

# RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

II. évf. 6. szám 1996. június

Megjelenik havonta

**START** auto

Turi Tamás - Tóth Imre  
Koko Team - Nissan



**AKROPOLIS  
KASSA  
VESZPRÉM-előzetes**

Kapható a szerződött AUTÓSOLGALOMBAN, és a versenyeken

# VIDEO

## EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

### SOLO RALLY HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

<b>1992 júliustól decemberig</b>	1 – 6
<b>1993 januártól decemberig</b>	7 – 18
<b>1994 januártól decemberig</b>	19 – 30

### SERIE ORO

- 101 **1994 RALLYE SANREMO**
- 102 **1995 MONTE CARLO**
- 103 **1995 TOUR DE CORSE**
- 110 **1995 RALLYE SANREMO**

a teljes futamok

1991

<b>'95 JANUÁR</b> 31 RAC Targa Florio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	<b>'95 FEBRUÁR</b> MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biasion(FordEscort)	<b>'95 MÁRCIUS</b> 33 SVÉD RALLY Boucles de Spa Rally del Ciocco Bajnokok Tornája AUTÓKAMERA Kankunnen(Toyota)	<b>'95 MÁJUS</b> Rally Torino Circuit Des Ardennes 34 Grasse Alpin Rallye des Geants AUTÓKAMERA: Meneghini(Clio Maxi)
<b>'95 ÁPRILIS</b> 35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	<b>'95 JÚNIUS</b> 36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	<b>'95 JÚLIUS</b> ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	<b>'95 AUGUSZTUS</b> Alsazia Raid Polski 39 Marca Ypres AUTÓKAMERA: Dallavilla(Toyota GT4)
<b>'95 SZEPT.</b> ÚJZÉLAND Rally della Lana Deutschland 38 Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	<b>'95 OKTÓBER</b> AUSZTRÁLIA Ezertó Rally Elpa-Messina 40 Mobile AUTÓKAMERA: Blomquist (FordEscort)	<b>'95 NOVEMBER</b> SANREMO 41 Mont Blanc Cyprus Rally Bassano - Antibes AUTÓKAMERA: C.Sainz (Subaru)	<b>'95 DECEMBER</b> Catalunya 42 San Marino SEMPERIT Piancavallo - Aviano AUTÓKAMERA: F. Tabaton (Toyota C.)

### Kamera az autóban

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

120 PERCI

1996

<b>'96 JANUÁR</b> 43 RAC Condroz Gerona Tourquet - Monza AUTÓKAMERA: R. Travaglia (Renault)	<b>'96 FEBRUÁR</b> 44	<b>'96 MÁRCIUS</b> MONTECARLO 45 Fiat 500 Kupa Svéd Rally - Arctic Cunico campione AUTÓKAMERA P. Longhi (Ford Esc.)	<b>'96 ÁPRILIS</b> GRANADA DAKAR '96 46
<b>'96 MÁJUS</b> 47 Palme Ciocco Torino Coppa Liburna AUTÓKAMERA: A. Fiorio(BMW318IS)			

### Bukás-Sokk



- 201 1991
- 202 1992
- 203 1993
- 204 1994
- 210 1995

### HARD CRASH örült bukások

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

**innen - onnan**

● A kisbéri versenyen a rendezők levélben tájékoztatták a versenyzőket, hogy a Budapest Rally pénzügyi okok miatt elmarad. A bejelentést a MAMSZ Rallye szakág részéről Csizmadia Gábor is megerősítette. Miután a verseny nemzetközi lett volna, a következményei súlyosabban érinti a magyar rally nemzetközi megítélését.

● Az 1997-es Dakar, most először, nem Európából, hanem Dakarból indul. Szenegál-Mauritánia-Mali-Nigéria-Mali-Szenegál útvonalon. A legtávolabbi város amit érint, a nigériai Agades.

Rajt: 1997 január 1.

Cél: január 16. mindkettő Dakarból.

● Raphael Sperrer egy Renault Mégane Maxi-val indul az osztrák bajnokságban. Színe-szponzora a régi: sárga és Remus.

(270 lóerő azaz 3,55 kg/lóerő, 280.000 DM azaz 1037 DM/lóerő)

● Úgy tűnik náluk már végleges a szabály, hogy a kategóriákat a VB szabályaihoz igazítva állapítják meg, sajnos ezzel el kell felejtenünk a régi, és nem is olyan régi, már leszerepelt autókat. Ezzel szemben például a német bajnokságban az "A" és "N" mellett van "F", "G" és "H" csoport is.

● Az EB állása 3 futam után: 1. Bertone 1240 pont, 2. Cunico 1000, 3. Luise 480, 3-4. Ponche és Andreucci 400, 5. Loubet 340 pont.



# FREDDY LOIX

**BELGIUM**

traco



## A VILÁGBAJNOKSÁG ÁLLÁSA

	Swedish Rally	Safari Rally	Indonesia	Acropolis Rally	Argentina	1000 Lakes Rally	Rally of Australia	Sanremo Rally	Catalunya	ÖSSZESEN
1. Tommi Mäkinen (FIN)	20	20	-	15						55
2. Carlos Sainz (E)	15	-	20	12						47
3. Colin McRae (GB)	12	10	-	20						42
4. Piero Liatti (I)	-	8	15	10						33
5. Kenneth Eriksson (S)	8	15	-	8						31
6. Juha Kankkunen (FIN)	10	-	12	-						22
7. Ian Duncan (EAK)	-	12	-	-						12

**DUNAKANYAR  
RÁDIÓ**
**FM 91.9  
FM 68.99**


# Kassa

## KÖZÖS FUTAM, HÉZAGOS MEZŐNY



Klíma Fotó

Már több mint öt éve, 1992 májusában volt utoljára, hogy magyar rallyautó, magyar futamon elhagyta az országot. Akkor a sógorokkal közösködtünk, az osztrákokkal rendeztük együtt az Expo Rallyt, de valahogy nem lett folytatása. Igaz Expo sem lett, de azért maradhatott volna egy közös futam, mondjuk korhoz igazítva, felélesztve a kuruc-labanc múltat. A folytatás azonban elmaradt.

Azon kevesek, akik eljártak a környező országokba versenyezni jól ismerik, akik most először vágtak neki megtapasztalták, milyen átkelni a határon egy autószervezni szerszámmal, több tucat gumival, felnível. Sokan akkor lepődtek meg, hogy mi minden zörög a szervizbuszokban évek óta, amikor most először lajstromba kellett venni a VÁM kedvéért az összes kütyüt. Na és ráadásul ha most például tételesen át is nézik...

Meg ott vannak a nyelvi nehézségek. Hirtelen felértékelődik a navigátori munka. Még oda odatalálunk, de vissza? A szabályismeret mellé pedig meggyőző színészi játék, mimika és nagy-nagy szerencse kell, ha a sportbíró, vagy a rendező határozott, de érthetetlen utasítása nem felel meg az elképzeléseinknek.

*A "szárnyas" Toyota után újra a "csepp" jóbaráttal.*

*Nem esik le a korona...*



Klíma Fotó



Klíma Fotó

**Szeleczy-Penderik**  
útban a csoportgyőzelem felé

Pontosan nem lehet tudni, hogy kinek az ötlete volt a közös szlovák-magyar futam. Politikai haszna biztosan lehetett, mutatván a sok politikusnak, hogy lám-lám, a rally még évszázados ellentéteket is elmos. Ennek ellenére sok versenyző erős jelzőkkel illetve az ötletet, sok ki sem utazott a futamra, míg még több rajthoz állt a Kassa környéki, gyakran meghatározhatatlan minőségű, aszfaltnak kikiáltott pályákon.

A XXII. Ročník Rallye VSŽ Košice - Slovakia nevű versenyen ugyanis nem csak a futam neve volt érdekes, hanem a pályák burkolata is. Panaszkodni nem lenne szabad, hiszen a rallyban éppen a mostoha körülmények az izgalmasak, de azért mindenki megértő volt *Ranga Lászlóval*, aki az első napi tréningen hét defektet kapott. A MOL pilótáját még az olaszok is sújtották, akik egy igen használt, pontosabban lehasznált autót adtak az ex-bajnoknak.

Szóval a pályák sok fejtörést okoztak mindenkinek, hiszen jó gumit szinte lehetetlen volt választani. Volt gyorsasági, aminek kilencven százaléka beton volt, de az mind más-más minőségű. Volt, amelyik ökölnyi szikladarabokkal kezdődött,

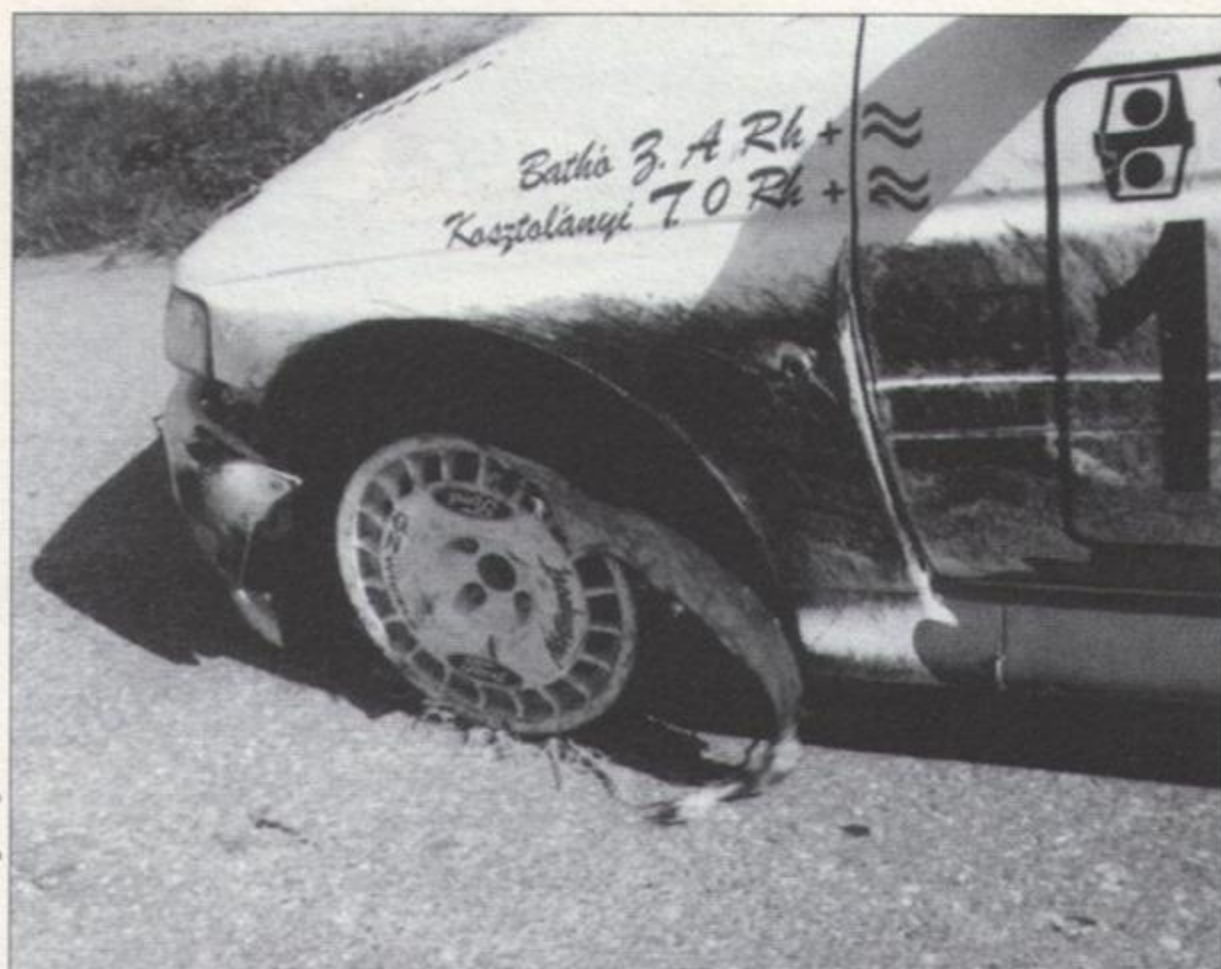


Klíma Fotó

**Bútor-Tóth, kategória első, F2 második**

## ÖSSZEVONT EREDMÉNYLISTA

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat	össz. idő	csoport	kategória
1. Tóth-Gergely	Aral-Colonia	Toyota Celica	A/8	01:41:37	1	1
2. Chovanec-Kurus	Matad.Sk Rally T.	Ford Escort	A/8	+02:55	-	-
3. Tóth-Csökö	Leier Márton A.E.	Audi S2	A/8	+07:07	2	2
4. Szeleczy-Penderik	H&T Rallysport	Ford Escort	N/4	+09:11	1	1
5. Bathó-Kosztolányi	E.C.S. Motorsport	Ford Escort	N/4	+10:08	2	2
6. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	Mitsubishi	N/4	+10:57	3	3
7. Vizin-Gönczi	Bajai Kop. Vízügy.	Ford Escort	N/4	+11:11	4	4
8. Apy-Alfano	Apy	Mitsubishi	N/4	+12:12	-	-
9. Susko-Koci	Susko Ford M.S.	Ford Escort	N/4	+14:56	-	-
10. Keszler-Hering	Stoll Autósport	Audi S2	A/8	+15:22	3	3
11. Veszprémi-Veszpréminé	Nyíregyházi Rally	Peugeot 205	A/6	+16:41	4	1
12. Palko-Palko	Ralvex Motorsport	Ford Escort	N/4	+16:49	-	-
13. Haberman-Hortacek	B.E.I.V. Skoda	Skoda Felicia	A/7	+17:16	-	-
14. Bútor-Tóth	Gaal Motorsport	Opel Kadett	A/7	+17:55	5	1
15. Kiss-Bedő	Hungarolada R.T.	Lada Samara	A/6	+18:06	6	2
16. Radó-Bereczky	Radó Rally Team	Renault Clio	N/3	+18:58	5	1
17. Kotatra-Skorefa	Dalt sro Recing T.	Skoda Felicia	A/5	+19:12	-	-
18. Bodnár-Lehoc	Érdi Rally Team	Mazda 323 GT	N/4	+20:59	6	5
19. Tovis-Visonai	D.D.T. Rally Team	Skoda Felicia	A/5	+20:59	-	-
20. Krupko-Letro	Ine Rally Team	Opel Kadett GSI	A/7	+21:03	-	-
21. Koncek-Sáfár	Tavris Alfa Team	Opel Astra	A/7	+26:49	-	-
22. Kapitány-Kapitány	Frici Rally Team	Opel Kadett GSI	N/3	+28:59	7	2
23. Bahmeartner-Javoria	Transpetrol AKK	Nissan Sunny	N/3	+29:08	-	-
24. Halász-Vörös	Tamax Rally Team	Opel Kadett GSI	N/3	+29:51	8	3
25. Vargha-Szabados	Tamax Rally Team	Opel Kadett GSI	N/3	+30:30	9	4
26. Ollé-Lukács	Ollé Kiss Rally T.	Suzuki Swift	N/3	+31:15	10	5
27. Bárdos-Magyar	Béres Motorsport	Peugeot 205	A/5	+34:07	-	-
28. Gavlák-Hruska	Motorsport Zilina	Skoda Favorit	A/5	+38:09	-	-
29. Dudinszky-Tóth	Kontor Gázautó	Opel Kadett GSI	N/3	+38:31	11	6
30. Marcinko-Szalaiová	Ing.I.M. Autodelta	VW Golf	N/3	+38:56	-	-
31. Dibusz-Tenke	Spindler ASE	Lada 3107	A/6	+44:36	7	3
32. Roth-Kunay	MZ Autósport	Renault Clio	N/3	+45:37	-	-
33. Kavarnik-Vojtechovsky	Veneti Autósport	Skoda Favorit	N/3	+51:18	-	-



Kollár sportfotó



Kollár sportfotó

**Nem csak a gumi - a felni, a kabin, a futómű. Kicserélni gyorsaságin azonban három perc.**

**A Lada-történelem egyik fontos fejezete lezárult Balatonyi Árpí típusú váltott - ezzel is pimaszul halad...**

aztán aszfalton folytatódott, de olyan utat is kijelöltek, amin a kidöntött fákat csak annyira húzták le az útról, hogy az autó éppen csak elférjen. Vagyis spártai körülményeket találtak a magyarok, legalábbis az autókra és gumikra nézve.

### A nyolcadik...

Ugyanakkor a versenyzők és nézők véleménye megegyezett abban, hogy az egyik, a Kassát kikerülő út felüljárós kereszteződésében kijelölt pálya érdekes és látványos volt. Ez persze nem nagyon vigasztalhatta például Rangát, aki az első versenynapon, már a második gyorsaságin, jobb első kerekén megkapta nyolcadik defektjét. Aztán Bathó is kipróbálta, milyen bal első felnin kimenni egy gyorsról. Ő, bár kitűnően autózott, ekkor összeszedett hátrányát már nem tudta ledolgozni riválisával Szeleczyvel szemben, aki pedig ugyancsak kitűnően és taktikusan autózva, mindvégig őrizte "N" abszolút elsőségét.

### Szárnyak nélkül...

Janika sorra nyerte a gyorsasági szakaszokat, és riválisa - mivel Ranga a 3. gyorsasági után kiesett - nem nagyon maradt, annak ellenére, hogy sokak szerint visszalépett a technikában. Janika azonban más véleményen volt, hiszen szerinte lehet hogy a "szárnyas" Toyota erősebb és gyorsabb, a tavalyi, megszokott autója jobban fordul, merészebben autóz-

*folytatás a nyolcadik oldalon*

**Érdi a beesés okáról: Egy lassú defekt miatt tört ki az autó egy bal kanyarban.**



Klima fotó

**A gyönyörű Mazda - Érdi Tibi ismerve - a következő futamra megint tökéletesen karcmentes lesz.**



Kollár sportfotó

# rally TOP LISTA

## PILÓTÁK

1.ifj. Tóth János	663
2.Ranga László	322
3.Ferjancz Attila	264
4.Érdi Tibor	175
5.Vojcsik Ferenc Golyó	155
6.Varga Zoltán Cigány	150
7.Dudás Gyula Kokó	128
8.Tóth Ferenc Gili	98
9.Matics Mihály	87
10.Bathó Zoltán	82
11.Gerencsér Tibor Titi	81
12.Szelecky Tamás	80
13.Turi Tamás	53
14.Horner Péter Bubu	51
15.Balatonyi Árpád	50
16.Kiss Ferenc	47
17.Radó István	46
18.Szajky István	36
Ördögh Mixi	36
20.Mráz Tamás	31
21.Maruzsi László	26
Födő Imre	26
23.Wieszt János	25
24.Hideg Krisztián	24
25.Hideg János	23
26.Veszprémi Barna	21
27.ifj. Faragó András Ebi	19
28.Krizsán Attila	18
Varga István	18
30.Sóvári Péter	17
31.Fischer Ákos	15
32.Vizin László	14
33.Rausch Tibor	13
34.Bense István	12
Boros Csaba	12
Floch István	12
Radóné Sísák Mária	12
38.Budai Béla	11
Vass István Piedon	11
40.Bútor Róbert	10
Szabó Gergely	10
42.Babinecz Zsolt	9
Kiss Attila	9
László Emil	9
Pesti Tamás	9
Tisza Andor	9
47.Takácsy Pál	7
Ráti Miklós	7
49.Aczél József	6
Bereczk Tamás	6
Bojtár Attila	6
Fráter István	6
Győri Erika	6
Jurszik Mária	6
Mészáros Sándor	6
Ráti Miklós	6
57.Erdei István	5
Kiss László	5

## NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	498
2.Büki Ernő	394
3.Tandari János	226
4.Varga István	154
5.Csökő Zoltán	149
6.Kovács György	119
7.Pénzes László	112
8.Tóth Imre	103
9.Tóth Csaba	92
10.Oroszlán Tibor	87
11.Répa Katalin	65
12.Takács Attila	62
13.Bereczky Ákos	51
14.Kerék István	43
15.Papp György	39
16.Gábor János	34
17.Veszpréminé D. Éva	30
18.Majoros Attila	27
Kosztolányi Tamás	27
20.Fabók Tibor	21
Szántó Szabolcs	21
22.Doma Gábor	19
Német 16V Péter	19
24.Zsembery Jenő	18
Birkner Gábor	18
Nagy Nándor	18
Vasas Csaba	18
28.Dobos György	16
29.Árva István	15
Prókai Béla	15
31.Dobos Zoltán	13
32..Horváth Károly	12
33.Revák Réka	11
34.Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
36..Andrejszky Zoltán	9
Csizmeg Zsolt	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Dann Gábor	9
id. Faragó Sz. András	9
Mészáros Sándor	9
Marossy Zsolt	9
Borsos Péter	9
46.László Béla	7
Bathó Zoltán	7
47.Czippán Béla	6
Hajdú Tibor	6
Nagy Nándor	6
Markovics György	6
Turáni Tamás	6
52..Bedő Miklós	5
Új Gyula	5
Gönczi László	5
Pindzsulya Zoltán	6
Takács Ferenc	5
Richter György	5
Dömök Zsolt	5
59.Kovács Zsolt	4
Szalay Csaba	4
Fogarassy Krisztina	4

## KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	573
2.Carlos Sainz	420
3.Juha Kankkunen	406
4.Didier Auriol	219
5.Walter Röhrl	185
6.Jean Ragnotti	107
7.Stig Blomqvist	97
8.Piero Liatti	93
9.Francois Delecour	91
10.Ari Vatanen	54
11.Tommi Mäkinen	43
12.Alex Fiorio	41
Andrea Aghini	41
14.Miki Biasion	36
15.Béres József	35
16.Kenneth Eriksson	32
17.Armin Schwarz	22
M. Mouton	22
19.Alistair McRae	17
20.I. Holderied	15
21..Philippe Bugalski	13
Enrico Bertone	13
Jorge Bica	13
24.Richard Burns	12
Patric Snijers	10
Markku Allen	10
Tammeka	10
Csubrikov	10
29.Jorge Recalde	9
F. Wittmann	9
31.Blachna	8
Toivonen	8
33.Hannu Mikola	7
S. Munari	7
35.Gustavo Trettes	6
S. Pianezzola	6
37.Dominic Bryned	5
Marc Duez	5
Sibera	5
Stanislav Chovanec	5
41.Jindrich Stofla	4
Freddy Loix	4
Manfred Stohl	4
44.DeMevis	3
S. Brunza	3
E. Weber	3
Yves Loubet	3
M. Allen	3

## AUTÓK

1.Toyota	487
2.Subaru	479
3.Ford	379
4.Lada	329
5.Lancia	243
6.Lada VFTS	187
7.Renault	102
8.Audi	95
9.Peugeot	92
10.Opel	62
11.Mazda	59
12.Skoda	46
13.Mitsubishi	43
14.Trabant	41
15.BMW	40
16.Tavria	20
17.Nissan	14
18.Honda	11
19.VW	10
20.Wartburg	9
21.Seat	6
22.Citroen	4

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

## RS HOL KAPHATÓ?

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

**Keresse a START AUTO partnereknél!**

**VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT!**  
 legkisebb rendelési mennyiség 50db

## ELŐFIZETHETŐ

Félévre 600.-  
 Egy évre 1200.-  
 postai utalványon a szerkesztőség címén!

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



Mihályi foto

akinek ez volt élete első murvás versenye. Hogy megkönnyítsék a korzikai pilóta helyzetét, és hogy el ne süllyedjen a mélyvízben, amibe beledobták, *Auriol* egykori navigátorát, az Akropolisz Rallyt kiválóan ismerő *Bernard Occelli*-t ültették mellé. Igaz, még *Occelli* rutinja sem mentette meg

*Bernardinit* attól, hogy két napon keresztül totálisan rossz itinert írjon, s hogy az egész edzést előről kezdhesse.

A Mitsubishi csapat egy "A"-s és két "N"-es felállításában, a két állandó európai főszereplőt, *Makinent* és *Nittel*-t a vb debütáns

belga *Pascal Smetts* egészítette ki. A fél gyári Toyota csapatból idén először maradt ki *Kankkunen*, s az ígérek ellenére *Schwarz*-ot is hiába várta a közönség. Az eltiltását töltő márkát a Griffone junior csapata mentette meg, négy fiatal tehetséges versenyző rajthoz állításával. Svédországból *Thomas Radström*, Portugáliából *Rui Madeira*, Belgiumból *Freddy Loix*, Olaszországból pedig *Gibo Pianezzola* képviselte a *Tabaton* féle csapatot.

A verseny az esőzattal pátyakon kezdődött, ami többeknek tartogatott meglepetéseket. *Thiry* saját bevalása szerint akár el is dobhatta az itínerét, annyira más utakat talált, mint amiket leedzett. Ő éppen a legnagyobb esőben járt errefelé, és a felszáradt pályára nem igazán akart ráismerni.

Az élmezőny két "N"-s Mitsubishi pilótájának pedig az okozott gondot, hogy az előttük rajtoló "A"-s autók szélesebb futóműveikkel úgy járták ki a pályát, hogy az "N"-s autók fél kerékkel mindig a legnagyobb köerdőben közlekedtek.

*McRae* talán jó időben edzett, vagy



Klima foto





Kollár sportfotó

vendégszeretetből. A jószomszédi viszony ugyanis csak a versenyzőkre vonatkozott. A rendezők ugyanis előszeretettel küldték el a gyorsasági szakaszok közeléből a magyar rendszámú autókat. A futam amúgy közös, de csonka verseny volt. A teljes szlovák bajnokság mindössze 28 párosa küzdött a magyar bajnokság hézagos mezőnyével. Mindez persze mellékes, hiszen a kassai verseny pontokért ment, amelyből Janika szerezte a legtöbbet.

*sch...*

**A Magyar Bajnokság élén,  
a verseny végén, még mindig a GILI!**

ható. Csak a szlovák Chovanec-Kurus páros tudott vele lépést tartani. Később Érdi is kiesett az üldözők közül. A céltől ötszáz méterre kicsúszott és beesett, vagyis úgy összetört a kocsi első futóműve, hogy kénytelen volt feladni a versenyt. A magyarok közül még Tóth Gili követte Janikát és Chovanecet, Szeleczy, Bathó, Oroszlán és Vizin előtt. Mögöttük egy olasz páros ment, ám az első tizenöt helyre mindössze négy szlovák kettős tudott beférközni. A mieink közül Keszler, Kiss Lászlóék valamint Radóék állták a sarat, pontosabban a mostoha útburkolatokat.

Az F2 győzelmet Veszprémiék szereztek meg, ami Barna rutinját ismerve nem csoda. Érvényesült a miskolci iskola az úttalan utakon.

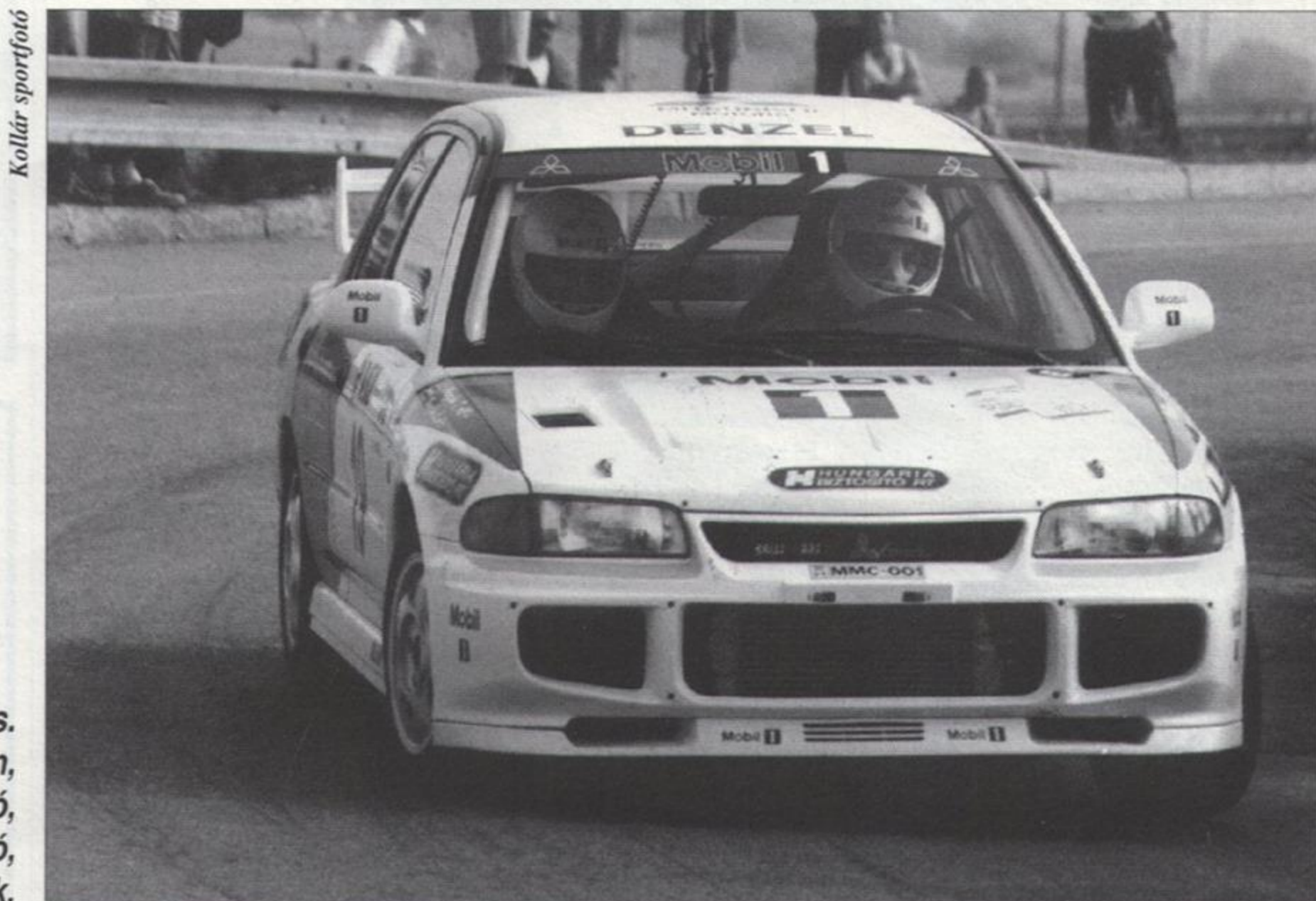
A versenyre visszatekintve, egy pontos és viszonylag gyors, jól szervezett futamot élvezhettek azok a magyar nézők, akik ízelítőt kaphattak a hivatalos szlovák

**Gyönyörű és borzasztó erős.  
A hatalmas nyílásokkal az orrán,  
akár egy pályautó,  
a váltóátvétele akár egy "A" -s autó,  
látszik hogy eleve versenyautónak tervezték.**



**Radó -  
Bereczky -  
és a Renault,  
ami végig  
kibírta**

Klíma fotó



Kollár sportfotó

# McRAE AKROPOLIS



Fotó: Rózsa Zoltán

**Colin McRae** jött, látott és győzött a 43. Akropolisz Rally-n. A rajt előtti latolgatáskor ugyan még több esélyese is volt a versenynek, de amint pályára léptek a pilóták, azonnal világossá vált, hogy **McRae-t** itt senki sem fogja utolérni.

Nem tudom készült-e felmérés, hogy a verseny előtti kötelező interjúk során mely szavakat használták legtöbbször a versenyzők, de az biztos, hogy a "very hard race", azaz a nagyon kemény verseny szóösszetétel az elsők között szerepelt volna.

Nagyon kemény versenyre számíthattunk a kifejezetten futómű gyilkos rendkívül brutális talajú pályákon, amit külön megfejtelt a szerviz pontok számának napi háromra korlátozása. Ez olyan nehézségekkel állította szembe a pilótákat, hogy csak 2-3 gyorsaságinként juthattak segítő (sze-

relő) kezekhez, és a gumikat is ennyi pályára kellett beosztani, ami az utakon alattomosan meghúzó gumi szaggatásra éhes kövek láttán nem tűnt egyszerű dolognak. Nem csoda hát, hogy mindenki lázasan tesztelte az

**Piero Liatti - Fabrizia Pons**



Mihályi fotó

abroncsokat és a különböző defektmentes betéteket.

Váratlan meglepetéseket okozott az edzések alkalmával lehullott tekintélyes mennyiségű eső is, ami egyes pályákat teljesen eláztatott, nem csak a haladást, hanem az állandóan változó körülmények miatt az iténer írást is megnehezítette.

Azt már megszokhattuk, hogy az FIA által bevezetett vetésforgó gyakran furcsa helyzeteket teremt. Nem volt ez másképp most sem. Normális helyzetben az Akropolisz Rally pontosan az európai futamok félidejébe esik, most pedig a februári Svéd Rally után szinte csak itt indult az európai szezon. Talán ennek volt köszönhető, hogy a csapatok háztáján történt némi változás.

Fordéknál *Delecour* helyére *Bruno Thiry* került a gyári csapatba. Fél éves szünet után a RAS Team is visszatért VB porondra, a francia bajnokkal, *Patrick Bernardinivel*,

improvizációs képességei voltak jobbak, de az is lehet, hogy egyszerűen csak többet kockáztatott a többiekénél, mindenesetre tény, hogy kezdésként 30 másodpercet adott az egész mezőnynek. Ez még akkor is nagyon sok, ha tudjuk, hogy a skót világbajnok szereti magát egy-egy gyorsaságra felszívni, és mindent beleadva azon megnyerni a versenyt. Hogy ez most sem volt másként, mutatja, hogy bár a következő két gyorsot is ő nyerte, de előnye mindkétszer alig pár másodperc volt.

McRae mögé azonnal Makinen zárkózott fel, míg a harmadik helyen kissé meglepő módon Radström riogatta ellenfeleit. Tette ezt egészen az ötödik gyorsaságiig, amikor is utolérte az előtte két perccel korábban rajtoló Pascal Smetts "N"-es Mitsubishijét, és a belga versenyző által húzott porfellegben nem vett észre egy kis "úthibát", ami azonnal letépte a Celicát az útról. Hasonló szerencsétlenül járt Madeira is, aki egy hídkorláttal akasztotta össze a Toyota futóművét és veszített annyi időt, hogy minden vérmes reményétől elbúcsúzhattott.

Kicsit hátrébb óriási verseny alakult ki Sainz, Eriksson és Liatti között, akik Radström kiválása után már dobogós helyért küzdhettek.



Klima foto

**Carlos Sainz - Louis Moya**

Thiry honfitársával Loix-val vívott a hatodik helyért, amikor a gondok kezdtek sokasodni a Ford körül. Először az indítómotor romlott el, úgy kellett a Cossit betolni, és mivel ez pont egy parc-fermé terület-

tén történt, 10 másodperc büntetéssel jutalmazták a sportbírók, majd az ötödik gyorson a futóműve törött ketté. Szerencse a szerencsétlenségben, hogy pont ezután a pálya után iktatták a rendezők egy előre nem tervezett plusz szervíz lehetőséget, így időben meg tudták gyógyítani Thiry autóját.

A hatodik, hírhedt Stiri gyorsaságin érte utol a végzet a Subaru csapatot. Sorra húztak ki a pályáról az Eriksson után rajtolt autók, de Kenneth-nek se híre, se hamva nem volt. Végül több mint hét perces késéssel, törött futóművel botorkált ki a gyorsaságiról. Liattinak ugyan csak a felnije törött el, és "csak" fék problémákkal küzdött, de ez is elég volt jó egy percnyi késéshez. Bernardininek ugyanitt törött el az



Klima foto

### **Loix-Sweets**

Az egyik legígéretesebb ifjú titán  
GRIFONE Rally Team

# III. VESZPRÉM

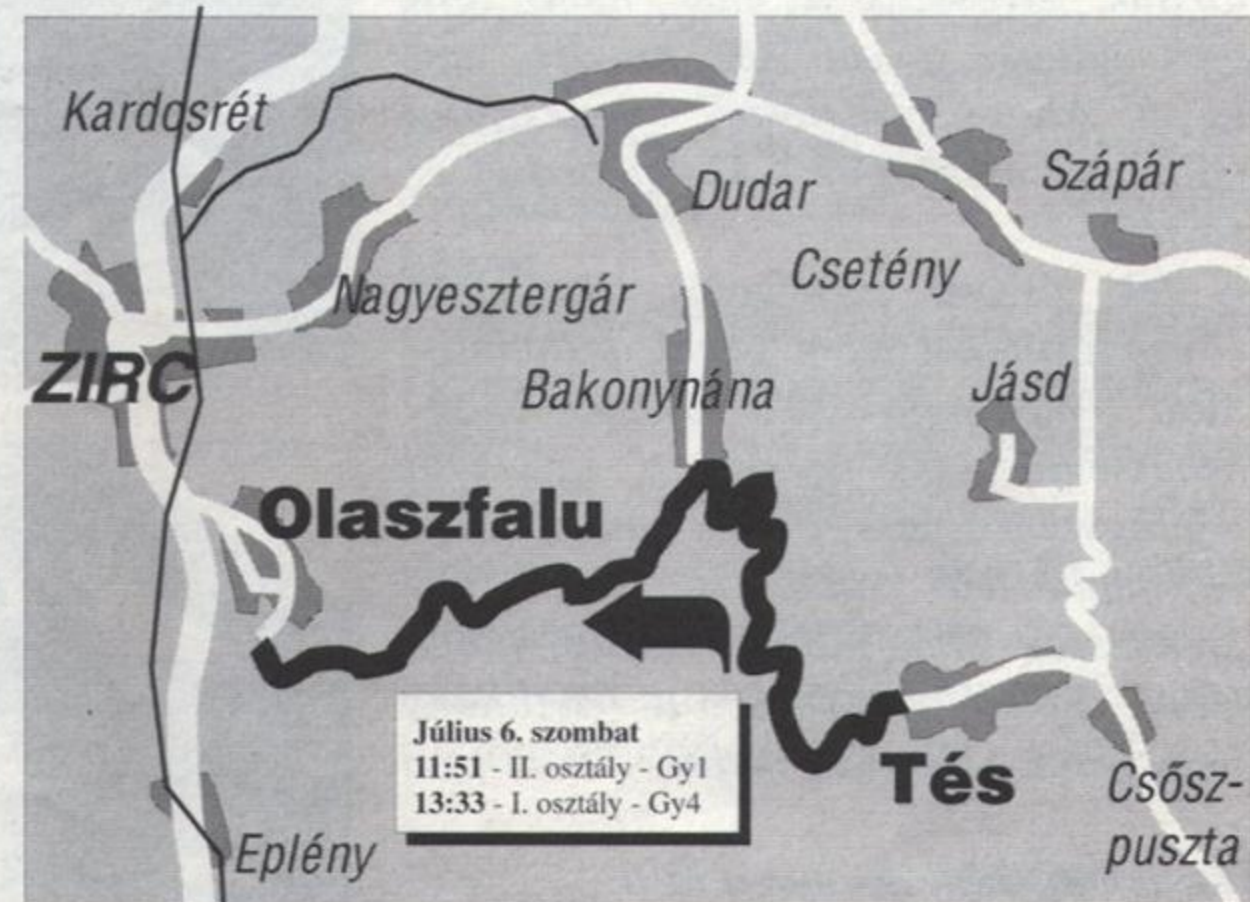
1996. július 5 - 7.



# RALLYE



Szeretettel meghívjuk a Rally szerelmeseit abból az alkalomból, hogy Veszprém megyei összefogással, a megye, a város és sok-sok megyei vállalkozó anyagi támogatásával a magyar Rallye Országos Bajnokság I. és II. osztályának, valamint a Közép-Európa Zóna Kupa soron következő futamát a Város környékén megrendezzük.





A szaksajtó szerint a franciáknak nem csak a Maxi Megane kifejlesztésével sikerült nagyot alkotnia, de a kocsi alapmodellje, vagyis utcai változata is figyelemre méltó. A Renault Megane két literes coupe modellje, nem csak közel 150 lóerős teljesítménye miatt vált népszerűvé nem sokkal megjelenése után, de egész megjelenésével egy új korszakot nyitott a francia cég formavilágában.

Az utcai coupe persze aligha vethető össze több mint 100 lóerővel "vadabb" Maxi testvérével, mindazonáltal figyelemre méltó autó. Persze nem ezért van, hogy egyszerű, letisztult vonalai ellenére - legalábbis egyelőre - megfordulnak utána az utcán. A Renault-nak hosszas próbálkozások után sikerült egy olyan sport-coupet megalkotnia, amely piaci sikerekre is számíthat.

Mégis nehéz objektív véleményt mondani egy-egy autóról, így az RS olyan szakértővel mondat véleményt, akinek ítéletével még az elfogult gyártó vagy márkakereskedő sem vitatkozhat.

A Renault Megane Coupe volánja mögött ezúttal ifj. Tóth János.

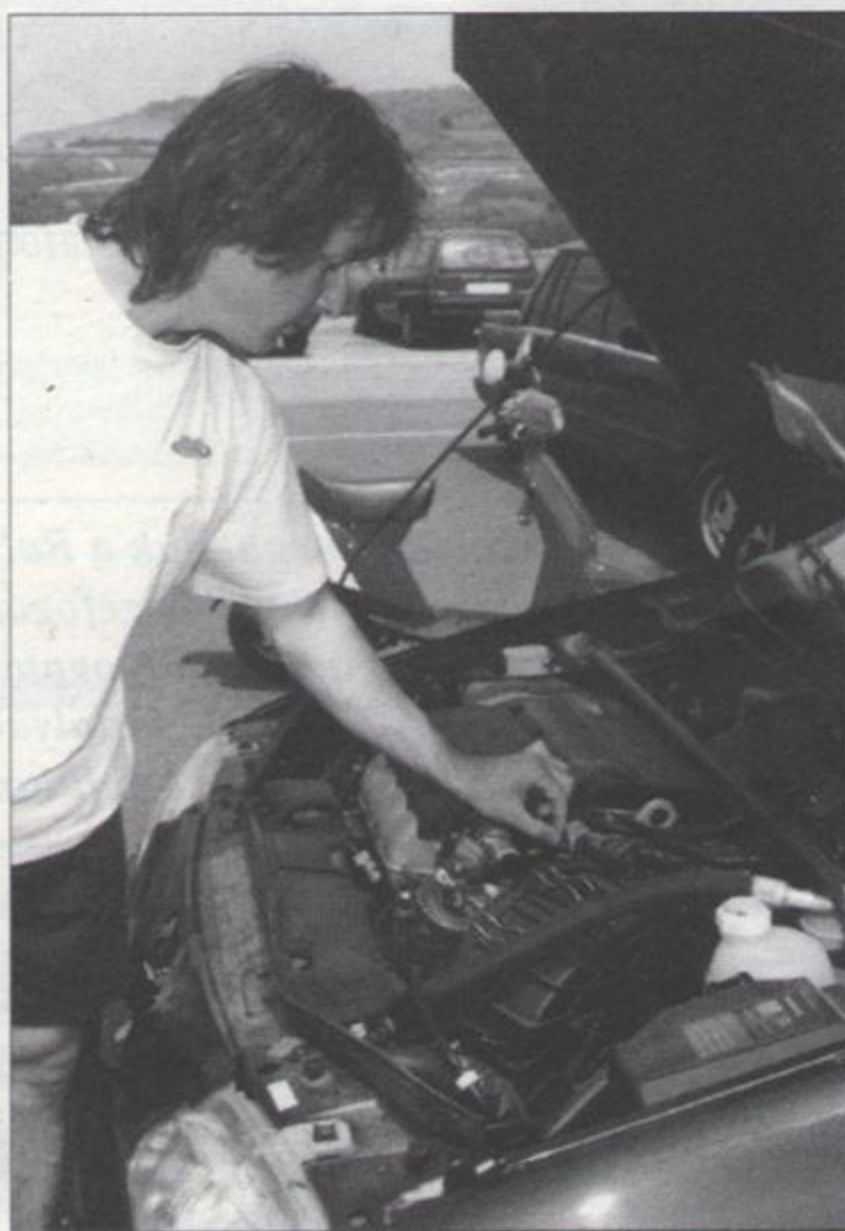
- Meglepett. Az autó dinamikus. Erős a motorja amit érezni a gyorsulásán is. Annak ellenére, hogy első kerekes, nagyon jól fordul, stabil, nagy tempóval elfordulva sem kell összeszedni a kocsit.

- Úgy tűnik a futóművet is sikerült eltalálni, sportosak a gátlók, amit érezni lehet az autó stabilitásán is. E téren minden rendben van. Ami viszont zavaró, hogy a motort lágy bakokra építették. Folyamatos gázadásnál vagy gyorsításnál, ha a kezünket a váltón tartjuk, elveszjük a gázt, majd újra gázt adunk, a váltókar mindig ránt egyet. Ahogy terhelésnél megfeszül a váltó, azt érezhetjük a kezünkben és ez zavaró.

A fék viszont szenzációs. Borzasztó rövid fékutat lehet venni, pillanatok alatt megfogja a kocsit, nagy sebességnél is. Szerintem az autó legnagyobb erőssége a jól eltalált fék.

A gépháztető alatt is látszik az igényesség. Első pillantásra úgy tűnik, hogy sokat átvettek a Williams belsejéből. Szép a motorja.

Ja, és nagyon jó benne a hi-fi.



## A MAGYAR BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

### ABSZOLUT

1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia	-	20	20	20	60
2. Tóth(Gili)-Csökő	Leier-Márton	15	12	15	4	46
3. Érdi-Varga	Total-Érdi Team	-	15	-	12	27
4. Bathó-Kosztolányi	Motorsport ECS	-	10	10	6	26
KissF.-Kiss	AMC Rallye	8	8	-	10	26
6. Szeleczy-Penderik	HT Rallyesport	-	3	12	8	23
7. Vizin-Gönczi	Kopcsóker-Vízügy	12	4	6	-	22
8. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	20	-	-	-	20
9. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	4	6	8	-	18
10. Ranga-Büki	MOL	-	-	-	15	15
11. Dr. Konta-Táborszky	AutóÁgó	10	-	-	3	13
12. Gerencsér-Garamv.	Pász-Ger SC	6	-	-	-	6
Keszler-Hering	Stoll SE	-	2	4	-	6
14. Hubert-Mészáros	Hubert MSE	3	-	-	-	3
Veszprémi-V.né	Nyíregyházi V.SE	-	-	3	-	3
16. Bútor-Tóth	Gaál Motorsport	-	-	2	-	2
Horner-Kerék	OSC Autósport	2	-	-	-	2
Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	-	-	-	2	2
19. Ábrahám-Mike	Szerpen Team	1	-	-	-	1
KissL.-Bedő	HungaroLada	-	-	1	-	1
Takácsy-Simon	Motoros RC	-	1	-	-	1
Turi-Tóth	Kokó Rally Team	-	-	-	1	1



### "A" CSOPORT

1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia	-	20	20	20	60
2. Tóth(Gili)-Csökő	Leier-Márton	15	12	15	10	52
3. Érdi-Varga	Total-Érdi Team	-	15	-	12	27
4. Keszler-Hering	Stoll SE	-	10	12	-	22
5. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	20	-	-	-	20
6. Ranga-Büki	MOL	-	-	-	15	15
7. Bútor-Tóth	AutóÁgó	-	6	8	-	14
8. Horner-Kerék	OSC Autósport	12	-	-	-	12
KissL.-Bedő	HungaroLada	6	-	6	-	12
Takácsy-Simon	Motoros RC	-	8	-	4	12
11. Keil-Molnár	Keil Motorsport	10	-	-	-	10
Veszprémi-V.né	Nyíregyházi V.SE	-	-	10	-	10
13. Hényel-Andrejszky	AutóÁgó	8	-	-	-	8
Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	-	-	-	8	8
15. Szabó-Petrikovics	Főtaxi SC	3	3	-	-	6
Turi-Tóth	Kokó Rally Team	-	-	-	6	6
17. Sóvári-Varga	Trade ASC	2	2	-	1	5
18. Balatonyi-Németh	Stoll SE	-	1	-	3	4
Balogh-Csepela	-	-	-	-	4	4
Bojtár-Prókay	Ei-Ton VGSE	4	-	-	-	4
Dara-Török	Arrow Rallye T.	-	4	-	-	4
Dibusz-Tenke	-	-	-	4	-	4
23. Floch-Gyug	Webasto Rallye	-	-	-	2	2
24. Vass-Dömök	Servico R.SE	1	-	-	-	1

### A bajnokság futamai

Champion-Arbau Rally	Esztergom	03. 30-31.
MOL-Salgó Rally	Salgótarján	04. 19-20.
Kosice Rallye	Kassa	05. 16-17.
HB. Kisbér Rally	Kisbér	06. 15-16.
III. Veszprém Rally	Veszprém	07. 05-07.
Budapest Rally	Budapest	ELMARAD
Miskolc Rally	Miskolc	08. 30-31.
Mecsek Rally	Pécs	10. 11-13.



### Thiry - Prenot

egyik hátsó rugója és keltett fura zajokat, amitől az az érzés támadt benne, hogy a difi hibája lehet, és hamarosan ki kell állnia.

A 7. szakaszon a változatosság kedvéért *McRae* gázolt át egy kövön, ami mély nyomokat hagyott autója futóművében, de ez sem tudta őt megakadályozni abban, hogy ismét a leggyorsabb időt autózza. Erre annál is inkább szüksége volt, mert *Makinen* egyre jobban kezdett magára találni, és előnye hirtelen el kezdett fogyni.

*Sainz* egész nap autója futóművével küzdött. A Bilstein lengéscsillapítókat többször is Dynamicra cserélte, majd vissza, közben a beállításon változtatgatva, hátha javul valamit az autó.

A nap utolsó gyorsaságiján megint csak *Liatti* Subaruja kapott defektet, ami ezúttal két perc spejzot jelentett az olsz számára.

Az esti célban alig lehetett valamit hallani, az 555-ös szívekről lehulló kövek csörömpölésétől, amikor kifüggesztették a körlevelet, miszerint az 6. gyors eredményét törlik, mert rövidítési lehetőség volt a pályán. Ezzel *Eriksson* 7, *Liatti* pedig 1 percet

tudhatott le a hátrányából.

*McRae* 1 perces előnnyel zárta a napot *Makinen* előtt, akit szintén 1 percnyi hátránnyal követett az egymás nyakán lihegő *Sainz* és *Eriksson*. *Liatti* defektjének köszönhetően intett búcsút a harmadik helyének, és csúszott vissza az ötödikre.

A második napi első gyorsan *Makinen* is feliratkozott a futómű görbítők listájára. Ezzel a következő szervíz pontig veszélytelenné vált *McRae* számára, aki pihenőt vezényelhetett végtelenségig hajszolt Subarujának.

Tőlük jócskán lemaradva *Sainz* és *Eriksson* tovább folytatták a késhegyre menő küzdelmet, de egészen addig nem tudtak dűlőre jutni, amíg *Sainz*-nak zseniális ötlete nem támadt. Mivel a futómű beállításokkal nem tudta javítani autóját, fogta az egyik pótkereket, és kihajította. Az eredmény őt is meglepte, mert az addig csetlőbotló *Cossi*, a megváltozott súlypont miatt hirtelen kezes báránnyá vált és egyszerűen faképnél hagyta üldözőjét.

*Liatti* az ötödik helyébe nem akart belenyugodni, és begyújtotta a rakétáit. Minden egyes gyorsaságin lefaragott valamit a hátrányából, és a nap végére 40 másodpercet hozott csapattársán, *Erikssonon*.

*Thiry*-t már korábban is több apró hiba hátráltatta, ezek a második napon is folytatódtak. Először a guminyomást állították be rosszul, majd a hűtővíz kontrollámpája kezdett vészjóslóan villogni. Szegény *Bruno* nagy ijedtében felcsavarta a fűtést, nehogy megfőzze a motort, ami az amúgy is elviselhetetlen melegben nem kis megpróbáltatást jelentett. Nem is értem miért nézett furcsán a szerelőkre, amikor közölték vele, hogy egész nyugodtan figyelmen kívül hagyhatta volna a lámpát, mert nem volt nagy jelentősége...

A *McRae*, *Makinen* viadal a nap hátralevő felében úgy folytatódott, hogy amikor a különbség kettőjük között elkezdett csökkeni, *McRae* rátett egy lapáttal, amikor pedig *Makinen* újra lőtávon kívül került, lazított egyet a skót.

A második napi célban semmi sem változott az előző naphoz képest, és nagyon úgy tűnt, hogy a záró szakasz sem hoz különösebb izgalmakat.

*McRae* továbbra is előnyének bebetonozásával foglalkozott, *Makinen* hiába hajszolta Mitsubishijét nem tudta felvenni a versenyt. Az előző napon jócskán elhúzott *Eriksson*-tól, ezért közöttük sem tudott csata kialakulni. Egyedül *Liatti* küzdött a másodpercek ellen, amikből újabb 40-et dolgozott le, és előzte meg csapattársát, *Erikssont*, megszerezve ezzel a negyedik helyet.

A *McRae-Ringer* (Subaru), *Makinen-Harjonne* (Mitsubishi), *Sainz-Moya* (Ford), *Liatti-Pons* (Subaru), *Eriksson-Parmander* (Subaru), *Thiry-Prenot* (Ford) végső sorrend akár papírforma eredménynek is mondható, de mindenféleképpen hűen tükrözi az erőviszonyokat.

Mihályi Csaba



## HOL NÉZHNÉM?

Versenyzőszemmel rendszeresen az év legnagyobb próbatétele a veszprémi verseny: hőség, az autónyúzó pályák, főleg a lőtér, amely itthon jelenleg a leghosszabb gyorsasági szakasz, ráadásul a jól ismert sziklás terepen.

### Szóval hol is nézném?

A kislőtér új szakasz, tavaly debütált a II. osztályban. A kijelölt parkolótól rövid sétával elérhetünk egy hosszan belátható szakaszt. A klasszikus lőtérnek nem a vezetési pont a leglátványosabb része, bár ez a legnépszerűbb (legkényelmesebb) a hátsó részeken tempósabb, dobálósabb szakaszok vannak, de itt ritkán találkozunk nézőkkel. Talán érdemes lenne Hajmáskér felől bejönni. Az egyetlen tiszta aszfalt csak egy-egy alkalommal van mindkét osztálynak. Bakonyána széléről balra egy szerpentin szerű leereszkedő, jobbra pár száz méterre egy tempós hidas kombináció érhető el. A Vigántpetend vegyes burkolatú 7 km jó minőségű murva, és 3 km aszfalt. A murva gyors-technikás, a növényzet miatt nehezen belátható. Az aszfaltra kifordulás megközelíthető Nagyvázsony felől. Az aszfalt vége egy hajtőkanyar-fűzér, ami egy beláthatatlan bukkanóval kezdődik. Látványosságát az garantálja, hogy a mezőny általában murva gumit használ, ami a forró aszfalton produkál meglepetéseket. Vigántpetenden ugyanekkor falunapok ünnepe folyik, tulajdonképpen a verseny is a búcsú része. A Kislőd-Szentgál szakasz a második nap legkomolyabb próbatétele. Több eltérő jellegű részre tagolódik: első része a száguldásé, a második a sűrű erdőben szinte a fák közötti szlalomozásé, a vége újra a robogásé.

Kovács György

### Menetrend:

#### Július 05. péntek

- 7:30-12:00 Rally II., 7:30-12:00 Rally I. adminisztratív átvétel a HEMO-ban
- 8:00-18:00 hasonló sorrendben technikai gépátvétel a "West-Katona-Suzuki" márkaszervizben.
- A megjelent versenyzők és a sikeres átvételek után, 21:00 - a rajtlista kifüggesztése a versenyirodán.

#### Július 06. szombat

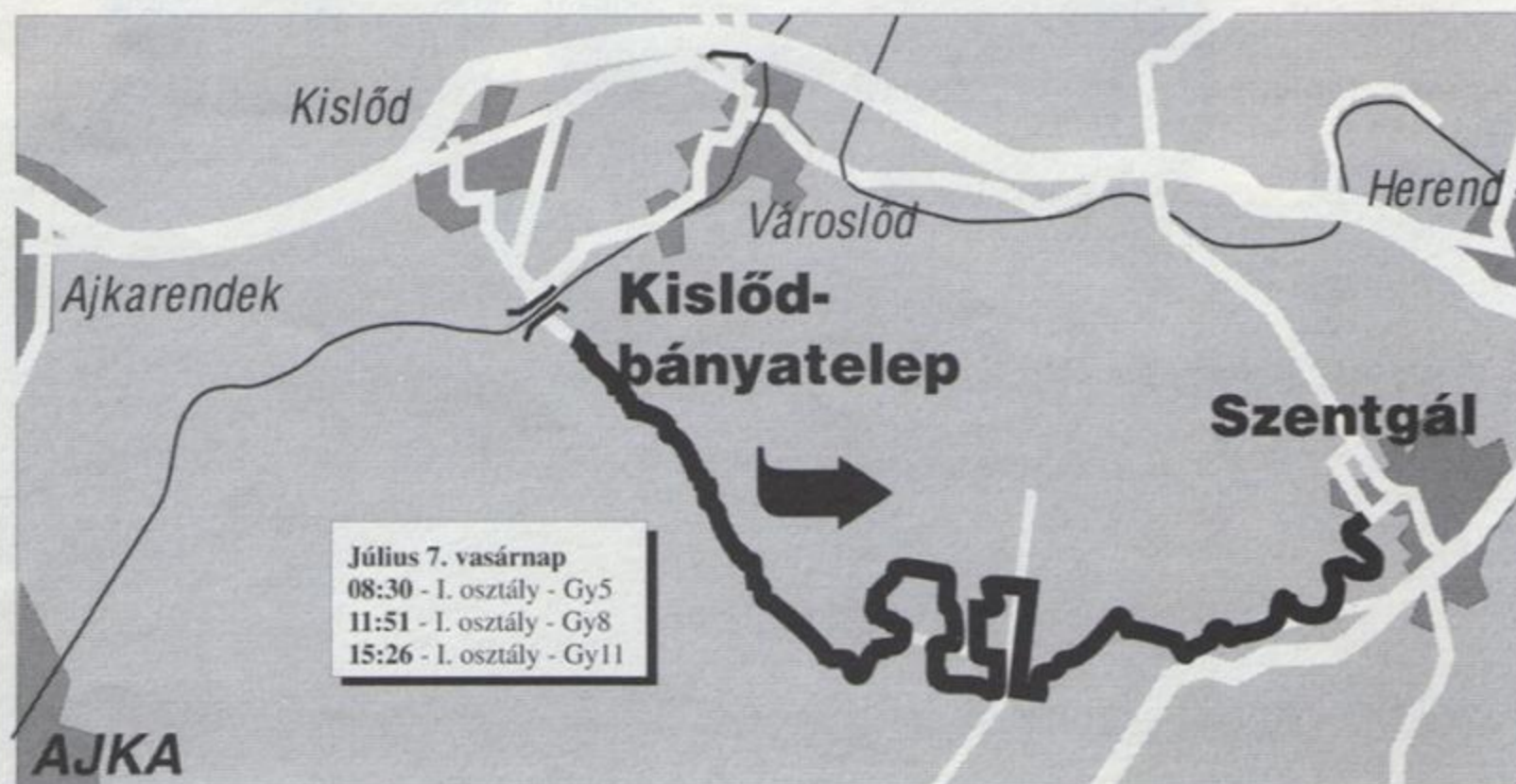
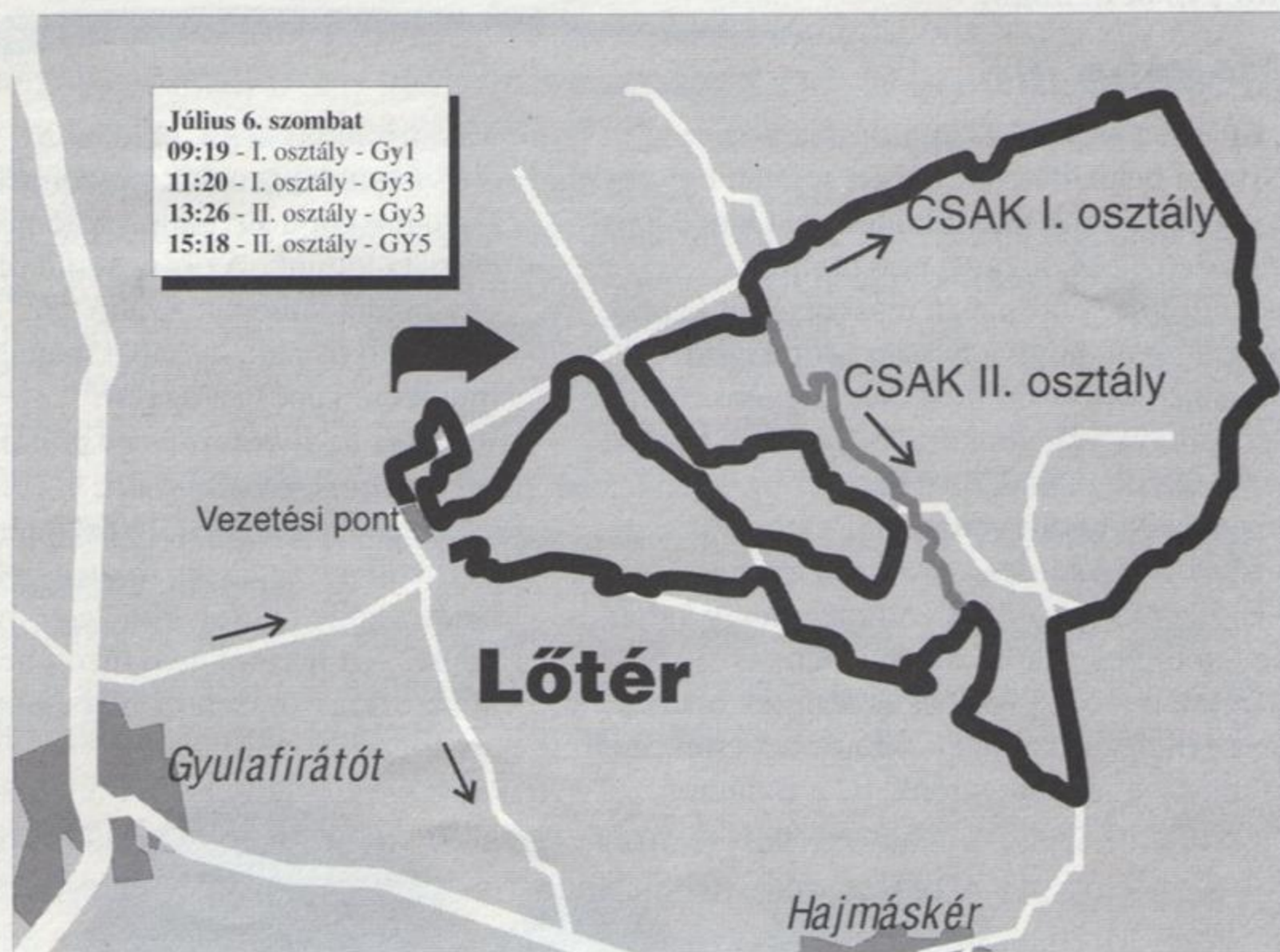
- 07:30-08:30 I. oszt. behajtás a rajt-várakozóhelyre (Veszprém Jutasi út lezárt szakasza)
- 09:00 I. osztály RAJT
- 09:30-10:30 II. oszt. behajtás a rajt-várakozóhelyre
- 11:00 II. osztály RAJT
- 15:18 I. osztály 1. nap CÉL
- 19:48 II. osztály CÉL
- 20:30 I. osztály ideiglenes eredménylista
- 21:00 I. osztály 2. napi rajtlista kifüggesztése

#### Július 07. vasárnap

- 08:00 2. nap RAJT (csak I. osztály)
- 08:30 II. osztály ideiglenes eredménylista
- 09:00 II. osztály óvási határidő vége
- 16:18 I. osztály CÉL
- 18:30 I. osztály ideiglenes eredménylista
- 19:00 I. osztály óvási határidő vége

### ÜNNEPÉLYES DÍJKIOSZTÓ

a magyar versenyek közül évek óta kiemelkedő külsőségek között Veszprém központjában, az Óváros téren a Városháza előtt.



### FIGYELEM!

A "0"-s nyitó, és "R" jelű záróautók között a verseny folyamatos. A pályára nagyobb szünet esetén is TILOS ráhajtani!

# NISSAN TERRANO II



## *Időjárás-jelentés, útviszonyok! Kit érdekel?*

A Terrano II kishaszonjármű valódi szabadságérzést biztosít tulajdonosa számára. A sportosan elegáns, összkerék meghajtású terepjáró irigylésre méltó társ az exkluzív rendezvényeken, a teljes kikapcsolódást nyújtó hegyi és vízparti túrákon, vadászatokon és a nehéz terepen végzendő munkában is. Gyári kialakítású 3 ajtós haszonjárműként már nettó 2.980.000,- Ft-tól kapható!

Valamennyi Nissan típusra négyéves kamatmentes részletfizetés márkakereskedőinknél:

Békéscsaba 66/449-934 · Budapest 1/216-1190, 1/285-5078, 1/202-3455, 1/168-6075, 1/220-5080 · Debrecen 52/429-629  
Dombóvár 74/465-047 · Gödöllő 20/236-671 · Győr 96/319-853 · Kaposvár 82/416-111 · Kecskemét 76/480-592  
Komárom 34/343-895 · Miskolc 46/355-833 · Nyíregyháza 42/411-275 · Páztó 32/360-270 · Pécs 72/215-970 · Szeged 62/474-433  
Székesfehérvár 22/310-208 · Szolnok 56/423-530 · Szombathely 94/313-983 · Tata 60/374-376 · Veszprém 88/428-288/52-32 m.  
Kizárólagos importőr a Summit Motors Hungary Rt. WWW cím: [www.hungary.net/auto/nissan](http://www.hungary.net/auto/nissan)





# nagy KOKÓ

*Hű, a mindent! - mondták jónéhányan tavaly, amikor a Nissan Sunny GTI F2 először mutatkozott be Magyarországon. E szavakban persze csak a jobban neveltek fakadtak ki, hiszen a spontán csodálkozás és tetszésnyilvánítás hívei inkább azt mondták, hogy "hű a szentségit", míg voltak olyanok is, akik a látványtól magukról megfeledkezve egyenesen jelzős szerkezetekben emlegették valakinek az édesanyját. Szóval a Nissan Motorsport Europe, pontosabban Alistair McRae autója, óriási sikert aratott, sőt többek álmaiban ezek után gyakran megjelent a kocsi. Most, nem egészen egy esztendő múlva a hazai bajnokságban is megjelent a Nissan, amiről csak Nagykokó, azaz (kevésbé ismert nevén) Kovács László tudta már régen, hogy nem délibáb.*

## Mesébe illő...

- Két évig folytak a tárgyalások, hogy a Nissant behozhassuk. Ebben segített egy régi barátság, a Janspeed tulajdonosa Ódor János, a Nissan egyik legnagyobb tuning beszállítója. Európában másodikként kaptuk meg a jogot, hogy a Nissan Motorsport hivatalos dealerei lehessünk. Egyébként már azon a tavalyi bemutatón is úgy volt, hogy az autó nálunk marad, de a bérlete rengetegbe került volna.

- **Most se lehet olcsó egy egész csapat.**

- Először csak az ötlet volt meg, hogy kellene egy komplett csapat, aztán a pénz is megkerült hozzá. Voltak akik hittek bennem és az elképzeléseimben. Mindenek előtt Shell Hungary a fő támogatónk, de a Bahnhof

Music Club is segít, például a "látványunk" is nekik köszönhető. Ugyanakkor a Juventus rádió hivatalos csapata lettünk. Az is egyedülálló, hogy egy média támogató. Szabó "Zé" egy fantasztikus pali, a csapat menedzser, mindenre képes az ügyért.

- **A pénz az fontos, de egy pilóta, sőt egy navigátor sem árt.**

- Nekem - megmondom őszintén - Kiss Feri volt a fixa ideám, biztos voltam benne, hogy "rá fog ülni" egy ilyen gépre. Azt hiszem nem bízott bennem, abban, hogy összehozom a csapatot.

Inkább vett magának egy autót. A "déliek" mind ilyenek, hogy szeretnek a saját fejük után menni. Jól ismerem őket...

- **Ha nincs Kiss, jó a Turi?**

- Nem. A Turi mindig jó. Amikor nem működött az eredeti elképzelés, végig kellett gondolni, hogy ki az a pilóta, aki még fiatal, de rutinos, gyorsan megy és népszerű.

- **Ez a három dolog a legfontosabb?**

- Mindenképpen. Ráadásul ott volt a Tóth Imi, aki tapasztalt, kitűnő navigátor és ment már a Turival. Aztán Tomi javasolta, hogy a másik lehetne a Szabó Gergő, aki viszont fiatal, de szintén rutinos, gyors és népszerű... vagyis kész volt a csapat.

- **Pénz, paripa, fegyver. Vagyis van pénz, pilóta, de honnan a paripa?**

- Rengeteget változott a dolog. Először úgy volt, hogy kapunk egy majdnem újat és egy újszerűt. Aztán egyik este telefonál a Tomi, hogy nézem e az Eurosportot, mert ott ment az autónk, de estek vele egy ba... szóval baromi nagyot. Éppen a Salgó előtt... szóval el lehet képzelni, mennyire tetszett a műsor akkor a tévében.



# RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 6. (1981)

Összeállította: Csúri Gábor

## TALBOT SUNBEAM LOTUS

A nyolcvanas évek legelejére viszonylag kiegyenlítetté vált a világbajnokság mezőnye. Több típus is hasonló esélyekkel vághatott neki a versenytávnak. Egyetlen versenyautóval sem tudták olyan maradéktalan fölényrel uralni a történéseket, mint korábban például a Lancia Stratos-szal. Ennek a mezőnynek lett - többek között-egyik favoritja a francia Talbot-csapat, akik Talbot Sunbeam Lotus versenyautókat indították a rallye-világbajnokságon.

A Talbot Sunbeam Lotus szériában készülő változata a korszak egyik "legbrutálisabb" Golf-osztályú autótípusa volt. A 2200 cm<sup>3</sup>-es motorral, injektorral szerelt sportkivitel 152 lóerős volt! A nyolcvanas évek elején ebben a kategóriában ez egyedülállónak számított: a kis felépítményt akár 200 km/h-ás sebességgel is repíthette az erőforrás. Erre a modellre építették azt a rallye-gépet, amely a világbajnokság egyik sikeres, meghatározó típusává vált.

1981-ben, abban az évben, amikor Ari Vatanen a Ford Escort RS volánja mögött egyéni VB-t nyer, a gyártók világbajnokának megtisztelő címe a Talbot-csapatot illeti. Ez azt jelenti, hogy 1981 legeredményesebb rallye-autója a Talbot Sunbeam Lotus.

Bizonyos értelemben a gyár fennállásának csúcsa ez a siker. Mindenesetre ehhez az időponthoz köthető a Talbot kocsikkal elért legfényesebb sporteredmény. (A Talbot egyébként egy ideig az F1-ben is érdekelt volt.) Így lett ez a francia cég a kilenc rallye-világbajnok autógyár egyike.

### ALAPMODELL:

**Talbot Sunbeam Lotus**

**Motor: 2200 cm<sup>3</sup>**

**Max. Teljesítmény: 153 LE**

**Max. sebesség: 198 km/h**

**Gyorsulás: 0-100 km/h: 8,4 sec**



### LADA 2105 "N2"

érvényes gépkönyvvel, rajtkész állapotban,  
Szuromi motorral ELADÓ.

56-os méretű SPARCO overall ELADÓ

Érd.: Besenyei István: (54) 452-810; (20) 440-867

Aztán Olaszországban is próbáltunk egy autót, de borzalmasan drága volt, az olaszok meg azt mondták, lehet, hogy drága, de van... Aztán éppen onnan jöttem haza, amikor itthon várt a fax, hogy hagyjuk az olaszokat, mert Dél-Afrikában visszamondtak egy autót, amit azonnal el lehet hozni.

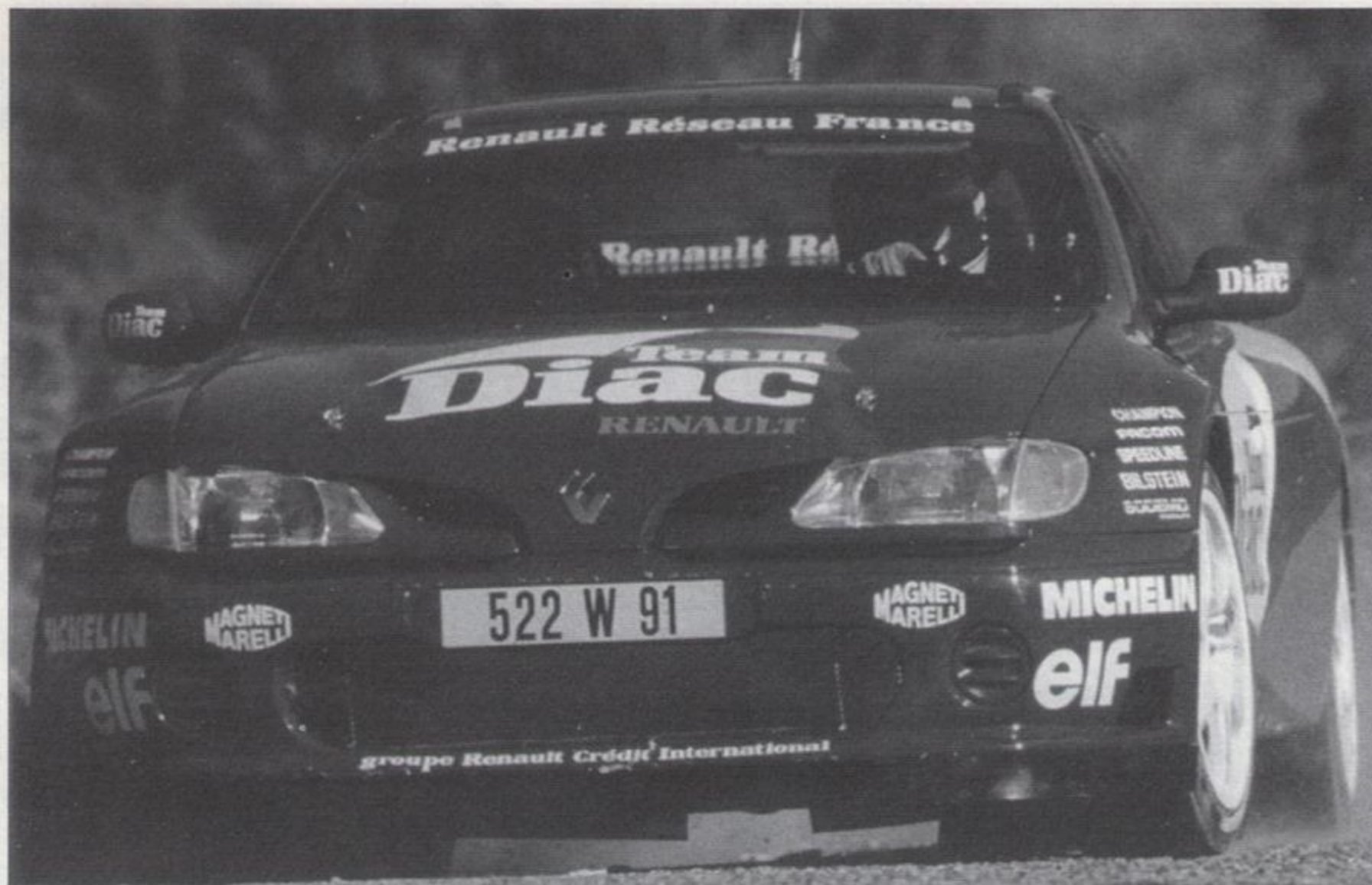
- *Frissen ropogóssan...*

- Szűz új, még senki nem ment vele egy métert sem. A Nissan Motorsport Europa legutolsónak gyártott kocsija. Minden megvan hozzá, a nagy fékektől a tartalék alkatrészekig.

- *Mit szóltak a hitetlenek Kisbér után?*

- Többen mondták, hogy b... meg Koksi. Általában mindenki ezt mondta. Még Ranga Laci is, akivel - és ez fontos - barátságban váltunk el. Neki egyébként üzenem, hogy egyszer még versenyezhet nálam, és beülhet egy Nissanba. Ettől függetlenül, mindenki gratulált. David Witlock a Nissan Motorsport Europe vezérigazgatója például annyira kíváncsi ránk, hogy itt lesz a Veszprém Rally-n. Nem csoda. Az autó fantasztikus, kitaláltuk hozzá a Turit, az első versenyünket megnyertük a kategóriában...  
...hát nem mesébe illő?

*schwartz...*



Jóllehet a Renault az elmúlt években több mint egy tucat modelljét homologizáltatta, mégsem sikerült egyetlen autójával sem megkapaszkodnia az élmezőnyben. A gyár minden erejét, szakmai tudását és tapasztalatát mozgósította, hogy egy olyan autót készítsen, amely a rally pályákon is visszaszerzi a márka egykori fényét. Szinte az új modell, a Megane megjelenésével egy időben a Renault kifejlesztette a kétliteres coupe rally változatát a Maxi Megane-t.

A kocsit versenyen kívül már tavaly tesztelték, ám a premiért ez év márciusában tartották. A 22-24-ig rendezett Lyon Charbonnières Rallyen, a francia bajnokság első futamán, a tervezettnél egy hónappal előbb, rajthoz állt a Diac Team, méghozzá két Maxi Megane autóval. A cél, megszerezni az F2-es bajnoki címet, legyőzve a nagy hazai riválist a Peugeot csapatot. Az autókba olyan versenyzőket ültettek, mint a tapasztalt Jean Ragnotti - Gilles Thimonier, illetve a Philippe Bugalski - Jean Paul Chiaroni páros, akiket a francia szaksajtó csak a Renault vagyis a Diac csapat "négy muskétásaként" emleget.

A bemutatkozás ígéretes volt, hiszen az új autó három gyorsasági szakaszt megnyert, valahányszor az élmezőnyben végzett és ezzel a futam végén Bugalski az abszolút második, míg Ragnotti a negyedik helyet szerezte meg. A versenyt a konkurencia, azaz a Peugeot 306 Maxi nyerte.

Ez persze csak bemutatkozás volt egy hármassal értékelte futamon. Ezután következett két, - a francia bajnokságban csak e kétféle szorzó létezik - ötszörös szorzójú futam, ahol már jobb eredményre aspirált a Diac team. Az április elején rendezett 39. Grasse Alpin Rallye, meglehetősen szoros küzdelemben és csupán egyetlen másodperccel, de Bugalski megverte a Peugeot 306 Maxival versenyző Penizzi fivéreket. Mivel Ragnotti a negyedik helyen végzett, a Diac csapat az új autóval máris átvette a vezetést a francia bajnokságban.

Ennél is nagyobb megmérettetés következett alig három hét múlva. Nem csak azért mert a francia bajnokság harmadik futama ugyancsak ötös koefficienssel járul hozzá a bajnoki pontokhoz, de a Tour de Corse, azaz a 40. Korzika Rally egyben az F2-es világbajnokság egyik állomása volt. A szoros versenyben ismét Bugalski (481 pont) volt a leggyorsabb a Megane Maxival, így a két Peugeot 306 Maxit - Panizzit (390) a második, Chatriot-t (240) pedig a harmadik helyre - maga mögé utasította a bajnoki tabellán.

Ezzel a Renault gyár is elégedett lehet, hiszen a kategóriában a konstruktőrök világbajnoki pontversenyében is a Renault (128 pont) átvette a vezetést a Peugeot (109) és a Seat (98) előtt.



Klima fotó

A csapat, mivel a tervezettnél egy hónappal korábban debütált, menet közben kellett, hogy végrehajtsion néhány módosítást a versenyautón. A negyedik futamon - a hármas szorzó miatt a tesztelés kisebb kockázattal járt - a konstruktőrök két újítást is kipróbáltak Jean Ragnotti Megane-ján. Az egyik, hogy szekvenciális váltóval látták el az autót, amit jölehet, már hosszú hónapokig teszteltek, éles helyzetben csak a június 7-11 között megrendezett Alsace-Vosges Rallyn vizsgázt. A másik változtatás egy új befecskendező alkalmazása volt, amelyet a Megnetti Marelli kizárólag a Renault számára fejlesztett ki. Mivel Bugalskii vezette a bajnokságot, a Diac Team nem kockáztatta meg, hogy az ő autóján is változtasson. A taktika bevált, hiszen Bugalski és a 306-os pilótája Gilles Panizzi az első hat gyorsaságin fej-fej mellett haladtak, míg a hetedik gyorsan a Megane defektet nem kapott. Bugalski azonban hihetetlen elszántsággal küzdve a verseny végére felküzdötte magát a második helyre. Nem fejezte be a futamot Ragnotti, aki a tizenkettedik gyorsaságin kicsúszott, és kiesett a versenyből. Ettől függetlenül az autóján végrehajtott módosítások jelesre vizsgáztak, így a tervek szerint a Bugalski kocsija is a szekvenciális váltóval és az új injektorral áll rajthoz a következő, ötös koefficiensű Ronde Cevenola Rallyn.

Ezzel a Renault-Peugeot különverseny is 2-2-re alakult, jölehet a Megane két ötszörös, a 306 pedig két háromszoros szorzójú futamot nyert. Az Alsace-Vosges Rally-t végül a Panizzi fivérek nyerték a Bugalski - Chiaroni páros előtt. A harmadik helyen a szebb napokat is megélt Delecour - Grateloup kettős végzett ugyancsak 306-ossal. A francia márkák egyeduralgóak a francia bajnokságban, hiszen ezen a futamon is a 4x4-es Ford Escort Cosworth-ok a Jaquillard testvérekkel és a Pereira - Cossin párossal csak a negyedik, ötödik helyen végeztek.

A tizenkét futamból álló francia bajnokság állása négy futam után

1. Bugalski 562
2. Panizzi 510
3. Latil 269
4. Chatriot 240
5. Ragnotti 168
6. Delecour 160

### RENAULT HUNGÁRIA

*Didier Auriol kipróbálta mindkét francia Kit-Car-t., nagyon jó véleménnyel volt mindkettőről, de számára az ideális rallyautó egy Megane motorral szerelt 306-os Maxi lenne.*

*(l'Automobile Magazine)*



**vasárnap  
18.00  
hétfőn  
19.00**

**AUTOSPORT MAGAZIN  
A SZÍV TV-BEN  
MINDEN HÉTEN**

SENATOR STEYR VOLVO CHRYSLER IVECO  
 OPEL bugatti ALFA ROMEO Ford ROLLS ROYCE RENAULT  
 RANG ROVER MAZDA HONDA  
 PEUGEOT 405 HONDA ACCORD LADA FIAT  
**AUTÓÜVEG**  
 MINDEN TÍPUSHOZ  
 Telefon: 410-8477  
 1154 AULICH UTCA 26.  
 LEGÉNY AUTÓJAVÍTÓ  
 GM TOYOTA OMEGA CORSA PEUGEOT 205  
 PORSCHE MITSUBISHI MERCEDES BENZ SUBARU  
 DAIHATSU SAAB 9000 BMW LANCIA THEMA