

Ára: egy liter benzin (150 Ft)

# RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

III. évf. 2. szám - 1997. február/március

Megjelenik havonta

ARAL

Kapható a szerkesztői iktatószobákban, az ARAL kiskutaknál és a versenyeken



**SÍNAUTÓ-Érdi Tibornál  
ESZTERGOM RALLY útvonal  
SVÉD RALLY  
SAFARI**



# MINDNYÁJAN ÍGY INDULTUNK...

A "SZERELEM"  
TÁRGYA  
MOST IS  
UGYANAZ,  
CSAK A  
TECHNIKA MÁS...



**MAHLE** 

- sport- és szériadugattyúk

**BERU**  


- gyújtástechnika

 **KNECHT**  
**MAHLE**  
Filter

- szűrők

ORIGINAL  
**de Carbon**  


- gázos lengéscsillapítók terepjárókhöz  
és off-road versenyautókhöz is

**FERODO**

- sport- és szériafékbetétek



2040 Budaörs, Szabadság út 86.

Telefon/Fax: (23) 440-856, (23) 440-857

**RALLYE  
LICENCCSEL  
ENGEDMÉNY!**



## 3 futam után

**A VB állása**

1. C. McRae (GB)	13
2. C. Sainz (E)	12
3. P. Liatti (I)	10
4. K. Eriksson (S)	10
5. T. Mäkinen (FIN)	8
6. A. Schwarz (D)	7
7. R. Burns (GB)	6
8. I. Duncan (EAK)	4
9. U. Nittel (D)	2
10. J. Toroitich (EAK)	2
11. T. Rådström (S)	2
12. H. Lungaard (DK)	1
13. F. Dor (F)	1

**"N" csoport**

1. G. Trelles (Rou)	16
2. K. Backlund (S)	13
3. J. Hellier (EAK)	13
4. A. Kremer (D)	8
5. S. Waldfridson (S)	8
6. S. Zasada (PL)	8
7. A. Anwar (EAK)	7
8. M. Stohl (A)	6
9. J. Kangas (FIN)	5
10. M. Tilbury (GB)	4
11. H. Gassner (D)	3
12. G. Blomquist (S)	2

**MÁRKA VB**

1. Subaru	33
2. Mitsubishi	19
3. Ford	16

**FORMULA 2**

1. Skoda	18
2. VW	14
3. Proton Satria	10
4. SEAT	7
5. Hyundai	7
6. Opel	6
7. Daewoo	6
8. Renault	1

# Még pár centi...

Hol vannak a régi, gyerekkori karácsonyok? Az ünnep előtti várakozás napjai, amikor mindig azt számoltuk, hogy mennyit kell még aludni ahhoz, hogy végre megjöjjön a Jézuska. Valami boldog izgalommal, próbáltuk kitalálni, mire számíthatunk, megkapjuk-e amire már olyan régen várunk, hiszen nagyon messze már a tavalyi ünnep. Aztán eszünkbe juthatnak a katonaévek, amikor minden egyes napon, minden ébresztő után azzal vigasztaltuk magunkat, hogy ilyen közel még sohasem voltunk a leszereléshez. Aztán ahogy közeledett a szabadulás napja, úgy tervezgettük egyre jobban, hogyan is élvezzük ki a pillanat ízét. Tíz meg a mai..., kilenc meg a mai..., nyolc meg a mai... mondogattuk minden centivágáskor, mígnem elfogyott a méter.

Furcsa, fontos rituálék ezek. Az előkészületek, az egyre erősebb érzések és reménytelibb gondolatok, a várakozás napjainak szertartása csak emelte a várt esemény értékét és fontosságát. A lelki előjáték nélkül talán az egész nem is ért volna semmit. De hol vannak már a gyerekkori szentesték és a leszerelés.

Nem véletlenül jutottak eszembe a régi érzések. A minap egyik barátommal arról beszélgettünk, hogy mennyit kell még aludnunk Esztergomig. Úgy mint tavaly, vagy tavalyelőtt, bár akkor a Salgóig "vágtuk a centit". Furcsa módon a várakozás napjai minél jobban fogynak, annál hosszabbnak tűnnek. Évről-évre visszatérő izgalom ez, amely persze csak azoknak adatik meg akik igazán rajonganak valmiért. Mondjuk a rallyért.

De ne foglalkozzunk most a versenyzők izgalmaival, hiszen a cirkuszba készülő publikumot sem érdekli, hogy mennyire izzad a légtornász tenyere, hogyan ragaszt krumpliorrot a bohóc, ahogyan az sem, hogy jóllakott-e az oroszán, vagy az idomárra fáj a foga. A nézőnek elég a maga izgalmaival törődnie. Azzal, hogy hol foglalja el helyét, ahonnan a legtöbbet láthat. Aztán csak várnia kell a csodát, hogy kigyúljanak a fények a manézsban és megszólaljon a zene. Aztán átadja magát az élvezetnek és figyeli miként csetlik-botlik a bohóc és hogyan nyel nagyot az oroszán, mikor megpillantja az idomárt, és az idomár amikor végigméri a múlovarnót, lenge öltözékében. Mindenki azt latolgatja, hogy sikerül-e a fiatal légtornásznak a salto mortale, míg mások titkon arra várnak, hogy elszakadjon a biztosítókötél. A lényeg végül is az, hogy mindenki jól érezze magát.

Így van ez a rallyval is. Mindenki új számot vár. Fiatalabb oroszánt, merészebb légtornászt, magasabb trapézt és veresebb krumpliorrot. Így készülünk lélekben az esztergomi évadnyitóra is. Ki ül majd erősebb autóban és akinek sikerül, az megbirkózik-e a feladattal. Változik-e a szereposztás netán új figurákra írja át szinte állandósult szerepeit a bajnokság. Marad-e a középpontban a tavalyi sztár, vagy visszahódítja magának a porondot a régi. Aztán az is előfordulhat, hogy egy kiváló "fazon" elhomályosítja a sztárok fényét. Lesznek statiszták is, akiknek mindig van lehetősége, bizonyítani, hogy pár mondatnál többre hivatottak.

Aztán ott vannak a jelenetek, a folyton változó események, amelyek annyi izgalmat rejtegetnek. Poénokat és borzongást, humort és kudarcokat. Aki ismeri a rallyt és nem csak mint autósportot, hanem mint egyfajta szenvedélyt, annak ismernie kell ezt az érzést. Napokkal a rajt előtt már hallani véljük a kívülállóknak talán fülsértő muzsikát és a benzinadalékok puszkaporszerű illatát. Átérezzük a versenyzők hangulatát és szorongásait, hiszen valahol mindannyian részesei vagyunk a rallynak.

Ha másként nem, hát úgy, hogy vágjuk a centit.

Sch...

**DUNAKANYAR**

**RÁDIÓ**

**FM 91.9**

**FM 68.99**





Kenneth Eriksson 1991 és 95 után harmadszor szerezte meg a győzelmet a Svéd Rallyn. Ezzel tovább folytatta a Subaru idei jó szereplését és bebiztosította az 555-ös csapat első helyét a márka világbajnokságon.

Eriksson már az első napon az élre állt, amikor a pályákat nagyon kevés hó, annál több jég és, a Svéd Rallyn meglehetősen szokatlanul, murva borította. Ez különösen megnehezítette a szöges gumik és a beléjük való szögek megválasztását. Tavaly óta a Pirelli sokat javított kimonodtan a svéd körülményekre fejlesztett gumijain, amik jobbnak bizonyultak a Michelineknél. A Pirelli abroncsokat használó Subaru csapat ezt az előnyt kihasználva az első két helyen zárta az első napot.

A második napon Erikssonnak problémái adódtak a váltóval, aminek köszönhetően először McRae, majd Sainz vették át a vezetést. Sainz nagyon örült a frissen lehullott hónak, ami jobban feküdt a Fordnak, mint az előző napi pályák.

"Ma reggel nagyon nehéznek tűnt a dolgunk, de a friss hó megmentett attól, hogy megint sok időt veszítsünk a murván. Később nagyon jegesek és ködösek voltak a pályák, de sikerült megszereznünk a vezetést. Holnap csak arra kell gondolnunk, hogy minél több pontot szerezzünk a világbajnokságon."- kommentálta a napi eseményeket Sainz.

# SVÉD RALLY



Archív foto: TRACO

A záró napon Eriksson újra megmutatta, hogy ő az úr a hazai pályán és visszavette a vezetést Sainztól. McRae a nap elején feljött ugyan a második helyre, de két megforgás után visszacsúszott a negyedikre, ezzel átengedve a harmadik helyet Makinennek. Eriksson szemmel láthatólag elégedett volt csapata és sajátmaga teljesítményével.

"Fantasztikus érzés újra megnyerni egy hazai futamot, különösen azért, mert ez volt az első versenyem a Subaru World Rally Carral. Végig nagyon szoros volt a verseny, a gumi választás volt a döntő mind a háromszor, amikor az élen változás történt. Tegnap, biztos vagyok benne, hogy nem vált előnyünkre, hogy mi voltunk az elsők a pályán, de ma már minden rendben volt, ráadásul az időjárás is nekünk kedvezett. Szintén nagyon jó dolog, hogy sikerült megtar-

tanom azt a rekordot, hogy csak Skandináv pilóták nyerik a versenyt."

"Kenneth hibátlanul ment egész nap." - mosolygott sejtelmesen Steffan Parmander, Eriksson navigátora. "különösen ijesztő volt, hogy egyetlen pillanatra sem vette le lábát a gázpedálról." Sainz második helyével átvette a vezetést a világbajnokságon, de elég csalódottnak tűnt a verseny után. "megpróbáltuk a legtöbbet kihozni magunkból, de ennél többet nem tudtunk. Talán a gumiválasztásaik lehettek volna jobbak, de nincs annyi tapasztalatom ilyen talajon, mint Kennethnek."

Stig Blomquist, aki az idén a tizedik helyen végzett, azzal a nem is kis dologgal büszkélkedhet, hogy 1973 óta az összes Svéd Rallyn résztvett, és öt alkalommal meg is nyerte azt.

## Végeredmény

1. Eriksson-Parmander (S)	Subaru Impreza WRC	3:51:49
2. Sainz-Moya (E)	Ford Escort WRC	+ 00:16
3. Mäkinen-Parmander(Fin)	Mitsubishi L. EvoIV	+ 00:26
4. McRae-Grist (GB)	Subaru Impreza WRC	+ 00:31
5. Radström-Backman (S)	Toyota Celica GT-Four	+ 02:58
6. Schwarz-Giraudet (D/F)	Ford Escort WRC	+ 03:56
7. Jansson-Svansson (S)	Toyota Celica GT-Four	+ 03:58
8. Gronholm-Rautiainen(FIN)	Toyota Celica GT-Four	+ 04:15
9. Jonsson-Johansson (S)	Ford Escort RS Cos.	+ 05:19
10. Blomquist-Melander (S)	Ford Escort Rs Cos.	+ 05:46





A Leier-Márton Autósport Egyesületnek köszönhetően, végre újra kezd bizsergni a Győr környéki rally rajongók szíve-környéke. Már tavaly kezdődött, "Giliék" szerződtetésével, az idén Fülöp Rajmundék "csatlakozásával", és most a Tesztrally megrendezésével folytatódott.

Maga az ötlet nagyszerűnek ígérkezett. Az időzítés is jónak tűnt, mivel az évad előtti felmérének szánták a rendezők, ezért is lett a neve: Tesztrally. Az már csak így utólag látható be, hogy mégsem volt a legszerencsésebb választás, mivel az előzetes jelentkezők közül, volt akinek még nem érkezett meg az új autója külföldről, volt akinek még nem sikerült összeraknia a régit, volt aki egyszerűen csak nem akart rizikózni az első verseny előtt két héttel. Így sajnos elég gyér számúra fogyatkozott az indulók köre. Az edzés alatt a Ferencz-Kurunczi kettős Ladájának tengelycsönkje törött el, hál' istennek megúszták bukás nélkül, és a rajtra sikerült talpra állítaniuk a járgányt. Radó-Bereczky Samarájának AC-pumpája rakoncátlankodott, de megoldották a problémát. Giliék Audijának sebváltója jelentett "szabadnapot", így az edzőautóval szálltak ringbe. Bútor Robiék Favoritjában szintén a váltó állt meg. Az Oroszlán testvérek Mitsubishijének a turbó parancsolt álljt. A Petrik-Czinder páros a motorháztető lefogatásával, és gumihánnal küszködött.

A legnagyobb érdeklődés, Fülöp Rajmundék Feliciáját kísérte. Az autó gyönyörű, nagyon ütőképesnek tűnik, és bár nem lettek kategória elsők, a leglátványosabban autózó páros különdíját ők kapták, megérdemelten. Az edzés alatt a sajtó képviselői is beülhettek a versenyzők mellé, ez szintén jó ötletnek bizonyult. Kollár Attila (Kollár Sportfotó): "Csukovics vitt egy kört, ez a Mitsubishi nagyon jó. Néhol vissza kellett fognom, úgy belendült, mert akárhogy is be van döntve az a parabola-kanyar, 200 km/h felett a szalagkorlát csak egy sűrű csík."



# OMV tesztrally

Ha már itt voltak, kérdezősködtünk az idei évről:

**Bedő Miki** (Kiss Laci tavalyi navigátora): Úgy néz ki, az idén nem ülök versenyautóba, mivel "elváltunk egymástól" a Lacival. Ő valószínűleg egy Peugeot-val megy, Én maradok a HungaroLadánál egyéb beosztásban.

**Bereczky Ákos**: A Peugeot gyorsabb, és könnyebben kezelhető mint a Samara, de ezzel az autóval, olyan helyen, ahol a Peugeot-ra vigyázni kellett, csak finoman "léptethettünk", simán átugratunk, belemegyünk, nekimegyünk, stb.

**Bútor Robi** (Skoda): Az autó egy állat! Sokkal jobbnak tűnik mint az Opel volt.

**Dibusz László**: Esztergomban még a Floch-tól vásárolt 2105-ös Ladával megyünk, utána viszont megpróbáljuk átalakítani 1600-osra mivel abban több az extra: váltásnál nem esik ennyit a fordulat, zörög-zakatol, sír a váltó stb.

**Faltusz Péter**: Ide még a tavalyi Ladával jöttünk, de ha minden és mindenki úgy akarja, Esztergomba már egy Favorittal érkezünk.

**Ferencz Károly**: Az autó a tavalyi, csupán a fényezése lett egységes "Zengő Motorsport" színű.

**Gerencsér Titi**: A tavalyi navigátorom nem ér rá, így Gábor Jani ül mellém, a régi autóba.

Maga a verseny, az indulók létszáma miatt gyorsan lezajlott. A pálya vonalvezetése elnyerte mind a versenyzők, mind a fotósok, valamint a nézők tetszését is. Bízunk benne, hogy minden gond ellenére, ez a verseny fel-doppingolta a szervezőket, és lesz a jövőben jobb, hosszabb és nagyobb tömegeket vonzó rendezvény a Rábaringen, ill. Győr környékén.

**Bazsó Péter** (néző): Láttam, hogy a rendezőknek mennyi energiája és munkája volt a rendezvény szervezésében. Éppen ezért sajnálom őket, hogy a jelentkezőknek csak a fele jött el, és az időjárás sem állt melléjük.

**Petrik Mihály** (versenyző): Mind a szervezők, mind a nézők előtt le a kalappal. A verseny, "Bogeszhez" (Bognár Gábor) méltó módon jól volt szervezve, a pálya szuper, bár lehetett volna hosszabb. Az idő kissé betartott nekünk, bár én szeretem, a "brahisabb" útviszonyokat.

**Varga Tibor** (rendező): A rendezvénynek kettős célja volt: egyrészt OMVpartnertalálkozó, és a szórakoztatásukra egy rally-bemutató, másrészt, a versenyzők részére teszt-lehetőség.

Sajnos a 33 indulónak jelentkező páros közül csak húsz-egynéhányan jöttek el. Az időjárás sem állt mellénk. Szeretnénk minden évben újra és újra megrendezni ezt a versenyt, mintegy hagyományként.



## EREDMÉNYEK

1. Gerencsér-Gábor	8:44
2. Tóth-Csökő	9:03
3. Csukovics-Gajdos	9:13
4. Radó-Bereczky	9:16
5. Fülöp-Iványi	9:21
Herczig testvérek	9:21
7. Ferencz-Kurunczi	9:47
8. Rongits-Féli	9:48
9. Radóné-Monostori	9:49
10. Kampf-Marosi	9:53
11. Lányi-Budavári	9:57
12. Dibusz-Tenke	10:09
13. Faltusz-Békefi	10:10
14. Dubi-Németh	10:17
15. Petrik-Czinder	10:30
16. Rektenwald-Frankó	kiesett

A leglátványosabban autózó páros különdíj: Fülöp-Iványi  
A legjobb versenyautó különdíj: Dubi-Németh

Kép és szöveg: Szalai Robi



McRae a századik futamgyőzelmével ajándékozta meg a Pirellit. Armin Schwartz gyakorlatiasságát bizonyította, hogy navigátora ruházatával javította meg a kocsiját! Mikor a gázbowden elszakadt Kenyában, a német pilóta elkérte navigátora cipőfűzőjét, hogy azzal végezze el a javítást. "Ez volt az egyetlen dolog amit tehettem" - mondta - "Azonnal tudtam, hogy mi a probléma, amint a lábam leért a padlóra, ezért rákiabáltam Denis-re, hogy adja oda a cipőfűzőjét. Ezután elég nehéz volt, mivel a sebességváltó sem működött tökéletesen és erre is kellett figyelnem. Emiatt is aggódtam, és figyeltem rá a jobb kezemmel, míg a gázbowdenre a ballal."

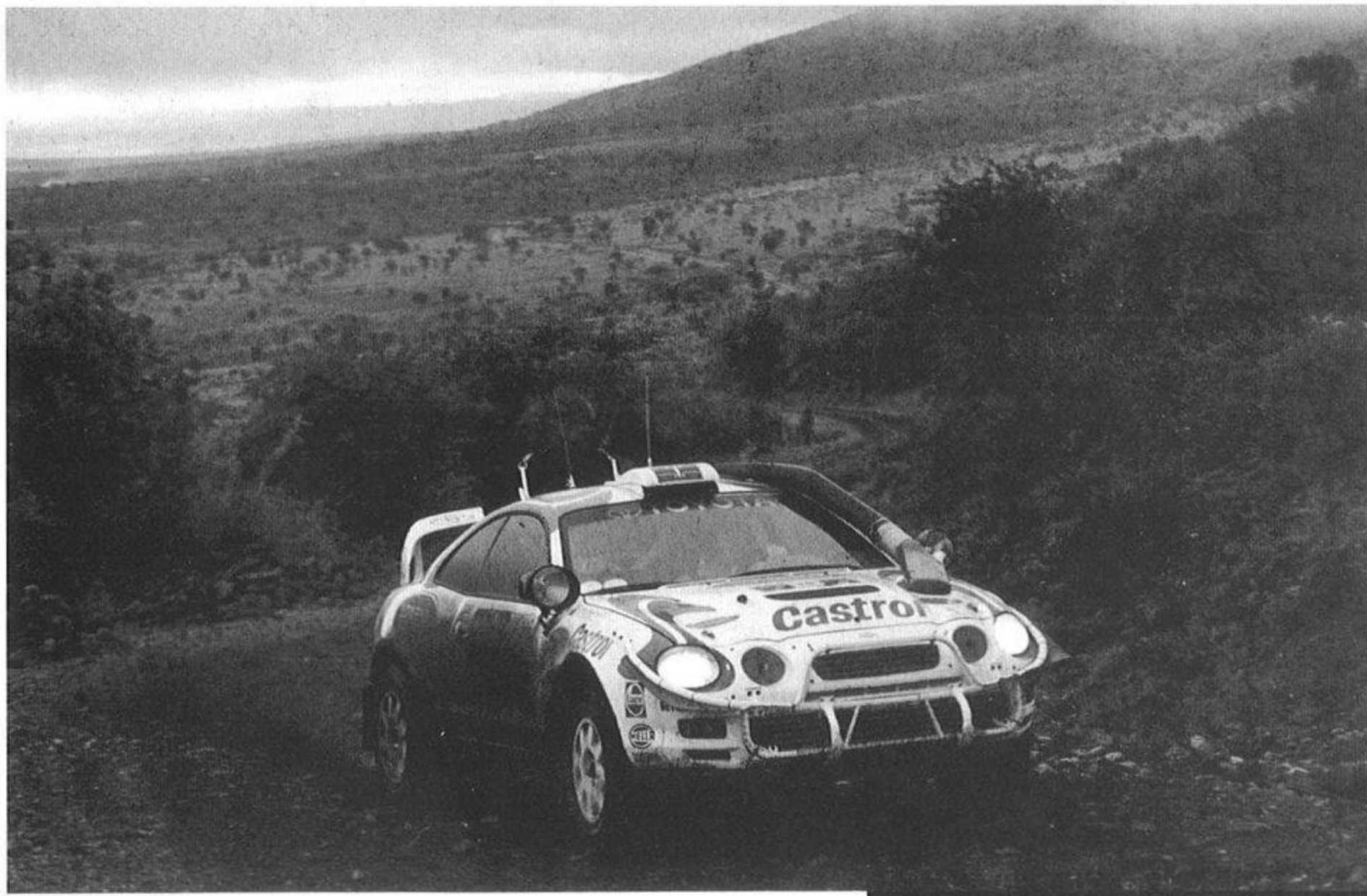
A jelenlegi világbajnoknak Tommi Mäkinennek a Szafari Rallyn ki kellett állnia és ez újabb csalódást okozott a finn pilótának, aki úgy tűnik, hogy még csak a közelébe sem kerül annak, hogy megvédje bajnoki címét. "Iszonyatos balszerencsénk volt" - nyilatkozta - "Viszonylag nem is mentünk gyorsan, amikor egy nagy kő került



Nicky Griest  
McRae "útontartója"

elénk az út közepén. Megpróbáltam kikerülni, de kénytelen voltam a kerekek közé venni. A kő az autó alatt beleakadt a hátsó differenciálműbe. Még vagy két kilométert bírta aztán megadta magát." Tommi azonban a laza talajú rallykat szereti és ha a kocsi elég jól bírja, akkor még a győzelemre is esélyes lehet. A laza talajon zajló rally-k mindkét Subaru pilóta kedvencei, és az idén elért teljesítményükkel úgy kezdhetik a Portugál Rallyt, mint a legnagyobb esélyesek. Carlos Sainz szintén erősen fog hajtani a győzelemért és a Ford csapatfőnöke, Malcolm Wilson reméli, hogy ezúttal nem csak a második helyig jutnak el, hanem győznek is. A mezőny már elkötelezett "szabadúszója" a fiatal belga pilóta, Freddy Loix lesz, aki a tavalyi három világbajnoki versenyén egy "A" csoportbeli kocsival mindenkit elkápráztatott. Az ő specialitása a nedves aszfalt, de tavalyi bizonyította, hogy nagyon gyorsan tanul és a Portugál rallyt már jól ismeri.

kép és szöveg: Traco



Végeredmény

1. McRae-Grist (GB)	Subaru Impreza WRC	11:28:00
2. Burns-Reid (GB)	Mitsubishi Carisma GT	+07:04
3. Duncan-Williamson(EAK/GB)	Toyota Celica	+11:18
4. Schwarz-Giraudet (D/F)	Ford Escort WRC	+1:38:23
5. Tomitch-Choge (EAK)	Toyota Celica GT-Four	+2:20:32
6. Dor-Gamley (F/GB)	Subaru Impreza 555	+3:44:52
7. Katim-Opoka (UAE)	Toyota Celica T-4WD	+4:01:05
8. Stohl-Berti (A/D)	Audi Quattro	+4:18:12
9. Helier-Rocca (EAK)	Subaru Impreza	+4:18:39
10. Hirji-Nekusa (UAE)	Toyota Celica GT-Four	+5:02:17





# apró

Bérbe adnám több versenyt nyert, Trabant 601 ERS típusú "N" csoportos versenyautómat az 1997. évi túra bajnokság futamaira, valamint szlalom és rallycross derbi versenyekre. Tel.: 06(20) 565-392

Eladó egy "A" csoportos Trabant rajtkész állapotban. Ir. ár: 160.000 Ft. Ugyanitt Trabant szervizelés "A" és "N" csoportos Trabant építés és versenyalkatrészek. Érd.: 06(20)384-550 Erdei Zsolt

Ford Escort RS Cosworth eladó, ugyanitt Escort Cosworthra keréktárcsák eladók. Érd.: 06(30)465-754 Horváth József

Eladó egy Lada 1600 "A"-s tréningautó, váltóval együtt. Érd.: Matics 06(20) 286-207

Eladó "A" csoportos Trabant versenygépkocsi, a bajnokságban kategória 2. helyezést értünk el vele. Sárga, buborékos, nagyon szép. Ugyanitt 52-es cseh tűzálló overál kapható. Érd.: 06(28)310-487; (20) 435-244

Eladó 2 db "A" csoportos Suzuki Swift GTI versenykész állapotban. Érd.: 06(20)231-295; (22)316-062

Eladó egy N2-es Lada Samara rallyautó, versenykész állapotban tartalék alkatrészekkel (váltók). Érd: 06(34) 324-016 nappal; (34)332-430

Eladó 14 db 16/62-15 Michelin M4L4 típusú terepgumi, 70-80%-os, 6db 8x16-os O.Z. típusú új keréktárcsa Fordra, továbbá 1 db 54-es homológ tűzálló overál. Tel.: 256-0347

2105-ös "A" csoportos Lada versenyautó versenykész állapotban pótalkatrészekkel, szerelt kerekekkel, szuromi motorral eladó. ir.ár.: 650.000 Ft. Tel.: (56)341-260; (56)375-059 Tisza Andor

Kerések N (A) csoportos Trabantot. Molnár Tamás 277-2181 19.00-21.00-ig

Mazda 323 GTR "N" csoportos versenyautó eladó, ill. cserélhető. Alkatrészekkel, 30 db kerékkal. Ugyanitt 15-ös pálya ill. terepgumik új állapotban eladók. Tel.: 06(20)435-130 Kós István

H csoportra alkalmas Toyota Celica 4 WD turbó, 1989-es komplett felszereléssel eladó. Érd.: (72)332-263

N csoportos Toyota Celica 4WD turbó, és utcai Lancia Delta HF Integrale eladó. Érd.: (20)260-492

NE FELEDJÉTEK!  
Egész évre szóló  
fotópályázat!  
"AZ ÉV RALLYFOTÓJA!"

Egy db Kiss Attila, 1 db Varga Zoltán (Cigány) Groupe A-s Lada 2107-es versenyautó eladó vagy cserélhető. Külön vagy egyben, 20 db szerelt kerékkal, sok tartalék alkatrésszel. Tel.: 260-9999; (30)402-000

Baráti áron eladó 4 db YOKOHAMA A008-as gumi könnyűfém felnire szerelve. Mérete: 175/50x13-as. A felnik Peugeot 205-re használhatók. Tel.: Varga István 06(20)459-912

Lada 2105-ös A/5 kategóriás versenyautó, '97-es gépkönyvvel, 2 éves friss műszakival, rengeteg szervizalkatrésszel, rajtkész állapotban eladó. Érd.: Faltusz Péter (20)535-125 v. (96)317-236

Alfa 33-as H-S 1,5-ös pályautóhoz keresünk pilótát, aki beszáll az autó építésébe is. Tel.: (20)33-20-41

RALLYART

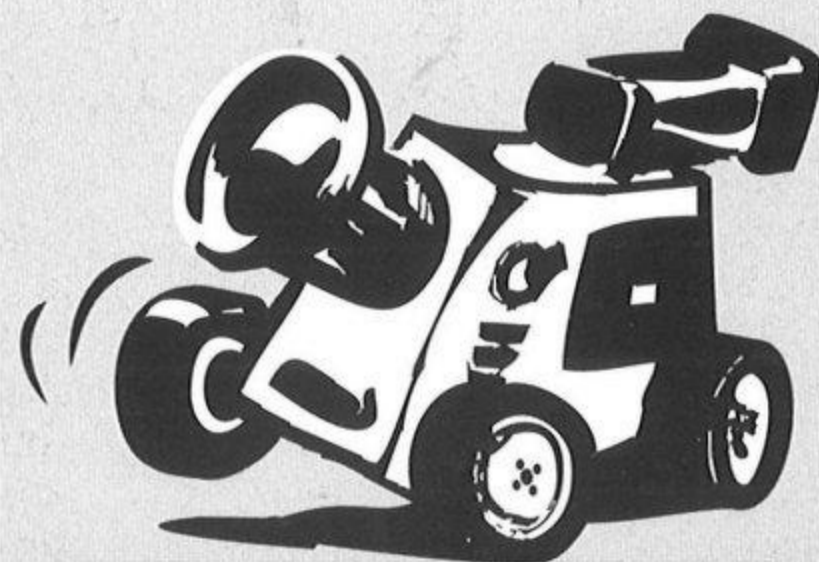
## LANCER EVOLÚCIÓ IV

Mitsubishi Lancer Evo IV - es elérhető a Co-ordSport-tól, Nagy-Britannia Rallyart dilerétől. Az 1996-os pilóták Világbajnokságán A és N csoportban nyertes Lancer-ből fejlesztve a logikus lépés mindenkinek, aki komolyan nyerni akar.



Co-ordsport LIMITED

Tel: 00 44 121 557 3187  
Fax: 00 44 121 522 3620



FÜREDI RallyeVideo

Megrendelhető:

Best of '89-'95-ig

(Bukások)

Best of '96

(ifj. Tóth-Gergely)

SanRemo '96

Tel.: 06(20)264-179

**VIDEO**  
**SOLO RALLY**  
HAVONTA MEGJELENŐ RALLY ÖSSZEFOGLALÓ  
1992 JÚLIUSTÓL  
**S R O R O**  
TELJES FUTAMOK  
Rally Sanremo 1994, 1995, 1996;  
1995 Monte Carlo; 1995 Tour De Corse  
**Kamera az autóban** 120 perc  
MONDIALE - McRae, Kankkunen, Biasion, Delacour, Sainz, Eriksson, Vatanen  
CAMERACAR - Kankkunen, Liatti, Navarra, Wittmann, de Mevius...  
OLASZ SZTÁROK  
**Bukás - Sokk**  
Éves bukásösszeválogató: 1991-1996  
Válogatott örült bukások: Volume 1,2,3  
**ÚJDONSÁGOK:**  
INCIDENTI: Örült bukások válogatás Volume 4  
'96 ÁZSIA-PACIFIK Bajnokság + félóra nosztalgia, a régi  
'B' és '4'-es csoport autói (Porsche, Lancia Stratos, Fiat 131..)



# rally TOP LISTA

## PILÓTÁK

1. Ij. Tóth János	905
2. Ranga László	467
3. Ferjancz Attila	343
4. Érdi Tibor	284
5. Dudás Gyula Kokó	222
6. Voicsik Ferenc Golyó	199
7. Varga Zoltán Cigány	185
8. Szelezky Tamás	160
9. Tóth Ferenc Gili	147
10. Bathó Zoltán	126
11. Turi Tamás	115
12. Gerencsér Tibor Titi	102
13. Kiss Ferenc	97
Matics Mihály	97
15. Balatonyi Árpád	93
16. Horner Péter Bubú	91
17. Maruzsi László	69
18. Radó István	60
19. Krizsán Attila	54
20. Szajky István	47
21. Mráz Tamás	46
22. Tisza Andor	45
23. Wieszt János	39
24. Ördögh Mixi	36
Varga István	36
26. Vizin László	33
27. Födő Imre	32
Hideg Krisztián	32
29. Hideg János	30
30. Radóné Sisák Mária	25
31. Ij. Faragó András Ebi	24
Veszprémi Barna	24
33. Győri Erika	23
34. Kővári Barna	22
Sóvári Péter	21
Kiss Attila	21
37. Bútor Róbert	20
38. Boros Csaba	18
Nagy Zoltán	18
40. Budai Béla	17
Rausch Tibor	17
42. Floch István	16
43. Fischer Ákos	15
Szabó Gergely	14
45. Szabó György	13
Bense István	13
Vass István Piedon	12
48. László Emil	10
Czakó	10
Fülöp Rajmund	10
51. Babinecz Zsolt	9
Szeleges Attila	9
Pesti Tamás	9
Takácsy Pál	9
55. Gerőfi Gábor	8
56. Ráti Miklós	7
57. Aczél József	6
Bereczk Tamás	6

## NAVIGÁTOROK

1. Gergely Ferenc	715
2. Büki Ernő	621
3. Tandari János	307
4. Csökő Zoltán	249
5. Varga István	225
6. Kovács György	165
7. Tóth Csaba	154
8. Tóth Imre	148
9. Répa Katalin	139
10. Péntes László	128
11. Oroszlán Tibor	125
12. Kerék István	70
13. Gábor János	64
Takács Attila	64
15. Papp György	59
16. Bereczky Ákos	55
17. Kosztolányi Tamás	48
18. Vasas Csaba	46
19. Revák Réka	45
20. Veszpréminé D. Éva	43
21. Majoros Attila	40
22. Kiss Ernő	34
Penderik L.	29
24. Doma Gábor	28
id. Faragó Sz. András	28
26. Német 16V Péter	27
Nagy István	27
28. Birkner Gábor	26
29. Kovács Zsolt	25
30. Gönczi László	23
31. Andrejszky Zoltán	22
32. Fabók Tibor	21
Szántó Szabolcs	21
34. Nagy Nándor	20
35. Zsembery Jenő	19
36. Bíró Zoltán	18
37. Dobos György	16
38. Prókai Béla	15
Árva István	15
40. Horváth Károly	14
41. Dobos Zoltán	13
42. Borsos Péter	12
Juttasy József	12
44. Mészáros Sándor	11
45. Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
Dann Gábor	10
48. Csizmeg Zsolt	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Marossy Zsolt	9
Táborszky Attila	9
Fogarassy Krisztina	9
Pindzsulya Zoltán	9
Virányi György	9
57. Dömök Zsolt	8
58. Bathó Zoltán	7
László Béla	7
60. Czipán Béla	6
Hajdú Tibor	6

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

## KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1. Colin McRae	798
2. Carlos Sainz	664
3. Juha Kankkunen	552
4. Didier Auriol	312
5. Walter Röhrl	268
6. Piero Liatti	176
7. Jean Ragnotti	143
8. Stig Blomquist	138
9. Tommi Mäkinen	127
10. Francois Delecour	110
11. Ari Vatanen	85
12. Alex Fiorio	68
13. Miki Biasion	66
14. Isolde Holderied	64
15. Andrea Aghini	50
16. Béres József	45
17. Kenneth Eriksson	37
18. Armin Schwarz	37
19. Philippe Bugalski	29
20. Freddy Loix	26
21. Michele Mouton	22
Pavel Sibera	22
23. Patrick Snijers	21
24. Markku Alen	20
25. Henry Toivonen	19
26. Alistair McRae	17
27. Richard Burns	16
28. Enrico Bertone	14
Jorge Bica	14
30. Franz Wittmann	13
31. Blachna	12
32. Gianfranco Cunico	11
Tammeka	10
Csurbrikov	10
35. Jorge Recalde	9
Marc Duez	9
37. Sergio Pianezzola	8
Sandro Munari	8
39. Erwin Weber	7
Hannu Mikola	7
Stanislav Chovanec	7
42. Gregoir de Mevius	6
43. Gustavo Trelles	6
Raphael Sperrer	6
45. Dominic Bryned	5
Manfred Stohl	5
47. Willi Stengg	4
Kris Rosenberger	4

## AUTÓK

1. Subaru	724
2. Toyota	687
3. Ford	519
4. Lada	495
5. Lancia	403
6. Lada VFTS	259
7. Renault	175
8. Peugeot	144
9. Audi	141
10. Skoda	104
11. Opel	88
12. Mitsubishi	86
13. Mazda	76
14. Trabant	69
15. BMW	52
16. Nissan	32
17. Tauria	24
18. Seat	21
19. VW	12
20. Honda	11
21. Wartburg	10
22. Citroen	6

## HOL KAPHATÓ?

**ABONY:** Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77.  
**BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczy és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● APC AUTÓSZERVÍZ Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX. Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerkezlet XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● FINO Market, Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24. ● Ford Szelezky hivatalos márkakereskedés IX. Ráday u. 16. ● Mazda Profi Bt. XIII. Reitter F. u. 164. **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **Csorna:** Molnár Autósbolt **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DÖMSÖD:** Kapitány Cukrászda **DUNAKESZI** Tóth György Autójavító, Blaha L. u. 1. ● Michelin Gumi Service, Kertész u. 10. ● Agip benzinkút **DUNAÚJVÁROS:** Sípás Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autóalkatrészbolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Molnár Autósbolt (Shell kút) **KISKUNLACHÁZA:** Kapitány Cukrászda és FRT filmnyomó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **ÓCSA:** Bejő Motorműhely Kft. Temető út 13. **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Körösi Cs. S. u. 8. T:72/ 252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gépkölcsönző Fő u. 179. **RÁCALMÁS:** Liaz alkatrészbolt **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13. **TÉT:** Molnár Autósbolt

KERESSE AZ ARAL KUTAKNÁL!

**VÁRJUK TOVÁBBI  
TERJESZTŐK  
JELENTKEZÉSÉT!  
legkisebb rendelési  
mennyiség 30db**

## ELŐFIZETHETŐ

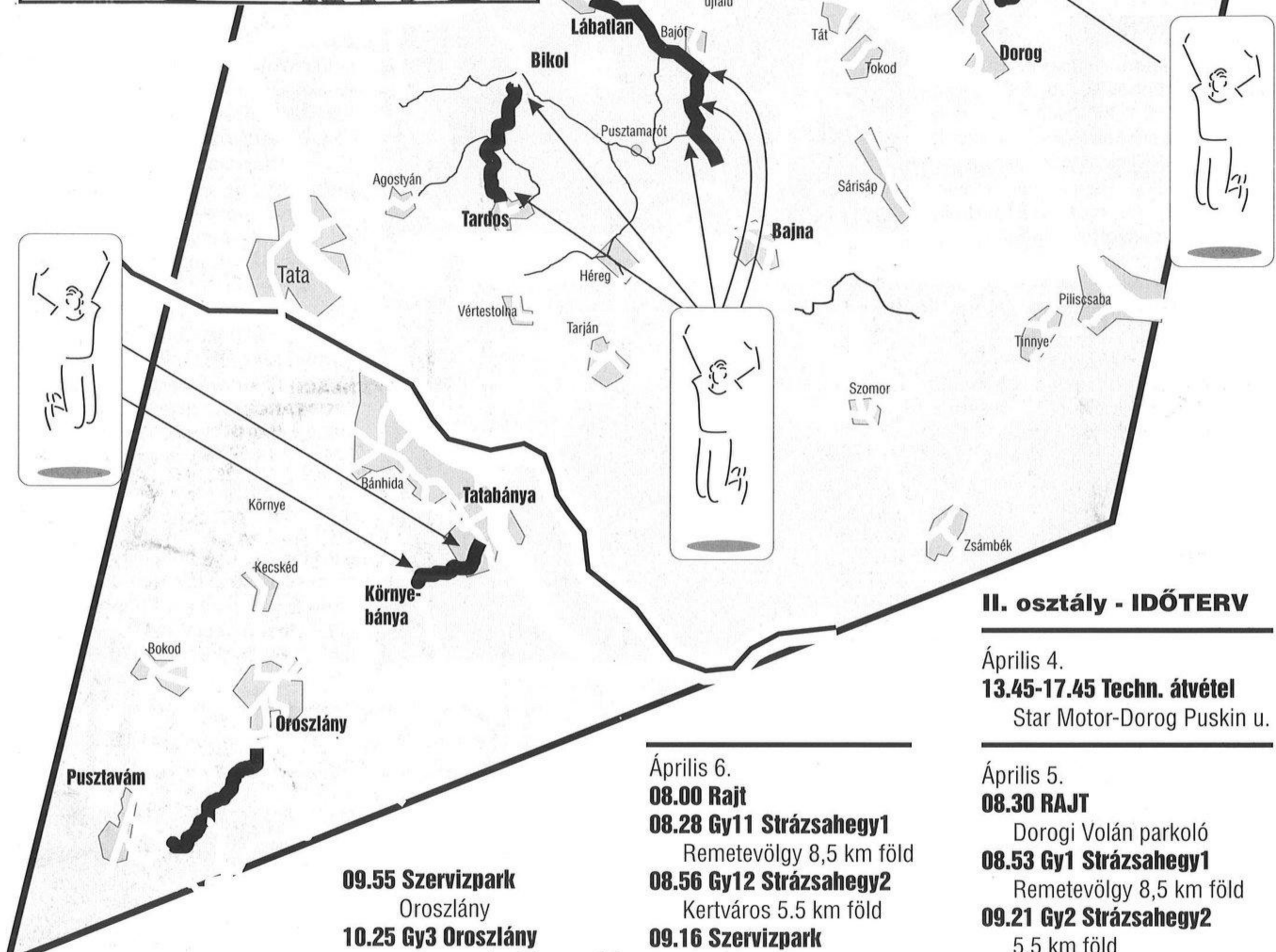
Félévre 900.-  
Egy évre 1800.-  
postai utalványon a szerkesztőség  
címén!

Szerkeszti a szerkesztőbizottság  
Főszerkesztő: Schwartzberger István  
Főmunkatárs: Mihályi Csaba  
Munkatársak: Csüri Gábor, Szalai Róbert, TRACO  
Fotó: Klima Gábor, Klima László, Kollár Attila,  
Mihályi Csaba, Traco  
Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.  
Tel/Fax: 28/410177  
Felelős kiadó: Kovács György  
Lapmanager: Turcsán Krisztina  
Előkészítés: IMÁGÓ  
Nyomda: ROLA Kft. 06(60)343-116  
Felelős vezető: Rózsavölgyi Sándor

Kategóriánként írjátok le a számotokra kedvenc hat-hat versenyzőt, versenyautót, fontossági sorrendben, és küldjétek be a szerkesztőségbe!



**CHAMPION**  
**RALLYE ESZTERGOM '97**  
**ARBA**



**I. osztály - IDŐTERV**

1997. április 4. péntek  
**07.45-12.45 Techn. átvétel**  
 Dorog, Esztergomi út 37.  
**16.30 Prológ**  
 Esztergom-Prímás sziget

---

1997. április 5. szombat  
**08.00 RAJT**  
 Esztergom Széchenyi tér  
**08.35 Gy1 Lábattan-Bajna**  
 Bajna 8 km aszfalt  
**09.23 Gy2 Tatabánya**  
 - Környebánya 7 km aszfalt

**09.55 Szervizpark**  
 Oroszlány  
**10.25 Gy3 Oroszlány**  
 - Pusztavám 8 km aszfalt  
**11.18 Tatabánya**  
**11.50 Szervizpark**  
 Oroszlány  
**12.20 Gy5 Oroszlány**  
**13.45 Gy6 Lábattan**  
**15.08 Gyűjtőállomás**  
 Dorog  
**15.36 Gy7 Strázahegy1**  
**16.04 Gy8 Strázahegy2**  
**17.02 Gy9 Strázahegy1**  
**17.40 Gy10 Strázahegy2**  
**18.40 CÉL**  
 Esztergom

Április 6.  
**08.00 Rajt**  
**08.28 Gy11 Strázahegy1**  
 Remetevölgy 8,5 km föld  
**08.56 Gy12 Strázahegy2**  
 Kertváros 5.5 km föld  
**09.16 Szervizpark**  
 Dorog  
**09.54 Gy13 Strázahegy1**  
**10.32 Gy14 Strázahegy2**  
**12.05 Gy15 Lábattan**  
**12.53 Gy16 Tardosbánya**  
 - Bikol 6,5 km aszfalt  
**13.31 Gy17 Lábattan**  
**13.19 Gy18 Tardosbánya**  
**14.19 CÉL**  
 Esztergom

A rendezőség által  
 1997 március 31-én  
 kiadott hivatalos időterv

**II. osztály - IDŐTERV**

Április 4.  
**13.45-17.45 Techn. átvétel**  
 Star Motor-Dorog Puskin u.

---

Április 5.  
**08.30 RAJT**  
 Dorogi Volán parkoló  
**08.53 Gy1 Strázahegy1**  
 Remetevölgy 8,5 km föld  
**09.21 Gy2 Strázahegy2**  
 5,5 km föld  
**10.34 Gy3 Strázahegy1**  
**11.02 Gy4 Strázahegy2**  
**12.00 Gy5 Lábattan**  
 8 km aszfalt  
**12.58 Gy6 Tatabánya**  
 7 km aszfalt  
**14.13 Gy7 Oroszlány**  
 8 km aszfalt  
**15.06 Gy8 Tatabánya**  
**16.39 Gy9 Oroszlány**  
**18.12 Gy10 Lábattan**  
**19.05 Gy11 Lábattan**  
 Esztergom

**ÜNNEPÉLYES DÍJKIOSZTÓ**  
**1997 április 6. 19.30 Dobó Katalin Gimnázium. Esztergom Bánomi út 8.**





# kenyai safari



Colin McRae várhatóan nagy dolgokra lesz képes Portugáliában, miután tőle szokatlan érettséget mutatott Kenyában, ahol "beteges" Subaru-jával az első helyen ért célba. Új navigátora Nicky Grist nagy befolyást gyakorolt partnerére, éppúgy mint Juha Kankkunenre 1994-ben. McRae a vadságáról híres, s ha ezt bizonyította volna a Szafari Rally-n is, akkor semmi idő alatt tönkre tette volna kocsiját. Ezért a tréning alatt Grist elővette McRae itinerit 1996-ból és hozzátette mindazt, amiről úgy gondolta, hogy szükséges lehet - egy helyen 20 oldalt! Még McRae is beismerte, hogy a győzelme egy kicsit más volt. *"Itt nem a leggyorsabb pilóta győz, és kevesen gondolták volna, hogy győzni tudok. Jó érzés bebizonyítani, hogy nem volt igazuk. Semmi köze nincs az európai versenyekhez, ott, ha elég jó vagy, tartósan százszázalékot autózhat, itt az a tempó garantáltan autótöréshez vezet."* - nyilatkozta a verseny után vigyorogva. *"Soha nem kételkedtem abban, hogy Nickyvel való partneri kapcsolatomban győzelmeket fog eredményezni. Elég balszerencsések voltunk Monte Carloban, már majdnem meg volt Svédországban de végül itt sikerült."*



# KOVÁCS EMIL

autónál, hogy ha hatodikban utazok vele, és egy derékszögű kanyarba kell befordulni, akkor vissza kell kapcsolni mind a hat sebességet, és ahhoz, hogy a sarkon elforduljak, egyet még fel is. Nem úgy, mint egy "N"-es autóban, hogy visszakapcsolok kettesbe, és az ott marad a kanyarban is, hanem a motorfék fékező hatása miatt az összes sebességet vissza kell kapcsolni, aztán gyorsan felváltani kettesbe, hogy az autó ki tudjon gyorsítani. Nagyon rövid idő alatt, és megállás nélkül kell visszakapcsolni.

## Egy átlag autós földre vált el. Te mi alapján váltasz?

A nyomaték alapján, amit az ülésben érzek. Gyorsításkor kellően az ülésbe szorulok, és amikor ez kezd gyengülni, akkor kell felkapcsolni. Hasonlóképpen fékezéskor amikor már kevésbé akarok kiesni a szélvédőn, akkor kell visszaváltani egyet.

## Hogyan lehet beállítani a féket?

A fékerőt lehet szabályozni, ami azért fontos, mert a különböző tapadási viszonyok más fékerő elosztást igényelnek. Száraz pályán relatíve egyenlően kell fognia az első és a hátsó fékeknek. Vizes pályán ezt az értéket mindenféleképpen meg kell változtatni az első kerekek javára, hiszen ha esőben megcsúszik az autó hátulja, akkor azonnal irányíthatatlanná válik, és megforog. Murvás pályán pedig a hátsó kerekekre kell, hogy több fék hasson, mert egy murvás pályán a lassítás általában a kanyarok előtt történik, és ha a kanyar előtt egy igazit fékezek, akkor az autó szinte magától befordul.

## Eleinte nagyon szerette emelgetni a Mazda az oldalát.

Ez abból adódott, hogy túl durva volt a gátló és a rugó viszonya, ezen akartunk változtatni, és ezzel egy időben lejjebb is akartuk hozni az autót. Ezt talán két ütemben kellett volna megoldani.

## Volt-e más probléma az autóval?

Igen, ugyanis miután megoldottuk, hogy ne emelje az oldalát, elkezdte dobálni a hátulját. Ettől még egy nagyon jó minőségű aszfalton kiválóan viselkedett volna, de huplis pályán már bizonytalan volt a hátulja.

## Mennyire sikerült beletanulni az autóba?

Azt hiszem az elmúlt év kellett ahhoz, hogy megfelelően kitapasztaljam, de ezt a szezont már úgy várom, hogy nyugodtan ülök bele, és szeretnék egy igazán szép eredményt elérni.

Mihályi Csaba

## Hogyan kezdődött a rallyszerelem?

1993-ban kezdtem a másodosztályban egy "N"-es Trabanttal. 94-ben megszűnt az N csoport, ezért átalakítottuk az autót "A"-sra. Egy második és egy harmadik helyezést értünk el vele.

## Az idei évek elég jól sikerül.

Az idén egy kicsit jobban összeállt az autó. Esztergomban első lettünk, a következő két versenyen nem volt ki a kategóriánk. Miskolcon újra nyertünk, Pécsen pedig a generátor hibája miatt estünk ki, de ennek ellenére sikerült megnyerni a bajnokságot.

## Azért nem volt ilyen egyszerű...

Esztergomban az utolsó gyorsasági előtt vettük észre, hogy nincs töltésünk. A lábatlan-bajnai gyorsaságira besötétedett, ahol lámpa nélkül mentünk végig, de így is elég jó időt autóztunk. Veszprém-ben hatalmasat estünk. 9 percig tartott amíg kivették az autónkat a méteres csalánból. Szegény fiúknak, akik segítettek, mindenét összezsípkedte a csalán. Ezúton is szeretném megköszönni a segítségüket.

## A Trabant kategóriában az utolsó versenyig elég nyílt volt a bajnokság.

Nagyon kevesen voltunk az idén, de a nagy mezőnyből az igazán megszállottak maradtak, akik elég kemény autókkal álltak rajthoz.

## Miben voltak jobbak a többieknél?

Szerencsések voltunk, és nagyon megbízható volt az autónk. Puhár Anti készített egy motort, ami két évig hibátlanul üzemelt. Tavalyelőtt nem tudtam eredményt elérni, de tudva, hogy a tavalyi lesz a Trabantok utolsó éve, szeretnénk volna egy jó eredményt produkálni és nem elbohóckodni a versenyt. Ezért nem annyira a látványra autóztunk, hanem a sebességre, és az eredményre.

## Miért pont Trabant?

Erre volt pénzünk. Egyébként biztonságos autónak tartom és igazán átadja egy vérbeli versenyautó érzetét. Nagyon kemény, jól gyorsul, kemény a futóműve is, és ahhoz képest, hogy milyen könnyű, nagyon megy. Könnyedén lehet vele 150-et autózni. Igazi élmény vezetni.

## Hogyan tovább?

Egy "A"-s Skoda Favorittal szeretnénk folytatni, amennyiben az anyagiak engedik. Nagyon hasonlít a Trabantra, nagyon jól kezelhető, jól vezethető, könnyen irányítható, viszonylag könnyű és ugyanúgy első kerék hajtású, mint a Trabant.

## További tervek?

Addig versenyzünk, amíg lesz rá pénzünk. Támogatunk még sohasem volt. Egy barátom adott minden versenyre néhány liter motorolajat, ennyi volt az összes támogatás, amit kaptunk. A Trabantos mezőny szerencsére nagyon összetartó volt, segítettük egymást, amennyire tudtuk. A versenyzőtársak szervizembereinél hagyhattuk a tartalék üzemanyagot, mert szervizcsapatunk sem volt. A versenyautóban volt egy csavarhúzó, egy tizes kulcs és két pótkerék, ez volt a teljes felszerelésünk.

## Ilyen háttérrel hogyan lehet bajnokságot nyerni?

Szeretni kell az autót és akkor nem hagy cserben.

Mihályi Csaba

## RALLY 3. RALLY Túra versenynaptár

### ● Május 02-03.

Győr Tel.: 06-60-373334

### ● Május 10-11.

Gyöngyös Tel.: 06-20-415413

### ● Május 31-01.

Jászberény Tel.: 06-57-413056

### ● Június 20-22.

Oroszlány Tel.: 06-34-433128

### ● Június 28-29.

Hajdúszoboszló Tel.: 06-52-361877

### ● Július 19-20.

Debrecen Tel.: 06-30-257736

### ● Augusztus 09-10.

Eger Tel.: 06-36-326322

### ● Augusztus 23-24.

Mezőtúr Tel.: 06-56-350088

### ● Szeptember 13-14.

Hévízgyörk Tel.: 06-28-436539

### ● Szeptember 20-21.

Budapest Tel.: 06-1-2823939

### ● Október 22-23.

Szombathely Tel.: 06-30-466095

### ● December 05-06.

Veszprém Tel.: 06-88-322482

A legjobban sikerült hét verseny számít az éves értékelésbe. A másodosztályba való feljutás feltétele: legalább négy versenyen versenyenként min. 1 pont megszerzése, vagy az éves értékelésben kategóriánként az első hatba kerülés (H csoport kivételével)

### Kategóriák:

N1 - 700cm<sup>3</sup>-ig

N2 - 701-1300cm<sup>3</sup>-ig

N3 - 1301-1600cm<sup>3</sup>-ig

A4 - 700cm<sup>3</sup>-ig

A5 - 701-1300cm<sup>3</sup>-ig

H1 - 1600cm<sup>3</sup>-ig

H2 - 1600cm<sup>3</sup>-felett

Liciencsel kapcsolatban érdeklődni:

Mészáros Ivánnál

(a Rallye Túra Egyesülés elnöke)

Tel.: 06-56-350088, 06-20-579901





# AVTÓSZALON

Rally szempontból semmi újat nem hozott az idei genfi szalon, ami végülis nem csoda, hiszen a VB és EB szezon már javában tart, a nemzeti bajnokságok is jórészt elkezdődtek. A bemutatott autók inkább a márkastandok fényét voltak hivatottak emelni, illetve a sportcélokra fordított egetverő költséget igazolni. A tavalyi győztes Mitsubishi legújabb, EVO IV. Lancere, az F2-ben némi szerencsével, de márkavilágbajnok SEAT Ibiza, és az igényesen pasztázott mögött az összesározott Subaru, eddig négyből három győzelemmel. Mindhárman az új idők, a rally kitarok építési szabályai szerint épültek.



## METABOND®

- Mintegy 60%-al csökkenti a gépek, motorok belső súrlódását.
- 7-10% teljesítménynövekedést eredményez.
- Az élettartamot minimum kétszeresére növeli.
- Meghosszabbítja az olajok élettartamát.
- 20-30%-al csökkenti a füstgázkibocsátást.
- Tisztítja a motorok belsejét.
- Lényegesen csökkenti a hidegindítási problémákat.
- Üzemi hőmérséklet- és zajcsökkenést eredményez.
- Használható minden olyan helyen, ahol súrlódáscsökkenés kívánt eredmény.



**KENÉSTECHNIKA FELSŐFOKON** információs telefon: **96/332-738**

KAPHATÓ A METABOND TERJESZTŐI HÁLÓZAT MUNKATÁRSAINÁL ÉS A SZERZŐDÖTT AUTÓSBOLTOKBAN ÉS BENZINKUTAKNÁL



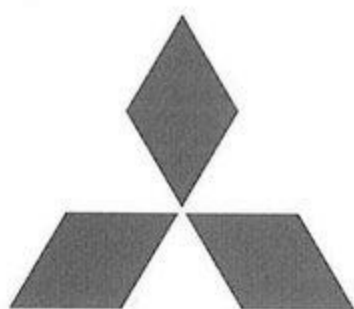
# RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 14. (1996)

Összeállította: Csúri Gábor

## MITSUBISHI EVO III

A Frankfurt melletti Ralliart Germany műhelyében már évek óta világklasszis rallyautókat építenek a Mitsubishi-ből. A japán gyár az utóbbi időben rallyzás csúcsát jelentő világbajnokság meghatározó résztvevője. Mint közismert, a legutóbbi, 1996-os versenysorozat győztese, a finn Tommi Mäkinen egy Lancer Evo III.-al nyerte élete első világbajnoki címét.

Sikerét a kiváló technikai háttér mellett nagyszerű navigátorának, Seppo Harjannénak köszönheti. (Na és természetesen rendkívüli tudásának.) Mäkinen még kezdő pilóta korában, 1989-ben elhatározta, hogy a sportág világbajnoka lesz. Az ekkor éppen rallymunka nélkül lézengő Harjannét kérte meg, hogy segítsen álmai megvalósításában. Harjannéről tudnunk kell, hogy "öreg motoros" a szakmában: a félelmetes Peugeot 205-össel, Timo Salonen navigátoraként tízszer tapasztalta meg, hogy milyen érzés világbajnoki futamot nyerni. A rutinos ász hol itt - hol ott tudott valami jó kocsit szerezni a fiatal östehetségnek. Az igazi áttörést az 1994-es Ezer Tó Rally hozta meg számukra. Mivel Delecour, a Ford gyári versenyzője még nem gyógyult fel közúti balesetben szerzett sérüléséből (észak-franciaországi otthona közelében barátja Ferrari F40-esét vezetve éppen egy amatőr rallyversenyző Citroen ZX-ével ütközött...), erre az



egy alkalomra a Ford egy helybeli párost igazolt. Tommi pályafutása során először vezethetett egy igazán esélyes gépet. Szenzációs autózással nyerte meg a rallyt, mely után Andrew Cowan, a Mitsubishi csapatvezetője szerződést ajánlott!

Innen pedig nem volt megállás. A '96-os év kilenc futamából ötöt nyert (Svédország, Safari Rallye, Argentína, Ezer Tó Rallye, Ausztrália), és már a hetedik futamon, Ausztráliában behozhatatlanná tette előnyét, bebiztosítva a világbajnoki címet, melynek megszerzését ugyebár 1989-ben tűzte ki célul.

A nyerőgép, a Lancer Evo III. 1995-ben az afrikai versenyen mutatkozott

be, ahol a bosszantó műszaki gondok ellenére is a második helyre hozta a japán Shinozuka. Ez az autó a '96-os idény legsikeresebb típusa volt, a Mitsubishi csapat csak önmagát okolhatja, hogy nem szerezték meg a (presztizs okokból az egyéni világbajnoki címnél talán még fontosabb) márkák közötti bajnokságot. Egyszerűen eltaktikázták a dolgot. Tulajdonképpen csak Mäkinenre támaszkodtak. Ő hozta is az eredményeket, de még egy biztos pontszerző csapattársra szükség lett volna. Erre viszont sajnálták a pénzt a japánok. Így történhetett meg, hogy bár a Mitsubitsi vitathatatlanul 1996 legjobb rallyautója volt, a nagyobb létszámmal küzdő Subaru-flotta győzött a gyártók számára kiírt versenyben.

A versenyautó műszaki adatai:  
motor: 4 hengeres, soros, turbófeltöltéses, 1997 ccm, 300+ LE/6500, 450Nm/4500, DOHC vezérlés  
erőátvitel: 6 fokozatú sebességváltó, állandó összerékmeghajtás.



foto TRACO

### BAJNOKOK A VERSENYPÁLYÁN



**SZELECZKY**  
Alkatrész Szaküzlet  
1092 Budapest, Ráday u. 16.  
Tel.: 215-28-88



### BAJNOKOK AZ ALKATRÉSZBEN



### UTCAI ÉS VERSENY FELSZERELÉSEK KATALÓGUSBÓL MEGRENDELHETŐK.

Tűzálló ruhák:	68.500 Ft-tól	Kormánykerekek:	16.500 Ft-tól
Bukósisakok:	41.200 Ft-tól	TORONYMEREVÍTŐK:	8.300 Ft-tól
Ülések:	35.200 Ft-tól	Kuplungtárcsák:	21.500 Ft-tól
3"-os biztonsági övek:	34.400 Ft-tól	Sportlégzsűrők:	7.600 Ft-tól
MOTORTÉR LESZORÍTÓK:	1.800 Ft-tól	Sportdobok:	17.900 Ft-tól

Az árak az ÁFÁ-t tartalmazzák.



1221 BUDAPEST, KRAJCÁR U. 8.  
Tel.: 60/439-474; 30/525-430





Technikai rovatunkban már bemutattunk "A"-s World Rally Cart és "N"-es autót is, de még nem esett szó róla, hogy mi a különbség a két csoport között, és hogy mennyiben jelent más feladatot.

A leghitelesebb választ Érdi Tibortól kaphatjuk meg, hiszen ő egy éve váltott "N" csoportról "A"-ra, ráadásul saját maga építi, fejleszti versenyautóit.

"...leginkább a jó öreg Csepelhez tudnám hasonlítani..."

# Sínautó

**Összehasonlítva az N-es autót az A-sal, mi a legszembetűnőbb különbség?**

Az N-es autók mind egytől egyig a hétköznapi forgalomra készültek, szériakivitelben 200 LE körüli teljesítményen mozognak, erre tervezik őket. Versenykész állapotukban durván egy 50%-os teljesítmény növekedés érhető el rajtuk, ami az alkatrészek túlerőltetését eredményezi. Az "A"-s autóknál viszont mindent a fokozott igénybevételre terveznek. Ha konkrétan akarnám összehasonlítani a két autót, akkor azt lehetne mondani, hogy a motorblokk és a karosszéria megegyezik, de minden egyéb más különbözik.

**Miben mutatkozik meg ez a különbség?**

Talán ami az igazán érdekessége ennek az autónak és általában az "A" csoportos rally autóknak, hogy egyetlen kötőelem sincs a futóműnél, amit gumi szilentblokk kísérne, minden fémesen van összekötve. Nem tudom másképp tükrözni a hatást - olyan mint amikor vonaton utazik az ember, és a kerekek zakatoznak. Azok érthetik igazán, hogy

milyen egy "A"-s autó egy utcaihoz képest, akik vezettek régebbi teherautót. Leginkább a jó öreg Csepelhez tudnám hasonlítani, pontosan olyan hangokat képes adni, a sebességváltója is hasonló, de ezzel vége is minden hasonlóságnak.

**Mondjuk egy kormányon mit lehet változtatni?**

Kimondottan speciális kormánymű van benne. Amíg egy átlag autónál másfél fordulat középpállásból valamelyik szélső állásig fordítani a kormányt, addig ez ennél egy kör, de eközben a kerekek ugyanannyi utat tesznek meg. Ezáltal az autó sokkal idegesebben viselkedik, sokkal határozottabban reagál a kormánymozdulatokra, ami a gyors tempónál feltétlen szükséges.

**Azt mondják, hogy az "A"-s versenyautókon legtöbbet a fékek fejlődtek.**

A fékek fejlődését úgy tudnám szemléltetni, hogy ha az "A"-s motorok teljesítménye 2-3-szorosa az utcai motorokénak, akkor a fékek is körülbelül ennyivel erősebbek. Hiszen egy bizonyos sebesség felett az autó lassulása is legalább annyira

számít, annyi előnyt jelent, mint a motor teljesítménye, nem beszélve arról, hogy a nagy tempóról ezeknek az autóknak legalább olyan, sőt nagyobb biztonsággal kell megállniuk, mint az utcai autóknak. Ezt a hagyományos fékrendszerek nem tudják produkálni, kicsi a fékfelületük, túlmelegednek.





**Hogyan lehet javítani rajtuk?**

A 220 mm átmérőjű széria féktárcsák helyett 330 mm-es versenytárcsákat használunk, amitől hőtűrő képességük is nagyobb, sokkal nagyobbak a hűtőbordák a két tárcsa között, hogy több levegő jusson be közéjük és jobban hűljenek. Mások a munkahengerek, amik a fékbetéteket a tárcsára szorítják. Az egész fékrendszernek a kialakítását természetesen komoly számítások és tesztek előzték meg, és ezek után állapították meg, hogy a teljesítményhez és súlyhoz mekkora fékerőre van szükség.

**Egy "A"-s versenyautót a kerekeinek az állásáról is meg lehet különböztetni egy "N"-estől. Miért van ez?**

A futómű beállítási értékei teljesen eltérnek az utcai változattól. Sokkal keményebbek a rugók és a lengéscsillapítók. Olyannyira, hogy ha valaki először ül ilyen autóba azt gondolhatná, hogy egyáltalán nincs rugózása. Egy átlag használatnál, szinte fájdalmas, de a sebesség növekedésével és az út minőségének romlásával arányosan lehet érezni a kemény futómű jótékony hatását.

**Ezért van szükség a széles gumikra is?**

A gumiknak egyszerre általában nem a teljes felületét használjuk, hanem hol a közepét, hol valamelyik szélét, attól függően, hogy éppen merre halad az autó. Tehát nem egyenesben van jelentősége a széles guminak. Ennek megfelelően a kopás sem egyenletes a futófelületen.

**Más vezetési technikát igényel egy "A"-s autó, mint egy "N"-es?**

Ezt az autót teljesen másképpen kell vezetni. Akik úgy gondolják, hogy egy "N"-es autó után egy "A"-s autóval könnyű dolog versenyezni, azok igen nagyot tévednek. Kívánom, hogy minél többen tudják meg, hogy egy "A"-s autó milyen komoly feladatokat ad: akár a műszaki szinten tartása, akár a vezetése, akár a vezetőnek a kiszolgálása - gondolok itt a navigátorra.

Ami a legfontosabb dolog, hogy egy "N"-es autót valójában úgy vezetsz, mint egy utcait. Tehát relatíve csend van benne, hallasz minden kis neszt, minden kis zörgést, ugyanakkor egy "A"-s autóban ez gyakorlatilag elképzelhetetlen. Ráadásul rá vagyunk kényszerítve egy olyan bukósisakra, ami teljesen hermetikusan elzár az autótól. Csak a navigátoromat halom, gyakorlatilag az ő sóhajtását is jobban hallani, mint az autóból bármit.

**Tartok tőle, hogy a zaj még nem minden.****XXXII. SUMAVA RALLYE**

*Az Érdi - Varga páros a TOTAL ÉRDI RALLYE TEAM versenyzői szokásuknak megfelelően idén is a hazai bajnokság előtt külföldi versenyen indultak. Ezek a versenyek nem annyira a nemzetközi megméretést szolgálják, mint inkább a felkészülés utolsó fázisát jelentik a magyar bajnokságra.*

*A bemelegítésen kívül az autó tesztelése is cél volt, hiszen a télen az autóban számtalan műszaki fejlesztés, finomítás történt, amit éles körülmények között, azaz versenyen célszerű kipróbálni.*

*A idei választás a Csehországban rendezett XXXII. Sumava Rallye lett, mely kettes szorzójú Európabajnoki, német elsőosztályú és cseh elsőosztályú bajnoki futam. 128 indulóval, és 25 gyorsasági szakasszal.*

*Az első napon nyolc gyorsasági szakaszt kellett teljesíteni. A verseny némi meglepetéssel indult, hiszen a nem éppen méltó 29-es rajtszámot viselő piros Mazdával az első gyorsaságin Érdiek rögtön abszolút első időt autóztak. Hogy ez a magas rajtszám milyen hátrányokat tartogat, az a következő*



*gyorsaságin derült ki. A második gyors ugyanis körverseny volt, ahol a rajt után százötven méterrel sikerült utolérni egy már ott körözőt. A célig sehol nem volt lehetőség előzésre, így aztán az utolsó körig sikerült kísérgetni, ami meg is látszott az időeredményen. Az időközben besötétedett égbolton újabb meglepetés készülődött egy hóvihár formájában. Az alacsony rajtszámú versenyzők már a gyors utáni szervizponton húzták összebb az overáljuk nyakát, amikor leszakadt a fergeteg. Teljesen irreális eredmények születtek. Végül a verseny Tibiek számára a hetedik szakaszon ért véget, ahol egy kivágott farönkben megakadt a bal hátsó kerék, és a futómű sérülése miatt fel kellett adják a versenyt. Hasonló sorsra jutott a sztárok közül Depping (Ford), Kahle (Toyota), Gassner (Proton), és Chovanec (Ford) a tavalyi győztes.*

**A verseny végeredménye:**

1. Kremer - Behling (Subaru)
2. Dolák - Palivec (Toyota)
3. Kreck - Kreckman (Skoda)

Ezután jönnek az egyéb problémák. Megszoktam, hogy az autó öt sebességes, elég hosszan kell huzatni, és aztán kapcsolni, Itt meg kellett tanulnom egy kézzel vezetni, a másik kézzel pedig állandóan váltani, mert az autót vagy gyorsítom és kapcsolok felfelé, vagy lassítom és kapcsolok visszafelé. Ráadásul felfelé nem kuplungolok, visszafelé viszont igen. **A váltó teszi lehetővé, hogy ne kuplungolj?**

Igen, az autóban egy X-Trac váltó van, amit kimondottan autósportra fejlesztettek ki. Csak az egyes sebességet kell kuplungolni, onnan felfelé, és egyesig lefelé kuplung nélkül lehet kapcsolni. Amikor megkaptam az autót, azt ajánlották, hogy felfelé ne, de visszafelé lehetőség szerint kuplungoljak. Az a baj,



hogy gyakran még felfelé is kuplungolok, amitől persze lassabb is vagyok, mert hiszen a kuplungolás ideje alatt nem haladunk, és az is biztos, hogy tovább tart kinyomni a pedált, és kapcsolni, mint csak kapcsolni. Ennek van még ráadásul egy olyan velejárója is, hogy minden verseny után kuplungot kell cserélni, amit lehet, hogy egyébként csak két versenyenként kellene. De ezen kívül van még annyi feladatom, amit sokkal precízebben, pontosabban kell ellátnom, hogy nem elsődleges dolog leszokni a kuplungolásról. Ehhez kell még egy pár verseny, és be fog állni magától.

**Az "A"-s motornak csak a teljesítménye nagyobb, vagy a motorféke is jobb mint az "N"-esé?**

Nagyon érdekes dolog egy ilyen



# RS RALLYSPORT

Colin McRae - Nicky Grist  
SUBARU IMPREZZA - Subaru 555

