik gyorsaságit és ezzel az első napot is Mc'Rae nyerte.

A második nap rajtsorrendje Mc'Rae, Liatti és Dallavilla volt. Sainz rákapcsolt és az ötös gyorson ő futotta a legjobb időt az ifjú belga titán, Loix előtt. Ezután mintha megtáltosodtak volna a Fordok, Sainz és Thiry lett a két legjobb idő tulajdonosa. A második nap további szakaszgyőztesei: Auriol, Mc'Rae, Sainz és Thiry. A nap végén Aralos legénységünk a 12. helyről várta a folytatást, míg az első három Mc'Rae, Sainz

és Liatti voltak. Az éjszakai Parc Ferme előtt 80 percük volt a csapatoknak, hogy szinte az egész autót újjáépítsék az aszfaltpályákra. Az aszfaltfutóművek tesztelése a 335(!) kilométeres etapon történt La Rosa és San Remo között, ahol éjjel körül volt a befutó. Néhány óra alvás után reggel fél nyolckor rajt.

A vizes aszfaltpályákon a belga Loix ismét bizonyított, három szakaszon volt a leggyorsabb. Sainz egyszer, míg a győztes Mc'Rae háromszor bizonyult a legfürgébbnek a zárónapon. Nagy csata volt, hiszen az első két helyezett Mc'Rae és Sainz között mindössze 22 másodperc volt a verseny végén.

Ifj. Tóth János és Gergely Ferenc az Aral és a No Fear támogatásával abszolút 11. helyen értek célba, ahol igen szép számú magyar szurkoló és két serleg várta őket.

A Parc Fermeben Sainz „körbetáncolta” autójával Mc'Rae Subaruját, amit a tömeg fergeteges üdvrivalgással fogadott.

Nagy örömünkre szolgált, hogy bajnokpárosunk bizonyítani tudott a San Remo Ralin és reméljük, hogy sokszor lesz részünk még hasonló sikerekben. Szép volt fiúk!

Köszönjük az Aral Hungária és a Matthy Blue Cab támogatását, mellyel segítették a tudósítás elkészítését.

EREDMÉNYEK:

1. MC'RAE C.-RINGER D 4:26'57
2. SAINZ C.-MOYA L. 4:27'19
3. THIRY B.-PREVOT S. 4:29'06
4. ERIKSSON K.-PARMANDER S. 4:29'41
5. LOIX F.-SMEETS S. 4:29'48
- ...
11. IFJ. TÓTH J.-GERGELY F. 4:42'37

Az első világbajnoki futam után

ván. Ez rögtön meg is dőlt, hiszen a Dallavilla az első gyorsan abszolút időt ment. Az autót sem maximális, hanem csak hármaskézes turbónyomáson használtuk. Ez is tévesnek bizonyult és ez az első gyorsasági végén nagyon rosszul hatott rám. Úgy gondoltam, hogy az egész rossz és csináljunk valami teljesen mást.

A második gyorsaságin megpróbáltam a magyar bajnokság és a VB közti különbséget leautózní. Úgy mentem, ahogy Magyarországon soha. Ennek az lett a következménye, hogy a tapasztalatlanságom és a rutintalanságom miatt estem egyet. Ez szintén nagyon rossz hatással volt rám. A borulás után is olyan gyorsan szerettem volna menni, mint előtte, de sajnos csak görcsös vezetés lett a

vége, nagyon akartam menni, de egyáltalán nem éreztem jól magam az autóban. Így utólag visszagondolva az a húsz kilométer, amit a második gyorsaságiból megtettünk, nagyon szép emlék, de az összes többit el akarom felejtetni. A tizenegyedik hely úgy érzem, igazából nem én vagyok, nem tükrözi hűen azt, amit csinálni szerettünk volna és egyáltalán nem vagyok elégedett. Arra jó ez a helyezés, hogy nem kell szégyenkeznünk, de sokkal többet vártam magamtól. Megpróbáltam az autóból és magamból is kihozni amit lehet, de a harmadik gyorsaságitól nem ment és csak erőlködtem, nem szerettem volna még egyszer hibázni.

– Milyen elképzelésekkel vágtatok neki a versenynek?

– Igazából nem volt elképzelésünk. Tabaton úr azt mondta, hogy szerinte, mivel ez az első nagy versenyünk, ne menjünk túlságosan gyorsan, inkább fejezzük be a versenyt. Ezzel szemben az én véleményem az volt, hogy egy magyar versenyző nem minden nap kap ilyen lehetőséget és igenis meg kell próbálni kőkeményen menni. Azt nem kalkuláltam bele, hogy azon az öt magyar bajnoki futamon, amit itthon egy év alatt megyünk, nagyon kevés tapasztalatot tudok szerezni. Így utólag azt mondom, hogy mindig az első a legnehezebb, aztán egyre könnyebb lesz és megfelelő háttérrel és felkészüléssel bele lehet férti az első tízbe.

– Hogy áll a jövő év előkészítése, tudtok-e már valamit?

– Még nagyon korán vagyunk ahhoz, hogy konkrét dolgokat tudjak mondani. Sem Feri, sem menedzserünk, Dudás Misi és én sem erőltetem igazából a magyar bajnokságot, mert itt nem tudok tovább fejlődni. Nehogy félre értsd, ez nem azt jelenti, hogy lenézzük a magyar bajnokságot. Itt nagyon jó pilóták vannak, de a pályák miatt nem lehet előre lépni. Folyamatosan ugyanazokon a rövid pályákon megyünk és ez nem olyan igazi kihívás, mint egy VB-futam. Most olyan dolgot mondok, ami távlati terv és korántsem biztos. Szeretnénk jövőre négy-öt világbajnoki és egy vagy kettő magyar futamon indulni. Ehhez próbáljuk megszerezni a pénzt. Hogy mennyire sikerül, majd meglátjuk!



ifj. Tóth János és Gergely Ferenc

Janikáék eredményét sokan, sokféleképpen értékelték. Pozitív és negatív véleményeket egyaránt hallhattunk, de hogy igazából mire elég a mostani tizenegyedik hely, ezt csak az tudhatja, aki végigment a versenyen. Vitathatatlan, hogy a legilletékesebb ifj. Tóth János az ügyben. Vele beszélgettünk.

– Hogy értékeled az első világbajnoki szereplésedet?

– Két szempont szerint. Az egyik a 11. helyezés. A tizedik az a Bernardini lett, aki megnyerte a Monte Carlo Ralit és ötödik lett a Katalán ralin. Őt nem tudtam volna megverni akkor sem, ha nem esek el, maximum nem hét percet kapok tőle, hanem kettőt.

A másik a saját teljesítményem, versenyzésem. Sajnos, a verseny elején nem kaptunk teljesen pontos információt a szerelőinktől, mert azt mondták, hogy az olaszok nem mennek jól mur-



Sokan elkísérték Janikáékat

MÁSODOSZ



**HORVÁTH PÉTER ÉS ASZTALOS TAMÁS
N/3 KATEGÓRIA BAJNOKAI**



**REKTENWALD ZSOLT-FANKÓ JÁNOS
„N” CSOPORT ÉS N/2 KATEGÓRIA BAJNOKAI**

MÁSODOSZTÁLY 1996.



**FÜLÖP RAJMUND-IVÁNYI SÁNDOR AZ 1996. ÉVI
MÁSODOSZTÁLYÚ BAJNOKSÁG ABSZOLÚT GYŐZTESEI**



**WIESZT JÁNOS ÉS HÁMORI GÁBOR
A LADA KUPA „A” CSOPORTJÁNAK GYŐZTESEI**



Latyakos csata

HALÁSZ (9) LÁSZLÓ
ISMÉT
MEGVÉDTE BAJNOKI CÍMÉT
A 250 SENIORBAN



LENGYEL GÉZA EGYETLEN PONTTAL
„CSÚSZOTT” LE A BAJNOKI
DOBOGÓ MÁSODIK FOKÁRA
MÓD CSABA MÖGÖTT.
AZ EREDMÉNYEK ALAPJÁN
LÁTHATÓ A VERSENYEK
SZOROSSÁGA, HISZEN
A HARMADIK HELYEN
CSEREKAI CSABA
VÉGZETT MINDÖSSZE
2 PONT HÁTRÁNNYAL.

a Viharsarokban

Nem könnyű Klárafalván motokrossz versenyt rendezni, mondhatták szeptember 15-én, vasárnap a pályára érkezett versenyzők. Valóban szinte unalmas lesz ismételni, hogy a helyiek nem igazán vannak jó viszonyban az égiekkel. A versenynap folyamán mindig számíthatnak a rosszul időzített esőre. A motorosok nagy része ennek ellenére szívesen jön el a vihsarkai pályára. Szinte kisebb népünnepély színhelye volt a kis község motokrossz pályája és környéke. Közel kétezer ember érkezett közelről és távolról, hogy tanúja legyen a Magyar Motorkerékpáros Szövetség Országos Kupasorozatának zárófordulóján a krosszók viadalára.

A száz vasparipa hangja már kora reggel megtörte az alföldi

síkság csöndjét. Mind a depóban, mind a közönség soraiban érezhető volt a feszültséggel teli várakozás. Igazi csemegének ígérkezett a negyedliteresek között az elsőszámú Lengyel és a két új trónkövetelő Mód és Cserepkai neve. Nyitott volt a 125 cm³ első osztály is: meg tudja-e szerezni a győztesnek járó éves kupát Véro György?

Ugyancsak Klárafalván kellett eldőlnie a Senior 125 cm³, a másodosztály 125 cm³ és az MZ-k kategória első helyek sorsának. A legfiatalabbak között Darók Adrián már kupagyőztesként érkezett a helyszínre.

A kitűnően előkészített pályán a versenynap végére minden díj sorsa eldőlt, minden kupa gazdára talált. A dobogóra felálló versenyzőket nem csupán az aznapi viadalért, hanem az egész

éves sportteljesítményért ünnepelte a közönség.

EREDMÉNYEK:

250/II.

1. BÉKÉSI RÓBERT SZEGED
2. BRENNER BALÁZS SZENTGÁL
3. RAUSCHER ROLAND HÁRSKÚT

125/II.

1. KAKUSZI KRISZTIÁN SZEGED
2. LANGA GÁBOR KARTAL
3. VÉRO ZSOLT HÓDMEZŐVÁSÁRHELY

80 CCM

1. DARÓK ADRIÁN JÁSZBERÉNY
2. CSIKI BALÁZS FÓT
3. SCHRENCK PÉTER VÁCRÁTÓT

CZ-MZ

1. ALEKSZANDER NOVOMINSZKIJ UNGVÁR
2. RUCKL LIPÓT ÁPONKA
3. SZÜCS JÓZSEF ÁPONKA

SENIOR 125 CCM

1. BORKA JÁNOS HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
2. TOLENÁN JÁNOS VÁC
3. NAGY SÁNDOR HÓDMEZŐVÁSÁRHELY

SENIOR 250 CCM

1. VIKTOR STEGURA UNGVÁR
2. WOLF FERENC BAKONYOSZLOP
3. HRUTKA MIHÁLY MOGYORÓD

125/I.

1. LECHKI ZSOLT BUDAPEST
2. SCHREINER PÉTER DUNAVECSE
3. VÉRO GYÖRGY HÓDMEZŐVÁSÁRHELY

LANGA GÁBOR EGYENESEN KARTALRÓL JÖTT, HOGY A MÁSODOSZTÁLY 125-ÖS KATEGÓRIA KORONÁJÁT ELHÓDÍTSA. HOZZÁÉRTŐK SZERINT JÖVŐRE AZ ELSŐ OSZTÁLYBAN NAGY FELTŰNÉST FOG KELTENI.



MÓD CSABA SZIKRÁZÓ CSATÁK UTÁN BAJNOKKÉNT ÜNNEPELHETETT HONDÁJÁVAL AZ ÉV VÉGI ELSZÁMOLÁSNÁL AZ ELSŐOSZTÁLY 250-BEN



250/I.

1. CSEREKAI CSABA CSOMÁD
2. LEGERY GÉZA BUDAPEST
3. MÓD CSABA BUDAPEST

A KUPASOROZAT VÉGEREDMÉNYÉT KÖVETKEZŐ SZÁMUNKBAN KÖZÖLJÜK.

Ezeddig tulajdonképpen egyedülálló volt, hogy az egyesületi törvény kitételeinek is eleget téve ne az OTSH keretein belül működjék egy sportszervezet. A szövetség 1906-ban alakult. Különböző motoros szakágakban évről-évre meghirdetik az MMSZ kupasorozatot. 1992 óta motokrosszban is, ami a legnépszerűbb a szövetség ver-

tudták teljesíteni. Sokan a saját környezetükben is abbahagyták. A magas rendezési és sportbírói díjak miatt több rendező is felhagyott a motokrossz versenyek rendezésével. Úgy döntöttünk, megpróbálunk valamit tenni és elmentünk a Magyar Motorkerékpáros Szövetséghez, ahol tárt karokkal fogadtak bennünket. Tudtuk, hogy sok helyen a padlásokon ott vannak még a motorok, de nem tudnak vele hol verse-

nyezni. A '90-es év végére kialakult egy stáb, aki ezt a motoros mozgalmat elindította. Mivel a nemzeti bajnokság rendezésének a joga az OTSH-nál van, 1992-re egy amatőr kupasorozatot írtunk ki.

– **Milyen kategóriák voltak illetve vannak?**

– Az első évben a CZ motoroknak külön kategóriájuk volt. Emellett volt 80, 125 és 250 ccm. Ezeket akkor „A”-nak hívtuk. A nagy létszám miatt a következő évben ezeket még tovább kellett bontanunk, így lett első és másodosztály. Ez sem volt elég, mivel a MAMSZ-ból is többen átjöttek. Az országos értekezlet úgy döntött,

– **Mikor és hogyan jött létre az első MMSZ kupasorozat?**

– Eleinte a MAMSZ keretein belül tevékenykedtünk, de 1985-re már olyan előírások és anyagi feltételek voltak, hogy rohamosan csökkenni kezdett a versenyzők létszáma. Sok olyan versenyző volt, aki inkább csak hobbiból versenyzett és ezeket a feltételeket nem

gyon lesz ellenfele. A legfiatalabb versenyzőnk Déczy Balázs Nagykovácsiból, aki kilenc éves. A legidősebb Szekeres Sándor Budapestről, ő 1942-ben született.

– **Gondolom, ő már nem a fiatalok között versenyez.**

– 1993-ban alakítottuk ki a szenior kategóriát, ahol 32 év az alsó korhatár. Úgy érzem, ez a legnépszerűbb, ahol megfontolt öreg rókák versenyeznek, soha nincs egy han-

A Magyar Motorkerékpáros Szövetség

senyzői között. 1996-ban 270 motokrosszost tartottak nyilván, az általuk rendezett 18 versenyre 860 nevezés érkezett az év folyamán. A krosszosok „mindenesét”, Gödöny Györgyöt kérdeztük a nem mindenki által ismert szövetségről és annak motokrossz kupasorozatáról.

– **Van-e olyan versenyzők, aki az MMSZ-nél és a MAMSZ-nál is versenyez?**

– Gyorsasági, triál, gyermek motorozás, túrázás, de a legjobban a krossz működik.

– **Jelenleg kik a legjobban csengő nevek nálatok?**

– A 80-as kategóriából több jó versenyzőnk felnőtt már. Itt megemlíteném Cseretkai Csabát, aki '93-ban egy kis dundi fiúként jött és most bajnokjelölt az első osztályban. Nagyon tehetséges Langa Gábor, akinek jövőre a 125 első osztályban nem na-

– **Mit terveztek 1997-re?**

– Először csak ukránok jöttek, akik azóta is járnak hozzánk és volt már, hogy közülük került ki év végén a kupagyőztes. Rendszeresen jön Szlovákiából a Szerencsés család, ahol az apa és mindkét fia motorozik. Ausztriából Otto Haulnold, akit szinte minden motoros ismer, mert alkatrészeket árul és van egy üzlete is Bruckban.

– **Külföldiek?**

– **Mit terveztek 1997-re?**

– A terveink szerint kilenc egyéni, négy csapatverseny, három vagy négy meghívásos verseny és egy superkrossz Monoron. Unatkozni nem fogunk. A tavaszi hónapokban szinte minden héten verseny lesz, de talán jobb is, hiszen így őszre már elfáradnak a versenyzők és a motorok is.

– **Mit terveztek 1997-re?**

– A terveink szerint kilenc egyéni, négy csapatverseny, három vagy négy meghívásos verseny és egy superkrossz Monoron. Unatkozni nem fogunk. A tavaszi hónapokban szinte minden héten verseny lesz, de talán jobb is, hiszen így őszre már elfáradnak a versenyzők és a motorok is.

– **Mit terveztek 1997-re?**



AZ MMSZ VERSENYEKEN A STARTGÉP MINDIG TÖMVE VAN (II. O. 125)

– **Mikor és hogyan jött létre az első MMSZ kupasorozat?**

– Eleinte a MAMSZ keretein belül tevékenykedtünk, de 1985-re már olyan előírások és anyagi feltételek voltak, hogy rohamosan csökkenni kezdett a versenyzők létszáma. Sok olyan versenyző volt, aki inkább csak hobbiból versenyzett és ezeket a feltételeket nem

Fotók: Zelmann Ferenc



Csillagos ötös

Kotán Péter idén ötödik bajnoki címét szerezte ralikrosszban. Mikor leültünk beszélgetni, egy dolog rögtön szembetűnt. Nem jelentkezett nála az „én vagyok a nagy magyar autóversenyző” szindróma, melyet jóval szerényebb eredményekkel rendelkező vetélytársai is sokszor magukon viselnek. Úgy érzem, nem csak a pályán van mit tanulniuk a trónkövetelőknek.

– Az idej az ötödik bajnoki címed...

– Itthon '92 óta zsinórban magyar bajnok vagyok.

Tavaly megnyertem az osztrák és a közép-európai zónabajnokságot is, amire nagyon büszke vagyok. Ha jól tudom, egy évben három bajnoki címet nyerni még nem sok versenyzőnek sikerült ralikrosszban.

– Kevesen vagytok magyarok, akik külföldi futamokon is részt vesztek. Hogy kerültél az osztrák bajnokságba?

– Ez egy érdekes dolog. Én már '89-ben a „Mini”-vel is versenyeztem kint. Akkor az osztrák szurkolók voltak itt és ők mondták, hogy menjünk. Megpróbáltuk és megtetszett. Egy külföldi versenyen nagyon jó magyarnak lenni, főleg, ha elől mész. Úgy érzem, engem már szeretnek és valamennyire tisztelnek is. Nagyon tetszik, hogy különböző nemzetek versenyzői barátként tudnak küzdeni a pályán.

– Milyen a közönség?

– A legutóbbi cseh bajnoki futamon olyan fantasztikus közönség előtt versenyeztünk, amit ritkán tapasztal az ember. Végigszurkolták a versenyt és akkor is megtapsoltak, ha második lettél. Látszott, hogy élvezik a ralikrosszt. Ez minket, versenyzőket sokkal jobban motivál, mintha valahol van két-ezer néző, és csak akkor zúdulnak föl, ha valaki fölborul.

– Hogy látod a hazai ralikrosszt 1996-ban?

– Úgy érzem, nagyon kis lépések kellenének, hogy sokkal jobbra lehessen tenni a dolgot. Két-három éve, mikor raliverenyzők is indultak, egy hatalmas változás volt és ugyan nem minden szempontból tett jót a szakágnak, de kiderült, ha van rá egy kis pénz, sokkal jobban lehet csinálni. A pályák ott tartanak, ahol '91-ben, de az autók sokkal

erősebbek lettek. A rendezőknek a versenyek előtt az újságokban és a rádióban kellene egy kis reklámot csinálni,

utána pedig leadni az eredményeket, akkor több néző lenne és hosszú távon működne a dolog. Egy szponzor csak úgy ad pénzt, ha a versenyző szerepel különböző médiákban, és ez igaz azokra is, akik a rendezést támogatják. A mezőny egyébként bármelyik környező országban az élvonalhoz tartozik.

– Sokan megkérdezik, lehet-e ma Magyarországon ebből élni.

– Ezért lehet élni, de ebből nem. Ha valaki úgy érzi, hogy

pl. én ebből élek, annak el kellene jönnie megnézni, mennyit dolgozunk azért,

hogy úgy nézzen ki, mintha ebből élnék. Lehet, hogy egy kívülállónak a felszereltség és a szervizháttér miatt ez úgy tűnik, de sajnos nem így van. Van egy kis műhelyünk, ami húsz éve működik. Nem tehetem meg, hogy bezárunk és leépítem az ügyfélkört. Ha holnapután nem lesz pénzem, akkor miből fogunk élni? A szponzorok nem tudnak annyi pénzt adni a versenyzésre, hogy abból meg is lehessen élni. Legalábbis a mi szintünkön nem.

– Tervek?

– Igazából a távlati terveim között szerepel egy EB-t végigcsinálni. Mindaddig, amíg a szponzoraim Magyarországon érdekeltek, nem mondhatom azt, hogy csak külföldön megyek. Ha az ember komolyan akar egy Európa Bajnoki sorozatot végigcsinálni, akkor sajnos, a magyar bajnokságról le kell mondani. Nem lehet összeegyeztetni a kettőt. Ha telik rá, jövőre is indulunk külföldi bajnokságokban. Annak, hogy esetleg másik szakágra váltsak, sok értelme nincs, mert ralikrosszban rengeteg tapasztalatot szereztem és alkatrészekkel, felszerelésekkel is erre álltunk rá.

– A sikeres versenyzéshez három dolog elengedhetetlen: autó, csapat és tá-

mogatók. Nézzük sorban. Autó?

– A Fordot egy üres karosszériából építettük, tehát csak az van benne, ami nagyon szükséges. Így ez az autó csak ralikrosszra alkalmas, másra nem. Kb. 340 lóerős lehet, ötsebességes, szikron nélküli váltó van benne, ami saját fejlesztésű. A futómű inkább „N”-esre hasonlít. Úgy érzem, jól megcsináltuk, mert az elmúlt három évben műszaki hiba miatt nem nagyon kellett kiállnunk. Alapvető konstrukciós hibák nem fordultak elő.

– Csapat?

– A szüleimet mindenképpen meg kell említenem, mert nélkülük nem menne ez az egész. Mind a családi háttér, mind pedig a műhely miatt. Apu rengeteg dolgot készít az autóhoz. Mióta elkezdtem, ugyanazok a srácok járnak velem a versenyekre. A fő szerelő az unokabátyám, Komlós Gábor, neki segít Somogyi Zsolt és Gyaraki Zsolt. A külföldi versenyeken a húgom, Kotán Kata szokott tolmácsolni. Hangsúlyoznom kell, hogy ők ezt barátságból csinálják, semmiféle anyagi vonzata nincs.

– Támogatás?

– Fő szponzorom az Aral Hungária Kft., akikkel négy éve „együtt versenyzünk”. Pályafutásom kezdete óta támogat az M&M Exclusive Tours és jelentős segítséget nyújt a Ford Théta, a No Fear, a City Tel GSM 900 és a Yokohama, amit ezúton is szeretnék megköszönni.





A biztos nyerő

Ifj. Bánkúti Gábor 19 évesen, 1996-ban a divízió II. kétkerékű kategória magyar ralikrosszbajnoka lett. Kategóriagyőzelmé mellé egy abszolút harmadik helyezést is szerzett éves összesítésben.

– Ez év januárjában „Száguldó oroszlánckörmök” címmel jelent meg rólad egy riport. Bevallom, én akkor még nem nagyon figyeltem fel az eredményeidre.

– Ezzel nem vagy egyedül. Az újságcím – gondolom – a '95-ös év második felének eredményei alapján egy megelőlegezett bizalom jele volt.

– Minek köszönheted életed első magyar bajnokságát?

– Először is talán annak, hogy jó alapokat kaptam. Az első időkben édesapám tanított, majd a különböző versenyeken az előttem haladóktól sikerült néhány dolgot ellesnem. A családom és a támogatóim megteremtették a lehetőséget, hogy az elmúlt három évben nagyon sok, különböző erősségű versenyen induljak. Olyan emberek is segítettek, akik még egy komoly versenyemet sem látták. A Határ Motorsport révén egy olyan megbízható autóhoz és műszaki háttérhez jutottam, hogy nekem csak a versenyzéssel kellett foglalkoznom. Rutinos „öreg rókák”, mint Határ Pista vagy a Kotán Team, sokat segítettek tanácsaikkal.

– A mezőny legfiatalabb versenyzőjeként meglehetősen magabiztosan nyerted kategóriádat.

– Mint mindenhez az életben, ehhez is szerencse kellett, hiszen tavasszal nálam jóval nagyobb versenyzői múlttal rendelkező pilótákkal kellett felvennem a küzdelmet. Sokszor nagyon kevésen múlt, hogy ki állt a dobogó legfelső fokára. Azt hiszem, döntő volt, hogy az én autóm a legfontosabb pillanatokban jól „muzsikált”.

– A balszerencsés cserénfai versenyen elért második helyeddel megnyerted a bajnokságot. A DIV II. abszolútban azonban harmadik lettél.

– Cserénfán soha nem volt szerencsém. Most az „A” döntőben fél kör után defektet kaptam. Remélem, kategória ellenfeleim nem sértődnek meg azon, hogy az abszolút III. helyet többre értékelem, mint a kategóriagyőzelmet. Az autóm itthon a kategóriában a legjobb volt, míg abszolútban négy-öt erősebb autót sikerült legyőznöm. Év elején a hatodik helyel elégedett lettem volna.

– A nemzetközi mezőnyben is letted a névjegyed. Hogy értékeled a külföldi eredményeidet?

– A csapat vezetése úgy döntött, hogy a rendelkezésre álló anyagiakat nem műszaki fejlesztésre, hanem a versenyzés-

re áldozza. Így elindultunk szinte valamennyi elérhető közelségben rendezett nemzetközi versenyen, közte két EB-futamon is. Az idény elején 5-7. helyezett voltam. Az év második felében negyedik helynél hátrább nem végeztem. Mind-egyik ellenfelemet sikerült legalább egyszer legyőznöm. Jövőre műszakilag fejlesztenünk kell, mert akiket le akarunk győzni, vagy lényegesen erősebb vagy könnyebb autókkal indulnak.

– Mit tartasz a legjobb eredményednek?

– Az első Melki EB-futamon hat osztrák kétkerékes előzött meg, azonban a második sornovai versenyen valamennyi osztrákot megelőzve döntőbe jutottam. A sors iróniája, hogy a motor csapágyas lett, így a döntőt csak a tribünről nézhettem.

– Az előbb már szóba jött, hogy jövőre egy még jobb autóra van szükség. Milyen lesz ez?

– Az elmúlt két év tapasztalatait figyelembe véve építünk egy olyan versenyautót, amivel remélhetőleg a nemzetközi mezőnnyel technikailag is felvehetjük a versenyt. Ha az autó menni fog, mert ez egy új autónál mindig kérdés, azt hiszem, nagyon fog menni.

– Kétkerékes lesz?

– Igen. Két okból is. Az egyik, hogy információink szerint az

FIA a közeljövőben a ralihoz hasonlóan a ralikrossz EB-futamokon is be akarja vezetni az F2-es kategóriát. Ezzel a nemzetközi mezőnyben nagy előrelépési lehetőségünk lenne. A másik, hogy amíg egy négykerékű autóra váltani, ha annak megbízhatósága legalább eléri a Határ Motorsport által felkészített Peugeot-nkét.

– Kik segítettek abban, hogy ilyen fiatalon magyar bajnok légy?

– A csapat menedzsereként édesapám rengeteg időt és energiát fordít arra, hogy a versenyzés anyagi feltételeit megteremtse. Valamennyi segítőt nem tudom felsorolni, hiszen nagyon sokan támogattak a győzelemben, de akiket feltétlenül meg kell említenem: Kite Rt. Búvár Géza ügyvezető igazgató és Mátrai Gyula üzletág igazgató urak segítségével, Analin Kereskedelmi Rt., Duna Interservice, Standox, California Fitness Magazin, Pro-Fer Építőipari Kft., Mónic Munkaruházati Stúdió, Határ Motorsport, Mertcontrol Minőségellenőrző Rt., Hegedűs Gumi, Vusz Karosszéria Bt., G-Plaszt Műanyag, Vadász Szerszámkészítés, Grafi-Tronic Reklámstúdió, Mini-Komplex Autófényezés, California Szőnyegáruház, Balatoni Autómosó és a csapat mindenese, ifj. Somogyi Gábor.

– Nem említettél egy Peugeot Márkakereskedőt sem. Véletlenül?

– Vannak véletlenek, de ez nem az. Év elején néhányukat megkerestük, de vagy a ralikrosszban, vagy bennünk nem láttak fantáziát. Úgy láttam, inkább szponzorálnak koncertet vagy foci meccset, mint egy Peugeot versenyautót. Szívük joga. Talán azért mégis lesz köztük egy vagy „négy”, aki felfigyel eredményeinkre és úgy ítéli meg, hogy gazdaságilag is megérné, ha befektetne csapatunkba.

– Akkor miért van a klubemblémában Peugeot oroszlán?

– Mert létezik a „márka hűség”. Már tavaly is sokat kaptunk (üzembiztonságot) a Peugeot-tól és így is demonstráljuk elkötelezettségünket.

Ralikrossz bajnokság Nyírádon

Szép idő, 2000 néző, osztrák, cseh és magyar résztvevők, kiegyensúlyozott küzdelem és nagy bukások sorozata jellemezte a Magyar és a Közép-Európai Zóna Bajnokság befejező futamát, amelyet a Tapolcai Bauxit SE ralikrossz pályáján rendeztek meg október 20-án.

A bajnokság utolsó futamára negyven versenyző érkezett szombaton a gépátvételre, közöttük a Zóna Bajnokságban érdekelt osztrák és cseh bajnokjelöltek. Már az edzésen érezhető volt, hogy kemény csatát hoz a verseny. Ennek csak előszele volt csupán, hogy K. Neumayer (Ausztria) nagy igyekezetében egy duplaszaltó után apróra törte Lanciáját.

Vasárnap a verseny a leggyorsabb kör teljesítője címért rendezett futammal kezdődött. Ebben a már sokadszor győztes Kotán Péter nyert új pályarekorddal.

Jozef Petrik mutatványa



Divízió IV.

Bár ez a verseny utolsó futama volt, a bajnokság bajnoki címéért még mindig hárman indultak eséllyel a Divízió IV-ben: Sziklai Tamás (Lancia Delta INTG.), Szijj Csaba (Toyota Celica) és Maruzsi László (Ford Sierra Cosworth).

Az igazi meglepetést Szijj Csaba okozta, aki egész évben Skoda 130 LR kocsijával gyűjtögette a pontjait, de mindent egy lapra föltéve erre a versenyre kibérelte ifj. Tóth János győzelemre született Toyotáját! Számítása annyiban bevált, hogy joggal bízott önmagában: pillanatok alatt „beleszokott” a Toyotába és a selejtezők eredménye alapján megszerezte az „A” döntő 1-es kockáját. Azért a többiek is „készültek”: a második helyen Sziklai Tamás, harmadik helyen pedig az egész évben sebességváltó gondokkal küszködő Maruzsi Laci került a döntőbe. És ez lett a végeredmény is. A rajt sima volt, a toyotás Szijj Csaba fölénye vitathatatlan.

A küzdelem a második helyért folyt igazán, és bár Maruzsi Laci mindent megpróbált, Sziklai kivédte a támadásokat és második helyre hozta be a Lanciát. Öröme semmivel sem volt kisebb, mint Szijj Csabának: ezzel a második hellyel éves értékelésben megszerezte a bajnoki címet!

Divízió I.

Hét csodaszép autó, hét mindenre elszánt pilóta, köztük két cseh versenyző – nem is akárhik: a




A DIVÍZIÓ IV „A” döntő rajtja reflexkülönbsége

tavalyi zóna bajnok Pavel Novacsek (Mazda 323 GTR) és a tehetséges, fiatal Roman Casztorál (Ford E. Cosworth).

Balázs András (Mazda 323 GTR) már bajnok, de úgy harcol, mintha az élete múlna rajta, Tamás László (Ford E. Cosworth), pedig úgy érzi eljött az ő ideje. Kettejük csatája kőkemény, már a selejtezőkben is fej-fej mellett haladnak, és egymás mellé kerülnek a döntőben is, igaz csak a második sorba. Az első sorba a két cseh versenyző került, akik különösebb látványosság nélkül szereztek meg maguknak a döntő első sorát!

A döntőben a mindent elsőprő győzni akarás kódében úszó résztvevők az első kanyarba egymás hegyén-hátán érkezve összegabalyodnak, és a bírók új rajtot rendelnek el. A második rajtot a Cseh Casztorál kapja el a legjobban és a kör végére rendeződnek a sorok. A harmadik kör drámái: a cseh Novacsek „kiteszi” a palánkra Balázs Andris Mazdáját és ezzel megoldja Tamás Laci gondját.

Végeredmény: az első teljes évet teljesítő fiatal versenyző a második helyen ér célba Casztorál mögött, 3. Horváth Károly, 4. Kámán Gábor, 5. Balázs András és 6. a futamból kizárt, ezért utolsó Pavel Novacsek.

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



Nem így a cseh Jozef Petrik (Ford E. Cosworth) aki bizony mindent megtett, hogy Kotánt megelőzze, de nagy igyekezetében egy hatalmas bukást bemutatva kizárta magát a versenyből. Szinte ugyan azon a helyen, ugyanezt a mutatványt adta elő a rali Golfal versenyző Alois Forstenlechner is.

Az esélyes magyaroknak sem volt mindenben szerencséje: a tehetséges ifj. Bánkúti Gábornak éves összetettben a második helyébe került, hogy az edzésen autója végképp kilehelte lelkét és Rigó Lajos is fejtetőn fejezte be a versenyt.

A döntőbe így simán került Kotán az első helyen, utána a szombathelyi Horváth Roland (Ford Fiesta Cosworth), a cseh Jan Hovorka (Ford E. Cosworth), az osztrák Peter Schauburger (VW Golf), Gál Zoltán (Ford E. Cosworth) és Tóth László (Audi S2).

Kotán Péter bajnokhoz méltó biztonsággal rajtolt, vezetett és nyert. Horváth Roland három körön keresztül üldözte, de látva az esélytelenségét, no meg azt, hogy közben ő is tetemes előnyre tett szert a többiekkel szemben, ügyelve helyének megtartására, feladta előzési szándékát. A hatodik kör után a kockás zászló elsőként Kotán Péter

Divízió II.

Ebben az évben ötödször jelenik majd meg a hírekben: Kotán Péter bajnoki címet szerzett rallikrosszban!

Kotán már a hetedik forduló után bajnok, de mint maga mondta: „a győzelmet nem lehet megenni”, ezért minden lehetőséget megragad,

hogy versenyezhesen, így a magyar bajnokság mellett részt vett a zónabajnokság futamain is.

Tapolcára már csak azért is eljött, mert tudta, itt

lesz Alois Höller (Lancia Delta INTG.) is az osztrákok bajnoka, aki ellen a múlt hét végi versenyen győzni tudott Melkben és szerette volna győzelmét megismételni. Rajta nem is múltott a dolog. Sajnos azonban Höllernek az edzésen műszaki gondjai támadtak, így a versenyt már csak a pálya széléről nézhetette.



Nyíri Sándor (Škoda) megküzdött a második helyért

előtt csapódott le, második Horváth Roland, harmadik a cseh vendég Jan Hovorka.

Az izgalmas, látványos verseny végén tartott díjkiosztó ünnepségen végül is nyolc kategóriában hirdettek győzteseket és helyezetteket a következők szerint.

Legeza Miklós

RALLIKROSSZ OB 10. FUTAM:

DIVÍZIÓ I. ABSZOLÚT

1. TAMÁS LÁSZLÓ (FORD E. COSWORTH)
2. HORVÁTH KÁROLY (FORD SIERRA COSWORTH)
3. KÁMÁN GÁBOR (LANCIA INTG.)

DIVÍZIÓ II. ABSZOLÚT

1. KOTÁN PÉTER (FORD E. COSWORTH)
2. HORVÁTH ROLAND (FORD FIESTA COSWORTH)
3. GÁL ZOLTÁN (FORD E. COSWORTH)

DIVÍZIÓ II. KÉTKERÉK HAJTÁSÚ AUTÓK

1. BAKY JÓZSEF (MAZDA 323 GTR)
2. IGRINYI ZOLTÁN (PEUGEOT 205 GTI)
3. RIGÓ LAJOS (CITROEN BX GTI)

DIVÍZIÓ IV. ABSZOLÚT

1. SZIJJ CSABA (TOYOTA CELICA)
2. SZIKLAI TAMÁS (LANCIA D. INTG.)
3. MARUZZSI LÁSZLÓ (FORD SIERRA COSWORTH)

DIVÍZIÓ IV.-1600 CCM

1. RÁCZ LÁSZLÓ (ŠKODA 130 LR)
2. NYÍRI SÁNDOR (ŠKODA 130 LR)
3. ÁRPÁDHALMI ATTILA (ŠKODA 130 LR)

KÖZÉP-EURÓPAI ZÓNABAJNOKSÁG

DIVÍZIÓ I.

1. ROMAN CSASZTORAL (FORD E. COSWORTH)
2. TAMÁS LÁSZLÓ (FORD E. COSWORTH)
3. HORVÁTH KÁROLY (FORD SIERRA COSWORTH)

DIVÍZIÓ II.

1. KOTÁN PÉTER (FORD E. COSWORTH)
2. HORVÁTH ROLAND (FORD FIESTA COSWORTH)
3. JAN HOVORKA (FORD E. COSWORTH)

DIVÍZIÓ IV.

1. SZIJJ CSABA (TOYOTA CELICA)
2. SZIKLAI TAMÁS (LANCIA D. INTG.)
3. MARUZZSI LÁSZLÓ (FORD SIERRA COSWORTH)

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



VASSZÖCSKÉK...

Így nevezik azt a tucatnyi érdekes járművet, melyekkel a nyolcfordulós Magyar Autókrossz Bajnokság versenyein találkozhatunk. A szakág versenyzői és vezetői elszántan küzdenek azért, hogy sorvány költségvetésükből is évről évre bajnokot hirdethessenek e látványos sportág kategóriáiban. Ismerkedjünk meg a hazai autókrossz történetével.

Az autókrossz sportág a hetvenes évek elején alakult ki az Egyesült Államokban. Innen került át Európába, majd nagyon gyorsan hazánkba is. A házilag épített versenykocsik felépítményét és minden szerkezeti

elemét úgy alakították ki, hogy a terep akadályainak legyőzése és a terepen minél nagyobb sebesség elérésére legyenek képesek.

Az első versenyzésre is alkalmas krosszautót Darázs Antal építette Szegeden, még a 70-es évek közepén, ebből az országrészből kerültek aztán ki a hazai versenyzők. 1980-ban a szentendrei Petőfi SC rendezésében indult meg a versenysorozat a MAMSZ kupáért, melyet 20 induló közül Darázs Antal nyert meg, elindítva ezzel az azóta is töretlen sikersorozatát.

1981-ben az első nemzeti bajnokságot szintén Darázs Antal nyerte, Nagy Sándor és Szabó Péter – aki most készül szögre akasztani a sisakot – előtt.

Még ebben az évben Pécelen megrendezték az első nemzetközi versenyt, melynek jelentősége abban rejlik, hogy ez volt az első verseny a magyar autósport történetében, melyet a televízió is közvetített.

1982-ben megszületett az első igazi siker, a nemzetközi porondon. Ez Szabó Péter 8. helye volt egy ausztriai EB-futamon.

1984-ben Pécelen megrendezésre került az első Európa Bajnoki futam, melyet több további is követett. A sportág ez évben a 14. bajnoki versenysorozatát bonyolította le.

A fejlődés nem kerülte el a sportágot, így a hazai versenyek ma már több kategóriában zajlanak. A Divízió II-ben a karosszériás autók in-

A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG AUTÓKROSSZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁGÁNAK 1996. ÉVI VÉGEREDMÉNYE

1. CSOPORT (1600 CCM ALATT)

1. SZABÓ PÉTER BEFUTÓ AMSE 129 PONT
2. FARKAS TIBOR BEFUTÓ AMSE 123 PONT
3. RADÁK ATTILA H. THURY SE 122 PONT
4. ERNSZT LÁSZLÓ ASC DÖMSÖD 98 PONT
5. IFJ. TÓTH SÁNDOR ... ASC DÖMSÖD 86 PONT

2. CSOPORT (1600 CCM FELETT)

1. KIS SÁNDOR K. SPED 137 PONT
2. DARÁZS ANTAL SZ. ROLLER 131 PONT
3. TÓTH SÁNDOR ASC DÖMSÖD 103 PONT
4. JELINEK ZSOLT TÁPÉI ESK 97 PONT
5. NÓBIK FERENC TÁPÉI ESK 89 PONT

DIVÍZIÓ II.

1. TÓTH LÁSZLÓ BEFUTÓ AMSE .. 91,5 PONT
2. ARMUTH JÓZSEF BEFUTÓ AMSE .. 85,5 PONT
3. BALOGH ISTVÁN BEFUTÓ AMSE .. 76,5 PONT
4. GÉR GÁBOR BEFUTÓ AMSE 64 PONT
5. KERCSMARICS FERENC BEFUTÓ AMSE 62 PONT

dulnak, jelenleg köbcenti szerinti kategória megosztás nélkül. Ezek a gépkocsik esnek legközelebb az utcai autókhoz, hiszen ezek versenyzőváltozatai.

A Divízió III-ban két csoportban indulnak a versenyzők, 1600 cm³-ig és a 3500 cm³ csoportokban, egyedi építésű, csővázas autókban, melyeket vasszőcske néven is emlegetnek. Ezek az autók, a Forma 1-hez hasonlóan külsejükben egyetlen márkára sem hasonlítanak, csak a motorjuk származik valamely ismert vagy kevésbé ismert típusból. van közöttük Porsche, Tatra, Audi, BMW, Škoda és még sok más, de még egy vagy két motorkerékpár motorral meghajtott változata is.

Az ifjúsági kupában Trabant motorral hajtott, szintén egyedi építésű autókban versenyeznek a 10 és 16 év közötti fiatalok, akik az utánpótlását képezik a versenyágnak. A legfiatalabb versenyzőnk Balta Ferenc augusztusban töltötte csak be a

10. életévét, de itt található az egyetlen női versenyzőnk, Miklósi Rita is.

Az autókra a FIA szabályokból átvett műszaki előírások vonatkoznak, melyeknek egyik legfontosabb eleme a biztonság, hiszen a 3500 cm³-es

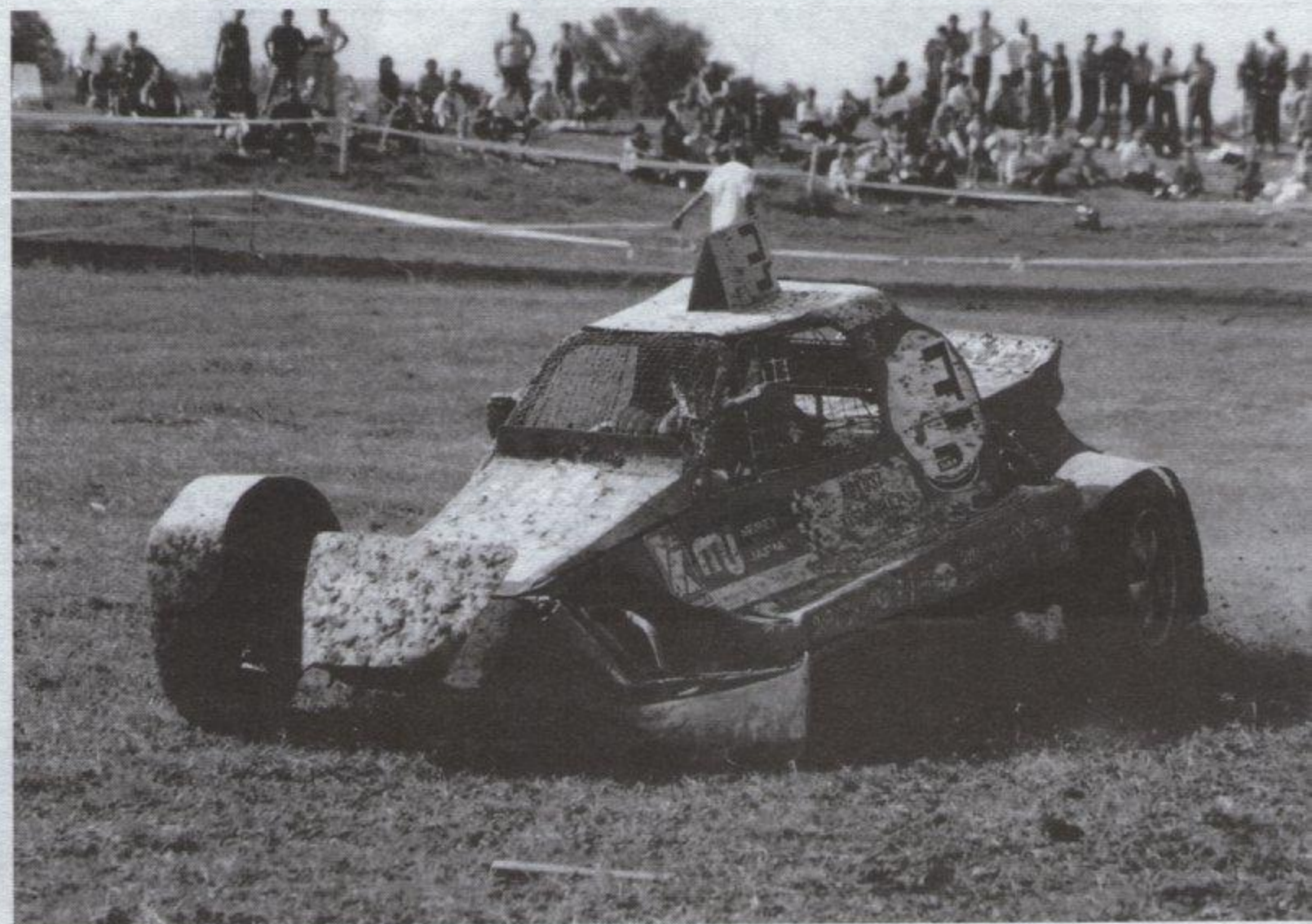
lanak, igen komoly teljesítmény. Ebből a zárt körpályás jellegéből adódóan a verseny a nézők számára igen látványos, s eseményektől sem mentes, hiszen a versenyzők az időjárás és a pálya minden viszontagságát közvetlenül élik át. A pályán a futamokban általában 6-9 autó indul, a döntők kivételével, ahol is 10 induló rajtolhat el.

1996-ban a bajnokság nyolc fordulóban zajlott, melyből kettő része volt a FIA Közép-Európai Zóna Trófea versenysorozatnak, melyen a hazai versenyzőkön kívül részt vettek cseh, szlovák, osztrák, szlovén és horvát versenyzők is. A legjobb zónabajnoksági eredmény az európa bajnoki futamokon is induló cseh és szlovák versenyzők mellett Darázs Antal harmadik helye.

Somogyi György



kategóriában nem ritka a 300 LE feletti motorteljesítmény, s a versenyautók a hosszabb egyenesekben elérik a 160-170 km/h sebességet, mely ha azt vesszük figyelembe, hogy a versenyek körpályán és csak földúton zaj-



CSAPATVERSENY

1. BEFUTÓ AMSE. I.
2. BEFUTÓ AMSE. II.
3. ASC DÖMSÖD
4. SZEGEDI KOLLER/TÁPÉI ESK.
5. K-SPED PORSCHE

MAMSZ IFJÚSÁGI KUPA

1. SZEREZLA ZSOLTASC DÖMSÖD
2. MIKLÓS RITAASC DÖMSÖD
3. KESZTER GYÖRGYASC DÖMSÖD
4. KERESZTES GÁBORASC DÖMSÖD
5. ERNSZT GÁBORASC DÖMSÖD

**KOLLÁR
RALLYSPORTFOTO**

Fényképes autósport naptárak megrendelhetők a Navigátorban látható fotókkal is Kollár Attilától.

Telefon: 06-1/230-0405

Aral Palóc Kupa Salgótarján

Eltévedésekkel és vitákkal folytatódott a Tereprali OB. A kétnapos versenyen az időjárás kegyeibe fogadta a résztvevőket. Az évad vége felé igyekeztek minél többen rajthoz állni, hiszen a mezőny java már letudta a „mínuszolni valóját”.

Teljes csapattal állt rajthoz a Canada Oil Club is, de autók motorháztetőjén csak kérdőjeleket láthattunk. „Új” párossal gazdagodott a mezőny. Két navigátorból alakult a Lamboy-Bertalan duó. Lamboy Tüskés mellől, a Rover-Audiból ült a Gál „Baba” féle Mitsubishi Pajero kormányra mögé. Nem mondhatjuk, hogy szolidan kezdtek. Már az első szeletíven érdekes

dolgok történtek. Az elsőként induló Selmeczi-Jutassy duó után kb. tíz perc múlva kezdtek szállingózni a többiek. Megint rövid szünet, aztán négyen érkeztek egyszerre. Egy újabb szünet után hárman érkeztek, de ők szemből!!! Némi pályakorrekció után mindenki a helyes irányban folytatta a versenyt.

Egyaránt szolgált fotósok és nézők örömeire, hogy az egyik szelektív szakaszon a falubeli srácok felduzzasztották a patakot. A „vízi átkelésnél” valóságos népnünpély volt. Főleg a motorosok éltek át nehéz pillanatokat. Sasvári kivételével, aki amint meglátta a hatalmas vizet, rögtön át is kelt rajta... egy kis fahídon. Csalódott nézők

rögtön lezárták a hidat, nem hagyva, hogy megfosszák őket a látványtól. A motorosoknál az 52-es rajtszámú Balogh átkelése „túl” vizesre sikeredett, mert még sisakja alól is sokáig csordogált a víz. Az autósoknál akadt, aki lassabban próbálkozott, a Barcza-Kovács duó viszont nem tartozott közéjük, rendkívüli látványt szolgáltatva az egybegyűlteknek. Néhány percre a víz áldozata lett a Lamboy-Bertalan, a Gál-Oroszlán és a Bakondi-Mester kettős egyaránt.

Sajnos, az első nap végén magasra hágtak az indulatok. Többen állították, hogy egyesek „ügyeskedtek”, de bizonyítani senki semmit nem tudott, így szerencsére másnap újra a versenyzés volt a középpontban.

Kmetty György



Selmeczi György és Jutassy József a rajthoz készülődik

A Birgés testvérek sikeresen átkeltek

- MOTOROSOK**
 1. NÁDOR ISTVÁN
 2. MAJOSHÁZI PÉTER
 3. NAGY LÁSZLÓ
AMATŐR MOTOROSOK
 1. BALOGH SÁNDOR



Bá



ARAL-PALÓC KUPA 1996. TEREPRALI

ABSZOLÚT SORREND

- | | | |
|---------------------------------------|------------|----------|
| 1. SELMECZI GYÖRGY-JUTASSY JÓZSEF | ROVER AUDI | 01:10:03 |
| 2. TÜSKÉS LÁSZLÓ-MÉHES GYÖRGY | AUDI ROVER | 01:13:19 |
| 3. BENYÓ MIKLÓS-RACK GYÖRGY | ROVER AUDI | 01:14:18 |
| 4. SZENTGYÖRGYI GÁBOR-PRESZNER ZOLTÁN | DAIHATSU | 01:15:42 |
| 5. GÁL ISTVÁN-OROSZLÁN TIBOR | SSANG YONG | 01:16:36 |

AMATŐR AUTÓSOK

- | | | |
|------------------------------|------------|----------|
| 1. BERTALAN ZSOLT-SZABÓ JENŐ | LAND ROVER | 02:08:49 |
|------------------------------|------------|----------|

A tavalyi bajnok páros, Selmeczi György és Jutassy József autózott az élen. A többiek az eltévedések és műszaki hibák függvényében cserélték egymás között a helyezéseket.

A Gál-Oroszlán duó talán élete legnagyobb eltévedését produkálta, így az első nap estéjén sereghajtóként tértek nyugovóra. A Tóth testvérek egy jobbos kanyarban beugrottak az út mellé. Ha a fák nem fogják meg autójukat, pofás kis szakadékban kötöttek volna ki. A mentési munkálatoknál mondta fel a szolgálatot Kéryék Range Roverja. A verseny Fair Play-díját megérdemlő Bertalan-Szabó duó kb. egy órán keresztül próbálkozott Tóthék autójának kiszabadításával, de nekik sem sikerült. A Bánáti-Árkai kettős a bal első sárvédőjét valahol az egyik szelektív szakaszon felejtette. Selmecziék végig az élen autózva nyerték a versenyt Tüskések és Benyóék előtt.

A motorosoknál Kerekes műszaki gondok miatt nem indult. Ha már ott volt a versenyen, Sasvárinak segédkezett a szerelésben. Nagy László méterszámlálója a rajt után nyolc kilométerrel elromlott. Volt is gondja emiatt, de a dobogóra így is felkapaszkodott. Majosházi lett a második, a győztes Nádor István mögött.

VÉLEMÉNYEK:

Tóth testvérek: – A harmadik szelektív megakadt a kormány egy jobbos kanyarban és csak a fának köszönhetjük, hogy nem estünk egy szakadékba. Egyébként az autó addig hibátlanul működött.

Gál-Oroszlán: – Első nap elég rendesen eltévedtünk, így visszaestünk az utolsó helyre. A második napon a vizesároknál beázott az autó és álltunk másfél percet. Így csak az ötödik helyet tudtuk megszerezni.

Bártfai-Kenessey: – A második nap második szakaszig igyekeztünk, ahogy a csövön kifért, de ott eltörött a kormányirányító kar és ez a verseny végét jelentette számunkra.

Felfalusi-Érczes: – Már az elején rakoncátlankodott az autó. Csúszott a kuplung és szétment a terepváltó. A második napon találtunk egy új pályát, de ott sajnos nem volt verseny. Az eltévedés és a késés miatt inkább kiálltunk.

Birgés testvérek: – A második szakaszon nagyon jó időt mentünk, de mint később kiderült, ezt törölték. Másnap eltévedtünk, így lecsúsztunk a dobogóról a nyolcadik helyre.

Molnár Tamás (a verseny rendezője): – Néhány nappal a verseny előtt az úttulajdonosok visszavonták az engedélyeket, így új pályákkal új itinert kellett készítenünk. Ebből adódhattak kisebb eltérések.

..... KTM	01:02:57
..... YAMAHA	01:05:09
..... HONDA	01:11:02
..... KTM	01:39:48

Nem csoda, hogy Gál „Babáék” beáztak



ti Gábor és Árkai András a „könnyített” Pajeroval



TEREP TÚRA ABSZOLÚT SORREND

1. ZOLTÁN ATTILA-VADÁSZ JÁNOS PEUGEOT 205
2. VANKÓ BÉLA-PILLÁR PÉTER PEUGEOT 205
3. SZABÓ PÉTER-LENDVAY ZOLTÁN LADA 2101
4. BOGÁR SÁNDOR-BOGÁRNÉ I. MÁRIA . LADA 2105
5. GÉDL ANTAL-KOVÁCS ZSOLT LADA 2105

Bártfai

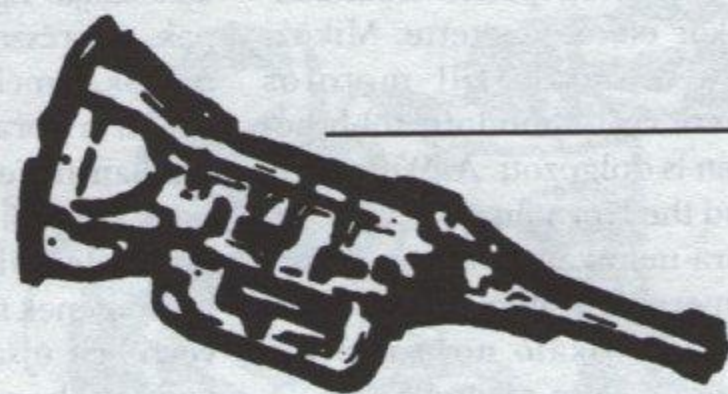
AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

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

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17



Damon Hill, a zajok halk embere



Damon Hill egy jelenség. Pályafutásában a hibátlan futamgyőzelmek, kezdőknél előforduló hibákkal állnak szemben. Egy-egy előzésnél ideges, de nem roppant meg a feladat súlya alatt, mikor Ayrton Senna halála után a Williams főpilótájának szerepét kellett átvennie. Sikerei alapján jeles osztályzatot érdemel, de nevét talán soha nem fogják együtt emlegetni Jim Clark, Jackie Stewart, Alain Prost, Ayrton Senna vagy Michael Schumacher nevével. Damonnak hosszú időbe telt, míg megtalálta saját útját az édesapja, a kétszeres Forma 1 bajnok Graham Hill által kitaposott ösvényen. Későn, 24 évesen kezdett versenyezni és 32 esztendő volt, mikor belevágott első Forma 1-es szezonjába. Egy sima karrier lefolyását feltételezve Ralf Schumacher ebben a korban már tíz Grand Prix sorozatra tekint majd vissza.

Édesapja, Graham Hill 1975-ben repülőgépeinek lezuhanásakor életét vesztette. Közben a fiatal Hill motoros karrieréről álmódott, több helyen is dolgozott. A „Witler, Sex and the Hormones” nevű zenekara nem kapott ugyan aranylemezt, de Damon már a zenekar provokáló neve miatt is örömét lelta a zenélésben. A jólcsengő „Hill” név könnyen megnyitotta a „hobby-zenész” előtt a „lóverseny” kapuit. Igaz

viszont Ralf Schumacher nyilatkozata: „egy nagy név megterhelő is lehet, mert viselője az első kilométerektől kezdve reflektorfényben áll”.

Damon Hill nagyon érzékeny ember. Gyakran beszél arról, hogy elgondolkodtatja az a dolog, miközben ő bűnösen gazdag, speciális gépekkel keresi pénzét, addig világszerte gyerekek, nők, férfiak éheznek, sőt éhenhalnak. Azt hiszem, ez magáért beszél.

Sok újságíró nem érti: magánemberként miért zárkózik el a külvilágtól. A felesége, Georgie, valamint gyermekei, Oliver, Joshua és Tabitha által alkotott közösséget a betolakodók ritkán zavarhatják. „Mi egy normális család vagyunk, amely nyugalomra vágyik” – magyarázza viselkedését a Forma 1-es pilóta – „semmi különös nincs bennünk”. Georgie nem szereti, ha olyan látogató érkezik hozzá, aki nem tartozik sem a rokonsághoz, sem a baráti körhöz. Hill nemcsak a családja és a sport foglalkoztatja. Egyrészt toleránsnak, másrészt hidegnek, egoistának, kíméletlennek hat.

Már a korai Forma 1-es napokban figyelmeztetni kellett, hogy szerelői is emberek, akik megérdemlik, hogy legalább köszönjenek nekik. Az őt körülvevő brit újságírók is panaszkodnak, hogy levegőnek nézi őket. Az ilyen viselkedést világszerte udvariatlannak minősítik. Talán belső bizonytalanság-

gal magyarázható ez, mely apjával van összefüggésben. Azzal az emberrel, aki őt Monaco-győzelmet varázsolt elő a semmiből, mintha ez a világ legtermészetesebb dolga lenne. Értendő volt a félelem, hogy ebből az árnyékból soha nem tud majd kilépni.

1992-93 telén a Williams-Renault már egy elismert autó volt. Frank Williams megvált Nigel Manselltől és a hazai rajongókat azzal csendesítette, tesztpilótáját, Damon Hillt felemelte a versenycsapatba. Többen gyalázták Hillt, hogy a felemelést nem érdemelte meg. Még ma is szélsőségesek a vélemények vele kapcsolatban.

Dicséretet kapott azonban Michael Schumachertől, aki már a szezon elején kijelentette: „1996-ban kölcsönadom Damon Hillnek a világbajnoki címemet.” Közben szakemberek és rajongók a címért folyó küzdelem kimenetelén törték a fejüket, Schumacher kijelentette: „Damon megérdemelte, hogy ő legyen a világbajnok. Az előző két év végén elszenvedett vereségek után most ő van soron.”

Hill a Forma 1 kihívását nem győzelmekben és világbajnoki címekben méri. „Nekem az állandó fejlődés a fontos, mindig jobbnak lenni, ez az én álomom”. Saját filozófiájára orientálódva a '96-os szezon célja már korán szilárdan állt. Mikor ezt valóban el is érte, nagy kő esett le a szívéről.

NÉVJEGY

Név: Damon Hill
Születési dátum: 1960. szeptember 17.
Csillagjegy: Szűz
Születési hely: London
Lakóhely: Dublin
Magasság: 183 cm
Testsúly: 73,5 kg
Családi állapot: nős, három gyermek apja
Hobbi: gitározás, motorozás
Szakma: motoros futár
Mi akart lenni gyermekkorában: motorversenyző vagy rockstár
Hogy nevezi a felesége: Damonnak, de nem mindig...
Első autója: az első motorom a fontos, ami Monkey-byke volt.
Milyen autója van most: Laguna, Safrane és Espace a Renaulttól.
Példaképe: ami a sportot illeti: Jim Clarr, Barry Sheene, Pete Sampras, Nick Faldo.
Kedvenc étele, itala: kakas, tej
Kedvenc zenéje: Beatles
Hol nyaral legszívesebben: szigeteken, ahol meleg van
Kit ismerne meg szívesen: Linda Evangelistat
Melyik film hatott önre a legjobban: A Monthy Python-filmek humorát szeretem, mint például: Brian élete

Sikerei ellenére még saját csapatában is vitatott maradt. A Williams társtulajdonos Patrick Hedd Hill győzelme után kijelentette: „Ma többször is hibázhatott volna, de Damon egyszer sem tette.” Ez egy igazi dicséret, amiben azonban ott lebeg az is: „Nem gondoltam volna, hogy ez lehetséges.”

A vitatott sztárnak 20-30 évvel ezelőtt könnyebb dolga lett volna. Akkoriban nem rángattak ilyen extrém módon hősöket a reflektorfénybe, mint ma.

(Forrás: Rallye Racing)

NAVIGÁTOR -aprók

Lada Szamara „N” csoportos versenyautó versenykész állapotban eladó. Érdeklődni: 34/332-430, este.

Lada ralifelszerelés eladó: övek, ülések, bilsteinek, pajzs, hangosítás, rövid difi, zárok, pedáltaposók, Gaál-tengelyek. Érdeklődni: Diós József Dévaványa, Árpád út 53. 5510, Tel.: Dévaványa 234.

Eladók használt Sparco ülések, hat pontos övek, 2 db 58-as tűzálló ruha, 2 db fia homolog sisak hangosítóval, valamint „A”-s Kadett-Astra alkatrészek: ötsebesség váltó+sper, motor, fékrendszer, futóművek és más alkatrészek. Érdeklődni: 60/335-718.

Rali fotókat keresek megvételre hazai versenyekről 9x13-as méretben. Cím: ifj. Tóth Kálmán, Eger, Zólyomi u. 6.

Lada 2105 A/5 csoportos rali-autó rajtkész állapotban, bukócsöves edzőautóval együtt eladó. Irányár: 750 000 Ft. Érdeklődni: Faltusz Péter 96/316-824 vagy 30/566-393.

Rali kettőben két versenyt ment „A” csoportos, Kuhár motoros **Trabant** (sárga pennzoilos), német kipufogórendszerrel, Bilstein lengéscsillapítókkal, versenykész állapotban eladó. Irányár: 200 000 Ft. Érdeklődni: Mándi Balázs 36/424-248, Tóth Szabolcs 36/423-191.

Ford Escort RS Cosworth fehér, 260 lóerős eladó. Érdeklődni: Horváth Motorsport, 9600 Sárvár, Battyány út 55. Telefon: 30/465-754, 95/323-094.

GR „A”-s Trabant versenygépjármű eladó. Zöld színű, fluidkat matricákkal, az összes tuti motyóval + 12 db szerelt Y-Stomillal. Irányár: ?, de családi házat beszámítok. Telefon: 20/211-058, Kóváry Barna.

Eladó egy Ford Escort RS Cosworth fehér színű, utcai autó. Érdeklődni: 72/437-595.

Eladó Peugeot 205 GTi-hez 13"-14"-os versenyfelnik és könnyűfémfelnik, gumik, versenyülés, alkatrészek stb. Bánkúti: 167-1356, 167-0391.

Eladó egy Lancia Delta HF Integrale ralikrossz, divízió II. vagy „H” csoportos, 400 lóerős versenyautó, 30 db szerelt kerékkel, tartalék alkatrészekkel. Telefon: 72/437-595.

2105-ös „A” csoportos Lada felújítva, versenykész állapotban, Szuromi motorral eladó. Telefon: 56/341-260, 56/375-059.

Škoda 130 LR ralikrossz autó gyári karosszériával, 1500-as motorral eladó. Utcai autót beszámítok. Érdeklődni: 34/370-444.

Ralikrossz Škoda eladó. Érdeklődni: Rácz László 20/436-760.

Bérbe adnám több versenyt nyert **Trabant 601** típusú „N” csoportos versenyautómat túra, tereptúra, rali, krosszderby versenyekre. Érdeklődni lehet: Gilyán Sándornál 290-4012, 18.00-21.00-ig.

Eladó „A” csoportos Trabant rajtkész állapotban. Irányár: 160 ezer forint. Ugyanitt Trabant szervizelés, „A” és „N” csoportos Trabant építés és versenyalkatrészek. Érdeklődni lehet: 06-20/384-550 számon Erdei Zsoltnál.

GR „A”-s Favorit edzőautó versenykész állapotban eladó. Érdeklődni: Stréhli József 06-30/563-991.

Rali II-ben bajnokságot nyert és a Mecseken elsőosztályban kategóriagyőztes gyári **„A”-s Favorit** alkatrészekkel, szerelt kerekekkel eladó. Érdeklődni: Straubinger Motorsport 20/446-655 vagy 30/374-931.

„Kocka” **GTi Suzuki**hoz lengőkarok, gömbfej, váltótartó bakok, gyári feliratok eladók. Telefon: 20/264-179.

Mitsubishi 1997-ben is



Nehéz időszak ez a Mitsubishi pilóta, Uwe Nittel számára. Az Ausztrál Ralin autója egyik dugattyúja nem felelt meg a szabályzatban foglaltaknak, így utólag elvesztette „N”-csoportos győzelmét.

Ingolf Raib csapatfőnök: „Generálítottuk a motort és egyel nagyobb dugattyút használtunk. Sajnos, ezt a szabályzat nem tette lehetővé, nem vettük figyelembe a függelékét.”

A konzern központban Japánban zöld lámpát adtak az „A” csoportos tervre, de a Mitsubishi továbbra is harcra száll az „N” csoportban, ahol a jelöltjük Armin Kremer.

RALLYE RACING

Mc'Rae és Ringer válása

A Subaru-pilóta Colin Mc'Rae és navigátora, Derek Ringer kilenc évet versenyeztek együtt. Az Ausztrál Rali után a negyven éves Ringer, aki Mc'Rae oldalán hat világbajnoki futamgyőzelmet és 1995-ben világbajnoki címet szerzett, bejelentette a válást: „Most jött el az idő, hogy valami mást csináljak”. Ringert Nicky Grist követi majd a jobboldali ülésen, aki a To-



yota pilótáját, Kankkunt készül elhagyni.

RALLYE RACING

Kispest-Teroson Kupa



A Kispesti Autó Sportegyesület 1996. augusztus 20-án rendezte meg a Kispest-Teroson Kupát 194 km versenytávon, mely hat gyorsasági szakaszt tartalmazott összesen

54 km hosszon. A több Pest megyei települést érintő sportesemény jó hangulatban zajlott, s a versenyzők többsége sikeresen célba ért. Nyilatkozataik szerint a kijelölt szakaszok kemény feladatot adtak, de ezért volt jó a verseny. A

győztesek a serlegeken kívül a támogatók által felajánlott különdíjakat is átvehették, az abszolút győztes pedig megkapta a Kispest Vándorkupát.

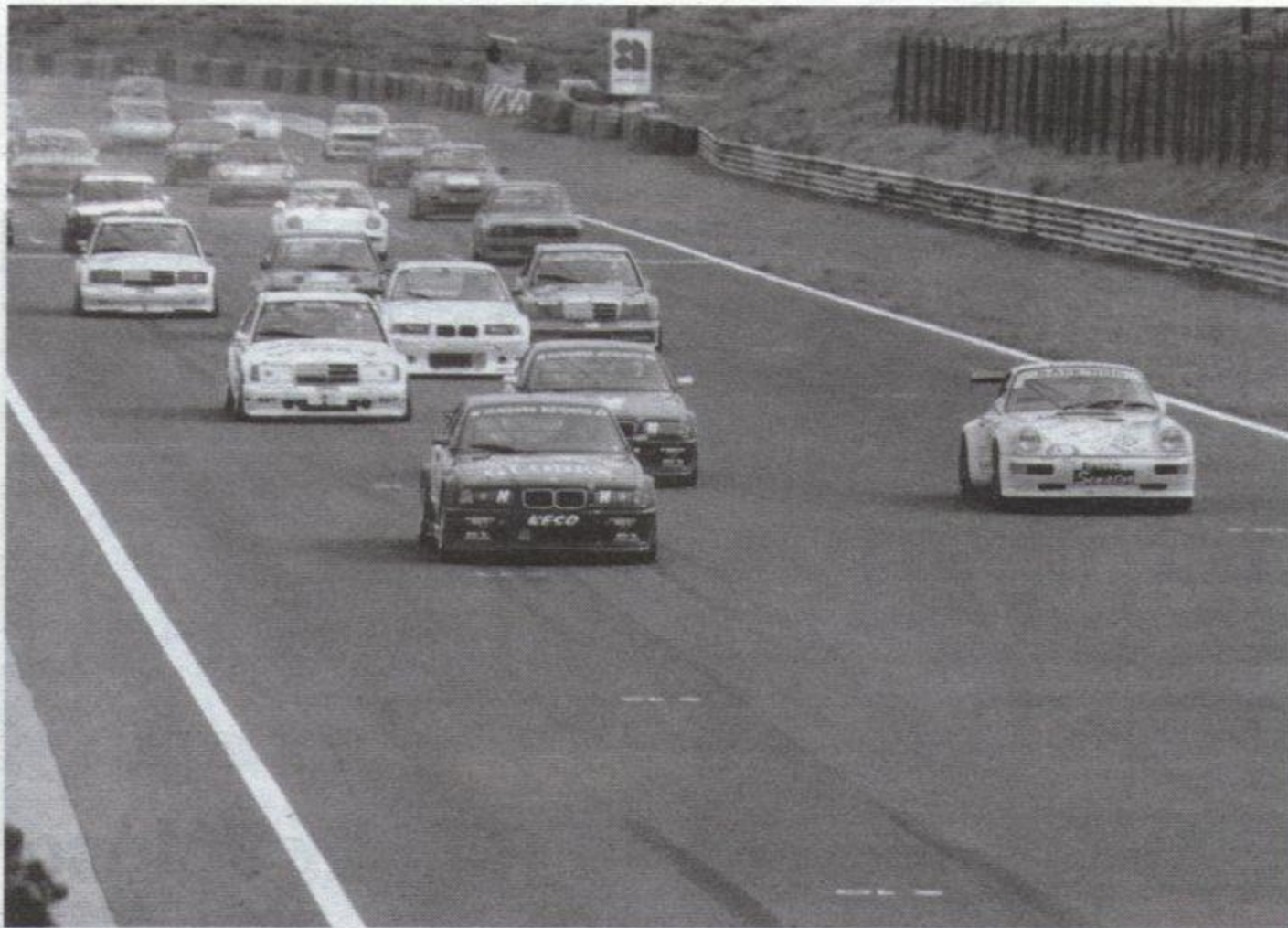
FÜREDI SportVideo

1125 Budapest, Diana köz 6.
06-20-264-179

1989-től saját készítésű...

R A L I
OB - EB - VB
RALIKROSSZ
TEREPRALI
TÚRAVERSENY





**1996. ÉVI AUTÓS GYORSASÁGI
ORSZÁGOS BAJNOKSÁG
IDEIGLENES VÉGEREDMÉNYE
„N” CSOPORT**

ABSZOLÚT

1. GÁSPÁR ISTVÁN FORD ESCORT CW
2. CSÁK RÓBERT RENAULT CLIO
3. DEÁK PÉTER HONDA CIVIC
4. ÚJHÁZI LÁSZLÓ PEUGEOT 205
5. KESZLER MÁTYÁS AUDI S2

1300 CCM-IG

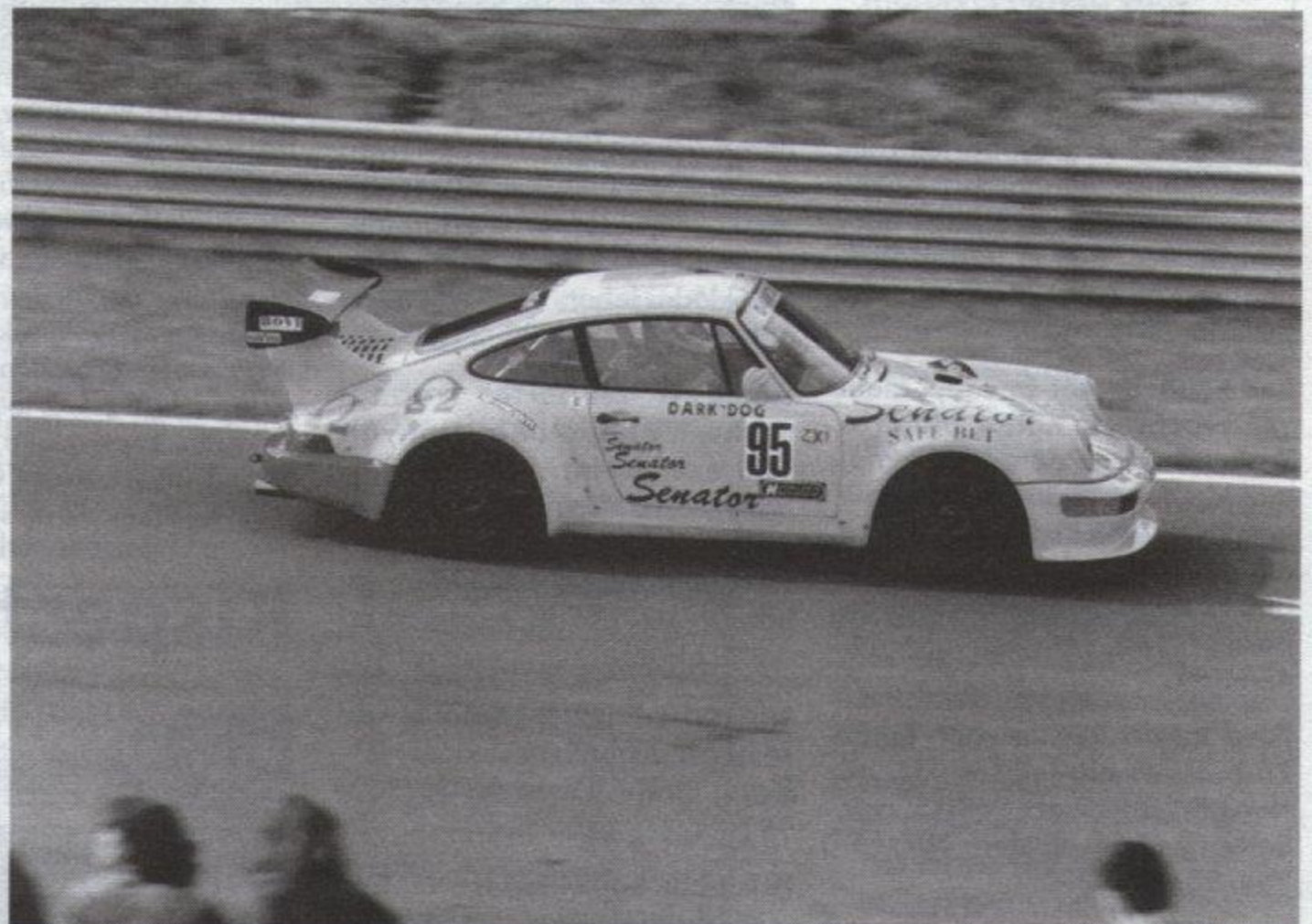
1. KATONA ENDRE SUZUKI
2. VARGA PÉTER SUZUKI
3. JÁRAY ZSOLT LADA 2105

CASTROL OPEL ASTRA KUPA

1. PORTH GÁBOR QUAESTORMÁSI MSE
2. LOCSKAI LAJOS QUAESTORMÁSI MSE
3. ÉL ISTVÁN MOZART MOTORSPORT
4. TURÁN FRIGYES .. KÖVESDÁN MOTORSPORT
5. DOMJÁN KÁZMÉR GOMBOS ASE
6. DARA GÁBOR BONAFI TC
7. ZENGŐ ZOLTÁN QUAESTORMÁSI MSE
8. SZÉLES MIHÁLY SZÉLESI MOTORSPORT
9. GONDA ZSOLT KÖVESDÁN MOTORSPORT
10. BARCHNA LÁSZLÓ GOOD MOTORSPORT

CSAPATVERSENY

1. QUAESTORMÁSI MSE
2. GOMBOS MOZART TEAM
3. KÖVESDÁN MOTORSPORT



1301-1600 CCM-IG

1. DEÁK PÉTER HONDA CIVIC
2. CSÁKTORNYAI BALÁZS FORD FIESTA
3. SZIGETI ATTILA MITSUBISHI MIRAGE

1601-2000 CCM-IG

1. CSÁK RÓBERT RENAULT CLIO
2. ÚJHÁZI LÁSZLÓ PEUGEOT 205

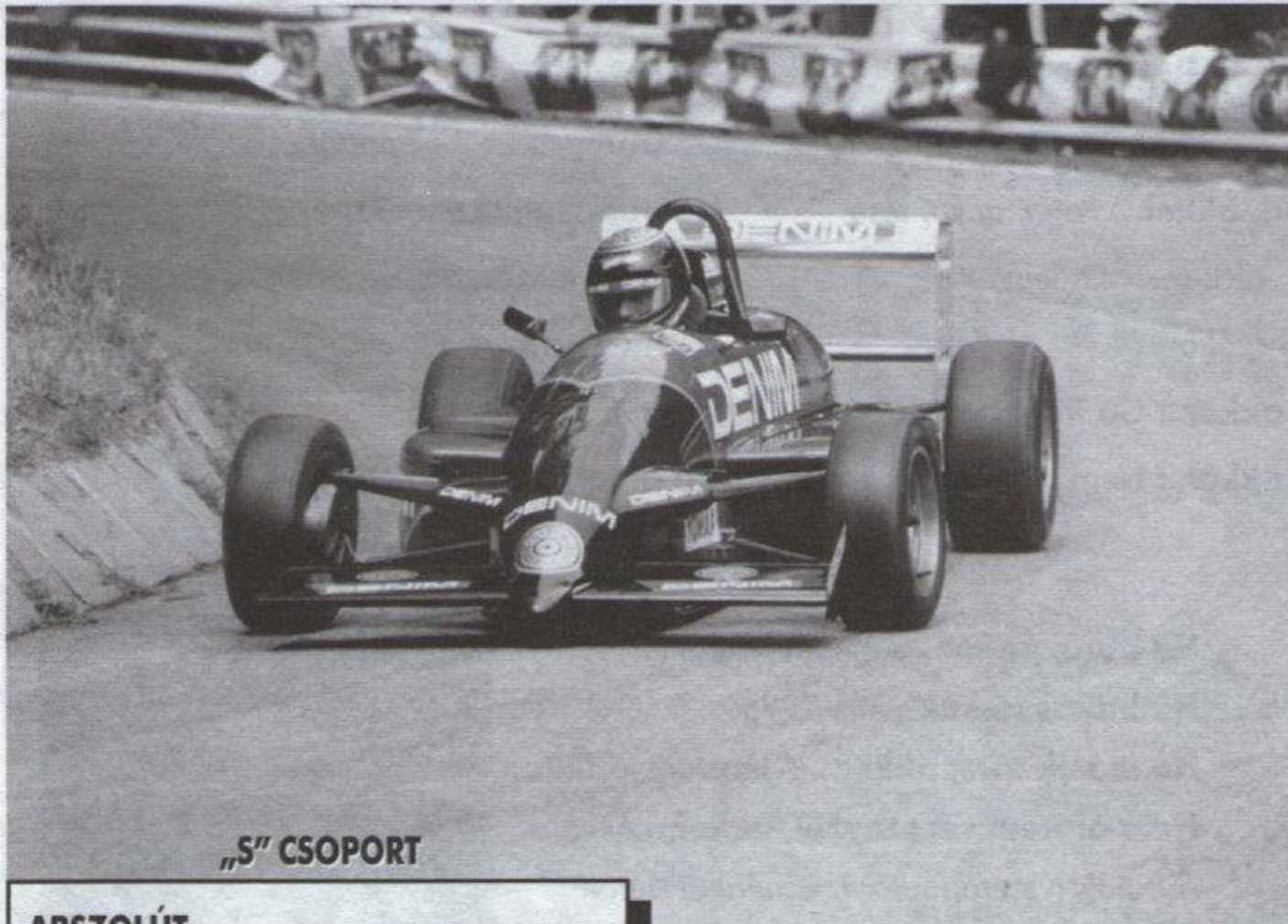
2000 CCM FELETT

1. GÁSPÁR ISTVÁN FORD ESCORT CW
2. KISS FERENC FORD ESCORT CW
3. KESZLER MÁTYÁS AUDI S2

„C” CSOPORT

(KÉTÜLÉSES SPORTAUTÓK)

- SZABÓ ZOLTÁN PRC SRÓF ALFA
KÁKONYI ATTILA OSELLA BMW EVO



„S” CSOPORT

ABSZOLÚT

1. MÓCZÁR PÉTER MERCEDES 190
2. IFJ. KESJÁR JÁNOS BMW E36
3. ILLÉS TAMÁS BMW E36
4. BERTALAN ZSOLT BMW E36
5. PINTÉR ANDRÁS BMW/MERCEDES

1300 CCM-IG

1. FICZA FERENC ŠKODA 130 LR
2. ABAY LÁSZLÓ SUZUKI SWIFT
3. TÓTH LÁSZLÓ SUZUKI SWIFT

1301-1600 CCM-IG

1. PFILL CSABA LADA 2105 VFTS
2. BAJOR ZOLTÁN FIAT X 1/9
3. BARTA ZOLTÁN LADA 2101

2000 CCM FELETT

1. MÓCZÁR PÉTER MERCEDES 190
2. KESJÁR JÁNOS BMW E36
3. ILLÉS TAMÁS BMW E36



„E” CSOPORT

ABSZOLÚT

1. SZÁSZ LÁSZLÓ REYNARD
2. KUN CSABA OPEL LOTUS
3. SZIGETVÁRI MÁTYÁS REYNARD
4. BÓDIS KÁLMÁN RALT
5. ANTAL KRISZTIÁN OPEL LOTUS

1600 CCM-IG

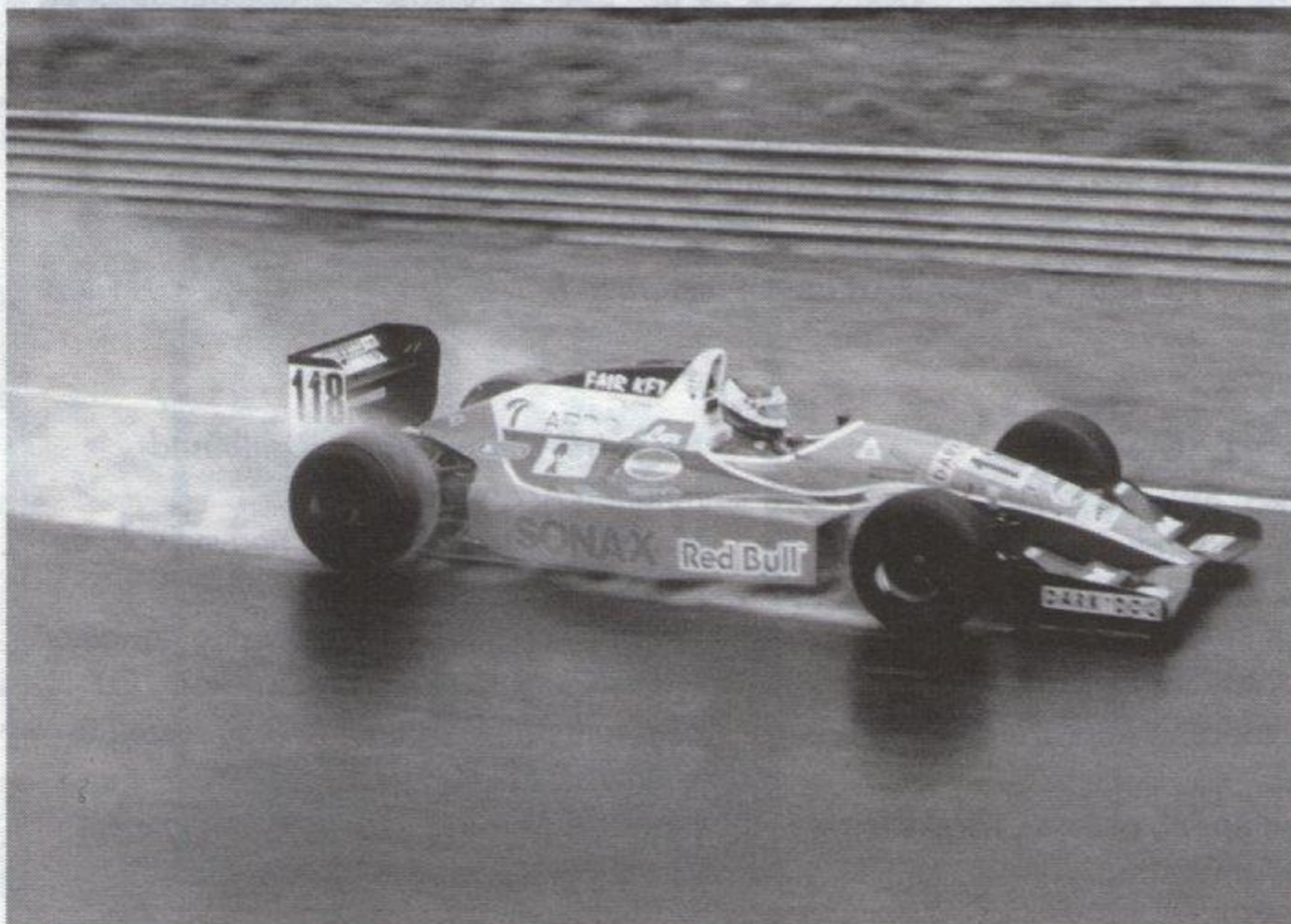
1. SIMON ISTVÁN ESTONIA
2. VOLENTÉR GYÖRGY MTX

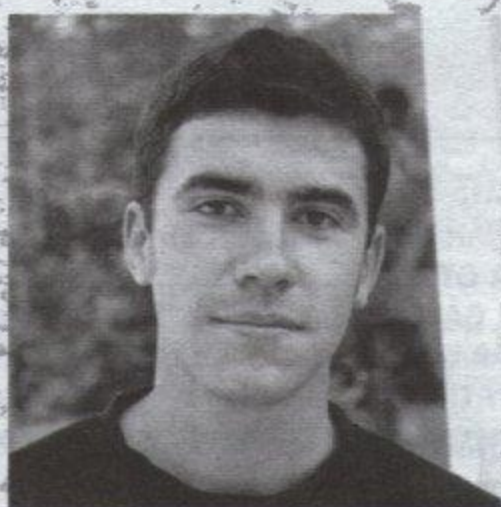
1601-2000 CCM-IG

1. KUN CSABA OPEL LOTUS
2. SZIGETVÁRI MÁTYÁS REYNARD
3. ANTAL KRISZTIÁN OPEL LOTUS

CSAPATVERSENY

1. GÁSPÁR RACING TEAM
2. HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ ASE
3. BOVI MOTORSPORT





GERŐFI GÁBOR

Ha munka, akkor... Autószerelés.

Ha család, akkor... Papa, anya, tesó.

Ha zene, akkor... Mindegy, csak hangosan szóljon.

Ha film, akkor... Go Trabi, gol!

Ha nők, akkor... Nem mondok neveket.

Ha másik sport, akkor... Horgászás.

Ha autó, akkor... Trabant 601 ERS.

Ha bukás, akkor... Domony, Salgó.

Ha másik társ, akkor... Bátyám.

Ha már nem versenyzel, akkor... Akkor már nem élek!

Ha álom, akkor... Clio Maxi

TÓTH DÉNES

Ha munka, akkor... Autókereskedés.

Ha család, akkor... Feleség, két gyerek.

Ha zene, akkor... Mindegy, csak jó legyen.

Ha film, akkor... Vigjáték.

Ha nők, akkor... Kedves és csinos legyen.

Ha másik sport, akkor... Küzdősport.

Ha autó, akkor... Amerikai autók.

Ha bukás akkor... Bér, 1995.

Ha másik társ, akkor... A mostani jó.

Ha már nem versenyzel, akkor... Akkor is autók (veteránautó és amerikai autók gyűjtése).

Ha álom, akkor... Párizs-Dakar és egy 1956-os Buick.



TAMÁS LÁSZLÓ

Ha munka, akkor... Semmit nem félbehagyni.

Ha család, akkor... Még várát magára.

Ha zene, akkor... Mindegy, csak jó legyen.

Ha film, akkor... Ne legyen unalmas.

Ha nők, akkor... ?

Ha másik sport, akkor... Mindenevő vagyok.

Ha autó, akkor... Megbízható legyen.

Ha bukás, akkor... Kisbér Rallye '96.

Ha másik társ, akkor... Mindenképpen hosszú távra.

Ha már nem versenyzel, akkor... Már nagyon öreg leszek.

Ha álom, akkor... Álom minden, amíg meg nem valósítjuk.

SZIJJ CSABA

Ha munka, akkor... A futamok előtt rengeteg.

Ha család, akkor... Kösztől jól vannak.

Ha zene, akkor... ZZ Top.

Ha film, akkor... Az amiben az öcsém a főszereplő.

Ha nők, akkor... A Kata.

Ha másik sport, akkor... Mindegy, csak úszni ne kelljen.

Ha autó, akkor... Škoda.

Ha bukás, akkor... Nagy legyen és látványos.

Ha másik társ, akkor... A Kata kutyája.

Ha már nem versenyzel, akkor... Pénzt gyűjtök rá.

Ha álom, akkor... Azt le sem merem írni.



SZABÓ SZABOLCS

Ha munka, akkor... Autók.

Ha család, akkor... Kialakulóban.

Ha zene, akkor... Hangos legyen és A-s autóból jöjjön.

Ha film, akkor... Rallye.

Ha nők, akkor... Káprázatosak, de egy van belőle.

Ha másik sport, akkor... Kereke legyen és nagyon menjen.

Ha autó, akkor... Egy meghibásodhatatlan A-s autó.

Ha bukás, akkor... Nem nagyon volt, de remélem, egy darabig még elkerül.

Ha másik társ, akkor... Gazdag navigátor.

Ha már nem versenyzel, akkor... Ezt nem tudom elképzelni, de öreg leszek és hosszú szakálam lesz.

Ha álom, akkor... Van belőle, remélem valósággá válik.

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

Egy malomban őrlünk...

Sofőr: Kóváry Barna
Navigátor: Taródi János
Autótípus: Trabant 601
Súly: 650 kg
Motor: 3 felömlős Trabi motor - 34-es jikkovval (Döme Tuning)
Hengerűrtartalom: 594,5 ccm
Teljesítmény: kb. 40 LE

Max. fordulát: 5500-6000/min.
Váltó: 5 sebességes, módosított áttételű (by Deák Péter)
Fék - elöl: Wartburg dob
- hátul: széria dob
Gumi - vízen: Y Stomil (univerzális)
- szárazon: Y Stomil (univerzális)
- murván: Y Stomil (univerzális)



Sofőr: Gémesi László
Navigátor: Handl Zoltán
Autótípus: Trabant 601 S
Súly: 615 kg
Motor: Trabant 601 S
Teljesítmény: 42 LE
Max. fordulát: 6000/min.

Váltó: 5 sebességes.
Fék - elöl: Wartburg dob
- hátul: dob
Gumi - vízen: Michelin
- szárazon: Matador, Pirelli
- murván: Y Stomil

Sofőr: Gerőfi Gábor
Navigátor: Gerőfi László
Autótípus: Trabant 601-ERS
Súly: 650 kg.
Motor: Erdei-féle 3 felömlős, Jikov karburátor (Ø 34 mm)
Hengerűrtartalom: 594,5 cm³
(kompresszió: 10,5-11:1)

Teljesítmény: kb. 40 LE
Max. fordulát: 5500-6500
Váltó: 4 sebességes széria
Fék - elöl: Wartburg dob
- hátul: széria Trabant (dob)
Gumi - vízen: Barum Brillant
- szárazon: Barum Brillant
- murván: Y-Stomil



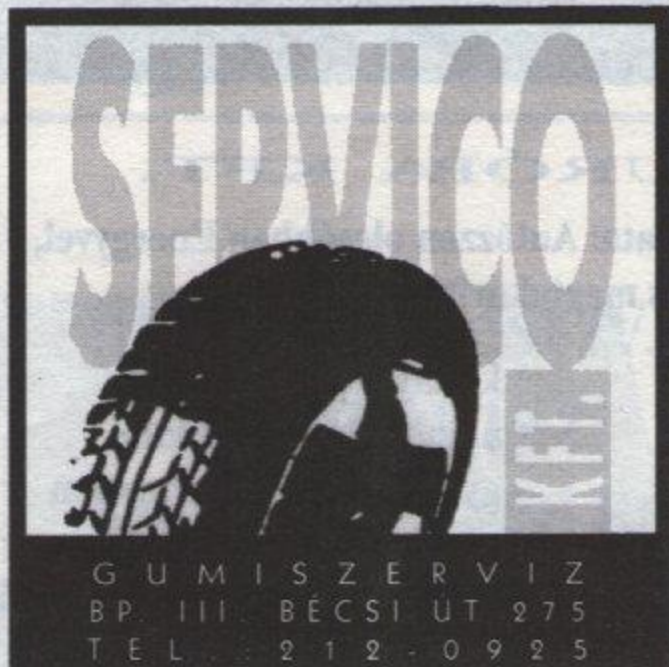
NAVIGÁTOR

NAVIGÁTOR

NAVIGÁTOR

KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSAI

A HIRDETÉS FELMUTATÓJA
10 % KEDVEZMÉNYBEN
RÉSZESÜL.



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

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

„ÉTVÁGYGERJESZTŐ”

DECEMBERRE

December 14-16., Terepralli OB, Pécs

JANUÁRI ELŐZETES:

- SZÉTVALIK A MÁMSZ
- INTERJÚ A MÁSODOSZTÁLY-BAJNOKÁVAL
- A 97-ES RALIK NYOMÁBAN
- NAVIGÁTOR RIPORT

HIRDETÉSI DÍJAK

Szines A/4 (egész oldal)	50 eFt+ÁFA
Szines 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

Bizonyára észrevettétek, hogy lapunkban nem csak az eddig megszokott szakágakkal foglalkozunk és oldalszámunk is jelentősen megnövekedett. 1997 januárjától kezdődően egy havonta megjelenő, átfogó technikai sportmagazinként vehetitek kézbe a Navigátort.

Célunk, hogy minden autó- és motorsportbarát elégedetten forgassa lapunkat, melyben mindig aktuális hírekről olvashat.

A jövő évtől kezdődően a megrendeléseket nem utánvétellel, hanem előfizetéses formában tudjuk majd teljesíteni. Természetesen az új-

ságárusoknál és a versenyeken továbbra is kapható lesz a Navigátor.

Előfizetés esetén az alábbi kedvezményben részesülhettek:

A lap ára:	299 Ft.
Előfizetve:	260 Ft.
Előfizetési díj félévre:	1560 Ft.
egész évre:	3120 Ft.

Az előfizetési díjat és a megrendelő lapot postai csekken a szerkesztőség címére: 2831 Tarján, Pf. 15. küldjétek. Előfizetés esetén a postaköltséget is magunkra vállaljuk.

A kiadó

Kiadó: Navigátor-Sport Bt.

Szerkesztőség: 2831 Tarján, Pf. 15.

Telefon: 06/20-458-548.

Tervezőszerkesztő: Lehotzky Zsuzsa.

Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt.

Tél.: 34/316-539. Nyomda: Veszprémi

Nyomda Rt. Telefon: 88/426-688

HU-ISSN 1416-3861

Terjeszti: Budapesten: Hírker Rt., vidéken: Nemzeti Hírlapkereskedelmi Egyesülés, Kiadói Lapterjesztő Kft.

MEGRENDELŐLAP

MEGRENDELEM A NAVIGÁTOR AUTÓ ÉS MOTORSPORT MAGAZIN 1997-BEN MEGJELENŐ SZÁMAIT. VÁLLALOM, HOGY A FÉL-, ILLETVE EGÉSZ ÉVES ELŐFIZETÉSI DÍJAT POSTAI CSEKKEN A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉRE (2831 TARJÁN, PF. 15.) DECEMBER 31-IG FELADOM.

NÉV:

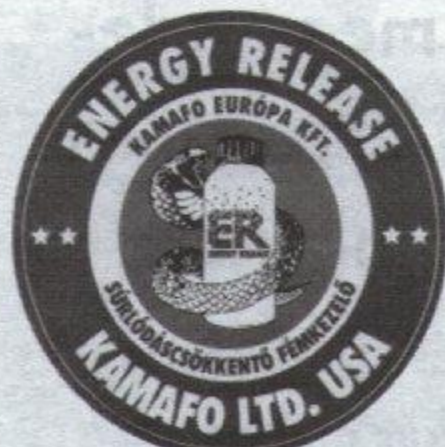
LAKCÍM:

TEL:

DÁTUM:

aláírás

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



WIND IMRE
TERÜLETVEZETŐ

Kamafo EURÓPA KFT.

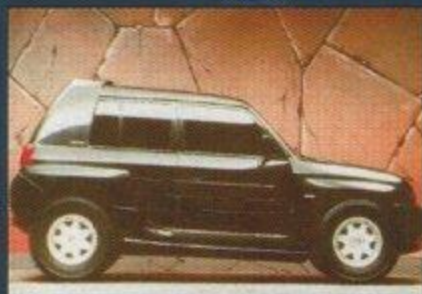
A Kamafo Európa Kft. szuper ajánlata: Autózzon olcsóbban Energyvel, jelentős fogyasztás megtakarítással!

- 10 % üzemanyag-megtakarítás!
- 50-70 % olajfogyasztás csökkenés
- 2-szeres olajcsere periódus
- 2-3-szoros motor élettartam növekedés
- könnyebb hígindítás
- akkumulátor, önindító, gyújtógyertyák élettartam növekedése
- csökkenő károsanyagkibocsátás

2800 Tatabánya, Cseri u. 34., Pf. 3046, Tel./Fax: (34) 323-650

Control

SPECIÁLIS ÜVEGFÓLIÁINK
VÉDELMEZT NYÚJTANAK



- a Nap hőszűrése
- a Nap fényszűrése
- a NAP UV (ultra-violet) sugárzása
- a biztonsági fóliák a külső behatolás
- külső, üvegen át történő lehűlés, valamint
- számítógépek memóriájának külső, üvegen keresztül történő törlése ellen

ÉPÜLETEKRE, ÜZLETEKRE, LAKÁSOKRA,
GÉPKOCSIKRA AJÁNLJUK!

- 25-84 %-ig visszaverik a hőszűrést
- az épület belső hőmérséklet-ingadozását csökkentik
- 98-99 %-ig szűrik az ultra-violet 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

Tel.: 06-20/241-100, 06-34/310-771

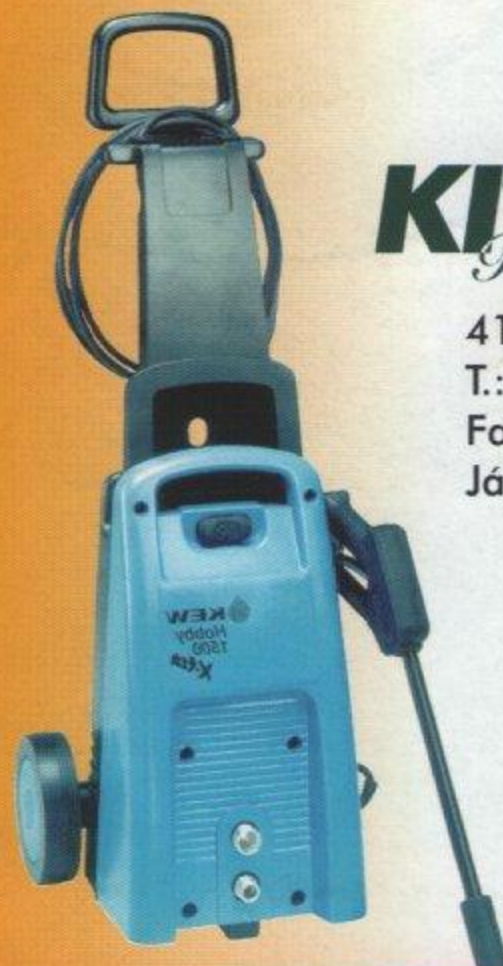
**Semmi sem tisztít jobban,
mint a VÍZ és a KEW!**

KEW
WHY COMPROMISE

Hobby 1500 39 900+Áfa

Hobby 1500 X-tra 49 900+Áfa

Autómosáshoz és bármilyen
ház körüli tisztításhoz ideális.



KITE
Pt.

4181 Nádudvar, Bem u. 1.

T.: 06-54/480-401

Fax: 06-54/480-429

Jámbor Ferenc

**Hirdetésünk
felmutatójának
10 % kedvezményt
adunk!**

VERVA 5000

**Autóalkatrész
nagykereskedés**

1042 Budapest IV.,
Árpád út 152.

Tel./fax: 379-68-88

Nyitva tartás:

7.00-16.00-ig.

PREMIER

VIDEO STÚDIÓ

Ahogy a korábbi nyolc évben, az idén is készí-
tünk három órás műsoros videokazettát a rallye-
bajnokság összes futamáról. A felvételeket
6-7 kamerával rögzítjük.

A 3 órás válogatást utánvétellel postázzuk
2700 Ft/kazetta áron, postaköltséggel együtt.

Látványos, éves összefoglaló

3500 Ft/kazetta áron megrendelhető.

Postacím: Premier Video Stúdió

1029 Budapest, Pipitér út 10.

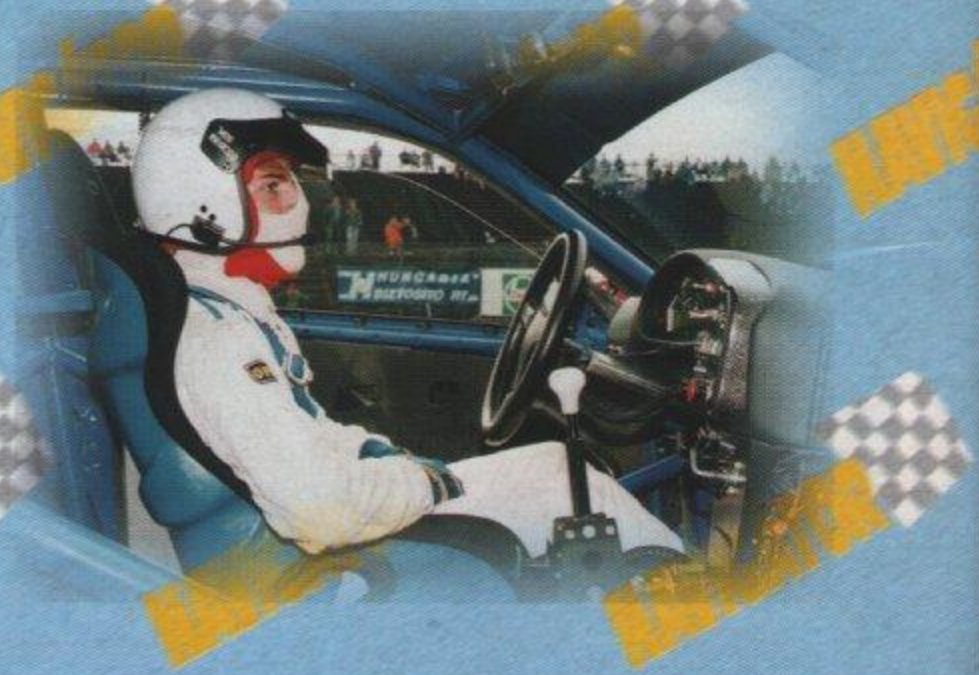
Telefon: 275-8540

vagy 30/484-595,

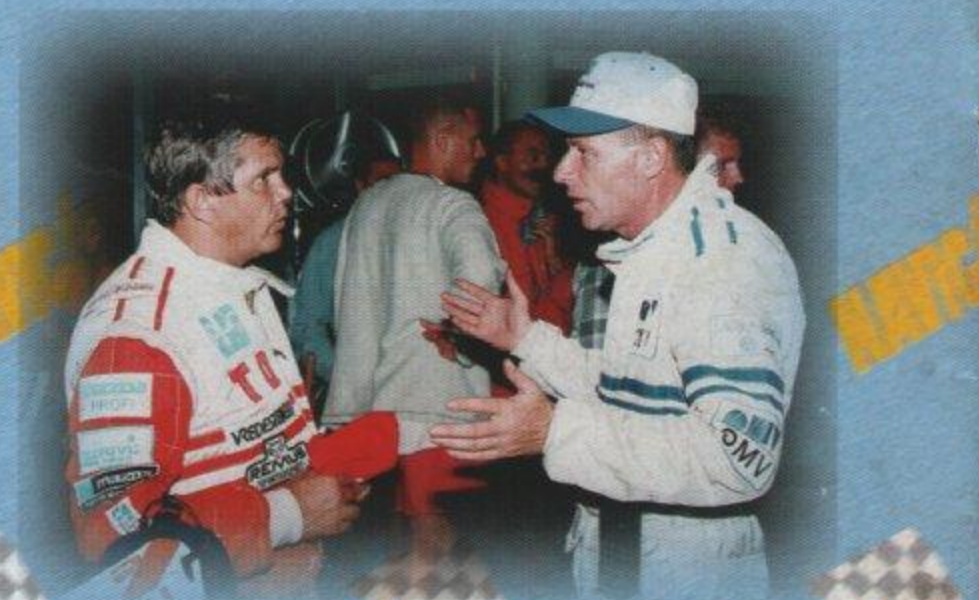
Zágon Zsolt



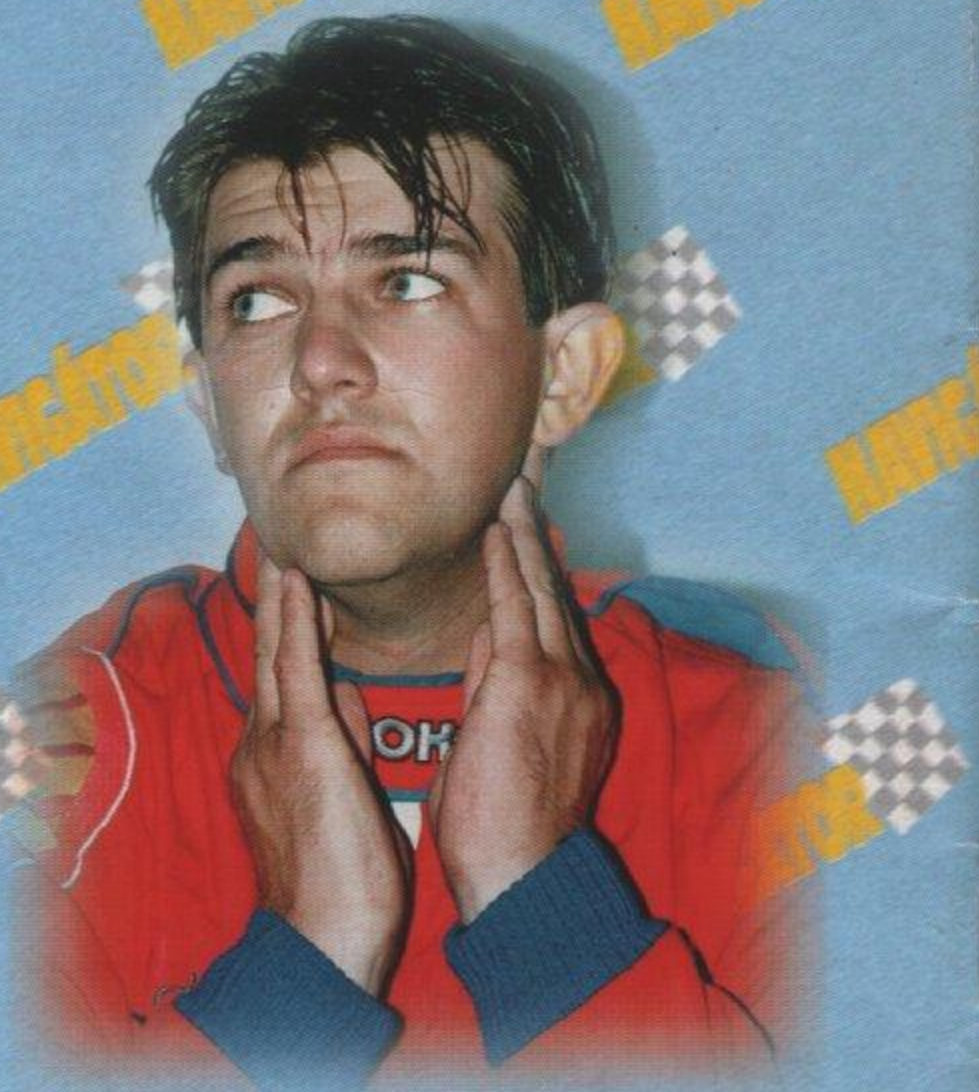
**MINDEN HÓNAPBAN ÚJABB
ÉRDEKESSÉGEK, RIPORTOK
AZ AUTÓ ÉS MOTORSPORTOK
VILÁGÁBÓL.**



**Több mint tíz szakág
eseményei egy lapban,
poszterrel és sok
fotóval.**



**NAVIGÁTOR,
AMIT AZ AUTÓ-
ÉS MOTORSPORTRÓL
TUDNI KELL.**



**MEGVÁSÁROLHATÓ
AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL
ÉS A VERSENYEKEN,
VAGY MEGRENDELHETŐ
AZ ÚJSÁGBAN TALÁLHATÓ CÍMEN.**

