RALLYE PRESS

I. évfolyam 1. szám 1994. április

Ára:
79.50 Ft

SALGÓ RALLYE '94.



A TARTALOMBÓL:

Locsolás helyett rallyecross (5. old.) ✤ Éves versenynaptár (4. old.)
Tehetségek a volánnál (16. old.) ✤ Miről álmodik az autóversenyző? (15. old.)
Valóra vált az álom (18. old.) ✤ Csoda Trabant: 62 LE (9. old.)
„A szerény lóerőket nagy bátorsággal pótoljuk."
(Király páros) (16. old.)

A MINDEN EXTRA IGÉNYRE FELKÉSZÍTETT KENŐANYAG

TEXACO

- megnöveli a motor élettartamát
- megelőzi a kopást és a lerakódásokat
- megkönnyíti a hidegindítást
- csökkenti a fogyasztást



Nincsenek titkos fogások!

360 levél különböző szponzoroknak, ebből kettő pozitív

Rallye P.ress: – Sokszor elmesélted már bizonyára, most tedd meg nekünk is: beszélj versenyzői pályafutásod kezdetéről, kérlek!

Ranga: – Nemrég együtt ünnepeltük Ferjáncz Attila 30 éves versenyzői pályafutását, ahol tőle is kérték, beszéljen erről a 30 évről. Nagyon nehezen tudta elkezdeni... most kicsit így vagyok ezzel én is. Mert már 17 éve ülök a legkülönbözőbb versenyautókban, és nem is tudom, hol kezdjem? Talán ott: nagyon közel laktunk akkoriban egy versenyautókat építő műhelyhez. Ez az időszak a Pécsi Volán hőskorára datálódik, vagyis a 70-es évekre. Hasonszőrű társaimmal együtt a szlalomversenyeken próbálgattam magam, de navigátorként csak 1978-ban ültem versenyautóba. Öt év alatt igazán profi versenyzőknek navigálhattam. 1982-ben ültem a baloldalra, midőn a Pécsi Volántól kaptunk egy vállalati versenyautót, a „kereklámpás" Zsigulit – később Ladát... – építgettünk. Profi versenyzésemet 1987-től számítom, amikor Dudás Mihállyal s a Zsigulival abszolút magyar bajnoki címet szereztünk. Ekkor figyelt fel ránk, s hívott minket Budapestre Ferjáncz Attila. Ez számunkra nemcsak azért volt nagy dolog, mert ő hívott, hanem mert egy vidéki versenyzőt hívott a fővárosba, s nekem mindig is vesszőparipám ez a vidék–Budapest különbség...



Azt hiszem, a fővárosközpontúság Magyarországon régóta „működik"...

Rallye Press: – Akkor miért nem költöztél még Budapestre?

Ranga: – Pécset nagyon szeretem, ez a városom! Többször próbáltak Budapestre csábítani, de soha nem álltam kötélnek! Az utóbbi két évben Pécs nagyon jó volt hozzám... Tehát 1988-tól budapesti színekben versenyeztünk, s ekkor kaptuk életünk első profi szponzori szerződését, s ülhettünk az első profi autónkba, az összkerékhajtású Audi Coupé Quattróba. És akkor egy – ma már nem mondhatom ki a nevét... – „sárga" cigaretta szponzorált minket. A nagyon sok probléma dacára abban az évben is bajnokságot nyertünk, azután – a nehezen áthidalható 200 km-es távolság miatt is – visszajöttünk Pécsre. Onnantól folytatva már a Marlboro támogatásával s a Lanciával versenyeztünk. Ennek éppen hat éve... És 1991-ben, 92-ben és 93-ban egymásután bajnokságot nyertünk, a 91-től mellém ült „új" navigátorommal, Büki Ernővel.

Rallye Press: – Elég széles körben terjed egy pletyka, miszerint le akarod cserélni mostani navigátorodat.

Ranga: – Nagyon kíváncsi lennék a pletyka terjesztőjének nevére! De bárki terjeszti is, teljesen alaptalan! Nem akarom Ernőt leváltani, mert kedves fiú, nagyon szeretem! S az elmúlt három évben elég jól összerázdótunk ahhoz, hogy a barátságunk és versenyzésünk még sokáig tartson. Az tény, sokszor még a házasságnál is zaklatottabb, nehezebb a navigátor-versenyző kapcsolat, mert a felkészülés, majd a versenyzés során túl sokat vagyunk együtt: napi 10–12 órát az autóban, éjjel a szálláson, tehát nélkülözhetetlen a jó hangulat! Fontos a baráti kapcsolat a versenyzők között.

Rallye Press: – Hátom éve zsinórban nyertek itthon. Mi az oka, hogy nem indultok a nagy külföldi ralikon? Egy többszörös magyar bajnokpárosnak illene kint is helytállni!



(Folytatás a melléklet 1. oldalán)

1994. évi AUTÓS SZAKÁGI VERSENYNAPTÁR

Időpont	Verseny neve	Verseny típusa	Induló járművek	Verseny helye
RALLYE				
94.04.22–24.	XI.MOGÜ RT-Salgó Rallye	NK+Z+OB I. osztály	N,A,f2	Salgótarján
94.05.12–14.	II. Champion-Arbau Rallye	OB I–II. osztály	N,A	Esztergom
94.06.03–05.	Kisbéri Rallye	OB I–II. osztály	N,A	Kisbér
94.06.16–18.	MOBIL Rallye	NK	N,A	Budapest
94.07.01–02.	Veszprém Rallye	OB I–II. osztály	N,A	Veszprém
94.07.23.	Miskolc Rallye	OB II. osztály	N,A	Miskolc
94.08.04–06.	9. Budapest-Symphonia Rallye	NK+Z+OB I. osztály	N,A,f2	Budapest
94.10.07–09.	27. Mecsek Rallye	OB I–II. osztály	N,A	Pécs
AUTÓS GYORSASÁGI				
94.05.13–15.	II. Spectrum Kupa	AGY-NK+Z+OB	N,A,B,H,C,E,C3	Hungaroring
94.06.11–12.	Mecsek hegyi	NK+Z+OB	N,A,B,H,C,E,C3	Pécs
94.07.08–10.	Hungária Biztosító Rt. Kupa	AGZ+OB	N,A,B,H,C,E,C3	Hungaroring
94.07.30–31.	Agria Volán Kupa	AGZ	N,A,B,H,C,E,C3	Eger–Parádsasvár
94.08.12–14.	Formula-1 Magyar Nagydíj	VB	F-1	Budapest
94.08.25–26.	Hegyi	Z+OB	N,A,C3,CN,E2,H	Eger–Parádsasvár
94.09.23–25.	Autós Gyorsasági	NK+Z+OB	N,fF2,O2,A2	Hungaroring
RALLYCROSS				
94.04.03–04.	Rallyecross	OB	I,II,H	Szombathely
94.04.30–05.01	Rallyecross	OB	I,II,H	Ádánd
94.05.07–08.	Rallyecross	OB	I,II,H	Cserénfa
94.06.11–12.	Rallyecross	OB	I,II,H	Tapolca–Nyírád
94.07.30.	Rallycross	OB	I,II,H	Nagydobos
94.07.23–24.	Rallyecross	Z+NK+OB	I,I/1400,II,H	Tapolca–Nyírád
94.08.20–21.	Rallyecross	OB	I,II,H	Ádánd
94.09.10–11.	Rallyecross	Z+OB	I,I/1400,II,H	Cserénfa
94.09.24–25.	Rallyecross	OB	I,II,H	Szombathely
94.10.15–16.	Rallyecross	OB	I,II,H	Tapolca–Nyírád
AUTOCROSS				
94.05.01.	Autocross	Z+OB	II,III/1600,III/3500	Nagykanizsa
94.05.22.	Autocross	Z+OB	III	Dömsöd
94.06.11–12.	Autocross	OB	III	Tapolca–Nyírád
94.06.11–12.	Autocross	OB	III	Nagydobos
94.08.20	Autocross	Z+OB	II,III/1600,III/3500	Dömsöd
94.08.28.	Autocross	OB	III	Töviskés-völgy
94.09.17.	Autocross	OB	III	Túrkeve
94.10.09.	Autocross	OB	III	Nagykanizsa
TEREP-RALLYE				
94.03.05–06.	Terep-rallye	OB	T1–3,TA,TH,M1–3,MA	Vác
94.04.15–16.	Terep-rallye	OB	T1–3,TA,TH,M1–3,MA	Miskolc
94.05.07–08.	Terep-rallye	OB	T1–3,TA,TH,M1–3,MA	Etyek

HEXÁN KFT

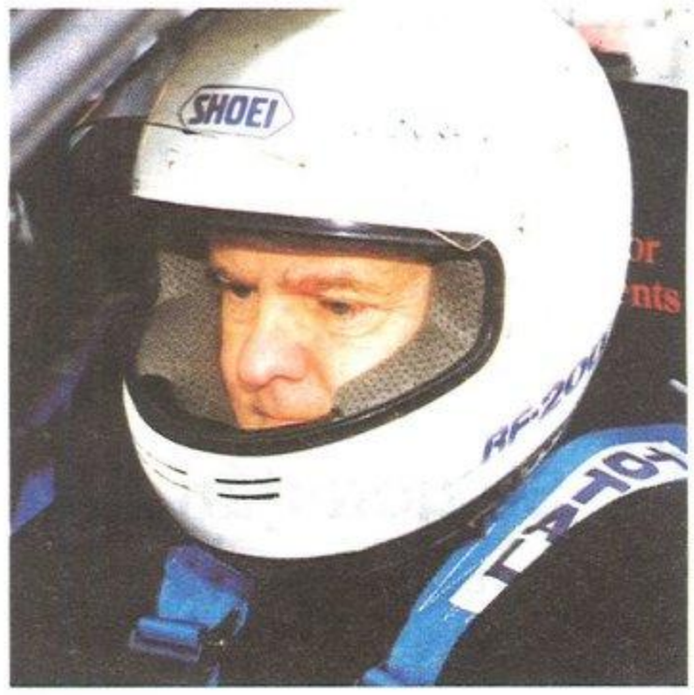
Vegyianyag-finomító,
-Töltő és
Kereskedelmi Kft.

(MOL RT. Dunai Finomító Gyártelep)
2443 Százhalombatta, Pf.: 32.
Tel.efon: (23) 352-818
Fax: (23) 354-615

Szénhidrogén típusú finomvegyszerek
(benzol, toluol, xilol, petroléterek)
Festékipari higítók
(lakkbenzin, foltbenzin, petróleum, aromás, nitrohigító, terpenol)
Oldószerek
(speciál benzinek, aromás szénhidrogének)
Dunasol
(petróleum kályhákhoz)

Előállítása és nagykereskedelmi értékesítése termelői áron.

Stig Blomqist, a svéd rallye világbajnok a Hungaroringen járt



Az ötvenhárom éves, világklasszis rallyevirtuóz ma is a világ legjobb versenyzői közé tartozik. Ő volt az első, aki ballábas féktechnikával világbajnokságot nyert. Bizonyára nemcsak vérmesebb olvasóimat érdekli, miként zaljott le, az a bizonyos, Hungaroringen rendezett bemutató, amelynek kapcsán, ha csak rövid időre is, de vendégünk volt a „Repülő Svéd".

A Ford Escort Cosworth, „A" capoportos rallye változatának első hazai bemutatóját az Azi Hinteregger Motorsport egyesület szervezte. A sajtó képviselőin kívül meghívták a hazai ralylyesport kiválóságait is: Ferjáncz Attilát, Topor Kálmánt, Tóth Ferencet, Faragó Szabó Andrást, hogy csak néhányukat említsem.

Az összehasonlítás érdekében két autó került pályára. A tuningolt, háromszáz lóerős, hétsebességes, automata kuplungos „A"-s mellé, egy „N" csoportos, közel szériás versenyautó, amelynek volánjához, a sokszoros magyar bajnok, pályaversenyző, Szigetvári Mátyás ült.

A meghívottak két-két körön át élvezhették, retteghették végig a versenyautókban ülve a két volánzsonglőr mutatványait. Megfigyelhették, igazán testközelből a ballábas fékezés művészetét, a gáz–fék közös használatát és az erőcsúsztatás minden fortélyát. Apró példa a tempó érzékeltetésére: Ranga László a magyar rallye bajnok, a Hungaroringen, száraz, napos időben, hasonlóan erős Lanciájával 2 perc 6 másodperces határidőt ért el. Stig Blomqist 2 perc 8-at ment a nedves, néhol jeges pályán, pedig életében először járt itt.



Ez a néhány kör felejthetetlen élménye maradt mindannyiunknak, laikusnak, profinak egyaránt.

Az eseményről videofilm készült, amelynek megtekintése felér egy mesteriskola elvégzésével. Minden szintű vezetőnek melegen ajánlom. A kazettát sajnos csak néhány helyen árulják, de megéri az utánjárást.

Fülöp Miklós

Locsolás helyett rallyecross

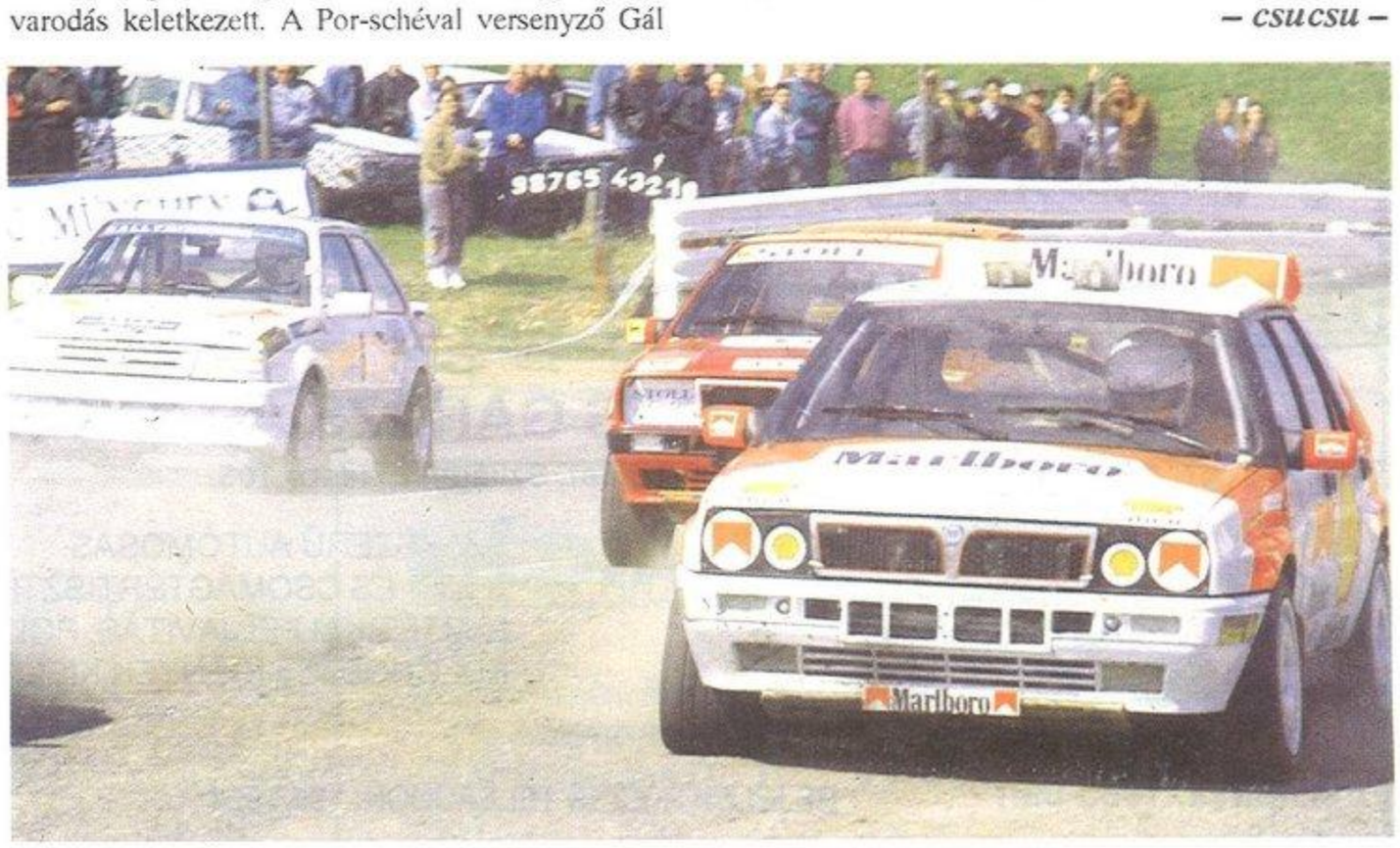
Már vasárnap érezni lehetett, hogy kitűnő versenyekre lesz kilátás az elkövetkezendő két napban az Országos Rallyecross Bajnokság idénynyitó futamán, Szombathelyen. Igaz, a tavalyról megszokott arcok közül egy páran hiányoztak a depók világából: Ferjáncz Attiláé – aki a sajtótájékoztatón elmondta, hogy nincs pénze rallyecross versenyeken indulni –, s valószínűleg ugyanezen okból nem láttuk ott ifj. Tóth Jánost, aki a rallyecross pályákon nőtte ki magát. Dudás Gyula is anyagi gondokkal küzd.

Végül is a szép számú mezőnyben azért ott volt a tavalyi bajnok, Ranga László, Nagy Sándor, Gál István, Keszler Mátyás, Kotán Péter és sokan mások, akik biztosították, hogy a két nap alatt fantasztikus versenyt látunk majd. Így is volt, de az igazi küzdelem a húsvét hétfői döntőkre maradt.

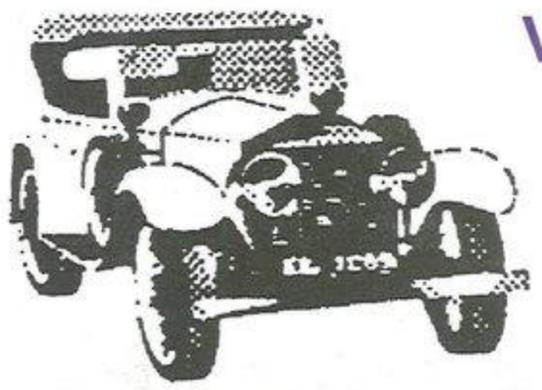
A csaknem tízezer néző előtt zajló küzdelemben – a nagyon poros pálya miatt – elsősorban a győzniakarásnak köszönhetően elő-előfordultak ütközések, borulások. A rajt után egyes divizióban induló Faragó András egy pillanatra sem szakadt le Móczár Péter mögül, mígnem a második körben, Móczár megpróbálva őt eltéríteni az ideális ívtől, Faragó András megperdítette őt, így a győzelme már nem volt kétséges. A Sashegy Autósport versenyzője, ahogy az elmúlt évben Rangáék, ő is a rallye-ből került át a rallyecrossba, úgy mint a mögötte végző Hód Rallye Team-es Maksa Imre, aki ezúttal Toyota Celica-ját ezüstérmes helyre hozta. Balázs Andrásról még bizonyára sokat hallunk majd (ezúttal harmadik lett), hisz Mazda 323-asát ördöngösen vezette a Si-Mo Racing Team tehetséges pilótája.

Sokan izgalommal várták, vajon megismétlődik-e a tavalyi szombathelyi kakasviadal Kotán és Ranga között, de ezúttal nagyon sportszerűen versenyzett a két kitűnő pilóta. Kotán ördögien erős Ford Escort Cosworth-jával rajt-cél győzelmet aratott, Rangának ezúttal be kellett érnie a szerényebb második hellyel. Míg mögötte Keszler Mátyás a Stoll-SE Lancia-ját hozta be biztosan a harmadik helyre. A H-csoport döntője is érdekesnek ígérkezett. A múlt évben is kitűnően versenyző Nagy Sándor, ezúttal sem okozott csalódást a lelkes nézőseregnek: Lanciajával kitűnő rajtot véve szinte „fényévnyire" húzott el a mezőnytől. Mögötte viszont annál nagyobb kavarodás keletkezett. A Por-schéval versenyző Gál István összeütközött Maruzsi Lacival, melynek következtében mindkét autóból jó nagy darab spoiler maradt a pályán, míg a portól nem látó Degi Zoltán nekifutva a partvonalnak felborult. Új rajt következett, amely ismét Nagy Sándor rajt-cél győzelmét hozta. Mögötte Gál István a Váci Autó SE versenyzője, és Gál Zoltán Befutó AMSE VW-ja érkezett. A divizió II-t Póré János Ford Escort-jával nyerte meg, míg mögötte Határ István a Stoll-SE versenyzője és Horváth Roland végzett. A Skodák küzdelmében Kámán Gábor volt a legjobb, Vajvoda Sándor és Abay László előtt.

– csucsu –







VARÁZS GARÁZS AUTÓKOZMETIKA

II., Budapest, Szilágyi E. fasor 105.

- SZAKSZERŰ AUTÓMOSÁS
- UTAS- ÉS CSOMAGTÉRTISZTÍTÁS
- ESZTÉTIKAI FELJAVÍTÁS, POLÍROZÁS
- KÜLÖNLEGES IGÉNYEK KIELÉGÍTÉSE LEHETŐSÉG SZERINT

Nyitva: 9 órától

C.t.: Ördögh Miklós

Alapítva: 1983-ban

BEJELENTKEZÉS TELEFONON: 1563-654

AZ ÁPOLT AUTÓ NAGYOBB ÉRTÉK!

A RALLYE IDŐTERVE, április 23., szombat

Állomás száma	Helyszín megnevezése	Gyorsasági		Útvonal (km)		Idő (perc)		Ideális idő	
		Burk.	táv (km)	Rész	Teljes	Rész	Teljes	Első kocsi	Utolsó kocsi
IE.0	**Salgótarján (Fő tér) – Versenyrajt**			0	0	0	0	**9.00**	11.00
IE.1	Zagyvaróna			6	6	12	12	**9.12**	11.12
GY.1	**Zagyvaróna–Cered**	Au.	12		6	3	15	**9.15**	11.15
IE.2	Cered			13	19	20	35	**9.35**	11.35
GY.2	**Cered–Bárna**	Au. + Fu.	8		19	3	38	**9.38**	11.38
IE.3	Kisterenye, Zrínyi út			42	61	51	89	**10.29**	12.29
GY.3	**Kisterenye–körverseny (3 kör)**	Au. + Fu.	15		61	3	92	**10.32**	12.32
IE.4	Alsókatalin			26	87	36	128	**11.08**	13.08
GY.4	**Alsókatalin–Mogyorós Orom**	Au.	17		87	3	131	**11.11**	13.11
IE.5	Mátraszentimrei elágazás			26	113	33	164	**11.44**	13.44
GY.5	**Bagolyirtás–Mátrakeresztes**	Au.	8		113	3	167	**11.47**	13.47
IE.6	Sámsonháza			28	141	35	202	**12.22**	14.22
GY.6	**Sámsonháza–Nagykeresztúr**	Au.	5.5		141	3	205	**12.25**	14.25
IE.7 érk.	Salgótarján (Fő tér) – átcsoportosítás			17	158	25	230	**12.50**	14.50
IE.8 ind.	Salgótarján (Fő tér)			0	158	0	230	**12.50**	14.30
IE.9	Zagyvaróna			6	164	12	242	**13.02**	14.42
GY.7	**Zagyvaróna–Cered**	Au.	12		164	3	245	**13.05**	14.45
IE.10	Cered			13	177	20	265	**13.25**	15.05
GY.8	**Cered–Bárna**	Au. + Fu.	8		177	3	268	**13.28**	15.08
IE.11	Kisterenye, Zrínyi út			42	219	51	319	**14.19**	15.59
GY.9	**Kisterenye – körverseny (3 kör)**	Au. + Fu.	15		219	3	322	**14.22**	16.02
IE.12	Alsókatalin			26	245	36	358	**14.58**	16.38
GY.10	**Alsókatalin–Mogyorós Orom**	Au.	17		245	3	361	**15.01**	16.41
IE.13	Mátraszentimrei elágazás			26	271	33	394	**15.34**	17.14
GY.11	**Bagolyirtás–Mátrakeresztes**	Au.	8		271	3	397	**15.37**	17.17
IE.14	Sámsonháza			28	299	35	432	**16.12**	17.52
GY.12	**Sámsonháza–Nagykeresztúr**	Au.	5.5		299	3	435	**16.15**	17.55
IE.15	Kisterenye, Zrínyi út			19	318	25	460	**16.40**	18.20
GY.13	**Kisterenye – körverseny (3 kör)**	Au. + Fu.	15		318	3	463	**16.43**	18.23
IE.16	Salgótarján (Fő tér)–I. szakasz célja			30	348	102	565	**18.25**	20.05
	Éjszakai park ferme								
	Összesen:		146	348		565			

A RALLYE IDŐTERVE, április 24., vasárnap

Állomás száma	Helyszín megnevezése	Gyorsasági		Útvonal (km)		Idő (perc)		Ideális idő	
		Burk.	táv (km)	Rész	Teljes	Rész	Teljes	Első kocsi	Utolsó kocsi
IE.17	Salgótarján (Fő tér)–2. szakasz rajt			0	348	0	565	**7.00**	8.20
IE.18	Salgótarján (kazári út)			4	352	7	572	**7.07**	8.27
GY.14	Salgótarján–Kazár	Au.			352	3	575	**7.10**	8.30
IE.19	Zagyvaróna		4,5	21	373	26	601	**7.36**	8.56
GY.15	**Zagyvaróna–Cered**	Au.			373	3	604	**7.39**	8.59
IE.20	Cered		12	13	386	20	624	**7.59**	9.19
GY.16	Cered–Bárna	Au. + Fu.			386	3	627	**8.02**	9.22
IE.21	Alsókatalin		8	42	428	51	678	**8.53**	10.13
GY.17	**Alsókatalin–Szuha**	Au.			428	3	681	**8.56**	10.16
IE.22 érk.	Salgótarján (Fő tér) – átcsoportosítás		13	41	469	48	729	**9.44**	11.04
IE.23 ind.	Salgótarján (Fő tér)				469	0	729	**9.44**	10.54
IE.24	Salgótarján (kazári út)			4	473	7	736	**9.51**	11.01
GY.18	**Salgótarján–Kazár**	Au.			473	3	739	**9.54**	11.04
IE.25	Zagyvaróna		4,5	21	494	26	765	**10.20**	11.30
GY.19	**Zagyvaróna–Cered**	Au.			494	3	768	**10.23**	11.33
IE.26	Cered		12	13	507	20	788	**10.43**	11.53
GY.20	**Cered–Bárna**	Au. + Fu.			507	3	791	**10.46**	11.56
IE.27	Alsókatalin		8	42	549	51	842	**11.37**	12.47
GY.21	**Alsókatalin–Szuha**	Au.			549	3	845	**11.40**	12.50
IE.28 érk.	Salgótarján (Mark) – átcsoportosítás		13	40	589	47	892	**12.27**	13.37
IE.29 ind.	Salgótarján (Mark)				589	0	892	**12.27**	13.37
IE.30	**Salgótarján (Fő tér) – Verseny cél**			1	590	5	897	**12.32**	13.42
	Összesen:		75	242	590	332	921		

(Au. = aszfalt út, Fu. = földút)
Ideiglenes eredmény kifüggesztés: 16.00.
Óvási idő vége: 16.30. Díjkiosztó: 17.30.
Összesítés: I. szakasz: 348 km össz. gyorsasági: 146 km
(Aszfalt: 123 km + föld: 23 km.)
II. szakasz: 242 km össz. gyorsasági: 75 km
(Aszfalt: 63 km + föld 12 km.)
Teljes verseny: 590 km össz. gyorsasági: 221 km
(Aszfalt: 186 km + föld 35 km.)

MÉDIAMIX

3100 Salgótarján, Klapka tér 1.
(Az Állami Biztosító
irodaházában.)

Levélcím:
3104 Salgótarján, Pf.: 36.
Telefon:
(32) 11-977,
(32) 17-758
Telex: 022-9124
Telefax: (32) 10-239

NEVEZÉSI LISTA

Rsz.	Versenyző páros	Kat.	Autótípus	Egyesület
1.	Ranga László–Büki Ernő	H A/10	Lancia Integrale	Marlboro Rallye Team
2.	Ferjáncz Attila–Tóth Csaba	H A/10	Ford Escort CW	Váci Autó SE
3.	Tóth János ifj.–Papp György	H A/10	Toyota Celica 4WD	Waltham Autósport
4.	Faragó-Szabó A.–Gergely Ferenc	H A/10	Lancia Integrale	Sashegy Autósport K.
5.	Dudás Gyula–Gábor János	H A/10	Nissan GTI-R	Nissan Hungária RT.
6.	Érdi Tibor–Varga István	H N/5	Mazda 323 GTR	Érdi Rallye Team
7.	Topor Kálmán–Horváth Károly	H A/10	Ford Escort CW	OIL-Trans SE
8.	Oroszlán László–Oroszlán Tibor	H N/5	Mitsubishi Galant	Rawex SC
9.	Tóth Ferenc–Csökő Zoltán	H A/10	Audi S-2	ÁFOR SC Budapest
10.	Huberth István–Makra László	H N/5	Ford Sierra CW	ÁFOR SC Budapest
11.	Lajtai Zsolt–Erdős László	H N/5	Toyota Celica 4WD	Lajtai Rallye Team
12.	Horner Péter–Kerék István	H A/10	Lancia Integrale	OSC Autósport SC
14.	Maksa Imre–Vass Norbert	H A/10	Toyota Celica 4WD	Hód Rallye Team
15.	Keszler Mátyás–Bertalan Gábor	H A/10	Lancia Integrale	Stoll SE
16.	Drotár Igor–Bánoci Vlado	SK A/10	Lancia Integrale	Badro SRO
17.	Szigetvári M.–Rack György	H A/10	Ford Escort CW	Azi Hinteregger MSC
18.	Chovanec S.–Kuns Henrich	SK A/10	Ford Escort CW	Matador Rallye Team
19.	Kollárik Henrich–Kollárik Marcel	SK A/10	BMW M3	H W Motorsport
20.	Stotfa Jidnich–Fanta Miroslav	CZ A/6-7	Skoda Favorit	Skoda Motorsport
21.	Garami Zoltán–Szávolovits L.	H N/5	Mazda 323 4WD	Soltvadkert Testedző
22.	Keil József–Molnár Attila	H A/9	Vauschall Astra GTE	Unimobil Kft.
23.	Berger Vladimir–Stanc Pavel	CZ A/6-7	Skoda Favorit	Skoda Motorsport
24.	Braunstotter R.–Drapela Johann	A N/5	Ford Escort CW	
25.	Konta Imre dr.–Mészáros Sándor	H N/5	Audi S-2	ÁFOR SC Budapest
26.	Palko Vlado ing.–Palko Lubo ing.	SK N/5	Ford Escort CW	Ralwex Motorsport
27.	Gerencsér Tibor–Bathó Zoltán	H N/5	Ford Escort CW	ÁFOR SC Budapest
28.	Vizin László–Gönczi László	H N/5	Lancia Integrale	Bajai Spartacus VZ
29.	Palágyi József–Antal Ferenc	H N/5	Ford Sierra CW	Stoll SE
30.	Koch Gábor–Hoffer Barna	H N/5	Ford Escort CW	Her-Ko Universum SE
31.	Szabó Gergely–Takács Attila	H N/5	Lancia Integrale	Balatonföldvári SE
32.	Kanyik Antal–Borbély Zoltán	H N/5	Lancia Integrale	Kanyik Rallye Team
33.	Túri Tamás–Tóth Imre	H N/5	Mazda 323 GT-R	Népliget Motoros SE
34.	Vojcsik Ferenc–Kovács György	H N/5	Ford Sierra CW	Vojcsik Rallye Team
35.	Sziklai Tibor–Pannuska László	H N/5	Ford Sierra CW	Nyíregyházi Volán D
36.	Béres József–Koci Michal ing.	SK N/5	Mazda 323 GT-R	Stylex Tunning
37.	Szivák Zoltán–Tormási Ferenc	H A/10	Audi 90 Quatro	Lőrinci Autósport SE
38.	Boldog Zoltán–Pacsi István	H A/10	Subaru 1.8 4WD	Főtaxi SC
39.	Geiger Miklós–Ziener György	H A/9	VW Golf GTI	Auto Profi Rallye T.
40.	Ferencz Sándor–Ferencz József	H A/9	VW Golf GTI	F-F Rallye Team
41.	Farkas János–Uj Gyula	H A/9	VW Golf GTI	Sunoco Rallye Team
42.	Trexler Zoltán–Herr Mátyás	H A/9	VW Golf GTI	Főtaxi SC
43.	Németh Zsolt–Szöri Attila	H A/9	Peugeot 205 GTI	Biner SE
44.	Darin János–Szabó Gyula	H N/5	Toyota Celica 4WD	ASC Kiskörös
45.	Hényel Gyula–Táborszki A.	H N/5	Toyota Celica 4WD	Auto ÁGO Rallye Club
46.	Galgóczi István–Vas Péter	H N/5	Toyota Celica 4WD	Scudenia Sophians AC
47.	Cseri József–Varga Ferenc	H N/5	Toyota Celica 4WD	Autófókusz R. Team SE
48.	Bodnár Ákos–Lehöcz János	H N/5	Toyota Celica 4WD	Rallye-Chem ASE
49.	Mérey Lajos–Prókay Béla	H N/5	Nissan Sunny GTI	Nissan Hungária Rt.
50.	Orosz Sándor–Szaniszló Imre	H N/4	Opel Kadett GSI	Inveszta Opel ASE
51.	Kiss Ferenc–Géczi Attila	H N/4	Opel Kadett GSI	Marlboro Rallye Team
52.	Tóth István–Nagy János	H N/4	Opel Astra GSI	ÁFOR SC Budapest
53.	Rádli József–Óri Sándor	H N/4	Opel Kadett GSI	Servico Rallye Team
54.	Porth Gábor–Nagy Zsolt	H N/4	Fiat Tipo	Stoll SE
55.	Szádaczky K.–Bereczky Ákos	H A/8	Peugeot 205 GTI	ÁFOR SC Budapest
56.	Kiss Attila–Végh Zoltán	H A/8	Lada Samara	Hungaro Lada R SE
57.	Kiss László–Bedő Miklós	H A/8	Lada 21074	Hungaro Lada R S E
58.	Veszprémi Barna–Veszpréminé	H A/8	Peugeot 205 GTI	Nyíregyházi Volán D
59.	Maruzsi László–Fekete József	H A/8	Lada 2107	Maruzsi Team SE
60.	Csángó Ferenc–Varga Attila dr.	H A/8	Lada 2107	Tempo Rallye Club
61.	Varga Zoltán–Pénzes László	H A/8	Lada 2107	Ritmus Autó Sport E
62.	Csukovics I.–Gajdos Ákos	H A/8	Mitsubischi Mirage	Váci Autó SE
63.	Matics Mihály–Brassó László	H A/8	Lada 21074	Autósport Göbölös SE
64.	Dara Gábor–Pappa Róbert	H A/8	Lada 2107	Stoll SE
65.	Dibusz László–Bertaran Zoltán	H A/8	Lada 2107	Autósport Göbölös SE
66.	Fehér István–Varga Zsolt	H A/8	Lada 2107	Kiskunsági ÁG MEDOSZ
67.	Hideg Krisztián–Skinyár Roland	H A/8	Lada 2107	Hideg Team SE
68.	Burghardt Károly–	H A/8	Ford Fiesta	Burg-Bau Motorsport
69.	Mészáros Attila–Mihalkovics M.	H A/8	Peugeot 205 GTI	Váci Autó SE
70.	Baranyai Attila–Varga Zoltán	H A/8	Lada 2107	Stile ASC
71.	Héder Lajos–Héder Gyula	H A/8	Lada 2107	Váci Autó SE
72.	Fischer Ákos–Tóth Vilmos	H A/8	Lada 2107	Vojcsik Rallye Team
73.	Pazsitka István–Günther József	H A/8	Lada 2107	Total Car Sportegyesület
74.	Vass István–Dömök Zoltán	H A/8	Lada 2107	Servico Rallye Team
75.	Németh Gyula–Glancz István	H A/8	Lada 21074	Mikron SC
76.	Görög Péter–Jászfalussy Gy.	H N/4	Peugeot 205 GTI	Népliget Motoros SE
77.	Török Péter–Szigeti Attila	H N/4	Peugeot 309 GTI	Blue Cars AS
78.	Kapitány László–Kapitány Zoltán	H N/4	Opel Kadett GSI	OSC Autósport SC
79.	Szorcsik László–Hlavati István	H N/4	Opel Kadett GSI	Sunoco Rallye Team
80.	Balasonyi Árpád–Németh Péter	H A/6-7	Lada 2105	HungaroLada R SE
81.	Raus Tibor–Pindzsulya Z.	H A/6-7	Lada 2105	HungaroLada R SE
82.	Kabantner Géza–Szécsi Miklós	H A/6-7	Lada 2105	Erla Eger Autósport
83.	Réthey Zsolt–Réthey Tibor	H A/6-7	Lada Samara	Szinkron SE
84.	Tisza Andor–Horváth Péter	H A/6-7	Lada 2105	Fanatic RSC
85.	Radó István–Schór Zoltán	H N/3	Peugeot 205 GTI	Radó Rallye Team
86.	Martin László–Izsák Attila dr.	H N/3	Peugeot 205 GTI	Stoll SE
87.	Nagy Zoltán–Király Gábor	H N/3	Peugeot 205 GTI	Góliát Rallye Team
88.	Bögös Sándor–Mohácsi László	H A/6-7	Tavria 1102	Posta Járműtelep SE
89.	Dékány Sándor–Lukács Ferenc	H A/6-7	Tavria 1102	Posta Járműtelep SE
90.	Averin Michael–Alexander C.	UA A/6-7	Tavria 1102	PA Auto ZAZ
91.	Lakushev A.–Tonleoshkur V.	UA A/6-7	Tavria 1102	PA Auto ZAZ
92.	Erdei István–Hering Gyula	H N/3	Peugeot 205 GTI	Erdei Rallye Team
93.	Halász Dezső–Atrakocsi I.	H N/3	Peugeot 205 GTI	Kiskunsági ÁG MEDOSZ
94.	Ördögh Miklós–Takács Árpád	H N/3	Honda Civic VTI	EL-TON Varázs Garázs
95.	Pintér Márió–Ferenczy Attila	H N/3	Peugeot 205 GTI	Főtaxi SC
96.	Petró József–Petró Pál	H N/3	Honda Civic VTEC	Techno Autosport SE
97.	Balogh Zoltán–Ötvös József	H N/3	Ford Escort XR	Frici Rallye Team
98.	Kovács Endre–Sándor Péter	H N/3	Toyota Corolla	Sunoco Rallye Team
99.	Szilágyi János–Kis Péter	H N/3	Peugeot 205 GTI	Stile ASC
100.	Árvay Gábor–Bauer Miklós	H N/1-2	Peugeot 205 Rallye	EL-TON Varázs Garázs
101.	Kovács József–Leitner László	H N/1-2	Peugeot 205 Rallye	EL-TON Varázs Garázs
102.	Juhász Ferenc–Gubrán János	H N/1-2	Suzuki Swift GTI	Gubró Autó SE
103.	Szabó György–Tóth Tibor	H A/6-7	Trabant 601 GRS	Főtaxi SC
104.	Erdei Zsolt–Krorzberger Zs.	H A/6-7	Trabant 601 S	Total Car Sportegyes
105.	Szentgyörgyi Z.–Kövéry Barna	H A/6-7	Trabant 601 S	EL-TON Varázs Garázs
106.	Turáni Tamás–Bagossy Zoltán	H A/6-7	Trabant 601 S	EL-TON Varázs Garázs
107.	Győri Erika–Friedrich L.	H A/6-7	Fiat Cirquecento	Record System SC

A GARIA KFT. az amerikai WYNNS gépjárműtechnikai adalékcsalád kizárólagos magyarországi forgalmazója, az 1994-es versenyévad megkezdése alkalmából köszönti az autósport szerelmeseit, nézőket, rendezőket, versenyzőket, szerelőket, egyszóval mindenkit, aki részt vesz ebben a csodálatos őrületben!

„Trabanton szállni élvezet!
Gyorsabban száll, mint a képzelet...”

Szabó György: 6 magyar bajnoki cím, Trabanttal

Sokan szeretik a Trabantot, és sokan értenek is hozzá, de úgy, mint Szabó Gyuri, csak nagyon kevesen. Ő a leghűségesebb versenyző ehhez a márkához. Sok tehetséges „Trabantos” volt már a hazai rallye-k mezőnyében, de amint lehetőségeik megengedték átültek komolyabb autóba. A mi Gyurink azonban kitart, még ma is, amikor módja lenne típust váltani, hiszen jól menő autószerviz tulajdonosa, és mégis hagyja garázsában porosodni szinte vadonatúj Ford Escort RS 2000-esét, pedig eredetileg azért vásárolta, hogy versenyautót építsen belőle, de a Trabant győzött! Mi ez, ha nem szerelem?

– Igen, nyugodtan nevezhetjük szerelemnek. Nagy szerepet játszik ebben a munkám, hiszen évtizedek óta javítom ezt a típust és nyugodtan állíthatom, ez az, amit nem lehet megúnni! Sokáig, valóban a pénz miatt is ragaszkodtam hozzá, viszonylagos olcsósága miatt. Az egyik éves díjkiosztón nagy derültséget keltett, amikor a nyilvánosság előtt elmondtam, én egy idényt végigautózom ötvenezer forintból, Rangáéknak egy reggeli többe kerül!

– Milyen erős a versenyautód?

– 46 lóerős, és még véletlenül se 47, mert akkor már nem lenne elég megbízható. Mindig nagyon jó autóm volt. Az a célom, hogy túlszárnyaljam a tanítómestereimet és jobb autót építsek mint a gyáriak, valaha is. Öt éve próbálok egy eredeti 800-as motort szerezni, ami 60–62 lóerős, remélem előbb-utóbb sikerül.

– Hol van megerősítve a verseny Trabi karosszériája?

– A hattyúnyaknál és a hátsó futómű felfüggesztő pontjainál.

– Ez a típus 1995-ig homológ, tehát addig lehet vele versenyezni. Mi lesz utána?

– Maradok az A csoportban, de hogy milyen autóval, az még kérdéses, tetszik a Peugeot 205 Rallye és szimpatikus az Opel Corsa GSI is. Ezen még van idő gondolkodni, sokkal nagyobb baj, hogy idén se írták ki a 700-as kategóriát, együtt értékelnek az 1300-asokkal, pedig idén bőven meg lesz a kategória minimális létszáma.

– Erre még az se mentség, hogy az EB-n, vb-n is az 1300 cm^3-es kategória a legkisebb, mivel itt egy kicsivel mások a körülmények.

– Van példaképed?

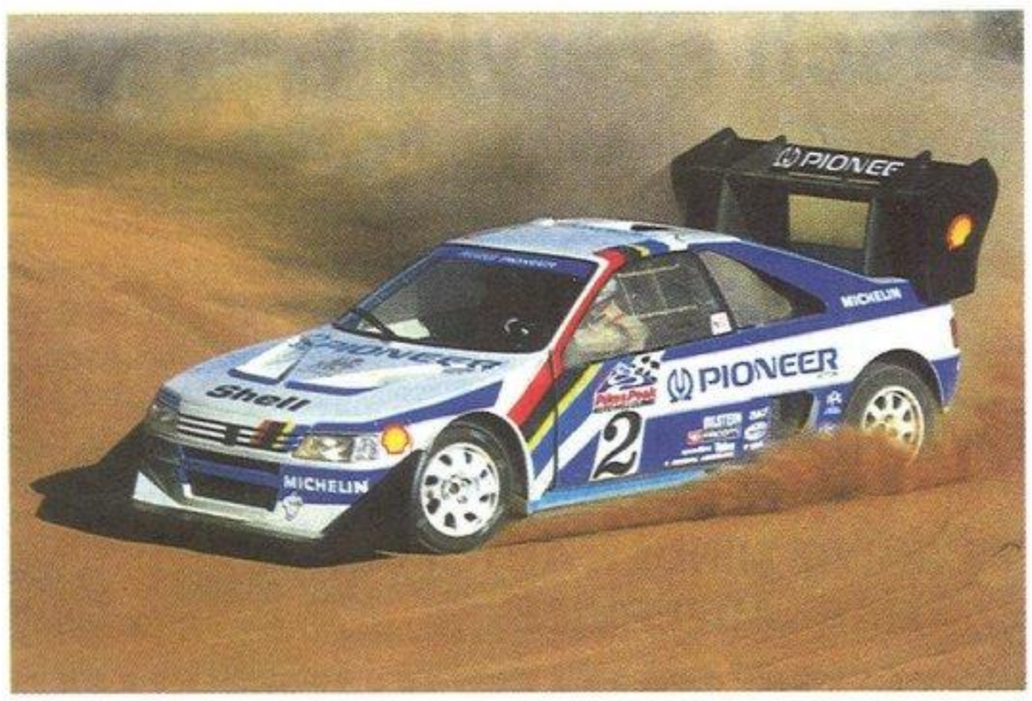
– Természetesen. A német Hein Gale és Peter Jäger.

– Mióta versenyzel?

– 1974-ben kezdtem a Budapesti Spartacus SE-ben Soltész Zoltán navigátoraként. Rákövetkező évtől kezdve szorongatom a Trabant kormányát. Következő egyesületem a Pallas SE volt, ahol csapatbajnokságot is nyertünk. Utána a CAREX SE következett, majd Ferjáncz Attila invitálására a NOVOTRADE NAVIGÁTOR SE-ben versenyeztem tovább, ahol 89-ben és 90-ben is csapatbajnokok lettünk. Ezután jött a FŐTAXI SE, ahová már régen húzott a szívem, hiszen ott annyi jó versenyző fordult már meg.

– Ki a navigátorod?

– Tóth Tibi, akinél még jobb másodpilóta nem ült mellettem. Őt nagyobb élmény hallgatni, gyorsasági szakaszon, mint Szepesit a rádióban, mecccsközvetítés közben, fénykorában annak idején.





– Sose akartál típust váltani?

– Volt idő, amikor én is szerettem volna továbblépni, de mindig megálljt parancsolt a józan ész, hogy mennyit költsek a sportra. Egyszer rendesen elhúzták a mézesmadzagot az orrom előtt. Jelentkezett egy szponzor, aki 4 millióért megvette volna számomra Cserkúti BMW-jét, amit a Hungaroringen ki is próbáltam. Körönként 7 helyen váltottam ötödiket, az autó gazdája 2 helyen. Végül a dolog nem jött össze.

– Az elmúlt év egyik szenzációja volt, hogy sikeresen részt vettél Olaszországban a San Marinó Rallye-n. Milyen eredménnyel?

– Kategória 5. helyen végeztünk, alkalmi navigátorommal, Petrikovics Lacival, nagy harc árán, az 1300-asok között. Óriási sikere volt a Trabantnak, sokan akkor láttak ilyet először. Ez a verseny tíz magyar bajnoki futamnak felelt meg, nehézségét illetően. A kétnapos viadal, 2000 km-én, szinte végig üveghangon bömbölt a motor, csoda, hogy bírta. Sorra hullottak ki ellenfeleink, motor és futómű problémákkal, míg a Trabi mindent túlélt. Novemberben az ausztriai Semperit Rallye-n, szintén kategória 5-ek lettünk. Szeretnék idén is elindulni ezen a két versenyen.

– Mi a véleményed a Salgó Rallye-ról?

– Szerintem a MOGÜRT Salgó Rallye a legnépszerűbb verseny, mert az első minden évben. A legtöbb néző ide jön ki, mert látni akarják az új idényben ki, milyen kocsival versenyez. Szeretem ezt a versenyt, technikásak, jók a pályák. Úgy érzem, nincs miért szégyenkeznem amiatt, hogy egy nagyon szerény képességű autóval állok rajthoz.

– Van szponzorod?

– Inkább baráti segítségnek nevezhetném támogatóimat, a HERKO Kft.-t és a VIII. kerület Vajda Péter utca 10. alatti autósboltot, amely Csépai Lajosé. A legnagyobb szponzorpénzem eddig 100 000 Ft volt, pedig az autósportba fektetett összeg biztos megtérül, kitűnő reklámértéke miatt.

– Mit vársz a Rallye Press újságtól?

– Információt, friss híreket és ha lehet, minden technikai sport szerepeljen benne, ne csak az, hogy a világ legjobb autóversenyzője a Cserkúti, hanem korrekt tájékoztatást nyújtson. Jó lenne egy „Mi lett vele?” rovat, például, miért nem indul a kis Túri, aki sok ember kedvence. Mit fog csinálni Lajtai Zsolt, hová lett Bense István? Sok jó versenyről szeretnék olvasni. Azt tartom jó versenynek, ahol közel egyforma autók indulnak együtt. Ezért tartom jó ötletnek az idén megrendezendő Astra Kupát, ahol indul majd Szigetvári Mátyás és Bakos András is. Ha ott elindul egy Móczár és nem lesz ötször jobb Astrája mint egy Bakos Andrásnak, akkor kiderül, hogy ki hogy gitározik és ki hogy vezet autót. Már az óriási dolog, hogy egyáltalán kiírtak egy olyan versenyt, ahol ugyanazzal az autóval, motorral és gumival vesz részt mindenki. Valami hasonló, elérhető kéne rallye-ban is.

Ha igazán álmodhatnék valamit, az az lenne, induljon a 120 első osztályú rallyeversenyző, 120 egyforma autóval!

Ördögh Miklós

Király Gábor–Király Zoltán

„A szerény lóerőket nagy bátorsággal pótoljuk”



Ez a címnek felhozott idézet, amit egyébként a versenyautótok hátsó szélvédőjén lehetett tavaly olvasni, jómagam is tanúsíthatom, hogy akár lehet a versenyzésetek mottója is, de tényleg ennyire szerények ezek a lóerők?

– Ezt nem mondanám, mert az autónk a maga nemében nem rossz, az egyik legjobb a Ladák között, ezt inkább egy kis hadüzenetnek szántuk a Suzukik, Peugeotok, Opelok, Alfa-Rómeók, Ford Fiesták és más nyugati autókat felvonultató versenyző párosok ellen, mert hozzájuk képest gyenge a ló.

– Ahogy tudom, ez a „harc” elég jól bejött, mert azokon a versenyeken, ahol célba értetek, bőven jutottak mögétek az eredménylistán ezekből a márkákból, és úgy tudom, hogy ezeken a versenyeken a legjobb „keleti” autósok voltatok. Nehéz volt?

– Hát igen, de ez a mondat lényege.

– Pont ez miatt elég népszerűek vagytok a nézők körében is, ezt hogy látjátok belülről az autóból?

– Az mindig jóleső érzéssel tölt el, amikor ott állunk egy gyorsasági szakasz rajtjánál, végignézel az előtted kígyózó pályán és azt látod, hogy a nagy színes embergyűrű, akik között el kell haladnod, téged vár, te vagy nekik a legfontosabb ott abban a pillanatban, és úgy érzed, hogy tartozol nekik annyival, hogy a tudásod legjavát add ki magadból, és próbálsz egy kicsit nekik is autózni, de persze ezt csak úgy lehet, hogy ne menjen az eredményesség rovására. Talán ezért van az, hogy egy-egy belülről is melegre sikerült fordulót követően ismerősök és ismeretlenek egyaránt ott örjöngenek a pálya szélén. Ez nagyon doppingol minket!

– Tavaly kétszer is megfuttattátok a közönséget, hogy történt ez?

– Tudod, amikor az ember megpróbál pengeélen autózni, akkor néha hibázhat is, ezt a nézőknek is be kell kalkulálniuk. Tavaly a szekszárdi Benzoil Rallyen és a Mecsek Rallyen is beestünk a nézők közé, hálistennek mindenki megúszta a balhét egy futással, csak egy-két kempingszék és uzsonnástáska bánta meg a mutatványunkat.

– A tavalyi évet milyen eredménnyel zártátok?

– Tudod, az év nagyon rosszul kezdődött. A Salgó Rallyen nem tudtunk rajthoz állni, ugyanis az autónk nem készült el anyagi okok miatt. A második futamon Kisbéren az első gyorsasági felénél szétrobbant a kuplungtárcsánk, és kiállni kényszerültünk. A harmadik megmérettetés Esztergomban volt, a Champion-Arbau Rallyen. Már öt gyorsasági szakaszt sikerült teljesítenünk, amikor is a technika gonosz kisördöge megint kiült az autónk tetejére. Történt ugyanis, hogy a hírhedt Strázsahegyi gyorsasági szakaszon, egy szerencsétlen gödörfogást követően elszakadt a jobb hátsó gátlónk, egy kilométer múlva kirázódott a trafókábele az autónknak, és hogy teljes legyen a kép, ezt a hibát megjavítva száguldottunk tovább, és az itt elszenvedett hátrány miatt kicsit lejött a lila köd és a nagy sietségnek meg lett az eredménye. Egy balszerencsés ugrató után az autónk majdnem a nézők feje magasságában röpült, és olyan szerencsétlenül értünk földet, hogy a jobb hátsó rugónk, ahol már amúgy sem volt gátló, ami tartsa a hidat, kiesett és elgörbült. Volt aztán „egy bokor, egy árok, jajj, anyám, nem látok”. Szekszárdon végre azt tudtuk menni, amit szerettünk volna. Meg is lett az abszolút IV. hely két Suzuki és egy Peugeot után, de akadtak ilyenek mögöttünk is. A Mecsek Rallyen már az abszolút III. hely jutott nekünk, két Suzuki mögött, és a géposztályunkban szintén a másodikak lettünk, és csak a magyar bajnok Kiss Feri volt előttünk, így az év végi értékelésben az A/7 géposztály harmadik helyén végeztünk, úgy hogy két versenyt tudtunk befejezni.

– És mi lesz idén?

–Idén szakosztályt váltottunk, a megszűnő Pannon Volán SC helyett átigazoltunk a Stoll Autósport egyesületbe, aminek a fő bázisa Bonyhádon található a Stoll Autóház falain belül. A motorunkat idén is Havassy Péter és Katona Zoltán alias Katica készíti fel. A többi szervízmunkát Nesz Tibor és Deli Gábor végzi majd. Idén már több támogatónk is van, ami lehetővé teszi a nyugodt, jó felkészülést.

– Kik ezek a támogatók?

– A Stoll Autóház és az AGIP mellett idén is élvezhetjük a WYNNS amerikai gépjárműtechnikai adalékokat forgalmazó GARIA Kft. a biztonságtechnikában vezető helyet betöltő TÜVATI RT., a Baranyatej Rt. és a pécsi székhelyű gáz-, víz-, fűtésszerelvényeket forgalmazó Öhmüller Kft. és a Dunántúli Cipőkereskedelmi Kft. támogatását. Az ő segítségükkel idén is ott leszünk az első versenyen.

– Úgy legyen!

BOSCH SERVICE

Bosch szerviz

Kaposvár, Kisgáti u. 15. Telefon: (82) 417-975

motordiagnosztika,
dieseladagoló-javítás,
benzinbefecskendező rendszerek javítása,
autóvillamossági javítások,
Blaupunkt rádió beszerelés, javítás.
Eredeti Bosch alkatrészek árusítása.

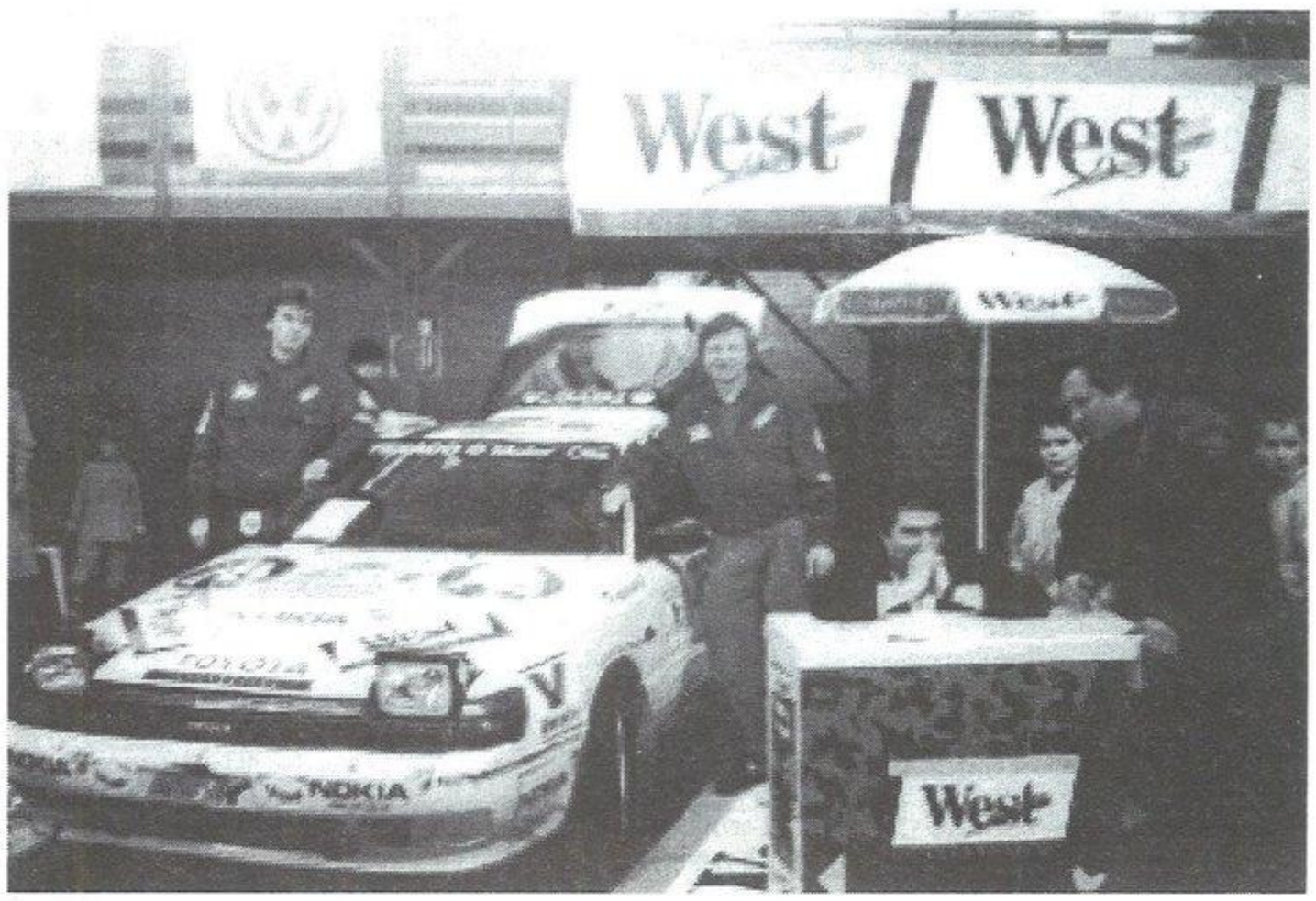
BOSCH SZERVIZ MINDEN AUTÓMÁRKA MÁRKASZERVIZE

Versenyautó- és versenymotor-kiállítás Hódmezővásárhelyen

Dél-Magyarország apraja, nagyja ott tolongott február harmadik hétvégén Vásárhely új, január 15-én felavatott sportcsarnokában. A kiállítás rendezője a Czuczi Roland Sportalapítvány, amely a fiatalon elhunyt, tehetséges motocross-versenyző emlékére jött létre, hogy minden évben díjazza a legeredményesebb vásárhelyi és a legeredményesebb autó-motorversenyzőt, ismét kitett magáért.

A színvonalas rendezésre jellemző, hogy csúszás nélkül bonyolódott le a kiállítók érkeztetésétől a vasárnapi zárásig zajló sok-sok program. A sportcsarnok színpadán folyamatos műsor szórakoztatta a nézőket és a kiállítókat, táncosok, tornászok, aerobik bemutatók váltották egymást, a szünetekben láthattuk a színpadon Rácz Mariannt, Kőbán Ritát, Vikidál Gyulát és még sok más hírességet, beleértve a hazai autó- és motorsport neves versenyzőit.

A kiállított versenygépek joggal vonzották az érdeklődőket, hiszen itt megcsodálhatták Szabó György Trabantját, Tóth János BMW pálya-versenyautóját, a bajnok Ranga László Lanciáját, de nem hiányzott Keszler Mátyás, a hírek szerint idén már nyugdíjba vonuló Toyotája sem. Sokan megcsodálták Dudás Gyula szépen csillogó Nissanját, miközben a színpadon nagy sikert aratott Móczár Péter, aki egy remek rock and roll számot énekelt, egy rendkívül tehetséges helyi zenekar kíséretében. A kiállított csodaszép versenymotorok, motorcsónakok és gokartok még mindig nem zárják a látnivalók sorát, mert volt még itt terep-rallye versenyautó Lada Niva 2000-es Fiat motorral spékelve, amellyel idén az Off Road bajnok Nyeste Róbert versenyez, mellette Darázs Antal Porsche motoros vasszöcskéje feszített, hátterében Maksa Imre A-s Toyotájában lehetett gyönyörködni.



Először szerepelt, az immáron harmadik évben megrendezett seregszemlén néhány kifogástalanul restaurált veterán autó és motorkerékpár. Komoly sporttörténeti erekjeként itt állt Drapál János utolsó versenymotorja.

A közel száz kiállított versenygép méltón demonstrálta, milyen nagy léptekkel halad előre, hazánkban a technikai sportok színvonala.

A kiállítást a Shell Hungary Rt. vezérigazgató-helyettese nyitotta meg, ünnepi beszédet a MAMSZ elnöke, Neményi Béla mondott, majd üdvözölte a résztvevőket Hódmezővásárhely polgármestere, Rapcsák András.

A kiállítók igazán nem panaszkodhattak, hogy unatkoznak, program, programot követett: teremfoci-bajnokság, ami igazi villámtorna volt. Rövid meccseket vívtak az autósok, motorosok, a helyi országgyűlési és önkormányzati képviselők, orvos-jogász válogatottak a színészek csapatai. A szombati autós-motoros bál előtt még tűzijáték is szórakoztatta a közönséget. Vasárnap a díszebédet követően a városháza dísztermében megrendezett fogadáson vettek részt a kiállító versenyzők, ahol a polgármester úr mellett Czuczi Győző megható beszédben köszönte meg részvételüket.

Amíg az ország északi részében sütött a nap, Hódmezővásárhelyen péntektől vasárnapig, közel harminc centiméteres hó esett, amire az itteniek szerint húsz éve nem volt példa. Ennek ellenére több ezren, dacolva az elemekkel, de eljöttek, ezzel jelezve, milyen komoly rangot vívott ki ez az immár tradicionális autó-motor show.



Glöck Miklós

Régi idők pályája

Ha azt mondom, Farkasgyepű...

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor egy 580 lakosú csöppnyi falu jut eszembe, a Bakony északi területén. Átutazik rajta mindenki, aki a 83-as úton halad. Temészetvédelmi terület, óriás bükkfákkal. Ennyit lehet a térképről leolvasni. Van még valami: a falu előtt a műútról egy látszólag jelentéktelen földút kanyarodik az erdőbe. Ezt az utat csak kevesen ismerik. De azok jól.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor az autóverseny a javából. Pontosabban egy raligyorsasági pálya. Mintha autóverseny céljára készült volna, oly tökéletes. 19 km hosszú, félelmetes kanyarokkal, mézszínű murvával, idős, de gyönyörű bükkfák árnyékában. Úgy ismerem, mint a tenyerem. Ennél jobban csak ők ismerik – még a falubelieknél is jobban – a versenyzők.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor Stepaelaere, Wittman, Pöhl, Ferjáncz és persze Fordok, Opelek, Porschék és Renault-k jelennek meg előttem. No és Zsigulik meg Trabantok. Nem is oly régen őket és autóikat is láthattuk. Aki látta, nem felejti el egyhamar. Még akkor sem, ha nem autósportrajongó, mert Farkasgyepű „megfertőzött" már focistát is.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor tömeget látok. Néhány éve csak egy-két „őrült" volt képes az éjszakát is itt tölteni, pokrócba csavarva, fagyoskodva. Amikor júliusban nappal hőség van, az éjszaka itt a leghidegebb az országban, 4-5 fok van s éjfél után leszáll a pára. Most már egész tömeg vacogja végig az éji futamokat. Sok száz tábortűz az éjszakában, mint megannyi lámpás, szinte mutatják az utat a versenyzőknek. Füst és por, hideg és fáradtság: mindez azonban egycsapásra feledve, ha a távolból meghallani azt a félelmetes, bizsergető hörgő hangot.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor az látvány és izgalom. No, persze sültszalonna és hagyma, bor és sör, esetleg könnyű mámor. Nagy bukások, törött autók, „vérszagra" gyűlő nézők. Fényképezőgépek és filmfelvevők százainak csattogása, megszállott fotósok ugrálása, fáról fára, bokorról bokorra, gödörből gödörbe. Előtte órákig keressük a „legjobb kanyart". Odaképzeljük az autót, képzeletünkben csúsztatjuk, felborítjuk. Aztán, amikor valóban jön, előttünk simán befordul. Aztán a végén meséli, hogy távolabb valaki kicsúszott, felborult, mindenki bródszejdolt és hogy az a legjobb hely. És akkor bánjuk, hogy nem oda mentünk.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor az maga a munka. Hetekig készül a versenyző, dolgozik éjfélig, kettőig, háromig. Nem tud aludni, míg nem kész az autó. Aztán elmennek tréningezni. Farkasgyepű első pillantásra olyan, mint egy kínai olvasmány. I3, 100, B4, I5, 200 stb. Csak a versenyző érti. „Blattol". Az élete függ tőle. Amikor felrántják a zászlót, elszabadul a pokol. Pattannak az idegek, megrándul a szem, hörög a motor, a jobb láb taposná a gázt, de csak csínján. Forr a víz és az olaj, csattog a kocsi alja, a kerekek lövik a kavicsokat s a nézőket. Amikor a kocsi végre célba ér, lazulhatnak az izmok. Vizsgázott ember és autó.

Ha azt mondom, Farkasgyepű: akkor csönd van és jó levegő. Többek között ezért is megyek oda. Van, aki már napokkal a verseny előtt, mert addig nincs zaj, bűz, rohanás és idegeskedés. Helyette csönd, virágillat, madárfütty és brekegés. A levegő erdei és tiszta. Ha felnézek, az óriás bükkfák lombjain keresztül láthatom, hogy milyen csodálatosan kék az ég. S ha elment az utolsó autó is, elül a por, letelepszik a bokorra és megszőkíti őket. Aztán elmegyek én is, más is, utánunk csak szemét és letaposott növényzet. De az erdő nem szól, tűri. Még egyszer visszanézünk, utána legördül a függöny.

Fekete Kálmán



Új lap indul • Nagy csepp a tengerben • Valóra vált álom:

Versenyben a RALLYE PRESS!

Manapság, ha egy új lap jelentkezik, az valóban csak egy csepp a tengerben, de szeretnénk, ha ez az újság valóban nagy csepp lenne, és minden autósport rajongó örömmel fogadná hónapról hónapra.

Munkatársainkkal együtt az a célunk, hogy ez a magazin havonta egyszer valóban kielégítsen minden igényt, ami a raliversenyzés terén elképzelhető. Dacára a Forma I-es és a többi, nagyon sokrétű autós ágaknak, a RALLYE-t még mindig az autósportok királyának tartják! És ez azonnal kiderülhet a legavatatlanabb érdeklődő számára is, ha veszi a fáradtságot, hogy kimenjen valamelyik raliversenyre: az úttalan utakon, keresztbe-kasul száguldó, porfelhőben csúszkáló raliautó hangja és látványa annyira lenyűgöző, hogy szinte azonnal rabul ejti a bámészkodót.

Minden javaslatot, friss hírt, érdekességet, ötletet szívesen fogadunk, bátran keressék meg szerkesztőségünket (cím: 7621 Pécs, Kassa u. 14. Tel.: (72) 313-329) vagy budapesti képviseletünket: II., Budapest, Szilágyi E. fasor 105. Akár levélben, telefonon, vagy személyesen.

Ezúton köszönjük meg hirdetőinknek, lapunkba helyezett bizalmukat, és szeretném felhívni minden leendő hirdetőnk figyelmét, hogy hirdetésükkel egyben támogatják is a hazai autósportot.

Szeretettel üdvözöljük a RALLYE PRESS újság minden kedves Olvasóját, bízunk benne, hogy mindig érdekes és szórakoztató olvasmány lesz a lap, és minden autóversenyzőnek sok sikert, jó versenyt kívánunk!

Farkasné Gulyás Katalin
főszerkesztő

A legek egyesülete az EL-TON VARÁZS GARÁZS SE, avagy 7 éves a MIXI RALLYE TEAM



1987. január 20-án, egy hideg téli estén, Budapesten, az akkor még kisvendéglő, Kislugasban, tizenhárom, lelkes, elszánt autósportbarát gyülekezett, majd nemsokkal később Ördögh Miklós elnökletével, megalakult az EL-TON VARÁZS GARÁZS Sportegyesület. Már aznap a legek sorába lépett! Hiszen a legújabb és akkor még talán a legkisebb, de biztos, hogy a leggyengébb anyagi helyzetű autós „gyülekezet" lett.

Ma viszont az ország legnagyobb autósport egyesülete, mivel 44 igazolt versenyzőt tudhat magáénak.

Az egyesület elnökét, Ördögh Miklóst, a rallyeversenyek örökvidám „Mixijét" kérdezem, miként telt az elmúlt hét esztendő?

– Nyugodtan nevezhetjük a hét szűk esztendőnek, hiszen valódi csoda, hogy ilyen csekély anyagiakkal sikerült ilyen komoly eredményeket elérnünk.

1975-ben kezdtem versenyezni, tizenhét évesen a Budapesti Spartacusban, egy akkori sztárversenyző, Herczegh Attila inspirálására, egy akkor tizennyolc éves 500-as Fiattal. Szlalom és terepügyességi versenyeken vívtam, később már 750-es Fiattal. Rallyeversenyen, először, Jurszik Mária Magdolna navigátoraként indultam egy „csont" utcai Trabanttal. Ezután Kárpáti István barátom remek navigálásával, már Fiat 850-essel faltuk a kilométereket, harmadik, negyedik helyezéseket csipegetve, akkor már, a Dusóczky Iván kormányozta, FŐTAXI Atósport-egyesületben.

Az 1977-es örök élmény marad számomra. Ismét navigátorként, ezúttal egy gruppe 2-es Dáciával, Kozma János oldalán az I. osztályú rallyebajnokságot kóstolhattam meg. Az akkori versenyek szinte mindegyike 1000 km körüli volt, ami azóta sajnos a múlté. Néhány órás pihenővel, sokszor huszonnégy órán át hajtottunk, csodálatos volt!

A következő évtől már Ladával versenyeztem, az évek során navigátoraim voltak: Bardócz Dénes, Tóth Károly, Kiss László, Barth Éva, Gróf Eszterházy Illésházy Stelczhammer Méry Iván, Bojtár Attila, Ecseti József és két igazán klasszis mitfahrer, Fabók Tibor és aki ma is hű társam, Takács Árpád.

Öt évi, anyagi okokból bekövetkezett kényszerpihenő után, 1986-ban ültem újra versenyautóba, és mivel nem éreztem indíttatást arra, hogy akármelyik előző sportegyesületembe visszatérjek, úgy döntöttem, sajátot alapítok. Először „egyautósra" terveztem, de jött Kovács Gábor, aki azóta sikeresen megkerülte a Földet IKARUS autóbusszal és közölte, ő is itt fog versenyezni. Így az EL-TON VARÁZS GARÁZS SE rallye fegyverzete a Kovács Gábor–Major Béla páros A-s Trabantjából és az általam kergetett, öreg N-es 1600-as Ladából állt. Azóta sok szép versenyautót díszített az egyesület emblémája, mivel egyre többen és többen kérték felvételüket sorainkba, köztük nagy nevek is, gondolok itt Bense Istvánra, Szalay Csabára, Aczél Józsefre, Seregélyes Sándorra, hogy csak néhányukat említsem. Én minden új jelentkezőt szívesen látok, a tőlem telhető minden segítséget megadok sikeres versenyzésükhöz, ami pedig az adminisztratív háttéren és a jó tanácsokon kívül nem sokat jelent, mégis van itt valami, ami garantált, az pedig nem más, mint a töretlen jókedv és az őszinte baráti hangulat. Talán ennek köszönhető, népszerűségünk, hiszen alig telik el hét úgy, hogy ne jelentkezne, akár egy ifjú titán, kezdő versenyzőjelölt, akár más egyesületből átigazolni szándékozó sporttársunk.

Az elmúlt hét év eredményei, csapatbajnoki II. helyezés, több magyar bajnoki cím és számtalan dobogós helyezés, méltón demonstrálja versenyzőink tehetségét és megingathatatlan lelkesedését.

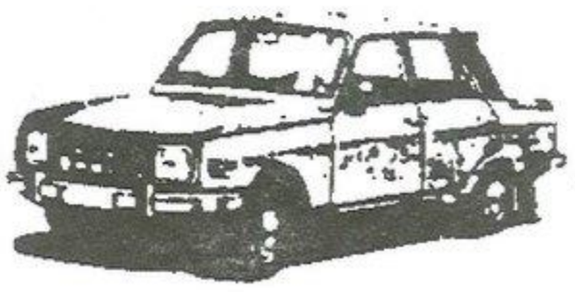
Megragadom az alkalmat és ezúton mondok köszönetet, minden támogatónknak és szponzorunknak, hiszen jó részt nekik köszönhetők szép sikereink.

A további tervek?

– Szeretném, ha a legek listája tovább bővülne, jó lenne, ha az EL-TON VARÁZS GARÁZS SE elérné a „legeredményesebb" jelzőt, de már annak is örülnék, ha a „legközepesebben" szponzorált cím a miénk lenne.

Rallye Press

ALPINE
PIONEER
Hirschmann
AUTÓRÁDIÓK, RIASZTÓK
ANTENNÁK, TARTOZÉKOK
ELADÁSA, BESZERELÉSE
E-VA Bt.
7626 Pécs, Felsővámház u. 5.
Telefon/Fax: (72) 336-588
Nyitvatartás:
Hétfő–péntek: 8–12, 13–17-ig

WARTBURG–BARKAS SZAKÜZLET
WARTBURG 1,3 és
TRABANT 1,1 alkatrészek

Pécs, Felsővámház u. 5.
Telefon/Fax: (72) 336-588
Nyitvatartás:
Hétfő–péntek: 8–12 és 13–17-ig
Szombat: 8–12-ig

TELESYS

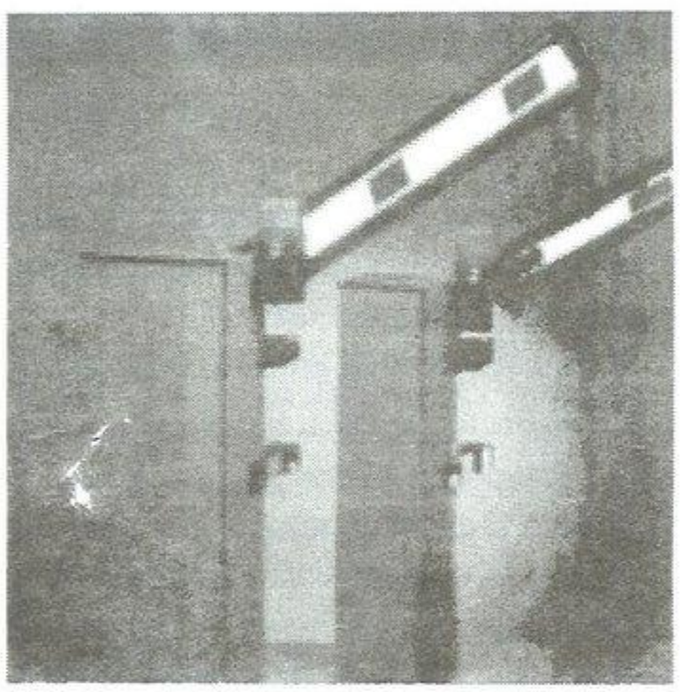
TELESYS

CAME®

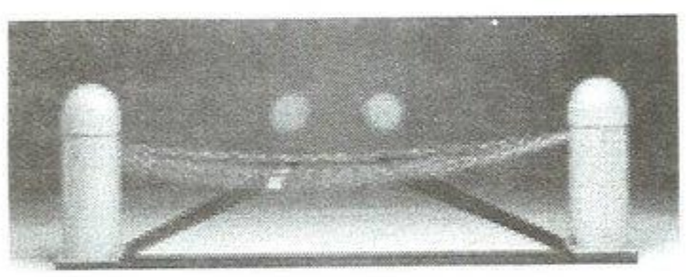
Központ: Pécs, Kamilla u. 1. Telefon: (72) 437-445 Tel./Fax: (72) 447-201

HIVATALOS KÉPVISELET

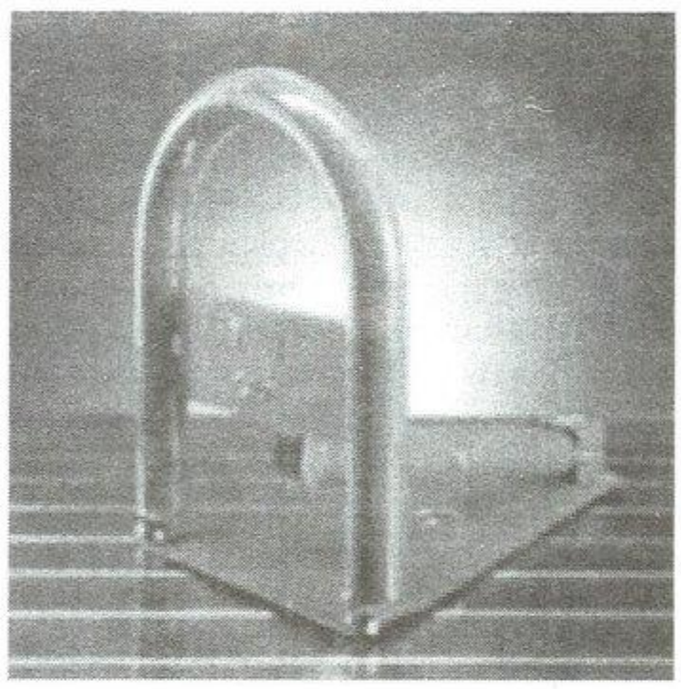
SOROMPÓTECHNIKA



Karos

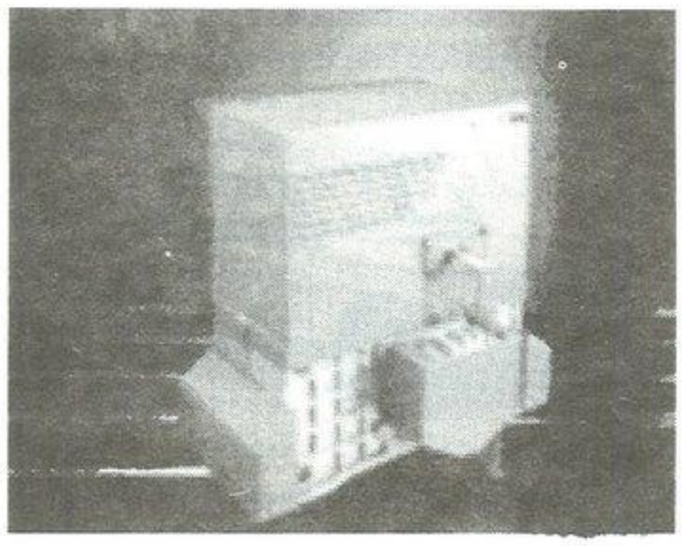


Láncos

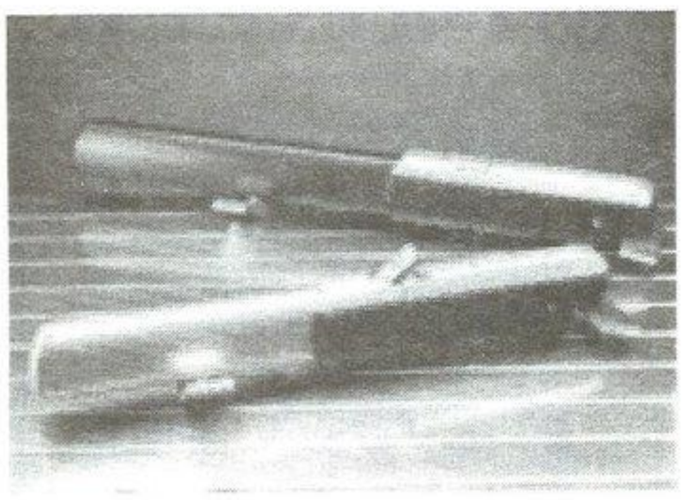


Parkolásgátló

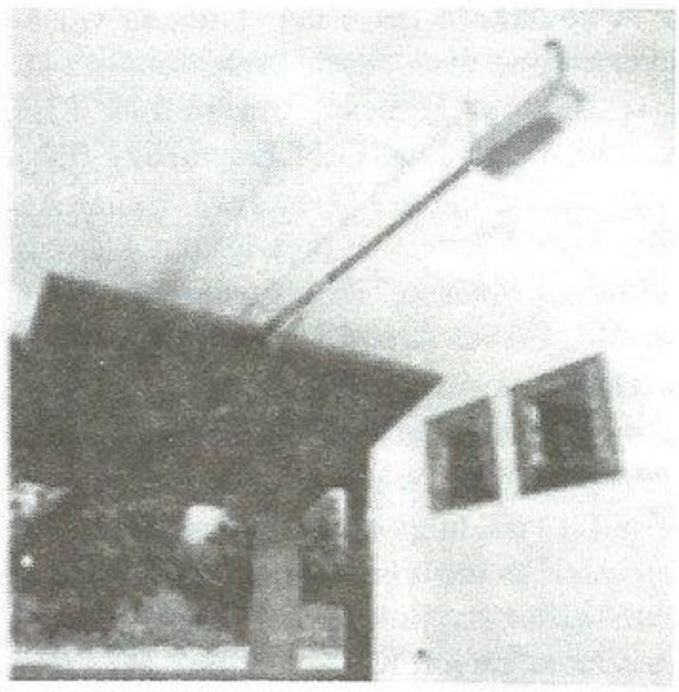
KAPUTECHNIKA



Nyíló



Toló



Garázsnyitó

• TÁJÉKOZTATÁS • FORGALMAZÁS • TELEPÍTÉS • SZERVIZELÉS •

Körkérdés:

Miről álmodnak az autóversenyzők?

Maruzsi László:

Szeretnék magyar bajnok lenni a hazai I. osztályú rallye abszolút bajnokságban, és jó lenne ugyanezt elérni a rallyecross EB-n is.

Prókay Béla:

Mivel én jelenleg Mérey Lajos navigátoraként versenyzem, az álmom, vezetőként elindulni egy rallye vb-futamon, ezenkívül el tudnék képzelni egy abszolút magyar bajnoki címet is.

Ördögh Miklós:

Nekem, már szinte minden álmom teljesült, egy nagy álom az életem. Csak fel ne ébredjek!

Szalay Csaba:

A kérdés jó! Arról álmodom, hogy megjöjjön a pénzem és tudjak tovább versenyezni, kicsit agilisabb szponzorokról, idén, egyébként Opel Corsával szeretnék indulni, de még a navigátorom személye is kérdőjel, két jelentkező is van, az egyik Szokol Péter, akit a rallye szerelmeseinek nem hiszem, hogy be kéne mutatni. A TOP DRIVE SE színeiben fogok részt venni a bajnokságban, ha a TEXACO-n kívül a többi támogatóm is segít. Egyelőre azonban még mindez egy nagy kérdőjel.

Mérey Lajos:

Az álmom, az gyötrő... Szponzorhiány! Az iagzi álmom, az új technika, talán most teljesül, és ebből adódóan szeretnék újra olyan eredményesen részt venni a Mitropakupán, mint régen, a suzukis időszak első néhány évében.

Szabó György:

Az én álmom mindig is az volt, hogy jobbnál jobb versenyautókat építsek, és azokkal eredményt érjek el. Ez teljesült is, 6 magyar bajnoki cím formában.
A másik álmom, hogy újra külön értékeljék a 700-as kategóriát.

Maruzsi László ismét Ladával?

A hír igaz, idén a pécsi INEXI Kft. jóvoltából valóban egy A-s 1600-as Ladával állok rajthoz.

Ettől az évtől Fekete József lesz a navigátorom, aki Hideg Jánossal már nyert magyar abszolút bajnoki címet, ebből adódóan, hosszútávon, a feladat adott.

Imádok vezetni, versenyezni szeretnék, nem akarok a pálya szélén magyarázkodni. Az elmúlt években a fiatalok komoly tekintélyt szereztek a Ladáknak, a kategóriának, szeretnék közéjük beszállni. Ebben nagy segítségemre vannak támogatóim: a DUNAFER, a HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RT, a PORTOLÁN, a SZERENCSEJÁTÉK RT. az IKARUS.

Az amerikai GOLDEAGLE autóápolási termékek kizárólagos forgalmazójaként pedig igyekszem elősegíteni, hogy a hazai, nem éppen fényes autópark egy kicsit jobban csillogjon. Még csak annyit, erre az évre még egy nagy meglepetést szánok, az autósportrajongóknak, de erről még nem beszélnék.

(MIXI)

NYUGATI AUTÓK BONTÓJA
9143 ENESE-MAJOR
Tel./Fax: (96) 363-016

VISZTRICZ Kft

VISZTRICZ KFT. – AUTÓBONTÓ

Győrtől 20 km-re a 85-ös főútvonal mellett
Sopron irányában

KULACS VENDÉGLŐ

Több mint hatvan féle ételválasztékkal és hétvégeken élőzenével várjuk kedves vendégeinket!

Salgótarján, Kassai sor 74.
Asztalfoglalás: (32) 312-026!
Ágasvári János
és családja

CSAK NÁLUNK
Pilsner Urquell®
csapolt és üveges!

A Salgó Rallye ideje alatt hosszabbított nyitvatartás!

Tehetségek a volánnál

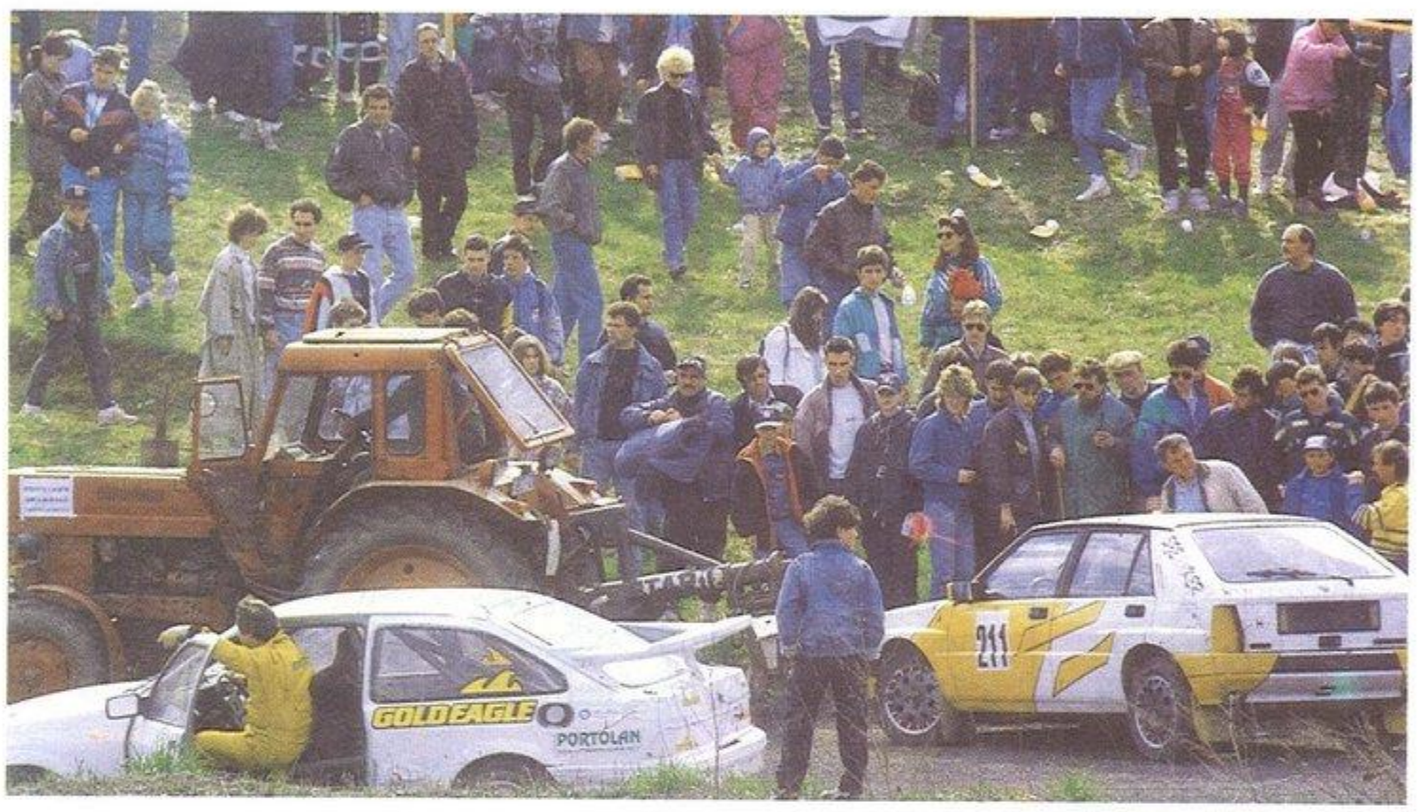
Coltok a rallyecrosson

Az „őrület" három évvel ezelőtt kezdődött. Hényel Gyula, az Autó Ágó Kft. ügyvezetője évek óta szerette volna kipróbálni, vajon mit tudna elérni egy versenyautó volánja mögött. Így 1991-ben egy Suzuki Swift GTI-vel debütált a rallye 2-ben. Ez olyannyira sikeres volt, hogy a győztes pécsi Kiss Laciékkal azonos pontszámot elérve az abszolút második helyen végzett navigátorával, Táborszki Attilával. Hényel Gyula látva a pálya szélén álló sok fiatal srácot, elhatározta, valamilyen módon lehetővé teszi, hogy mások is kipróbálják a száguldás feledhetetlen élményét. A gondolatokat tett követte, vásárolt tíz darab Mitsubishi Coltot és elkezdődött a ma már egyre népszerűbb Tehetségkutató Rallye sorozat. Az elmúlt három év során csaknem kétezer fiatal próbálhatta ki pilótaképességeit, hisz csaknem tíz versenyt rendezett az Auto Ágo Rallye Club, a Hungaroringen, az Ádándi Rallyecross pályán és az ország különböző pontjain megépített pályákon. Az első két évben a legjobb versenyzőnek egy-egy Mitsubishi Gordia került átadásra az év végén. Az idei évben megtartott válogatókon a legtehetségesebb húsz srác lehetőséget kapott arra, hogy ezekkel a Mitsubishi Coltokkal részt vegyenek az országos Rallyecross Bajnokságban. Bendicsek Józseffel a Rallyecross „pápájával" kötött szerződés értelmében a srácok külön futamon vesznek részt, vagyis a kis Mitsubishik és fárereik egymással vívnak majd küzdelmet.

Nem kis gondot okozott úgy az Autó Ágónak, mint versenyzőiknek ez a feladat. Az autókba a Mertcontroll támogatásával profi bukócsöveket kellett építeni, s a két év alatt a versenyzések során kissé viseletessé vált Coltokból is ütőképes versenyautót kellett építeni. Talán ez is az oka annak, hogy az első versenyre, amelyet húsvétkor tartottak a szombathelyi rallyecrossz pályán, csak hat autó készült el. Mégis megvalósult egy álom, amely nem kis mértékben köszönhető Hényel Gyula álhatatosságának.

Végül felvirradt a nagy nap, a srácok izgalommal készültek a Rallyecross Országos Bajnokság évadnyitójára. Már az első rajt után látszott, hogy nem múlt el nyomtalanul a két év, vagyis a tehetségkutatókon megfelelő tapasztalatokat gyűjtöttek a versenyzők, hisz igen látványosan, szépen autózva vívtak egymással és a másodpercekkel. Így a látványosságnak mindig örvendő nézők rövidesen majd megismerik e fiatal tehetségek nevét is Bakonyvári Tamását, ifj. Bánkuti Gáborét, Dózsa Györgyét, Gelencsér Ferencét, Nagy Lajosét, Schirger Péterét, Simon Lajosét, s Szabó Péterét, akik ezúton is köszönik szponzoraiknak az Autó Ágó Rallye Clubnak, a Profer Építőipari és Kereskedelmi Szolgáltató Kft.-nek, a Rain-X-nek és a Mertcontroll Minőségellenőrző Rt.-nek, hogy lehetővé tették számukra e csodálatos élményt, amelyet az első verseny jelentett számukra.

Csucsu



* HÓDMEZŐVÁSÁRHELYI HÓDÚT ÚTÉPÍTŐ KFT. *
Lázár u. 12—14.

SZENTES, Berekhát 13/a. 6600
Tel.: (63) 312-381 Telefax: 312-381

SZEGED, Dorozsmai út 52. 6701
Tel.: (62) 313-719 Telefax: 314-769

OROSHÁZA, Gyártelep u. 8. 5900
Tel.: (68) 311-022 Fax: (68) 311-363

HÓDMEZŐVÁSÁRHELYI ÚTÉPÍTŐ KFT.

6800 Hódmezővásárhely, Lázár u. 12–14.
Telefon: (62) 341-411, Telefax: (62) 341-465

TELEPEI:

BÉKÉSCSABA, Kisrét 91. 5600
Tel.: (66) 452-352 Fax: (66) 454-114

Központi Gépészet

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY, Erzsébeti út 6800
Tel.: (62) 342-133 Telefax: 342-885

TERMÉKEI

Aszfaltkeverék igény szerinti összetételben. Betonkeverék a megrendelő igénye szerinti minőségben.

VÁLLALJA:

Utak, járdák, térburkolatok, csatornák és egyéb közlekedési építmények építési és fenntartási munkáinak kivitelezését, tervezését.
Aszfalt- és betonburkolatok hullámos, elhasználódott felületének marását, csiszolását burkolatmaró géppel.
Gépek és gépi berendezések gyártását, szerelését, értékesítését.
Járművek és építőipari gépek javítását, műszeres felülvizsgálatát, beszabályozását.
Építőipari gépek kölcsönzését.
Laboratóriumi vizsgálatok végzését aszfalt- és beton minőséggel, valamint talajmechanikával kapcsolatban.

Károly Balázs és Szebényi Márta nem csak a technikai bizottság, könnyűnek éppen nem mondható munkájáról mesél

Aki az elmúlt években rallyeverseny gépátvételén járt, akarva, akaratlan találkozott a Technikai Bizottság vezetőjével, Károly Balázzsal és hű segítőtársával, Szebényi Mártával, a gépátvételek precíz lebonyolítóival.

Azt viszont csak kevés, mai fiatal versenyző tudja, hogy mindketten eredményes versenyzők voltak.

Mártát faggatom, mióta és milyen kapcsolatban áll az autósporttal?

– 1976-ban kezdtem járni autóversenyre, mint néző. 1981-ben kezdtem versenyezni, Károly Balázs navigátoraként. 1986-tól négy éven át a pályaversenyző válogatottat kísértem a BBK (Béke Barátság Kupa) futamaira, a Racing Car Club szakosztályvezetőjeként. Ma több funkciót is ellátok, tagja vagyok a technikai Bizottságnak, a Módszertani Bizottságnak és a Gyorsasági Szakág Bizottságnak. Nagy tervünk a sport tisztaságának megteremtése, vagyis az egyenlő feltételek megteremtése, amihez nagyon göröngyös út vezet.

– Az aktív versenyzésről abszolút lemondtál már?

– Attól teljesen.

– Balázs! Amikor 1976-ban megismertelek, Dusóczky Iván navigátora voltál, de ha jól tudom, hamarabb kezdted ezt a sportot?

– Így van. 1974-ben kezdtünk versenyezni, Faluvégi Péterrel, az akkori túra osztályban, ami a mai rallye II-nek felel meg. 1976-ban, ahogy említetted, Dusóczky Ivánnak navigáltam, egy Gruppe 4-es, 110-es Rallye Skodában. Ezzel az autóval érdekes kalandot éltünk át a csehszlovákiai Skoda Rallye-n. A poros pályának, a farmotornak és a rossz légszűrőnek köszönhetően a motort szó szerint „megette" a homok, így épp csak a rajtig jutottunk vele. 1977-ben, Bereczky Ákos navigátoraként, a Mecsek Rallye-n szomorú baleset részese voltam. 1978-tól vezetőként, Markvarth Péterrel az oldalamon, egy 80 lóerő körüli, GR 2-es 1600-as Ladával indultam, a FŐTAXI SE színeiben. Majd két év iraki kiküldetés után, 1981-ben egy, már erősebb rallyeautóba kerestem egy jó navigátort, de mivel a mezőnyben nem találtam, faragtunk egy jó navigátort Mártiból, aki be is érett egy éven belül és jöttek az eredmények, akkor már erősen helyezettek lettünk. Az akkori Gruppe 2-ben, ahol mindig a Ferdi volt a numeró egy, második Hideg, aztán a pécsiek, tehát a nagyágyúk, majd szorosan utánuk mi. Az első hatban mindig ott voltunk, sőt többször sikerült az ominózus 3. helyet is elérni, ami nagyon szép eredmény volt, és nagyon büszkék vagyunk rá. Az 1984-es Salgó Rallye azonban, pontatlan időmérésével és egyéb hiányosságaival arra inspirált, hogy ezzel a szakággal szakítsak. Innentől kezdődően hegyiversenyeken indultam GR 5-ben a kicsontozott rallyeautóval, ami akkor már erősebb volt, hála egy jó Srick tengelynek. Sikerült II. helyet szerezni Móczár Péter mögött. Azután, hála a jó Istennek, megépítették a Hungaroringet és egy nagy kérdés előtt álltam, hogy maradjak-e GR 5-ben, vagy az akkor kiírt A csoportba menjek-e át. Az utóbbi mellett döntöttem. Az A-s 2105-ös Ladával már pályaversenyekre jártam, jelentkeztem a BBK sorozatra. Belekerültem a csapatba és kezdtem kiautózni magam. A rendszerváltással megszűnt a BBK és ismét hegyizni kezdtem. Hegyiverseny viszont alig volt, egy évben 3-4, így inkbb arra összpontosítottam. többedmagammal, hogy a magyar autósport technikai részét rendbe tegyük, mert az sehol nem volt, nem is volt bizottsága. Megalakítottuk a Technikai Bizottságot, ami ma is korrektül ellátja feladatát. Kicsi, de jó csapat.

– Melyik versenyedre emlékszel vissza a legszívesebben?

– Az 1978-as EB-futam, Skoda Rallye-ra, a maga 2000 km-es távjával és kétnapos időtartamával, az ezen elért abszolút 6. helyezésre, amit még a Szabad Európa Rádió is bemondott. A másik kellemes emlékem, az első hokenheimi verseny, ahol a pályaautó először ment 185-t. Nagyon sajnálom, hogy a pályaversenyzés megszűnt, mert nagyon szerettem.

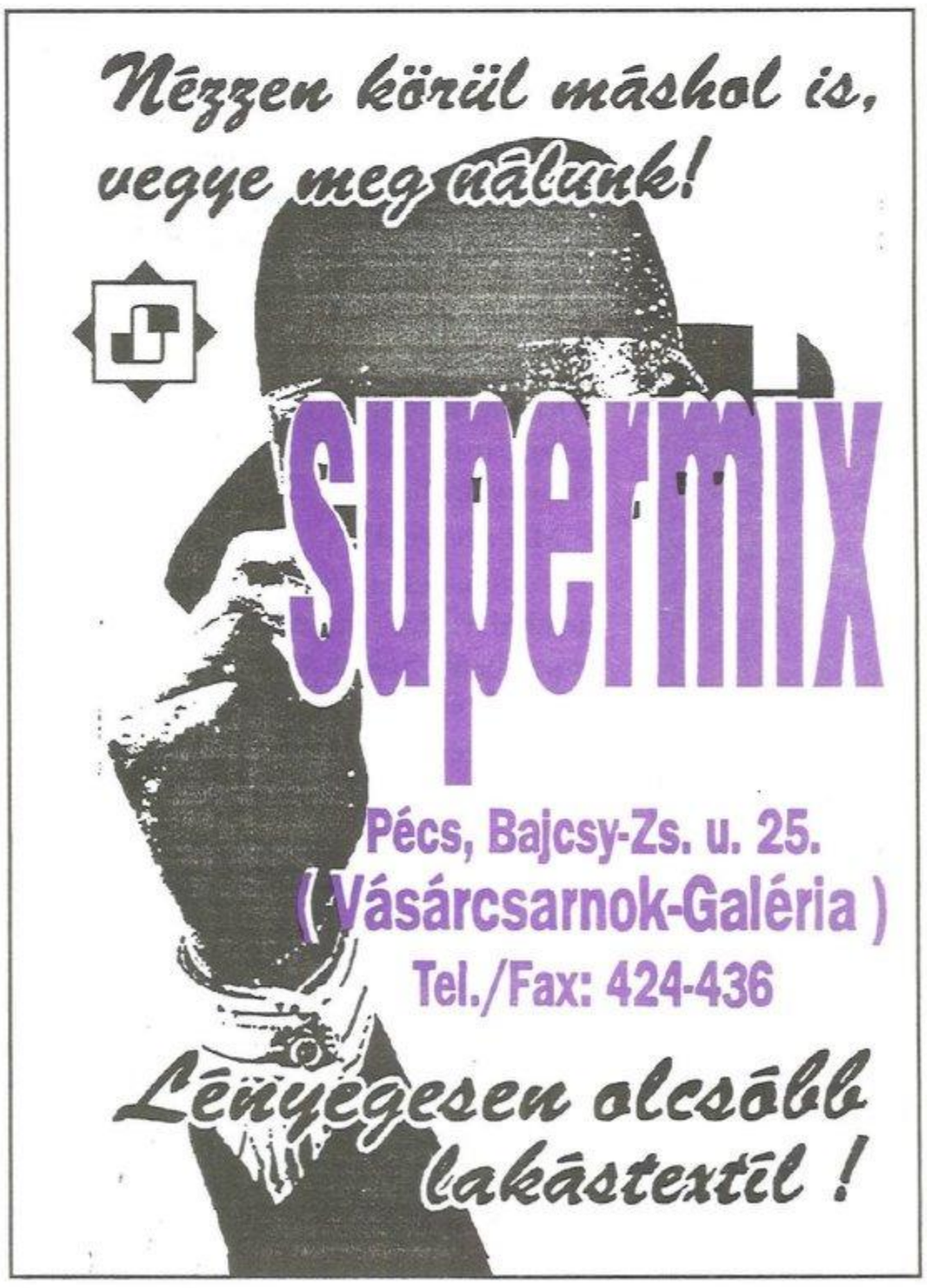
– Megvan még a versenyautód?

– Hogyne! Megvan még, rallyeautó készül belőle és idén eladom.

– Sikerült a hazai autósport technikai színvonalát felhozni?

– Én úgy érzem, hogy a nagyon nagy nehezén túlvagyunk.

Ördögh Miklós



Szülinapi gyorsulási buli

Április 9-én 16 órakor a pécsi Fordan Center egyéves születésnapján gyorsulási autóversenyt rendeztek a biliárdterem előtti útszakaszon. Baranya megyében még nem volt látható hasonló versenyforma. 100 m-t kellett megtenni a lehető legrövidebb idő alatt, a sebességet rendőrségi traffibaxszal mérték, ezúttal „ingyen". Széria autó és motor, külön dízel és volt egy profi kategória, ahol versenyzők, versenyautóikkal indultak.

Ranga: – Én voltam a traffipax-beállító, mert sajnos négyszer-ötször kellett „előfutamot" produkálnom, mire a kihozott traffipax készülék beállítására nem volt idő... Nem volna baj, ha a közúton is ilyen nagy hibaszázalékkal működnének a traffipaxok... Egyébként 122 km/órára tudtam felgyorsulni.

Az utcai, széria autók kategóriájában Kákonyi Attila, egykoron híres raliversenyző nyert Mitsubishi 3000 autójával, a motorok között Schmidt Kawasaki 1100-zal, a dízelek versenyét Simon István nyerte Lancia Themával. A versenyzők közül Keszler Matyi győzött a Lancia Integraleval.

Kákonyi: 104 km/óra 100 méteren
Schmidt: 134 km/óra 100 méteren (abszolút idő!)
Simon: 86 km/óra 100 méteren
Keszler: 106 km/óra 100 méteren.

Érdekesség volt, hogy rajthoz állt a pécsi városi rendőrkapitány, Czukor János is egy Mercedesszel.

Mérey Lajos és a NISSAN



Mérey Lajos, sokszoros magyar bajnok, 1993. végéig Suzukival versenyzett. Aztán felröppent a hír, hogy autót vált. A legilletékesebbet, magát Mérey Lajost kérdezem, igaz-e a hír?

– A hír igaz. Valóban új technika következik, idén egy N csoportos NISSAN SUNNY GTR 4WD Turbó versenyautó. Az egyesületem neve is változik, Novotrade Rallye Team helyébe a Nissan Hungária Rallye Team kerül.

Mindezt a NISSAN Hungária Rt-nek és Rényi Gábor úrnak köszönhetem, aki egyúttal az egyesület elnöke is, helyettese Georg Wanderberg úr, jómagam pedig az ügyvezetői teendőket látom el. Rallye I-es csapatunk másik versenyző párosa a Dudás Gyula–Gábor János duó. Természetesen a rallye II-es tehetségek versenyeztetése az egyik legnagyobb feladat számunkra. A másod osztályú csapatunkban indul Csiha István Suzukival és van egy újoncunk, Zámbó Zoli, az ő autójának beszerzése folyamatban van. Az én versenyautóm elvileg már meg van, természetesen a Nissan Hungária Rt. tulajdonosa és, ha minden gömbölyű, akkor a MOGÜRT Salgó Rallye-n már indulok vele.

Amennyiben kevés lenne az idő, akkor csak az esztergomi versenyen kezdek ezzel az autóval, mert a kapkodásnak nem vagyok híve. Nagyon hálás vagyok fő szponzoraimnak, Rényi Gábornak és a Nissannak, valamint a Soproni Sörgyárnak, hiszen ez az egész autóváltás a derült égből jött és nélkülük nem lenne lehetséges.

A szervizcsapat is új?

– A rallye szervizcsapatunk a régi rutinos gárda marad, kiegészülve néhány tehetséges, lelkes fiatallal, akiknek borzasztóan tetszik az autósport.

Mióta versenyzel?

– 1976 óta. Trabanttal és Suzukival.

Melyik volt a legjobb versenyautód?

– Minden egyes autó, amivel elindulsz egy versenyen, az mind egy külön élmény. A Trabi azért volt egy élmény, mert ilyen Trabija nem mindenkinek volt Magyarországon, de még Közép-Európában se.

Hány lóerős volt?

– 70 lóerős volt a pálya- és hegyi versenyautóm és mindig 4 sebességes váltót használtam.

Hány lóerős lesz az új NISSAN?

– 200–300 között van.

Ez elég tág meghatározás, 201 vagy 299?

– Számolj úgy, hogy 250 és 300 között, sebességváltója 5 sebességes.

Az évek során indultál a Trabanton és a Suzukin kívül más típussal is?

– Igen, 1989-ben születésnapi ajándékként meghívott, a Luxemburgi Bekker autóház, Colmarbergbe és ott egy Ferrari Mundiallal indultam a Ferrari World Cup pályaversenyén és egy szlalomon. A szlalomom a Mundiallal 6. lettem, a Trabival 4. helyen végeztem.

Kik voltak a navigátoraid, és kivel autózol idén?

– Évekig Kedves István ült mellettem, de ő nősülés után teljesen eltűnt. Utána következett Jegus, vagyis Miklós Jóska, akivel bevezettük a Suzukit és nyertünk, sorra. Egy évet versenyeztem Szabó Gábor fogadott fiammal, aki előtte a szerelőm volt és egyébként többszörös román bajnok. Sok jó tanácsot adott aszfaltra.

Ma már mindenkit felülmúlt a jelenlegi navigátorom, Prókay Béla, akivel már három éve vagyunk együtt, ő igazi klasszis navigátor. Amíg csak versenyzem, már pedig néhány évig nincs szándékomban abbahagyni, szeretném, ha a mitfahrerem ő maradna.

Feleséged is szereti az autósportot?

– Nélküle nem menne, ő nagyon jó bázis a hátam mögött, aki nemcsak feleség, de igazi partner is. Ő a lelki szerviz minden versenyemen.

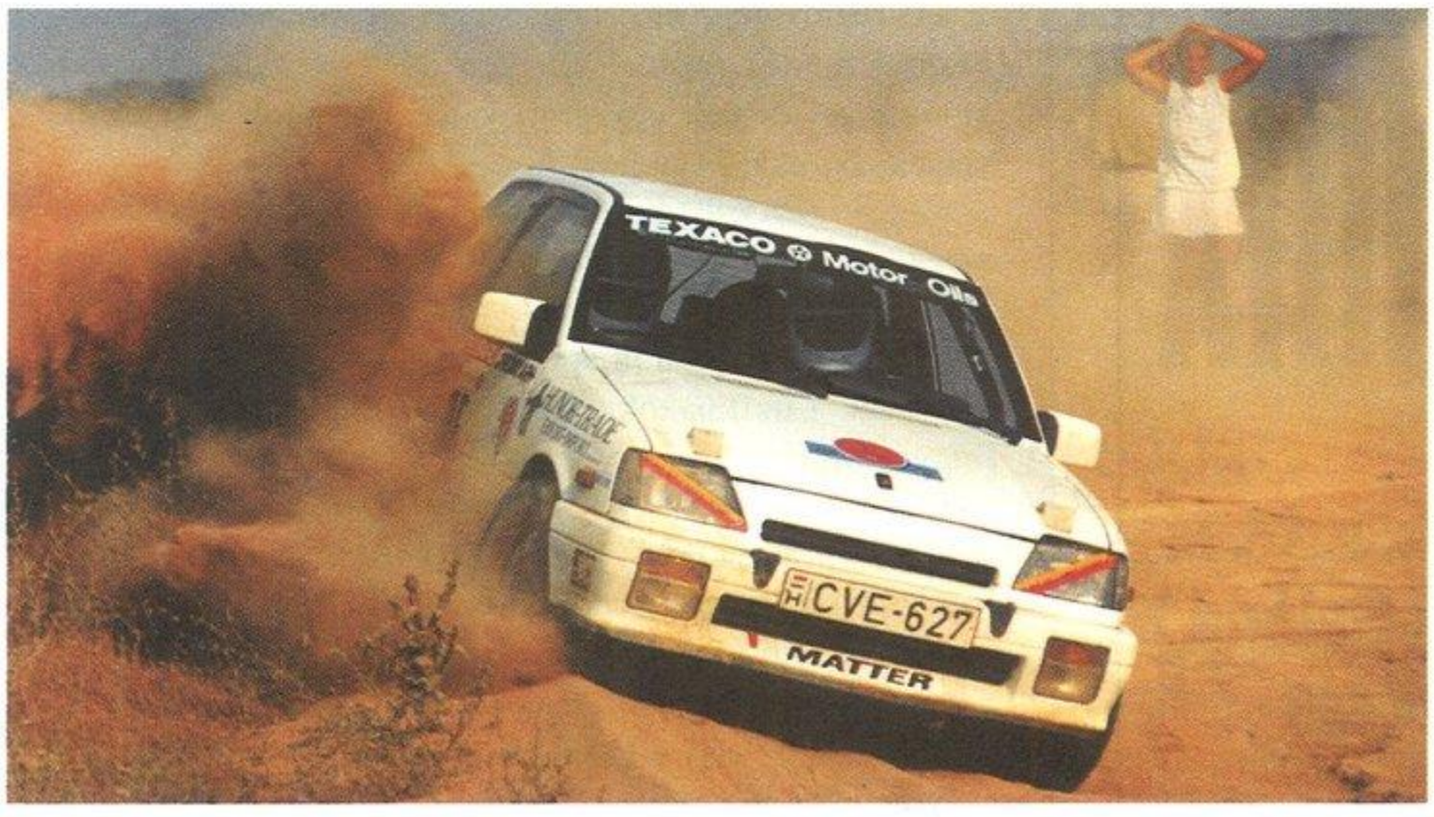
Mik a terveid?

– Szeretnék az új néven futó egyesületünkből is egy nagyszerű bajnokcsapatot összehozni. Sokan szeretnének bekerülni hozzánk, egyelőre saját autóval.

Mit üzensz a MOGÜRT Salgó Rallye nézőinek, versenyzőinek?

– A nézőknek, hogy ne álljanak oda, a pályán, ahol veszélyes és kívánok jó szórakozást, a versenyzőknek pedig azt, hogy azzal foglalkozzanak, hogy versenyezzenek.

Ördögh Miklós



RALLYE PRESS

Rallye Press sport havilap • Kiadó neve: Új Manager Press • Kiadásért felelős: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztő: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztő-helyettes: Fekete Kálmán • Főmunkatárs: Ördögh Miklós • Szerkesztőség: 7621 Pécs, Kassa u. 14. • Telefon: (72) 313-329 • Telefax: (72) 313-329 • Üzenetrögzítő: (72) 313-329 • Kiadóhivatal: 7621 Pécs, Király u. 58. 1/2. • Szedés: Fülöpné Barna Judit •Tördelés: Németh János • Készült a Duplex Rota Kft. nyomdájában Pécs, Megyeri út 68. Tel.: 325-695 • Felelős vezető: Kecskés István

KIZÁRÓLAGOS MAGYARORSZÁGI KÉPVISELET

GARIA Kft.

1141 Budapest, Bosnyák u. 43.
Telefon: (1) 252-8393, (1) 183-5922 Fax: (1) 183-5923

MINTABOLT:
1158 Budapest, Késmárk u. 18.
(volt Cservenka M. u. 94.)

AMERIKAI

Wynn's®

MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

Dieselsystemreiginer: Üzemanyag-minőség javító és füstöléscsökkentő.

Benzin Additiv: Teljesítménynövelő és káros-anyag-kibocsátás csökkentő. Befecskendező, adagoló karbantartó, égéstér tisztítóadalékok.

SZERVIZANYAGOK

Motor Cleaner: Motorbelső mosó, olajtér tisztítására.

Radiátor Stop Leak: Hűtőtömítő.

Radiátor Flush: Hűtőtisztító.

OLAJDALÉKOK

Super Charge: Öreg, kopott motorok regenerálója, visszaállítja az eredeti kompressziót és az olajnyomást.

Super Friction Proofing: Új motorok kopáscsökkentője.

Heavy Duty Concentrate f. Diesel: Turbó diesel motorok kopáscsökkentője.

HPLS: Hajtóművek, sebességváltók, differenciálművek zaj- és kopáscsökkentője.

KOZMETIKUMOK

Samponok, polírozó anyagok régi-új lakkfelületekre. Magasfényű védőviaszok

WYNN'S termékek kaphatók: minden jobb autósboltban és töltőállomáson!

FÉKBETÉT Kft.

Sásd

Kaposvári u. 39. Tel.: (72) 375-625, (72) 375-315 Fax: (72) 75-315

**Tehergépkocsik, haszonjárművek, egyedi fékberendezések,
nyugati-keleti személygépkocsik
FÉK és KUPLUNG gyártása, ÉRTÉKESÍTÉSE.
Várjuk partnereink és leendő ügyfeleink jelentkezését.
Taxisoknak, viszonteladóknak jelentős árengedmény.**

Mintabolt: Pécs, Siklósi út 33. (72) 315-533/33

360 levél különböző szponzoroknak, ebből kettő pozitív

(Folytatás a 3. oldalról!)

Ranga: – Sajnos, ez nem az akaratunkon múlik...! Megpróbáltuk pl. '92-ben, amikor Ernővel az egyik legnehezebb, magas szorzójú bulgáriai ralin indultunk. Mivel azonban a két legfőbb támogatónknak – a Marlborónak és a SHELL-nek céljai – lévén hazai érdekeltségűek – azt kívánják, hogy a hazai versenyeken szerezzünk nekik babérokat, itthon kell eredményesnek lennünk.

Rallye Press: – Miért nem próbálkoztok ezért több vagy más szponzorokat szerezni?

Ranga: – Meg fogsz lepődni! Novemberben 360 levelet küldtünk el Ernővel különböző szponzoroknak! És ezek háromoldalas, fényképes levelek voltak! A 360-ból 15-re jött válasz, ebből kettő volt pozitív tartalmú... Hát, ebből is látszik, hogy ma Magyarországon még egy olyan félprofi csapatnak, mint a miénk sem könnyű támogatót találnia. És mi nem szeretnénk újabb 12 szponzort, hanem legfeljebb még 3–4-et, de ezeknek viszont nagyon komoly pénzekkel kéne támogatniok, mert a raliversenyzés ma már horribilis összegeket igényel. Egy komoly cégnek ezen összegek talán nem is olyan nagyok, nekünk viszont igen... Tehát a még hiányzó 3–4 szponzornak a támogatása lenne szükséges ahhoz, hogy a külföldi ralikon indulni tudjunk.

Rallye Press: – Hogyan zártátok a 93-as évet, mi nem sikerült, mi az, ami bejött?

Ranga: – ...Ha azt állítják, hogy a sportolóknak a csúcson kell abbahagyni, nos, akkor nekünk most illene. Mert a rali I. osztályban harmadik éve nyerünk abszolút bajnokságot. Tavaly próbálkoztunk először a ralikrossz bajnokságban – ott is nyertünk. Ezenkívül a Marlboro Rallye Team nevű csapatunk II. osztályú párosa, a Kiss–Géczi duó mind a hat futamot megnyerve lettek bajnokok. Tehát a csapatunk három versenyágban jeleskedett az elmúlt évben. Ezek után tényleg nem lenne más dolgunk, mint elindulni külföldön. De mivel azt gondolom, ez még nem a csúcs, semmiképpen nem akarom abbahagyni, lesz még folytatás! De hát ebben a gazdasági helyzetben nagyon nehéz. A Kiss–Géczi páros idén már az I. osztályban indulhat, mi pedig, ha egy jó autót találunk, akár az EB-futamokat is célba vehetjük majd. De hát addig még nagyon sok munka vár ránk, ráadásul itt a nyakunkon az évadnyitó Nemzetközi MOGÜRT-Salgó Rallye... Sűrűn utazom Budapestre, hogy a pénzügyi hátteret biztosítsam. A fiúk a csapatban addig is nagyon keményen készülnek: van egy csapatvezető, tíz szerelő, négy versenyző. Van továbbá 6 db szervizbuszunk, 2 versenyautónk, 2 edzőautónk, tehát egy elég kolmoly kis csapat dolgozik teljes összhangban és egyetértésben. Ennek lehet az eredménye, hogy évek óta az élmezőnyben tudtunk maradni.

Rallye Press: – Várható-e, hogy az idei évadban is új autóval lepitek meg a közönséget?

Ranga: – Elárulhatom, pár hete a Lancia cég „elengedte a kezünket"... Ami azt jelenti, hogy már nem vagyunk hivatalos versenyzői. Így vált szabaddá előttünk az út, hogy esetleg egy másik márkát keressünk. A cég a csúcson akar kiszállni, nem várták meg, míg egy másik autómárka megveri a Lanciát... Most már elmondhatom, a Forddal tárgyalunk, mégpedig a Pécsi Ford Jakon cégen keresztül, amelynek vezetője, Wölfing János segített eljutni a Ford gyárhoz. Előrehaladott tárgyalásokat folytattunk velük, ennek ellenére nem biztos, hogy az első két versenyen már Forddal indulunk, noha mi szeretnénk. De hadd legyen ez meglepetés a nézők számára! Mindenképpen szeretnénk autót váltani, és nem azért, mintha a Lancia itthon nem lenne még mindig nagyon is nyerő autó! Hanem, mert hosszú távon ez már nem látszik biztosnak. Nem szeretnénk, ha éppen hosszú távon valakik megelőznének!

Rallye Press: – Első sikereid egykori híres navigátorával milyen ma a kapcsolatod?

Ranga: – Dudás Misinek nagyon sokat köszönhetek. Ezt most semmilyen „éllel" nem mondom. Igazán jó navigátorom volt. Valamint úgy az életemben, mint a versenyzésben nagyon sokat köszönhetek Misinek. Viszont egyszer csak eljött egy olyan időszak, midőn rájöttünk, mindketten másért csináljuk az autósportot... s akkor kellett elválnunk. E válás oka elsősorban nem holmi emberi okokra vezethető vissza, hanem egyszerűen arra, hogy Misi komoly üzletember, sok vállalkozással, s emiatt sem időben, sem energiában nem tudott annyit áldozni a versenyzésre, amennyit szerettünk volna. Ő talán nem ilyen pozitívan vélekedne rólam, mert a válásban ő maradt a megbántott fél. Ezt a házasságot én törtem szét, nem ő. Meg kellett tennem, noha akkor nagyon fájt, de az elmúlt három év után úgy érzem, engem igazolt az élet. Nem is nagyon bánom akkori lépésemet.

Rallye Press: – Vállalkozásod, a futóműbeállító műhely, működik-e még?

Ranga: – Az autóversenyzésbe annyira belebonyolódtunk, hogy a műhelyemet sajnos egy éve be kellett zárnom. Nem volt már kifizetődő. Most kutatok valami mást, amivel pénzt kereshetnék. És nem feltétlenül az autós szakmára gondolok, hanem valami egészen másra... Én nem tudnék adóssággal élni, több milliós tartozással lefeküdni és reggel evvel kelni. Ezt soha az életemben nem mertem felvállalni!

Rallye Press: – Kapcsolatrendszered elég tágas, nyithatnál akár menedzser irodát is.

Ranga: – Egy ilyen vállalkozás nagyon sok időt és energiát leköt, tehát erre nem gondoltam. Arra viszont igen, hogy ha egyszer abbahagynám a versenyzést – amit nem mostanában szeretnék –, akkor fiatal versenyzőkkel foglalkoznék, őket menedzselném. Ez remélem még később következik..., viszont az utánpótlás itt van mögöttünk, és próbálok nekik segíteni. Tehát ez lehet egy távlati cél. Az autóversenyzés az év felét leköti, és bizonytalan időben. Tudom, mikor van az a száz nap, amikor versenyünk lesz, de nem tudom, melyik az a száz nap, amikor a szponzoraink rendelkezésére kell állnunk, egy megnyitón vagy sajtótájékoztatón részt vennünk. Ezért csak olyasmit vállalhatok a magánéletemben, amit alárendelhetek az autóversenyzésnek. Mint magánembert nézve, nálam ez tulajdonképpen egy csőd..., mert eddig valójában nem sokat tudok felmutatni. Ráadásul a magánéletemtől sem tudom a versenyzést különválasztani. Pedig néha kéne, jó volna. A kívülállók s a rajongók talán csak azt látják, hogy a Ranga–Büki páros beül a Lanciába, amiről sejtik, hogy 20–25 milliót ér, és szaladgál utánunk egy-két szervizautó, néhány jópofa sráccal. S hogy ebben több tíz millió forint van... Csak azt nem látják át, hogy amíg idáig eljutottunk, az milyen rettenetesen kemény, kitartó munka eredménye. Eddig el kellett menedzselni magunkat! Nekünk ezt meg kell becsülni, s hogy még sokáig hasonló eredményeket produkálhassunk, bizony nagyon sok más dologról kell lemondanom, nehogy az eredményeink rovására menjen.

Rallye Press: – Tudnál-e tanácsot adni a kezdő versenyzőknek, hogyan keressenek maguknak pl. szponzort?

Ranga: – Nem csak a sportolóknak, mindenkinek, akik pénzt szeretnének, azt tudom javasolni: mielőtt pénzt kérnek, próbáljanak meg valamit felmutatni, valamit teljesíteni. Mert nagyon sok múlik azon, kinek mennyire jól csengő neve van, s mit tudott addig felmutatni az életben.

Rallye Press: – Csakhogy nem mindenki kezdheti így: egy közepes kategóriájú versenyzőnek hiába van valamilyen versenyzői múltja, ha nem ismerik és nincsenek nagy eredményei. Pl. a saját csapatodban szereplő II. osztályú párosnak hogyan szoktál pénzt szerezni?

Ranga: – Természetesen úgy, hogy kihasználom a nevemet! S az eddig elért eredményeinket! Ezért nem küldöm el tárgyalni, hanem az ő nevükben is én tárgyalok. És hidd el, itt nincsenek titkos

fogások: oda megyek, leülök és tárgyalok. S akivel egyezkedem, a végén készít egyenleget, eldöntve, megéri-e neki vagy nem. Én egy évben autózom 70–80 ezer km-t, ebből legalább 30-ezret szponzori tárgyalásokra, és elárulhatom, sokkal több a kudarc, mint a sikeres tárgyalás. Ha fordítva lenne, akkor már régen az EB-futamokon versenyeznénk. Eddig sem azért maradtunk távol, mert a Marlboro nem engedne, hanem mert nincs annyi pénzünk! A szponzoraink – mint mondottam – egyelőre pedig csak a magyar piacokon érdekeltek, tehát itthon várnak tőlünk nagyon jó eredményeket.

Rallye Press: – Jó, váltsunk témát. Kérlek, mutasd be az autóitokat!

Ranga: – Két Lnacia Integrálénk van, de amivel a raliban indulunk, az egy újrafejlesztett, evolúciós változat. Az előírt szabályok szerint „csak" 300 lóerős lehetne, tehát csak ennyit mondanék én is. Igazából mindenki így csinálja: hogy valamivel több a lóerő, mint amit a gyár megad. Hatsebességes, szinkronnélküli váltója van, vagyis mindig „dupla" kuplunggal kell kapcsolni. Ez eléggé „macerás" dolog, de még így is sokkal gyorsabb, üzembiztosabb a kezelése, mint bármelyik utcai autónak a sebességváltóját kezelni.

Hogy mit jelent ez? Tíz másodperc alatt gyorsulunk 200 km/órás tempóra. És teljesen mindegy, hogy száraz, vizes, sóderes vagy akármilyen az út, nemgyorsul rosszabban akkor sem. Hiszen állandó négykerékmeghajtású, és a viszkó kuplung nevű osztómű jóvoltából állandóan érzékeli a kerekek váltakozó tapadását, ehhez szabályozza kerekenként a szükséges meghajtóerőt. Profi szerkezet, ami az autó árában is meglátszik: a vadonatúj Lancia ára 600 ezer német márka, s ahogy öregszik, úgy lehet olcsóbban megvenni egy ilyen autót. Ám ez nem elég, nagyon sokat kell velük törődni, még többet szerelgetni. Valójában sokkal drágább a fenntartása, mint a megvétele. Éppen ezért az elmúlt két évben nem vettünk, hanem béreltünk versenyautókat. Így még mindig „olcsóbb", mert alkatrészt is béreltünk, kaptunk hozzá.

Rallye Press: – Megint más. Milyen érzés volt, amikor Pécs polgármestere, dr. Krippl Zoltán állófogadást adott a tiszteletekre?

Ranga: – Az elmúlt 2--3 évben nagyon hálás volt hozzám Pécs városa. Főleg azzal a bizonyos négy évvel ezelőtti váltással történt jelentős fordulat. Mert azelőtt jobbára csak a fociról hallhattunk, most viszont szinte meghatódva tapasztalom, hogy a város vezetősége minket is támogat. Hiszen nem is kizárólag magunkért versenyzünk, hanem természetesen a városunkért, a rengeteg szurkolókért, akik kiállnak éjjel s nappal, esőben és napsütésben, hogy integessenek!

Rallye Press: – Hány éves vagy, Laci?

Ranga: – Hát... eléggé benne vagyok a korban: 36 éves vagyok, ami a raliban nem számít olyan magas kornak. Ferjáncz Attila 11 évvel idősebb nálam, viszont az ifjú Tóth János pontosan ennyivel fiatalabb nálam. És lehet akár éppen ő az új trónkövetelő?! Mi mindenesetre megpróbálunk továbbra is hasonlóan eredményesnek maradni. Nem panaszképp mondom, de jelenleg az autóversenyzésnek a tíz százalékát teszi a vezetés és navigálás, a másik 90 százalék energiát a szükséges pénzmennyiség előteremtése köti le! Mert jó autót, jó gumikat kell venni, aztán összeverbuválni egy jó szervizcsapatot. S ha siker születik, nem szabad megrészegülni, ha kudarc, nem szabad elkeseredni. Tehát fárasztó önmenedzselést kell folytatni, s amikor odajutunk, hogy beüljünk a versenyautóba, hogy tíz mp alatt 200-ra gyorsuljunk..., akkor bizony néha a fáradtság jelentkezik előbb, holott éppen a ralira kéne koncentrálni...

Rallye Press: – Hogy látod a többi versenyzőnél a szponzorok és a versenyzők együttműködését? Mert néha felbukkannak nagy nevek, nagy pénzekkel, azután egyszer csak abbamarad az egész.

Ranga: – Jól látod... Nagyon sok „hullámlovag" bukkan fel, akik 1-2 évig „tündökölnek", aztán eltűnnek. Mindig volt s mindig lesz is olyan szponzor, amely nagy pénzekkel, de csak rövid ideig futtat valamely párost. Ilyenkor valaki rosszul jár, általában a versenyző... S ezek valami rosszat csinálnak hosszú távon a magyar autósportnak. Szerintem ezért is borzasztó az autósport mai helyzete, s egyáltalán az élsport. Az élsporthoz temérdek pénz kell, s ezért is kevés a hosszú távon élbólyban maradó sportoló. Mint pl. Ferjáncz Attila. Kevés, aki ennyire tehetséges, aki őszinte: úgy adja elő a dolgokat, ahogy vannak.

Mert most az ígérgetősök világában élünk. Ez hosszú távon nem működik. Az ilyen emberek nagyon sokat ártanak az autósportnak is. De hát az autósport felkapott dolog, szem előtt van, azt hiszik, ebben nagyon jó pénz van. Igen, van benne sok pénz, de eredmény is csak addig van, ameddig az a pénz vissza van forgatva! Ha egyszer kiszedik belőle, akkor vége, nincs többé eredmény!

Rallye Press: – A laikusok szerint azért szakad meg sok szponzori kapcsolat, mert a sok befektetett pénz dacára a reklámozás hatása majdnem a nullával egyenlő. És hogy a kisebb vállalkozóknek aligha éri meg reklámozni. Te miként vélekedsz erről?

Ranga: – Nagyon sok cég azért nem szponzorál minket, mert azt mondják, a Marlboro mellett nem látszik az ő neve...! Pedig itt a nagy tévedés, mert már eleve azzal nyújtunk nekik valamit, hogy az ő esetleges reklámja mellé adjuk a Marlboro nevét! Ha jön egy igazi szponzor, aki a reklámértéket nézi, az tudja, hogy nem elég a nekünk adott pénz, a reklámot meg is kell jeleníteni. Vagyis hogy a cégéről írjanak, beszéljenek. Hogy érthetőbben fogalmazzak: ha valaki szponzorál valakit, nem elég „hálapénzt" adnia, hanem azt okos befektetésként, üzleti alapon kell kezelni. Ebből a szempontból mi nagyon szerencsés helyzetben vagyunk, mert a Marlboro és a SHELL pont így gondolkodik. Így a csapatnak nem kell a megjelenésre, a médiákra gondolnia, mert a két támogatónk ezt helyettünk megoldja, nekünk csak annyi dolgunk, hogy viseljük a mezt. Persze, ezt csak nagyon komoly és tőkeerős cégek tudják megtenni. De náluk éppen ez a garancia arra, hogy 1-2 év múltán nem fogják a pénzüket a Dunába-hordott-víznek tekinteni. Mert a reklám csak egy bizonyos idő eltelte után érik be. Sokan mondják, nem kell valamit reklámozni, mert a dolog úgy is megy. Pl. a világon a Coca Cola köti a legtöbbet a reklámra, pedig mindenki Coca Colát iszik! Tehát a reklámnak van helye, a reklámot kell csinálni, csak az nem mindegy, hogyan. Kevesen értenek hozzá...

Rallye Press: – Laci, köszönöm a beszélgetést. Végül kérdezhetlek a betegségedről? Mindenki hallotta, hogy nemrég jöttél ki a kórházból...

Ranga: – Minden embernek meg van írva a sorsa. Nekem valószínűleg ez volt, hogy az elmúlt évben háromszor operáltak. A bal oldali mellkasomon, a 4. bordámról kellett egy kinövést eltávolítani. Nem akarok róla beszélni, de mivel talán jobb a mende-mondákat elkerülni, csak 1-2 hónap pihenést igényel, majd fokozatosan jöhet a terhelés. De ez nem hátráltat a versenyzésben.

Rallye P: – Családod szerepe a versenyzésben?

Ranga: – A feleségemmel 15 éve úgy ismertük meg egymást, hogy én már versenyeztem. Sőt, ő is indult ügyességi versenyeken, ahol női kategóriát nyert. Jól vezet, vannak is ambíciói az autósport iránt.

Gyermekeink, Péter és Lacika 10–11 évesek. Persze beoltottak az autózással, hiszen az apjuktól is ezt látják. A családomnak nyilván rossz, amikor sokat utazom, de eltűrik, megértik, ami nagyon lényeges. Mert számomra nagyon fontos, hogy itthon egy békés kis „sziget" várjon, ahol nyugodtan kikapcsolódhatok. Ez elengedhetetlen a jó eredmény szempontjából. Mert ha az állandó stressz mellett még az otthonom is labilis lenne, akkor nem működhetnénk ilyen eredményesen. Tehát nagyon sokat köszönhetek a feleségemnek és a jó családi háttérnek. Az élsportban ez elengedhetetlen.

Gulyás Katalin

Az Autótőzsde Project bemutatása!

Magyarország a vállalkozók korszakát éli. A Varico Kft. fantasztikus szolgáltatásának köszönhetően elkerülheti az újságok gyakran szűkszagú hirdetéseinek böngészését, az autópiacokon való többszöri fárasztó keresgélést.

A kényelmes, gyors és részletekre kiterjedő eladói és vásárlói igények kielégítését az Autótőzsde Project biztosítja Önnek a Nextor Carwar soft Wac felhasználásával. Az elnevezés egy folyamatosan aktualizált számítógépes adatbázist takar, amely mintegy 1800 autótípusból több ezer eladásra váró autó adatait és autót vásárolni szándékozók igényeit dolgozza fel.

Az Ön autója műszaki adataival és javasolt eladási árral azonnal megjelenik terjedelmes adatbázisban, és folyamatosan ajánlásra kerül a több ezer vásárolni szándékozó partnereknek.

– A gépkocsit vásárolni szándékozók a rendszer ingyenes tagjai, ami biztosítja, hogy a keresleti oldal többségében legyen a kínálattal szemben. Így komoly esélyt nyújt Önnek autója gyors eladására.

– Ha Ön eladó:

Kínálata azonnal megjelenik az adatbankban. A gépkocsi eladásáig vagy min. két hónapig az Ön gépjárműve folyamatosan ajánlásra kerül a vevők felé.
Kívánságára értékbecslést is végeznek, Önnek csak a telefont kell felemelnie. A rendszerbe kerülés és az azt követő szolgáltatások ellenértéke a gépkocsi kínálati árától függően 500 vagy 750 Ft.

– Ha Ön vevő:

Tetszés szerinti adatok vagy feltételek alapján kereshet járművet (pl.: típus, ár, kor, motor km, motor térfogat, motor jelleg stb.).
Ön jelentkezhet korlátlan számú alkalommal, ami ingyenes.

– A rendszer működése:

Az Ön telefonhívása alapján, eladni vagy vásárolni kívánt autó – ár, műszaki és esztétikai paraméterek alapján – besorolásra kerül a kínálati, illetve keresleti adatbankban. Autóvásárlás szándéka esetén az adatbanki bevitelkor azonnali információt nyújt a Varico Kft. Érdeklődés esetén további felvilágosítással Oláh Sándor cégvezető igazgató készséggel áll rendelkezésre.

Varico Kft.
1066 Budapest, Dessewffy utca 37.

Varico Kft.
AUTÓTŐZSDE PROJECT
1066 Budapest, Dessewffy út 37.
Tel./fax: 111-2322, 112-8848

AUTÓPIAC

Gyártmány	Eladás dátuma: 94.01. hó ezer Ft	94.03. hó ezer Ft
BMW 520i		
89-es	1200–1500	1250–1550
91-es	1750–1950	1850–2050
Fiat Uno D		
87-es	290–315	
300–3200		
89-es	360–385	360–395
Lada 2107		
87-es	170–220	180–230
90-es	310–350	310–360
Kadett 1.6 D		
84-es	235–260	240–270
87-es	400–460	380–470
Polski 126P		
87-es	80–110	90–120
88-as	95–120	90–120
Trabant 601		
86-os	25–40	30–45
87-es	35–50	40–55
VW Golf CI D		
85-ös	390–470	400–490
88-as	490–620	510–630
Mitsubishi Colt 1.8 D		
87-es	360–400	365–400
89-es	520–540	520–545
Mazda 626 1.6		
81-es	190–220	200–220
85-ös	300–340	310–345
Mazda 626 2.0		
83-as	295–320	300–320
85-ös	400–430	400–430

Gyártmány	Eladás dátuma: 94.01. hó ezer Ft	94.03. hó ezer Ft
Nissan Cherry		
81-es	170–200	180–210
85-ös	280–320	280–320
Opel Corsa 1.2		
83-as	290–320	300–320
90-es	590–620	600–630
Peugeot 205 XS		
87-es	480–530	480–530
89-es	540–570	550–570
Renault 5		
84-es	160–200	170–210
91-es	590–620	600–630
Audi 100 2.0		
84-es	380–410	385–420
85-ös	440–500	450–520
Citroen Bx 19		
86-os	340–380	340–390
89-es	640–700	650–720
Ford Escort 1,6 D		
87-es	420–540	440–570
89-es	510–580	520–580
Honda Acord 2.0		
86-os	590–630	590–640
88-as	690–720	700–740
Honda Civic		
89-es	740–780	740–780
93-as	1150–1300	1150–1350
Lancia Delta TD		
87-es	420–460	430–470
93-as	950–1050	950–1050
Mercedes 190 D		
89-es	1420–1550	1450–1550
92-es	1650–1750	1650–1750

Gyártmány	Eladás dátuma: 94.01. hó ezer Ft	94.03. hó ezer Ft
Seat 1.5		
88-as	350–420	350–420
91-es	550–690	550–690
Skoda 120 L		
85-ös	90–120	90–120
89-es	155–180	160–185
Suzuki Swift		
88-as	510–540	510–550
90-es	640–700	640–700
Toyota Tercel		
87-es	730–820	740–820
89-es	1280–1400	1280–1400
Zastava		
82-es	80–100	80–100
85-ös	110–1250	110–125
Alla 33 1.4		
86-ös	400–420	400–440
92-es	1000–1150	1000–1150
Alla 33 1.8 TD		
88-as	400–440	410–440
93-as	1400–1500	1400–1500

Varico Kft.
1066 Budapest, Dessewffy utca 37.

AUTÓTŐZSDE PROJECT
Tel./fax: 111-2322, 112-8848

AUTÓPIAC

Apróhirdetés

2 db hátsó Bilstein lengéscsillapító, új, Ladához, eladó. Telefon: 115-34-83

1975 előtti, angol és francia autók gyűjtésével és restaurálásával foglalkozókkal felvenném a kapcsolatot. Szolcsányi Ferenc 2085 Pilisvörösvár Kálvária u. 65.

Lancia Delta HF Turbo 1,6 i, 1987-es, 95 000 km-rel eladó, vagy cserélhető Golf GTI-re, Peugeot 205 GTI-re. Telefon: 153-6969, Bauer Miklós.

Volkswagen Golfos kapcsolatokat keresek. Golf alkatrészek eladók, beszereléssel is. Sindely Gábor autószerelő mester 1208 Budapest, Táncsics Mihály u. 85. Tel.: 1477-649

Japán terepjáróra cserélnék, 1983-as Opel Ascona 1,6 S típusú gépkocsit, jó állapotban, első kézből, esetleg eladom. Telefon: 156-3654

Velorexet vennék. Telefon: 156-3654

Audi 60 L, négyajtós, tolótetős, 1500-as, 1972-es, típustiszta, üzemképes, fehér, leadott rendszámmal, elsőkézből, garázsban tartott, jó állapotban eladó 70 000 Ft-ért. Tel.: 156-3654

Nissan Sunny GTR 4WD Turbo, 1,5 éves, 280 lóerős, 12 000 km-rel, 2,7 millió forintért. Tel.: 186-3064

Zasztava 1100-as, tíz éves, jó állapotban, sürgössen eladó 99.000,– Ft Tel.: 186-30-64

Versenyautó adás-vétel közvetítés, versenyzéshez tartozékok és alkatrészek közvetítése, navigátor és szponzor közvetítés. VAN?...! közvetítő iroda 1026 Budapest, Szilágyi E. fasor 103., Hétfőtől péntekig 14–20 óráig. Ugyan itt Rallye Pressbe apróhirdetés felvétel. Továbbá rendelhető kézi és számítógépes jármű dekoráció, festmény is.

Kívánság szerinti, kézi gravírozás autóüvegre. Telefon: 156-3654

Gr. N-es Suzuki GTI eladó, vagy bérbe adó, 30 kerékkel rengeteg alkatrésszel. Tel: 227-4531

Navigátort keresünk, érdeklődni a szerkesztőségben.

Tisztelt olvasóink!

A Rallye Press színes havi magazin apróhírdetés díjszabásai

Kérjük olvasóinkat, hogy rózsaszín csekken szíveskedjenek az Önök által kiválasztott apróhírdetés honoráriumát az alábbi címre elküldeni:

Új Manager Press kiadóhivatal – Apróhirdetés

7621 Pécs, Király u. 58. 1/2.

Apróhirdetés díja: 500 Ft + 25% ÁFA

Különlegesen tervezett apróhirdetés (keret, grafika stb...)
2000 Ft + 25% ÁFA
(Kérjük olvasóinkat küldjenek az általuk tervezett hírdetésformátum megjelenéséhez szükséges emblémát, keretet, grafikát stb.)

A megrendelőlapot szíveskedjenek címünkre visszaküldeni.

Új Manager Press kiadóhivatal – Apróhirdetés

7621 Pécs, Király u. 58. 1/2. Telefon: (72) 313-329 Fax: (72) 313-329

MEGRENDELŐSZELVÉNY

Név: .....

Cím: .....

Irányítószám: ..... Telefon: .....

Szöveg:

MEGRENDELŐLAP

Megrendelem a Rallye Press című havi magazint ..... példányban, és kérem az alábbi címre kézbesíteni:

Megrendelő neve: .....

címe (város, község, terület .....

(utca, tér, ltp.): .....

(irányítószám): .....

Az előfizetés díja negyedévre 207 Ft, félévre 414 Ft, egy évre 828 Ft + postaköltség

---

aláírás