

Ára: 1 liter ólommentes benzin (98.50 Ft)

# RS RALLYSPORT

*Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, és a versenyeken*

I. évf. 1. szám. 1995. szeptember

Megjelenik havonta

legkisebb Tóth sportfotó

**WYNN'S MISKOLC RALLYE**  
**Frankfurti Autószalon**  
**interjú: Béres József**  
**Versenynaptár**



# BAJNOKAVATÓ



# RALLYE

# WYNN'S MISKOLC



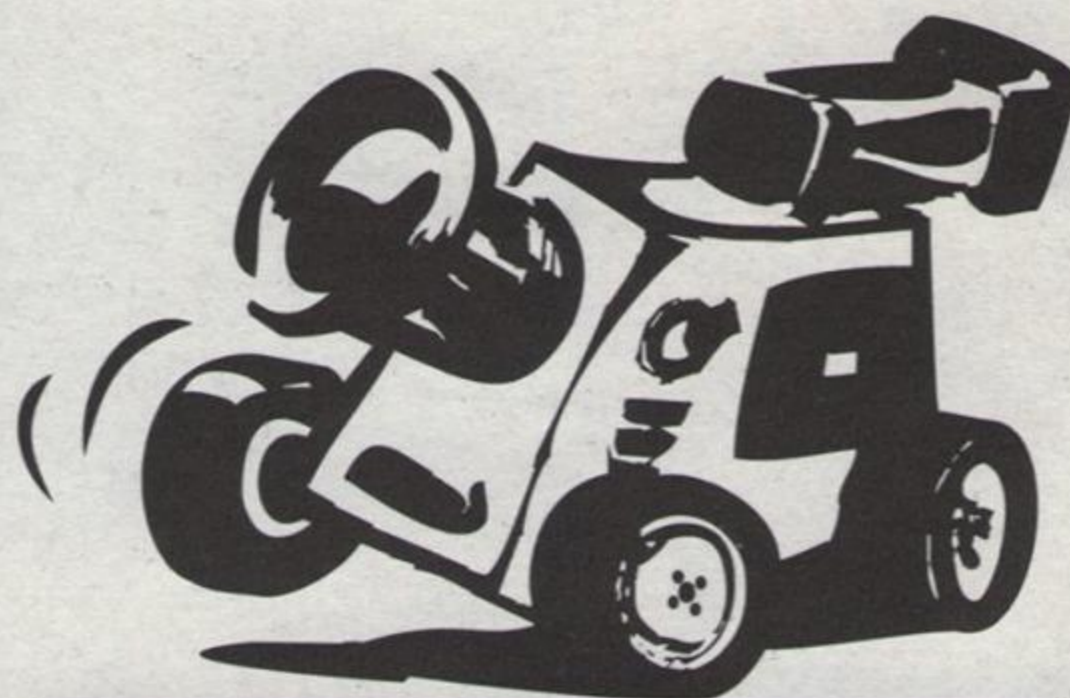
Fotó Klíma

## I. osztály

1. ifj.Tóth-Gergely	ARAL-Colonia Team	A8	Toyota Celica 4WD
2. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	A8	Ford Escort Cosworth
3. Érdi-Varga	Érdi Rallye Team	N4	Mazda 323 GTR
4. Tóth-Csökő	Hitachi-JKH SC ASE	A8	Audi Coupe S2
5. Bathó-Kosztolányi	E.C.S. Motorsport	N4	Ford Escort Cosworth
6. Szeleczy-Tóth	H&T Rallye	N4	Ford Escort Cosworth
7. Vizin-Gönczi	Bajai Kop.-Vízügy SC	N4	Ford Escort Cosworth
8. Hubert-Mészáros	Radó Rally Team	N4	Ford Sierra Cosworth
9. Gerencsér-Birkner	Speed Club	N4	Ford Escort Cosworth
10.Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	N4	Ford Sierra Cosworth

## II. osztály

1. Bereczky-Száva	Peugeot 205 Rally	N2
2. Horváth-Asztalos	Peugeot 205 GTI	N3
3. Rektenwald-Fränkó	Suzuki Swift GTI	N2
4. Bordák-Zombori	Skoda Favorit	A5
5. Pethő-Benedek	Lada 2105	A5
6. Faltusz-Békefi	Lada 2105	A5
7. Földő-Landsmann	Lada 2105	A5
8. Rauth-Ruprech	Lada 2105	A5
9. Strehli-Lothar	Skoda	A5
10.Pénzes-Ibrányi	Lada Samara	A5



# FÜREDI SportVideo

1989-től saját készítésű

# RALLYE OB - EB - VB RALLYECROSS TEREPRALLYE

1125 BP. Diana köz 6.

☎ 06-1-274 4179

## Az I. osztályú bajnokság állása

*/nem hivatalos, tájékoztató jellegű/*

### ABSZOLUT SORREND

1. Tóth-Gergely	Aral-Colonia Team	-	20	20	20	20	80
2. Ranga-Büki	MOL-Marlboro Team	15	15	15	-	-	45
3. Érdi-Varga	Érdi Rallye Team	20	12	-	-	12	44
4. Szeleczy-Tóth	Super Sarok Sport	12	6	3	15	6	42
5. Vizin-Gönczi	Bajai Vízügy SC	10	3	6	12	4	35
6. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	-	10	-	-	15	25
7. Tóth-Csökő	Hitachi JKH SE	-	-	12	-	10	22
8. Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	-	2	8	10	1	21
9. Dudás-Gábor	Gravitál Trade Team	6	-	10	-	-	16
10.Gerencsér-Birkner	Speed Sport	8	1	4	-	2	15
11.Kiss-Dobos	Geoteam Rallye Team 3	-	-	-	8	-	11
12.Szabó-Ács	Balatonföldvári SE	-	8	-	-	-	8
13.Bathó-Kosztolányi	E.C.S. Motorsport	-	-	-	-	8	8
14.Horner-Kerék	OSC Autósport	-	-	-	6	-	6
15.Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	-	4	2	-	-	6
16.Radó-Bereczky	Radó Rallye Team	1	-	1	4	-	6
17.Keill-Uj	Keill Motorsport	4	-	-	-	-	4
18.Csukovics-Karács.	Laczkó Mitsubishi AS-	-	-	-	3	-	3
19.Hubert-Mészáros	Radó Rallye Team	-	-	-	-	3	3
20.Martin-Izsák	Stoll SE	-	-	-	2	-	2
21.Konta-Kiss	Autó Ágó Rallye Klub 2	-	-	-	-	2	2
22.Dibusz-Bogdola	Spindler ASE	-	-	-	1	-	1

# A RS RALLYSPORT-ban

megjelenő fotók természetesen színesben is léteznek. Elegendő előfizető esetén, reméljük, az újság is színesedik majd.

Kínálunk azonban egy igazán

## SZÍNES LEHETŐSÉGET

Az újságban látható képek megrendelhetők.

<b>FOTÓ</b>	<b>POSZTER</b>
<b>30x40cm 1800Ft</b>	<b>50x80cm 2600 Ft</b>
	<b>80x100cm 4500 Ft</b>

A megrendelést pontos név, címmel kérjük a kiadóhoz eljuttatni, postai utánvétellel küldjük!



## FRANKFURT



## AUTÓSZALON

## A leghatásosabb fegyvernem.

Legalábbis az autóipar egyre élesedő konkurenciaharcában, egy-egy sportsiker, illetve a versenypályákra kifejlesztett modell diadala, a lehető legjobb reklám. Van cég, amelyik a Formula 1-es világbajnokságra összpontosít, mint a Renault, a Ferrari, van amelyik a gyorsasági pályaversenyekre, mint a Volvo, a BMW, az Opel vagy az Alfa Romeo, az off road-ra, mint a Citroen vagy a Mitsubishi. És persze vannak, akik a raliban érzik a legnagyobb reklámértéket. Ehhez a szakághoz gyűjtöttek annyi tapasztalatot, ami eredményhez vezethet.

Változik a világ és változik a rali is. Mert hol van már a Renault, az Audi, a Saab, a Lancia Stratos, sőt már az Integrale kora is hanyatlóban van. Új kor, új modellek. Hogy melyek ezek, az még a laikusok számára is kiderült a szeptemberi frankfurti autószalonon. Néhány márka nem mulasztotta el a széria modelljei mellett, amolyan érdekességként vagy referenciaként bemutatni autójuk rali változatát. Természetesen azokat, amelyek a világbajnoki futamokon már arattak némi babért.

Nem volt különösebb kunszt kitalálni, kik állítottak ki "raligépet". Például a Toyota, azt a 3S-GTE modellt, amely jöllehet még nem nyert VB-t, mégis a cím egyik várományosa. A "gömbölyű" Celica - Didier Auriol és Denis Giraudet, illetve a Toyota Team Europe autójának alapadatait sem titkolta a

cég. A hat sebességes, Xtrac váltóval szerelt, mindössze 1200 kilogrammos 1998 köbcentiméteres autó teljesítménye persze aligha 290 lóerő, mint amennyit feltüntettek az ismertetőben. Ezt a kis füllentést persze feledtették a képek, hiszen a kocsi háttérében a vetítőlámpáról a tavalyi világbajnokság összefoglalóját mutatták megállás nélkül. Vagyis a Toyota kiállításának szerves része volt Auriol autója és a VB sikerek kovácsolta image.



A Subaru már szemérmesebb volt. Sainz 555-öse, persze aligha lehetett az igazi "tuningvas". Annak ellenére, hogy a "díszletekben" feltüntették a "Rallye Monte-Carlo" emblémát, a

japánok vélhetően a spanyol bajnok egyik tréningautóját bocsátották közszemlére. Ezzel szemben Eriksson és Parmander Mitsubishije már láthatóan túl volt néhány futamon, hiszen a belső tér magán viselt néhány ezt igazoló jegyet. És persze a "Swedish Rally" rajtszámát. Ráadásul a szöges gumik állapotán is látszott, a Lancer már kikezdtek az utak.



Hiányzott viszont a Ford. Tavaly a genfi szalonon még kiállították Delecour ütötkopott, rendkívül látványos autóját, de az idén, a Ford már a Forma-1-es gépével "villogott".

Nem tartotta fontosnak elhozni rali autóját a Renault, hiszen a cég a Clio Williams helyett ugyancsak a Forma-1-es Williamsot favorizálta, bár képeken "említést tett" a ralikon szereplő Renaultról is.

Vagyis három nagy márkán, a Toyotán a Subarun és a Mitsubishin kívül csupán a Ssangyong állította ki a Granada-Dakar ralit megjáró Musso-t, illetve a Fiat - jobb híján - egy Cinquento-t, mintegy az olasz márkák hőskorának mementójaként.





# SOHA ROSSZABBAT

Janika úgy döntött: ne unatkozzon senki!

Nem kellett nagy jövőbelátó tehetség, a megállapításhoz, miszerint a plakát rossz. Telirakják az országot egy hirdetéssel, amely szerint velük én is nyerhetek, hiszen azt írják a kép alá: "Velünk Ön is nyerhet". Mintha csak gúnyt akartak volna űzni szegény Laciból - aki pedig vitathatatlan tény, hogy az ország egyik legrokonszenvesebb sportembere és egyik legtehetségesebb pilótája. Ráadásul Ranga nyert egy pár bajnokságot, szinte verhetetlen volt, talán csak "Kistóth" tudott borsot törni az orra alá. Régebben még futamot se igen veszített, nem bajnokságot.

Most azonban a rossznyelvek szerint "rossz társaságba keveredett", olyan "palik" vannak körülötte, hogy szegény már azt sem tudja mitévő legyen, bánja-e, hogy nem a sakkal jegyezte el az életét, vagy elátkozza a hajdani Ford nevű embert, aki kitalálta ezt az "elbukott" szerkezetet.

Szóval a plakát. Miskolc fele autózva, kora hajnalban ezen a plakáton járt az eszem. Azon amin mindenki másnak is, hogy itt az alkalom. Ha ifj. Tóth hozza a formáját, a Celica nem mond csődöt és Fortuna is kedveli a gyereket, akkor ez a plakát nem csak elhamarkodott, de kifejezetten félrevezető és hamis.

Útban Miskolc felé különösen ha ralifutamra igyekszik az ember, elég beszűkültek a gondolatai. Mert mondjuk az is eszembe jut, hogy akárhogyan is alakulnak a dolgok, azért *Ferjancz* csak elterelgeti azt a fehér Fordot és ha nem is mint a villám, mint régen, de azért csak szépen, amolyan bölcsen, szívet melengetően. És mi van az ifjakkal? Sikerült-e *Szeleczynek* a salakon bemutatott piruett után kikalapálni a vasat és ha igen akkor ellenfele lesz e *Bathó*, akinek mióta átült a jobboldali ülésbe még nem sikerült egyszer sem felállnia a célbogóra.

Vagy gondolkodik az ember *Érdiéken*, akiknek ez az évük is elég döcögős, mert ha mennek, akkor mondjuk nyernek egy abszolútat ha meg nem, akkor nem, és ez utóbbi a gyakoribb. Aztán ott gurul mindig az élmezőnyben *Titi*, az öreg bútordarab, *Vojcsik Golyó* a helyi menő, hazai pályán, teli bizonyítási vággyal, hiszen az övéi közt kell mennie, ott, ahol másnap, vagy egy hét után leszóltja a szomszéd, esetleg valaki az utcán, hogy na mi volt te *Golyó*, hogy is történt?

Nem könnyű nekik. Ez az N/4 a "legsűrűbb" társaság olyan ellenfelekkel, mint *Hubert*, *Vizin*, *dr. Konta* és *Oroszlánék*. Szóval végiggondolja a mezőnyt az ember és tudja, érzi, hogy jó kis verseny lesz ez is, talán még a tavalyinál is jobb. Van tét, lesz küzdelem, most Miskolcon, a második Winn's Rallyen a hazai bajnokság ötödik erőpróbáján.

Már a reggeli rajtnál érezni lehetett, hogy a két főszereplő, a kék-fehér és a nemzeti színű autó pilótája kissé feszült. *Ranga* - mint mondta - nem elégedett az autóval ... sem, ráadásul utálja a vizes pályát, vagyis nem volt ínyére a reggel. Ezzel szemben Janikát a lehetőség súlya nyomta, hiszen a ziccer azért ziccer, mert ki is lehet hagyni. Ugyanakkor egy olyan küszöb előtt állt, amelyet megfontoltan, ésszel és kis szerencsével nem nagy ügy átlépni. Márcsak azért sem mert vizes a pálya és ez neki kedvez, mert ez a gyerek olyan, aki azt élvezi, ha

keresztbe-kasul jár alatta a Toyota. Persze ez az eső másoknak is kedvezett. Főleg azoknak - ezt persze ugyancsak a rossznyelvek terjesztik - akiknek több a tehetségük, a vér a pucájukban, mint a pénzük és lóerejük. A csúszós úton ugyanis kiegyenlítődnek az esélyek, nem számít annyira az erőfölény.

Ott volt például *Golyó*, aki megmondta: **- Addig volt jó amíg szappanos volt. Addig mentünk mint a távirat.** Igaz *Golyó* véleménye sem lehet mérvadó, hiszen ő is azt szereti, ha a Sierra önálló életet él alatta.

Az első, *Putnok* és *Kelemér* közti gyorsasági eredménye nagyjából a papírformának megfelelően alakult. *Janika* három másodpercet adott *Ferjancznak*, aki kettővel verte *Rangát*. *Érdi* viszont csak egyet kapott a bajnoktól, de adott tizenhárom *Vizinnek*, aki viszont azonos időt ment *Kiss Ferencék* Opeljével. Csak őket követte *Bathó*, akinek *Janika* már huszat adott és *Szeleczy* azonosat futva *Kokóval*, egyaránt egy másodperccel lemaradva a sárga durrogó *Escort* mögött. Mindez persze így kissé bonyolultnak tűnhet, de tény, hogy nagyjából az történt, aminek történnie kell, ha mindenképp rendben mennek a dolgok.

Vagyis az első gyorsaságin nem született meglepetés, de még a másodikon sem, hiszen *Janika* Toyotáját nem lehetett megfogni. Csak mögötte keveredtek a párosok, mert *Ragály* és *Kánó*

Dudás Misi a háttér, és Janika



fotó Klíma



között az élmezőnyben még mindig simán zajlottak az események. Mögöttük szintén eléggé kiegyensúlyozottak voltak az erőviszonyok, hiszen egy



A/7-es és három N/4-es gép egyformán 9 perc 20 másodperc alatt teljesítette a 8,1 kilométeres távot. Kiss, Gerencsér, Hubert és Vojcsik nem bírt egymással. Ugyancsak azonos időt futott például egy N/3-as és egy A/6-os kocsis is, hiszen *Takácsy* és *Veszprémi* sem tudta döntésre vinni a dolgot...

Így ment ez egy darabig, mígnem a negyedik gyorsról nem jött ki Ranga. A Ford megcsúszott, a kormányösszekötő eltört, így hiába is tették volna pályára a kocsit. A MOL-os főnököknek végképp be kellett látniuk, ez nem az ő évük.

Csak hogy ... és ebben az egészben ez a legizgalmasabb, Janika is elcsúszott egy banánhéjon. Legalábbis - ezt később maga is bevallotta - olyan amatőr módon rontott, hogy az már magyarázhatatlan. Ráadásul a "Gyerek" már tudta, hogy a vetélytárs kipottyant, tehát elég lett volna a sétagalopp. De nem! A felsőnyárádi gyorson, a csúszós úton beesett.

- Nem tudom, hogy történt. Szinte nem is volt kanyar. Kijöttem a balosból, fordultam volna a jobbosra, de egy kicsit talán előbb vagy nagyobb gázt adtam... megcsúszott, korrigáltam, erre meg úgy viselkedett, amire

nem számítottam... ráfutottam egy olyan régi típusú kilométerkőre... és kész.

Illetve szerencsájükre nem volt kész. Mert volt ott néhány srác, úgy harminc, meg legalább annyi már nem srác korú néző és persze a többiek, vagyis vagy százan, annyian, akik azzal a szándékkal rohantak kiszedni a Toyotát az árokból, hogy ha belerokkannak is de a Celicának mennie kell. Miért? Az egyik srác, aki éppen azon sopánkodott, hogy a jóisten hidraulika helyett egyszerű izületekkel meg izmokkal teremtette az embert, szóval ez a gyerek azzal bízta az inukszaktáig emelő többieket: - **Muszáj sikerülni, mert bajnokot kell vigyeni a célba.**

És sikerült.

Három perc munka után a Toyota ismét úton volt. Aztán két perc késés a kárelhárítás miatt, mert Sajókaza kilométerkőve rendszeren lebontotta a kocsit elejét. Lengőkarok, kormánymű és gólyalábak amortizálódtak nullára egyetlen pillanat kihagyás miatt. Arról már nem is szólva, hogy a 32. helyen



folytatni a versenyt olyan állapot, amibe bele lehet halni. Már ha az ember mondjuk Janika "főnöke" és *Dudás Mihály* névre hallgat. Szóval Misi idegeit jobban megviselte a negyedik gyors mint a Celicát, a csapatfőnököt a szívszélhűtés kerülgette.

Ferjancz átvette a vezetést és mivel Ranga kipottyant, felcsillant a lehetőség, hogy 1991-óta először az örökös bajnok ismét futamot nyerjen. Janika előtt nem kevesebb mint 3 perc 10 másodperccel vezetett. Az "öreget" Érdi és Bathó

követte.. Átmenetileg a fél mezőny verte a gyereket. A/5-ös meg N/2-es kocsikat regisztrált a számítógép a Toyota Celica elé.

Ettől kezdve - több versenyző is elismerte - már mindenki arra volt kíváncsi, mit csinál ifj. Tóth. A papírforma elvileg és átmenetileg felborult. Több ezer ember csak számolgotott, pontokat adogatott össze és persze fogadott.

A végkifejlet lehetséges változatai a következők voltak:

1. Janikának nem sikerül az élre tornáznia magát, hiszen elég egy-két defekt, vagy kisebb hiba és akkor indulnia kell Pécssett, Dudás Misi meg tuti, hogy infarktust kap, de előtte még megnyúzza a gyereket.

2. Janika behozza hátrányát, megszerzi legalább a bajnoksághoz szükséges 15 pontot vagyis a harmadik helyet, fellélegzik néhány ezer rajongója, Tóth apuka szeméi könnybe lábadnak és Dudásról sem kell nekrológot írni.

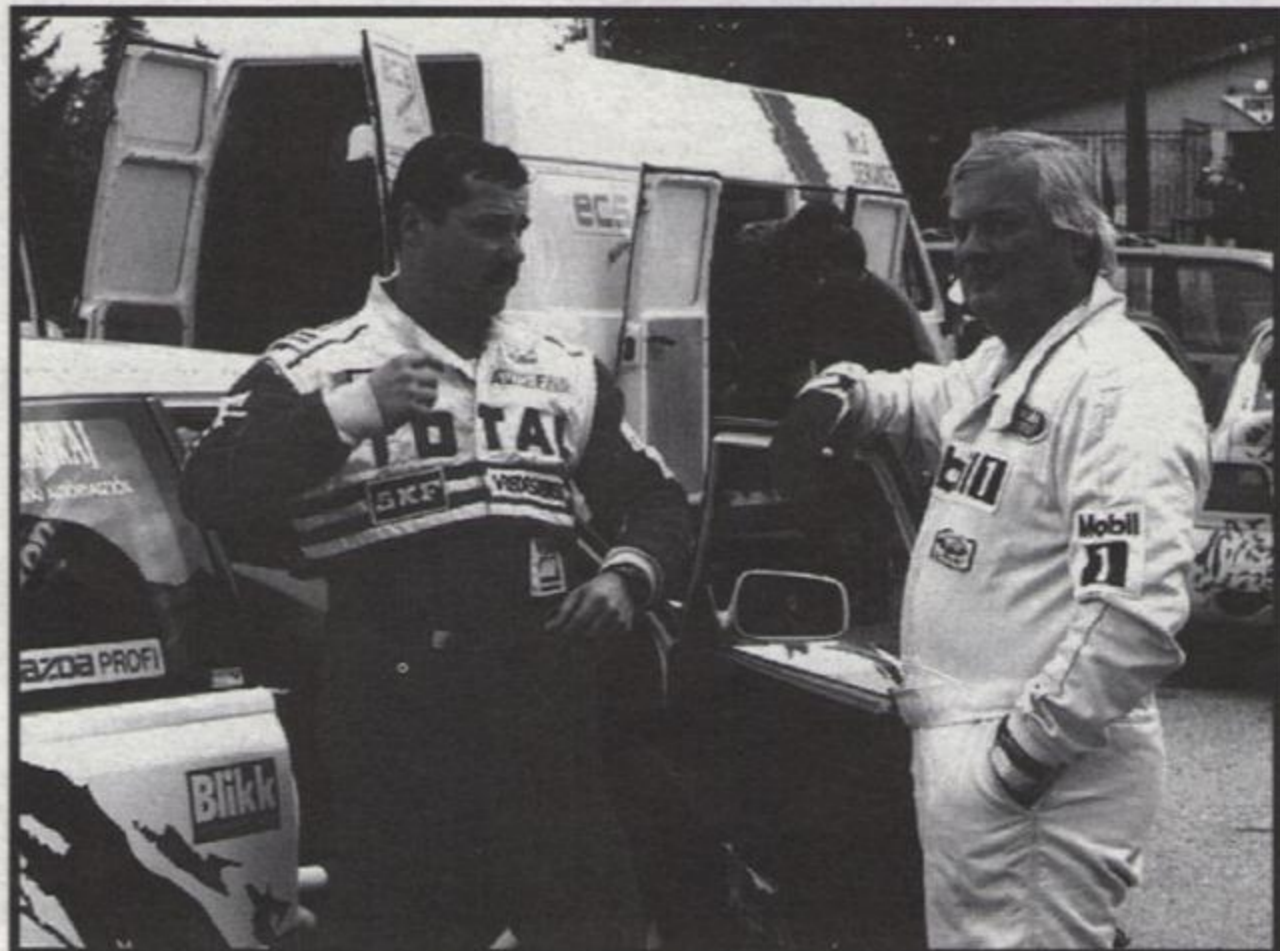
A harmadik lehetőség pedig majdnem azonos a másodikkal, csak valamivel izgalmasabb végjátékot ígért. Janika a középmezőnyből megnyeri a versenyt.

- **Figyeljétek csak meg, ez a gyerek mindenre képes...** - döntött a lehetőségek közül valaki, aki beígérte azt is, hogy nagyon be fog rúgni, ha végre bajnok lesz Janika.

A verseny azonban addig is folytatódott. Dudás Kokó például a Lancia turbójával szenvedett, aminek csöve csak nem akart a helyén maradni.



*Tóth Gili*, leszámítva, hogy reggel rossz gumikat választott és Ragálynál forgólódott egy keveset, később kiegyensúlyozottan autózott, csakúgy mint Gerencsér, aki hozta szokott, nyugodt formáját. Közben néhányan kipottyantak mint például dr. Konta, aki tavaly a leglátványosabb légmunkával teljesítette a Szőlősárdó és Perkupa közti "ugróiskolát". A doki később tetőre tette



... "elég lesz a 3 perc...?"

Varga a Mazdából és Ferjancz



az Audit, de úgy rendesen, hogy ép elem csak mutatóba maradjon és, hogy letesztelje a bukócsöveket. Nála szerencsésebb volt *Kulcs László*, akinek Zsigulija éppen jó helyen pottyant ki, a büfé közelében, ahol mindjárt lehetett regenerálnia legalább a pilótának és a spannak.

Közben letelt a nap, Janika pedig már a tizenharmadik volt, néhány perc hátránnyal. Azt mondta, aludni sem tudott, csak az járt az eszében, hogy ilyen amatőr hibát követett el.

## MÁSODIK FELVONÁS

És következett a másnapi penzum. Ment az adok kapok. Még mindig Ferjancz vezetett Érdi előtt és bár

szerint érdekes dolgok voltak még kilátásban.

**- Én ismerem. Nem fog megállni. Teljesen bolond, nyerni, akár most már viszi a lendület.**

Janika autója vitathatatlanul a mezőny legjobb gépe, Janika már vitathatatlanul a mezőny legjobb pilótája, szerzve hibátlan, lehetőségei korlátlanok, vagyis minden feltétel adott még ahhoz is, hogy félpercekkel jobb legyen - uram bocsá - akár Ferjancznál is. Minden gyorsra új, előmelegített gumikat kapott, minden gyorsra új fékekkel és "elborult elmével" rajtolt. Úgy ment, hogy az már kívülről is ijesztőnek tűnt. És nyert.

Ferjancz, Érdi, Tóth Gili előtt, őket Bathó követte, aki végre teljesítette első versenyét, ráadásul roppant

érdemeit, hiszen méltatlan lenne. Ez az apa dolga. Igen hiszen a "Faterről" van szó. *Tóth Jánosról*, akinek megváltozott a státusza. Már nem a gyerek a Tóth János fia, hanem az öreg az ifj. Tóth papája, ő az akinek mindenek előtt gratulálni kellett, mert lehet, a gyümölcsből neki szerény falat jutott, de a faültetéstől a metszegetésen, gondozáson keresztül, csak ő érlelte a gyümölcsöt, már több mint egy negyedszázadon keresztül, ő adott bajnokot a magyar ralisportnak. Igen kissé patetikus mindez. De igaz.

Ugyanakkor nem szabad elhallgatni a futam és a bajnoki cím disszonáns hangjait sem. Éppen Ferjancz szavaira



**Gergely Feri**

figyelt mindenki aki burkolt és félreérthető célzást tett, vagy megjegyzését egyszerűen félremagyarázták, hogy valami nem stimmel a gyerek teljesítménye körül.

**- Gergely Feri minden rajt előtt azt mondta: vigyázz, mert mégegyszer nem lesz olyan szerencsénk, hogy kitegyenek az útra -** kommentálta később Janika az eseményeket. **- végig a határon autóztam, néha már úgy, hogy én is féltem. Borzasztóan mentünk.**

Ezek után csak úgy emlékeztetőül. Régen, amikor Ferjancz volt a bajnok őt kezdte ki mindenki. Aztán Rangáék következtek, mindenki azt kereste, hogy mi körülöttük az "unfrankó". Most ifj. Tóth van soron. Elvégre ez is kijár egy bajnoknak.

Még egyetlen mondat. A tényen nincs mit cifrázni. Nagyszerű verseny volt a miskolci. Soha rosszabbat.

**Schwartzi...  
fotók-Klima**



**Légmunka Golyó módra**

fogyatkozott előnyük, úgy tűnt, hogy kitarat a másodpercekből a célig. Amíg ifj. Tóth faragott, addig Hubert és Vojcsik spejzolgatott. A piros Sierrának első defektje szinte lebontotta a kerék körül a kasznit, a kék Sierrán viszont a benzinpumpa vezetéke unta meg eredeti helyét. Ennek ellenére a legsűrűbb mezőny, az N/4-esek ott tömörültek az élmezőnyben, kivéve talán az egyetlen Nissan Sunny GTI-t, aminél például Bögösék Tavriája is jobb időket futott, a Ladák tucatjairól már nem is szólva.

Nem úgy az élmezőny, akik viszont fél percekét kaptak egy Toyotától. Bükk-szentkereszt elején, amikor Janika már a harmadik helyen állt, az előfutó pilóta, akit történetesen ugyancsak Tóthnak hívnak és lány, vagyis Janika húga

kiegyensúlyozott, imponáló teljesítménnyel, őt további N/4-esek követték, jelezve azt a már többször említett tényt, hogy ők jelentik a mezőny gerincét. A sorban Szeleczy, Vizin, Hubert, Gerencsér és persze Vojcsik Golyó követi, ők adják az első tíz javát. Az eredmény érdekessége, hogy a Toyota Celica 4WD, a Mazda 323 GTR és az Audi Coupe S2-es mellett hét Ford verekedte be magát az első tízbe.

Ugyanakkor bajnokot is avatott Miskolc. A véletlen úgy hozta, hogy amíg a gyerek és navigátora a riporterek és kamerák előtt nyilatkozott, addig néhányan azzal az emberrel beszélgettünk aki - kár lenne vitatni - bajnokot csinált Janikából. Ne feszegessük



év végén. Na most a Tatra Rallye volt az utolsó, ott dőlt el, hogy ki lesz a bajnok. A Tatra Rallye előtt úgy álltunk, hogy lehetett abszolút bajnok a Chovanec, meg én, és aztán senki, senki. Mert a Drotar az A-s Lancia-val nem indult az első két versenyen, úgyhogy ő már nem tudott beleszólni az abszolút harmadik helybe sem.

Első lettem, második Drotar három és fél perccel utánam, harmadik Stolfa a

*Kgy: - Miért nem csinálják meg 2000-es motorral?*

B.J.: - Már dolgoznak rajta, hogy 2000-es motor lesz, de félnek tőle, hogy amennyivel nagyobb lesz a köbcentije, nem lesz annyival jobb, mert sokkal nehezebb lesz a motor. Az csupa öntvény, ez pedig még a régi 1300-as motor, csak rányomtak egy verseny befecskendezőt, és fölfúrták 1500-ra a motort. A kocsi állítólag Angliába

minimális fizetéssel, minimum minden-nel, csak nagyon nagy cél volt kitűzve, muszáj volt megnyerni az évet, de nem volt szabad összetörni a kocsit. Egy szlovák navigátorral megyek, aki olyan rossz beszéddel rendelkezik, hogy még egy szlovák embernek is nehéz megérteni. És egy ilyen ember ült mellettem.

*Kgy: - Dadog vagy tájszólással beszél?*

B.J.: - Nem dadog, hanem olyan gyorsan beszél, és úgy elharapja a szavak végét, hogy én száz kanyarból negyvenszer nem értem. Ezért az éjszakai gyorsoktól nagyon féltem a Chovanectól, mert ott voltam egyedül, és képes volt engem megverni az éjszakai gyorsokon ennek köszönhetően, mert nappal azért a kanyart látod, meg emlékszel rá.

*Kgy: - Meglátni a pálya minőségének változásait?*

B.J.: - Igen, de éjszaka csak a navigátorra lehet támaszkodni, semmi másra. Na és én e mellett az ember mellett nagyon kínlódtam. Le voltam izzadva a gyorsok végén, mert szemre mentem, és kellett mennem, hogy megnyerjem a versenyt.

*Kgy: - A jövő?*

B.J.: Úgy döntöttem, jövőre alapítok egy Béres Rally Motor Sport nevezetű céget csak egy dolgot nem tudok, hogy fogok-e tudni annyi szponzort összegyűjteni, hogy ezt az egészet elindítsam.

*Kgy: - Van valami olyan szponzor, akire épül az egész?*

B.J.: - Igen, a Matador cég tervez engem megvenni, olyan értelemben, hogy beszáll egy pár millióval ebbe a dologba. Na és ha ez megtörténik, akkor nagyon boldog ember leszek, akkor úgy lesz minden, ahogy én akarom.

*Kgy: - Akkor köré lehet építeni kisebb szponzorokat.*

B.J.: - Megyek a régi navigátorommal, akivel több évig mentem, akivel magyarul beszélünk a kocsiban, magyarul diktálok. Ennél a magyar navigátoromnál az a különbség, hogy elkezd valamit mondani, még be sem fejezi már tudom, hogy mit akart mondani. Ez a szlovák mellettem mondta, lehet, hogy be is fejezte, de



**Béres-Koci, Nissan Pulsar - Barum Rallye 1994, Európabajnoki futam**

gyárból egy Felícia Kittel, negyedik a Chovanec, ötödik Stoll. Ez a Stoll, nem kell elmondanom, hogy jelenleg vezeti az osztrák bajnokságot, egyelőre ő a bajnok, még van három versenyük, még megváltozhat a helyzet, de ez a Stoll nem egy akárki.

*Kgy: - De érdekes ez a Skoda, a harmadik helyen. Hogy néz ki?*

B.J.: - Szép autó, nagyon jó autó, jó a súlya, jó a váltója, futóműve fantasztikus.

*Kgy: - Ez már 2000-es?*

B.J.: - Nem 1500-ös.

*Kgy: - Csak!?*

B.J.: - A Stolfa a hazai versenyeken egy 1300-as, a zónaversenyeken pedig egy 1500-ös Kittel indul.

készült. Mondják, hogy Skoda gyár így, Skoda gyár úgy, a Skoda gyár jelenleg úgy áll, hogy eléggé tönkremenő állapotban van. A motor Angliában készül, a futómű Angliába készül..

*Kgy: - De a csehek tervezik.*

B.J.: - A csehek tervezik. A gyárból indul a terv, onnan jön a forrás, de a dugattyúk, meg az anyagok már Angliában készülnek.

## **Merre tovább?**

*Kgy: - És mi a terv?*

B.J.: - A terv nagyon nagyot változik. A cégem, akinél versenyeztem, olyan nagyon kihasznált engem azzal, hogy én ezt a sportot nagyon akarom csinálni, és beültettek egy autóba, egy



RÉGÓTA KÉSZÜLŐK MEGMÉRKÖZNI RANGÁVAL ÉS JANIKÁVAL...

## ABSOLUTNI MAJSTRI SLOVENSKA

**Béres József**  
**Michal Koci**  
**Ford Escort RS Cosworth**  
**gr "A"**  
**Stillex Tuning Team**

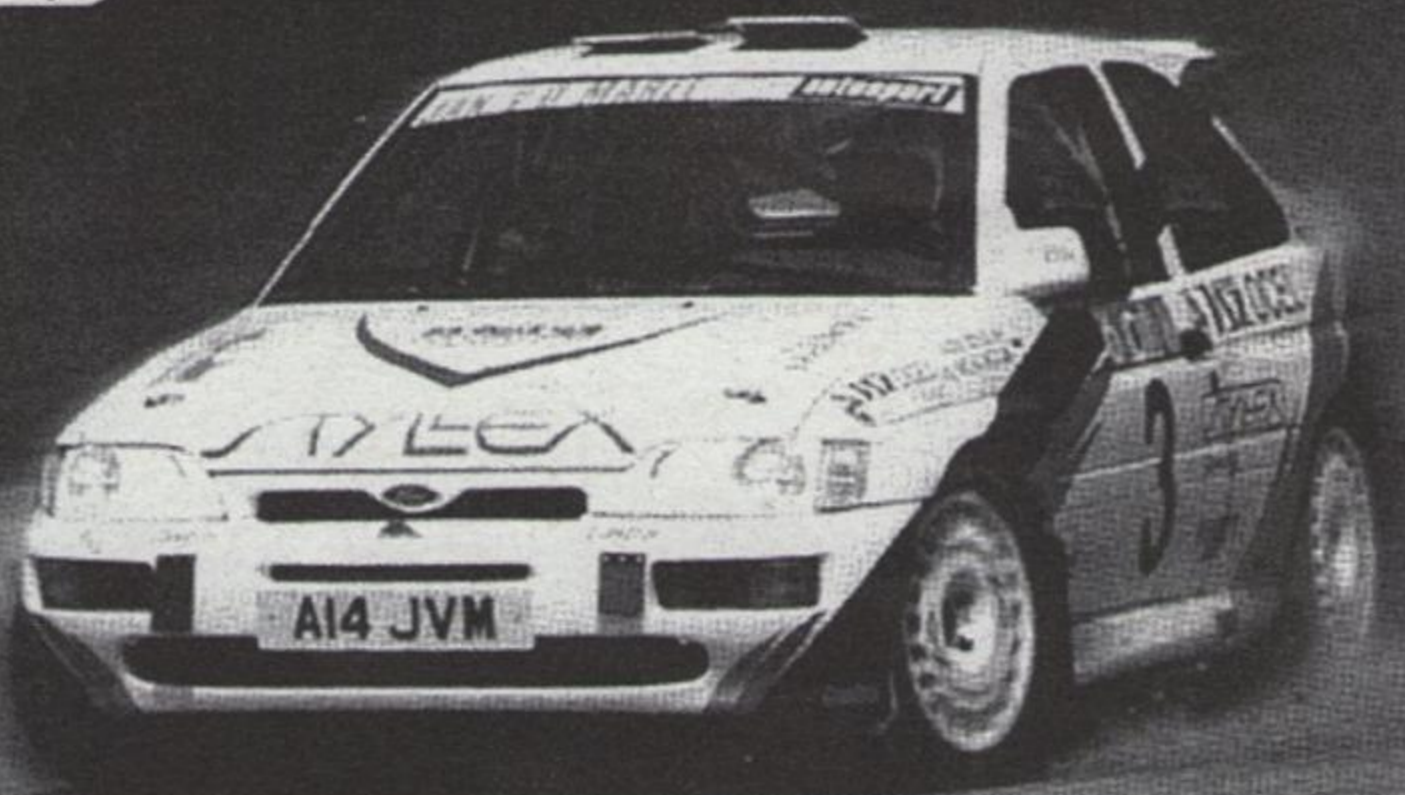
Béres József egy apró faluból, Kassa mellől hosszú évek óta meghatározó egyénisége az északi szomszédaink raliéletének. A halkszavú pilótát az autósporttal sikerül kizökkenteni - ilyenkor csak úgy dől belőle a szó. Élete ez a sportág, érti-érzi a lényegét, egyszavas megjegyzéseire érdemes odafigyelni.

**STILEX**  
*tuning*

SZLOVÁKIA ABSZOLUT BAJNOKA



vezető JOZSEF BÉRES

spolujezdec  
ing. MICHAL KOČI

*Béres József*

*Michal Koci*

**KOVÁCS GYÖRGY** -Idén újra te lettél a szlovák bajnok...

**BÉRES JÓZSEF** -Na hát nálunk az év a Szlovák bajnokságban egy lengyelországi versennyel kezdődött.

Krakkóban volt az első szlovák futam. Először indultam a Forddal, az A-s Forddal, és a szlovákok közül második lettem, de volt egy műszaki problémám, tizen..., nem is tudom hány percig javítottuk, késtem 8 percet az időellenőrzőből, a szervó nagynyomású olajcső eldurant, és ezt cserélték.

Következő verseny a Rallye Kosice volt. Már másodszer indultam a Forddal, kitűnően elő volt készítve, megnyertem a versenyt.

A harmadik versenyt, a Rallye Senicát megnyertem.

Negyedik verseny egy igen nagy verseny volt, a Rallye Matador Zilina, ez osztrák bajnokság és szlovák bajnokság volt, az egész komplett osztrák mezőny indult.

**Kgy:** - Hány induló volt?

**B.J.:** - Nyolcvan körül, fele szlovák volt, a fele osztrák. De az volt az érdekes, hogy az osztrákok közül mindenki

eljött akinek beleszólt a bajnokságba a dolog, a Rosenberger, a Stengg, a Sperrer, a Stohl, mindenki ott volt. Első nap kilenc gyorsasági, a nyolcadik gyorsasági után első volt egy Mulvad nevű dán gyerek Toyotával. Második én voltam, és az osztrák csapat mind mögöttem. Az első nap a kilencedik gyorsal zárult, ami egy körgyors volt. A körgyors nagyon technikásan volt elkészítve, csupa éles fordulóval.

**Kgy:** - Ez épített pálya volt?

**B.J.:** - Igen, egy autópálya lezárva, aluljárókkal, felüljárókkal, szembejövő sávba befordulni, szóval olyan maximális visszafordítókkal ahol csak kézfékekkel lehetett befordulni. A kocsim olyan állapotban volt, hogy végképp nem hajlott a kézfékre, mind a négy kereket blokkolta.

**Kgy:** - Neked is két dugattyús kézféked van?

**B.J.:** - Két dugattyús, de nem a fékekkel volt gond, hanem a sperrekkal, annyira kemény sperrek voltak nekem mindenütt a Fordban, hogy hiába, hogy a hátsó kereket megállította a

kézfék, de a sperrek megállították az első kerekeket. Úgyhogy ott visszaestem a negyedik helyre. Húsz másodperceket adtak nekem.

**Kgy:** Semmi más nem tudott volna befordítani csak a kézfék?

**B.J.:** - Ha lassan fordultam, toltam ki az elejét, ha meg gyorsan beszálltam és meghúztam a kézféket, akkor megállt az autó. Például egy ilyen fordulóba a Stengg megelőzött, aztán mentem én utána, mert előzni akartam a gyors kanyarokon, de megint jött egy ilyen visszafordító.... Végül másnap volt még két ilyen gyors, úgyhogy leestem az abszolút ötödik helyre. A verseny után panaszkodtunk a holland cégnél, hogy az autó nem fordul, valamit csináljanak vele, kicserélték a differenciálokat, kicserélték a sperreket, és a kocsi elkezdett fordulni úgy, ahogy én szeretem.

A Matador Zilina után még volt egy Dobsina Rallye meg a Tátra Rallye, mind a két versenyt megnyertem.

**Kgy:** - A Chovanec lett a második?

**B.J.:** - Ez a Chovanec lett a második az



# Fischer Ákos

SOKADSZOR

Lerázhatatlan típus. Egy egész szakosztályra való szerencsétlenség érte már versenyzése során. 1994-ben Salgó tréningen, a Sámsonháza gyorsaságin százhatvan körül lerepült az útról, és televágott egy hatalmas nyárfát. Szerencsére bukócső, négy pontos öv, így is összetörte az összes kezét-lábát - szó szerint. Négy nap múlva talpig gipszben már a körversenyt nézte. Az igazi csapás, hogy nem mehet.

## 1995 - Salgó Rallye -



ANYAGIAK - kényszerpihenő. 1995-újra a nevezési listán. Sierra Cosworthban. Új navigátor, rengeteg munka, a verseny megy is simán, megérkeznek Sámsonházára(!), sikerül, a beíróban a sportbíró adná vissza a menetlevelet.... és kigyullad az autó. Nem felrobbant, de olthatatlan. A szorgalmas AC pumpa szállítja



még tíz percig a benzint.

Ezek után azért már elgondolkodik az ember...

Most a Mecsekre Mazdával nevez, Lay Ágostonnal az oldalán.

Tántoríthatatlan.

# Ezüstfenyő

ÉTTEREM RESTAURANT



Az étterem festői környezetben, a Rózsadombon, a Hankóczy és a Vadrózsa utca sarkán, A 49-es autóbusz vonalán, a megálló közvetlen közelében található.

Az étteremben minden hónapban, lapzárta előtt, nyilvános szerkesztőségi ülést tartunk. Legközelebb október 16-án, hétfőn. Előzetes bejelentkezés: a 06-1-2130527-es telefonon.



# PÁLYÁZAT



Ha jól sikerült egy felvétel, vagy mondanivalótok van, szívesen vesszük, és megjelentetjük a közlésre szánt igényes írásokat, riportokat, fotókat. Sajnos a szűkös anyagi lehetőségünk miatt egyenlőre honoráriumot nem tudunk fizetni.. A beküldött írásokat, fotókat nem őrizzük meg, és visszaküldeni sem áll módunkban.



## VARÁZS GARÁZS \*\*\*\*

AUTÓKOZMETIKA

II., Budapest, Szilágyi E. fasor 105.



- ✓ SZAKSZERŰ AUTÓMOSÁS
  - ✳ UTAS- ÉS CSOMAGTÉR TISZTÍTÁS
  - ✂ ESZTÉTIKAI FELJAVÍTÁS, POLÍROZÁS
  - ✳ KÜLÖNLEGES IGÉNYEK KIELÉGÍTÉSE
- LEHETŐSÉG SZERINT

Alapítva: 1983-ban Nyitva: 9 órától

C.t.: Ördögh Miklós

BEJELENTKEZÉS TELEFONON: 1563-654

AZ ÁPOLT AUTÓ NAGYOBB ÉRTÉK!



még egyszer kellett volna kérdezniem, hogy mit is mondott.

**Kgy:** - *Hát ennél a sebességnél nem lehet visszakérdezni.*

**B.J.:** - *Úgyhogy ez egy kínlódás volt, de Ők adtak egy olyan lehetőséget, hogy egy gyári autóval indulhattam..*

**Kgy:** - *Végül is az előző évet is ők fizették...*

**B.J.:** - *Igen, előző évben egy gyári Nissannal indultam, most meg egy gyári Forddal. És tényleg megtettek mindent ahhoz, hogy bajnokok legyek, nekem csak be kellett vinnem a célba az autót. Na, most verik a mellüket, hogy Kosice múlt évi bajnok, az ez évi bajnok, és ezt kihasználják, szponzorokat könnyebben kerítenek.*

**Kgy:** - *És ez a navigátor dolog? Ő valami főnököké...?*

**B.J.:** - *Nálunk van egy maszek cég, a Styllex, ennek az igazgatója a managerem, és ennek az igazgatónak a testvére a navigátorom. Hogy is mondjam, nem akarom én őt szidni... A navigátor kötelességét jól megcsinálja, mert olyan dolgokat tapasztaltam nála, amit még navigátor mellett nem éltem át. Úgy megszervezi a szervizeket, annyiféle variációt csinál például, hogy ha nem ér a szervíz kocsi ide, akkor legyen ott más. Ha itt ilyen*

gumikkal megyünk és egy perccel a rajt előtt elkezd esni az eső, hogy ott legyen a vizes gumi. Itinereket készít a szervízautóknak.

**Kgy:** - *Csapatfőnöknek jó lenne.*

**B.J.:** - *Igen éppen ezt akartam mondani, hogy ha jövőre ennél a csapatnál maradok véletlenül, nagyon szeretném például, hogy ő legyen a szervíz főnöke, de mint navigátor, nem akarom mellettem.*

**Kgy:** - *És ehhez mit fog szólni?*

**B.J.:** - *A két testvér azt mondta, hogy csak úgy fogják csinálni ezt a sportot, ha a Koci név benne ül az autóban.*

**Kgy:** - *Ki ment a Matadorral?*

**B.J.:** - *A Chovanec. Na most ők mindig dupla pénzzel indultak, de mi mindig megvertük őket. Most fel akarják venni egymás közt a versenyt szerintem az Európa Bajnokságon is. De én kijelentettem, hogy én nem akarok indulni az Európa Bajnokságon.*

**Kgy:** - *Miért?*

**B.J.:** - *Azért mert ha én Európa Bajnokságon fogok indulni, és a Szlovák Bajnokságon is, mikor leszek otthon? Namost sok ember nincs otthon, de ha én nem leszek otthon, és ilyen fizetésem lesz mint amilyen most is volt, akkor én nem élek meg. Nekem*

van feleségem, két gyerekem, nekem muszáj otthon dolgozni. Van fizetésem, egy olyan átlagfizetés, de én talán kicsit többet költök, mint egy átlagember. Nem kocsmára gondoltam, de van egy ilyen autóm, van egy másik autóm, van egy Renault Trafic mikrobuszom amivel járok a gyerekekkel versenyre. Gokartot vettem a gyerekeknek ami szintén egy költséges sport, minden versenyre új gumik, mindig más fogaskerék áttételek, na most ezt is én tartom el.

## Magyar kapcsolat

**Kgy:** *A Tatra Rallyról azonnal átjöttél a Miskolc Rallyra, a Bükkszentlászló rajtjánál találkoztunk. Nem maradtál ünnepelni?*

**B.J.:** *Nekem a magyar rallye nagyon tetszik, mindent elkövettem, hogy itthon is indulhassak, vagyis nálatok, de sose jött össze. Vagyis egyszer össze jött, de a Salgón motorhiba miatt ki kellett állni. Nagyon népszerű ez a sport ott nálatok, jobban mint nálunk. Itt indul harminc autó.*

**Kgy:** *Csak az első osztályban?*

**B.J.:** *Nincs első és másodosztály, nálunk csak rallye van. Harminc az összes. Nálunk indul három igazi "A"-s autó, nekem édes mindegy, hogy huszonhét, vagy százötven indul mögöttem, a másik kettőt kell megvernem. Ahogy nálatok is a Kis-Tóth a Rangával vív, a többi külön téma.*

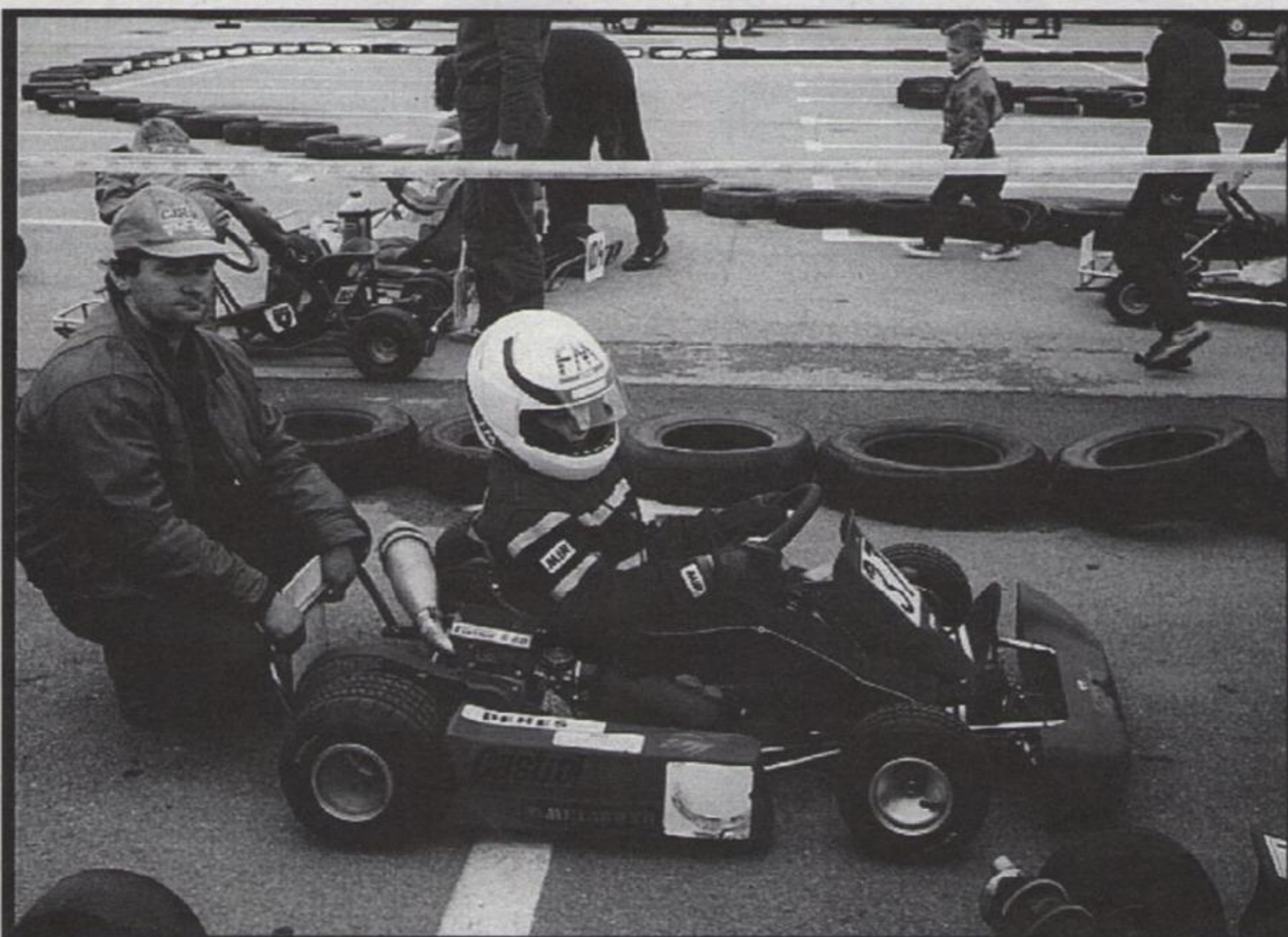
**Kgy:** *A magyar pilóták közül kik azok, akikért érdemes otthagyni a Poprádon ünneplő csapatot?*

**B.J.:** *Erre úgy tudnék válaszolni, hogy már évek óta készülök megmérkőzni a Janikával és a Rangával, remélem jövőre összejön. Mondok még valamit: nálatok egy-kettő, nálunk egy-kettő, osztrákoknál, németeknél egy-kettő, ezek egyformán mennek. Ezekből a VB-n mennek jobban.*

*Sok versenyzővel jó a kapcsolatom, segíték évek óta a Veszpréminek, és a Palágyinak, a ti autótokon is cseh rendszám volt tavaly.*

Szóval várjatok, jövök!

### Már az ifjú Béres is zümmög (a dolog ragályos, esetleg örökletes?)





# A gépkönyv

A MAMSZ Elnökség döntése értelmében 1994. január 1-től valamennyi autós szakágban, valamennyi versenyautó részére (a rendszámmal rendelkezőknek is) kötelező a gépkönyv. A gépkönyv sorszámmal, hitelesítő aláírással és bélyegzővel ellátott, A6 formátumú MAMSZ hivatalos okmány.

A gépkönyvet a MAMSZ Autós Technikai Bizottsága szakáganként adja ki, illetve érvényesíti és gondoskodik azok nyilvántartásba vételéről.

A sport, illetve versenyzés céljára átalakított autókra a közlekedési felügyelektől átalakítási engedélyt kell kérni, melyhez be kell mutatni a versenyautó gépkönyvét.

A Közlekedési Főfelügyeletről kapott tájékoztatás értelmében ezen járművek "hatósági műszaki felülvizsgálata" csak a közlekedési felügyeleteknél végezhető el. A felülvizsgálaton be kell mutatni a MAMSZ által kiadott érvényes gépkönyvet (kötelezően 1994. június 1-től).

A környezetvédelmi felülvizsgálat során a gyári előírástól eltérő beállítási adatokat is elfogadják, de a káros-anyag kibocsátás nem lehet nagyobb a légszennyezési határértéknél. A felülvizsgálaton megfelelt járművek forgalmi engedélyében a "Hivatalos Feljegyzések" rovatban a MAMSZ gépkönyv számát feltüntetik.

A gépkönyvezés nem mentesíti a versenyek technikai gépátvételén való részvételtől és nem helyettesíti az ott elvégzendő ellenőrzéseket.

## A GÉPKÖNYVEZÉS LEBONYOLÍTÁSÁNAK RENDJE

Bemutatásra kerülő dokumentumok

A gépkönyvezéskor a versenyző (nevező) az alábbiakat köteles bemutatni:

- A versenyautó hatósági dokumentumai (forgalmi engedély, ill. összeépítési engedély),
- Homologizációs lap (ill. javítási kézikönyv),
- A teljes versenyautóról készült 1 db színes 9x13 cm méretű, 3/4-es nézetből készült fénykép (mint a homologizációs nyomtatvány első oldalán lévő baloldali kép),

## GÉPKÖNYV ÉRVÉNYESSÉGE

Amennyiben az autó a vonatkozó szabályoknak megfelel, a gépkönyv kiadásra kerül, melynek érvényessége a naptári év december 31.

### ELADÓ!

1 PÁR SABELT négy pontos biztonsági öv,  
1995-ben a rali elsőosztályban lejárt a homologizációja.

### UGYANITT

Ford Sierra ill. Escort  
Cosworth 4x4-hez való új első differenciálmű,  
az új ár feléért.  
06-46-411410

## RS HOL KAPHATÓ?

- JOLLY CAR** autóügynökség  
Miskolc, Zsolcai út 1. T:46/411410, 411710
- EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM**  
Budapest, Hankóczy és Vadrózsa u. sarok.  
Tel.: 1/12130527
- VARÁZS GARÁZS**  
Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105.
- CPC autószerelv**  
Budapest, Szekszárdi út 19-25. T:1201414
- KEIL AUTÓSBOLT**  
Salgótarján
- AUTÓFÓKUSZ**  
Szombathely, Kőszegi út
- MOTORCRAFT** autóalkatrészbolt  
Gödöllő, Dózsa Gy. út 67. T.:28/310897
- ARAL benzinkút**  
Eger, Mátyás király út.
- Gyárvárosi MOL kút - presszó**  
Győr, 96/318399

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

**ELŐFIZETHETŐ**  
A SZERKESZTŐSÉGBEN

Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.  
Tel./Fax: 28/310177  
Felelős kiadó Kovács György  
Főmunkatárs:  
Schwarzenberger István  
Lapmanager: Horváth András  
Előkészítés: IMÁGÓ  
NYomda: G-Design & Print, Eger  
Műszaki vezető: Gulyás Benedek



A Rallye II. osztály versenye sokak szerint látványosabb, érdekesebb az első osztályúak viadalánál. Nehéz eldönteni, de nem vitás, hogy most is volt miért izgulnia a Miskolc környékére látogatott, legalább százezer lelkes szurkolónak.

Az abszolút első helyet Bereck Tamás és Száva László szerezte meg a Trade ASC-ból, Peugeot 205-ös versenyautóval, megnyerve ezzel az "N" csoportot, és természetesen az N2-es kategóriát is. Őket Horváth Péter és Asztalos Tamás követte, a Fanatic Rallye SC-ből, szintén Peugeot-val. Az abszolút harmadik helyre pedig a Rektenwald-Frankó páros érkezett, Suzuki Swift GTI típusú gépkocsin utazva, az AutóÁgó Rallye Klub színeiben. Az "A" csoportot Bordák Zoltán és Zombori Attila nyerte, hatalmas

küzdelem után, megszerezve ezzel az abszolút negyedik helyet is. Méltán lehet rájuk és Skoda Favoritjukra büszke a JO-ZI SE. Sajnos nem mindenkinek volt ilyen szerencsés ez a verseny. A sajóka-zai gyorsaságin László Emil és Dobos Zoltán Ladája

lerepült az útról olyan szerencsétlenül, hogy nem tudták kivenni az autót a mély árok-ból. Feladva a küzdelmet, szomorúan elsétáltak, gyanútlanul magára hagyva az alig sérült versenyautójukat. Elment a II. osztály, érkezett az első, azok közül is a helybeliek nagy reménysége Orbán, aki szintén pont itt sokalt be, és az ott "parkoló" "rendőrautót" találta telibe. Így a néhány ezres kárból a

Tóth Vili- Gurbi Mihály Peugeot 205 Rally



fotó Klíma

## Ferencz-Kurunczi és a jó öreg kerekklámpás

többszöröse lett, de a baj most sem jött egyedül...

Ez idő tájt a Bereck-Száva kettős egálban állt a Födő-Landsmann párossal. Léven ez az utolsó gyorsasági, itt kellett megküzdenie egymással a két benzingőzös lovag-nak. Vadul igyekeztek is, de sajnos Födőéktől elpártolt a szerencse, ugyanott ugrottak egy Luccot, ahol az előbbi két autó egymásba állt. Ők azonban tetőn érkeztek, egyenesen László Emil autójának egyetlen épen maradt elemére... a tetejére, befejezve annak amortizációját. Ezt a produkciót azonban már többszáz



fotó Klíma

# a szervízbuszok klinikája ÚJ HELYEN!

# TOSZI

## ADAGOLÓJAVÍTÓ

Diesel és benzinüzemű gépkocsik javítása, beállítása

Gödöllő, Valkói út vége  
Tel.: 06-20-449 686



FERGETEGES KÜZDELEM, MEGLEPETÉSEKKEL

# MISKOLC RALLYE II. osztály



**A győztes Bereck-Száva páros, és a trófeák**

A Rallye II. osztály versenye sokak szerint látványosabb, érdekesebb az első osztályúak viadalánál. Nehéz eldönteni, de nem vitás, hogy most is volt miért izgulnia a Miskolc környékére látogatott, legalább százezer lelkes szurkolónak.

Az abszolút első helyet Bereck Tamás és Száva László szerezte meg a Trade ASC-ból, Peugeot 205-ös versenyautóval, megnyerve ezzel az "N" csoportot, és természetesen az N2-es kategóriát is. Őket Horváth Péter és Asztalos Tamás követte, a Fanatic Rallye SC-ből, szintén Peugeot-val. Az abszolút harmadik helyre pedig a Rektenwald-Frankó páros érkezett, Suzuki Swift GTI típusú gépkocsin utazva, az AutóÁgó Rallye Klub színeiben. Az "A" csoportot Bordák Zoltán és Zombori Attila nyerte, hatalmas küzdelem után, megszerezve ezzel az abszolút negyedik helyet is. Méltán lehet rájuk és Skoda Favoritjukra büszke a JO-ZI SE.

Sajnos nem mindenkinek volt ilyen szerencsés ez a verseny. A sajókai gyorsaságin László Emil és Dobos Zoltán Ladája lerepült az útról olyan szerencsétlenül, hogy nem

tudták kivenni az autót a mély árok-ból. Feladva a küzdelmet, szomorúan elsétáltak, gyanútlanul magára hagyva az alig sérült versenyautójukat. Elment a II. osztály, érkezett az első, azok közül is a helybeliek nagy reménysége Orbán, aki szintén pont itt sokalt be, és az ott "parkoló" "rendőrautót" találta telibe. Így a néhány ezres kárból a



**Mráz-Majoros**

többszöröse lett, de a baj most sem jött egyedül...

Ez idő tájt a Bereck-Száva kettős egálban állt a Födő-Landsmann párossal. Lévén ez az utolsó gyorsasági, itt kellett megküzdenie egymással a két benzingözös lovaknak. Vadul igyekeztek is, de sajnos Födőéktől elpártolt a szerencse, ugyanott ugrottak egy Luccot, ahol az előbbi két autó egymásba állt. Ők azonban tetőn érkeztek, egyenesen László Emil autójának egyetlen épen maradt elemére... a tetejére, befejezve annak amortizációját. Ezt a produkciót azonban már többszáz néző izgulta végig, így volt aki visszategye a frissen érkezett járművet az útra, ami ennek köszönhetően célba ért. Azt azonban nem hiszem, hogy lett volna valaki, aki cserélt volna szegény László Emillel, amikor meglátta versenyautójának maradványait.

Még szomorúbb, és szokatlanabb jelenség, hogy Szőlősardón "lelemé-

**Tóth-Lendvay Lada 2105 N2 kategória**



fotó Klíma



esőben, állni a porban a negyven fokos melegben. Minket ugye nem zavar, mi fel vagyunk készülve erre.

Hát fel. Klimáék már profik. Legalábbis hivatásos kollégáik szerint, tanítani való ahogyan csinálják. Nekik csak a kanyar számít, meg az, hogy honnan sűt a nap. Ma már felszerelésük is profi. Két Canon Eos és egy Chinon állja a megpróbáltatásokat. Illetve attól függ. A fotó szempontjából - vallják Klimáék - jobb a dzsuva, de az árthat a Canonnak. Vagyis ha az autón slick van, akkor Klimáék nyakában Canon. Ha esik az eső vagy nagy a por, a kocsikon gumit cserélnek, a fotósok előveszik a kevésbé féltett technikát. Aztán már csak egyre kell figyelni. Hogy ne legyen semmi mögöttük, mert bármikor menekülni kell. A jó képnek van némi kockázata.

- Kicsit olyan ez, mint a vezetés. Ha valaki szépen akarja csinálni, ahhoz érzék kell. El kell kapni azt a pillanatot, amikor jön a szépség.

Valahogy így szólhatna a Klima ars poetica. A jellemrajzhoz pedig még hozzátartozik valami. Beszélgetésünk után még felhívott, hogy két dolgot el ne feledjek leírni. Borzasztó fontosak.

1. Köszöni a kollégáknak - itt hosszú felsorolás következett és esküszöm nem maradt ki senki - azt a segítséget, amit az évek alatt tőlük kapott, mert nélkülük most nem lenne miről írni.

2. Köszöni a versenyzőknek - itt is hosszú felsorolásba kezdett és nem maradt volna ki senki, beleértve a másodosztály teljes mezőnyét is - hogy amíg ők térdig állnak a gazban, ők észreveszik őket, integetnek, jelzik, hogy fontosak vagyunk.

Hát persze, hogy fontosak.



## IV. GALGA KUPA

### meghívásos túraverseny

A türelem és a kitartás autóversenyt terem. Néhány lelkes fiatal munkája meghozta a gyümölcsöt.

Szeptember 23 - 24-én igazi rallit szerveztek Hévízgyörkön. Meg volt minden, ami kell. Első és másodosztályú vendégművészek, edzők, korlátozás, és PROLÓG!

Az első nap a faluban, a templom körül egy estébe nyúló körversennyel kezdődött. A nézők között lépten nyomon aktív, és nyugalmányú versenyzőkkel akadhattunk össze. A biztonsági zónák kivételével egy keresztkulcsot sem lehetett leejteni. A rendezvényt megtisztelte jelenlétével a már bajnokságot nyert Tóth-Gergely páros is.

Egy árokba esett autó után azonban leállították a különpróbát. Nem volt súlyos, de már sötét lett, és fő a biztonság - igazuk volt!

Másnap reggel kezdődött az igazi verseny. 9 gyorsasági, hosszú technikás, rövid látványos, Turán a piactéren pedig egy óriásszalom - mindenkinek ízlés szerint.

130 induló! Mint a rali kettőben a tűzálló overál előtti történelmi időkben. Sokféle autó, de a Ladák és a Trabantok uralkodnak. 66 autó ért célba, ami jó arány az autógyilkos pálya ellenére. Az edzés után több totálkárt jósoltunk, de a többség nem áldozta fel a közönségsikerért a rali arany szabályát: célbaérni már győzelem.

A nézőszám meghaladta a reményeket. "Esemény" nélkül, időben sikerült befejezni a versenyt, talán hivatalos időméréssel lehetne még fokozni a bizalmat, és elkerülni a vitákat.

## IV. GALGA KUPA



Szabó-Tóth a H5 kategória győztese



Hock-Lay a H5 kategória 3.



Gólya-Kolesza N2 kategória



Gerőfi-Gerőfi az N1 kategória 1.

### ABSZOLUT SORREND

- |                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| 1. Kodó-Varga          | N2 Lada         |
| 2. Bárdos-Magyar       | N3 Peugeot 205  |
| 3. Siroki-Jandsó       | N3 Peugeot 205  |
| 4. Varga-Radványi      | N2 Lada         |
| 5. Kis-Lenti           | N2 Lada         |
| 6. Aschenbr.-Jassó     | N2 Suzuki Swift |
| 7. Simon-Mádai         | N3 Peugeot 205  |
| 8. Siklósi-Scherzer    | N2 Lada         |
| 9. Korányi-Pacs        | N3 Mitsubishi   |
| 10. Domonkos-Potonyecz | N2 Lada         |

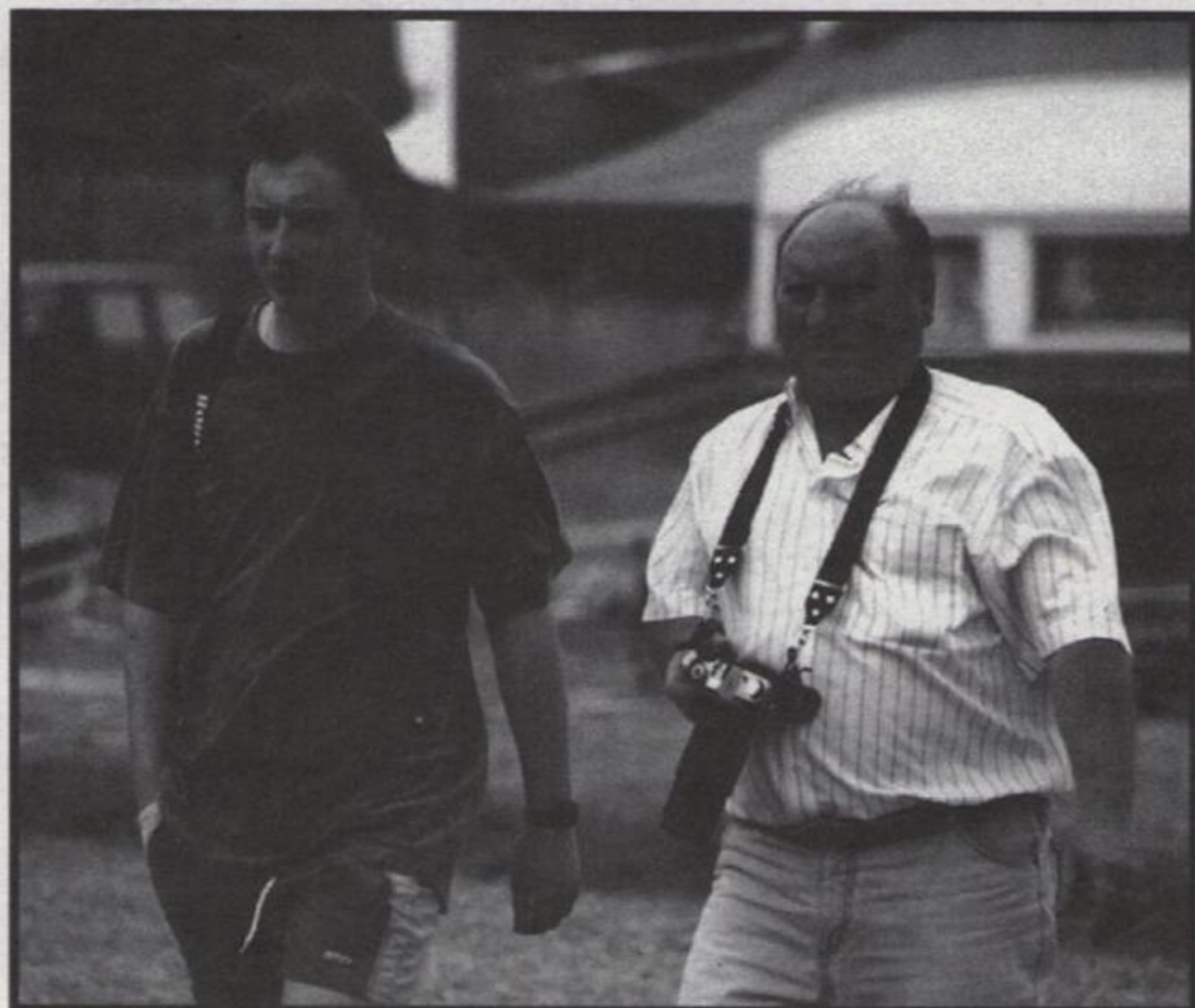
Lapunk szívesen tudósít hasonló túraversenyekről, beillesztjük versenynaptárunkba, ha időben kapunk előzetest!



# Klima<sup>2</sup>

Mindenek előtt be kell vallani, most olyan embert vagy embereket kellene bemutatni, akiről, vagy akiről - inkább maradjunk a többes számnál - borzasztó rossz írni. Vannak olyan személyiségek, olyan karakterek, egyéniségek, akiről azért nehéz bármit is leírni, mert mondatok elegyével nem lehet kifejezni azt a valami belső sugárzást, bájt, nagyszerűséget, a személyiség leglényegét, amitől ő, ő lesz, egyéni, összetéveszthetetlen. Márpedig ezekről az emberekről kell írunk, akik érdekesek, szórakoztatóak, - uram bocsá - példát adnak, vagyis különlegesek. Még akkor is, ha úgy tűnik, csak egyik a sok közül. Hát éppen ezért rossz és nehéz róluk írni. Mert éppen azt nehéz mondatokba önteni, amitől ez az egy a sok közül mégis más. Márpedig ez a sport tele van ilyen "különleges tucatemberekkel". Sorozatunk róluk szól...

Talán öt-hat éve lehetett, hogy valamiért feltűntek a pálya szélén. Talán esett az eső, vagy sütött a nap. Mindegy, hiszen velük mindig, és mindenféle körülmények között össze lehetett futni a legvadabb kanyarokban. Egy azonban biztos. Volt náluk aparát.



Mert fényképezőgép nélkül ezek már nézni se tudják a ralit. Persze van néhány ilyen "üvegszemű" szerzet, hivatásos és amatőrökből lett profi, de ők párosával járnak. Annak idején valami kopott Szmena lehetett náluk, mert saját bevallásuk szerint is, csak azért képezték le a történeteket, hogy két futam között is legyen mit nézni. Persze akkoriban még nem csak a rali létezett. - Néztünk mi mindent ami pöfögött és benzinnel ment. Aztán ez maradt, mert ez a legjobb...

Vagyis megfogta őket a dolog varázsa, atmoszférája, klímája.

Már azt is hihetnénk, hogy innen a nevük. Mert Klímáról van itt most szó, méghozzá nem is egyről. Mert **Klima László** és fia **Gábor** elengedhetetlen kelléke a magyar ralisportnak, mondhatni egyenrangúak a felügyelőtestülettel, a rajtdobogóval, a sajtófőnökről nem is szólva. Mert ezek a Klima félek azok, akiknek akkora a szívük, hogy ... szóval legalább A/8-as szívük van, olyan teljesítménnyel ami egy sportágot életben tart.

Ez az "öreg" Klima mégiscsak érdekes szerzet. Eredileg kőműves egy Fehérvár közeli kistelepülésen, amelytől messze esik a rali, gyorsasági szakasz a közelében sincs.

Vesznek egy autót, aminek haszna nem a kényelem, a gyorsaság, az idő, hanem az, hogy lehet menni vele ralira, keresztbe-kasul az országban. Aztán Laci - miközben fia Gábor is már fertőzött az adalékokkal dúsított benzingóztól - szakmáját is feladja, mondván:

**- A hétvégék kellene a ralira.**

Innentől kezdve - a fizika törvényeinek ellentmondva - "az emelkedőn nincs megállás". Klimáék újabb fényképezőgépet vesznek, aztán már tréningre

is járnak, valaki kér tőlük képet, aztán más is kér, aztán már lassan mindenkinek van Klima felvétele.

Közben kiderül, hogy ők nem a műkedvelő hivatásosok, hanem igazi szakértők. Vegyük tételesen az alapkérdéseket:

- Ki a kedvenced?

- **Az, aki úgy jön be egy kanyarba, ahogy illik. Vezesse jól az autót, akkor kedvenc.**

- Melyik a kedvenc típusod?

- **Hát csakis a Zsiguli. Az a leglátványosabb ... meg az összes többi. Mert ott van például a Janika autója ... szóval azért az kocsi.**

- Kedvenc sztorid?

- **Hát tudom én? Annyi volt. Talán az amikor a veszprémi versenyen, tavaly ... tudod ott Kisgyónbányán ahol a foci pályánál elfordulnak balra ... na ott megállt a "kis" Hideg, a Krisztián autója. Hát pont ott volt a Koch Gabi, aki rögtön átlátta, mi a baj. Hát egy rotor kellett neki, ... én meg a közelben álltam. Szaladtunk a rotorért, a Gabiék fessegetik a gépháztetőt, hogy kiszedjék, ... én meg mondom, hogy állj, van tartalék a csomagtartóban, mert ki tudja kinek mire lehet szüksége, úgyhogy megoldottuk a dolgot.**

- Asszony?

- **Eleinte zsörtölődött, de most már beletörődött. Ha már ilyen az ember vére, nincs mit csinálni.**

- Tényleg a véred. Gábor is szereti a ralit, vagy megy az apja után.

- **Az? Az még jobban bolond. Alig győzöm csillapítani.**

- Te kőműves vagy és ralifotós. Gábor mit csinál civilben?

- **Most végezte a főiskolát. Autógépész-mérnök. Székesfehérváron dolgozik egy Mercedes szervízben.**

- Versenyzés?

- **A Gábor szeretne, de nincs elég pénz. Én erről lemaradtam. Ha volt is pénz, nem erre, mert a sorrendet be kell tartani. Ez a fotózás is csak szórakozás volt, aztán munka lett.**

- Ha Miskolcon, Pécsen vagy Gödöllőn élnél, netán Zamárdiban, akkor érhető, hogy "megőrültetek", de Jenőn nem sok a ralirajongó.

- **Volt már akit egyszer-egyszer elcsaltunk, de nem ragadtak itt. Inkább a foci, az érdekes nekik. Persze nem várható el, hogy valaki szeressen gyalogolni, ázni az**



## OKTÓBER

5-6.	Kuwait		Nemzetközi
6-8.	28.MECSEK RALLY	OB I.,II.oszt	Nemzetközi
6-8.	Szentpétervár (RUS)		
8-12.	Sanremo (I)		VB
12-18.	Hong Kong-Peking		Nemzetközi
13-15.	VI. Hermes (GR)		EB(5x)
19-22.	ADAC 3-Stadte (D)		Nemzetközi
20-21.	IPIM-Zagorski (CRO)		
22-25.	Catalunya Costa Brava(E)		VB
25-28.	Valais (CH)		EB(5x)
26-29.	23. San Marino (RSM)		EB(5x)
28-29.	Taormina (I)		

## NOVEMBER

2-4.	Semperit (A)		EB(10x)
4-6.	22. Rallye du Condroz (B)		
4-5.	Tour de Sjaelland-Rally Masters (DK)		
10-11.	Golden Tulip (NL)		
10-12.	ADAC Köln (D)		
17-19.	Thessaloniki Fair Rally (GR)		
19-22.	Network Q R.A.C. Rally (GB)		VB
23-26.	Rallye du Var (F)		

## DECEMBER

8-10.	1000 KILOMETRES (F)		
10.	Bettega Emlékverseny (I)		

A Semperit Rallye a legkönnyebben megközelíthető tízszeres szorzójú EB futam. Hagyományosan sok magyar indulóval, miután a Magyar Bajnokság befejezése után rendezik. A gyorsaságik rendkívül kis területen, a magyar versenyekhez képest rövid állományon - de sok gyorsaságival.

Néző szempontból is kedvező, hiszen elegendő a rajt reggelén kiutazni, és egy éjszakát az igazi "komálós" az autóban is kibír. Két napra való kaja-pia is befér a kocsiba, bár így kihagyjuk a verseny egyik specialitását: a verseny falutól faluig ér, a helybeliek minden gyorsan csűrőkben családi hangulatú kocsmákat rögtönöznek, házi süti, virsli, tea, forralt bor, és sör. A hangulata felejthetetlen.

Waidhofen közelében kapható műsorfűzet (nem olcsó), a benne lévő térkép alapján azonban akár 9-10 gyorsaságit (!) is megnézhetünk naponta. A nézők között mindenhol találkozunk magyarokkal, az első napi célban pedig általában minden negyedik a honfitársunk. Így aztán hangulatos este várható.

Ha a gyorsaságikért, a hiányzó H betűért, vagy a tilosban parkolásért fizetendő schillinget nem számolom, olcsón meg lehet úszni.

# 15. Semperit RALLYE

1995  
Nov.  
2-4.

A 15. nemzetközi Semperit Rallye az osztrák bajnokság 8., az Európa Bajnokság tízszeres szorzójú futama. Eredménye beleszámít a FIA Zónabajnokság - Közép-Európa zónaértékelésébe, és futama egyben a nemzetközi Fiat Cinquecento kupának is.

A verseny november 2-4. között Ausztria északi részén, a cseh határ közelében, Waidhofen/Thaya körül, a két nap alatt 26 gyorsaságin (300 km), és 600 km állományon zajlik. Összesen 9 féle gyorsaságit 2-3 alkalommal teljesítik.

Rendezi az ÖAMTC-ZV Baden és az Osztrák Rallye Club.

### IDŐTERV:

- október 18.		nevezési zárlat
- november 2.	09.00-18.30	adminisztratív átvétel
	09.30-19.00	műszaki gépátvétel
	12.30-14.30	zárt pályás versenyautó teszt
- november 3.	10.01	Rajt
	19.30	Cél - első nap
- november 4.	08.01	Rajt - második nap
	16.30	Cél
	23.00	Díjkiosztó

## A '94-es 14. Semperit RALLYE eredménye

1. Depping-Thul	Ford Escort Cosworth grA
(1994. év német, és holland bajnok, EB második)	
2. Stengg-Wolf	Ford Escort Cosworth grA
3. Wittman-Haider	Ford Escort Cosworth grA
4. Göttlicher-Moser	Ford Escort Cosworth grA
5. Moosleitner-Tucher	Ford Escort Cosworth grA
6. Chovanec-Kurus	Ford Escort Cosworth grA
7. M. Stohl-Gerlach	Audi Coupe S2 grA
8. Béres-Koci	Nissan Pulsar GTi-R grA
9. Gassner-Schrankl	Mitsubishi Lancer Ev.II. grN

### 1. NAP

#### Nov. 3. péntek

Waidhofen  
Pfaffenschlag  
Niederedlitz  
Hohenwarth  
Reinolz  
Waidhofen

### Nov. 4. szombat

Waidhofen  
Hollenbach  
Altmanns  
Schlag  
Schönau  
Hollenbach  
Waidhofen

Információ: 00-43-284254080

Telefax: 00-43-284254082

Szállás: Gasteservice Litschau

Telefon: 00-43-28655385

Telefax: 00-43-2865538514

/kgyl