

# NAVIGÁTOR

## 3, 2, 1, RALI

### MOTORSPORTOK



# ASTRA KUPA

Szabályismeret

## A BERENDEZ BT. üzleteiben BÚTORAINK NAGY VÁLASZTÉKBAN

Szekrény sorok, kárpitozott garnitúrák gazdag szövet- és színválasztékban.  
Szállodai berendezések, iroda- és konyhabútorok egyedi megrendelésre is.

### Üzleteink:

Budapest XX. kerület, Kossuth Lajos u. 77.  
Budapest XXIII. kerület, Grassalkovich u. 158.  
(volt pártház épülete)  
Telefonszám: 06-30/318-634, 06-60/318-634



## PREMIER VIDEO STÚDIÓ

Ahogy a korábbi nyolc évben, az idén is készítünk a ralibajnokság egyes futamairól mősoros videokazettákat.

A kazetták mősorideje 3 óra.

A versenyeket 6-7 kamerával rögzítjük.

A mősoros kazettákat utánvétellel postázzuk 2900 Ft/kazetta áron, postaköltséggel együtt.

1994, 1995, 1996. évi látványos, éves összefoglaló 3500 Ft/kazetta áron megrendelhető.

1029 Budapest, Pipitér utca 10.  
Telefon: 275-8540  
vagy 30/484-595,  
Zágon Zsolt



'97 NYÁR  
*Geringer* -nél önre vár!

**RENDKÍVÜLI SUZUKI AKCIÓ MÁRC. 31-IG.**

Részlet, tartós bérlet egyéni igény szerint.

**Minden kedves vásárló egy 2 személyes nyaralást kap!**

**A helyet ön választja, mi fizetjük!** Pl.: Francia Riviéra, Horvátország, Korzika, Szicília, Ciprus, Korfu, Bibione, Jesolo stb.

**Használt Suzukiját beszámítjuk!  
Hívjon, vagy jöjjön személyesen!**

**Komárom 34/340-371**  
Csákvári Erika

**Tatabánya 34/310-310**  
Hercz Edit



**Tudja, ha Suzuki – akkor  
*Geringer*, mert a nyaralása  
is ingyenes, és remek!**



**Szervizünkben mindent egy helyen megtalál.**

- Alsó-, felső-, motormosás
- Garanciális javítás
- Fizető kis- és nagyjavítás (gépi munka is)
- Műszaki vizsga (ZT: összes keleti, Suzuki, Hyundai, Opel, Ford család)
- Karosszéria javítás, huzatás (kárrendezés)
- Fényezés (Standex színkeverés)
- Alváz-, üregvédelem (Dinol, 5 év garancia)
- Autómentés
- Autó bérbeadás
- Alkatrész értékesítés (műholdas rendelés 8 óra alatt)

**Javítás idejére ingyen cserekocsit biztosítunk – (még Önnek is!)**

**TATABÁNYA**, Szanatórium út 1-3. Nyitva: 8-18-ig, szo. 8-13-ig. Tel.: **34/310-310** • **TATA**, Május 1. út (használt autó) Nyitva: 8-18-ig, szo. 8-13-ig. Tel.: **34/381-642** • **KOMÁROM**, Báthory u. 1. Nyitva: 7-22-ig, szo. 8-16-ig. Tel.: **34/340-490**

**TÖRÖTT, TOTÁLKÁROS SUZUKIT ÉS HYUNDAIT VÁSÁROLUNK!**

# Negyven oldal

**M**indössze ennyi áll rendelkezésünkre, hogy hónapról hónapra beszámoljunk az autó- és motorsportok történéseiről. Figyelembe véve, hogy néhány hét múlva megkezdődnek a bajnokságok, nyugodtan mondhatom, ez nagyon kevés. Kevés leginkább akkor, ha a versenybeszámolókra szánt oldalakon helyet követelnek maguknak a nézőbalesetekről szóló írások is.

Ebből a szempontból talán a rali a legveszélyeztetettebb szakág. Zártpályás versenyeken szerencsére nálunk igen ritkán történik egy-egy pletykalapoknak munkát adó esemény. A tragikus vagy éppen botrányszagú hírek könnyebben bejárják az egész országot, mint mondjuk ifj. Tóthék vb-szereplése. Egy ilyen esemény távol tarthatja a sporttól az amúgy is elég szűkmarkú szponzorokat.

Írhatnám azt is, hogy aki rossz helyen áll, megérdemli, de ez azért nem teljesen így van. A versenyzők feladata az, hogy mihamarabb teljesítsék a számukra kijelölt és lezárt szakaszokat, de nem mindenáron. Nincsenek könnyű helyzetben a rendezők, mert ugye egy tizenegynéhány kilométeres erdei szakaszon nem állíthatnak rendőrt minden fa mellé. Az egyenmellénybe öltöztetett civil

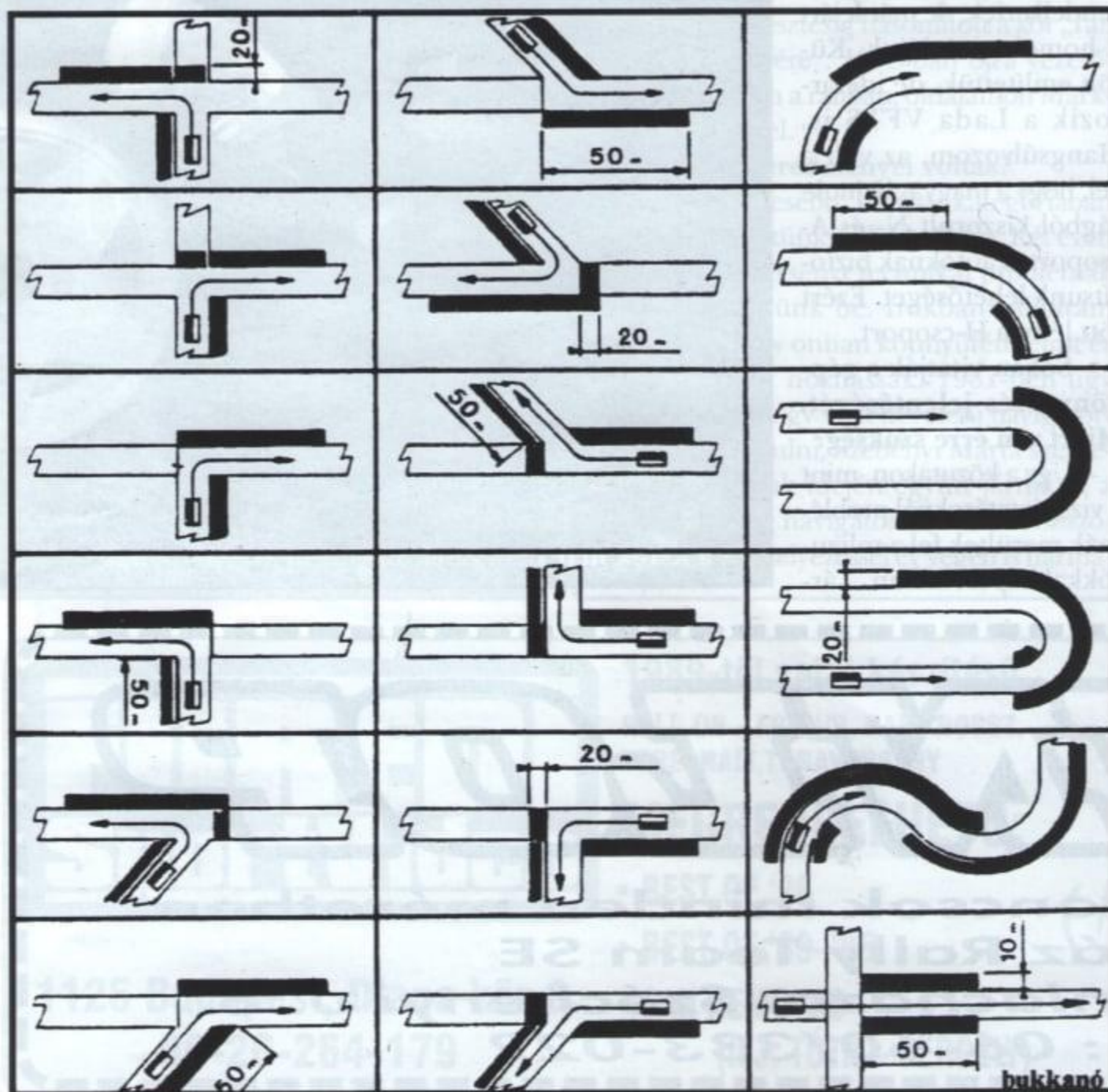
felügyelők pedig az esetek többségében hiába mondják, hogy a szalagokat nem díszletként húzták ki a gyorsaságik mellett. Maguknak a nézőknek kellene annyi felelősségérzettel rendelkezniük, hogy ne akarjanak mindenáron az ördöggel cimborálni. Némely pilóta a család vagyonát teszi kockára az autósportért, azért, hogy a pályák mellett jól szórakozhassunk.

Új szezon kezdődik és jó lenne, ha ez nem csak a versenyzőkre vonatkozna. Rémisztő látvány a gyorsaságik mellett tökrészezen tántorgó ember. Ezért akinek ilyen hajlamai vannak, inkább a sarki kocsmában vagy otthon élje ki őket. Ne akarja elrontani több ezer ember szórakozását.

Nem szükséges egyetemi végzettség ahhoz, hogy rájövünk hová nem szabad állni. Legtöbb ralisportrajongó ezt magától tudja. Segítségként mégis mutatunk egy ábrát. A feketével jelölt területeken könnyen keréknyom kerülhet bárki homlokára, ami ugye nem kellemes dolog. Ennek tudatában nézegessük – így néhány héttel az első verseny előtt.

A mi helyzetünket is megkönnyítitek azzal, ha évközben nem kell ilyesmivel foglalkoznunk. Tudjátok: mindössze negyven oldalunk van.

A szerk.



## Tartalom

**Műszaki előírások az autósportban ..... 4-5. oldal**

**Autókrossz ..... 8-9. oldal**

**Astra Kupa történet ..... 10. oldal**

**Astra Kupa szabályismeret ..... 11. oldal**

**Enyhülés várható ..... 13. oldal**

**Kitekintés a ralivilágba ..... 14-15. oldal**

**Navigátor riport: Kiss Ernő ..... 16-17. oldal**

**Esztergomi útvonal és időterv ..... 22. oldal**

**Visszapillantó tükörben az Esztergom Rali ..... 23. oldal**

**Stadiongokart Nyíregyházán ..... 24. oldal**

**Tereprali díjkiosztó ..... 25. oldal**

**Motorsportok ..... 26-32. oldal**

**Ralikrossz ..... 33-35. oldal**

**Egy malomban örlünk ..... 36. oldal**

**Kérdőívek ..... 37. oldal**

# Műszaki előírások az autók

A Magyar Nemzeti Autósportszövetség február közepén kiadta ezévi első technikai körlevelét, melyben a '97-es év legfontosabb műszaki előírásait, illetve azok változásait foglalták össze. A szövetség technikai bizottságának vezetőjét, Károly Balázst kértem meg, segítsen „magyarra fordítani” a paragrafusokat.

**– Kezdjük a biztonsági felszerelésekkel! Mit érdemes tudnunk?**

– Az elmúlt években kiadott rendelkezésekhez képest nincs változás. Az E betűjelzésű sisak jó idén is. Kötelező a tűzálló ruházat, a megismerhetőség szempontjából lényeg az, hogy az embléma a nyakában legyen. A régít még nem vonták ki a forgalomból. Nem kötelező a homologizált ülés sem, de természetesen használható. A bukócsőnél idén is a '94-es szabályok érvényesek.

**– Változtak viszont a versenygumikra vonatkozó előírások.**

– Az A-csoport 1600 ccm-es géposztályában hét és fél helyett nyolc coll lett a kerekek megengedett szélessége. Ez természetesen nemcsak a rali, hanem a többi versenyre is igaz. Raliban és ralikrosszban tilos a slick, azaz a minta nélküli gumik használata. Pontosabban a szintizta országos bajnoki ralikon – amelyek nincsenek nemzetközi versenynek bejelentve – év végéig még lehet ilyen abroncs az autókön a gyorsasági szakaszokon. Az új előírás szerint ralikrosszban a gumik futófelületének legkevesebb 25 százalékán minta kell hogy legyen. Ez az érték a rali szakágban valószínűleg 17 százalék lesz. A FIA – nemzetközi szövetség – a szerk. – közzétett egy listát. Ezen azok a gumifajták szerepelnek, melyek feltétel nélkül használhatók. Ha az említett százalékoknál nagyobb arányban találunk árkokat a gumiban, akkor természetesen azt is elfogadjuk. A világbajnoki futamokon egyébként csak gyári, nem vágott mintázatú gumikkal versenyezhetnek. Az egyéb FIA-rendezvényeken a százalékarányok lényegesebbek, jók az egyedileg vágott abroncsok is.

**– Bevallom, amikor az üzemanyagokról olvastam, nem sokat értettem az egészből.**

– A körlevélben az FIA általa közölt „től-

ig” határok olvashatók. A kereskedelmi forgalomban, benzinkutakon kapható üzemanyag megfelel ezeknek az értékeknek. A versenyzők vásárolhatnak egyéb helyekről különböző benzineket, a lényeg, hogy ezek összetétele ne haladja meg az FIA-normát.

**– Ismét vannak autótípusok, melyek lejárt homologizációját meghosszabbította a szövetség?**

– A Peugeot 205 Rallye típust a nemzetközi szövetség engedélyezi 1997 végéig. A 205 GTI esetében hazai döntés született annak figyelembevételével, hogy jó állapotban vannak az autók és még mindig annyi van ebből a típusból, hogy érdemes a másodosztályban indítani. A magyar Suzuki FIA homologizációval nem rendelkezik, de igény érkezett az egyik szakosztály részéről, hogy az autóval a nemzeti bajnokságban versenyezhesse, ezért úgynevezett nemzeti homologizációt kapott. Érkeztek olyan kérelmek a ralibizottsághoz, hogy a bajnokságból már kiszorult autókkal egy külön csoportban indulhassanak. Kísérleti jelleggel, egyelőre két géposztályban 1600 ccm alatt és 1600 ccm felett az intézőbizottság engedélyezi azokat az autókat, melyek Magyarországon gépkönyvvel rendelkeztek, de már lejárt a homologizációjuk. Külön említettük, de idetartozik a Lada VFTS is. Hangsúlyozom, az volt a cél, hogy a magyar bajnokságból kiszorult N- és A-csoportos autóknak biztosítsunk lehetőséget. Ezért jött létre a H-csoport.

**– Sokan vitatják a gépkönyvezés jelentőségét. Miért van erre szükség?**

– Úgy a közutakon, mint a vizsgáztatásoknál problémák merültek fel a raliautókkal kapcsolatban. Tár-

gyalásokat kezdeményeztünk a közlekedési felügyelettel és a minisztériummal. Ennek eredményeképpen a gépkönyvet a vizsgáztatók és a rendőrök – mint a forgalmi engedély kiegészítőjét – hivatalos dokumentumként fogadják. Ezentúl a sportbiztonsági be rendezések, például a bukócső nem jelentenek problémát, nem kell külön vizsgálatokat végezni. A gépkönyv a sportszabályokat levédi. A szövetség technikai bizottságának érdeme, hogy lehetőség van A-csoportos raliautók összeépítésére is. Ez annyit jelent, hogy a versenyző vásárol egy motort és egy karosszériát, a két fődarabból épít egy versenyautót és amennyiben érvényes homologizációjú, A-csoportos autóról van szó, minden további nélkül megkapja a vizsgáztatási szakvéleményünket. Ezt a felügyelet, mint kiegészítőt elfogadja és gyakorlatilag máris rendszámot versenyaútót



Ez a kerek már nem felel meg az új szabályoknak

# DUNLOP

Rali gumiabroncsok minden méretben.

Mráz Rally Team SE

2340 Kiskunlacháza, Széchenyi u. 6.

Tel.: 06-60/333-022

# sportban

használhat. Emellett megkapja az első forgalomba helyezést is, ami manapság nem kis dolog.

– **Mi okozza általában a legtöbb problémát az év eleji gépkönyvezéseken?**

– Az autók egy részét nem rajtkész állapotban hozzák, hanem úgy, hogy még ezt meg kell rajta csinálni. Igyekszünk a gépkönyvezés időpontját mind közelebb vinni az első versenyhez. Azt, hogy a hibákat kijavították-e csak a verseny gépátvételén tudjuk ellenőrizni, ami az ottani időbeosztás rovására megy. Azzal tudják segíteni a munkánkat, ha az előző évek tapasztalatai alapján tisztességgel felkészülnek a gépkönyvezésre. Volt rá példa, hogy motor és váltó nélkül toltak oda egy autót, ami tényleg jó történetnek, de ilyet azért nem lehet csinálni.

-nasa-



## Károly Balázs az autóversenyző

A fiatalabbak közül kevesen tudják, hogy Károly Balázs, a hazai versenyek fáradhatatlan „gépátvevője” hajdanán szintén autóversenyzett, még hozzá igen sikeresen.

– **Hogy kezdődött a pályafutása?**

– 1973-ban az angol nagykövetségen lehetett 15 mm-es filmeket kölcsönözni. Hozzájutottam egy Roger Clark nevű raliversenyzőről szóló összeállításhoz. Ennek megtekintése inspirált a versenyzésre. Túrav versenyeken vettem részt egy saját tuningolású Ladával. Ez akkoriban annyit jelentett, hogy a leselejtezett taxiból épített autóban a bukócsövön kívül valamivel szélesebb gumi volt, mint a „kujbisevi radiál”. 1976-tól Bereczky Ákosnak navigáltam a saját autómban a szezonnyitó Mecsek Ralin. Az év további versenyein a néhai Dusóczky Iván – a FŐTAXI versenyzője volt haláláig – versenyzőtársa voltam egy Skoda 110 Rallye típusú autóban. A hazai futamok mellett részt vettünk a Barum Ralin és a Skoda Ralin, ami EB-futam volt. 1977-ben átültem ifj. Tóth Imihez és átépítettünk egy 1500-es Ladát a Fiat 131 sziluettjére. Ez az autó megtévesztésig hasonlított a kor „rali csodafegyverére”. 1978-ban újra vezetőként indultam a raliban, oldalamon Markwarth Péterrel.

– **Milyen eredményei voltak?**

– A legnépesebb, 1600-as kategóriában hatodikak lettünk a Skoda Ralin. Két éven át minden versenyt technikai problémák nélkül fejeztünk be. Irakban vállaltam munkát, hogy onnan könnyűfémfelnit és Pirelli gumit hozhassak. 1981-ben úgy döntöttem, hogy saját nevelésű navigátorral fogok indulni, Szabényi Márta személyében. Annak idején együtt jártuk ki a Szászvári féle navigátor iskolát. Többszöri harmadik helyezéssel év végén is harma-

dikak lettünk géposztályunkban. Akkoriban Ferjancz volt az örökös első. 1984-ben a Salgó Ralin történt etikátlan rajtoltatás miatt úgy döntöttünk, raliban nem indulunk többet. Indultam viszont az utolsó Visegrád-Lepencei hegyi futamon. 1985-ben megépítettem 2105-ös A-s pályautómat. Ezzel bejutottam a BBK válogatottba Gergely András mellé, aki sokat segített. A nemzetközi szereplés, a külföldi ellenfelek és a sok versenykilométer meghozták a várt eredményt. Sorozatban jöttek a futamgyőzelmek. 1987-ben Hockenheimben, a Forma I-es pályán egyedüli keleti indulóként negyedik helyet értem el az 1300-as géposztályban. Együtt indult a teljes A-cso-

portos mezőny, így a „nagyokkal” is meg kellett vívni a kvalifikációért.

– **Miért hagytad abba az aktív versenyzést?**

– A BBK megszűnésével és a Hungaroring hazai versenyzők előli bezárásával gyakorlatilag nem volt lehetőség a pályaversenyzésre. A gyorsasági bajnokság két alkalomból és három futamból állt. Közben 1990 óta gépátvevőként dolgoztam a raliban. A megoldandó feladatok arra ösztönöztek, hogy próbáljuk meg rendbe tenni a magyar autósport technikai problémáit. El kellett döntenem, hogyan tovább? 1991 nyarán a csehszlovákiai Havirovban rendezett pályaversenyen éreztem a felszabadult célba érkezés örömét, úgy tűnik utoljára. 1992-ben Zsembery Jenő alelnök úr felkérésére megalakíthattam a szövetség autós technikai bizottságát.

– **Néhány éve munkája során kellemtelen atrocitások érték. Előfordul-e még ilyen?**

– Szerencsére ezek teljesen megszűntek. Az a tapasztalatom, hogy a versenyzők egyre jobban belátják, az ő érdekükben dolgozom.

– Szerencsére ezek teljesen megszűntek. Az a tapasztalatom, hogy a versenyzők egyre jobban belátják, az ő érdekükben dolgozom.

Ördög Miklós



**FÜREDI SportVideo**

1125 Budapest, Diana köz 6.  
06-20-264-179

1989-től saját készítésű...

RALI, OB - EB - VB, RALIKROSSZ,  
TEREPRALI, TÚRAVERSENY

**MEGRENDDELHETŐ:**

- BEST OF '96
- BEST OF '89-'95
- SAN REMO '96  
(IFJ. TÓTH - GERGELY)



# Pénzes nemcsak a Samarával vív

Pénzes Zsolt Samarával idén is a másodosztályban versenyez tovább. A huszonhárom éves pilóta egyszerre több vasat tart a tűzben. A raliversenyzés mellett vívással is foglalkozik, még hozzá az elsőosztályban.



– **Hogy tudod összeegyeztetni a két sportot?**

– Nehezen. Minden délután vívóedzésem van. Ehhez jön a munkám, a szponzor keresés, az autóépítés és áprilistól a versenyzés is. Szerencsére eddig még sikerült.

– **Pályafutásod kezdete óta Ladával versenyzel. Mennyire kötődsz ehhez a márkához?**

– Az anyagiak ezt teszik lehetővé. Igazából már idén sem szerettem volna ezzel menni. Nem azért, mert rossz autó, hanem

mert fejlődni szeretnék. Véleményem szerint két évnél többet nem szabad ugyanazzal az autóval versenyezni. Egy Skoda KIT CAR-t terveztünk, de sajnos nem tudtunk elég pénzt összeszedni.

– **Mire lehet elég másodosztályban egy Samara?**

– A tavalyi pécsi és veszprémi versenyek tapasztalatai alapján mondhatom, hogy ütőképes, jól felkészítve fel tudja venni a versenyt a Favoritokkal. Ha könnyebb lenne hozzájutni a Samara versenyalkatrészeihez, biztos többen cserélnék le a „kockákat”. Egy Samara még mindig fele annyiba kerül, mint egy Skoda, csak nagyon nehéz mondjuk egy jó váltót kapni hozzá. A gyár elég messze van, akinek pedig itthon van jó alkatrésze, az nem szívesen adja el, mert ha neki kell egyszer, nem valószínű, hogy tud majd szerezni. A mi motorunk most készült el. Életemben először van rendes gumim, 14-es kerekem, jobb váltóm és jobb kipufogóm. Minden adott ahhoz, hogy rendesen menjen az autó. Ha a szerencse is mellénk szegődik, az első ötben szeretnénk végezni abszolútban. Lada Kupában pedig az első háromban.

– **Mi a tapasztalatod a pénzszerzés terén?**

– Ígéretünk volt bőven, de a bankszám-

lák nem nyíltak meg. Kerestünk egy profi, akinek ez a foglalkozása és ért hozzá, de nem találtuk meg. Lehet, hogy rossz helyen kerestük. Ahol én kopogtattam, ott általában az volt a válasz, hogy vegyél egy autót, aztán majd ha az elsőosztályban leszel, a legjobbak között, akkor beszélhetünk róla. Szerintem a szövetségnek kellene egy kicsit komolyabban venni a másodosztály menedzselését. Több gyorsasági szakasz kellene és olyan versenykörülmények, hogy az ember nyugodtan odavihesen egy szponzort, ne egy drótkerítéses parkolóból legyen a rajt.

– nasa –

## A RALI HARMADOSZTÁLY 1997. ÉVI KIEGÉSZÍTETT VERSENYNAPTÁRA

Május 2–3.	Győr
Május 10–11.	Gyöngyös
Május 31–június 1.	Jászberény
Június 20–22.	Oroszlány
Június 28–29.	Hajdúszoboszló
Július 19–20.	Debrecen
Augusztus 9–10.	Eger
Augusztus 23–24.	Mezőtúr
Szeptember 13–14.	Hévízgyörk
Szeptember 20–21.	Budapest
Október 22–23.	Szombathely
December 5–6.	Veszprém

## Újabb versenylehetőség amatőröknek

# Rabócsi Ring Máriapócs

Nem kell, hogy hátrányos helyze tűnek érezzék magukat a benzingőztől túlfűtött kelet-magyarországi fiatalok. A tapolcai ralikrosszpályán kiírt amatőr bajnokság mintájára idén Szabolcsban is lesznek hasonló versenyek. A négyfordulós verseny sorozatot a pápalátogatás révén híressé vált kisváros, Máriapócs egykori lovaspályáján rendezik.

A gyönyörű környezetben kialakított, kitűnő vonalvezetésű, technikás pályán debütáló versenyként nemrégiben nagyszerű hó-jég ralikrosszt rendeztek.

A Nyíregyházi Autó, Motor, gokart Sportegyesület által kiírt egyéni, amatőr bajnokságon bárki részt vehet, aki a verseny időpontjában B-kategóriás jogosítvánnyal rendelkezik.

**A járműveket az alábbi géposztályokba sorolják:**

- 1. Divízió I.:** 1600 ccm-ig (turbó nélkül)
- keleti csoport (Lada, Skoda stb.)
  - nyugati csoport

**2. Divízió II.:** 1600 ccm felett (turbós is)

- kétkerékűhajtásúak
- négykerékűhajtásúak

**Biztonsági követelmények:** minden versenyautóban kell, hogy legyen bukócső, fejtámlás vezetőülés, automata biztonsági öv és féklámpa. Előírás a külső vonószem és a lökhárító, amely készülhet 5/4-es zártszelvényből is, de nem lóghat ki a karosszéria síkjából. A versenyzőknek zárt ruháza-

tot (nem műszál alapú), kesztyűt és bukósisakot

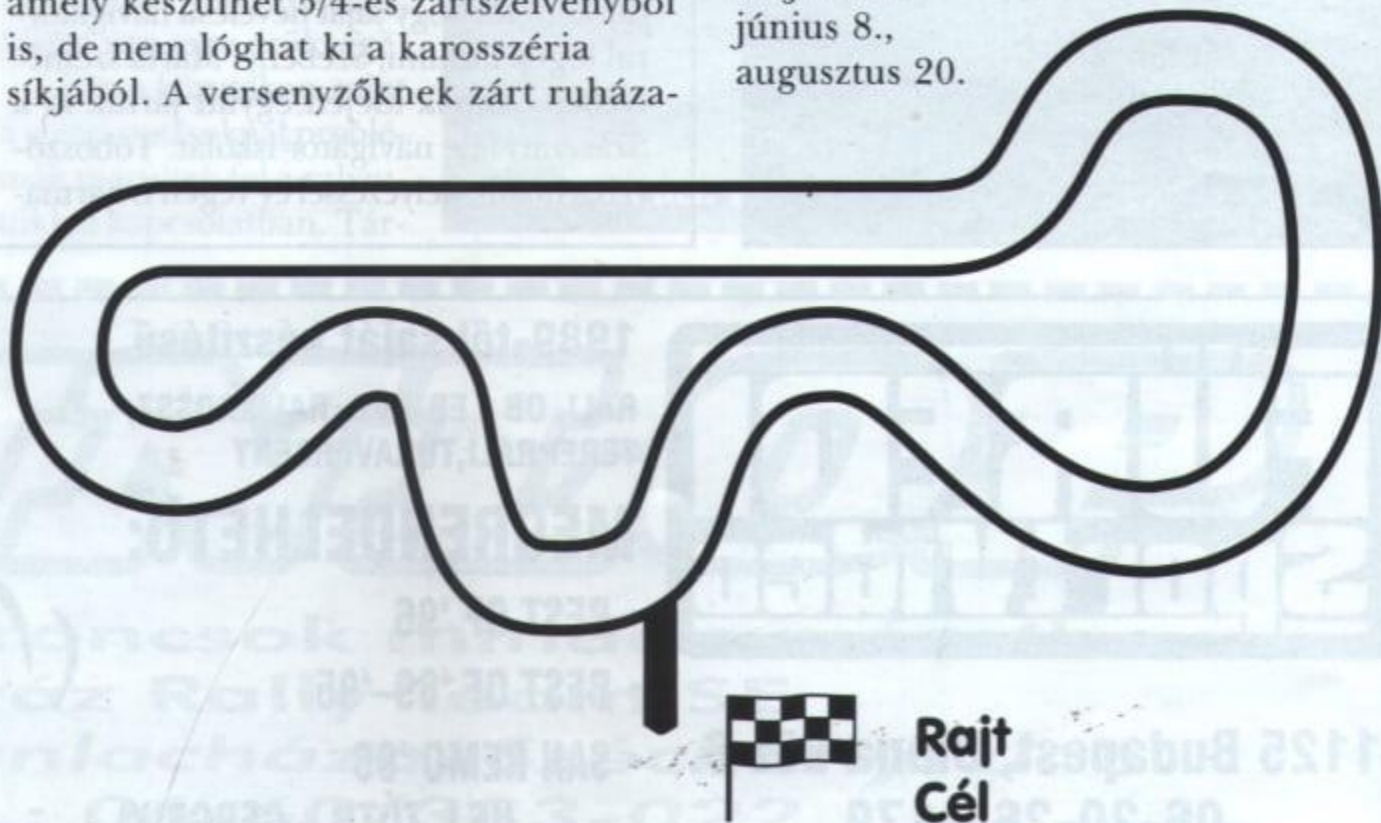
kell viselniük. Zártpályás versenyről lévén szó, nem kötelezőek a lámpák és a forgalmi engedély sem.

Minden érdeklődőt és versenyzőt szeretettel várnak Máriapócsban.

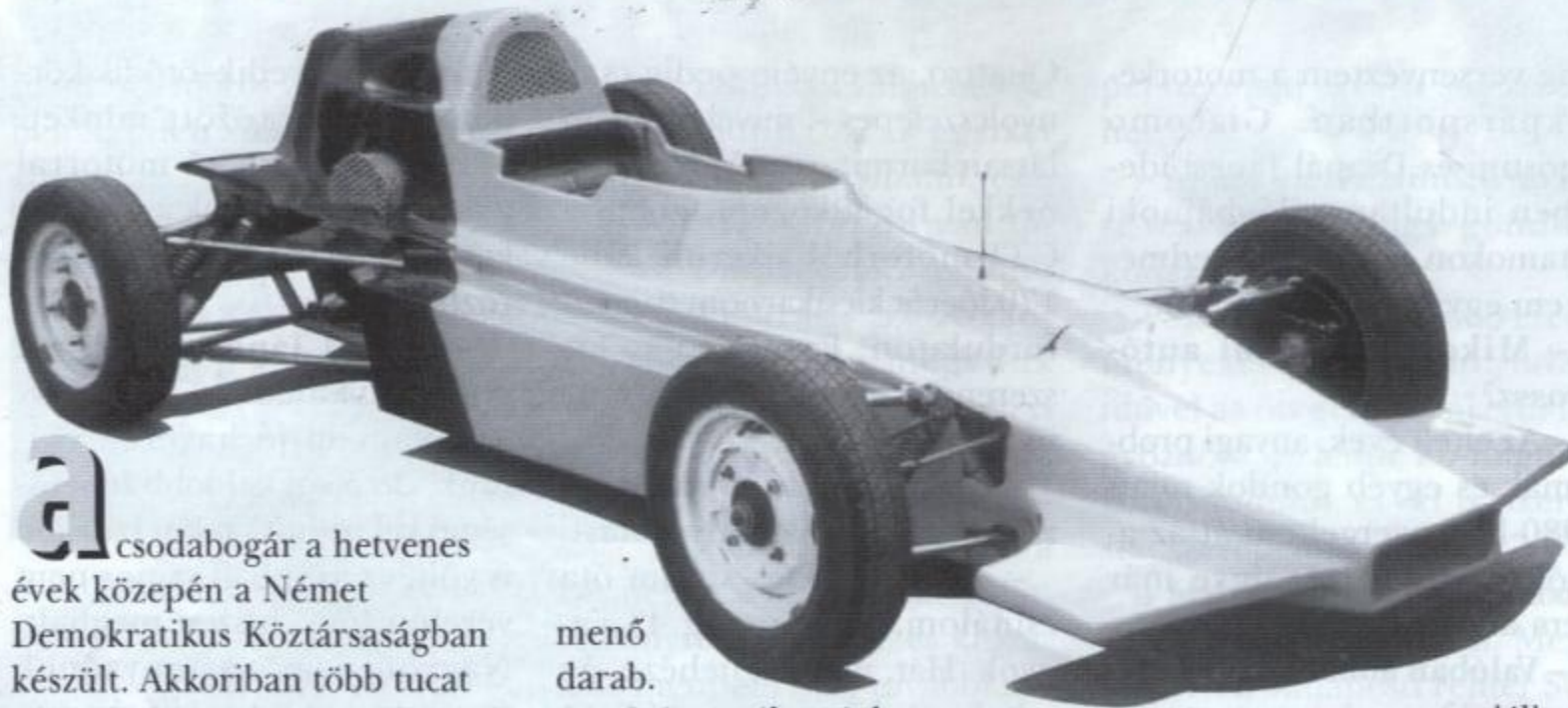
**INFORMÁCIÓS TELEFON:**  
30/532-573

**A versenyek időpontjai:**

- április 13.,
- május 19.,
- június 8.,
- augusztus 20.



# Trabant Formula Easter



**A** csodabogár a hetvenes évek közepén a Német Demokratikus Köztársaságban készült. Akkoriban több tucat futott belőle az ottani pálya-autóbajnokságban. Nem tudjuk, hogy Magyarországra mikor és ki révén került be, de egy biztos. A Döme Szervizben 1996. áprilisától 1997. februárig dolgoztak azon, hogy ismét működjön a ritkaságszámba

menő darab. A csővázas pályagépben a motor és a váltó hátul kapott helyet. A lóerőket hátsókerék-hajtás révén viszi az aszfaltra. A négysebességes széria Trabant váltóból hiányzik a szabadonfutó és a negyedik fokozat egy fokkal rövidebb. A kapcsolás

egy speciális rudazaton keresztül történik. A kormányzást szériaházból kialakított fogaslécés kormánymű, Skoda gömbfejek, valamint Trabant irányítókarok teszik lehetővé. A kétkörös, hidraulikus fékrendszeren

állítható az első és hátsó fékerő. Elöl Wartburg, hátul Trabant dobfékek vannak az Easteren. Mindkét futóműben MZ rugóstagok kaptak helyet. A keréktárcsák mérete 4Jx13" és 6Jx14" között szabadon választható. A vezető biztonságáról áramtalanító kapcsoló és beépített tűzoltórendszer gondoskodik.

## MŰSZAKI ADATOK:

### Trabant formula easter

Hosszúság	3580 mm
Szélesség	1650 mm
Magasság	910 mm
Nyomtáv elől	1440 mm
hátul	1570 mm
Tengelytáv	2190 mm
Motor	három felömlős GR.B Trabant motor kis hengerfejjel
Teljesítmény	kb. 42 LE 5800-as fordulaton
Tömege	340 kg
Végsebesség	kb. 145 km/ó
Fogyasztás	18 L/100 km



**P**arc Ferme az autóversenyek azon része, magyarul zárt parkolója, ahol a rajt előtt és célbaérkezés után „összegyűjtik” a mezőnyt. Bizonyára az autósportrajongók többsége szívesen lenne versenyautó-tulajdonos. Bárkinek lehetősége van, hogy otthon, a szekrényében felsorakoztassa kedvencei autóit. Hazánkban egy lelkes kis csapat évek óta készít versenyautó modelleket. A világbajnok autóktól a Ladáig számtalan kisautót készítettek már, melyek nem

# Parc ferme a vitrinben

csak külsejükben hasonlítanak az eredeti gépekhez. Gondosan kialakított utasterükben megtalálható a bukócső, kagylóülés és a biztonsági öv is. Egy ilyen modell tulajdonosa kellemes

borzongással idézheti fel emlékeit a futamok közti szünetben, vagy a téli kényszerpihenő során. Akinek felkeltették az érdeklődését, az a Kelenvölgyi Közösségi Házban

(XI. kerület, Kardhegy u. 2.) március 28-tól április 6-ig megnézheti az eddig elkészült modelleket. Részletes információval a 30/346-412 telefonszámon Hevesi Sándor szolgálhat.



## DÖME SZERVIZ

TRABANT VERSENYAUTÓ ÉPÍTÉS  
VERSENYALKATRÉSZEK – A-S, N-ES MOTOROK  
SPERDIFI • ÖTÖS VÁLTÓ • UTCAI TUNING  
ALKATRÉSZBESZERZÉS

☎ 30/241-125 DÖME 20/211-058 KÖVÁRY BARNA

### REFERENCIA:



# Szabó búcsúzik, Kis két au

A Magyar Köztársaság Autókrossz Országos Bajnokságának 1996. évi győztese és helyezettei lassan ébrednek, vagy már fel is ébredtek „téli álmukból”, és készülnek a májusban kezdődő '97-es sorozatra. Azonban nem mindenki van ez így. A magyar technikai sportok egyik – régi motorosa –, Szabó Péter második autókrossz bajnoki címe után, 43 évesen abbahagyja a versenyzést. A DIV. III. 1. csoportjának aktuális bajnok vaszöcskéjét az a Szerezla Zsolt „örökölte” tőle, aki tavaly a MAMSZ Ifjúsági Kupában három bajnoki címet nyert. Tóth László, a Divízió II. bajnoka inkább a ralikrossz felé kacsingat, Kis Sándor pedig ha lehet, még a tavalyinál is komolyabban gondolja a versenyzést. A következőkben az elmúlt év győztese szólalnak meg.

**Szabó Péter, a Divízió III. 1600 ccm alatti bajnoka, 43 éves.**

– Biztos hegyekben torlód-  
nak otthon a fényképek, e-  
gyéb emlékek.

– Nagyon sok érdekes dolgot  
tudnék mutatni, vannak fotó-  
im, albumaim, filmfelvételeim.  
Nemcsak magamról, hanem  
apámról, Szabó „Kuksiról” is  
(gyorsasági motorversenyző  
volt – a szerk.), sőt 6 éves fiam-  
ról, aki a minimotorosok kö-  
zött tavaly hatodik lett a baj-  
nokságban.

– Édesapja is motorverseny-  
ző volt. Ön is így kezdte?

– 1969-ben kezdtem a Zalka  
Máté Motoros Klubban, tíz

évig versenyeztem a motorke-  
rékpársportban. Giacomo  
Agostini és Drapál Jancsi ide-  
jében indultam világbajnoki  
futamon, a legjobb eredmé-  
nyem egy hatodik hely volt.

– Mikor lett ebből autó-  
krossz?

– Az eltelt évek, anyagi problé-  
mák és egyéb gondok miatt  
1980-ban nyergeltem át az au-  
tókrosszra. Most ugye már  
nem annyit írunk...

– Valóban abbahagyja a ver-  
senyzést?

– Hát igen. Elöttem csak Da-



rázs Tóni kezdte, ezért ha-  
gyom abba, és persze támoga-  
tót is nehéz találni.

– Úgy tudom, az autója már  
el is kelt.

– Szerezla Zsolték a tavalyi  
bajnokság zárófutamán meg-  
vették a kocsit, onnan már ők  
vitték haza. Az autó Golf-mo-  
toros és nagyon jó. Bár tavaly  
is Radákéknak volt a legjobb  
autójuk – egy nagyjából 200 ló-  
erős, 16 szelepes Audi

Quattro, az enyém pedig csak  
nyolcszelepes –, mivel azonban  
lassan harminc éve Volkswage-  
nekkel foglalkozom, ebből a  
GTI-motorból sikerült kábé  
170 lóerőt kicsikarnom tízezres  
fordulaton. Ezzel és egy kis  
szerencsével meg tudtam nyer-  
ni a bajnokságot.

– Szép bajnoki címmel le-  
zárni egy 27 éves pályafutást.

– Tizenhét éves korom óta  
csinálom, most pedig 43 va-  
gyok. Hát, nagyon nehéz... Az  
a helyzet, hogy most már csi-  
nálánk az új autót, de a má-  
sik eszem azt mondja: in-  
kább a fiamat

vigyem ver-  
senyre és őt  
támogassam,  
én már eleget  
versenyeztem.  
Nehéz lesz túl  
tenni rajta ma-  
gamat, hiszen  
az egész éle-  
tem erről szólt.  
Az iskolából is  
emiatt lógtam.  
Felmentem  
megpucolni a  
nagyok mo-  
torját, és később már én is mo-  
torozhattam.

– Elmesélné?

– Nagyon büszke vagyok rá,  
hogy a gyorsasági motoros vb-n  
olyan nevekkel versenyeztem  
egy pályán, mint a tízszeres vi-  
lágbajnok Giacomo Agostini. A  
Salzburgringen egyszer egy fu-  
tamban mentem vele a 350-  
esek között. Én egy Yamahával,  
ő a híres Augustájával. Meg-  
nyerte a futamot, én tizedik

lettem, a negyedik-ötödik kör-  
ben már lekörözött minket.  
Azzal a négyütemű motorral  
akkoriban talán csak a másodi-  
kat meg a harmadikat nem kö-  
rözte le.

– Drapál Jánosról milyen  
emlékei vannak?

– Nagyon jó haverok vol-  
tunk, de ő sokkal jobb lehető-  
ségekkel indult. Talán bátrabb  
is volt, ez azonban sajnos nem  
vezetett jóra, hiszen meghalt.  
Nagyon nagy versenyzőnek  
tartottam, nyert is világbajno-  
ki futamot Jugoszláviában. Az  
edzésen sajnos beállt a moto-  
rom, Jancsi megnyerte a ver-  
senyt, én pedig ott ültem man-  
kóval a tribünön, és bizony  
kipottyantak a könnyek a sze-  
memből, miközben a magyar  
himnuszt játszották.

– Most akkor hogyan tovább?

– Az lesz, hogy járok a fiam-  
mal a minimotoros futamokra,  
esetleg egy „bogárhátút” felké-  
szíték a gyorsulási versenyekre.

– Mi lesz a fiából, Szabó Gá-  
borból?

– Most volt hat éves, erről  
elég korai még beszélni. A jóég  
tudja, hogy mi lesz tíz-tizenöt  
év múlva.

**Tóth László, a Divízió II.  
1996. évi győztese. Egyéb-  
ként 41 éves.**

– Mondana valamit az autó-  
járól?

– Ez egy Audi 90-es, 20 sze-  
lepes, turbómotoros Quattro.  
Háromszáz lóerőre saccoljuk,  
mert hát ugye sohasem volt  
fékpadon. Maradjunk annyi-  
ban, hogy az utcai, 2200 köb-  
centis motor annak idején 230,

## SZÉLVÉDŐ KLINIKA

NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!



## GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA: SCHNELLGANG Bt.!

Cégünk több éve üzemel és áll a lakosság szolgálatában. Tevékenységünk a GÉPJÁRMŰVEK SZÉLVÉDŐÜVEGEINEK JAVÍTÁSÁRA ÉS CSERÉJÉRE szakosodott, folyamatosan követve a legújabb technológiát!

**Vállaljuk:** oldal- és hátsó üvegek beszerzését és cseréjét, kavicstörött fényszórók szak-  
szerű és olcsó javítását. Autóklub-tagoknak kedvezményt biztosítunk!

**További szolgáltatásaink:** gépjárművek CASCO-biztosítás alapján történő helyszíni  
kárfelvétele és kárügyintézése a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság  
ügyfelei részére.

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni  
a többi biztosítótársasággal is!

Minden típusú gépjárművének üvegproblémájával forduljon  
a SCHNELLGANG Járműjavító Szolgálató és Kereskedelmi Bt.-hez!

1171 Budapest, Pesti út és Kispajtás sarok Tel.: (06) 60/339-409

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89. Tel.: (06-1) 283-4406



# Autóval indul 97-ben

majd 240 lóerős volt. A mién-  
ben minden alkatrész audi, de



mindenből a nekünk tetsző  
összeállításban.

**- Ki lehet mondani, hogy a „nagy csoportos” szöcskék mögött ez a legerősebb autó?**

- Ezt azért nem kockáztat-  
nám meg. Ez a motor volt már  
mögöttem egy szöcskében is,  
hiszen én 1990-ben csővázással  
kezdtém a nagykategóriában.

**- Mennyire éles most a küz-  
delem?**

- „Csontig”... Autókrosszban  
és ralikrosszban is indulok  
ugyanazzal az autóval, és saj-  
nos a versenynaptárak sokszor  
ütköznek egymással. Tavaly is  
ki kellett hagynom versenyeket  
mindkét szakágnál. Számolgat-  
nom kellett, hogy tudom meg-  
nyerni a bajnokságot. Autó-  
krosszban is annak köszönhe-  
tem a győzelmemet, hogy  
Armuth József Túrkevén köl-  
csönadott egy olyan gumit,  
amivel abban a sárban egyálta-  
lán el tudtam indulni. Kérdez-  
tem is tőle: - Ugye tudod,  
hogy ezzel a bajnoki címet do-  
bod el magadtól? Azt mondta,  
nem ez a lényeg, ő versenyez-  
ni akar.

**- Ez azt jelenti: ha Tóth  
László versenyben van, akkor  
nyer?**

- A tavalyi évben így álltunk  
hozzá. Idén azonban egyszerű

pénzügyi okokból választanom  
kell. Örülünk, ha az egyiket

tudjuk csinálni, és a  
ralikrosszra van tá-  
mogatónk. Az autó  
marad, az A-cso-  
portban megyünk  
majd. Ha a Jóisten is  
úgy akarja - mert én  
hiába akarom -, ak-  
kor autókrosszban a

két nemzetközi magyar zóna-  
versenyre elmegyek, és ki kel-  
lene mennem még további hat  
zónabajnoki futamra.

**Szerezla Zsolt, a MAMSZ If-  
júsági-kupa 1996. évi győz-  
tese. 17 éves.**

**- Új autó?**

- Sikerült megszereznünk  
Szabó Péter tavalyi bajnok au-  
tóját.

**- Mit gondolsz, milyen esé-  
lyeid vannak ezzel a szöcs-  
kével?**

- Nem mondom, hogy rögt-  
ön nyerni szeretnék, idővel

persze majd arra is sor kerül-  
het.

**- Akkor elértétek a távla-  
ti tervekhez. Hogy gondol-  
kods erről?**

- Szeretnék minél jobb ered-  
ményeket produkálni, talán  
idővel az öregeket is sikerül le-  
győznöm. Jó lenne Eb-futam-  
kon is indulni, és ott is sikere-  
sen szerepelni.

**- Melyik csapatban folytatod?**

- Új egyesületem van. Meg-  
keresett a budapesti Felifer SC,  
1997-ben már náluk fogok ver-  
senyezni.

**Kis Sándor, a Div. III. 1600  
ccm felettek bajnoka. 38 éves.**

**- Azt mondják, hogy a  
nagykategóriában az Ön  
Porsche-motoros  
autója volt tavaly  
a legjobb.**

- Nem tudom,  
hogy miért múlt  
időben beszélünk  
erről. A kocsit poz-  
dorjává  
szedtük,  
így a mo-  
tortól kezdve a vál-  
tóig minden vado-  
natújj lesz az idén is.  
Teljesen újjá lett  
építve.

**- Ez már csak  
így egyszerűen, ru-  
tinból megy Önök-  
nél?**

- Én azt hiszem, hogy  
minden csapatnak,  
ahol komolyan gon-  
dolják ezt a verseny-  
zést fejlődniük, újíta-  
niuk kell a továbblé-  
pés érdekében.



Fotó: Ando Irén

## •AUTÓKROSSZ

- Ebben az autóban milyen  
újítások találhatóak?

- Magyarországon talán az  
első lesz, amelyben szervó van.  
Emellett azt hiszem, hogy mint-  
egy 50 lóerővel többet sikerült  
a motorba gyömöszölnünk.

**- Akkor most milyen erős?**

- Azt hiszem, négyszáz LE  
körül van. Ami még fontos,  
hogy két egyforma autót épít-  
tünk. Az egyik a hosszabb  
pályákra, a másik a magyar  
viszonyoknak megfelelően  
épült.

**- Ahhoz képest, hogy az  
autókrossz nehéz anyagi hely-  
zetben van, ez nem kis szó.**

- A szponzoraim akarják  
így, nagy nevű világcégek is  
állnak a hátam mögött. Az  
egész egy minden tekintet-  
ben mai menedzsermunká-  
nak köszönhető.

**- Mik a tervei '97-ben?**

- Igazából a közép-európai



trófeát célozzuk meg a nagy-  
autóval, a kisebbel pedig a  
magyar bajnokságban ver-  
senykez.

**- A nemzetközi mezőnyben  
mire számít?**

- Az első háromban szeretnék  
végezni. Hetente háromszor erő-  
síték, nyolc kilót fogytam, és min-  
den reggel hattól erőltetett me-  
netben futok az erdőben. Nem  
tudom elképzelni, hogy egy  
sportoló ennél komolyabban ké-  
szülhetne az autóversenyre.

Öszeállította: Kemenczky Zoltán



**PAPP CANYON  
GUMISZERVIZ**

2890 TATA, AGOSTYÁNI U. VOLÁNTELEP • TEL.: 06-20/412-124 06-60/374-206

# Az egyenlőknél vannak még egyenlőbbek?

„Egyenlő pálya, egyenlő esélyek! Győzzen a jobb!” – számtalanszor halljuk ezt a sportban és a mindennapi életünkben egyaránt. Miért van az, hogy mégis becsapva érezzük magunkat? Nehéz kérdés. Talán azért, mert a valóság sokszor nagymértékben különbözik a hangzatos szövegektől.

Néhány évvel ezelőtt Dancsó Pál, a gyorsasági szakág vezetője mégis kísérletet tett arra, hogy egy olyan autós kategóriát hozzon létre, amelyben a résztvevő autók tökéletesen egyformák, így a különbségek kizárólag a pilóták tehetségének és teljesítményének függvényei.

Megszületett tehát a Castrol Opel Astra Kupa, s nem is akármilyen körülmények között: neves autóversenyzők és üzletemberek bábkodtak „világra jötténél”. Jött, látott és győzött – vagy úgy is mondhatjuk mindenkinek meggyőzött, mégpedig arról, hogy szükség van rá.

Szükség van rá, mert esélyt nyújt a fiatal tehetségek számára, hogy kipróbálják magukat, hogy felfigyeljenek rájuk. Lehetőséget biztosít az üzletembereknek és a dealereknek, hogy amolyan hétvégi „szórakozásképpen” körözzenek egyet a Hungaroringen. Vagyis így gondolták annak idején a versenysorozat életre hívói, no meg maguk az üzletemberek is. Csakhogy aki egyszer ráérez az autóversenyzés ízére, az mindig érezni akarja, úgyhogy a komoly cégvezetők közül fokozatosan hobbi üzletemberek és vérbeli autóversenyzők lettek – akik pedig nem így éreztek, szép lassan lemorzsolódtak.

Jöttek gokartosok, pályaversenyzők, egykori ralisok és természetesen abszolút újoncok is – utóbbiak néha legyőzték az évek óta versenyautót terelgetőket, akik számára bizony szokatlan volt, hogy minden gép egyforma.

Ma már az is történelem, hogy a szentgotthárdi Opel-gyárban – sorozatgyártás közben – szerelték össze az Astrákat és annak érdekében, hogy a legideálisabb futóművet szereljék az autókba, kétszáz körön keresztül tesztelték őket a Hungaroringen.



Az első év egy raliverenyző sikerét hozta. Porth Gábor, a tapasztalt pécsi pilóta hajszállal előzte meg az egri Él Istvánt, aki viszont az utolsó pillanatban csöppent bele a versenysorozatba. Aztán a versenysorozat második évében

Bakos András megvédte a gokartosok becsületét: magabiztosan győzött, majd ugyanazzal a lendülettel kategóriát váltott és átült egy Opel Lotusba. Antal Krisztián követte példáját, Túri Tamás pedig egy astrás év után újra visszatért a ralipályákra, úgyhogy az ugródeszka-szerepet is sikerrel vállalta fel a sorozat, amely egyre népszerűbb lett a versenyzők és a nézők körében. És elérkezett a tavalyi versenyszezon, amely enyhén szólva is különösen kezdődött. Az edzéseredmények alapján Porth Gábor indulhatott az első rajtkockából, igen ám, de a felvezető körben felcsapódott a pécsi fiú autójának motorháztetője, berepesztette a szélvédőt, amely ettől kezdve leginkább egy sűrű szövésű pókhálóra hasonlított. Belegondolni is szörnyű, mit láthatott az üveg túloldalán ülő versenyző. Mert ne gondolja senki, hogy egy ilyen kis semmiség visszariasztotta. Miután a rakoncátlankodó motorháztető némi unszolás hatására – az egész szervizcsapat ütötte, rúgta és mindközben egy szerelő folyamatosan ugrált rajta – ismét elfoglalta eredeti pozícióját, végre elrajtolhatott az év első futama.

Porth Gábor megpróbáltatásai azonban

ezzel még nem értek véget – az időjárás is ellene esküdött. Körülbelül féltávnál zuhogni kezdett az eső, úgyhogy ettől kezdve már valóban csak az ösztöneire és a tapasztalatára hagyatkozhatott. A pályaismerettel nem volt gond, ám azért nyilván nem volt túl egyszerű „félíg vakon” vezetni, sőt győzni. Merthogy Porth természetesen győzött, különben nem is lenne érdekes ez a történet. S nemcsak az első futamon győzött, egész évben remekelt. Csapattársával, a szemtelenül fiatal, de rendkívül tehetséges Locskai Lajossal páratlan párost alkottak, szinte megközelíthetetlenek voltak. Mintha kibérelték volna a dobogó első és második fokát, azzal a szilárd elhatározással, hogy egyetlen pillanatra sem eresztik át senkinek. S ehhez a fogadalmukhoz hűek is voltak egész évben. Persze azért nem volt ennyire egyszerű az egész, hiszen a néhány éves küzdelemben remek pilótává edződött Él István és Turán Frigyes állandóan az élen haladók nyomában lihegett, lesve a pillanatot, amikor hibáznak. Utóbbira azonban nem volt túl sok példa, a kecskeméti Quaestormási MSE pilótái remek csapatot alkottak.

Mert Minarik Ede óta tudjuk: kell egy csapat.

– ta –

## VERSENYRŐL VERSENYRE

1997. ÁPRILIS 16.	
kötelező teszt nap	
1997. MÁJUS 3-4.	
Hungaroring	1-2. futam
1997. MÁJUS 31-JÚNIUS 1.	
Hungaroring	3-4. futam
1997. JÚNIUS 7-8.	
Pécs (hegyi)	5-6. futam
1997. JÚLIUS 19-20.	
Parád (hegyi)	7-8. futam
1997. SZEPTEMBER 13-14.	
Hungaroring	9-10. futam

# Egy kis szabályismeret (2.)

**A gyorsasági autóversenyeken gyakran előfordul, hogy felfigyelünk egy láthatóan fontos momentumra, de nem értjük az okát. Nos, ezeken a viadalokon mindig színes epizód a Castrol Opel Astra Kupa betétfutama. Húszegynéhány tökéletesen egyforma autó, s húszegynéhány abszolút különböző pilóta. De vajon milyen szabályok között versenyeznek? Miért kell minden verseny előtt sorsolni a motorvezérlő számítógépet és miért kell megjelölni a versenygumikat?**

**Természetesen arra nincs lehetőség, hogy az összes apró kulisszatitokba beavassuk az olvasót, de a legalapvetőbb intézkedések, jelzések, esetleges történések ismertetésével talán közelebb hozzuk a szurkolókat a versenyzőkhöz, a közönséget a gyorsasági autósportozókhoz.**

Ezerkilencszázkilencvennégyben, vagyis immár négy évvel ezelőtt a Magyar Autó és Motorsport Szövetség – azóta Magyar Nemzeti Autósport Szövetség – az Opel Magyarország és a Castrol-Hungária összefogásával, a gyorsasági szakág vezetője Dancsó Pál és a Főnix Motorsport életre hívta a Castrol Opel Astra Kupát. A versenysorozat futamait önálló szervezésben, nemzetközi gyorsasági és hegyi versenyek keretében rendezik. A viadalokra egyéni versenyzők és csapatok is nevezhetnek, a gyorsasági bajnokság versenykiírása szerint.

## Az edzésekről és versenyfutamokról

A körversenyeken az időmérő edzéseknek versenyfutamként minimum 20 perc időtartamúnak kell lenniük, és az előírt teszten és időmérő edzésen minden versenyző köteles részt venni.

A versenysorozat valamennyi rendezvényén két futamot tartanak, amelyek egymástól függetlenül, a Castrol Opel Astra Kupa értékelésébe önálló versenyként számítanak.

Az egy hétvégén rendezett két versenyfutam és az ahhoz tartozó valamennyi edzőfutam alatt egy versenyző maximum 6 darab, a Technikai bizott-

ság által megjelölt, slick gumibroncsot használhat.

A versenyzők a hivatalos edző, illetve versenyfutamon jelöletlen, vagy nem megfelelő jelölésű gumibronccsal nem vehetnek részt. Amennyiben ez mégis megtörténne, az adott edzés, illetve verseny eredményét törlik. A mintázott futófelületű (vizes) gumik korlátlan számban használhatók. A versenyfutamok rajtsorrendjét az adott futam előtt megtartott időmérő edzésen elért időeredmények adják.

Az egyes versenyfutamok távja minimum hetven, maximum nyolcvan kilométer – a Hungaroringen húsz kör.

Az astrások, elért eredményeik függvényében a homologizációs lapon előírt súly felett az alábbi, a technikai bizottság által megjelölt és kiadott súlyt kötelesek magukkal vinni: 1. hely: + 15 kg, 2. hely: + 10 kg, 3. hely: + 5 kg, 4-6. hely: 0 kg, 7. hely: -5 kg, 8. hely: -10 kg, 9. helytől: -15 kg. (Egy versenyző maximum 50 kg pótsúlyt kap. A pótsúlyok rögzítését, hitelesítését a technikai szabályzat rögzíti.)

## A technikai átvételről és ellenőrzésről

A nevezés aláírásával valamennyi résztvevő kijelenti, hogy versenyjárműve a Castrol Opel Astra Kupa technikai szabályzat előírásainak megfelel. Az időmérő edzéseken és a versenyeken csak azok a versenyautók vehetnek részt, amelyek a gépátvételen megfeleleltek, ezt a gépátvételi lapon a gépátvétel vezetője aláírásával igazolta és versenyautójára az átvételt elismerő matricát felragasztotta.

A nevező feladata gondoskodni arról, hogy minden benevezett versenyzője az adott versenyhétvégén felhasználni kívánt maximum 6 db slick gumit, a technikai átvételen megjelöltesse. A gumibroncsok jelölése a technikai átvétel alatt, annak helyszínén történik. Az abroncsokon elhelyezett, jól látható jel, az adott versenyre és az adott versenyző rajtszámára utal. A megjelölt abroncsok versenyzők közötti cseréje, valamint a későbbiek során újabb gumik jelölése nem megengedett.

A Technikai Bizottság, a Castrol Opel Kupa versenysorozatra benevezett valamennyi versenyau-

tó motorvezérlő számítógépet megjelöli és sorszámmal látja el.

A motorvezérlő számítógépeket minden verseny időmérő edzése előtt a versenykiírásban, vagy végrehajtási utasításban megjelölt helyen és időpontban kell leadni. Ezeket a Technikai Bizottság a résztvevők között kisorsolja. Azt a versenyzőt, aki a hivatalos edzéseken és versenyeken nem a részére kisorsolt számítógéppel vesz részt, kizárják.

A versenyek felügyelő testületének jogában áll – az FIA-sportkódex, illetve a MAMSZ szabálykönyv szerint – az Astrákat a versenyek előtt, közben és után egy vagy több technikai ellenőrzésnek alávetni.

Körversenyek esetében valamennyi versenyfutam után az értékelhető pilótáknak a versenyautójukat a kijelölt parc fermébe kell vinniük, hogy a technikai bizottság ellenőrzésén részt vegyenek.

A parc ferme időtartama 30 perc.

## A büntetésekről

Azokat a pilótákat, akik versenyautójukat az ellenőrzés alól kivonják, az ellenőrzést megtagadják, vagy a parc ferme szabályait megszegik, illetve versenyautójukat az ellenőrzés során a technikai szabályzatban rögzített előírásoknak nem felel meg, kizárják az adott versenyből.

Mindennemű bizonyított csalárd eljárást – beleértve az eredeti jelzések megmásítását – kizárással büntetnek.

Ezen felül a felügyelőtestület további büntetés kiszabására irányuló vizsgálatot is kezdeményezhet.

## Az óvásról

Az egyes futamok után kifüggesztett ideiglenes eredménylista adatai, valamint technikai kérdésekben az eredménylista kifüggesztését követő 30 percen belül lehet óvni, méghozzá írásban és versenyigazgatónál.

Technikai óvás esetén az óvási díjon kívül – amennyiben bontás is szükséges – 50 000 forint szerelési előleget is letétbe kell helyezni. Ha a beadott óvásban foglaltak bizonyítást nyernek, a fenti összeget visszatérítik.

– ta –

## VERSENYAUTÓ-ÉPÍTÉS, BUKÓCSŐKÉSZÍTÉS

# PÉNZES RALLY TEAM



TEL : 20 / 468 - 533 27 / 331 - 541

# BIZTATÓ KEZDET

Ragyogó időben került megrendezésre a nyírádi ralikrossz pályán az első – éppen ezért csak meghívásos – szlalomverseny március 9-én. A rendezők öröme a gépvételen 29-en adták le nevezésüket. A nevezők között voltak „profik” – a tavalyi rallycross bajnokság helyezettei – és amatőrök, akikről kiderült, későbbi eredményeik alapján, hogy amatőrök ugyan, de nem kezdők.

A három futamból álló versenyen 10 másodpercenkénti indítással 4-4 versenyző volt egyszerre a pályán küzdve a legjobb futamidőért. A feladat nem volt egyszerű: a rendező a ralikrossz pálya nyomvonalán négy szűkítőt helyezett el, mellyel kb. 120 km/óra-ra csökkent az elérhető maximális sebesség és jóval technikásabbá vált a pálya, így azután a nagy igyekezetben néhányan mintát vettek a szalagkorlátokból is. A szerelők többségének is volt bőven oka az izgalomra, hisz kihasználva a szabályok adta lehetőséget a legtöbb autóval ketten-hárman indultak; volt olyan autó, aminek 60 versenykilométert kellett teljesítenie. A verseny végén végül is géposztályonként abszolútban és egy-egy kategóriában hirdettek eredményt.

Bemutatkozás után május 18-án kezdődik az öt fordulós bajnokság, melybe bármikor be lehet kapcsolódni minden egy évnél öregebb B-kategóriás jogosítvánnyal rendelkező versenyzőnek.

Legeza Miklós

## EREDMÉNYEK:

### Szériaautók:

Abszolút	1600 ccm
1. Norbert Attila	1. Norbert Attila
2. Lovász Róbert	2. Lovász Róbert
3. Kárpi Krisztián	3. Kárpi Krisztián

### Tuningolt autók:

Abszolút	1600 ccm
1. Varga Szilárd	1. Krivanek János
2. Krivanek János	2. Németh László
3. Németh László	3. Titeli Wolfgang

## Száguldás, rali-szerelem...

A jelszó No Fear, vagyis nincs félelem. Megkezdődik a visszazámlálás: három... kettő... egy...

A következő pillanatban elrajtolnak az autók: az első sorból két Lancia, a másodikból két Toyota. Fej-fej mellett haladnak, aztán a piros-kék csíkos fehér Lancia vezetője megelégedi a dolgot és hajmeresztő mutatványok

árán próbál némi előnyhöz jutni. Kisodródik, már-már nekicsapódik a palánknak, ám az utolsó pillanatban látszólag sikerül korigálnia. A kétkedés azért indo-

kolt, mert az eddig az út másik oldalán „békésen álldogáló” sziklafal hirtelen vészesen közeledni kezd.

Már csak három méter... kettő... egy... az ütközés elkerülhetetlen. A pilóta arcán azonban nem tükröződik félelem – tudják: No Fear –, inkább bosszús, mint ijedt.

Az ok pedig: a Sega Rallye-n nem lehet halálos balesetet szenvedni, de még csak megsérülni sem. Mert ez csak játék, egy ralis szimulátor, amit azonban ennek ellenére lehet örülni komolyan is venni. A Duna Plazában megtartott Sega Rallye-n több tucat vállalkozó szellemű fiatal vett részt, hogy a végelszámolásnál kiderüljön, ki a legény a gáton (pardon, a ralipályán).

Más kérdés, hogy a versenyen díszvendégként tiszteletüket tevő raliversenyzők – ifj. Tóth János, Gergely Ferenc, Érdi Tibor, Varga István, Tóth „Gili” Ferenc, Csökö Zoltán, Répa Katalin – nagy része az első kör után úgy véli: a „masinának”

vajmi kevés köze van egy igazi versenyautóhoz, az éles küzdelemhez, a valóságos szituációkhoz. A szimulátor autónak ugyanis nincs súlya, nem úgy reagál, ahogyan egy tisztességes autóhoz illik, úgyhogy a versenyzői múlt inkább hátrányt, mint előnyt jelent.

Persze egy-két kör után belejönnek a pilóták, s megállapítják: nem is olyan

rossz ez a kis szerkezet, ahhoz képest, hogy haladni bizony egy métert sem lehet vele. A koncentrációs készségnek azonban határozottan jól tesz. Az éjszakába nyúló,



Ez nem szimulátor...

látványra is rendkívül szórakoztató játék végén aztán az igazi versenyzők adják át a No Fear értékes ajándékait a „Sega-királyoknak”, akik közül a győztes, a salgótarjáni Bene Ferenc, egykor maga is a rali II. mezőnyét erősítette.

Az ünnepség után pedig következik a hobbyautózás. Kotán Péter ralikrosszbajnok a 250 köbcentis kategóriában verhetetlen motokrosszos Grillmayer Gáborral vív óriási csatát, miközben a superbike-király Végh János, stílszerűen a gyorsasági motoros szimulátort próbálgatja... el kell ismerni, a pályán sokkal, de sokkal jobban csinálja – igaz, ott maga választja meg az áttételt, meg azt is, milyen gumival áll rajthoz.

Az este summázata azért mégis az: remek szórakozást nyújtanak ezek a gépek, főleg így a téli szünetben, amikor a valódi versenypályákon még nem lehet száguldozni.

– ta –

# Bártfai

AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

TEL.: 260-18-57, 06-20/351-892

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17



# Enyhülés várható

## Új autók épülnek

Mint enyhülés, felmelegedés. Ha csak a fele igaz annak, amit a '97-es tereprali szezonról hallottunk, már akkor is jobb bajnokság lesz idén, mint valaha bármikor a korábbi évek során a szakág hazai történetében. Tény, hogy ez a történet mindössze néhány évre tekint vissza, de az is, hogy e rövid idő alatt több minden történt, mint az egész úttörőmozgalomban. Április közepén megkezdődik az erdőjárás. Megkérdeztük, ki mivel fogja riogatni a baglyokat. Kezdjük a bajnokkal.

SELMECZI GYÖRGY ÉS JUTASSY JÓZSEF MÁR A DÍJKIOSZTÓN SEM VETTEK RÉSZT. HOGY MIÉRT? EZT A PÁROS PILÓTÁJÁTÓL KÉRDEZTÜK:

– Amerikában voltunk, mert szerettünk volna új autót vásárolni. Nagyon profi építésű, csővázaz, kevlár-karbon versenyautókat néztünk meg. Ezek ott hosszú távú versenyeken indulnak, a teljesítményük 400 lóerő körül van. Sajnos olyan széles a futóművük, hogy hazai viszonyok között nem lehet velük versenyezni, mert helyenként nem férnének el az erdei utakon. Támogatóink: a Falcotrade, a Hungária Biztosító és a UNOCAL 76 segítségével a tavalyi Rover-Audit újítottuk fel. Ezzel indulunk a bajnokságban.

GÁL ISTVÁN NEM AZ EGYETLEN VERSENYZŐ, AKI IDÉN ÚJ AUTÓ ÉPÍTÉSÉBE FOGOTT, DE NYUGODTAN MONDHATJUK, NEM CSAK MAGYARORSZÁGON EGYEDÜLÁLLÓ, AMIT SZERETNE VÉGHEZVINNI.

– Saját készítésű csővázra kerül majd egy pillekönnyű karosszéria. Az erőforrás egy 5000 ccm-s, 32 szelépes motor, ami kb. 300 lóerős. Szerettük volna, ha az első versenyre elkészül, de egyre jobban érzem, hogy nem lesz meg. A célunk a súly-lóerő arány javítása. A nemzetközi szabályoknak megfelelően építjük az autót, ami várhatóan 1000 kilóval lesz könnyebb, mint a 2,5 tonnás Musso volt. Minden valószínű-

ség szerint a bajnokságot a tavalyi Ssang Yonggal kezdjük, de éjjel-nappal dolgozunk, hogy mihamarabb csatasorba állítsuk az új versenyautót, aminek még Ausztriából és Németországból is a csodájára járnak. Oroszlán Tibor navigátorommal terveink között szerepel a Trans Kárpátia Romániában, illetve a támogatók igénye szerint egyéb külföldi futam.

BENYÓ MIKLÓS VÁLTOZATLAN TECHNIKÁVAL ÉS IDÉN IS RACK GYÖRGY IRÁNYÍTÁSÁVAL VÁG NEKI.

– Mivel az egész szakág megújult, bízom benne, hogy teljesen rendbe jön. Egy új egyesületbe hívtak, ahol mindenki egy irányba húz. Valószínű, hogy eredményesen tudunk majd együtt dolgozni. A Rover-Audi igazából év végére érett össze, így egy fényezésen kívül mást nem csinálunk vele. Később szeretnénk autót váltani, de ezzel még várunk. Véleményem szerint a terepraliban sok múlik a navigáción, nem annyira autóorientált sport, mint a rali. A Roverunk még tudja azt, amit Magyarországon kell.

A BIRGÉS TESTVÉREK ÉV VÉGE FELÉ SZERETNÉK KIPRÓBÁLNI ÚJONNAN ÉPÍTETT JÁRMŰVÜKET, MELYNEK TÍPUSÁT EGYELŐRE NEM ÁRULTÁK EL.

– A régi Pajeroval kezdjük a szezont. A motor valamivel erősebb lett. Az új szerzemény saját tervek alapján 7-8 hónap alatt készül majd el. Pajero alvázra kerül egy műanyag karosszéria. Ennél többet nem szeretnénk elárulni róla.

TÓTH DÉNESÉK MÁR AZ ÉVZÁRÓ FUTAM ELŐTT ELADTÁK AUTÓJUKAT. TERMÉSZETESEN IDÉN IS INDULNAK ÉS NEM GYALOG.

– Egy Cherokeeből igazi versenyautót építünk. Profi felszereléssel, új elektromos rendszerrel, 4000 ccm-s motorral, ami 250 lóerős. Mindent kidobáltunk belőle, így 500 kilóval könnyebb lesz, mint a tavalyi két tonnás monstrum. Elsősorban győzni szeretnénk, de egy dobogós hellyel is elégedettek lennénk.

BÁRTFAI ISTVÁN SOROZATOS MŰSZAKI PROBLÉMÁKKAL KÜZDÖTT TAVALY. MÁR ÉVKÖZBEN GONDOLKOZOTT AZ AUTÓVÁLTÁSON.

– Megvettem a Balázs Jancsi buggy-ját, ami '90-ben a Párizs-Dakar Ralin ment és kétszer nyert francia bajnokságot. Jelenleg darabokban van. Teljesen felújítjuk. Peugeot és Renault alkatrészekből lesz összerakva. Az első lépés, hogy megtanuljam vezetni. Közös megegyezéssel a Petro Canada Clubot megszüntettük. Új egyesületem a Bártfai Team rendezti az első versenyt, ahol előfutóként indulok. Döntés született a Sprint Kupával kapcsolatban is. Három futam számít bele a bajnokság értékelésébe.

BÁRTFAIÉK NEM TÚL SZERENCÉS PAJEROJÁT SZENTGYÖRGYI GÁBOR VETTE MEG. A TAVALY MÉG SZÉRIA DAIHATSUVAL TEREPRALIZÓ PILÓTA NEM RETTENT MEG AZ AUTÓ ELŐÉLETÉTŐL.

– Bártfai Pistának általában elektromos problémái voltak. Teljesen darabokra szedtük és felújítjuk az autót. Talán sikerül egy új alvázat is vennünk, de ez még a szponzoroktól függ.

A hírek szerint a „régibűtordarabok” mellett új, kezdő versenyzők is felveszik a kesztyűt. Bajnokság tehát lesz, méghozzá nem is rossz. Enyhülés várható.

– nasa –



# „Az örültek ilyet nem élnek túl”

WALTER RÖHRL ÖTVEN ÉVES



Fotó: Rallye Racing

Walter Röhrl 1947. március 7-én született Regensburgban. Nem csak a ralisportban volt eredményes. Két világbajnoki címe (1980-ban Fiattal, 1982-ben Opellal) és 14 vb-futamgyőzelme mellett a pályaversenyeken is hírnevet szerzett magának.

A nyolcvanas évek kezdetén Lanciával és Porschéval nyert hosszú távú világbajnokságot. A ralisporttól való visszavonulása után Amerikában Tranam és IMSA futamokon is diadalmaskodott, csakúgy, mint a DTM-ben egy Audi V8-cal. 1993 óta Röhrl tesztpilótaként tevékenykedik a Porschénál.

Néha még leakasztja a szőgről bukósisakját és egy-egy történelmi rali kedvéért versenyautóba ül.

Walter Röhrl nem csak kétszer lehetett volna világbajnok. Egyéni vezetési stílusával forradalmasította a raliversenyzést, de természete miatt – ami a szívében, az a

száján – gyakran akadályokba ütközött.

Már élete első versenyén felfigyeltek Röhrlre a szakemberek. A '68-as Bavaria Ralin egy 47 lóerős utcai Ford Coupét terelt az első tíz közé. „Úgy vezetek, ahogy síelek, egész egyszerű” – magyarázta Röhrl, aki Bajorország egyik legjobb síoktatója volt, és még ma is kitűnően síel.

1972-ben egy Ford Capri-val megrázta a világot. Az Olimpia Ralin, amely 307 csapattal Németország legnagyobb motorsport eseménye, gyorsabb volt az összes sztárnál, amíg csapágyas nem lett az autója. Ekkor még tele energiával, igazi „vadállat” módjára vezetett.

1947-ben sikerült egy Opel Asconával megnyernie az Európa-bajnokságot. Egy évvel később megszületett az első vb-futamgyőzelem is

Görögországban, az Akropolisz Ralin. Jellemző volt Röhrlre, hogy a futam utáni nagy káoszban mindössze egy papucs és egy versenycipő volt nála. Még egy sötét nadrágot is úgy kellett kölcsönkérnie. A nagy nyilvánosság, a szereplés a mai napig nem a világa.

Az utolsó opelos években vezetési stílusa kezdett finomabbá válni. Ez vezette őt többek között a négy Monte Carlo győzelemhez is. Az elsőt 1980-ban tíz és fél perces előnnyel nyerte egy Fiattal. „Csodálatos volt” – mondta a verseny után, ahol havas, jeges, vizes és száraz szakaszok váltották egymást a ködben.

Másodjára világbajnoki címének nyitányaként '82-ben egy Opel Ascona 4000-rel volt a leggyorsabb, míg 1983-ban a legendás Lancia 037-tel győzött. „A 037-es a legjobb raliautó volt, amit valaha is vezettem. A közép-motoros felépítés rendkívüli kanyarsebességet tett lehetővé.” – mondta harmadik győzelme után.

1984-ben a világ leggyorsabb „négykerekű sofőreivel” kellett megküzdenie. Hannu Mikkola és Stig Blomqvist

neve komoly kihívást jelentett. „Az edzés maga volt a pokol. Egyszerűen nem tudtam kanyarodni. Odaúton valahol Ulm és Freiburg között érttettem meg, hogy is van a ballábás fékezés.” – emlékezik vissza a verseny pillanataira. Persze ez a verseny is az ő diadalát hozta, Monte Carloban már negyedszer.

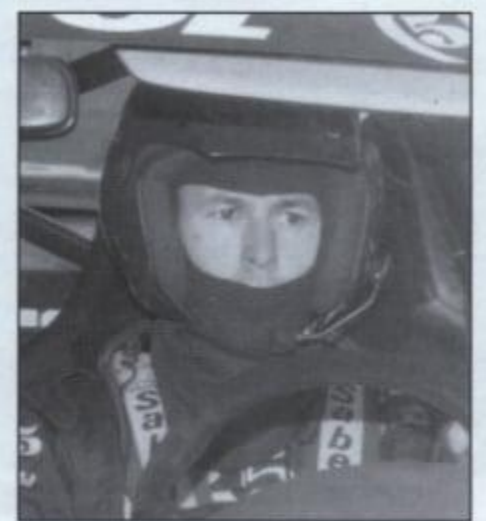
Felejthetetlen élményei közé tartozik az 1980-as Portugál Rali. A sűrű ködben majdnem teljesen vakon vezetett, teljes egészében navigátorára, Christian Geisdörferre hagyatkozva. Az emberfeletti teljesítményről így nyilatkozott: „Soha nem volt olyan érzésem, hogy valami örültséget csinálnék. Az örültek ilyet nem élnek túl.”

Walter feleségével, Mónikával kezdettől fogva Regensburgban él. Garázsában a Porsche mellett ott áll kerékpárja is, melynek szépségét nemrég fedezte fel. Naponta több mint száz kilométert teker, testét a fájdalomig edzi. Nézetei még mindig nem változtak: „Amikor kerékpározás közben észreveszek előttem valakit úgy érzem, üldözni kell és megelőzőm.

Rallye Racing

## „Egy apró figyelmetlenség...”

... kommentálta Nicky Grist navigátor Colin McRae kiesését a Monte Carlo Ralin. Egy alagútból kijövet McRae egy jégfolton csúszott el összetörve a Subaru futóművét. Ezzel az 1995. év rali világbajnokának és újdonsült navigátorának első idei bevetése hét gyorsasági után végetért. McRae higgadt maradt és barátságosan integetett rajongóinak. A Monte Carlo Rali egyébként nem tartozik a skót kedvenc versenyek közé. Lesz ideje



a McRae-Grist kettősnek, hogy bizonyítsanak az új World Rallye Car-ral, mert idén tizennégy futam szerepel programjukban.

Rallye Racing

# Új seprű jól söpör?

**N**ehéz lenne eldönteni két világbajnoki futam után, hogy az új World Rallye Car-ok közül melyik a legjobb. A Mitsubishi és a Subaru bizonyos tekintetben előnyöket könyvelhet el, de Carlos Sainz a leggyengébbnek tartott Ford WRC-vel vezet.

**K**ét és fél nap, 350 holleges, hol pedig sáros kilométer után a Svéd Rali eredménylistáján az első három helyezettet mindössze néhány másodperc választotta el egymástól. A világbajnokság második futama során nem kevesebbszer, mint tízszer változott a sorrend az élen. A versenyben felváltva vezetett Kenneth Eriksson és Colin McRae az új Subaru WRC-vel (World Rallye Car), a tavalyi világbajnok Tommi Mäkinen az EVO IV-es Mitsubishi-vel és Carlos Sainz a Ford Escort WRC-vel. Két héttel korábban a szezon kezdetekor hasonló izgalmakban lehetett részünk. A Monte Carlo Ralin Sainz, Liatti és Mäkinen csatáztak az első helyért. „Ez egy olyan rali vb, amelyet elképzéltem – mondta a Subaru csapat főnöke, David Richards – a gyári csapatok fej-fej mellett küzdenek a győzelemért.”

**A**z év első két versenyének körülményei lehetetlené tették, hogy összehasonlítsák az új autókat. Éppen ezért a kérdés, vajon ki építette '97-re a legjobb raliautót, egyelőre megválaszolatlan marad.

**E**z egy gumipóker” – átkozódott Sainz a Monte Carlo Ralin. Svédországban sem volt másként. A hirtelen jött meleg miatt elolvadó hó alól jégtablák és sáros szakaszok bújtak elő. Ezáltal gumicsatává

**A** szervizcsapatok még nem ismerik tökéletesen az új gépeket. Svédországban Tommi Mäkinen első helyébe került egy szervizelési hiba folytán begyűjtött közel másfél perces büntetés. Azonban a gyorsasági szakaszokon elért legjobb idők egész sora bizonyítja, hogy az EVO IV-es Mitsubishi komoly konkurenciát jelenthet a többi csapatnak. „Az új hátsó felfüggesztés különösen jégen fejt ki jól a hatását” – magyarázta Mäkinen.

**K**ét forduló után a Subaru vezet a márka vb-t. Ez mindenképpen a csapatfőnök, David Richards jó sofőrválasztását dicséri, aki aszfaltra a Monte Carlo győztes Liattit, murvára és jégre pedig a Svéd Ralin diadalmaskodó Erikssont veti be. Az élet azonban még a kétszeres győztes Subaru-nál sem fenéig tejfel. Kisebb

problémákkal nekik is meg kellett küzdeniük.

Monacóban víz került az Impreza belsejébe, az ablakok hirtelen bepárásodtak. McRae navigátorával együtt rövid

időre ablaktisztítóvá vált. Svédországban McRae fékproblémákkal küzdött, Eriksson pedig csak nehezen tudott egyes fokozatba kapcsolni. Utóbbi pilóta szerint az új Subaru a tempós kanyarokban gyorsabb, mint előde.

**A** Ford leggyengébb pontja a motorja – tartják pilótái. Sainz mégis optimistán nyilatkozott: „Kétszer közel voltam a győzelemhez. Az a legfontosabb, hogy minél több pontot gyűjtsek.” A gyorsasági szakaszok statisztikája a Ford ellen szól. Az első két futamon a Subaru sofőrök huszonegy, Tommi Mäkinen pedig egymaga tizenöt alkalommal volt a leggyorsabb. Sainz és Schwarz mindössze nyolc szakaszt tudhat magáénak a Forddal.

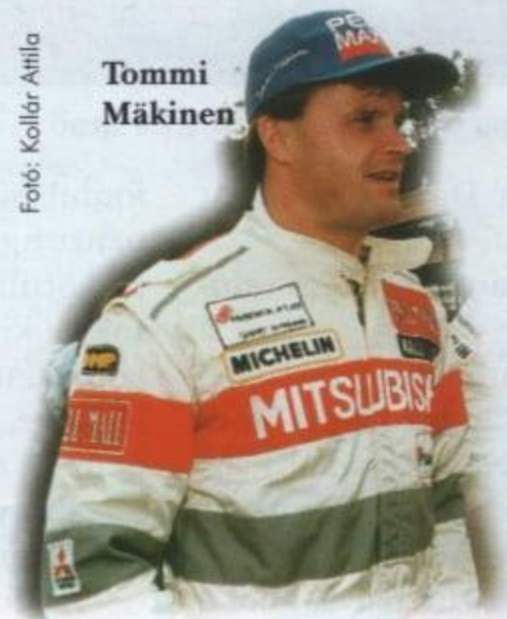
Forrás: Rallye Racing



Armin Schwarz

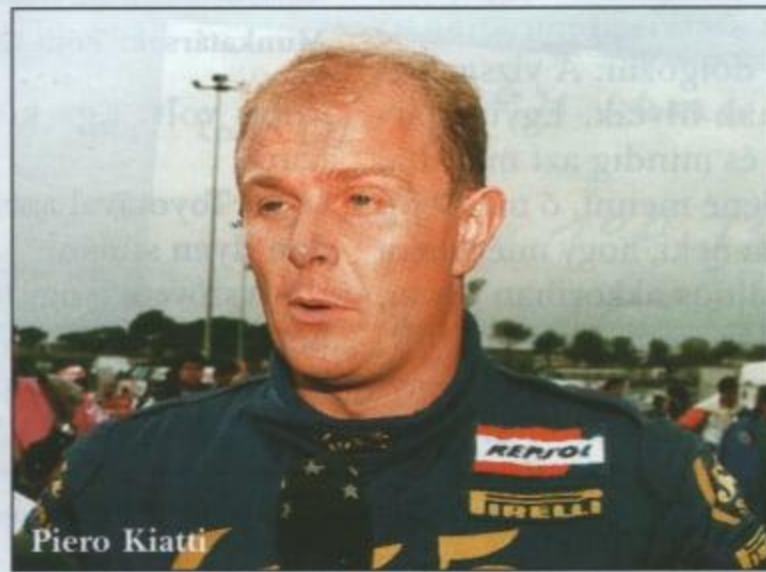


Kenneth Eriksson



Fotó: Kollár Anilla

Tommi Mäkinen



Piero Liatti



Carlos Sainz



Colin McRae (balra) és tavalyi navigátora Derek Ringer

változott a második futam is. Egy dolog azonban kiderült: a három autó közül egyiknek sincs komoly gyerekbetegsége. McRae-n kívül – aki Monte Carlo-ban ismét „átalakított” egy Imprezát – az új autók pilótái mindkét versenyen célba értek.

# Egyszer már abbahagytam

BESZÉLGETÉS KISS ERNŐVEL

Kiss Ernő több, mint tíz évvel ezelőtt adta navigátorkodásra a fejét. Lajtai Zsolttal óriási népszerűsége tette szert, amikor a nyolcvanas évek végén Lada VFTS-ükkel elképesztő időket autóztak. Huszonnyolc évesen egyszer már „végleg” abbahagyta, de az élet úgy hozta, hogy ismét versenyez. Valahogy úgy van ez, ahogy egy ismerősöm mondta: innen csak nyugdíjba lehet menni, előbb abbahagyni nem.

– Mikor látott először versenyautót?

– Szakközépiskolában gyakorlatra a Pécsi Volánhoz jártunk. A Volánnak volt autósportegyesülete, ahol gyerekként láttuk a „nagyokat”. Ott versenyzett Simor Gyuszi, Kardos Lajos, Szuhanyik és Gulyás Imre. Elvégeztem egy sportbírói tanfolyamot és kikerültem hegyversenyekre. Hamar belekeveredtem. Néhány évig Kákonyi Attilának szervizeltem, aztán az AFIT-ba mentem dolgozni. A vizsgabiztost Lajtai Zsoltnak hívták. Együtt jártunk versenyekre és mindig azt mondta, hogy nem így kellene menni, ő másképp csinálná. Mondtam neki, hogy miért nem próbálsz meg? Sajnos akkoriban olyan, hogy szponzorálás nem nagyon volt. Egyesületi szinten támogatták a versenyzőket. Amikor leesett a hó, Zsolttal bérelt autóval jártunk fel a Mecsekre. Rögtön az elején éreztem, hogy nagyon tud vezetni. Olyanokat művelt az autóval, amit belülről még soha nem láttam. '85-ben bevonultam. Raliban visszahozták az N-csoportot, Zsolt épített egy Ladát és elindultunk a bajnokságban. A Mecsek Ralival kezdődött és megbeszéltük, ha leböngünk, soha többé nem ülünk versenyautóba. Nyertünk. A katonaságnál nem ment minden simán, ezért az első évben kéthárom versenyen Zsolt a volt feleségével indult. Hárman nyertünk bajnokságot másodosztályban. 1986-ban a Volánnál versenyeztünk az elsőosztályban Ranga Laci és Porth Gabi mellett. Második évben sikerült bajnokságot nyernünk, és mivel Ranga átigazolt Ferjanczékhoz, megkaptuk a VFTS-ét.

– Miért lettek igazán népszerűek?

– Az abszolút eredmény miatt. Akkor már nagyon komoly nyugati autókkal mentek Magyarországon is. Sikerült az elejében autóznunk. Véleményem szerint a raliban ugyanaz a helyzet, mint a bunyóban. Van 48 kiló, meg 75 kiló, de igazából mindenkinek csak a nehézsúly érdekel. Ha csak VFTS-ek lettek volna, talán tudunk abszolút bajnokságot is nyerni. Így nagyobb dur-



Munkatársak: Tóth Csaba, Gönczi László és Kiss Ernő

ranás volt. Egy kicsit Dávid és Góliát harca.

– A Toyotával azonban nem ment minden ilyen simán.

– A szövetség úgy döntött, hogy nem lehet tovább a VFTS. Váltanunk kellett. Amikor először kimentünk Németországba, azt hittük, a Toyota a világ egyik csodája, de rá kellett jönnünk, hogy nem az N-csoportban. Úgy érzem, volt olyan aszfaltpálya, ahol a Ladával jobb időt mentünk.

– Miért hagyta abba először?

– Huszonnyolc évesen rájöttem, hogy kezdenem kell valamit, mert ha bemelegünk az árokba, nem marad utánam semmi. Abbahagytam a raliversenyzést és tényleg úgy szálltam ki, hogy soha többé nem fogok versenyezni. Kilenc évet mentem a Zsolttal. Nem éreztem már olyan inspirációt, hogy reggeltől estig versenyautót építsek. Egy kicsit belefáradtam.

– Mégis visszakerült.

– Egy utcában lakunk Kiss Ferivel, aki a VFTS-időszakban segített nekünk. Saját cégünk támogatta Ferit kenőanyagokkal. Amikor megalakult az új egyesület, összeállt a régi csapat, megkerestek, hogy üljek be. Mondtam, hogy esetleg a versenyzésről lehet szó, de semmi másban nem tudok segíteni. Egyszerűen nincs rá időm.

– Egyébként a navigátor dolga lenne a pénzszerzés?

– Véleményem szerint a sofőr vezessen, a szerelő szereljen, a menedzser teremtsen elő a szükséges anyagiakat, a navigátor pedig navigáljon. Ha mindenki elvégzi a saját munkáját, összejön egy jó csapat. Elő-

fordul, hogy egy pilóta azzal megy, aki több pénzt tud szerezni. Ez lehet egy kényszerű körülmény, de meggyőződésem, hogy sokkal kisebb az esélye, hogy jó párost alkotnak, mintha két barát ül össze. A probléma az, hogy az egész raliversenyzést a pénz teszi lehetővé és az is rontja el.

– Ez vonatkozik a tavalyi elúszott bajnoki címükre is?

– A pécsi versenyen a műszaki hibát egyértelműen a pénztelenség okozta. Tudtuk, hogy bizonyos dolgokat ki kellett cserélni az autón, de év végére egyszerűen nem maradt rá keret.

– Az első verseny előtt vagyunk. Ilyenkor mindig egy kicsivel több szó esik a nézőkről.

– A nézők a látvány miatt mennek raliversenyekre. Ezzel együtt elítélem azokat, akik a saját szórakozásuk érdekében követnek gördítenekeket, vagy olajat locsolnak a pályára. Azokkal sem értek egyet, akik két óra alatt megisznak két láda sört, mert ezután nem biztos, hogy tudják kontrollálni magukat. A rali nem egy veszélytelen sport, de ha az emberek betartják az íratlan szabályokat, akkor kisebb a balesetek lehetősége. Annak ellenére, hogy ma már az átlagsebességet mesterséges lassítókkal csökkentik, ezek az autók iszonyatos sebességre és gyorsulásra képesek. A nézők akkor teszik jól, ha megfelelő távolságban vannak az úttól és inkább a belső, mint a külső íveken nézik a versenyt.

– Az Esztergom Rali egyik klasszikus pályája a Lábatlan-Bajna szakasz. Hozott magával egy itinerrészletet, szeretném, ha képzeletben végigkalauzolná az olvasókat.





Egy új fejezet: Kiss Feri és a Ford



A Toyotával 91-ben a Salgó Rali kőkúti gyorsaságiján

– Annak idején a VFTS-sel még lassítók nélkül is mentünk rajta, ami nem volt egyszerű dolog. Rögtön a rajt után van egy kritikus pont. A gumik még hidegek és az első erősebb jobbos kanyar poros szokott lenni a bekötő földút miatt. Az aszfalt minősége több helyen változik. Tavaly szörnyű volt, mert a melegben folyt a kátrány az úton. Teljesen mindegy, hogy milyen gumival mész, ha rászaladsz egy ilyen részre, mintha vízre futnál, kezelhetetlen lesz az autó. Egy hosszabb tempós rész után felérsz az erdőbe. Itt is a már előbb említett jelenség okozhat gondot. Ha későn jön meg a tavasz, vigyázni kell a vízfolyásokkal is. Amikor kiérünk az erődéből, jön két forduló, ahol könnyen kaphatunk egy-két

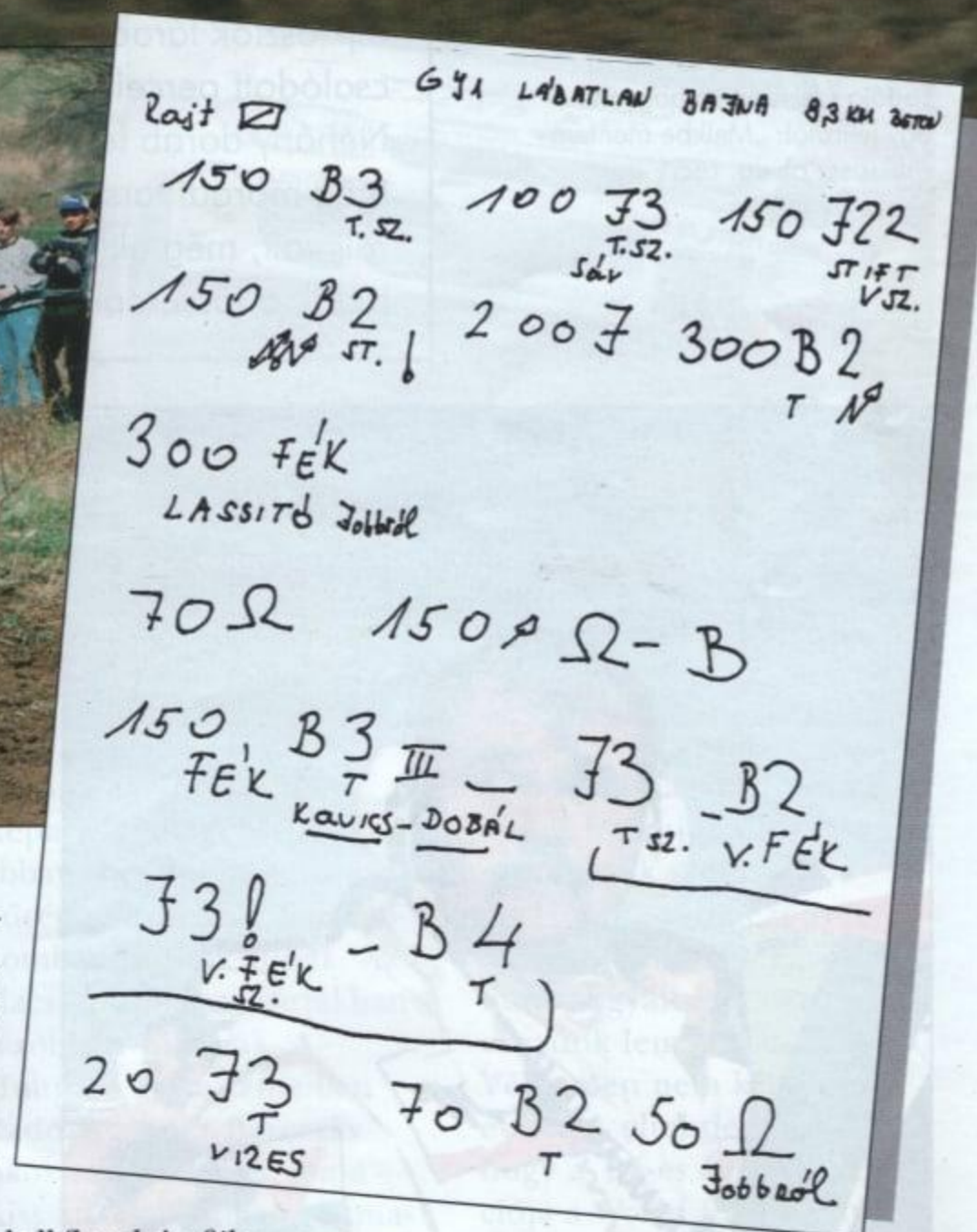
másodpercet, de mértékletesnek kell lenni. Ezután következik két lassító. Ha tényleg ott van, ahová az edzésen festették, nem lehet velük gond. A bajóti elágazáshoz nagy tempóval érünk oda és nagyon kell figyelni a fékúton felolvadt aszfaltra és a rengeteg nézőre. Ha elfordultunk, viszonylag sima rész jön egész a következő erdő közepéig, ahol a „púpon” dob egy erősebb bal kanyar. A gyorsasági felső szakaszán a cél előtt van két húzós jobbos, ami szintén meg szokott olvadni. Az utolsó kanyar a pusztamaróti elágazásban van. Itt már nem szabad hi-

báznunk, annak ellenére, hogy elég problémás forduló.

– **Idén újra a Forddal látjuk Önt és navigátorát?**

– Igen. Tavalyi támogatóink mellé két újabb érkezett, így ismét megpróbáljuk, ami tavaly nem sikerült.

– nasa –





Maruzsi Laci fogta a cipőjét és a Mecsek Rali első estélyén elment Melkbe ralikrosszozni. Ladája szélvédőjén hagyott egy feliratot: „Melkbe mentem ralikrossz ob-ra. Laci”

# Fotósnak áll a világ...

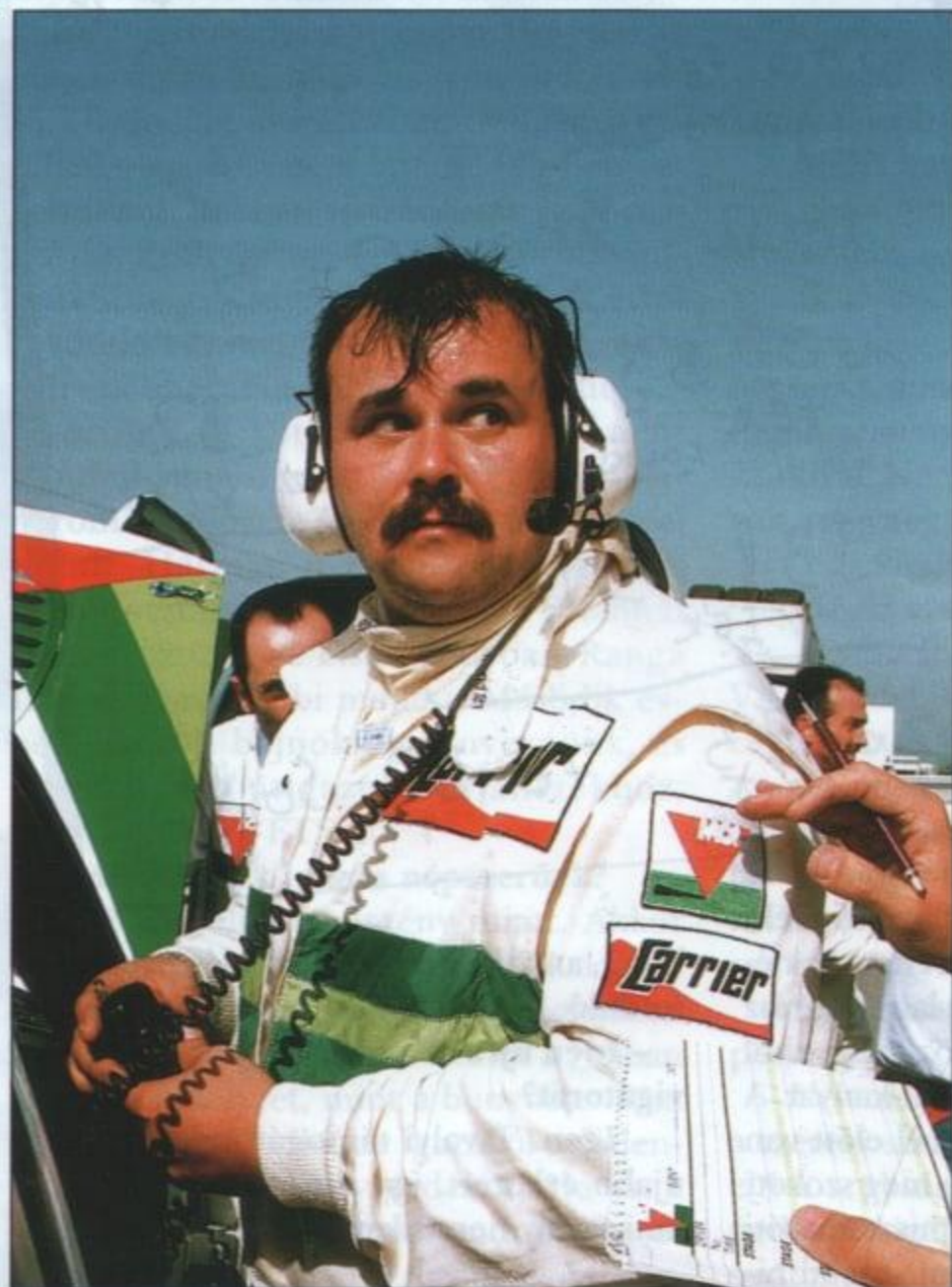
Janika vajon a vezetés tudatában mosolyog, vagy egyszerűen csak a szerelők keresik a Toyota kerekét? Egy biztos: tavaly volt oka az öröme.



...még hozzá azért, mert rá senki sem leselkedik gépével, hogy ellopon egy-egy pillanatot életéből. Már tavaly év közben ízelítőt adtunk Kollár Attila portréiból, amelyeket a szervizpontok és díjkiosztók fáradt, örömteli, olykor csalódott perceiben készített. Néhány darab leközölhető kép még maradt tarsolyunkban. Ez is rali volt, még akkor is, ha nem az autók a főszereplők.



Mintha Vizin László azt mondaná: Majd adok én nektek. Volt is rá némi alapja.



Ranga László meglátta az új Subarut és azt mondta: „Ez már döfi”. Bár lehet, hogy valami egészen másra gondolt...

Büki Ernő tekintete azt sugallja: vajon miért nem hagynak nyugodtan dolgozni?



# RAJTRA VÁRVA

A ralibajnokság befejezése óta eltelt időszakot három részre tudom osztani. Október végétől decemberig, a tervezés időszakában szinte mindenki rózsaszínűnek látja a helyzetet és magabiztosan nyilatkozik beígért szponzorpenzékről, autócsodákról és várható eredményekről. Január, február a megdöbbenés időszaka, amikor is rá kell ébredniük, hogy év végén fele sem igaz vetélkedő zajlott a mecénások között. Márciustól az első verseny rajtjáig már inkább azon törik a versenyzőink a fejüket, saját kasszájukból, hogy tudnának kisajtolni néhány új gumira és versenyre valót. Aki kivételt képez, szerencsés helyzetben van. Számuk azonban egyre kevesebb.

Idén a legnagyobb, A/8 kategóriában a négy ütőképes páros, ifj. Tóth-Gergely, Ranga-Büki, Érdi-Varga és Tóth-Csökö mellé az N-csoportból Szeleczy Tamás és Bathó Zoltán személyében várhatóan trónkövetelők érkeznek. Hírek röppentek fel Vizin Lászlóék átpártolásáról is, de a bajai pilóta utolsó telefonbeszélgetésünkön visszafogottan nyilatkozott és nem erősítette meg a hírt. Az év végén meglepetést okozó Turi Tamás elmondása szerint valószínű, hogy új autójuk lesz, de még csak most utaznak Angliába, hogy megnézzék. Ferjancz Attila egy Renault KIT-CAR-on törli a fejét, de nem ez lesz az egyetlen autó, ami a Formula 2000 csoport megerősödését hozza. Komoly csapatoktól származó Opel Astrák érkeztek az országba és északi szomszédaink által kifejlesztett Skoda Kit-Car is fut majd a hazai pályákon, a másodosztály tavalyi bajnokának, Fülöp Rajmundnak irányításával. A tavalyi F 2-es bajnoki címét Pécssett



elvesztő Keill József is erősebb motort kapott és Takácsy Pál sem fog rosszabb autóval menni. 1996-ban a legnagyobb harc az N-csoportban folyt. A ralipályákat elárasztó Ford Armada pilótái az utolsó pillanatig vívtak a bajnoki címért. Kiss Feriék hengerfeje azonban Szeleczy Tamás malmára hajtotta a vizet. A két pécsi, Kiss Feri és Ernő maradnak a széria autók között. Nemkülönb az Oroszlán fivérek, akik ősszel egy ausztriai tesztelésen próbáltak hasznos tapasztalatokat gyűjteni a tavaly nem sok sikert hozó Lancerhoz. Ezzel a típussal megy majd Csukovics István is. Bathó Zoltán Fordját a talán legcsinosabb navigátort maga mellett tudható

Katona Zsolt vette meg. Répa Kati megerősített abban, hogy minden valószínűség szerint már Esztergomban rajthoz állnak. Az alacsonyabb kategóriákban is többen váltanak. A Hungaro Lada színeiben Radó István és Berezky Ákos versenyeznek majd Kiss Lászlóék tavalyi Samarájával. Az A/5 géposztály győztese, Floch István úgy tűnik, végleg búcsút mondott a Ladának. Egy Peugeot 106-ot hozott Olaszországból. Tavaly külhonban még a KIT-CAR-ok lopták be magukat a nézők szívébe

és mára a hazai bajnokságban is láthatjuk őket. Ha megnézzük szomszédos országaink ralimezőnyét, igazán nem kell szégyenkezniük. Egyáltalán nem vagyunk lemaradva. Sőt! Vélhetően nem kell hosszú éveknek eltelnie ahhoz, hogy a '97-es év világszenzációja a World Rallye Car is fusson a hazai pályákon.

Rajtra vár a mezőny. Új és régi autókkal egyaránt, hogy ősszel majd újra kezdődjék a három időszak: bizakodás, csalódás és megoldáskeresés.

– nasa –



Foto: Kollar Attila



# Champion

# Arbau Rallye Esztergom ápr. 4-6.



## A RALI ELSŐ OSZTÁLY TERVEZETT PROGRAMJA

### ÁPRILIS 4. (PÉNTEK)

7.45–12.45 Technikai gépátvétel Vértess Volán Telep, Dorog, Esztergomi út 37.  
16.30 Prológ Esztergom

### ÁPRILIS 5. (SZOMBAT)

08.00 RAJT Esztergom, Széchenyi tér  
08.35 GY. 1. Lábatlan-Bajna (8 km aszfalt)  
09.18 GY. 2. Tatabánya-Környebánya (7 km aszfalt)  
10.26 GY. 3. Oroszlány-Pusztavám (8 km aszfalt)  
11.14 GY. 4. Tatabánya-Környebánya  
12.22 GY. 5. Oroszlány-Pusztavám  
13.35 GY. 6. Lábatlan-Bajna  
15.38 GY. 7. Strázsahegy I. (5,5 km föld)  
16.01 GY. 8. Strázsahegy II. (8,5 km föld)  
17.14 GY. 9. Strázsahegy I.  
17.37 GY. 10. Strázsahegy II.

18.42 **ELSŐ SZAKASZ CÉLJA** Közúti Igazgatóság, Esztergom

### ÁPRILIS 6. (VASÁRNAP)

08.00 RAJT Esztergom  
08.13 GY. 11. Strázsahegy I.  
08.36 GY. 12. Strázsahegy II.  
09.39 GY. 13. Strázsahegy I.  
10.02 GY. 14. Strázsahegy II.  
12.05 GY. 15. Lábatlan-Bajna  
12.53 GY. 16. Tardosbánya-Bikolpuszta  
13.31 GY. 17. Lábatlan-Bajna  
14.16 GY. 18. Tardosbánya-Bikolpuszta  
15.19 **CÉL** Esztergom  
19.30 **DÍJKIOSZTÓ** Dobó Katalin Gimnázium, Esztergom

## A RALI MÁSODOSZTÁLY TERVEZETT PROGRAMJA

### ÁPRILIS 4. (PÉNTEK)

13.45–17.45 Technikai gépátvétel Star Motor Kft., Dorog, Puskin u. 6.

### ÁPRILIS 5. (SZOMBAT)

08.30 RAJT Dorogi Volán parkoló  
09.03 GY. 1. Strázsahegy I. (8,5 km föld)  
09.41 GY. 2. Strázsahegy II. (5,5 km föld)  
10.29 GY. 3. Strázsahegy I.  
11.07 GY. 4. Strázsahegy II.  
11.55 GY. 5. Lábatlan-Bajna (8 km aszfalt)  
12.48 GY. 6. Tatabánya-Környebánya (7 km aszfalt)  
13.43 GY. 7. Oroszlány-Pusztavám (8 km aszfalt)  
14.41 GY. 8. Tatabánya-Környebánya  
15.36 GY. 9. Oroszlány-Pusztavám  
16.59 GY. 10. Lábatlan-Bajna  
18.12 GY. 11. Lábatlan-Bajna  
18.45 **VERSENY CÉLJA**

### ÁPRILIS 6. (VASÁRNAP)

19.30 **DÍJKIOSZTÓ** Dobó Katalin Gimnázium, Esztergom

(Lapzártánkkor a tardosbányai gyorsasági szakasz engedélyeztetése még folyamatban volt.)

# Visszapillantó tükörben az Esztergom Rali

Nagy fába vágja a fejszét, aki Magyarországon ralit akar rendezni. Ha sikerül meggyőznie néhány tökeerős támogatót a rendezvény reklámértékéről, kezdődhet a viaskodás az úttulajdonosokkal és az ádáz környezetvédőkkel. Amennyiben ezt az akadályt is leküzdötte a vállalkozó szellemű rendező, elég egy néhány napos eső, hogy tönkretegye az egészet.

Esztergom környéke, a Gerecse és a Pilis évtizedek óta otthont adtak különböző autóversenyeknek. A Pilis Kupa túraverseny, a CASCO Rali és a Tebimpex Kupa egyaránt ezen a vidéken zajlott. Még a hosszú szakállú, hintaszékben pipázgató raliveteránok szeme is felcsillan Tardosbánya és Lábatlan említésekor. Szerencsére a rendezők Esztergom körzetében még kitartó munkával képesek jobb belátásra bírni a versenyek elé akadályokat állítókat, így idén már ötödször utazhatunk a Dunamenti városba, hogy tanúi lehessünk miékként indul a ralibajnokság.



nek köszönhetően mégis megnyerte a '94-es Esztergom Ralit. A tizenhárom értékelt szakaszból Rangáék hetet, Janikáék négyet, Ferjancz Attiláék pedig kettőt hagytak maguk mögött a leggyorsabban.

**1995** A versenykiírás és a műsorfüzet hátuljára nyugodtan odaírhatták volna, hogy esernyőt mindenki hozzon magával, hiszen a lezúduló égi áldás ismét vaddisznódagonyává varázsolta szovjet testvéreink egykori játszóterét. A pálya ugyan a verseny második napjára helyelközzel felszáradt, de az első napi „terep-rali” alaposan próbára tette a pilótákat és az autókat is. Ifjabb Tóth János ebben az évben ment először Grifone-s Toyotával és

régi-új navigátorával Gergely Ferencsel meg is nyerte a versenyt a Lanciát Fordra cserélő Ranga-Büki kettős előtt. A MOL csapata talán az esztergomi váltóhibákból még nem sejtette, hogy hamarosan megkezdődik szélmalomharcuk az Escort „rossz volt”-tal.

Az Esztergom Ralik elmaradhatatlan résztvevői a másodosztályú versenyzők. 1995-ben Mráz Tamás és Majoros Attila az utolsó gyorsaságin billentették maguk felé a mérleg nyelvét az év abszolút bajnokai, Wieszt János és Kovács István szemben.

**1996** Prológ, előjáték, közönségcsalogató... Mindegy, hogyan nevezük a város szívében kialakított rövidke gyorsaságit, az ötlet egyöntetű közönségsikert eredményezett. Bevezetésképpen a város utcáin, természetesen megfelelő biztosítás mellett egy különdíjért mérkőzhetett az első osztály. A hangulatában már neves külhoni ralikat idéző különpróbán Érdi Tibor és Varga István bizonyult a leggyorsabbnak. Az eső ezúttal megkímélt versenyzőt, rendezőt és nézőt egyaránt. A strázsahegyi gyorsasági vonalvezetése újra megváltozott, így a nézők többet láthattak a küzdelemből. Nem a legszerencsésebb dolog évekig változatlan szakaszokon ralit rendezni, de a bevezetőben már említett okok erősen behatárolják a lehetőségeket. Tavaly sikerült két teljesen új

gyorsaságit illeszteni a programba. A Tátabányát Környebányával és az Oroszlányt Pusztavámmal összekötő utak közül az első mindenképpen szerencsés húzásnak bizonyult. Egy éve a dobogó legfelső fokára Ferjancz Attila és Tóth Csaba állhattak. Rangáék egy ékszűj, Érdiék váltóhiba, míg ifj. Tóthék a kigyulladt benzin miatt idő előtt a nézők soraiba kényszerültek.

**1997** Hogy mi lesz idén? Az ország egyik legjobbnak tartott, Tardosbánya és Bikolpuszta között meghúzódnó gyorsaságijáról még folynak a tárgyalások. A többi pálya most már biztosnak tűnik. Annyit elárulunk, hogy nem fog rosszul járni az, aki a Strázsahegyre szavaz. Április elején ugyanis nem egy, hanem két külön szakasz lesz a területen, amelyeket helyenként mindössze 50–100 méter választ el egymástól.

– nasa –

**1993** Néhány éves szünet után a Champion és az Arbau jóvoltából újra birtokba vehettek raliversenyzőink Komárom-Esztergom megye útjait. A rendezvény alapjául azonban nem a már említett klasszikus ralipályák szolgáltak. Az új gyorsasági, – a Strázsahegy tövében –, az egykori szovjet katonai területen kanyargó földút a nézők számára igen látványos, de talaja miatt fokozottan időjárásfüggő. Emellett természetesen Tardosbányán, Lábatlanon és Dobogókőn is áthaladt a mezőny. Az esős idő ellenére az első Champion-Arbau Rali rendezői kisebb-nagyobb zökkenőkkel áttestek a tűzkeresztségen.

**1994** A másodízben megrendezett versenyen ismét az időjárás volt a főszereplő. A Strázsa hegyi szakasz vonalvezetésén változtattak, a pálya részévé lett a Suzuki gyárhoz vezető aszfaltút mintegy nyolcszáz méteres szakasza. A gyorsaságik palettája bővült a Szomort Máriahalommal

Visszapillantó tükörben az Esztergom Rali



# Stadiongokart Nyíregyházán

A világon az első teremgokart versenyt 1993 decemberében, a párizsi „Páris-Bercy” sportcsarnokban rendezték. A rendezvény különlegessége, hogy a „mini Forma 1-es” gépek zárt helyen, falemezekkel borított pályán száguldoznak, a pálya vonalát pedig szalmabálák övezik.

Alig valamivel később, 1994 márciusában a hazai gokartosok is megérezhették a teremverseny ízét. Ez év februárjában a nyíregyházi Bujtosi Szabadidőcsarnok immár negyedszer fogadta a sportág szerelmeseit. Hat kategóriában harminchárom versenyző mérte össze tudását.

A program szerint az időmérő és bemelegítő edzések után megkezdődhetett a két felvonásból álló verseny. Vasárnap bővült a program, a hat géposztály mellett elrajtolt egy „Old Drivers” kategória is, melyben híres emberek, köztük autó- és

motorversenyzők próbálták ki, mire képesek a gokartok világában.

Az apró pilótapalánták a kadett A-géposztályban mindig ámulatra készítik a nézőközönséget felnőttes, komoly hozzáállásukkal és versenyzésükkel. Szombaton Kovács Gábor vitte el a pálmát. A folytatásban Villás Jánossal osztozott az elsősen. A szabályzat szerint a később elért eredmény a döntő, így az azonos teljesítmény ellenére Villás diadalmaskodott.

Az MZ motoros nemzeti C-kategóriában a versenybíróság ismét a már említett szabályhasználatára kényszerült, annyi különbséggel, hogy itt az első nap győztese, Demeter Pál duplázta meg aranyérmét.

Ritka pillanatoknak lehetünk tanúi, amikor a két elsőosztályú felnőtt kategória: a váltós Formula C és a fixes Formula A együtt startolt. A közösködés oka persze igen prózai volt: a kis létszámú mezőny. Az érté-

kelés természetesen külön folyt. A Formula A-ban Kercz Zsolt pályafutása során először érdemelte ki a győzelmet, rögtön kettőt is. Varga Szilárd idén újult erővel kezdett a Formula C-ben és mondhatni szilárd biztonsággal tört diadalra mindkét nap.

Mindenkit kíváncsivá tett, miként mutatkozik be az egyforma gokartok kategóriája. A POP-100 első teremgokart versenyén Pálfi László újoncságát meghazudtolóan küzdött, s erőfeszítéseit siker koronázta. Bár először, de minden bizonnyal nem utoljára láttuk sikert aratni.

Bánhegyi Viktor Intercontinental Junior A bajnoki címének megszerzése után úgy tűnik, nem adja alább a dobogó legfelső fokánál. Sövegjátó Zalán mindent megtett, hogy megnehezítse dolgát, az ifjú titánnak azonban későbbre kell halasztania a trónfosztást.

Az Intercontinental A-kategória történetében idén új fejezet kezdődött. 1997-től indítják út-

nak a Közép-Európai Zóna Kupát. Valószínű ez az oka, hogy itthon és vén kontinensünkön is a figyelem középpontjába került a géposztály. A tavaly még Formula A-ban versenyző ifj. Oláh Gyárfás átnyergelt az Inter A-mezőnyébe. Nagy riválisa, Locskai Lajos Nyíregyházán nem állt rajthoz. Ott volt azonban Rácz István, aki ugyancsak komoly ellenfélnek bizonyult, de Oláh kiharcolta magának a győzelmet.

A hétvége nagy attrakciójának a már említett „Old Drivers” futamok ígértek. Az újdonsült gokart pilóták nem okoztak csalódást. A két elődöntő legjobbjaiból állt össze a döntő mezőnye, ahol végül a – mostanában Angliában – szélesebb hölgy, Forró Judit volt a leggyorsabb. A vidám küzdelemben részt vett még többek között Érdi Tibor, Oroszlán Tibor, Fülöp Rajmund, Móczár Péter és Adorján Zoltán is.

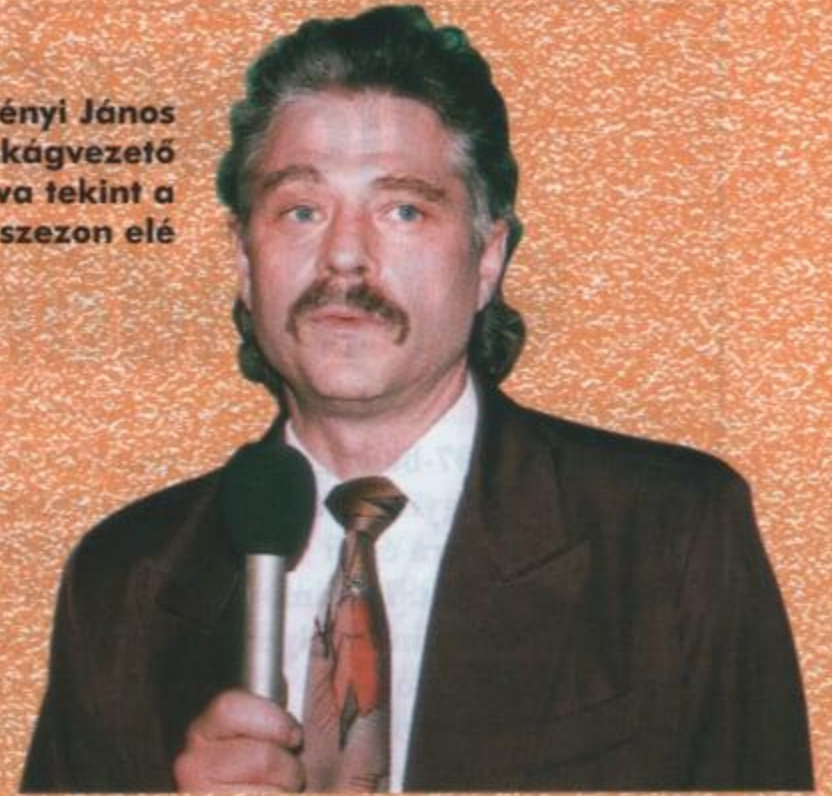
– MIA –



# TEREPRALI DÍJKIOSZTÓ KÉPEKBEN

Nagyirtáspuszta 1997. február 14.

Dévényi János  
szakágvezető  
bizakodva tekint a  
'97-es szezon elé



Akiknek két  
keréssel  
kevesebb van:  
a motorosok

Vacsora után fáklyás  
felvonulásra indult  
a mezőny



Remélhetőleg a díjkiosztó hangulata  
jellemzi majd a versenyeket is



Bertalan Zsolt és  
Szabó Jenő  
amatőr autósként  
utcai autóval  
küzdötték végig  
az évet





# Újdonság a Hondánál

A Honda 1997-ben egy teljesen új, úgynevezett Delta Box vázra építi krosszmotorjait. Hazánkban Sóky Zsolt indul ilyen géppel. Az új motor tesztelésére a tápióbicskei pályán került sor. Néhány bemelegítő kör után félórás nyúzopróba következett. Ezután kérdeztük Zsoltot tapasztalatairól.

– Az alumínium váz miatt könnyebb lett, mint a tavalyi típus. Egy



kicsit a százhuszonötösre hasonlít, de persze sokkal gyorsabb. Még szokatlan, mert merevebb, mint az előző motorom. A fordulók-

ban hátrébb kell helyezni a súlypontot. Könnyen meg fogunk barátkozni.

A belső változásokról Zsolt szerelője, **Bajner József** beszélt: – A karburátorban a gyorsasági motorokéhoz hasonló elektromos powe-jet fűvóka van. Ez magasabb fordulatszám elérésekor plussz üzemanyagot fecskendez be. A vastagabb első teleszkóp miatt stabilabb lett a motor. A húzónyomó fokozat fino-

mabban állítható. Új a hátsó rugózás áttétele is. Egy hűtőt szereltek rá, így kevesebb csövön folyik át a víz, amitől a hűtése is jobb lett.

# INTEGRÁL MOTORCROSS CLUB

A gyáli motokrossz egyesület február 14-én tartotta idei szezonnyitó ünnepségét, ahol egyben a tavalyi év díjait is átadták. Az emléklapetteket a klub elnöke, **Sóky László** – aki nemrégiben a szakág díjkiosztó ünnepségén maga is elismerésben részesült – adta át. Az ünnepségen jelen volt **Nádasdi János** is. A klub tagjait kérdeztük eredményeikről és terveikről.

**Sóky Zsolt** 1996-ban az elsőosztály 125 ccm bajnoka.



– A bajnoki cím megszerzése mellett szívesen gondolok vissza az Eb-n szerzett két pontra is, mellyel Európa 45.

helyére jegyeztetem magam. Idén szeretném egyjegyre váltani a 45-ös rajtszámot. Az összes futamon rajthoz állok, úgy érzem fizikailag és technikailag is sikerült felkészülnöm. Az erőnlétemről **Sebők Mihály** gondoskodik a konditeremben és a pályán is. Maradok a Hondánál.

**Ifj. Sóky László** tavaly az elsőosztály 125-ben tizedik lett és indult a 250-es csapatvilágbajnokságon.

– Az aktív versenyzést befejeztem. Úgy érzem, kiiregedtem ebből a sportból. Szeretnék egy picit többet foglalkozni a családommal. Nem távolodtam el a krossztól, az öcsémnek próbálok segíteni.

**Lamos Attila**: – Nem tudhatok túl sikeres szezont magam mögött. Az év elején egy brnoi teremkrosszon alaposan összetörtem magam, így lőttek az egész évről. Az őszi csapatbajnokságon álltam rajthoz, ami óriási élmény volt az ötszáz motorral. Nagyon készülök erre az évről, szeretnék az összes versenyen rajthoz állni. (Lapzártakor kaptuk a hírt, hogy Attila edzésen elesett, és a vállát törte. Meg kellett műteni.)

**Bajner József szerelő**: – Úgy, mint eddig most is számíthat rám az egyesület. A külföldi versenyekre nehezen tudok időt szakítani, de úgy érzem megéri, mert még sok sikernek lehetek részese.

**Sebők Mihály edző**: – Zsolt tíz éves volt, mikor elkezdtem vele foglalkozni. Rögtön láttam, hogy tehetséges. Sikerült elhítenem vele, ha rám hallgat, nem fog elmaradni a várt eredmény. Fanatikus vagyok, igyekszem mindent kihozni belőle. Az edzéseken nem ismerem kegyelmet. Most már ő is kezdi elhinni, hogy sokkal többre képes. Nagy álmom, hogy egyszer egy Eb-futamon lássam a dobogón mosolyogni. Itthon két bajnoki címet várok tőle, az Európa-bajnokságon pedig valamennyi futamon pontot kell szereznie.

## **Kawasaki** Hungária Kft.

H-1095 Budapest, Csont u. 1. Tel.: (00 36-1) 217-6657

Fax: (00 36-1) 215-3132

### HIVATALOS MÁRKAKERESKEDÉS

Új és használt motorkerékpárok értékesítése  
Csizmák, sisakok, motoros kiegészítők és felszerelések árusítása  
Eredeti és utángyártott alkatrészek eladása



## Az Ifjúsági Duna Kupa versenykiírása

A SISAM Motorsport Klub idén újból meghirdeti a gyermek és ifjúsági versenysorozatát. A Duna Kupán bárki részt vehet, aki még nem töltötte be tizenhatodik életévét, függetlenül attól, hogy licenccel rendelkezik-e vagy sem. Mindkét szövetség várja a környező országok motoros utánpótlását a négyfordulós versenysorozaton, melyet az alábbi időpontokban rendeznek:

**május 17. Klárafalva, június 21. Kiskunlacháza, július 5. Hódmezővásárhely, augusztus 10. Jászberény, augusztus 20. Celldömölk.**

A Duna Kupát az alábbi kategóriákban írták ki:  
**50 ccm, kiskerekű, automata, évkorlátozás nélkül 10 perc+2 kör, 50 ccm, nagykerékű, automata, évkorlátozás nélkül 10 perc+2 kör, 60 ccm automata, illetve váltós, 12 év alatt 10 perc+2 kör, 80 ccm, 12 év alatt 12 perc+ 2 kör, 80 ccm, 12 év felett 12 perc+2 kör.**

**Nevezés:** a versenyek helyszínén vagy a rendezőnél (levélben vagy faxon).

Sisam MSC 1095 Budapest, Nagyvásártelep. **Telefon:** 00-36-1/215-1181, fax: 00-36-1/215-3132 Décsi Ferenc.



# Nyitány Ausztriában

A határ melletti Grosshöflein gyors, kemény talajú köves pályáján osztrák bajnoki és egyben meghívásos nemzetközi versenyt rendeztek március kilencedikén. A hatvanegy fős nemzetközi mezőnyben három magyar versenyző is ott állt a rajtgépnél. Sóky Zsolt, Salamon Barna és Hujber Péter képviselték hazánkat.

Az A- és B-csoport selejtezőiből 18 motoros egyeneságon jutott a döntőbe, míg a kiesetteknek reményfutamot rendeztek. Innen a négy leggyorsabb került fel.

Az A-futamban Sóky és Hujbert indult. Zsolt hatodik helyen rajtolt, de elesett, így az utolsó helyről kezdte meg a felzárkózást. A tizenkilencedik helyig jutott, de a reményfutamban tetemes előnnyel biztosította helyét a döntőben. A

B-futamban Salamon 13-ként jufott tovább.

A döntőben mindkét magyar a második sorból rajtolt. Kőzapor és porfelhő vette körül őket. Az első futamban Sóky 15., Salamon 21., a másodikban Zsolt 21., Baran 26. helyen végzett. A felkészülési időszakban fontos verseny volt a vb-pontszerzőkkel tűzdelt ausztriai futam.

## EREDMÉNYEK

### 1. FUTAM

1.	7	Siegfried Bauer	A	Kawasaki
2.	39	Rupert Walkner	A	KTM
3.	1	Erwin Machtlinger	A	Honda
4.	2	Werner Müller	A	Suzuki
5.	3	Ronni Grosskopf	A	Honda
15.	60	Sóky Zsolt	H	Honda
21.	59	Salamon Barna	H	Kawasaki

### 2. FUTAM

1.	7	Siegfried Bauer	A	Kawasaki
2.	1	Erwin Machtlinger	A	Honda
3.	3	Ronni Grosskopf	A	Honda
4.	6	Christoph Lackner	A	Kawasaki
5.	2	Werner Müller	A	Suzuki
21.	60	Sóky Zsolt	H	Honda
26.	59	Salamon Barna	H	Kawasaki

## MAMS Minimotoros és Tömegsport Bizottság által kiírt 1997-ben a KINIZSI T.E. által megrendezésre kerülő események

### Szlalom Bajnokság:

III. 22.	Budapest	Nicro Kupa / Motorország Kupa
I II. 22.	Budapest	BOB Bt. Kupa / Motorország Kupa
III. 23.	Budapest	Utazás Kiállítás Kupa / Motorország Kupa
III. 23.	Budapest	Holiday Club Hungary Kupa / Motorország Kupa
V. 25.	Budapest	Michelin Kupa Nemzetközi gyermek Motorkerékpáros Találkozó / Motorország Kupa
VIII. 20.	Budapest	Postabank Kupa / Motorország Kupa

### Gyorsasági Bajnokság

IV. 12.	Győr	Pannon GSM Kupa / Motorország Kupa
IV. 13.	Győr	Autó-Motor Kupa / Motorország Kupa
VI. 8.	Kecskemét	ÁPISZ Kupa / Motorország Kupa
VII. 12.	Győr	Kupa / Motorország Kupa
VII. 13.	Győr	Kupa / Motorország Kupa
IX. 13.	Győr	O.B.B. Kupa / Motorország Kupa
X. 4.	Győr	Kisalföld Bt. Kupa / Motorország Kupa
X. 5.	Győr	Nóniusz Kupa / Motorország Kupa



# RÁDIÓ

97,6 MHz

HÓDMEZŐVÁSÁRHELY 6800 BAJCSY ZSILINSZKY U. 70.  
 TEL.:06-62-243-262, 06-62-243-261

# Bemelegítés a Monori ho

Meglepetések várhatók az MMSZ-bajn



vagy csak nem vette komolyan a bajnokságot. Az azonban már biztos, hogy Yamaha 250-esével meglepetést akar okozni az első osztályban.

**J**ó hangulat uralkodik a Veszprémi Spartacus háza táján. Mind a hét versenyző szurkol, segít a másíknak. Szeretnének rászolgálni támogatóik bizalmára. Rauscher Roland tudja, hogy Cserepkait vagy Adameket nem lesz könnyű legyőzni, de méltó helyet követel magának a „nagyok” között. A szezonkezdésig hátralévő időben a Hárskúti pályán akar edzeni.

## Az alsóbb osztályok is harcrakészek

**I**dén is népes lesz a másodosztály 125 és 250-es géposztálya. Eddig tizenhét új versenyző érkezett, akik szeretnének a rutinos Hugyecz vagy Grósz szintjére eljutni. A 125-ösök között Matula és a két Tukora mellett még húszan pályáznak minél jobb helyezésekre.

**A**szeniorok és az MZ-CZ csoport tagjai még várnak a jobb időre, de a színpalak mögött már megkezdődött a felkészülés. Kovács Sándortól megtudtuk, hogy remek kondíban van, több társával már csak a rajtjelre várnak.

## Pillanatképek a kategóriákról

**C**serepkai Csaba ugyan csak az első napot használta ki, de ez is elég volt, hogy kiderüljön, ő a legfelkészültebb az első osztályban. Kondíciója és motortartása alig romlott a téli szünet alatt, nincs túl sok pótolnivalója. Talán második motorját jobban meg kell ismernie az első összezsapásig. Mőd Csaba még fáradékonynak tűnt. Igyekeznie kell, mert Adamek és a visszatért Török is kellemtelen ellenfél lehet. Nem tudni, hogy Török Bálint kedvét a bicskei esés rontotta,

**M**otokrosszozóink nem ismerik az áprilisi tréfát. Az első fordulóra mindig sokan neveztek, de a többin sem volt létszámhiány. Idén meglepetésekre számíthatunk. Az első osztályban új harcosok indulnak és a második vonal is népesebb, mint volt. Az ifjúságiaknál azonban utánpótlásra van szükség.

**A**kellemes tavaszi idő március második hétféjén egy közös edzésre Monorra csalogatta a krosszozókat és a szakembereket. A kétnapos homokfutás jó alkalom volt mindenkinek, hogy felmérje

felkészültségét. Az április első hetében induló kupasorozatig sok motorosnak van még pótolnivalója. A télen kevesebbet foglalkoztatott kar- és lábizmok bizony a vártnál hamarabb készítették pihenésre a versenyzőket. Sokaknál rossz még a testtartás, a kelleténél hosszabbak a féktávok, hibás a mandínervétel, az elugrás és leérkezés. Az első versenyig hátralévő időt valamennyi versenyzőnek jól ki kell használnia, ha helyt akar állni a megerősödött mezőnyben. A Máté Sándor irányításával levezetett edzésen többek között Zsembery Barnabás, Vladár Zoltán és Nátó János is segített a fiataloknak.

**Kawasaki**

Let the good times roll.

**SZERVIZ**

Garanciális munkák, kis- és nagyjavítások, speciális állapotfelmérés, DYNOJET tuningkit beépítése, speciális átalakítások, eredeti és utángyártott alkatrészek, motorszállítás



**MOTORSPORT ZSEMBERY**

Törökbálint, Bajcsy-Zs. út 65.

T.: 06-60/348-066, fax: 217-49-88

Szerviz nyitva tartás: h-p. 8.00-16.00, üzlet: h-p. 9.00-17.00, szo. 9.00-12.00



# mokon

## okságban

**A** legifjabbak között Lécz Gergely vitte a prímet. Jól tudja, hogy idén esélye van a győzelemre és a vele együtt járó Yamahára. Szeretné, ha minél többen lennének a kategóriában. Gergő már bebizonyította, hogy akkor sem kell feladni, ha az ember lába nem ér le a motorról.

**A** tizenkét éven felülieknél ketten is – Schrenckh és Reinicz – készülnek, hogy megszorongassák a tavalyi első, Darók Adriánt, de az újoncok is ott lesznek mögöttük.

**A** monori pálya homokos talaja kiválóan alkalmas a szezon előtti bemelegítésre, hiszen a kezdeti bukásoknál nem törik össze magukat olyan könnyen a versenyzők. A kétnapos programon több, mint százan vettek részt, így sikeresnek mondható. Biztató jel a folytatáshoz.

Kép és szöveg: Zelman Ferenc

Mód Csaba



Rauscher Roland motorját szervizeli

## Ez történt eddig

**A** bajnoki és meghívásos versenyek rendezői február végén egyeztették a futamok időpontjait. Megvitatták a részvétel feltételeit, a kategóriák összevonását, a díjazásokat és a verseny előtti pályahasználatot. Megállapodtak, hogy idén a serdülők gyarapodása érdekében külön értéklik a 12 év alatti és feletti kategóriát. Megegyezés született a pályabírók kérdésében is. Remélik, ezzel elkerülhetők lesznek a felesleges helyezési viták. Ha terveik szerint számítógépekre viszik a futamok értékelését, minden bizonnyal megnyugszanak majd a kedélyek.



Lécz Gergely Nátó Jánossal



A gödöllői csapa

# LALA

Igen, csak így egyszerűen. Mert ha valaki egy közönségben becenévre tesz szert, annak ott rangja, tekintélye van. És Csősz Lajosnak ma az endurosportban rangja és tekintélye van.

– Zavarba hoz, talán túl hízelgő ez a felvezetés. Ebből a szempontból szinte észrevétel nélkül szállt el ez a tizenöt év, amit végigmotoroztam. Igazából észre sem vettem, hogy mikor alakult át körülöttem az élet. Tegnap még én lestem a VOSE-ban és a HPSÉ-ben az öregeket, ma meg már azt veszem észre, hogy engem kezelnek etalonként a fiatalok.

– Nem akarok klasszikusokat idézni, de nemrégiben azt írtam rólad, hogy a „nyolcvanas évek utolsó mohikánja...” Ebben benne van az is, hogy öreg róka vagy már, de sajnós az is, hogy az idő nem teljesen neked dolgozik.

– Sajnos tudom, hogy lassan korelnök leszek. Érzem, mert egyre több dolgot kérdezgetnek tőlem, és sokat példálózna is velem. Ez van, amikor jó, de legtöbbször inkább nem. Én olyasféle ember vagyok, aki szívesebben marad a háttérben. Az elismerés persze nagyon fontos, de egy „vezérürünek” szerepelnie kell, és ez nem én vagyok.

– Lassan annyira természetes szereplője vagy már

az enduro mezőnyének, hogy senkinek nem jut eszébe, hogy valaha neked is el kellett kezdeni. Mikor is volt?

– A nyolcvanas évek elején, tizenhét évesen kerültem a VOSE (Vörös Október SE) motoros szakosztályába és büszkén mondhatom, hogy én még megcsíptem azt a „legenda” junior korszakot, amikor a kezdő versenyző akadémiái szintre fejleszthette képességeit a műhelysöprés és a motormosás tudományában. Két évig csak az ultrás vödör és a mosókefe társaságában érinthettem meg a motorokat. Az álom egy „fazékkék” százötvenes, utcai MZ formájában teljesedett ki számomra. Ez lett életem első versenymotorja.

– Biztos vagyok benne: ha ezt egy mai 17 éves elolvassa, megszakad a röhögéstől. Mégis, mi az, amit ebben a korszakban lehetett tanulni?

– Sok mindent. Például a motorkímélő motorozást. Bármit is csináltunk, ez a motor mégiscsak széria volt, ezért a gép helyett is gondolkodni kellett, mit bír ki, meddig ölhetem. De ami talán ennél is fontosabb, megtanultunk szerelni. Egy ilyen átalakított szériamotornál a Trabanttól a cséplőgépig minden alkatrészt felhasználtunk, ki-ki a leleményességétől és a rátermettségétől függően.

Sírva fakadok attól, hogy egy mai suhancnak már egy gyertyacseréhez vagy egy kuplung beállításához is szerelő kell. Emlékszem még a Jawás idősakra, amikor úgy alakítottam át tárcsafékké a járgányt, hogy munkahengert itthon öntettem hozzá. Pedig akkor még a gyári menőknek is elvétve volt ilyen. Lehet, hogy más világ volt ez, de az enduroban nem tud tartósan talpon maradni az, aki nem ismeri és nem tudja szerelni a motorját.

– Részben említetted már a Jawás korszakot, amely szorosán összefonódik a szocializmus számunkra utolsó nagy ajándékával, a Béke és Barátság Kupaszorozattal, vagy ahogy mi akkor ezt emlegettük, a BBK-val. Hogy emlékszel vissza ezekre az időkre?

– Úgy, hogy amit én a motorozásban tanultam, azt tulajdonképpen mind a BBK-kon lestem el. Ez az enduros számára tényleg ajándék volt, minden ironia nélkül. A hetvenes és a nyolcvanas években a cseh, NDK és lengyel versenyzők jelentették az enduro-elitét. Ami a legszebb volt, hogy ez a három náció a versenyek közti időszakban valóban békével és barátsággal veregette egymás vállát, de aki a soron következő futamot rendezte, az szinte erkölcsi kötelességének

érezte, hogy a mentális megsemmisülésbe kergesse a béketábor összes endurosát. Jellemezhetetlenül nehéz pályákat tűztek ki, kölcsön kenyér visszajár alapon, ahol mi úgy bámultunk egy-egy meredélyre, mint rokkant sherpa a Himalájára. Aztán persze valahogy mégis csak ráhangolódtunk ezekre a versenyekre, sőt, tisztessen helyt álltunk a középmezőnyben. Viszont azóta sem tudnak olyan pályát mutatni, amitől megrettennék, vagy olyan sarat, olyan emelkedőt, aminek ne rontanék neki gondolkodás nélkül. A mai napig ebből élek.

– Ekkor viszont már HPSE-s voltál és ráülhettél életed első „nyugati” versenygépére, a WR Yamahára.

– Azért volt még ott egy 125-ös CZ-korszak is, ami szintén nem hagyta szunnyadni éberségemet a technika ördögével szemben, aztán jó pár év Jawázás



## Škoda Favoritok bontója

**GYULAI BT.**

Alapítva  
1991

- \* Karambolos gépkocsik javítása, fényezéssel
- \* Teljes körű biztosítás ügyintézés
- \* Típustól független, új és használt karosszéria elemek eladása raktárról ill. 24 órán belüli beszerzése
- \* Törött ill. totálkáros gépkocsik vétele-eladása

**Telephely: 1173 Bp., Pesti út 5.**

**☎ 258-18-88/17, 06-30/503-809, 06-30/504-478**



Igy fordult Lala az 1990-es vb-szezon francia futamán a kedvenc Yamahával

következett – az is pusztán a kezűgyességem fejlesztése miatt – és így jött 1989., a walldürni Hatnapos és az akkori álmaim netovábbja, a 250-es Yamaha. Utólag visszagondolva talán evvel a motorral voltam a legjobban összenőve, nagyon szerettem. Aztán később, már

Motexes koromban, jött a Husqvarna, ami egy teljes csőd volt, azt pedig a Suzuki követte, amivel ismét magamra találtam. Első négyütemű kalandom egy Husabergben öltött testet, ami maga volt a „csalfa, vak remény”: amíg ment, bombázó volt, de a célt csak hírből ismertem. A '95-ös lengyel Hatnapost is ennek a motornak az oltárán áldoztam föl. Most már az IWD zászlaja alatt és a magyar képviselet jelentős segítségével egy 400-as KTM-mel megyek és el ne kiabáljam, talán révbe jutottam.

– Emlékszem, egy időben nagyon sokat edzettél Nádor Attilával. Téged nem tört meg a balesete?

– Ellenkezőleg. Ma úgy érzem, hogy érte is megyek. Nekem az Attilával való közös edzések rendkívül sokat jelentettek. Tökéletesen kiegészítettük egymást, újtuk, hajtottuk magunkat közösen, szenzációs volt az összhangunk emberileg és a sportban is. Sokszor arra

gondolok, hogy nem hagyhatom abba, amíg ő újból nincs köztünk.

– Kétszeres egyéni magyar bajnok vagy. Nem érzed azt, hogy a balszerencse többször játszotta az ellenfelek kezére a győzelmet?

– Nem. Sőt, inkább szerencsésnek érzem magam. Igaz, sokszor lettem hajszállal második, de nem volt például komoly sérülésem, ami azért ebben a sportban elég ritka. Utólag végiggondolva lehet, hogy itt-ott még ráfért volna egy lapáttal, de úgy érzem, hogy nem maradtam le semmiről. Szerencsés vagyok azért is, mert a feleségem (majdnem mindig) partner a motorozásban, a vasgyúró, vagabund kisfiam meg el sem tudna nélkülözni. Ha álmodom, akkor éppen egy komplett vb-szezon csinállok végig egy olyan stábbal, ami záloga lehetne mondjuk egy „első tizenötben” való szereplésnek, de hát ehhez sajnos álmodni kell. Abban viszont megint szerencsés

vagyok, hogy 31 évesen nem érzem öregnek magamat és talán még soha nem voltam ennyire „rajta” a szezonon, mint most. És jó az is, hogy ebben partnerem a Shell Szigetszentmiklós, a Pécsi Plusz, a Tsubaki, és úgy fest, hogy a KTM-mel is jó nyeregben vagyok.

(Ne tűnjék fontoskodásnak, de valamit hadd fűzzek hozzá. A kézirat olvasgatása közben rájöttem arra, hogy Csősz Lajos egy kiegyensúlyozott, békés, elégedett, következőképpen boldog ember. Nem fröcsögött kétbalkezes sportvezetőkről, nem hozakodott elő botrányszagú történetekkel, nem célozgatott kínos eseményekre. Ezzel szemben higgadtan örül annak, amin lehet, mérsékelten bánkódik azon, ami már úgyis megtörtént, és egészségesen bízik a jövőben. Jó, hogy van még ilyen ember, és szerencsés lesz az, aki mindezt követni tudja.)

Zsembery Barnabás

Pár évvel később, kicsit higgadttabban, de még mindig igazi temperamentumos stílusban (A Suzukit is nagyon kedveltem...)



# A változások szele

A salakmotorozás a maga egyszerűségével azok közé a technikai sportágak közé tartozik, amelyeket évtizedek alatt sem csapott meg a változások szele. A kilencvenes évek közepe után a speedway-ben is meghozta a reformokat. Mind a motor, mind a versenyzők ruhája változáson ment át.

Baráth Lajos – közismertebb nevén Luigi – az egyik meghatározó tuningmester az országban. Az ő feladata a bajnok Adorján Zoltán, Bódi László és Fekete Sándor vasparipáinak a felkészítése.

– A technikai sportok háza táján szinte egyöntetű a cél: a fordulatszámot kell növelni a nagyobb sebesség elérése érdekében. A salakmotoroknál szinte minden lehetőséget kihasználtak már, amit könnyítéssel, kisebbítéssel el lehetett érni. Mígnem a mérnökök megalkották a fekvő motort. Eldöntötték a motorblokkot, ezáltal 12–15 százalékkal lett könnyebb a főtegyelre eső súly, ami percenként további 1500–2000 fordulatot jelent. Ez óriási előny a startnál, s aki kicsit is ismerős a salakszórás világában, az tudja, hogy egy jó start már fél siker.

– Melyik típusú motor a favorit a fekvők közül?

– Mielőtt a fekvő teret hódított volna, a GM volt az uralkodó márka. A Jawa „robbantott” a fekvő géppel, s ezzel lépéselőnybe került a konkurenciával szemben. A cseh gyár sikerét annak is köszönheti, hogy olyan szakemberek álltak mögötte, mint Lausch és Zierk, illetve nagyszerű pilóták – Nielsen, Rickardsson, Wigg – látták el tanácsokkal a Jawát. De ez az előny hamar elolvadt. Mostmár a GM is „partiképes”, amire a legjobb példa, hogy a világbajnok Hamill erre az olasz motorra esküszik.

– Miben jobb az új motor?

– Kanyarban magasabb fordulatszámot tud dolgozni, intenzívebben gyorsul, ezért lényegesen dinamikusabb. Egyszóval teljes gázzal kell menni a starttól a célig. Az angol Smith mondta erre, hogy ez az új motor annak jó, aki tud motorozni. Akiben félelem van, nem tudja kihasználni a gép adottságait.

– Az álló motor teljesen esélytelené vált az új „kihívóval” szemben?

– Tavaly és tavalyelőtt már csak minimális előnye maradt az „öregnek”, idén szerintem teljesen esélytelené vált.

A kevlar ruha bemutatására Nagy Róbertet kértük meg, aki a magyar versenyzők közül elsőként tért át a bőrruháról az új „divatra”.

– Mi is az a kevlar?

– Hivatalosan a kevlar tűzálló szálakból álló anyagot jelent. De ha csupán ebből az anyagból állna a ruha, szinte semmi hasznát nem látnák, hiszen ugyanolyan merev lenne, mint a bőr. Ezért gumírozott szövettel keverték, így alakult ki a salakmotorozásban használatos kevlar-ruha. Kisebbségekkel a Forma I-ben is ilyen öltözetet használnak.

– Mik az előnyei?

– Fele olyan súlyú, mint egy bőrruha. Ha az ember felveszi, olyan érzése van, mintha egy szabadidő ruha lenne rajta. Testre szabottabb, ezért jobban néz ki. Óriási előnye még, hogy könnyen és gyorsan lehet tisztítani. Az ember berakja a mosógépbe és fél-

óra múlva már kész, hiszen gyorsan szárad. A profi versenyzőknél ez fontos kitétel, mert a versenyek gyorsan követik egymást, így nincs idő várni arra, míg a bőrruha megszárad.

– Hátrányai?

– Mivel nincs olyan erős mint a bőr, ezért nem véd úgy az eséseknél. A felvágódó kavicsokat sem fogja fel annyira, mint elődje. Az esések is megviselik, ezért sokan 4-5 ruhát varratnak egy évre.

– Ön melyik öltözetet részesíti előnyben?

– Ha valaki Angliában motorozik, annak muszáj kevlar viselnie az említett okok miatt is. Annak ellenére,

hogy idén valószínűleg újra kevlarban versenyzem, én inkább a bőrruhára teszem a voksomat. Nem tartom kizártnak, hogy ez a „kevlar-örület” csak egy fellángolás.

Boros Norbert



## Simon sikerei a salakon

A nyolcvanas évek óta hazánk salakmotoros fellegrója Debrecen. Ezért is meglepő, hogy a Hajdúság fővárosa 1991-ben volt utoljára világbajnoki verseny házigazdája. Ennek a méltatlan „csendnek” vetett véget a Simon & Wolf Máv Lövész és Motoros Sport Club, amikor megpályázta, illetve megkapta az ez évi csapatvilágbajnoki A-döntő rendezésének a jogát. Az egyesület elnökével, Simon Miklóssal beszélgettünk.

– Ön a hazai salakmotoros élet hierarchiájában rövid idő alatt, szép sikereket ért el. „Egyszerű” szurkolóbból előbb klubelnök, majd a szövetség elnökségi tagja lett.

– Csakis a sport szeretete lehet a „mentőselem”. A húszas éveim elején fertőződtem meg a „salakszórás” birodalmával. Évekkel ezelőtt aztán felpörögtek az események. Valóban gyorsan ment az „átváltás”, szurkolóbból versenyzők barátja, majd szponzor, később klubelnök lettem. Az elnökségi tagság más. Erre a salakszakág kért fel, illetve szavazott rám a választáson. Természetesen szívesen vállaltam.

– Miért adja egy egyesületi vezető versenyrendezésre a fejét?

– Az utóbbi években sajnos a hazai salakmotoros élet gödörbe került. A miskolciak a tavalyi évben nem tudták megrendezni a csapat vb-döntőt, és ez óriási presztízsvesztéssel járt. Az akkori vezetés Neményi Béla, Tóth István, Nadasdi János agitált, hogy vállaljам el egy világbajnoki verseny megrendezését. Nagy kihívásnak tekintettem, és tekintem most is ezt a feladatot. Ha jól sikerül az augusztus 23-i viadal, amiben nagyon bízom, akkor ez a jövőben nagy lökést adhat az egész honi salakmotorozásnak.

– Az elmúlt esztendőben a Simon & Wolf SC mindkét vaspapucsosa Nagy Róbert és Tihanyi Sándor súlyosan megsérült. Mi lesz, ha egyik versenyzője sem tudja a továbbiakban vállalni a motorozást?

– Az élet akkor sem áll meg, ha ez bekövetkezik. Annak ellenére mondom ezt, hogy új versenyzőket úgy sem igazolnánk a klubba. Pilóták nélkül is a sport mellett maradunk.

Boros Norbert

# Magyarok az Európa-bajnoki futamokon 2.

A tizenegyedik – utolsó előtti – futamot Sosnován (CZ) szeptember 28–29-én mintegy húszezer néző előtt rendezték. Ezen a versenyen mindenki ott volt, aki számított, hiszen még nem dőlt el semmi. Az előző számban már említett négy magyar is megjelent a gépátvételen, de sajnos a technika ördöge ismét megzavarta csapatunkat egy leszakadt szelep, meghibásodott váltó és csapágyas motor formájában.

– Nagy reményekkel érkeztek, de a selejtezőig sem jutottatok el. Mi történt?

**Kotán P.:** – Én még ezen a pályán nem voltam, s bár borzasztó gyors – ami elsősorban a nagy teljesítményű autókra kedvez –, úgy gondoltam, ismét van esélyem döntőbe jutni. A mezőny a 10–14. hely tájékán kettészakadt. Az első csoportban 550 LE feletti autókkal mentek, ide bejutni csak nagyon precíz vezetéssel lehet egy magyar bajnokságban induló autóval. De képesnek éreztem magam egy jó helyezésre. Sajnos még az edzésen leszakadt egy szelepem, és ezzel számomra befejeződött a verseny.

Az A-döntő szezációs volt. Az első sorból Schanche, s a nem kevésbé gyors Hunsbedt indult, míg az ezévi bajnokság várományosa, Hansen a második sor külső pozíciójából rajtolhatott. Ő egy esetleges jó szereplés esetén az utolsó futamtól függetlenül ez évben újra elhódíthatta az elsőséget a nagy „öregtől”. S ezek a világhírű versenyzők hírnevükhöz méltóan autóztak.

Schanche a 670 LE-s Ford RS 2000-rel szédületes tempóban, utcahosszal nyerte a futamot, s Hansen, a Swedish Shell versenyzője a Citroën ZX-el az Eb-győzelmet jelentő 2. hellyel megelégedve (de szintén fantasztikus autózással) futott be a célba. Harmadik lett Jernberg. Teljes volt az északi fölény, hiszen az első hat helyen norvég és svéd versenyzők osztoztak.

**Perényi L.:** – Ez lett volna a debütálásom Eb-futamon. Meséltek már erről a pályáról, többek között ezért is jöttem ki. Tényleg nagyon jó – lett volna –, ha még az edzésen nem megy tönkre a váltóm, és nem a pálya széléről kell drukkolnom a még versenyben lévő honfitársaimnak. Huszonkét órát autóztunk, hogy négy percet a pályán töltsék! Viszont a rendezés és a közönség szuper volt. Nagyon sajnálom, hogy nem lehettem a fiúk között a pályán.

– Nem emlékszem mikor fordult elő, hogy két magyar is döntős lehetett Eb-futamon. Hogy érték ezt el?

**Fodor Gy.:** – Két peches Eb-futam után nagyon reméltem, hogy ez végre sikerülni fog. De ahogy megláttam a rajtlistát, nem sok esélyt adtam magamnak. Negyvenen neveztek, de a legjobbak – az egy norvég Iversen kivételével – mind elindultak, csak Kotán Peti hiányzott még a starttól. Nekünk Gáborral jól indult az első nap. Az esős, csúszós pályán kevésbé dominált az autók

teljesítménykülönbsége, s az időmérő után én a 11., ő a 17. helyen állt. Az első selejtezőben a 13. időt mentem. Másnap kicsit álmosan kezdtem és egy helyet visszacsúsztam, de a harmadik selejtezőre összekaptam magam és az előző naphoz képest közel 3 másodpercet javítottam. Ha a turbóm rendben van, úgy érzem még előbbre léphettem volna. Így is döntőbe kerültem. A C-döntő második sorából rajtolhattam. Sajnos az előtűnk futott döntőben kicsúszott autó mentése hosszú időt vett igénybe, a gumijaim teljesen kihűltek, ráadásul a rajtom sem sikerült a legjobban. Talán ez is közrejátszott abban, hogy a rajt utáni kanyarhoz túl nagy tempóban érkeztem és kis híján teljesen megperdültem. Míg azzal voltam elfoglalva, hogy az autót a pályán tartsam, elment mellettem a mezőny. Ráadásul röviddel ezután eltűnt a váltómból az 5. fokozat. Ilyen körülmények között ebben a mezőnyben esélyem sem volt, hogy feljebb veredjem magam. Végül is 15.



Will Gollop 550 LE-s Peugeot 306-osa

lettem, aminek mindannyian örültünk, hiszen Eb-pontokat gyűjtöttem.

**Ifj. Bánkuti G.:** – Júliusban kijöttünk egy Közép-Európai Zóna versenyre feltérképezni a pályát az Eb-futam előtt. Ismerve a rajtlistát, a 20–25-ik helyre számítottam. Az első időmérőn a 17. legjobb időt mentem úgy, hogy hatan 1 másodpercen belül voltunk, majd az első selejtezőben a 18-dikat. Itt viszont elkövettem egy nagy hibát. Még az első körben megelőztem az egyik cseh ellenfelemet, és ahelyett, hogy minél jobb időt próbáltam volna menni, csak arra vigyáztam, hogy ne előzzön vissza.

Vasárnap, a második selejtezőben a négykere-

kes Peugeot 306-al induló Európa-bajnok Gollop volt az egyik ellenfelem. Óriási versenyt vívtunk egészen a rajtig. Legközelebb már csak a 3. körben láttam, ahogy a pálya másik részén ő már visszafelé jön. Ettől függetlenül javítottam, és fel-



Kenneth Hansen 650 LE-s Citroën ZX-e

jöttem a 16. döntős helyre, viszont gyanúsán kezdett füstölni a motor. De hátra volt még az utolsó selejtező, ahol tartanom kellett ezt a helyezést. Kivételesen nem kellett vigyáznom az autóra, így második legjobb kétkerekesként döntőbe jutottam! Egy vadonatúj gyári Skoda Kit Carral előzött meg a cseh Zeman. Sajnos a motorom csapágyas lett, s a döntő rajtjához, majd a park fermébe már Határ Pistiék toltak.

– navi –

## VÉGEREDMÉNY

- |     |                      |                      |
|-----|----------------------|----------------------|
| 1.  | MARTIN SCHANCHE (N)  | FORD ESCORT RS 2000  |
| 2.  | KENNETH HANSEN (S)   | CITROËN ZX           |
| 3.  | MICHAEL JERNBERG (S) | FORD ESCORT COSWORTH |
| 15. | FODOR GYÖRGY (H)     | TOYOTA CELICA        |
| 16. | BÁNKUTI GÁBOR (H)    | PEUGEOT 309 GTI      |

## ÉV VÉGI ÖSSZESÍTÉS

- |     |                         |                      |          |
|-----|-------------------------|----------------------|----------|
| 1.  | KENNETH HANSEN (S)      | CITROËN ZX           | 128 PONT |
| 2.  | LUDVIG HUNSBEDT (N)     | FORD ESCORT RS 2000  | 118 PONT |
| 3.  | JEAN LUC PAILLER (F)    | CITROËN XANTIA       | 107 PONT |
| 4.  | MICHAEL JERNBERG (S)    | FORD ESCORT COSWORTH | 105 PONT |
| 5.  | PER EKLUND (S)          | SUBARU IMPREZA       | 104 PONT |
| 6.  | WILL GOLLOP (GB)        | PEUGEOT 306          | 91 PONT  |
| 7.  | MARTIN IVERSEN (N)      | FORD ESCORT COSWORTH | 86 PONT  |
| 8.  | TOMMY KRISTOFFERSON (S) | AUDI S2              | 80 PONT  |
| 9.  | MARTIN SCHANCHE (N)     | FORD ESCORT RS 2000  | 76 PONT  |
| 10. | JAN BECKER (D)          | NISSAN SUNNY         | 50 PONT  |

Elgondolkodtató, hogy az idej Európa-bajnokság nyolc indulásából műszaki hiba nélkül tulajdonképpen csak két versenyt autóztak végig a mieink, s ezzel is háromszor voltak döntősök. Nyugodt szívvel kijelenthetjük, hogy jobb technika esetén reális célkitűzés lehetne, hogy több magyar versenyző is rendszeresen szerepeljen a sportág csúcsát jelentő Eb-futamokon, ami jelentősen hozzájárulna az egész magyar autósport nemzetközi szintű elismeréséhez. Ismerve ezeket a versenyzőket, valószínűleg nem a szorgalmuk, hanem az anyagiak miatt nem tudnak sikeresebbek lenni. Nem kell különösebben jósnak lenni ahhoz, hogy úgy ítéljük meg: ha a sportág egyik szakága nemzetközi szinten eredményes, az az egész magyar autósportnak rangot jelent, s a többi szakágra is katalizátorként hat. Vonzza a médiát és a támogatókat. S akkor nem kellene lépten nyomon azt hallani a mieinktől: ha a turbóm rendben lett volna, ha a váltóm nem esik szét... Mert ez már döntően csupán pénzkérdés.



# Ralikrossz – ha még

Ilyenkor év elején vannak még, akik nem döntötték el, mihez kezdjenek versenyzési kedvükkel vagy éppen évek óta tervezhetik, hogy jó lenne valahol megpróbálni, mit is tudnak. Ebben a cikkben nekik kívánunk segíteni: az egyik lehetőség, a ralikrossz bemutatásával.

A ralikrossz sportot a 60-as évek végén találták ki a skandináv félsziget országában. Népszerűsége folytán gyorsan átterjedt Európára és 1974-ben a rendezők összefogásával – a FIA támogatásával – megszületett a ralikrossz Európa-bajnokság. A sportág magyarországi ismerői először 1984-ben rendeztek ralikrossz versenyt Szombathelyen. A sikeres próba után pálya épült Ádándon és Cseszneken, és a meghívásos versenyek után 1986-ban először került kiírásra a Ralikrossz Országos Bajnokság. Az eltelt időszakban a sportág ismertté vált országszerte: öt versenypályán rendezett bajnoki futamainkon 40–60 induló küzd a helyezésekért, 3–10 ezer néző előtt. Nemzetközi versenyek értékelésre kerülnek a Közép-Európai Zóna Trófeáért kiírt versenysorozatban, versenyzőink eredményesen veszik fel a harcot külföldi ellenfeleikkel. Tízéves fennállása alatt olyan sportolók nőttek fel a ralikrosszban, mint Kotán Péter – ötszörös magyar bajnok, Közép-Európai Zónabajnok, osztrák bajnok –, Maruzsi László – ötszörös magyar bajnok, számos Eb-futam helyezetteje, az 1991-es év autóversenyzője – és ifj. Tóth János, aki háromszoros ralikrossz bajnok, és tavalyi ralibajnokunk.

## De mi is tulajdonképpen a ralikrossz?

Talán úgy lehetne legegyszerűbben megfogalmazni, hogy a ralikrossz nem más, mint egy „arénában” elhelyezkedő önmagába záródó rali speciál szakasz, melyen a versenyzők nem egyenként, hanem négyen-hatan egyszerre rajtolva kísérelnek meg minél jobb köridőket elérni. Ez az

együttes rajt teszi igazán látványossá és élvezetessé a ralikrosszt, hiszen a kanyarokban nem egyszerűen a mesteri erőcsúsztatásokat láthatjuk, hanem mindez kiegészül az egymás elleni harc szikrázó feszültségével. A ralikrossz mégis rendkívül biztonságos versenyzési lehetőség. Igaz, az egymás elleni harc esetenként eredményez kisebb-nagyobb ütközéseket, de az igazán veszélyes bukásokat sikeresen megfékezik a pá-

lyák biztonsági létesítményei. A nézők, a média és a reklámszakemberek számára különösen fontos, hogy a versenypályák 75–100 %-ban a nézőtér minden pontjáról beláthatók.

Minden bajnoki forduló kétnapos program, melyből az első nap gépátvétel és edzés, a második napon pedig 36 előfutamban és 9–12 döntőben szurkolhatnak a nézők kedvenc versenyzőiknek.



## ŠKODA Szaküzlet

Favorit, 120, 105 S  
gyári alkatrészek.

Tatabánya,  
Március 15. út 1.  
Tel.: 34/311-187



## ŠKODA

Favorit GR. A és N  
– versenyalkatrészek  
– motorkészítés  
– versenyautó-építés

Tel.: 30/563-991  
34/372-891

# nem döntött...

## Az autók

A ralikrossz négy divízióban és a divíziókon belüli csoportokban kerül kiírásra. Általános jellemzője minden divízióknak, hogy zárt pályás versenyről lévén szó ezeknek az autóknak nem kell feltétlenül forgalmi engedéllyel rendelkezniük és nem szükségesek a közúti közlekedéshez nélkülözhetetlen világítás és a



jelzéseket biztosító lámpák. Minden autónak rendelkeznie kell az úgynevezett gépkönyvvel, melyet gépkönyvezési eljárás során az MNASZ technikai bizottsága állít ki.

Az autók nagy csoportjai 1997. január 1-től a következők szerint határozhatók meg:

**Divízió I.:** Részt vehetnek az A-csoportba tartozó érvényes nemzeti vagy nemzetközi homologizációval rendelkező gépkocsik hengerűrtartalomra való megkötés nélkül.

**Divízió II.:** Részt vehetnek az N-csoportba tartozó érvényes nemzeti vagy nemzetközi homologizációval rendelkező gépkocsik hengerűrtartalomra való megkötés nélkül.

**Divízió II-N. 1400:** részt vehetnek az N-csoportba tartozó érvényes nemzeti, vagy nemzetközi homologizációval rendelkező turbófeltöltő nélküli 1400 ccm alatti kétkerékű hajtású gépkocsik.

**Divízió IV.:** Részt vehetnek a H-csoportba tartozó lejárt homologizációjú gépkocsik hengerűrtartalomra való megkötés nélkül.

Külön kitétel, hogy az autók a homologizációban meghatározottakon túl el kell végezni az FIA szabálykönyve „M” függelékében leírt átalakításokat.

## A versenyzők

A bajnokság versenyeire csak az nevezhet, aki egyesületi tagként az adott évre ralikrossz licencet váltott ki.

Az a versenyzőjelölt, aki még soha és sehol nem versenyzett az első évben úgynevezett C-licencet kap, ha a ralikrossz bizottság által tartott minimumvizsgán szabályismeretből megfelelően vizsgázott. Egyetlen megkötés, hogy ezek a versenyzők ebben az évben csak 1600 ccm alatti hengerűrtartalmú versenyautókkal indulhatnak.

Az első év általában a tapasztalatszerzés éve még azoknak is, akik az autósport más területén már versenyeztek. Így minden-

képpen tanácsos egy szerényebb képességű, olcsóbb autóval kezdeni. (Például Lada 2107, Lada VFTS, Skoda 130 LR, Suzuki 1300 – a szerk.)

## A versenyek

A versenyek azonos rend szerint játszódnak le minden esetben. Adminisztratív és technikai gépátvétel után időmérő edzésen szerzik meg a jogot a nevezett versenyzők a selejtezőkbe való bejutásra. Három selejtező futamsorozatban négy-öt autó indul futamonként. A versenyzők eredményeiből a két legjobb alapján kerülnek meghatározásra a döntők résztvevői, ahová divízióként a legjobb 16 versenyzőt sorolják be. Hat versenyzőt a C-döntőbe és öt-öt versenyzőt a B- és A-döntőbe. A C-döntő győztese felkerül a B-döntőbe, a B-döntő győztese pedig felkerül az A-döntőbe. Így elméletileg a 16. helyen döntőbe került versenyző is megnyerheti a versenyt.

Az elért eredmények alapján az első 16 helyezett kap bajnoki pontot és divízióként, valamint csoportonként az első három helyezett versenyző tér haza a rendezők díjaival.

## Befejezésül

Az eddig leírtakban vázlatos képet adtunk a ralikrosszról. Ha felkeltettük érdeklődését, akkor a további ismeretek megszerzhetőek az MNASZ Ralikrossz Bizottságtól (1138 Budapest, Fáy u. 45. Tel.: 1-344-2837).

A sportágra vonatkozó konkrét szabályok az MNASZ jogelődje a MAMSZ által kiadott szabálykönyv II. kötetében, az 1992-97 közötti időszakban kiadott főtükari és technikai körlevelekben, valamint az 1997. évi Ralikrossz Alapverseny Kiírásban található meg. Ezen előírások együttesen tartalmazzák a rendezőkre, a versenyzőkre, a lebonyolításra és az értékelésre vonatkozó szabályokat. Beszerezhetőek a MNASZ Titkárság, 1138 Budapest, Fáy u. 45.

Remélem, sikerült közelebb kerülniük a ralikrosszhoz és talán most már könnyebb lesz dönteniük is.

És ha a ralikrossz mellett dönt? Vállaljuk, hogy mi beszéltük rá.

Legeza Miklós



## Utcai és versenyfelszerelések árusítása

Tel.: 06-60-439-474,  
06-30-525-430



**FIA-HOMOLÓG: VERSENYRUHÁK 68500 FT-TÓL • SISAKOK 21000 FT-TÓL • ÜLÉSEK 35500 FT-TÓL**

Sport és versenyruházat, kiegészítők, kormányok, ülések, övek, K+N légszűrők, műszerek, bukócsövek, ATL-homológ tankok, kuplungok, lengéscsillapítók, felnik, gumik, spoilerok, 4x4 gallytörőrácsok, küszöbök stb.

Kedvező áron forgalmazzuk még a Valvoline olajokat és Bosch-akkumulátorokat és járműipari alkatrészeket.

**TURBO V 15W 40 SJ/CF4 610 FT/L GYÚJTÓGYERTYA SUPER 4 1500 FT/4DB • RACING 10W 60 SJ/CF 1330 FT/L**

**• IZZÓGYERTYA 2500 FT-TÓL • AKKUMULÁTOR 55AH 8750 FT**

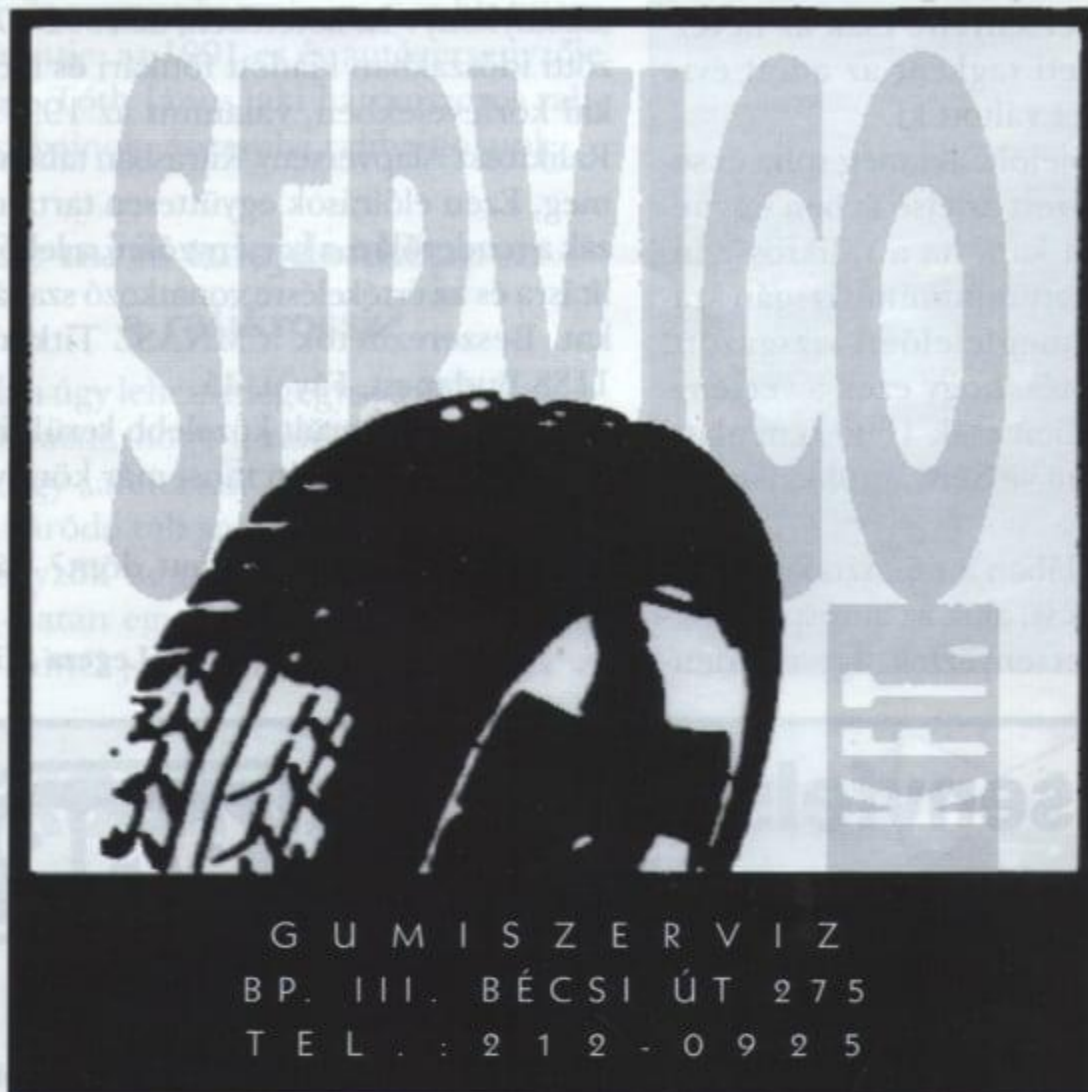
Csakúgy mint korábban, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket.

# Egy malomban őrlünk...

<b>Sofőr:</b>	Turi Tamás	Bútor Róbert	Takácsy Pál
<b>Navigátor:</b>	Tóth Imre	Tóth Vilmos	Simon Tamás
<b>Autótípus:</b>	Nissan Sunny	Opel Kadett GSI	Opel Astra GSI
<b>Súly:</b>	970 kg	1000 kg	1085 kg
<b>Hengerűrtart.:</b>	2000 ccm	2000 ccm	1998 ccm
<b>Teljesítmény:</b>	228 LE	180 LE	215 LE
<b>Max. fordulát:</b>	9000	7500	8200
<b>Váltó:</b>	hat sebességes sport	hat sebességes, A-s	hat sebességes, asszinkronos
<b>Fék:</b>			
- elől	tárcsa	tárcsa	Brembo, tárcsa 298
- hátul	tárcsa	tárcsa	Brembo, tárcsa
<b>Gumi:</b>			
- vízen	Pirelli	Michelin	Michelin T1A-P2A
- szárazon	Pirelli	Michelin	Michelin S2-S0
- murván	Pirelli	Michelin	Michelin L5
<b>Kerékátmérő:</b>	16"	15"	15"-16"



## KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSA!



GUMISZERVIZ  
BP. III. BÉCSI ÚT 275  
TEL.: 212-0925

**Alumínium**  
keréktárcsák,  
gumiabroncsok,  
kerékcsavarok  
és kerékőrök  
egyedi megrendelése,  
eladása  
és szakszerű javítása.

Szaküzletünk és szervizállomásunk:

Óbudán, a Bécsi úti Shell benzinkút mellett. Tel.: 212-0925 Fax: 212-0924

## OROSZLÁN LÁSZLÓ

**Szakág...** Rali

**Születési év:** 1953.

**Ha munka, akkor...** Kötelesség.

**Ha család, akkor...** Kikapcsolódás.

**Ha zene, akkor...** Beatles, Illés és komolyzene.

**Ha film, akkor...** Indul a bakterház.

**Ha nők, akkor...** Szivárvány színben.

**Ha étel, akkor...** A nevemből következik.

**Ha ital, akkor...** Ásványvíz, sör.

**Ha autó, akkor...** Mitsubishi.

**Ha bukás, akkor...** Csak ritkán legyen.

**Ha másik sport, akkor...** Foci, de csak barátokkal.

**Ha példakép, akkor...** Senna, Ferjáczy.

**Ha már nem versenyzel, akkor...**

Utánpótlás-nevelés.

**Ha álom, akkor...** 18 éves.



## ÉRDI TIBOR

**Szakág...** Rali

**Születési év:** 1955.

**Ha munka, akkor...** Vendéglátás (Kalocsa Panzió)

**Ha család, akkor...** Boldogság. Tibor 14 éves, Nikolett 11 éves, feleségem, Erzsi.

**Ha zene, akkor...** Nem techno.

**Ha film, akkor...** Akció.

**Ha étel, akkor...** Túros csúsza.

**Ha ital, akkor...** Vörösbor, cola.

**Ha autó, akkor...** Mazda.

**Ha bukás, akkor...** Salgó '87.

**Ha másik sport, akkor...** Úszás.

**Ha példakép, akkor...** Blomqvist (52 év)

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Család.

**Ha álom, akkor...** Nem az álmokban élek.

## TÓTH „GILI” FERENC

**Szakág...** Rali

**Születési év:** 1956.

**Ha munka, akkor...** Leier Építőanyagkereskedés

**Ha család, akkor...** A barátnőm, Krisztina.

**Ha zene, akkor...** Majdnem minden.

**Ha film, akkor...** Amadeus.

**Ha nők, akkor...** Az a szőke.

**Ha étel, akkor...** Házi ízek.

**Ha ital, akkor...** Jó minőségű bor.

**Ha autó, akkor...** Audi.

**Ha bukás, akkor...** 1996. Bükkszentlászló-Bükkszentkereszt.

**Ha másik sport, akkor...** Biliárd.

**Ha példakép, akkor...** Mindenki, aki jól csinálja, amit csinál.

**Ha már nem versenyzel, akkor...**

Megpróbálom segíteni a sportágot és a kezdőket.

**Ha álom, akkor...** Egy igazi gyári versenyautó, magánéletben a nyugalom.



## RANGA LÁSZLÓ

**Szakág...** Rali

**Születési év:** 1957.

**Ha munka, akkor...** Szervezés.

**Ha család, akkor...** Lacika, Petike.

**Ha zene, akkor...** Navigátorom dallamos mondatai.

**Ha film, akkor...** Könnyű, szórakoztató.

**Ha nők, akkor...** Feleségem.

**Ha étel, akkor...** Tészták, főzelékek.

**Ha ital, akkor...** Ásványvíz.

**Ha autó, akkor...** Audi S8-S6 plusz

**Ha bukás, akkor...** Esztergom.

**Ha másik sport, akkor...** Mountain Bike.

**Ha példakép, akkor...** Sainz, Kankkunen, Senna, Prost.

**Ha már nem versenyzel, akkor...**

Gyermeksport.

**Ha álom, akkor...** Mindent megkaptam, amiről álmodtam.



# OMP RACING Rallye Team

## Magyarországi importőr

**FIA HOMOLÓG:**

Versenyoverálok	68 500 Ft-tól	Ülések	35 200 Ft-tól
Verseny cipők	16 700 Ft-tól	3" övek	34 400 Ft-tól
Versenykesztyűk	6 800 Ft-tól	Kartervédők	28 700 Ft-tól
Sisakok	21 000 Ft-tól	Tűzoltórendszerek	37 950 Ft-tól
		Kormányok	9 150 Ft-tól

Értékhatártól függően különféle kedvezmények! Április 30-ig kiegészítő felszerelésekből (kormányok, pedáلتaposók stb.) 5% kedvezmény!

Toronymerevítők, rugók, kipufogórendszerek, féktárcsák, fékbetétek, légszűrők, kuplungtárcsák, hengerfejpakolások, felnik, gumik, GT Autó Alarm riasztók forgalmazása.

## OMP RACING

Autó Motorsport felszerelések boltja

Miskolc, József A. u. 25-27.

Tel.: 46/326-211/125. m.

Fax: 46/304-232, 60/488-015

# NAVIGÁTOR - aprók

**Utcai alufelnik**, használt és új versenyzőruhák eladók. Telefon: 30/575-171, Speedy Motorsport.

**Peugeot 205 GTI, N/3-as** versenyautó rajtkész állapotban eladó. Érdeklődni a 20/566-778-as vagy a 30/368-166-os telefonon.

**2105-ös GR A-s Lada** versenykész állapotban, edzőautóval, tartalék alkatrészekkel eladó. Tussay Zsolt, 20/357-090.

**Keresek N (esetleg A)** csoportos Trabantot. Érdeklődni: Molnár Tamás 06-1/277-2181, 19-21-ig.

**EVO III. Lancia Delta Integrale 16 V** 4x4 turbo ralikrossz N-csoportos versenyautó eladó, illetve bérbeadó. Érdeklődni: 262-89-14 (napközben 8-16 óráig).

**2105-ös Lada felújítva**, versenykész állapotban eladó. Irányár: 420 000 Ft. Érdeklődni: 30/453-312.

**Ladához új, 4,7-es, rövid difi**, valamint ötsebességes raliváltó eladó. Sperdifit beszámítok. 30/275-448, Dibusz László.

**Egy darab Kis Attila és egy darab Varga Zoltán (Cigány) féle Gruppe A-s Lada 2107-es** versenyautó eladó/elcserélhető, külön vagy egyben, 20 db szerelt keréssel és sok plusz alkatrészsel. Telefon: 260-9999 vagy 30/402-000.

**Suzuki RM 125 krosszmotor** 1996-os, kitűnő állapotban 595 ezerért eladó. Telefon: 30/533-505.

**Eladó 2 db, alig használt**, homológ OMP tűzálló overál 54-es és 56-os méretben.

**Ford Escort RS Cosworth eladó.** Ugyanitt Escort Cosworth-ra keréktárcsák eladók. Érdeklődni: 06-30/465-754.

**Bérbe adnám több** versenyt nyert Trabant 601 ERS típusú N-csoportos versenyautómat az 1997. évi túrabajnokság futamaira, valamint szlalom vagy ralikrossz derby versenyekre. Érdeklődni lehet Gilyán Sándornál, 06-20/465-392.

**Eladó A-csoportos Trabant** rajtkész állapotban. Irányár: 160 eFt. Ugyanitt Trabant szervizelés A- és N-csoportos Trabant építés és versenyalkatrészek. Érdeklődni lehet: Erdei Zsoltnál, 06-20/384-550.

**Eladó Peugeot 205 GTI 1600 ccm** groupe A-s, gépkönyves rali I-ben ment versenyautó + 1,9-es A-s motor. Érdeklődni: 06-20/350-096.

**Eladó 1 db használt OMP (54-es)** piros versenyruha újszerű állapotban, illetve 1 pár Sparco (42-es) kék versenycipő kedvező áron. Érdeklődni: 06-20/536-329.

**Gyári új FIA homológ ülés**, széles öv és 50-es ruha olcsón eladó. Keresek 58-as

használt fehér ruhát. 20/415-413, Boári Botond.

**Eladó 2 db Weber DC OE 1-es** karburátor acél szívócsonkkal, négyleömlős kipufogótorokkal és 2 db cseh négyponos biztonsági öv. Telefon: 06-47/356-434.

**Opel Kadett GSI (2.0 1,6 V) eladó.** Tavaly kategóriában második volt. Telefon: 06-30/508-424.

**1988-as Suzuki Swift 1,3 GTI N** (kocka) csoportos versenyautó 690 000 Ft-ért és külön tűzálló overál és cipő eladó. Telefon: 221-0003, Abay László.

**A-csoportos Skoda Favorit** öt- vagy hatsebességes váltóval és edzőautó eladó. Stréhli József, 30/563-991.

**Skoda 130 L 2 db többszörös** bajnok ralikrossz autó (1340 és 1500 ccm) szerelt kerekekkel, tartalék alkatrészekkel vagy ezek nélkül eladók. Kis módosítással alkalmasak hegyi és pályaversenyezésre is. Utcai autót beszámítok. Speedy Motorsport 20/414-777, 30/575-171

**Skoda Favorit gyári A-s** karosszériák, motorok, váltók eladók. Fülöp Rajmund 30/374-931

**A kategóriás, Rotax** motoros kart swiss-hutless vázzal eladó. Telefon: 20/411-410.

**Ralikrossz Skoda** eladó Rácz László, 20/436-760.

**Mazda 323 GTR** N-csoportos versenyautó alkatrészekkel, tartalék motorral, 30 db keréssel eladó, illetve cserélhető. Ugyanitt 15-ös pálya, illetve terep gumik új állapotban eladók. Kós István, 06-20/435-130, 1-654-680.

**Eladó 350-400 lóerős Toyota Celica** ralikrossz autó. Súlyja 1070 kg. Ára 20 db szerelt keréssel 3 500 000 Ft. Esetleg bérbeadó. Érdeklődni: Fodor György 30/525-430.

Kiadó: Sport-Navigátor Bt.  
Szerkesztőség: 2831 Tarján, Pf. 15.  
Tel./fax: (34) 372-570  
Lapterv: NORD-PRESS Bt.  
Tel.: 34/ 339-217.  
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt.  
Tel.: 34/316-539.  
Nyomda: Veszprémi Nyomda Rt.  
Telefon: 88/426-688.

HU-ISSN 1416-3861

Terjeszti: Budapesten: Hírker Rt.,  
vidéken: Nemzeti Hírlapkereskedelmi  
Egyesülés, Kiadói Lapterjesztő Kft.

**A NAVIGÁTOR az apróhirdetéseket ingyen közli.**

## MEGRENDELŐ LAP

Megrendelem a **NAVIGÁTOR** Autó- és Motorsport Magazin 1997-ben havonta megjelenő számait. Vállalom, hogy az előfizetési díjat a részemre küldött postai csekken a kiadó címére feladom.

Név: .....

Lakcím: .....

Telefon: .....

Dátum: .....

Aláírás: .....

(Kérjük megrendelési igény esetén ezt a szelvényt a kiadó címére (2831 Tarján Pf.: 15) visszaküldeni szíveskedjenek.)

Előfizetés: fél évre 1560 Ft   
egész évre 3120 Ft

Kérem az alábbi számokat részemre díjtalanul postázzák.

96/1  96/2  96/3  96/4  96/5

## HIRDETÉSI DÍJAK:

<b>SZÍNES</b>	
EGÉSZ OLDAL	60 EZER FT+ÁFA
FÉL OLDAL	30 EZER FT+ÁFA
NEGYED OLDAL	15 EZER FT+ÁFA
<b>FEKETE-FEHÉR</b>	
EGÉSZ OLDAL	35 EZER FT+ÁFA
FÉL OLDAL	18 EZER FT+ÁFA
NEGYED OLDAL	9 EZER FT+ÁFA
1/9 OLDAL	6 EZER FT+ÁFA

### HIRDETÉSFELVÉTEL:

A SZERKESZTŐSÉG CÍMÉN.

INFORMÁCIÓ: 06-30/575-576  
TEL/FAX: 06-34/372-570

# Hatvani GUMISZERVIZ



COMPUTERES  
FUTÓMŰBEÁLLÍTÁS

COMPUTERES FÉKHATÁSMÉRÉS

GUMIABRONCSOK  
FORGALMAZÁSA

GUMISZERELÉS, CENTÍROZÁS

ACÉL- ÉS KÖNNYŰFÉM FELNIK  
FORGALMAZÁSA

AUTÓMOSÁS

9021 GYŐR, ÚJLAK U. 10.  
TEL./FAX: 96/315-537

# AUTÓVILLAMOSSÁG AUTÓEXTRÁK AUTÓHIFI



CSILEK ISTVÁN  
2800 Tatabánya II.,  
Liliom u. 6.,  
Kossuth kertalja  
Tel.: 34/310-771,  
Fax: 34/333-821

## ELADÁS - SZERELÉS - JAVÍTÁS

Autóriasztók széles választéka, indításgátlók,  
immobiliserek

Távkapcsolós és hagyományos riasztók,  
centrálzárak, elektromos ablakemelők,  
napfénytetők, központi ajtózárok távvezérlések.

Autórádiók, hangszórók, autoantennák  
beszerelése teljes körű garanciával.

**PANNON GSM** rádiótelefon beszerelés,  
tartozékok arisztása.

Autóüveg gravírozás.

Rendőrségi karc jeladó beszerelése.

Teljes körű autóvillamossági javítások,  
indítók, generátorok, akkumulátorok, fényszóró  
beállítás.

**HELLA** kiegészítő világítások

**BLAUPUNKT**

**Hirschmann**

**PIONEER**

# ÉTVÁGYGERJESZTŐ ÁPRILISRA

## A U T Ó

- Április 4-6.** *Champion-Arbau Rali*  
Esztergom
- Április 11-13.** *Tereprali*  
Budapest
- Április 25-27.** *Gokart*  
Debrecen
- Április 25-27.** *24. Nemzetközi  
Salgó Rali*  
Salgótarján

## M O T O R

- Április 6.** *Motokrossz*  
Balatonszemes
- Április 12-13.** *Minimotor*  
Győr
- Április 13.** *Motokrossz*  
Cserénfa
- Április 12-13.** *Enduro*  
Högyész
- Április 19.** *Salakmotor*  
Miskolc
- Április 20.** *Motokrossz*  
Gyál
- Április 26-27.** *Enduro*  
Örbottyán
- Április 27.** *Gyorsasági*  
Hungaroring
- Április 27.** *Motokrossz*  
Piliscsév

# Hirdessen a NAVIGÁTOR -ban!

**Kedvező hirdetési áraink  
és növekvő olvasótáborunk  
az Ön számára is kiváló  
reklámlehetőséget biztosít!**

**MINDEN HÓNAPBAN ÚJABB  
ÉRDEKESSEGEK, RIPORTOK  
AZ AUTÓ- ÉS MOTORSPORTOK  
VILÁGÁBÓL.**

**TÖBB MINT TÍZ SZAKÁG  
ESEMÉNYEI EGY LAPBAN,  
POSZTERREL ÉS SOK FOTÓVAL.**

**MEGVÁSÁROLHATÓ  
AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL  
ÉS A VERSENYEKEN,  
VAGY MEGRENDELHETŐ  
AZ ÚJSÁGBAN TALÁLHATÓ CÍMEN.**

