1994 III. évfolyam 3. szám

Mauzsi-team

HÍREK AUTO NEWS

DÍJMENTES
Megjelenik: havonta

HALOTTAK SZABADSÁGON **Dávid Sándor** nagy sikerű könyve folytatásokban

MIT MESÉLNEK AZ AUTÓVERSENYZŐK? (4-5. oldal)

1994 április 23-24.

XI. MOGÜRT SALGÓ RALLYE

(részletes térkép és nevezői lista a 6-7. oldalakon)

Így láttam a pályán belülről és a nézőtérről

Szombathelyről és Melkből jelentjük

...amelyből megtudhatjátok mi történt Ranga Lacival és Kotán Péterrel ...hogyan küzdött meg Faragó Andris és Móczár Péter...miként lett a H csoport futamgyőztese Nagy Sanyi...olvashattok a svéd és a norvég sikeréről Melkben



(3., 10. és 12. oldal)

HIRDETÉSI ENCIKLOPÉDIA

Média Ász

Média Hirdetési Árak és Szolgáltatások
4. kiadás
Megjelent: 1994 február végén

8 fejezetben, 476 oldalon, 1592 média
részletes adatai, tarifatáblázatokkal!
+ Ügynökségek (Marketing, PR, Reklám) és Nyomdák

Újdonságaink: A hazai reklám jogi szabályozása
Közterületi reklámfelületek grafikái
Szonda Ipsos tájékoztatók

Megrendelhető a kiadónál:
S&S Karakter Kft. 1055 Bp., Honvéd u. 40.
Tel.: 112-8846, 132-0611 Fax: 111-9636

1.000.000,- Ft-os NYEREMÉNYJÁTÉK!

A könyv vásárlói között 20 db 50.000,- Ft-os gépkocsi vásárlási utalványt sorsolunk ki május 3-án! A nyertesek 9 gépkocsitípus közül vásárolhatnak kedvezménnyel 1996. december 31-ig!

Autóalkatrész és szerszám üzlet

- Lada * Szamara autóalkatrészek
- Nyugati gépjármü
- Olajszürő és levegőszürő
- Fűthető tükrök és tükörlapok
- Beru izzítógyertyák és gyújtógyertyák
- Lutz kuplungok
- D-Carbon lengéscsillapítók
- Szerszámok nagy választéka
- Diesel motorok szakszerü felújítása
- Rába motorok felújítása
- Ikarus alaktrészek forgalmazása
- Gold Eagle termékek teljes választéka

Inexy Kft. Pécs

7625 Pécs, Fenyvessor 24.
Tel/fax: 72 313 341
Szabó János Műszaki igazgató

GOLD EAGLE®

MARUZSI TEAM SZERVEZÉSÉBEN MŰKÖDŐ
ARANYSAS KERESKEDŐ HÁLÓZAT
CÍM: 1136 BUDAPEST, TÁTRA U. 23/B. TEL: 149 0684

Április 30. * Május 1.
A rallycross országos bajnokság 2. futam

ÁDÁND

Szombathelyi rallycross tudósítás Maruzsi László tollából

A szezon beindult ...

...Igaz kicsit nehezen, de összeállt a Ford a rajtra. Simon Jancsi szerelőm a tél folyamán az utolsó csavarig szétszedte az autót, a fáradt alkatrészeket kicserélte, a karosszériát Andella István barátjával felújította, majd lefényeztette. Mint mindig most is úgy alakult, hogy az utolsó napra készült volna el az autó, azaz mégsem, mert egy nappal a gépátvétel előtt Jancsi felhívott telefonon és mondta

A Maruzsi Team tagjai, élén Csánó Józsival nagyot alakítottak, hogy így legyen. Éjjel három órakor még festéket kevertek, hogy a lökhárítót is lefényezzék. Volt aki a szponzorok emblémáit ragasztgatta, mások benzintank erősítést, sárfogó gumit és az összes többi apróságot varázsolták az autóra. Sok éves tapasztalatom alapján csupán azzal tudtam biztatni a társaságot, hogy a többiek is valarostálva, de a legszomorúbb, hogy Fodor Gyuri Toyotája alvázszám prob-



Csatári Tivadar a szerencsétlenül járt Ladával

lémák miatt nem állhatott rajthoz. Így harmincnyolc autó edzhetett vasárnap délután a csodálatos szombathelyi Szabadidő Központban. Éjszakai ébrentartó, biztató szavaimat mi sem igazolja, minthogy Kotán Péterék az új

nem csalódtak, mert a tavaszias időben mindent láthattak ami a rallycross-



Az újrafényezett, gyönyörű Ford és a volánnál Maruzsi László

úgy érzi nem tudja befejezni. "Még ilyet nem is hallottam" - volt a szokásos válasz és egy kis szervezés egy nagy rakás baráti segítség után hajnali öt órakor már tehettük is fel a ZALAVOLÁN által csodálatosan felújított autóbuszunkra a versenyautót.

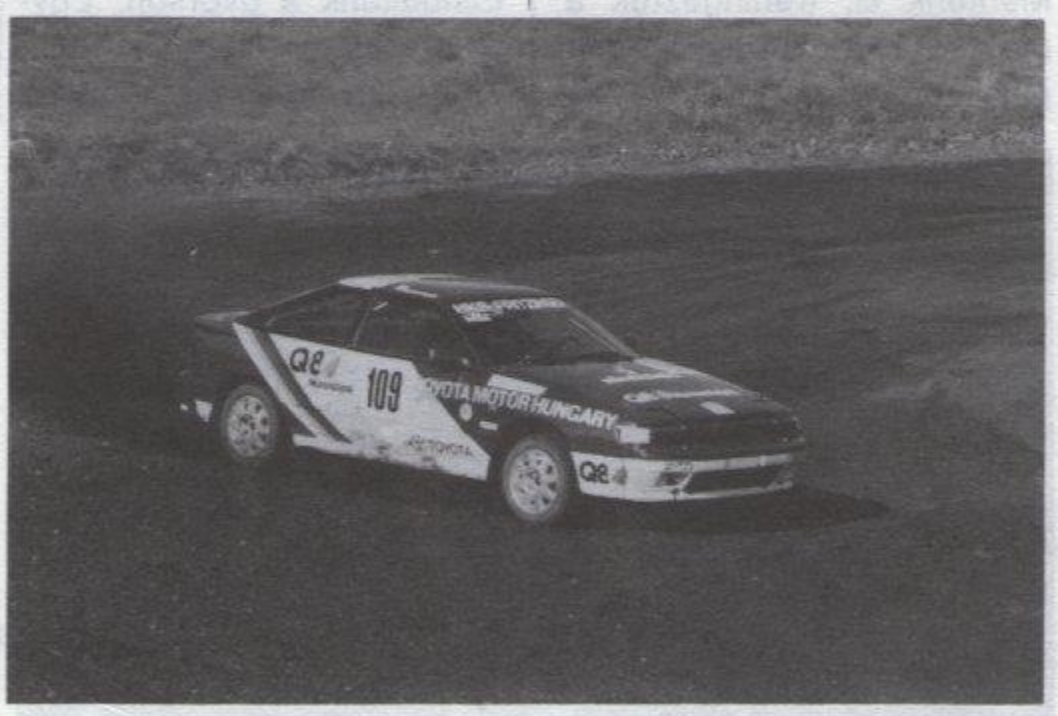
hogy hasonlóképpen állhatnak.

A vártnál egy kicsivel kevesebb autó készült el a szezon első versenyére. Ráadásul a kissé szigorú műszaki bizottság néhány autót nem vett át. Többek között egy szép Toyota, egy erős Ford Fiesta lett ki-



Itt még sértetlen a Keszler féle Lancia

hoz hozzátartozik, sőt még azt is ami nem. Az előfutamok alatt Csatári Tivadar Ladás bukása, Ranga Laci Lanciajának és Kotán Peti Fordjának párharca, Móczár és a rallycrossos újonc Faragó Lanciás küzdelme, majd a Stoll



Az egyik új autó a mezőnyben: Maksa Imre és Toyotája

Ford Escort Cosworthal is az utolsó fél órában érkeztek a gépátvételre. A pálya vonalvezetése, talaja európai szintű, lassan az a feladat hárul a rendezőkre, hogy a depót is ennek a mércének megfelelően alakítsák ki.

Húsvét hétfőn hétezer néző gyorsította fel a locsolást, hogy jelen lehessen az első nagy derbin. Akik így döntöttek bizton

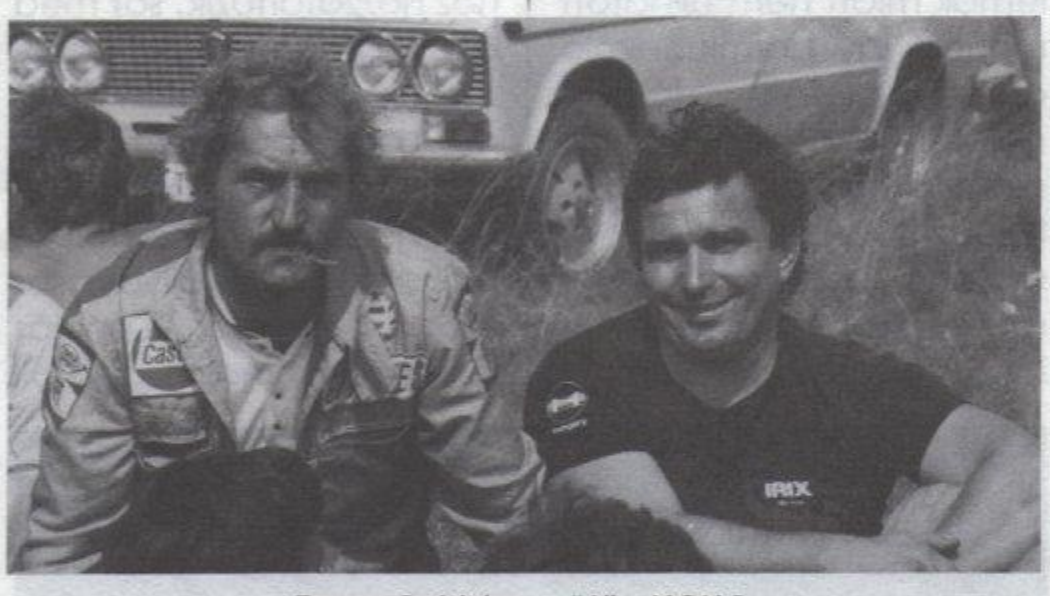
csapat két tagjának Palágyinak és Keszlernek balsikerű csatározása borzolta a kedélyeket. Utóbbi azzal végződött, hogy Keszler Matyi néhány másodpercig nyakánál szorongatva úgy lógott a levegőben, mint egy akasztott ember. Az előzmény csupán annyi, hogy a város felőli, aszfaltos kanyarban előzni készülő Lanciás

folytatás a 10. oldalon

Sztorik, mesék a versenypályák széléről

Doma Gabiról már írtunk. Kokó kedvenc navigátora volt éveken keresztül. Az a hír járja, hogy nagyobb dumás, mint Kokó, márpedig az már nem semmi. Megkértük mondjon el egy-két történetet.

- Sok sztorim van az egyik közülük amikor Moszkvában voltunk a Zima Rallyen. Már egy hete kódorogtunk, semmit nem tudtunk enni, csak és kizárólag halat. Találtunk egy éttermet, aminek a neve Kárpátia volt. Azt gondoltuk, hogy ez biztos magyar lehet. Rögtön betámadtunk. Pénz nem számít, de soha nem tudtuk, hogy mit halózunk. Na ki is



Doma Gabi és a söför: KOKO

választottam valamit, amikor kihozták szemünk szánk elállt a csodálkozástól. Ezüst tálca, szószika, végre valami frankóst eszek. Belekotorok, hát mégis mi lett volna, ha nem hal. Gondoltam egyet, megfogtam az egész hóbelebancot és egy mozdulattal beöntöttem a zongorába. Addig nem is volt probléma, míg el nem kezdett a zenekar játszani. Amikor leütötték az első hangokat majd meg fulladtunk a röhögéstől, aztán szépen lassan elszivárogtunk az étteremből. Mint később hallottuk egy fél óra múlva ki is tört a balhé, de mi szerencsésen megúsztuk.

- Mesélj valamit a versenyzésről is.

- Bulgáriában történt az Aranyhomok Rallyen. Volt egy gyorsasági amit Elenának hívtak. 30 kilométer hosszú volt és iszonyatosan veszélyes. Amikor tréningeztünk, mindig megálltunk, megnéztem, hogy merre járunk. Volt két olyan kanyar a pályán, amit elneveztem Drakulának, ami azt jelentette a mi nyelvünkön, hogy lépésben menjünk. Iszonyúan magasan futott az út és ráadásul lefelé lejtett, persze korlát nélkül. Olyanok voltak lenn az autók, mint a matchboxok. A versenyen már jóval a kanyar előtt elkezdtem ordítani, hogy jobb 1, DRAKULA! A Kokó persze későn kezdett el fékezni és a mai napig nem tudom, hogy úsztuk meg, de az autó segge átrepült a szakadék felett és így be tudtuk venni a kanyart. Akkor összecsuktam az itinert és mondtam, hogy mostantól apukám, úgy versenyzel ahogy akarsz, én befejeztem, a gyorsasági végén veszek egy biciklit és azzal hazamegyek. Elmentünk két gyorsaságit úgy, hogy egy szót sem szóltam. Ez pont elég volt arra, hogy annyi hibapontot kapjunk, ami még gombócból is sok. Hát ennyi történt velünk Bulgáriában.

Doma Gabi

A Horner - Görög páros navigátor jött el hozzánk és mondott egy-két kedves sztorit életükből.

- 1992-ben A Kisbér Rallyen nagyon jól szerepeltünk. Lacika után kategória másodikok lettünk, abszolútban pedig negyedikek.



Repül az autó, ki tudja, hol áll meg

Bubu össszetalálkozott az egyik verseny után egy szponzorral, aki megkérdezte tőle, hogy nem tudja-e, hogy ki ment a piros Lanciával.

- Hát ki ment volna? Mi voltunk- mondta büszkén Bubuka.

Felajánlotta, hogy segít nekünk, induljunk el egy világbajnoki futamon. Két választási lehetőségünk volt. Vagy a RAC Rallyen, vagy a San Remo Rallyen. Mi persze a San Remora mentünk. Mégis "olcsóbb" verseny.

Nagy nehezen elindultunk, gondolom te is ismered azt a lázas, őrült készülődést, ami megelőz egy versenyt.

Szóval elindult a csapat. Mentünk is, tréningeztük a pályát. Meg kell hogy mondjam, nagyon élveztük a dolgot.

Többek között 11.-én is lementünk a pályára, hogy edzünk még egy utolsót. A Bubunál volt egy naptár, abban feketén-fehéren leírták, hogy 11.-én edzési lehetőség van. Mi viszont nem találkoztunk senkivel. Egy lélek nem volt a pályán. Hát furcsáltuk a dolgot egy kicsit, végül betámadtunk a versenyirodába, ahol már 12.-ét mutatott a naptár. El nem tudtuk képzelni, hogy a fenébe történhetett. Nahát mint kiderült Bubu el felejtette 30.-án visszatekerni a naptárt, így az egész csapat egy nap késésben volt. Másnapra terveztük a casinózást, meg szórakozást, ehelyett gépátvételre mentünk.

Másik történet régebbről:

- 1988-ban a Festivál Rallyen még Zsigulival mentünk. Biztos sokan emlékeznek a Benetton fényezésre. Elindultunk a gyorson. Egyszer csak a kanyar után, 100 egyenesben előttünk



Egyszer levegöben, egyszer sárban

Sztorik, mesék a versenypályák széléről

termett két ló. Az egyik az út közepén, a másik még a szélén, de nem tudtuk, hogyan fogjuk kikerülni őket. Az emberek megpróbálták visszafogni az állatokat, ott szörföztek a ló kantárján. Az utolsó pillanatban sikerült lerántani az útról, éppen csak ki tudtuk őket kerülni. A gyors végén szóltunk, hogy vigyázzon mindenki, mert lovak vannak benn a gyorson. Hát meg kell, hogy mondjam mindenki hülyének nézett bennünket. Kérdezgették, hogy elestünk, árokba borultunk, vagy mi történt velünk, hogy félrebeszélünk. Azóta sem hiszi el senki, de a mai napig a helyi versenybírók megismernek minket, hogy mi vagyunk a lovas emberek.

Aztán egy negatívabb sztorit is had meséljek el. A '93-as Veszprém Rallyen történt. Neki indultunk a gyorsaságinak, az egyharmadánál defektet kaptunk, mondta Bubu, hogy ne álljunk meg, menjünk végig, még kihozzuk a kocsit. Ki is értünk a gyorsról amikor leállították a versenyt, mert baleset történt. El sem tudtuk képzelni milyen baleset. A szervíznél vettük észre, hogy felszedtünk egy jó pár méter drótkötelet. Addigra teljesen gúzsba kötötte a kocsit, de ekkor még mindig nem gondoltuk, hogy köze lehet a balesethez. Végül mégiscsak odamentem a versenyirodához, ahol kiderült, hogy a mi kötelünk ütött le egy gyereket a campingszékről. Ezen kívül még jó pár balesetet okoztunk, például sikerült Budai Béla alól kirántani a futóművet és még sorolhatnám.

Görög Gábor

Többször hirt adtunk arról, hogy 1994-ben Maruzsi László oldalán új ember ül. Fekete József komoly múltal rendelkező navigátor, aki Hidegh János oldalán már nyert abszolút magyar rallye bajnokságot. Ezekről a régi szép évekről mesélt nekünk:

- 1987-ben Nagykanizsán rendeztek egy rallyet. Két gyors között leszakadt a Jani cipőtalpa. Mivel váltócipőt nem sűrűn hordunk a versenyautóban, fogtuk egy guriga szikszalagot és körbetekertük. Jó vastagon, hogy biztosan tartsa. A történethez még hozzátartozik, hogy a régi VFTS-ben a pedálról le volt véve a műanyag és csak a vaskar állt ki és működött, mint gázpedál. Nekilódultunk a következő gyorsnak, egyszer csak hallom, hogy azt mondja a Jani: "Nem birom levenni a lábam a gázról" Átszúrta a szikszalagot a vas és a talpa közé beszorult. Én mondtam neki: "Hát akkor ne fékezz, menjünk tovább". Végül valahogy kikeveredtünk a gyorsról és újra szervízeltük a Hidegh cipőjét.

A másik még az első versenyemen történt. Évekkel ezelőtt Trabanttal Rallye II-ben indultunk. Na, sikerült is a második kanyarban felborulnunk. Ott álltunk, illetve inkább feküdtünk oldalt a kocsiban. Vártuk hátha véletlenül valamelyik néző észbekap és lábraállítja a kocsit. Jöttek is csapatostul, kérdezgették, mi történt, jól vagyunk-e, de még csak véletlenül sem jutott egyiknek sem eszébe, hogy végre helyrebillentsenek bennünket. Hát ezek történtek a boldog békeévekben.

Megkérdeztük Józsit, hogy ilyen sok év kihagyás után, milyen érzés visszatérni az autósportba?

- Már régóta tervezem a visszatérést, nagyon örülök annak, hogy újra itt vagyok.

Fekete József

Húsvéti bajnoki nyitány a gokartsportban, Kecskeméten

A húsvéti időjárás nem nagyon fogadta kegyeibe az évadnyitó magyar és osztrák bajnoki futamra valamint a nemzetközi nagydíjra összesereglett résztvevőket. A magyar bajnokságban sajnos nagyon kevesen neveztek. A hét kategóriában 16 csapat 64 versenyzője képviseltette magát. Ez a tavalyihoz képest 20%-os visszaesést jelent. A magyar bajnokság 1-2. futamát szombaton bonyolították le egy időméréssel a szünni nem akaró esőben. A verseny délután egy órakor kezdődött a Kadett A gépek futamával. Itt nagy meglepetés született, ugyanis a tavalyi bajnok Rácz István kategória váltás miatt nem indult. A futam nyílttá vált és ezt a lehetőséget használta ki a tavalyi 4. helyezett Schneider Viktória aki az egész fiú mezőnyt maga mögé utasítva mind a két futamban rajt-cél győzelmet aratott. A Kadett C gépek futama is bomba meglepetést hozott. A tavalyi bajnok Vingler Attila akl mindvégig motor gondokkal küszködött csak az 5. helyet tudta megszerezni. Mind a két futamot kemény csatában Magyar Gergely nyerte Turbéki Lénárd és Horváth Balázs előtt. A legnagyobb mezőny a Nemzeti C gépek futamán gyült össze. Itt tizenhatan neveztek. Vingler Attila egy harmadik és egy második helyel kárpótolta magát. Varga Szilárd mind a két menetben torony magasan nyert. A verseny két legnéptelenebb mezőnye a Formula C és a CIK Junior A volt. Itt kategóriánként csak hárman-hárman álltak rajthoz. A Formula A gépek futama megint több esélyes volt mivel a tavalyi bajnok Bakos András nem nevezett. Itt az első futamon az első négyben három Mozart MSE versenyzője volt és a második helyre Locskay Lajosnak a Happy KK versenyzőjének sikerült bekerülnie és pozícióját meg is tartania a leintésig. A Junior A gépek futamát nagy csatában mind a kétszer Oláh Gyárfásnak sikerült megnyernie Kálmán Péter előtt.

Vasárnap az osztrák bajnokság futamait rendezték meg ahol a magyar versenyzők igen jól szerepeltek. A vasárnapi nap végén rendezték meg a Formula A és Formula C gépek nagydíját. A két kategóriát egybe indították el a 15 körös küzdelemre, de külön értékelték. Mind a két kategóriában magyar siker született. Az A gépek futamát Locskay Lajos, a C gépekét pedig Bakos András nyerte.

Sok szeretettel várunk minden sportbarátot 1994. április 24-én vasárnap Gödöllőn a Széchenyi téren a Szent György Kupa Országos Gokart versenyen, valamint 1994 április 30-május 1.-én Debrecenben a gokart országos bajnokság 4. fordulóján, ami a repülőtéren kerül megrendezésre.

Eredménylista
Gokart OB 1-2.
(összesített eredmény):
Formula A:
1. Ifj Farkas Tibor
2. Locskay Lajos
3. Forró Judit
Junior A:
1. Ifj. Oláh Gyárfás
2. Kálmán Péter
3. Rácz István
CIK Junior A:
1. Ifj. Oláh Gyárfás
2. Kálmán Péter
3. Turbéki Márló

Szerk.

1994 ÁPRILIS 23. (szombat)

GY 1R Salgótarján (kij. tábla) 12 km aszfalt 09:15 * GY 1C Cered (bej. tábla) * GY 2R Cered (kij. tábla) 8 km aszfalt 09:38 * GY 2C Bárna * GY 3R Kisterenye (Körverseny) 15 km aszfalt és földút 10:32 * GY 3C Kisterenye * GY 4R Alsókatalin 17 km aszfalt 11:11 * GY 4C Mogyorós-orom Galyatető * GY 5R Bagolyirtás 8 km aszfaltút 11:47 * GY 5C Mátrakeresztes * GY 6R Sámsonháza 5,5 km aszfalt 12:25 * GY 6C Lucfalva elág * GY 7R Salgótarján (kij. tábla) 12 km aszfalt 13:05 * GY 7C Cered (bej. tábla) * GY 8R Cered (kij. tábla) 8km aszfalt és földút 13:28 * GY 8C Bárna * GY 9R Kisterenye (Körverseny) 15 km aszfalt és földút 14:22 * GY 9C Kisterenye * GY 10R Alsókatalin 17 km aszfalt 15:01 * GY 10C Mogyorós-orom Galyatető * GY 11R Bagolyirtás 8 km aszfalt 15:37 * GY 11C Mátrakeresztes * GY 12R Sámsonháza 5,5 km aszfalt 16:15 * GY 12C Lucfalva elág. * GY 13R Kisterenye (Körverseny) 15 km aszfalt és földút 16:43 * GY 13C Kisterenye

1994 ÁPRILIS 24. (vasárnap)

GY 14R Salgótarján 4,5 km aszfalt 07:10 * GY 14C Kazár * GY 15R Salgótarján 12 km aszfalt 07:39 * GY 15C Cered * GY 16R Cered 8 km aszfalt és földút 08:02 * GY 16C Bárna * GY 17R Alsőkatalin 13 km aszfalt 08:57 * GY 17C Bochídi elág+400m * GY 18R Salgótarján 4,5 km aszfalt 09:55 * GY 18C Kazár * GY 19R Salgótarján 12km aszfalt 10:24 * GY 19C Cered * GY 20R Cered 8 km aszfalt és földút 10:47 * GY 20C Bárna * GY 21R Alsókatalin 13 km aszfalt 11:42 * GY 21C Bochidi elág

Össztávolság: 590 km

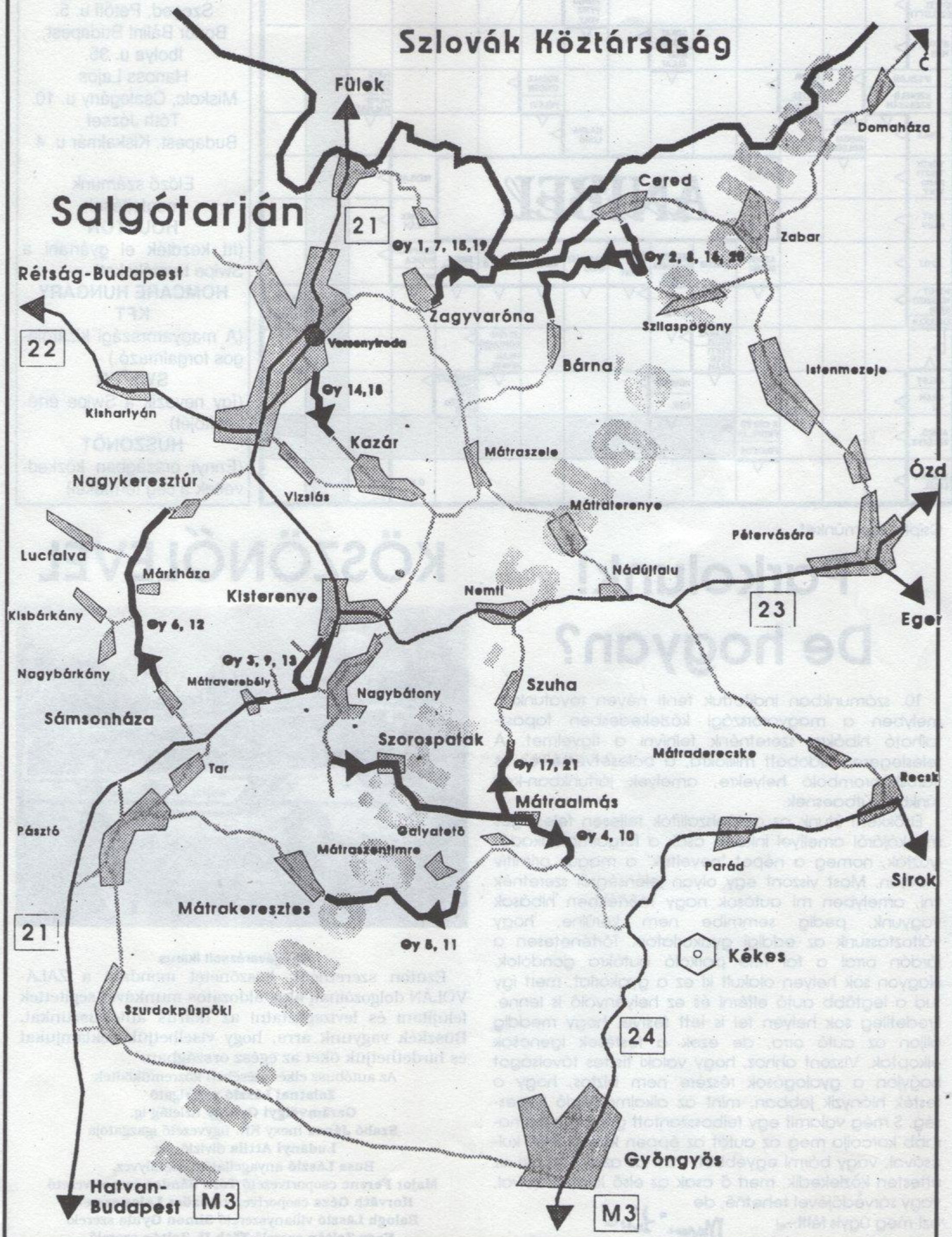
Gyorsasági össztáv: 221 km

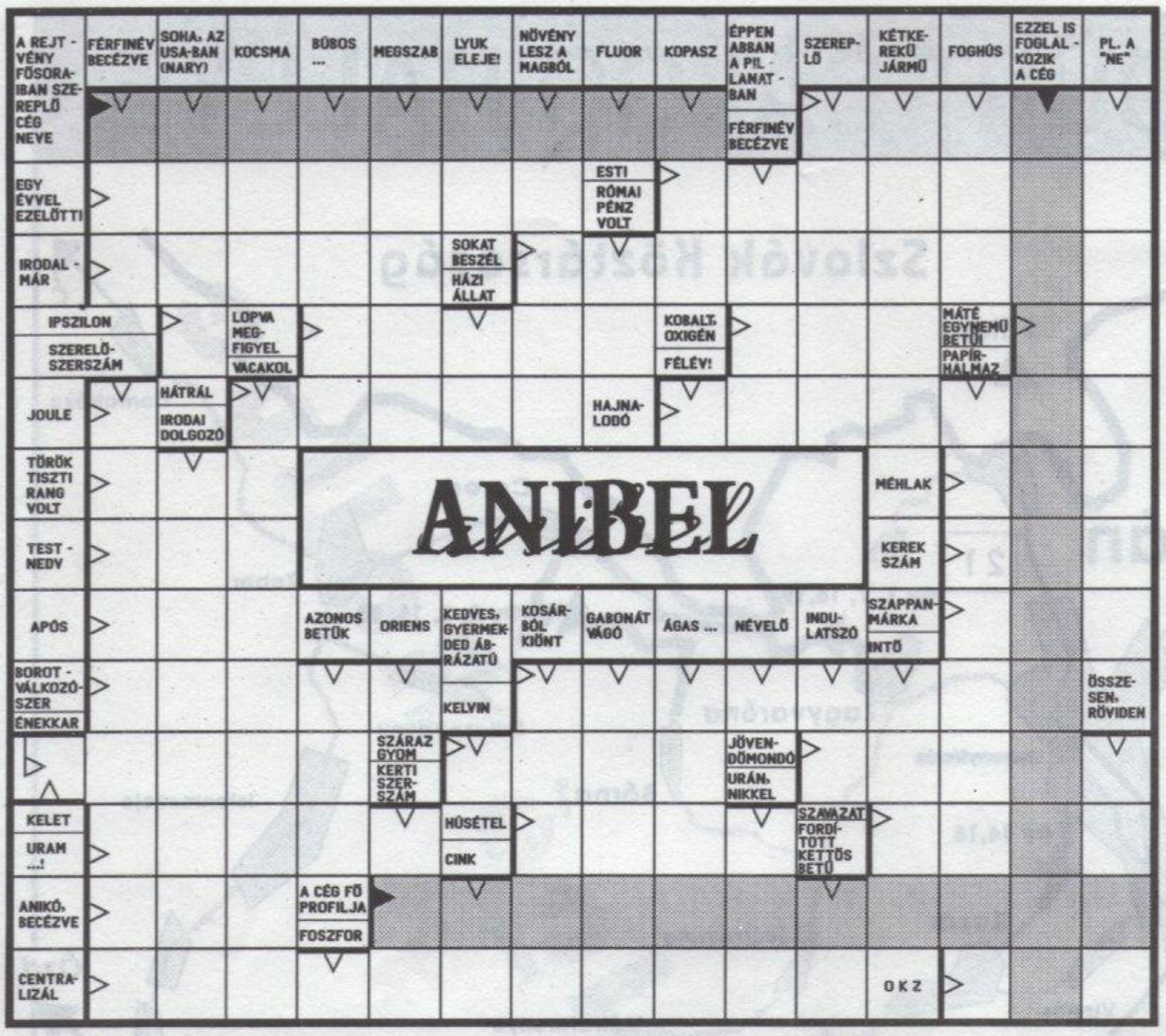
Összidő: 921 perc (15óra 21 perc)

A díjkiosztó időpontja: 1994 április 24. 17:30
József Attila Művelődési Központ Salgótarján Fő tér

1. Ranga László - Büki Ernő * H A/10 * Lancia Integrale
2. Ferjáncz Attila - Tóth Csaba * H A/10 * Ford Escorth CW
3. ifj. Tóth János - Papp György * H A/10 * Toyota Celica 4WD
4. Faragó-Szabó A. - Gergely Ferenc * H A/10 * Lancia Integrale
5. Dudás Gyula - Gábor János * H A/10 * Nissan GTI-R
6. Érdi Tibor - Varga István * H N/5 * Mazda 323 GTR
7. Topor Kálmán - Horváth Károly * H A/10 * Ford Escort CW
8. Oroszlán László - Oroszlán Tibor * H N/5 * Mitsubishi Galant
9. Tóth Ferenc - Csökő Zoltán * H A/10 * Ford Escort CW
10. Huberth István - Makra László * H N/5 * Ford Sierra CW
11. Lajtai Zsolt - Erdős László * H N/5 * Toyota Celica 4 WD
12. Horner Péter - Kerék István * H A/10 * Lancia Integrale
14. Maksa Imre - Vass Norbert * H A/10 * Toyota Celica 4WD
15. Keszler Mátyás - Bertalan Gábor * H A/10 * Lancia Integrale
16. Drotar Igor - Bánoci Vlado * SK A/10 * Lancia Integrale
17. Szigetvári Mátyás - Rack György * H A/10 * Ford Escort CW
18. Chovanec S. - Kurus Henrich * SK A/10 * Ford Escort CW
19. Kollárik Henrih - Kollárik Marcel * SK A/10 * BMW M3
20. Stolfa Jidrich - Fanta Miroslav * CZ A/6-7 * Skoda Favorit
21. Garami Zoltán - Szávolovits L. * H N/5 * Mazda 323 4WD
22. Keill József - Molnár Attila * H A/9 * Vauxhall Astra GTE
23. Berger Vladimir - Stanc Pavel * CZ A/6-7 * Skoda Favorit
24. Braunstotter R. - Drapela Johann * A N/5 * Ford Escort CW
25. Konta Imre - Mészáros Sándor * H N/5 * Audi S2
26. Palko Vlado - Palko Lubo * SK N/5 * Ford Escort CW
27. Gerencsér Tibor - Bathó Zoltán * ZH N/5 * Ford Escort CW
28. Vizin László - Gönczi László * H N/5 * Lancia Integrale
29. Palágyi József - Antal Ferenc * H N/5 * Ford Sierra CW
30. Koch Gábor - Hoffer Barna * H N/5 * Ford Escort CW
31. Szabó Gergely - Takács Attila * H N/5 * Lancia Integrale
32. Kanyik Antal - Borbély Zoltán * H N/5 * Lancia Integrale
33. Túri Tamás - Tóth Imre * H N/5 * Mazda 323 GT-R
34. Vojcsik Ferenc - Kovács György * H N/5 * Ford Sierra CW
35. Sziklai Tibor - Pannuska László * H N/5 * Ford Sierra CW
36. Béres József - Koci Michal * SK N/5 * Mazda 323 GT-R
37. Szivák Zoltán - Tormási Ferenc * H N/10 * Audi 90 Quatro
38. Boldog Zoltán - Pacsi István * H A/10 * Subaru 1.8 4WD
39. Geiger Miklós - Ziener György * H A/9 * VW Golf GTI
40. Ferencz Sándor - Ferencz József * H A/9 * VW Golf GTI
41. Farkas János - Új Gyula * H A/9 * VW Golf GTI
42. Trexler Zoltán - Herr Mátyás * H A/9 * VW Golf GTI
43. Németh Zsolt - Szőri Attila * H A/9 * Peugeot 205 GTI
44. Darin János - Szabó Gyula * H N/5 * Toyota Celica 4WD
45. Hényel Gyula - Táborszki A. * H N/5 * Toyota Celica 4WD
46. Galgóczi István - Vas Péter * H N/5 * Toyota Celica 4WD
47. Cseri József - Varga Ferenc * H N/5 * ToyotaCelica 4WD
48. Bodnár Ákos - Lehöcz János * H N/5 * Toyota Celica 4WD
49. Mérey Lajos - Prókay Béla * H N/5 * Nissan Sunny GTI
50. Orosz Sándor - Szaniszló Imre * H N/4 * Opel Kadett GSI
51. Kiss Ferenc - Géczi Attila * H N/4 * Opel Kadett GSI
52. Tóth István- Nagy János * H N/4 * Opel Astra GSI
53. Rádi József - Őri Sándor * H N/4 * Opel Kadett GSI
54. Porth Gábor -- Nagy Zsolt * H N/4 * Fiat Tipo
55. Szádeczky K. - Bereczki Ákos * H A/8 * Peugeot 205 GTI
56. Kiss Attila - Végh Zoltán * H A/8 * Lada Samara
57. Kiss László - Bedő Miklós * H A/8 * Lada 2107
58. Veszprémi Barna - Veszpréminé * H A/8 * Peugot 205 GTI
59. Maruzsi László - Fekete József * H A/8 * Lada 21074
60. Csánó Ferenc - Varga Attila * H A/8 * Lada 2107
61. Varga Zoltán - Pénzes László * H A/8 * Lada 2107
62. Csukovics I. - Gajdos Ákos * H A/8 * Mitsubishi Mirage GTI
63. Matics Mihály - Brassó László * H A/8 * Lada 21074
64. Dara Gábor - Papp Róbert * H A/8 * Lada 2107
65. Dibusz László - Bertalan Zoltán * H A/8 * Lada 2107
66. Fehér István - Varga Zsolt * H A/8 * Lada 2107
67. Hideg Krisztián - Siknyár Roland * H A/8 * Lada2107
68. Borghardt Károly - * H A/8 * Ford Fiesta
69. Mészáros Attila - Mihálkovics M * H A/8 * Peugeot 205 GTI
70. Baranyai Attila - Varga Zoltán * H A /8 * Lada 2108
71. Héder Lajos - Héder Gyula * H A/8 * Lada 2107
72. Fischer Ákos - Tóth Vilmos * H A/8 * Lada 2107
73. Pazsitka István- Günther József * H A/8 * Lada 2107
74. Vass István - Dömök Zoltán * H A/8 * Lada 2107
75. Németh Gyula - Glancz István * H A /8 * Lada 21074
76. Görög Péter - Jászfalussy Gy. */ H N/4 * Peugeot 205 GTI
77. Török Péter - Szigeti Attila * H N/4 * Peugeot 309 GTI
78. Kapitány László - Kapitány Zoltán * H N/4 * Opel Kadett GSI
79. Szorcsik László - Hlavati István * H N/4 * Opel Kadett Gsi
80. Balatonyi Árpád - Németh Péter * H A/6-7 * Lada 2105
81. Raus Tibor - Pindzsulya Z. * H A/6-7. * Lada 2105
82. Kalbantner Géza - Szécsi Miklós * H A/6-7 * Lada 2105
83. Réthey Zsolt - Réthey Tibor * H A/6-7 * Lada Samara
84. Tisza Andor - Horváth Péter * H A/6-7 * Lada 2105
85. Radó István - Schór Zoltán * H N/3 * Peugeot 205 GTI
86. Martin László - Izsák Attila * H N/3 * Peugeot 205 GTI
87. Nagy Zoltán - Király Gábor * H N/3 * Peugeot 205 GTI
88. Bögös Sándor - Mohácsi László * H A/6-7 * Tavria 1102
89. Dékány Sándor - Lukács Ferencz * H A/6-7 * Tavria 1102
90. Averin Michael - Alexander C. * UA A/6-7 * Tavria
91. Lakushev A. - Tonkoshkuer V. * UA A/6-7 * Tavria
92. Erdei István - Hering Gyula * H N/3 * Peugeot 205 GTI
93. Halász Dezső - Atrakocsi I. * H N/3 - Peugeot 205 GTI
94. Ördögh Miklós - Takács Árpád * H N/ 3 * Honda Clvic VTI
95. Pintér Márió - Ferenczy Attila */ H N/3 * Peugeot 205 GTI
96. Petró József - Petró Pál * H N/3 * Honda Civic VTI
97. Balogh Zoltán - Ötvös József * H N/3 * Ford Escort XR
98. Kovács Endre - Sándor Péter * H N/3 * Toyota Corolla
99. Szilágyi János - Kis Péter * H N/3 * Peugeot 205 GTI
100. Árvay Gábor - Bauer Miklós * H/n 1-2 * Peugeot 205
101. Kovács József - Leitner László * H N/1-2 * Peugeot 205
102. Juhász Ferenc - Gubrán János * H N/1-2 * Suzuki Swift GTI
103. Szabó György - Tóth Tibor * H A/6-7 * Trabant 601 GRS
104. Erdei Zsolt - Kromberger Zs. * H A/6-7 * Trabant 601 S
105. Szentgyörgyi Zoltán - Kővári Barna * H A/6-7 * Trabant 601 S
106. Turáni Tamás - Bagossy Zoltán */ H A/6-7 * Trabant 601 S
107. Győri Erika - Fredrich L. * H A/6-7 * Fiat Cinquencento
112. Pék László - Magyar * H N/1-2-3 * Suzuki Swift

XI. MOGÜRT SALGÓ RALLYE





Előző számunk nyertesei:
Kepenyes Márta
Balatonaliga, Tó u. 42.
Makari Olga
Szeged, Petőfi u. 5.
Bodor Bálint Budapest,
Ibolya u. 35.
Hanoss Lajos
Miskolc, Csalogány u. 10.
Tóth József
Budapest, Kiskalmár u. 4.

Előző számunk megfejtései:
HOUSTON
(Itt kezdték el gyártani a Swipe termékeket)
HOMCARE HUNGARY KFT
(A magyarországi kizárólagos forgalmazó.)
SWIPER
(így nevezik a Swipe értékesítőjét)
HUSZONÖT
(Ennyi országban közkedveltek a cég termékei)

Csípi a szemünket

Parkolunk! De hogyan?

10. számunkban indítottuk fenti néven rovatunkat, melyben a magyarországi közlekedésben tapasztalható hibákra szeretnénk felhívni a figyelmet. A feleslegesen kidobott milliókra, a balesetveszélyes és városképromboló helyekre, amelyek jártunkban-keltünkben útbaesnek.

Elsőkként írtunk az autóelszállítók teljesen felesleges munkájáról amellyel inkább csak a forgalmat akadályozták, nomeg a népet "nevelték" a maguk primitív módján. Most viszont egy olyan jelenségről szeretnék írni, amelyben mi autósok nagy mértékben hibásak vagyunk, pedig semmibe nem kerülne, hogy változtassunk az eddigi gyakorlaton. Történetesen a járdán orral a fal felé parkoló autókra gondolok. Nagyon sok helyen alakult ki ez a gyakorlat, mert így tud a legtöbb autó elférni és ez helyénvaló is lenne. Eredetileg sok helyen fel is lett festve, hogy meddig álljon az autó orra, de ezek a festések igencsak elkoptak. Viszont ahhoz, hogy valaki tisztes távolságot hagyjon a gyalogosok részére nem biztos, hogy a festék hiányzik jobban, mint az alkalmazkodó képesség. S még valamit egy felbosszantott gyalogos hamarabb karcolja meg az autót az éppen kéznél lévő kulcsával, vagy bármi egyébbel, mint az az autós, aki az úttesten közlekedik, mert ő csak az első lökhárítójával, vagy sárvédőjével tehetné, de azt meg úgyis félti.

Marci Laci

KÖSZÖNŐLEVÉL



Az újjávarázsolt Ikarus

Ezúton szeretnénk köszönetet mondani a ZALAVOLÁN dolgozóinak akik áldozatos munkával segitettek felújitani és levizsgáztatni az Ikarus autóbuszunkat. Büszkék vagyunk arra, hogy viselhetjük reklámjukat és hirdethetjük őket az egész országban.

Az autóbusz elkészítésében közreműködtek:
Zalatnai László vezérigató
Garamvölgyi György üzletág ig.
Szabó János Inexy Kft. ügyvezető igazgatója
Ludányi Attila divizió vez.
Busa László anyagellátási osztályvez.
Major Ferenc csoportvezető **Tóth Sándor** csoportvezető
Horváth Géza csoportvezető **Szűcs Lajos** szerelő
Balogh László villanyszerelő **Simon Gyula** szerelő
Nagy Zoltán szerelő **Tóth II. Zoltán** szerelő

Halottak szabadságon * Részletek Dávid Sándor nagy sikerű könyvéből

ELEFÁNTCSONTPART

Elefántcsontparton 1936-ban alakult meg az autóklub, annak a sportszervezete viszont csak 20 évvel később 1956-ban. Az ország akkor még francia gyarmat volt, s talán nem véletlen, hogy a francia urak, ide, Afrikába is elhozták amilyen hamar csak lehetett az autómobilt, hiszen az autózás hőskorában vitathatatlanul ők, a franciák vitték a prímet.

Az első Bandama Rallyet azonban (1969-ben), az akkor már csak tíz éve létező Elefántcsontparti Köztársaság autósport Szövetsége rendezte meg, először csak hazai versenyként, majd '71-ben vált nemzetközi eseménnyé.

Az elnevezés, az útvonal természetesen többször változott, a lényeg azonban nem. Ez a verseny mindig is egyike marad a legnehezebb feltételű versenyeknek. Mert mi is vár most Waldegaadrékra? Négy szakaszban 4192 km. amelyenek 80%-a földút, a maradék aszfalt. Mindezt 61 kötött átlagú útvonalra bontva, amely átlagok a 38 km/h-ás sétától a 145 km/h-ás vágtatásig terjednek úgy, hogy a teljes rallye átlagsebessége 110 km óránként. Ez azt jelenti, hogy a rajttól a célig 54 óra 35 percet kell minimum vezetniük a résztvevőknek, miközben összesen 38 óra 48 percet pihennek abból a valamivel több mint 93 órából, ameddig a verseny tart!

Most már megértem Waldegaardot, ahogy ott félrehúzódva, magába mélyedve üldögél a President szálló előcsarnokának egyik zugában, egy pohár szódavíz mellett és szemével valahová a semmibe réved... És megértem Kankkunent, hogy tegnap lerázva a felkínálkozó lányokat (ohó, hát persze, néhányan még Európából is eljöttek utána), fogta magát és elment inkább jó korán aludni.

A szálló főbejárata előtt már nagy a csődület, ezrek szeretnék majd látni a déli rajtot, pedig innen csak lassan, lépésben mennek majd el a kocsik, az éles rajthoz, ami a városon kívül lesz. De talán éppen ezért, itt lehet a leghosszabban látni a versenyzőket, és csak itt, az előkelőségeket, akik szintén megjelennek a nagy esemény nyitányán. Samir Assef, a sokszoros helyi bajnok és a verseny egyik jelentős versenyzője, még körülnéz itt az előcsarnokban, odabólint Waldegaardnak és Kankkunennek, jól ismerik egymást, nem először versenyeznek egymás ellen, Assef arcán némi aggodalom:

-Harminc kilométert tudtam eddig menni összesen az új autómmal - mondja magyarázatképpen. Ekkor még nem tudjuk, mi lesz a sorsa, mosolyog s eltűnik a tömegben jellegzetes rövid, őszülő körszakállával.

A zenekar már játssza a marsokat, a versenyzők indulnak a "parc fermé"-be (zárt parkolóhely, ott őrzik a gépátvétel után már az átvizsgált autókat, s oda csak percekkel az indulás előtt lehet bemenni), ilyenkor lehet egy-egy szót váltani a menőkkel, ilyenkor lehet hozzáérni a ruhájukhoz, ellesni egy mozdulatukat, mosolyukat, szavukat. Körülbelül ennyi marad úgyis csak meg egy-egy nézőben az egész versenyből, de hát ennyiért is érdemes idejönni a rajthoz, ugyanúgy mint a világ bármelyik másik sarkában.

Bennünket Eero Walanko próbál valahogy összetrombitálni. Csak hogy miszter Puri természetesen fotózik, Kocibej valamelyik versenyautó mellett tátja a száját, Pierre az indítóbíró szavait lesi, én meg Waldegaard lelkébe szeretnék belelátni. Ott lépkedtek, aztán meg a kocsija mellett, nézem mit csinál, hogyan csinálja, próbálom kitalálni, mire gondolhat, mit vehet számba. Mert olyan mint egy alvajáró. Kimérten, lassan lépeget, tesz-vesz az autóban, körülnéz, megvane minden belül, ha rákösönnek, visszamosolyog, szóval kívülről nézve él, de mégis. mintha egészen máshol lenne, gondolatai valahol egészen máshol járhatnak.

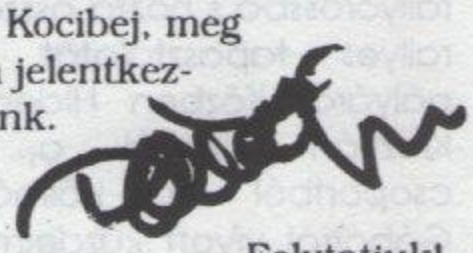
Nem fiatal ember már, túl van a negyvenen, alkatilag inkább hivatalnoknak nézném, mint sportembernek, boltozatos koponyája már kopaszodik, sőt erősen kopaszodik, világos szeme sem árul el különösebb erőt, és mégis, ez az ember az első rallye-világbajnok és ma is egyike a világ legszívósabb, legkeményebb rallye-vezetőinek. Mi lehet a titka? Miben rejlik vajon az ereje?

Mert Kankkunen olyan, mint egy fiatal bika, aki éppen most érkezik az arénába, és olyan erős, hogy majd szétveti önnön energiája. Michéle Mouton temperamentuma is átsüt minden mozdulatán. Waldegaard meg mint egy hal. El is szégyellem magam hirtelen, de tény, ez a hasonlat jut eszembe. Egyszer a Karib tengerben, könnyűbúvárkodás közben találkoztam méterekkel a felszín alatt egy ilyen arccal: egy olyan pontyforma hal volt, csak sokkal nagyobb, majdnem mint én, szembefordult velem, kettőt lustán rámpipált arasznyi szájával, és amikor már majdnem kivert a hideg veríték, hogy jaj megesz, szenvtelenül, sietség nélkül, méltósággal továbbúszott. Waldegaard valahogy ilyen, lassú, kába és méltóságteljes.

Egészen amig el nem indítja az autóját. Mert az maga a fergeteg. És hogy humora is van, az meg egészen a végén derült ki - de ne vágjunk a dolgok elé.

Tíz autó indulását tudtuk megvárni az ötvenből, ennyi elég is, ebben benne vannak az ászok, aztán sietnünk kell, hogy "akcióban" is lássuk majd a mezőnyt. Ez az első nap visszavisz majd Abidjanba, sok-sok kerülővel persze, és mi valószínűleg Adzopé és Agboville között érhetjük a leghamarabb tetten a versenyzőket. Ők addig lényegesen nagyobb utat tesznek meg, mint mi, de hát az előírt átlagaik is száz fölött vannak, 121-124 km/óra körül, tehát mi sem lazsálhatunk. Sokáig a aszfalton megyünk, ezen az úton már jártunk, amikor jöttünk, de aztán Toumodinál letérünk, a térképen még elég vastag vonallal jelzett, országos főútvonalra, amely viszont már nem egészen fedi a mi főútvonalakról meglévő ismereteinket. Agboville-be persze el lehet jutni majdnem aszfalton is, Tony Patterson ezt is ajánlja, amikor a mi autóink, Bubu minden zsenialitása, ügyessége ellenére sem tudnak átkelni az egyik vízátfolyáson. Tony már a túloldalon van, az ő Pajero terepjárója bírja ezt az utat, úriember, tehát felajánlja, hogy aki akar, vele mehet.

Kocibej, meg én jelentkeztünk.



Folytatjuk!

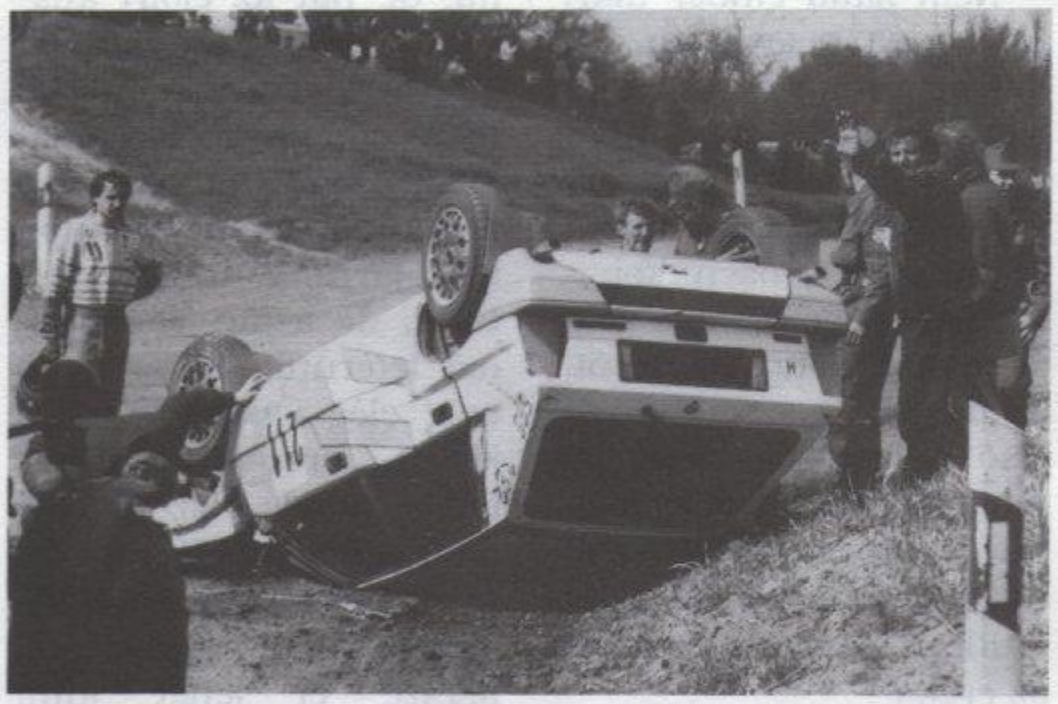
Keszler előtt a Fordos Palágyi lezárta a jobb ívet, de mindezt egy kicsit későn tette s kipördülése után tetőre esett. Úgy tünt az események utáni gyilkossági kísérlet marad a nap legizgalmasabb pontja, de történt még itt egy, s más. Kotán egy domboldalon landolt, Dégi Zoli sem mindig a kijelölt versenypályán haladt, aztán a depóban kigyulladt az autója.

Nagy meglepetés volt után, amiért ő óvott, (elutasították).

A Div. I. A döntőjében Móczár Péter vett jobb rajtot és két körön át hagy a nyakán loholó Faragó előtt. Érezni lehetett azonban, hogy az újonc nem adja fel és a pálya középső részén lévő rövid beton egyenesen jobbról megpróbált előzni. Közben a bal kanyarra helyezkedő Móczár Péter egy kicsit jobbra húzódott, de ez elég volt ahhoz, hogy a két autó összeérjen és a Posta Bankos piros Lancia kipördült. Visszaállni csak a negyedik helyre tudott. A verseny végén Móczár Péter óvott, de a Felügyelő Bizottság hosszas tárgyalás után elutasította az óvást.



Ebi megszerezte első rallycross futamgyőzelmét



Dégi Zoli és autója sajátos szemszögből

A Div. II. A döntőjében Kotán Péter fantasztikus rajtot vett és ezzel el is döntötte a Ranga elleni meccset 20-30 méter előnyét folyamatosan tartva tette meg a hat kört, s nyerte el a Div. II. első díját.

A H csoportban az A döntő felállása Nagy Sanyi (Lancia), Gál Baba (Porshe) az első sorból, Gál Zoli (Volkswagen 4WD) és én a másodikból, míg Dégi Zoli (Lancia) és a B döntőt nyert Horváth Feri (BMW) a harmadikból rajtolhatott. A dolog már ott hibádzott, hogy Gál Baba megengedte magának azt a luxust, hogy a harmadik futamban nem állt ki, nem küzdött meg a poll pozícióért, bízva abban, hogy a kettes rajtkockából is simán lerajtolja Nagy Sanyi Lanciáját. S ahogy az lenni szokott ember tervez Isten végez, s az első balos hajtűben ők ketten összeakadtak, a Porshe kipördült szembe a menetiránnyal. Ekkor érkeztünk mi a hátsó sorokból és a hatalmas porban nem láthattuk az előttünk keresztbe álló autót s én aki a külső íven szerettem volna előre jutni telibe találtam a Porshét. Esélyem sem volt kikerülni. Mögöttem Dégi Zoli ugyancsak nem látott a portól és a bal oldali pályaszélen felborult. A vezetőbírótól az európai gyakorlatnak megfelelően kaptam tíz percet, hogy az autót helyre hozzuk, mert "természetesen" az én autómban keletkezett a legnagyobb kár. Annyira sikerült kihúzni az elejét, hogy a ventilátorlapát ne érjen bele a hűtőbe, de a megnyomódott turbócső az első gázadásra elszállt. A második rajtnál Nagy Sanyi állt az élre, mögötte a két Gál Proshével és a



A Div. II. nagy meglepetése Kotán Peti győzelme az új Forddal

négykerékmeghajtású Volkswagennel, aztán Horváth, Dégi és én. Magam már csak azért köröztem, hogy ha valaki kiállna, pontjaimat tudjam növelni. Dégi műszaki problémája után így lettem ötödik. Ezzel a versennyel is rászolgáltam a Halló Autó- Motorsport által adományozott citromdíjra, de mostmár szeretnék róla leszokni.

Marci Lacinak



Ranga Lacinak ezúttal a peszgővel kellett megküzdenie

az égből csöppent, azaz Hajdúnánásról érkezett Balázs András a 323 Mazdával mindjárt élete első versenyén letett névjegykártyája, ami abból állt, hogy az A döntő harmadik helyét vívta ki magának a Div. I.-ben, mint ahogy Maksa Imre is beleszeretett a rallycrossba s hozta összes rallyes tapasztalatát a pályára. Közben Hidegh Krisztiánt kizárták a H csoportból a Kálmán Gáborral vívott küzdelme

DUNAFERR
MAGYAR NAGYDÍJ

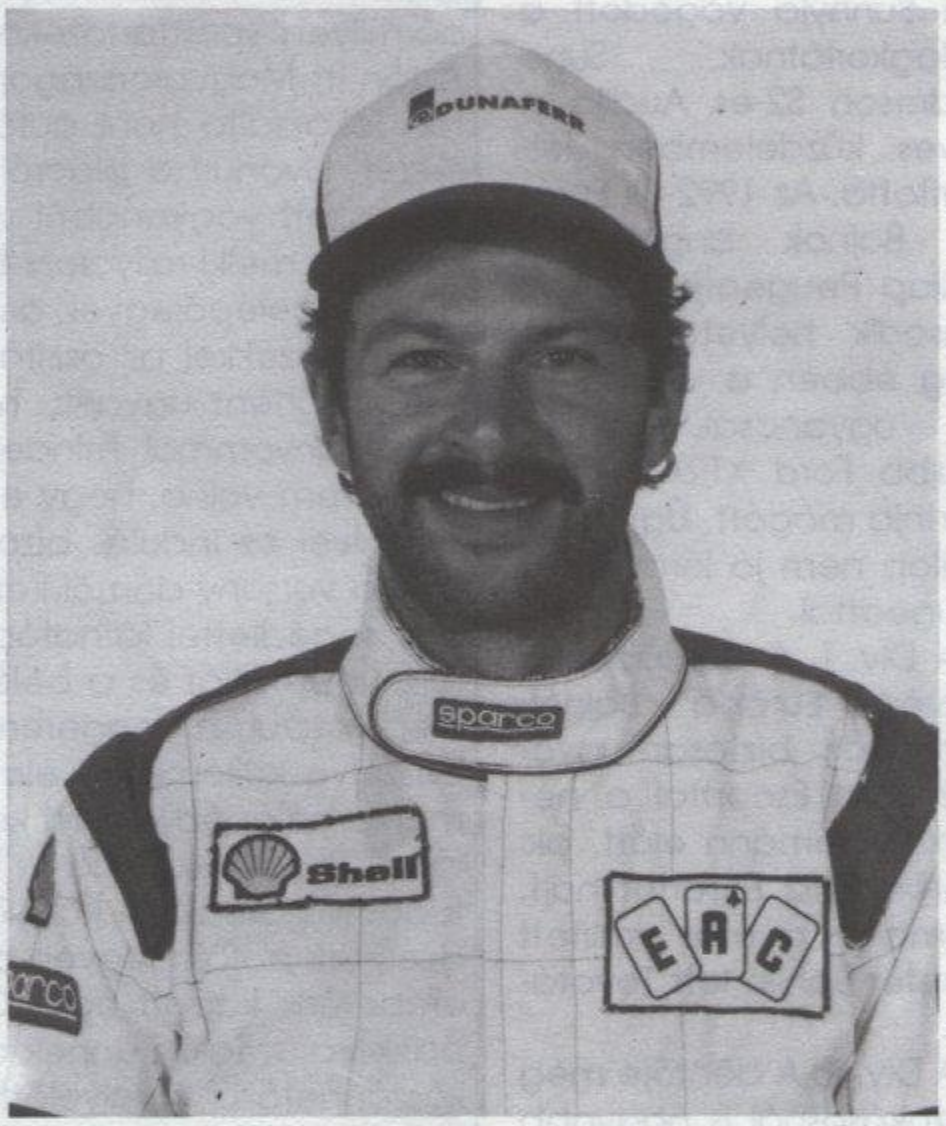
MOTORCSÓNAK VILÁGBAJNOKI FUTAM * DUNAÚJVÁROS
FORMULA-1 * FORMULA-3

Világbajnoki versenyek a jubíleum jegyében

Éppen tizenegy éve annak, hogy a nemzetközi motorcsónaksport Dunaújvárosban új hazára talált. És amikor a fenti számot leírtuk, a fentebbi cím máris magyarázatra szorul: vajon honnan s miért akkor a jubíleum emlegetése, tizenegy év múltán? Pedig nincs semmi csalás, semmi ámítás, a jubíleum valóság, - csak egy kicsit furfangosan kell számolni, ahogyan a motorcsónakosok mindig is számoltak, számolnak. (Gondoljunk csak a tavalyi világbajnokság eredményhírdetése körüli számháborúra, micsoda nagy klasszikus számtanóra volt az a rendezők és a külföldi időmérő csapat között!) Az elmúlt tizenegy év során ugyanis a dunaújvárosiak éppen kilenc nagy nemzetközi versenynapot csináltak eddig végig, s így ez a mostani a jubíleumi, a tizedik, a maga két világbajnoki futamával. Pofonegyszerű az egész. Nem?...

Ahhoz természetesen, hogy annak idején elkezdődhessen ez a nagyszerű sorozat, több dolog is szükségeltetett. Először is kellett a nagyszerű adottságokkal bíró kikötői öböl, amely eddig, ha okozott is néha fejtörést a rendezőknek olykor a magas, máskor meg alacsony vízállás miatt, kiváló versenyhelyszínnek bizonyult mind a versenyzők, mind pedig a nézők szempontjából, akik mintegy páholyból tekinthetik meg a versenyeket a magas partról.

Kellett továbbá egy rendkívül lelkes és motrocsónaksporttot kedvelő (sőt művelő) csapat, amelynek tagjai vállalták a rendezéssel járó viszontagságokat és rengeteg munkát az álmatlan éjszakákkal együtt, és végül, de nem utolsó sorban, nagy-nagy szükség volt egy olyan áldozatkész és korrekt támogatóra, mint a Dunaferr, vagy más néven a Dunai Vasmű. Hozzátéve még, hogy mindezeken túl a város vendégszeretete és támogatása volt mindig is a sikeres verseny záloga.



A Formula-3 kategóriában Mihaldinecz Rudolf képviseli a magyar színeket

Nem lehet azonban eléggé dícsérni azt a bizonyos, fentemlített csapatot, amely az első Béke-Barátság Kupa megrendezésétől (1983) mindmáig szívósan kitartott és minden igyekezetével minden időben azért küzdött és dolgozott, hogy a dunaújvárosi verseny magasabb és magasabb osztályba lépjen, illetve, minél rangosabb verseny kerüljön a dunaújvárosi öbölbe a nézők örömére.

Fáradozásukat általában siker koronázta. 1985-ben már S-750-es hajóosztályban Európa-bajnokságot rendezhettek, három évvel később pedig ugyanebben az osztályban az első világbajnokságukat. 1989-ben került először Dunaújvárosba a Formula-3-as világbajnokság futama, s azóta folyamatosan ott is van. A Formula-1 világbajnoki futam először Budapesten kapott vizet, de a dunaújvárosi rendezők nagyon jól tették, hogy végülis megszerezték és levitték az ekkor már világhíres öblükbe, mert így legalább ez a jelentős verseny is megmaradt Magyarországon, s igen jól is érzi magát immár 1991 óta Dunaújvárosban.

VISI AUTÓCENTRUM

...az Ön gépkocsija szolgálatában...

1135 Budapest, Reitter F. u. 18/b. tel/fax: 129 9822

OPEL gépkocsik javítása * OPEL új és bontott alkatrész eladás
Hengerfúrás, főtengelyköszörülés személygépkocsimotorokhoz
Kerti gépek javítása * SABO fűnyírók kereskedése és garanciális szervize
Nyugati gépkocsialkatrészek * 48 órán belül beszerelve is
INGYENES OLAJCSERE * MOBIL olajjal és Fram szűrőkkel
GOLD EAGLE
kis- és nagykereskedés, szaktanácsadás

MELK

Egy héttel Szombathely után a rallycross Európa Bajnoki futamok is beindultak. Az ausztriai Melkben Bécstől 80 kilométerre nyolcezer néző várta az izgalmas rajtot. Bár egész nap borús idő volt, a szurkolók megúszták az Isten áldását, mert csak a díjkiosztó után kezdett zuhogni az eső.

Mint minden évben most is a régi és az új arcok között kellett eligazodni. Martin Schanche, Willi Gollop, Kenneth Hansen, Christer Bohlin csapatával is újból találkozhattunk, mint ahogy a volt osztrák Európa Bajnokkal Andreas Bentzával, vagy a rallycross EB-k elengedhetetlen tudósítóival Eddy Laumanssal és a belga házaspárral is örömmel üdvözölhettük egymást.

Az új arcok között sok cseh és szlovák, sőt két orosz versenyzőt is felfedezhettünk. Magyar versenyző idén sajnos nem indult, bár gondoltam Kotán Péter az itthoni siker után megméretteti magát az EB-n is.

A melki pálya sajátosságát figyelembe véve (az első szűk balos forduló előtti murvás fékútra gondolok) jó néhány autó tört össze már az előfutamok során. A már említett Bohlin csapattársa Svan Gunde gyönyörű Toyotája is több mint fénysérült lett. A második előfutamban ugyanebben a kanyarban Jiri Soukup Mazdája tetőfékkel állt meg, miután hátulról épphogy meglökték.

A döntők izgalmai csupán azért vesztettek erejükből, mert a Div. II.-ben Martin Schanche a rakoncátlankodó Forddal már a harmadik előfutamban kiállni kényszerült, míg a Div. I.-ben a tavalyi Európa Bajnokság második helyezettje Eivind Opland Nissan Sunnyjának sebességváltója csak a harmadik előfutamra készült el s bár ezt megnyerte a döntőkben nem vehetett részt.

A Div. I. C döntőjében a belga Fransen, Subaru Imprezáját ért inzultáció után keresetlen szavakkal illette a svéd Lasse Erikssont, akinek Ford Escort Cosworthján szintén nyomai maradtak a találkozásnak.

A Div. II. B döntőjében viszont a svéd Wiklund Nissan Sunnyja vágódott a szalagkorlátnak, Sune Andreson S2-es Audija a heves küzdelemben felszorította. Az 1992-es Európa Bajnok angol Will Gollop Peugeotja csak a második helyet szerezte meg ebben a döntőben az ugyancsak angol Squibb Ford XTRAC Cosworthja mögött. Úgy tűnik Gollop nem jó lóra tett a Peugeottal.

A Div. I. A döntőben a norvég Európa Bajnok Hunsbedt biztosan győzött Ford Escorttal a német Leinemann előtt, aki szintén Ford Escortot hajt, harmadik a már említett Christer Bohlin lett Toyotával.

A Div. II. A döntője még a szokásosnál is nagyobb izgalmakkal bonyolódott, pedig ahogy említettem hiányzott Schanche. Kenneth Hansen, aki tavaly csak egy ponttal csúszott le az Európa Bajnoki dobogó legfelső fokáról simán elment, ellenben mögötte a második sorból rajtoló Kristofferson S2-es Audija sorolt be Per Eklund és Michael Jernberg elé. Eklund mindent megtett azért, hogy megelőzze az Audit s kettőjük csatája azzal végződött, hogy Jernberg mindegyikőjük elé vágott, miközben Eklund elérte célját Kristoffersonnal szemben. Már mindenki elkönyvelte ezt a sorrendet, de az utolsó körben Eklund továbbra sem szerette volna a második hely alá adni s meglökte a már másodiknak hitt svédet, aki kicsúszott s így csak az ötödik helyen végzett. Az addig békésen ötödik helyen autózó Barry Squibb is megelőzte.

A díjkiosztó szépséghibája csupán annyi volt, hogy néhány versenyzőre várni kellett (fordított alapállás a hazai versenyekhez képest). Nálunk már lassan megszokott veszekedések, óvások elmaradtak s békében hazamentek a legények.

Maruzi László

JANSEN ÚR 100 MÁRKÁJA

Néhány év eltelt amíg az osztrák sógorok országát építettük mi magyarok. Vásároltunk ott videót, televíziót, Gorenjét és még mi mindent. Ugyan ez, az autósportban is megtörtént, csak éppen Jansen úrhoz kellett menni aki mézes-mázas szavak mellett méregdrágán bármilyen sporttartozékot rendelkezésünkre bocsájtott. Aztán itt Magyarországon is nyitott egy üzletet, de miután lekaszálta honi autóversenyző társadalmunk nagy részét, kivonult a piacról. Örömmel hallottuk, hogy felhalmozott vagyonából visszajutott a sportba és szponzorálja a melki rallycross EB-t, azt viszont nem gondoltuk, hogy a belépőjegyek árát is ő vágja zsebre. Úgy látszik nekem ezekkel az osztrákokkal különösen nincs szerencsém, történt ugyanis, hogy a bejáratnál versenyzői igazolványommal minden további nélkül beengedtek (tehettem volna, hogy előre akreditáltatom magunkat, de mivel az indulás bizonytalan vplt nem tettem). Éppen a verseny döntől kezdődtek, amikor az említett "úr" egy segédlettel láthatóan célzatosan a magyar tábor felé vette útját és a belépőjegyek után érdeklődött. Ő elég rosszul, managerem Kovács Zsolt perfekt angolul beszélve kellemesen elcsevegetek, melynek végén 50 márka belépődíjat kért kettőnktől. Még ilyet a világ nem látott, hogy akár ha a versenyzői oldalról, akár ha a tudósítás oldaláról közelítjük meg a kérdést egy főrendezőnek pofája legyen belépődíjat kérni. Mindenesetre emberünk kapott egy 100 márkást, hogy teljen belőle patikára is. Talán ennek az osztrák nagyvonalúságnak is köszönhető a tavalyelőtti európai rallycross bojkott, de az is, hogy mi magyar versenyzők nem törjük magunkat azért, hogy sógoréknál ringbe szálljunk.

Maruzi László

1994 III. évfolyam 3. számát kísérleti jelleggel a Multilevél üzleti újsággal egészítettük ki. Fogadjátok sok szeretettel.

Friss hírek a XI. Mogürt Salgó Rallyeról.

Túri Tamás a Castelfrancótól vásárolt egy Mazda 323 GTR versenyautót. Még meglepetéseket okozhat a Salgó Kupán.

Lapzártakor még a Maruzsi Teammel kapcsolatban is minden bizonytalan. Az Inexy Kft. dolgozói nagy munkát végeznek azért, hogy rajthoz tudjunk állni az év első rallye versenyén, de megbeszéltük csak akkor indulunk, ha minden tökéletesn összeáll.

Megjelenik havonta
Felelős kiadó:
Maruzsi Team
Maruzsi László
Szerkeszti a
szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő:
Dávid Sándor
Kiadó:
Záhonyi Bt.
Szerkesztőség:
1136 Budapest, Tátra
u. 23/b.
Telefon: 149 0684
Tördelés:
Maruzsi Team
Nyomda:
Ariston Print