RALLYE PRESS

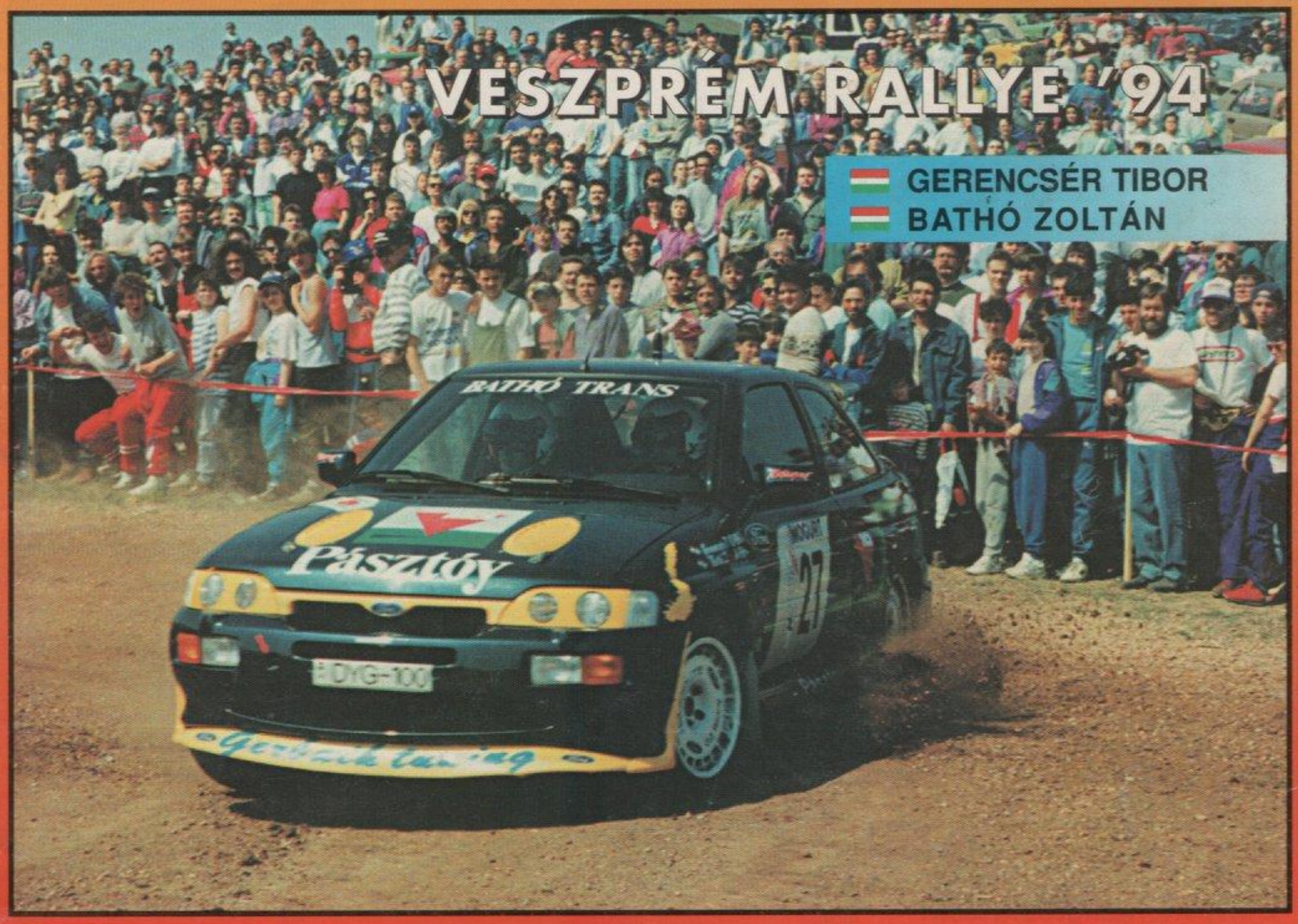
ÁRA: 79.50 Ft

1 évfolyam 3. szám 1994. Június.

MOL

BATHÓ-TRANS

PIRELLI - Pásztóy



FARAGÓ (EBI) EGY „AGRESSZÍV" ALKALMATLAN VERSENYZŐ (3.old.)

Szagos eső Pünkösdkor (19. old.)

Cserénfai sárdagasztás (5 old.)

Port G. Rajtra készen a Fiat Tipo (13 old.)

MEGKÉRDEZTÜK RANGÁT, MIÉRT KAPOTT KI? (11old.)

A hatóság félrevezetése (6. old.)

10 éve jobb volt a hangulat (22. old.)

Kiss F. aki inkább a betont kedveli (12. old)

MA MÁR A BAJNOKRA SEM JUT PÉNZ (20.old.)

Mi maradt a versenyzésből? (4. old.)

A nagy árokjárások versenye (9. old.)

Életformát váltottam már rég... (15. old.)

VALÓDI MINŐSÉG
A LEGMEGFELELŐBB KÖRNYEZETBEN



A Wallis Motor Kft, - a BMW AG magyarországi vezérképviselete és kizárólagos importőre - megnyitotta bemutatótermét. A 1134 Budapest, Váci út 45. szám alatt Ön is tájékoztatást kaphat a BMW teljes típusválasztékáról és a kedvező fizetési feltételekről.

Figyelmébe ajánljuk a BMW legújabb modelljét a 3-as compact-ot. Ez az autó nem csupán közlekedési eszköz, hanem igazi élmény, egy megbízható társ. A lízing és részletfizetés mellett autóbeszámítás, valamint márkakereskedői hálózat teszi még vonzóbbá a BMW kínálatát. Válassza a valódi minőséget!

Wallis Motor Kft.

A BMW AG magyarországi vezérképviselete és kizárólagos importőre.

Bemutatóterem, értékesítés
1134 Budapest, Váci út 45.
Tel.: 140-9340, 270-1333/127,
Tel./fax: 129-5293

Vevőszolgálat, alkatrészeladás:
1037 Budapest, Törökkő u. 5-7.
Tel./fax: 250-3212, 250-2991, 188-6999

BMW márkakereskedők:

Budapest,
Bavaria Óbuda Kft.
1037 Bécsi út 277.
Tel./fax: 188-2346
181-8131

Neményi Rt.
1097 Könyves K. krt
24/a
Tel.: 215-0041
Fax: 215-0047

Dömötör és Tsa Kft.
1211 Szállítók u. 7.
Tel./fax: 276-4622

Kövesdán Kft.
1138 Népfürdő u. 24.
Tel./fax: 129-4854

Pécs
Schneider és Soós
Auto Kft.
7622 Nyírfa u. 3.
Tel./fax: (72) 327-767

Siófok
Tóth Zoltán
Autójavító
8600 (70-es út mellett)
Tel./fax: (84) 310-465

Nagykanizsa
Automobil Center
8800 Teleki u. 21.
Tel.: (93) 314-745
Fax: (93) 310-339

A VEZETÉS ÉLMÉNYE.

Faragó Szabó András

Egy „agresszív" és „alkalmatlan" versenyző portréja

Rallye Press: – Legalább is a MAMSZ szerint ilyen pilóta „Ebi". Na, de erről majd később. Először is: mitől hívnak valakit „Ebi"-nek?

Faragó: – Mert akkortájt állítólag nagyon kicsi volt a fejem, s hozzá túl nagy a szemüvegem. Úgy néztem ki – azt mondják –, mint egy ebihal...

R. P.: – Én most tanúsíthatom, hogy ez marhaság, előttem egy jóképű 25 éves fiatalember ül, aki mellesleg a hazai raliversenyek újdonsült sztárja, a Sashegy Autósport főállású versenyzője. Neved nagyon sokunknak ismerősen cseng, hiszen édesapád egykoron neves ralis volt. Neki van-e köze a versenyzésedhez?

Faragó: – Édesapámnak köszönhetek mindent, ő tanított meg vezetni, általa lettem autóbolond, s ő indított el ezen a nehéz, göröngyös úton. Előbb 11 évig gokartoztam, azután 3 évig gyorsasági motoroztam. Raliban navigátorként kezdtem, két évig, és már 5 éve vezetek. Koromhoz képest öreg rókának számítok, nagyon sok tapasztalatot szereztem. Gokartban háromszoros első helyezett, háromszoros 2. és kétszeres 3. helyezett voltam. Motorozásban egyszeres 1. és kétszeres 2. helyezett. Mindig is a ralit tekintettem fő célnak. 1987-ben Takácsy Pál navigátoraként csöppentem bele. Vele, majd később Koós Istvánnal is magyar bajnokok lettünk. E két kiváló pilótától nyertem az induló tapasztalatokat. 1989-ben indultam az N-es Lanciával, amivel rögtön meg is nyertük a bajnokságot.

R. P.: – Idén viszont új navigátorral indulsz.



Faragó: – Igen, Gergely Ferenc, aki 42 éves, nagyon tapasztalt, rutinos navigátor, jobbnál jobb pilótáknak – mint pl. Szabó Tamás, Wirtmann Feri, és még sokan mások – navigált. S noha vele csak idén kezdtem, máris úgy érzem, jó páros leszünk! Mondom ezt annak dacára, hogy a Salgón motorhiba miatt kiestünk, hogy Ezstergomban pechünk volt. De remélem, a folytatás jobb lesz! Hogy mi történt? egy igazán csúszós földúton estünk árokba, ahol 3 és fél percet álltunk... Utána az 56. helyről küzdöttük fel magunkat a verseny végére abszolút 5-nek!



R. P.: – Mindehhez kell egy dögös autó is. Bemutatnád a Lanciát?

Faragó: – Hát, ez egy igazi torinói, A-s raliautó. Egy 6 sebességes, originál EVO III-as típus. Szakosztályom szerződésben áll az olasz ART céggel (Alessandrini), itthon a magyar bajnokságban, és külföldön is az ő színeikben állunk rajthoz. Ehhez ők biztosítják az autót, szervizcsapattal együtt. Nagyon komoly a brigád! De az autóról kérdeztél: 2000 köbcentis, 16 szelepes, turbós, 6 sebességes gép. Szuper jó, de sajnos, nem fejlesztik tovább, megálltak ezen a szinten. Mivel a hazai mezőnyben is érezhetően „ellépett" tőlünk néhány újabb autó, jövőre talán lépnünk kell egy másik márka felé... Hogy mi lenne az álom raliautóm? Hát... mondjuk a Subaru. Voltam már Olaszországban, ahol a Pierotti Subaruját teszteltem, egy hát... fantasztikus! De még ennél is jobb az Impressa, Pierotti már ilyennel versenyez. Bár igazából még a Lanciát sem tudom kiautózni, tehát nem is azért szeretnék váltani, hanem mert a többiek lóerőkben „elléptek" tőlünk! A Subaru Legacy legalább 50 lóerővel jobb a Lanciánál, szintén 2000-res, turbós és 6 sebességes, és kizárólag murvás utakra tervezték. Könnyebb is vezetni, dacára, hogy kicsit nagyobb autó.

R. P.: – Gondolom, a gokartozásból hasznos fogásokat menthették át a ralivezetésbe.

Faragó: – Elsősorban a ballábas fékezés technikáját, amit most jól kihasználhatok. És a Lanciánál ehhez még kuplungolni se kell, fékezés közben nem esik le a fordulat, mert folyamatosan nyomom a gázt. Aszfalton teljesen íven, padkától padkáig autózom, s föl-

OLAJ-ADALÉKOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Tel.: (69) 322-603 Házhozszállítást vállalunk! NAGY-KERESKEDELEM

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

dúton is lehetőleg íven próbálok maradni, de persze ott muszáj valamennyit erőcsúsztatni. De nem vagyok ennek híve. Szerintem időveszteség. Oké, tudom, a tévében azt látni, hogy a vb-menők állandóan keresztbe mennek, de az egy másik világ... Szerintem a magyar versenyzőknél a legnagyobb probléma, hogy bizonyos korlátok közé vagyunk határolva, úgy a versenyek számában, mint a megszerezhető rutinban.

R. P.: – Mely sebességig uralod az autót, akár álmodban is, és honnan kezdve kell jobban odafigyelned?

Faragó: – Olyan 120–140-ig érzem biztosnak, persze egészen kis tempónál is jöhet nagy meglepetés... De 140 fölött már kicsit tartok az autótól... Egy kicsit különleges itinert írunk, nagyon precízet! Nálunk egy kanyar nem annyi csak, hogy Bal-2, Jobb-2, hanem ezt még egyéni információkkal bővítjük. Egyébként alapvetően mi is 1-től 5-ig számozunk, 6-os erősséget csak különleges esetekben jelölünk. És szoktunk itinert javítani, de nagyon minimálisat kell.

R. P.: – Nagyon sokan szeretnének legalább képzeletben száguldani egy ilyen raliautóval. Tedd meg nekünk, hogy felelevenítesz egy kis száguldást!

Faragó: – Nos, a sportbíró visszaszámlál... 10 mp-nél kapcsolok 1-be, 5 mp-nél 5000-ret forgatok, majd a „Rajt!" szóra 7000-nél úgy, ahogy van, leugrom a kuplungról! Ezután már csak kapcsolni, amit elég gyorsan tehetek a viszkókuplunggal, s mire felocsúdok, már jócskán 100 fölött száguldunk. Ritkán van rá hely és idő, de nagyon könnyen gyorsul 200-ra, vagy fölé, mert menne még tovább... 210-zel már téptünk ralin.

R. P.: – Na, akkor most térjünk rá az ominózus ralikrosszozásodra...

Faragó: – Ralikrosszban idén indultam először. Kaptam egy szintén N-es EVC III-as Lanciát, amivel mindjárt az első, szombathelyi futamon történt egy kis karambolom Móczár Péterrel. S mivel én nyertem, ő rögtön a helyszínen megóvott. De elutasították. A következő héten beadott egy óvást a MAMSZ-ba, ami után – kizártak! Így a helyezettek eggyel előbbre léptek. Ezt viszont mi fellebbeztük meg, amire mind a mai napig (1994. 6. 7.) nem kaptunk választ. Az ádándi futamon is megóvtak – ott 3. lettem – és ki akartak zárni „agresszív viselkedésem" miatt. Ami abból állt, hogy egymás mellett, egymásnak kormányoztuk az autókat.

R. P.: – A ralikrosszban ez megengedett, kikerülhetetlen...

Faragó: – Magyarországon ezek szerint nem... Sőt, kaptam egy MAMSZ-indoklást állítólagos „alkalmatlanságomról". Ezek tükrében a szakosztályom úgy döntött, hagyjuk a csudába a ralikrosszt... 15 éve versenyzem, s még sosem volt ilyen gondom. Ezek miatt is nagy szükségét érzem, hogy mellettem álljanak azok a támogatóim, segítőim, akik eddig is segítettek, mert az említett afférok miatt kicsit kedveszegett lettem. Ehhez jött még egyidejűleg Senna halála... Borzalmas volt! Ő volt az a pilóta a Forma I-ben, aki nemcsak megtanulta, amit tudott, hanem különleges tehetséggel született. Halálhírekor vagy két napig nem lehetett velem beszélni, s ha rágondolok, most is kiver a víz!

Volt azért nagyon kellemes emlékünk is: tavaly Franciaországban indultunk a 37. Grasse Alpin Rallye-n 14. lettünk, egy igen kemény mezőnyben, ahol egészen másképp fest a rali: vannak olyan gyorsaságik, amelyeknek távja megfelel egy-egy magyar verseny össztávjának...

Szponzorok: Colonia Biztosító Rt., Escom Computer Kft., Power Star Kft., Fortis Kft.

Szervizcsapat: Alessandrini Racing and Technology olasz részről vezetője: Trebitsch Sándor, állandó szerelők: Radányi Zoltán, Csordás Róbert.

Fekete Kálmán

Máthé Tamás

Mi maradt a versenyzésből?

– Budapesten, a XVII. kerületben, Rákoscsaba, talán legszebb és legnagyobb autójavító műhelyének tulajdonosa, Máthé Tamás, valamikor szoros kapcsolatban állt az autósporttal. Arról faggatom, hogyan is volt hajdanán?

– Az autósportot Gerencsér Tibor barátom hatására kedveltem meg. Vele jártunk szlalomról szlalomra, majd később Rallye II-ben vívtunk. 1975-ben, még a győri KTMF Autósport Egyesületben versenyeztünk, Réti Attila navigátorommal, Trabant 601-essel. A főiskola befejezése után átkerültünk a FŐTAXI SE-hez, természetesen maradt a Trabant. Néhány évvel később találkoztam Koós Istvánnal és elhatároztuk, együtt versenyzünk tovább. Változott a felállás, én ültem a navigátorülésbe, de maradt a Trabi, igaz akkor már a Budapesti Volánnál és Rallye I. osztályban. Együtt háromszor nyertük meg a kategória bajnokságot és csapatban is mindig elsők voltunk. 1983-ban a Salgó Rallye után, kisfiam megszületésekor hagytam abba az aktív versenyzést, de kapcsolatom nem szakadt meg az autósporttal, az autókkal. Kollégáimmal, ha időnk engedi, minden versenyt megnézünk.

– Tudomásom szerint igen jó híre van autójavító műhelyének. Mi a cég fő profilja?

– A Suzuki és Oltcit gépkocsik garanciális és garancián túli javításán kívül, személy- és kistehergépkocsik, utánfutók vizsgára felkészítését és vizsgáztatását is végezzük, saját telephelyen. Benzin és dízel üzemű gépkocsik környezetvédelmi vizsgálatát, zöldkártya kiadással éppúgy vállaljuk, mint sérült autók karosszériajavítását, fényezését. Természetesen alváz- és üregvédelem is rendelhető nálunk. Két telephelyünk van. A javítások és a vizsgáztatás Rákoscsabán, a Zrínyi utca 5/B-ben történik, Suzuki szalonunk és javítóműhelyünk pedig a X. kerület, Paprika utca 61-ben található. Foglalkozunk továbbá Suzuki és Oltcit alkatrész értékesítéssel is.

Hajdani és újdonsült versenyzőtársaimat továbbra is szívesen látom műhelyünkben, akár versenyautóval, akár utcai autóval érkeznek.

Ördögh Miklós



AMERIKAI MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK
wynn's
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT
MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603
Nagykereskedelem - Házhozszállítás!

Cserénfai sárdagasztás

Nem kísérte nagy szerencse a rallyecross Cserénfa futamára kilátogató nézőket. A tikkasztó szombati nap után vasárnap reggel borús égboltra és bőven eső „égi áldásra" ébredtünk. Az eső egyáltalán nem akart alábbhagyni még az edzés kezdetére sem, pedig a pálya már rendesen elázott! A verseny ennek ellenére meg lett tartva (miért is ne!). Eseményekben egyáltalán nem volt hiány. Nagy Sándor még az első nap elején az edzésen ment egy abszolút időt, utána már ki sem állt. A másik nagy esélyes Kotán Péter meglepetésre csak a 6. időt autózta és az edzésnap legvégén, mely már az estébe hajlott, akkor ment egy abszolút időt és úgy zárta a napot. Szabó József a nagy igyekezetben kicsit átállította a Toyota bal első futóművét, de a szerelők éjszakai áldásos tevékenysége folytán másnap folytatni tudta a versenyt. Nem volt nyugodt éjszakája a Fordos Nagy Attilának sem, akinek autóján is több szerelő dolgozott az éjszaka folyamán. Többen is próbálták rendbe rakni a gépeket, de nem tudták, mi vár rájuk másnap. Az eső vigasztalanul esik. Kezdődnek a selejtezők. Hatalmas sár, hatalmas pocsolyák. És itt kezdődnek a meglepetések!

Móczár nem áll ki a selejtezőben, mert elszakadt a bordásszíj és nincs másik, nem tudják kicserélni! Kotánnak a rajt után rögtön kerregő hang hallatszik, a váltóból elmegy az 1-es fokozat és kiáll a nagyobb bajt megelőzendő! Fodor, akinek egyre jobb az autója és egyre inkább összeszoknak, a rajt után beázik az autója és alig megy: A nagy sárban sorra áznak be és lassulnak (állnak) le az autók. Hegyaljai, aki már nem számít tinédzsernek a mezőnyben a G2-es guminak (is) köszönhetően megveri Nagy Sándort! Mindenki azt várja, hogy a 4 kerekes autók tarolni fognak, de ez sem jön be. Határ az elsőkerekes Peugeot-val szenzációsan autózik. Úgyszintén a Ladás Bajor Zoltán, aki mint később kiderül, a nap hőse lesz. Közben a pályán folynak az események. A rallyecrossosok, autócrossosok és az Autó Ágó Mitsubishijei egymást váltogatják, az eső meg csak esik rendületlenül. Legkisebb jelét sem mutatva a jó időnek. Varga István a TOTAL-os Forddal 3-ikban akar elfordulni egy olyan kanyarban ahová az egy kicsit sok, és egy látványos bakugrást mutat be, de szerencséjére nem borul fel és a kicsit megviselt autóval a traktori segédlet után folytatni tudja a versenyt. A Fordos Nagy Attila vezetőhelyről a jobb első kerék keresztbeállása után kiállni kényszerül. Bubor és Szomolai kakaskodnak egymással és a célnál Szomolai még meg is forog. Nem járt jobban ezen a helyen



Karancz Antal sem, aki ugyanitt forgott meg a Lada Samarával és hátramenetben hajtott át a célon a közönség üdvrivalgása közepette. Csak amikor beállt a helyes irányba, mögötte jövő Szelva már nem tudta kikerülni és ott helyben lebonyolítottak egy „találkozót". Nagyobb baj nélkül megúszták. Említést érdemel még Vajvoda Sándor az ős Skodás és Gál István, akinek az autója szintén csak 2 kerék hajtású volt. És aki az egyik futamban közelebbi ismeretséget kötött Rácz-al és az ő Skodájával. Közben lassan megszűnt az égiek áldása, sőt pár percre még a nap is kisütött, de azután ismét elborult, de hála az égnek, utána már nem esett. A verseny ideje alatt a legtöbbet a traktorosok dolgoztak, akiknek szinte minden futamban akadt „vontatni valójuk" és előfordult, amikor több is.

Ilyen előzmények után kezdődtek a döntők. A H-csop. C-döntőben a rajt után rögtön hibázott Árpádhalmi és megelőzte őt Perényi, aki nem sokáig örülhetett az első helynek, mert őt meg Hideg Krisztián előzte meg és magabiztosan, fölényesen jutott a B-döntőbe.

H-csoport, B-döntő. A rajt Déginek sikerült a legjobban. A mögötte levő kavarodásban valaki Ráczot a sportbírói dombra lökte. A futamot leintették. Ismételt rajt, de Rácz nélkül. Gál és Dégi kakaskodnak. Kettejük csatáját Gál nyeri Dégi kicsúszik és kiáll. És még nincs vége a legizgalmasabb döntőnek. Gál is kicsúszik és Bajor Zoli a nap hőse áll az élre és nyer nagyon szép és magabiztos autózással, majd bejut az A-döntőbe!

DIV I. A döntő. A kevés induló miatt csak A-döntőt rendeztek. Ebben a divízióban a legkiegyenlítettebb a mezőny. Szinte mindenki esélyes a győzelemre. A rajt Balázsnak sikerül a legjobban. Mögötte szorosan Maksa. Balázs jobb első defektet kap, Maksa rögtön megelőzi, sőt a többiek is egymás után, kivéve Erdeit, akinek az autója nem veheti fel a versenyt a többiekével, ugyanis kb. fele olyan erős és csak 2 kerék hajtású.

Div II. A-döntő. Keszler a rajtnál maga mögé utasítja Horváthot, akit Határ követ. Határ autója egyszercsak hirtelen elkezd lassulni. Póré azonnal megelőzi. Keszler nyugodtan, óvatosan vezet és nyer. Horváth a 2. és Pórénak még egy defekttel is sikerült a 3. helyet is megszerezni.

H-csoport. A-döntő. Nagy Sándor jön el elsőnek, mögötte Hegyaljai. Rossz a rajt, visszaintik. Az ismétlésben Hegyaljai jön el elsőnek, de nem örülhet sokáig, mert a 2. kanyarban Nagy Sanyi bebújik mellé és a kanyarból már ő jön ki elsőnek. Magabiztos autózással megőrzi az első helyét.

Annak ellenére, hogy korán kiestek az esélyesek, elég jó, izgalmas versenyt láthatott a kilátogató közönség.

Eredmények:

DIV I.: 1. Maksa Imre, Toyota; 2. Baky József, Mazda; 3. Szabó József, Toyota.

DIV II.: 1. Keszler Mátyás, Lancia; 2. Horváth Ferenc, BMW; 3. Póré János, Ford.

H-csoport: 1. Nagy Sándor, Lancia; 2. Hegyaljai Pál, Toyota; 3. Gál Zoltán, VW Golf

H-csoport, 1600 ccm alatt: 1. Vajvoda Sándor, Skoda; 2. Bajor Zoltán, Lada; 3. Szíjj Csaba, Skoda.

KATI

turtle wax AUTÓÁPOLÓK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrinyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

A hatóság félrevezetése



Az Arbau Esztergom Rallye már a rajtnál rosszul kezdődött. Az I. osztály versenye félórás késéssel indult. Az időjárás sem fogadta kegyeibe a versenyzőket, így az Esztergom–Dobogókő gyorsasági szakaszhoz délután jókora késéssel érkeztek. A II. osztályúak befutásakor tovább fokozódott az időeltolódás. 14 óra helyett 15 óra után indulhatott az első kocsi a lezárt szakaszon. Alig, hogy elindult a mezőny, autóbusz fékezett. Pilisszentlélekre vitte haza utasait, de a rendőrök nem engedték tovább. Nosza, kitört hát az Istengyalázat. Az utasok felváltva szidták a rendőröket, s a versenybírákat. Ők a munkából fáradtan mennek haza (péntek volt), s holmi autóverseny ne korlátozza személyi szabadságukat!

Bolgár Iván a szakasz vezető bírája (képünkön a nemzeti színű zászlóval épp a Ferjáncz–Tóth párost rajtoltatja) megértette a problémát. Rögvest leállította a versenyt, s a buszt, valamint a mögötte felsorakozott néhány maszek kocsit rendőri felvezetéssel felengedte a lezárt pályára. Azt hitte, ezzel a gond megoldódott. Tévedett...

A rendőrautó rövidesen visszaérkezett. Egy óra múlva újra fel kell mennem Pilisszentlélekre – mondta vezetője, a közlekedésiek hadnagya –, mert a busznak menetrend szerint vissza kell jönnie! Szeretném levezetni őket!

Bolgár úr újfent megértőnek bizonyult. Egy óra múlva ismét leállította a versenyt, s rendőrtiszt már ment is szirénázva fel a busz elé. Pilisszentléleken érte a meglepetés. Busznak se híre, se hamva. Vezetője rég letette a szolgálatot, s aznap már nincs is több járat a menetrendben. A verseny tehát feleslegesen állt újabb negyedórát, s a rendőrkocsi is hiába füstölt el tíz kilométernyi benzint. A hatóságot – meg a versenybírót – a buszsofőr jócskán félrevezette. Ez legyen a legnagyobb öröme!

Z. TA

Négy bajnoki cím: Koch Gábor

– Ilyen sikersorozat után nagy családás volt a hazai ralirajongóknak, hogy az idény első két versenyén hiába kerestek. Mi van veled?

– Tovább kellett lépni, mert kétkerék meghajtású autóval már nem lehet labdába rúgni a rallye élmezőnyében. Új autóm, egy Ford Escort Cosworth, N-csoportos, amire még egy picit várni kell, mivel az anyagiak csak az előleg kifizetését tették lehetővé. Amíg nincs minden feltétel megteremtve az autó eredményes szerepléséhez, nem indulunk.

– Ki lesz idén a navigátorod?

– Marad Hoffer Barnabás, mivel ezzel az autóval, N-csoportban, minimum harmadik helyet kell elérnünk.

– 1993-ban negyedszer nyertél bajnokságot, zsinórban. Milyen autókkal jött ez össze?

– A négyből kettőt A-s Ladával nyertünk, utána következett az Opel Astra, amelyik típushoz nem lettem hűtlen, indulok az Astra Kupában, bár a pályaversenyzés nem igazán az én műfajom, de legalább kitöltöm az üresjáratot, míg visszaszállhatok a rallye ringjébe.

– Mióta versenyzel?

– 1979-ben a FŐTAXI színeiben kezdtem, ezt követte a Hungarokamion, a Gázművek, az ÁFOR, a Tandey és jelenlegi egyesületem, a HERKO UNIVERSUM SE, amely mellett még a Kerepesi úti Autó Kft. támogat.

– Az elmúlt 15 év alatt volt-e olyan verseny, amelyikre különösen szívesen emlékszel vissza?

– Nagyon szép emlék a négyszeres szorzójú Hunstück Rallye, EB-futam, ahol együtt versenyezhettem Walter Röhllel és a többi nagyokkal. Nagyon szeretem az ausztriai Semperit Rallye-t, ahol 1993-ban, már 13-szor indultam.

– Melyik eredményedre vagy a legbüszkébb?

– A Hunstück Rallye kategória 3. és a Wartburg Rallye abszolút 6. helyzésére, továbbá az 1991–92-es Lada Kupa első helyére.

– Az új versenyautód építésében te is közreműködtél?

– Nem volt rá szükség, ez egy rajtkész állapotban lévő autó.

– Mikor örülhet nektek ismét a versenyek közönsége?

– Az elmúlt két versenyre is lelkiismeretesen felkészültünk, tréningeztünk, hiszen az autó bármelyik pillanatban megérkezhet. Bízom benne, nem kell sokáig várakoztatnunk a rallye-versenyek lelkes híveit.

Ördögh Miklós

BÉTA SZERSZÁMOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603 BÉTA

Hegyiverseny előtt

Ford Escort CW gyors teszt

Blues 300 lóerőre 190-nel...

Az életben ritkán kínálkoznak csodálatos pillanatok! S ha olykor mégis, bolond, aki nem használja ki. Hát, így voltam jómagam is 1994. június 10-én reggel 8 órakor a pécsi hegyipálya parkolójában, midőn Klink János barátom megkérdezte, volna-e kedvem belülről is „megkóstolni" az új Ford Escort CW-t... Nanáááá!

Amíg Földesi István és Szűcs Imre versenyszerelők melegítették a reggeli hűvösségtől dermedt tűzpiros csoda 16 szelepes erőművét, „betáraztam" videokamerámat – hogy legalább az utókornak maradjon valami, ha útközben történne egy s más... –, majd kissé bizonytalan mozdulattal ültem be a jobb oldali Recaro ülésbe. Matatnék az öv után, de Jani leint: „Hagyd a csudába nem fogunk annyira tépni...!" Nem lettem vidámabb, s közben meditációba kezdtem magamban, szerinte mennyi a „nem annyira"...? Tehát „óne" öv, bal kezem a fejem fölötti bukócsövet markolja, jobbosom a kamerát – messze a szememtől! – az útra irányozza, aztán... Jani lelép a kuplungról.

„Az első kanyarig melegítem..." mondja, s megnyugszom... aztán a 2. jobbosban csak ennyit szól: „Akkor most megyünk, jó?" Egy lökés éri a mellkasomat, belepaszírozódok az ülésembe... az út meglódul alattunk, s az autó hirtelen „ordítani" kezd! A gyomromból tégla lett, az agyam mintha a fülemen akarna kibuggyanni... közben persze jönnek szemből is... előzünk, ami nem gond: átugorjuk a felfelé kecmergő ártatlan polgárok járgányait... na, én se tudtam, mire vállalkoztam. Már a félpályánál vagyunk, vagy tudom is én merre, a fák elmosódnak... Nekem ebből elég, köszi, ki kéne szállnom, de hogyan, mikor a cáger, Jézusom! 160-at mutat, és jaaaaj! jön egy újabb kanyar... oké, ezt megúsztuk, de közeledünk a rettenetes Remeterét felé. Balra pillantok, de bár csak ne tenném: Jani bal kézzel kormányozott idáig, döbbenek rá! Mert hogy a jobbal egyhuzamban vált, föl-le, jobbra-balra. Apám, ez nem semmi! Veszi riadt tekintetem, s megnyugtat: „Szervókormány... gyerekjáték az egész". Miközben olyan 120 körül beröppenünk az aminózus remeteréti nagy jobbosba, rájövök, hogy most jön a java, a pálya tempósabbik fele!!! Ez már őrület, nem látom az utat, csak elmosódó foltokat... a gumik nagyokat nyikkannak: ember nem fordulhat be ilyen iszonyú tempóval a következő balosba, gondolom én, miközben simán átsuhanunk a kanyaron, majd ismét „átugrunk" két autóféle „akadályt", s ekkor Jani – jaj, mi lesz ebből?! – két kézzel szorítja a kormányt, az órára pillantok: nem, ez nem lehet! 190-en áll a mutató, vagyis csak állt egy kicsit, mert máris a cél-jobbosban vinnyogunk, s én örülök is meg nem is, hogy egyszerre „csupán" 100-zal gurulunk, aztán Jani fékez, s rám néz, látom, megmosolyogja riadt – mit riadt? majd betojtam...! – tekintetem. Aztán megjegyzi: „A versenyen ennél kicsivel gyorsabban kell mennem...!

Kösz, nekem ez is elég volt. De azért csodálatos volt! Ami kívülről, a pálya széléről mindebből (nem) látszik, az most egyszerre megvilágosodott! Hát ezért csinálják?! Igen, valószínűleg ezért az érzésért is... Ez olyan, mint a szerelem, mint a blues...

Fekete Kálmán

I. VESZPRÉM RALLYE '94

994. július 1–2.

A Laky Club Sportegyesület ez évben először rendezi meg Veszprém központtal, a rallye-bajnokság 3. futamát, azzal a nem titkolt szándékkal, hogy remélhetőleg sikerül hagyományt teremtenünk. Veszprém városa a jövőben minden évben otthont adhat ennek a kiemelkedő versenysorozatnak.

Június 1-jén, pénteken a kora reggeliórákban veszi kezdetét a gépátvétel, melynek helye a Kistó utcai Autófelügyelet épülete, ahol minden versenyautó egy tüzetes vizsgálaton esik át.

A verseny rajtja péntek du. 15 órakor várható a Házgyári úti parkolóból. A remélhetőleg népes mezőny mindkét nap 3-3 gyorsasági szakaszon mérheti össze tudását. A R I. osztály részére pénteken a Gyulafirátóti Lőtér 26 km-es, az Olaszfalu–Kistés 11 km-es és a Kisgyónbánya–Göszpuszta 16 km-es gyorsasági szakasza vár teljesítésre.

Szombaton a R I. osztály reggel 8 órakor a rallye II. osztály mezőnye 10 órakor rajtol a Házgyári úti parkolóban kialakított park-fermeből.

A R I. osztály mezőnye innen a lőtérre megy, melyet egyszer teljesít, majd a Szentgál–Úrkuti kijáró 10 km hosszúságú murvás útszakaszt, majd a Vigántpetend–Vigántpetend (Auto-Pék-Tapolca) gyorsasági szakaszt teljesítik a versenyzők kétszer. A R I. célba érkezése szombat du. 14 órától várható Veszprém belvárosában a Hotel Veszprém parkolójában kialakított cél park-fermébe.

A R II. mezőnye a lőtér. Szentgál–Úrkúti kijáró, Vigántpetend–Vigántpetend gyorsasági szakaszokat teljesíti kettőször. Célba érkezése 17 órától várható a Veszprém Hotel parkolójába.

A Veszprém Rallye '94 díjkiosztója 22 órakor várható a Városháza előtti téren.

A I. osztály gyorsasági össztávja: 146,3 km Ebből: 50 km aszfalt, 96,3 km föld, murva.

A II. osztály gyorsasági össztávja: 84,7 km Ebből 7 km aszfalt, 77,7 km föld, murva.

A leglátványosabb versenyszakasz a Gyulafirátót–Lőtér, melyet a versenyzők mindkét nap teljesítenek, valamint szombaton a Vigántpetendi–AutoPék Tapolca gyorsasági szakasz.

Gyorsasági szakaszok: Péntek R I. Lőtér 26 km 15.15–1630, Olaszfalu–B.nána–Kistés11 km 16.26–19.00, Kisgyánbánya–Göszpuszta 16 km 16.47–19.20, Szombat R I.–R II. Lőtér 26 km 8.21–15.00, Szentgál102 km 9.20–16.30, Vigántpetend 9,15 km 10.00–17.30 (Auto-Pék Tapolca)

A verseny szervezői szerettel várják a kedves nézőket, és kérik, hogy a balesetek elkerülése érdekében a rendezők utasításait betartani szíveskedjenek.

Lakatos Róbert

OLAJ-ADALÉKOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Tel.: (69) 322-603 Házhozszállítást vállalunk! NAGY-KERESKEDELEM

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

DANCSÓ PÁL:

Hogyan született a Castrol Opel Astra Kupa?

– Magát a kupa ötletét nem szeretném magunknak tulajdonítani. Márka kupák már nagyon régóta vannak, kb. 20–30 éve külföldön. Ami a mi érdemünk, hogy megpróbáltuk itthon megvalósítani. Kedvező lehetőséget teremtett az, hogy Magyarországon is vannak már autógyárak, ill. összeszerelő üzemek. Az Opel Astrával megjelent a piacon egy olzan autó, ami kis kategóriájú versenyautó átalakításához mindenféleképpen alkalmas volt.

– Jómagam már szereztem némi tapasztalatot, amikor 2 éven keresztül csapatvezetőként – 1 autóval és 2 versenyzővel – részt vettem egy kelet európai Ford Fiesta tehetségkutató verseny sorozaton. Elég nagy tapasztalatot gyűjtöttem az ilyen márka kupa versenyekről, miközben nagyon jó kapcsolatba kerültünk az ottani szervezőkkel. Amikor említettük neki, hogy Cserkúti Öcsivel mi is tervezünk idehaza hasonló sorozatot, akkor minden támogatást megadott. Az illető nem más volt, mint Antonin Charouz... Vagyis a pécsi hegyiversenyek régről ismert pilótája, Csehországból. Számtalan jó ötletet adott, de megpróbáltuk kiszűrni a negatívumokat, hogy a rossz tapasztalatok szerinti dolgok nálunk már eleve kizáródjanak.

– Cserkúti Józseffel közösen vállaltuk ennek a kupának a megszervezését. Mivel a MAMSZ-on belül én irányítottam az Autós Gyorsasági Bizottságot, valamint vannak szervezési tapasztalataim a Hungaroringen. Öcsinek viszont közel 30 éves konstruktőri-versenyzői tapasztalata van. Ő már évek óta támogatott fiatal vagy kezdő versenyzőket, rögtön látta, hogy egy ilyen kupában olyan tehetségek tűnhetnek fel, akik később komolyabb autókba, netán Forma I-be is kerülhetnek, de ha csak a hazai kategóriák utánpótlását biztosítják, már akkor van értelme a dolognak. Számára a másik a műszaki kihívás volt. Rengeteg versenyautót épített már pályafutása során, biztosan sértésnek vette volna, ha nem ő fejleszti kii ezt a versenyautót.

– Felkerestük a General Motors Hungary vezetőit, akik a második tárgyalás után megérezték benne a nagy reklámértéket. Ernst Hoffman, a GM európai vezérigazgatója és Szintai András, a GM magyar marketing igazgatója bizalmat szavazott nekünk, ami jól esett. Hamarosan megkaptuk Szentgothárdról azt az Opel Astrát, amelyet azután Cserkúti József irányításával kezdtek tesztelni, majd átalakítani versenyautóvá. Ezzel egyidőben elkészítettük a kupasorozat alapkiírását, és felhívásunkra 100 érdeklődő jött el 1993 novemberében egy MAMSZ megbeszélésre, ahol már konkrétumokkal szolgálhattunk az érdeklődőknek. Amit nekik tudomásul kellett venni, a következő volt: egy ilyen nagyszabású kupát csak olyan komoly szponzorokkal lehet megvalósítani, akiknek állandó helyet biztosítunk, s akik jó médiákkal rendelkeznek. Így lett a sorozat névadója a CASTROL cég.

– A versenyzőknek viszonylag kevés reklámfelület maradt: a négy sárvédő, a tető, a motorháztető felső kétharmada. A többi felülettel a versenysorozat rendezője rendelkezik. Ez első hallásra soknak tűnhet, de nem szabad elfelejteni, hogy ha a kupának jó a médiája, akkor egyetlen kisebb reklámnak is nagyobb az értéke, mintha akár az egész autón csak az lenne, de sehol sem jelenne meg a médiákban. Tehát az első „csatát" csakhamar megnyertük: Öcsi tervei és prototípusa alapján Szentgotthárdon nemsokára legyártották az első Opel Astra versenyautót, kulcsra kész állapotban. A második „csata" egy komoly marketing munka volt: ismét csak Cserkúti Öcsi kitűnő kapcsolatai révén sikerült igen komoly szponzorokat szerezni.

– A már említett fő szponzor, a CASTROL mellett beállt a sorba a HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ is. A kupán induló versenyzők esélyegyenlőségét az egyforma felnik és gumik is biztosítják. Ebből következően a felnik forgalmazója a RIAL HUNGARIA lett, az egyforma méretű és keverésű YOKOHAMA gumikat pedig a SAVA TRADE biztosította a napi árnál legalább 15%-kal olcsóbban a résztvevőknek. Köszönet ezért Marschall Máriának, a SAVA TRADE ügyvezető igazgatójának. Meglátta benne a nagy reklámlehetőséget: az emberek ugyanis ha azt látják, hogy egy gumimárka a versenyen megállja a helyét, akkor az biztosan kiváló az utcán is. Tehát a felniket és a gumikat kedvezményesen kapjuk. Még egy lényeges dolog: hét Opel dealer (forgalmazó) szállt be támogatóként, kizárólag ők értékesíthetik a versenyautókat. Valamint egy laza kartellben gondoskodnak a verseny színhelyén is az Opel Astra alkatrészek árusításáról. A versenyzőknek ilyenkor lényegesen olcsóbban kínálják a portékát. A kedvezmény csakis az Opel Astra Kupa versenyzőinek áll fenn. Kikötés, hogy A-s vagy N-nes licenccel kell rendelkezni annak, aki a kupasorozatban indulni kíván. Ez egy „beszálló" kategória, amit mindenki számára nyitottá teszünk, innen azután tovább lehet lépni magasabb kategóriák felé.

– A nevezési feltételeket már többször nyilvánosságra hoztuk: nevezni csak az egész éves, 5 futamból álló sorozatra lehet. Minden alkalommal dupla futam van, így 10 versenyre lehet készülni. A nevezési díj 200 ezer forint plusz ÁFA, ami nem csekély összeg, de ebben benne van a gyönyörű tűzálló ruha, amely darabonként 60–70 ezer forint. És ennek megfelelően komolyak a díjak. Csapat és egyéni értékelés lesz. Versenyenként, futamonként 20–15–12 és 13 ezer forint, csapatban 30–20–10 ezer forint a díjazás. Éves értékelésben pedig egy darab Opel Astra, majd 300 ezer és 200 ezer forint a díjazás mértéke, éves egyéniben 200–150 és 120 ezer forint, tehát érdemes komolyan venni a Castrol Opel Astra Kupát.

Dancsó Pál

AMERIKAI MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK
wynn's
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT
MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603
Nagykereskedelem - Házhozszállítás!

II. Champion-Arbau Rallye Esztergom, 1994. 05. 19–21.

A nagy árokjárások versenye...

Most az egyszer nem panaszkodhatnak a látványra éhes nézők, de még a '70-es években csodákat látott veterán komálósok sem, mert az esztergomi „Dagonya Ralin" a látványból orgiaszerű mennyiség jutott mindenkinek, mindenhol. A mezőnyre sem lehetett panasz, hiszen a Subaru Legacy kivételével a rali vb-k szinte valamennyi menő típusa megtalálható már a magyar palettán. Ehhez méltó volt a rali I. osztály feladata: Teljes versenytáv: 585 km. Gyorsasági össztáv: 150,6 km, ebből 76,2 km aszfaltút és 74,4 km földút.

A kétnapos rali kezdetén már világossá vált, az elsőszámú ellenfél a zord, esős időjárás okozta felázott talaj lesz. Emiatt a rendezők már az elején kivették a 8,1 km-es máriahalomi gyorsaságit. A baj csak az, hogy erről nem értesítették az ott ázó-fázó nézőket. Pedig rájuk is kéne gondolni, néha... Emígy azután a verseny mindent eldöntő gyorsasági-ja Strázsahegy lett, a maga 10,5 km-es földútjával, ami ezúttal inkább hasonlított egy kenyai safari szakaszra. Szerény becslések szerint itt a rali I-es mezőny 90%-a tekintet nélkül korra és rangra – legalább egyszer kicsúszott valamilyen formában, ki jobban, ki kevésbé, akadtak látványos piruettek, hátrafelé autózások, kétkerekezések, orral partfalba vágódások, de volt, aki simán felborult. Mindez történt a nézők legnagyobb örömére, hiszen valljuk meg, egy nagy részük ezért jár ki a ralikra. És valahol teljesen igazuk van. Ám azok is bőséges csemegét kaptak, akik a vezetéstechnikát díjazták. De előbb egy gyors helyzetkép az első napról: az ifj. Tóth J.–Papp Gy. páros az elején olyan irgalmatlan tempóval kezdett, hogy nem volt kétség afelől, itt most megdőlhet a papírforma. Valami egészen komoly stílust vett fel Janika: fantasztikus féktávjai, vb-szintű erőcsúsztatásai semmi kétséget nem hagytak afelől, hogy felnőtt egy új raligeneráció, akikre méltán lehet büszke a hazai autósport. Ha elkezdeném felsorolni a kicsúszókat, akkor a tudósítás méretein túlnőne, ezért csak néhányat a sok közül: Ferjáncz a célban saját bevallása szerint csak Strázsahegyen ötször csúszott ki... Tardosbányán a vízen, a gyorsasági vége felé a 68-assal induló Juhász–Guhrán kettős „esett el" a Suzuki Swifttel, hamarosan rájuk esett a 70-es rajtszámú Nagy–Király kettős Peugeot-ja, majd a 35-ös pécsi Geiger–Cziener páros Golfja... Na, de minek is folytassam? Vagy mégis? Fának mentek dr. Kontáék a gyönyörű tűzpiros Audival, felborult, de tovább versenyzett Győri Erika a kis mérges Fiat „Csinkvecsentóval", árokba esett, majd egy öles fának csapódott orral a 94-es Lada is, akik miatt a mentőt is oda kellett hívni. Eszméletlen felelőtlenség, hogy mialatt a mentő bebotorkált a földúton, a gyorsasági ment tovább! Ami kétszeresen veszélyes: egyrészt a többi versenyző miatt, másrészt a fának csapódott autót nézők tucatjai vették körül. Ezalatt mellettük folyt a verseny – egy darabig! Amúgy a nézők egy részének – és őróluk alkotnak véleményt a médiák – viselkedése egyszerűen kriminális! A felelőtlenségnek azon a határán tévelygek, amit már tűrhetetlennek kéne minősíteni, és egy kicsivel keményebb rendezői – rendőri? – fellépést igényelne. Addig, amíg egy újabb, súlyos tragédia be nem következik...

Újabb kalamajka: a Máriahalom–Szomor közti 5,6 km-es aszfaltútra betett lassító – hogy ez mire jó?! – második részét egyszercsak valakik eltüntették. Állítólag ezt nem minden versenyzővel közölték... Aki tudta vagy látta, az jóval nagyobb tempóban szá-





turtle wax AUTÓÁPOLÓK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

guldott át rajta, aki nem, mint pl. állítólag Rangáék, azok lassítottak. Nem így pl. Tóth Janika, aki fékezés nélkül hajtott át. Többek szerint, ezen a ponton Rangáék nem kaphattak 10 mp-nél többet. A malőr után, szintén állítólag a Marlboro Team kivetette e gyorsasági idejét az értékelésből. Így viszont az ifjabb Tóthot érte hátrány: mint nyilatkozta, este 30 mp előnnyel feküdt le, reggel csak 18 maradt ebből...

Nekem lenne egy ajánlatom: tessék megnézni a budapesti Premier Video Stúdió kitűnő filmjét a versenyről, s abból egyértelműen kiderül, hogy nincs itt semmi simli: az ifj. Tóth–Papp páros rettenetesen jól, gyorsan autózott! Simán levertek mindenkit, ahogy mondani szokás. És ezt végül maga Ranga Laci is elismerte, egyben azt is, hogy egyáltalán nem szégyen másodiknak lenni egy ilyen mezőnyben. Azért se semmi teljesítmény, ahogy „Ferdiék" a sok kicsúszás miatti 11. helyükről feljöttek a 3. helyre! Ezt tessék méltányolni, mert ehhez nem akármilyen rutinra és tudásra van szükség! És ugyancsak nem semmi Túriék abszolút 4. helye a Mazda 323-assal. Faragó „Ebi" is kerülhetett volna előrébb, ha nem töltenek néhány percet árokban, mindjárt a verseny elején... Utána nagyon szép, látványos, de biztos autózással jöttek föl az abszolút 5. helyre.

Külön említést érdemel néhány Ladás... A nyugati autók között „billegő libaólnak" számító, nem túl erős járgányokkal talán a rali leglátványosabb showman-jei voltak! Vakmerő stílusban, látványos erőcsúszásaikkal, félelmetes fékútjaikkal igazolták, azt, miszerint a kevés lóerőt bátorsággal lehet pótolni! Így pl. Balatonyiék, Csángóék, „Cigányék", Pazsitkáék, végig olyan parádés küzdelmet folytattak, amiért érdemes volt ronggyá ázni a nézőknek!

Azért annyit még az abszolút eredményekhez illik hozzáfűzni, hogy az utolsó nap végén, Strázsahegyen Rangáék már 2 mp-vel átvették a vezetést, és ha nem esnek egy gödörbe, s ott nem kapnak defektet, akkor akármi is történhetett volna.

A rali II. mezőnye talán még több látnivalót produkált, mint az előző. Ők a következő leckét kapták:

Teljes versenytáv: 378 km. Gyorsasági össztáv: 83,4 km, ebből: 27,6 km aszfaltút és 55,8 km földút.

Kellemes meglepetés volt, hogy a helyiek, a helybéliek legnagyobb örömére a vártnál jobban szerepeltek, ami valahol érthető is, hiszen, ha valakinek, nekik illet ismerni a pályákat.

HEXÁN KFT

Vegyianyag-finomító,-Töltő és Kereskedelmi Kft.

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

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

Előállítása és nagykereskedelmi értékesítése termelői áron.

APRÓHIRDETÉSEK

Ford Escort XR3i, 1984-es, fehér eladó, II. tulajdonostól, kifogástalan állapotban, extrákkal, 390 000 forintért. Tel.: 115-34-83 v. 06 30 424-716.

Ford Escort 1,3-as, ötajtós, 5 éves, 55 000 km-rel, 550 000 Ft-ért eladó. Tel.: 1-400-024 v. 156-36-54.

BMW 525, 1980-as, metálbordó, friss műszakival, 44 ezer kilométert futott motorral, első tulajdonostól, 220 ezer forintért eladó. Tel.: 1-892-237 v. 156-36-54.

Mazda 121, 1992-es, 4 ajtós, vászontetős, full extrás, metálzöld, 9 ezer kilométerrel, 980 000 forintért eladó. Tel.: 1-892-236 v. 156-36-54.

Audi 80 1,6 Diesel, 1989-es, piros, eladó. Tel.: 1-860-598. Szabó Árpád.

Alfa Romeo 33/4WD GR. N-es 33/4WDGR. N-es rallye versenyautó tartalék motorral felszerelve, versenykészen eladó. 1 millió Ft + alkatrészek. Tel.: 06 60 339-404. Gyurika Zsolt.

Eladó Toyota Celica Turbo 4WD ST185, Div. II. Rallyecross autó, 2,6 millió Ft, valamint IKARUS 260 lakó-szállító busz, teljesen berendezve, nagy elősátorral, 600 000 Ft-ért. Együtt csak 3 millió. Fodor György. Tel.: 227-04-43.

Ford Escort Cosworth, N-csoportos, rajtkész versenyautó eladó. 1993-as, 300 lóerős, gyári, Ford Motorsport karosszériás. Tel.: 133-95-51, 156-36-54.

Ford Sierra Cosworth, A-csoportos, több mint 300 lóerős, 1994-es rajtkész versenyautó eladó. Tel.: 133-95-51, 156-36-54.

Formula Ford 2000, hatszoros magyar bajnok és EB 3. helyezett, 120 lóerős, felújított versenyautó eladó. Tel.: 133-95-51, 156-36-54.

Veterán autó! Opel Admirál A, 27 éves, üzemképes, reataurálás előtt eladó. Lékay bíboros autója volt. Tel.: 133-95-51, 156-36-54.

Bukócső, Ladába, nem homológ, eladó. Tel.: 186-40-17 Képes József.

Lada VFTS versenyautó eladó. Tel.: 06 56 421-369. Fejes.

Hella Rallye 2000, gyárilag krómozott, új kiegészítő fényszóró, 1 pár eladó. Tel.: 156-36-54.

Alufelni, 5 küllős, 5x13 175/65 Barum Rallye gumival 11 000 Ft, gumi nélkül 7500 Ft/db. Eredeti S. Favorit, Lada, Samara, FIAT osztókör, 98 mm. Fekete Ferenc, Gyöngyös, Kócsag u. 16. 1/22. 3200. Tel.: 37/311-218 (8.00–16.00).

Opel Kadett hátsó légterelő szárny eladó (Ford Escort Cosworth-hoz hasonló). Antal Tamás, Kishartyán, Rákóczi u. 75. 3161.

APRÓHIRDETÉS MEGRENDELHETŐ (72) 313-329 TELEFONSZÁMON.

SEMPERIT

A teljes választék raktárról – gyári áron.
Kiváló minőség – kedvező ár!
Minden abroncsra 3 év szavatosság!
SZEMPERIT HUNGARIA KFT.
1095 Budapest, IX., Máriássy utca 5-7.
Tel./Fax: 134-2790

BÉTA SZERSZÁMOK BÉTA
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

Megkérdeztük Rangát: Miért kapott ki?

Rallye Press: – Laci, mi történt az esztergomi versenyen, ahol „rettenetesen" elvertek titeket Tóth Janikáék?

Ranga: – ...Igazából nem tudom. Már 3 éve megyünk Ernővel ezzel az autóval, s eddig is nagyon szép és eredményes éveket töltöttünk együtt. A három év alatt Magyar Bajnokságot nyertünk, s mindössze egyszer álltunk ki, veszítettünk Ferjáncz Attila ellen. Azt hiszem, mindenkinek akad olyan időszaka, amikor nem jól készül fel, és nem vállal fel bizonyos dolgokat, úgy, ahogy fel kéne véllalni. Valamint az is elképzelhető, hogy bizonyos műszaki dolgok is hátráltatják az embert a versenyzésben. Én abszolút nem érzem katasztrófának ezt a 2. helyet, mert egy ilyen erős mezőnyben bármikor vállalok egy 2–3. helyet is. A '94-es magyar ralimezőny nagyon felerősödött. Azt hiszem, pár ország kivételével – mint pl. Olaszország, Franciaország vagy Anglia – megirigyelhetnék ezt a magyar mezőnyt!

R. P.: – Mennyivel kaptatok ki?

Ranga: – 13 másodperccel... Noha meg voltam győződve, hogy perces különbségek lesznek, mert egy abszolút rosszul rendezett verseny volt, abszolút irreális pályán.

R. P.: – Talán valami műszaki problémátok is akadt?

Ranga: – Olyan nagyon nagy műszaki gondunk nem volt, amire ráfoghatnám, hogy attól lettünk másodikak... De ennek ellenére az esztergomi nem a mi versenyünk volt, mint ahogy nem volt a Marlboro Rallye Team-é sem, gondolok itt a Kiss–Géczi párosra is. De ha fokozni szeretném, akkor; nem a pécsi, baranyai versenyzők futama volt. Ezzel együtt megjegyezném, a pálya széléről nézve, biztos unalmas már, hogy mindig egy piros-fehér autó nyer... Akkor jó egy verseny, ha nem lehet előre lefogadni a nyertest, és akkor ha „élet-halál" harc van. Ezért jönnek ki a nézők, de ebben érdekeltek a médiák is.

R. P.: – Hallottam olyan találgatásokat, hogy Senna halála sok versenyzőt megviselt, valamennyit visszafogott ezáltal. Igaz ez?

Ranga: – Többféle ember van. Én bevallom, nagyon megviselt Senna halála! És nemcsak Sennáé, hanem az a tragédiasorozat. A Forma I-ben valami hibádzik a műszaki dolgok terén, mert annyi kiváló pilóta pár hét alatt egyszerre annyit nem hibázik. Én úgy gondolom, hogy ha ilyen profi versenyzők ekkora szerencsétlenségekre vannak kárhoztatva, vagy kényszerítve, akkor mi, „szürke egerek", nem tudom, miben hihetünk, bízhatunk, s ezért „el vagyok akadva". Nagyon várom, hogy kiderüljön az igazság, rájöjjenek a szakemberek, hogy igazából mik okozzák a problémákat. Mert a raliban ugyanilyen problémák vannak. Nem véletlen, hogy az EB-n, vb-n olyan autókat engednek elindulni, amelyek azonos napokon homológok. Pl. egyik versenynapon csak murvára, a másikon csak aszfaltra épített futóművel. Ugyanis pl. egy murvára állított raliautó az aszfalton életveszélyes lehet, s így fordítva is. Magyarországon a rendezők erre sem nagyon tudnak oda figyelni. Szerintem a Forma 1-ben is valami ilyen „apróságról" van szó, amire nem akarnak rájönni, mivel nagyon nagy pénzek diktálnak. Tehát, mint „szürke egér", ezen elakadtam, ez zavart. Ezen felül pedig elismerem, hogy Esztergomban nem a mi napunk volt, és abszolút rosszul mentem...

R. P.: – Amikor jó formában vagytok, elég nagy sebességeket autózhattok. Mi az a sebességhatár, amikor, ami fölött már nem vagy teljesen ura az autónak?

Ranga: – Én úgy gondolom, hogy 120-nál megforgatom helyben az autót. 120 felett két kézzel megfogom a kormányt, 180-nál pedig már görcsben szorítom, mert az utolsó pillanatig uralni kell az autót. Nem vagyok egy félős típus, mégis sokszor megijedek, s ez mindig akkor történik, amikor az autó próbál velem valamit csinálni. Azt hiszem, szegény Sennával is valami ilyesmi történt. Nem ő rontott, hibázott, hanem rossz beállítással autózhatott, ami csak akkor, 300-nál derült ki, és már kivédhetetlen volt. Igen... lehet, hogy ez is bennem volt az esztergomi versenyen.

Fekete Kálmán

AUTÓPIAC

Gyártmány	1993	1992	1991	1990
			ezer Ft-ban	
ALFA ROMEO				
33 1,5	1030	870	790	660
33 1,7 IE	1140	895	733	614
33 1,8 TD	1190	780	811	650
75 2,0 TD	1255	1000	820	690
164 2,5 TD	1970	1760	1500	1110
AUDI				
80 1,8		1195	1050	850
80 1,9 D	1580	1450	1200	1050
80 1,9 TDI	1870	1620	1500	
80 2,0	2050	1700	1080	980
100 2,0	2100	1650	1120	865
100 2,3	2550	1870	1225	900
100 D	1890	1525	1410	
100 TD	2020	1790		
BMW				
318	1910	1225	985	914
320	3300	2410	2150	1440
325	3560	3120	2180	1536
525	3327	2980	2320	1895
535	3840	3300	2695	2185
750	6250	5100	4490	3820
324 TD	2130	1980	1240	1000
325 TD	2490	2130	2010	
CITROEN				
AX 1,0	680	640	610	540
AX 1,1	798	650	550	530
AX 1,4	845	741	582	485
BX 1,4	745	690	605	537
FIAT				
Tipo 1,1	925	790	705	632
Tipo 1,4	975	755	683	640
Tipo 1,6	980	815	760	665
Tipo 1,9 TD	1100	1012	785	698
Uno 1,3 D	710	631	561	467
Uno 1,4 DS	905	851	760	690
Uno 45	780	610	495	422

Gyártmány	1993	1992	1991	1990
			ezer Ft-ban	
OPEL				
Astra 1,4	922	852	820	
Astra 1,6	1005	898	860	
Corsa 1,4	750	670	606	
Kadett 1,3			650	550
Kadett 1,4		750	679	566
Kadett 1,6		785	685	520
Omega 2,0	1410	1250	887	712
Omega 2,4	1780	1442	1120	860
Vectra 1,6	1038	886	790	720
PEUGEOT				
205 1,4	981	790	687	590
309 1,4	991	850	680	587
405 1,6	1110	978	860	690
405 GLD	1130	1018	840	755
405 SRi	1370	1110	990	760
605 SL	1800	1550	1305	1180
RENAULT				
5.1.1	718	610	525	440
5.14	757	650	545	461
19 TD	990	870	747	680
19 Chamade	890	780	715	688
Clio 1,2	850	760	728	
Clio RT 1,4	872	775	735	
Clio RT 1,4	1000	871	810	
VOLKSWAGEN				
Golf 1,6 CL	1205	930	805	627
Golf 1,8 CL	1450	1088	1050	945
Jetta 1,6 CL		880	752	630
Passat 1,6 CL	1310	1105	980	832
Passat 1,8 CL	1500	1210	1010	875
Passat 2,0 CL	1870	1575	1257	1082
Polo 1,1	920	778	641	548
Polo 1,3	1015	840	723	556

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

OLAJ-ADALÉKOK
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Tel.: (69) 322-603
Házhozszállítást vállalunk!
NAGY-KERESKEDELEM

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Kiss Ferenc–Géczi Attila Opel Kadett GSI 16 V

Aki inkább a betont kedveli



Eddig jobbára olyan versenyzőket mutattunk be, akik esküsznek a rali sava-borsára, a murvás gyorsaságikon való száguldásra, látványos csúszkálásra. Most egy olyan pilóta következik, aki inkább a betonon, az aszfaltpályákon érzi érzi jobban magát. Talán azért is, mert igen nagy a felelősségre, hiszen nem akármilyen csapatban versenyezhet; a Marlboro Rallye Team legifjabb pécsi párosáról van szó. Előbb Kiss Ferié a szó.

Kiss: – 24 éves vagyok, nős és van egy 3 éves kislányunk. 1991–93-ig rallye II-ben indultam, elég jó eredményeket szerezve. 1993-ban kerültünk a Marlboro Rallye Team-be Ranga László segítségével. Az ő tapasztalatait, tanácsait kamatoztatva lettünk tavaly abszolút elsők, emellett A-csoport és kategótiai elsők. '94-ben léptünk I. osztályba, aminek nagyon örültünk, egyszersmind tartottunk is ettől, mert a kihívás nagy. Nincs még kellő rutinunk, se tapasztalatunk, rengeteget kell még tanulnunk. Ebben óriási segítséget jelent Ranga Laci és Büki Ernő, akik profi tanácsokkal segítenek minket. Ennek köszönhetően a Salgón kategória elsők, N-csoportban 4., abszolútban 9-ek lettünk. Esztergom nekünk sem sikerült: váltóhiba miatt kiállni kényszerültünk.

R. P.: – Mutasd be navigátorodat, kérlek!

Kiss: – Géczi Attila, 26 éves, még nőtlen... '91-től versenyzünk együtt. Jó navigátor, nem félős típus, hamar összeszoktunk. Az itinert úgy „adja vissza", ahogy szükségem van rá, és fontos jó tulajdonsága, hogy nem szokott hibázni. Az itinerünkben nincs semmi különös, ugyanolyan, mint a nagy átlagé: pl. Sima Bal-tól Bal 5-ig jelölünk, de nagyon sok fontos információval kibővítve. Mi nem másolunk, csak kontrollálunk, kb. az 5. körig. És ugyanennyit mondhatok a vezetéstechnikámról: semmi különös nincs..., igyekszem minél pontosabban vezetni, lehetőleg íven fordulni, csúsztatás nélkül. Éppen ezért elsősorban aszfalton, másodsorban murván szeretek autózni.

– Az autónk egy Opel Kadett GSI, 2000-res, 16 szelepes, injektoros, kb. 170–180 lóerős, fronthajtásos versenyautó. A főtengely, a hengerfej és a dugattyúk Haraszti Petinél készültek, egyébként a motor csapatmunka eredménye, összeszerelését Katona Zoltánnal (Katica) közösen csináltuk. Sajnos, idén még nincs lehetőségünk a versenyautóhoz hasonló képességű edző autóval rendelkezni, pedig nagyon kéne: kímélendő a másikat...



R. P.: – Ismertesd légy szíves az idei terveiteket, valamint kíváncsi lennék a véleményetekre a nézők viselkedését illetően.

Kiss: – Sajnos, a szurkolók nagy része felelőtlen! Beugrálnak, átszaladgálnak a pályán, amivel nem csak minket zavarnak, hanem az életüket is veszélybe sodorják. Amiben a rendezőség is hibás: sokszor a kanyarokban a veszélyesebb oldalon állnak... Tehát a rendezés is lehetne valamivel jobb. Terveinkről? Természetesen mindenki álmában ott szerepel az első helyek valamelyike! Mi a kategória első három helyének valamelyikét szeretnénk elérni! Jövőre pedig szeretnénk átülni egy ugyanilyen márkájú, de már A-s tuningolású autóba... De ez még tényleg csak álom.

Szponzorok: Marlboro, SHELL, TITÁN, Q 1 LIPPAI RT. nemcsak anyagilag, alkatrésszel is támogatnak.

Szerviz: Kiss Ferenc (édesapja), Katona Zoltán „Katica",

Major László „Gizi", Patkó Gyula.

Kiss: – Itt szeretnénk köszönetet mondani a szponzorainknak, valamint a nagyon lelkes, áldozatkész és megbízható szervizcsapatunknak, és mindenkinek, akinek valami köze is van abban, hogy az Opel Kadett GSI-vel eredményeket érhettünk el. Az ő sikerük is a mi eredményünk! Két gyorsszervizünk van, egy busz és egy Opel Kombi.

Fekete Kálmán

AMERIKAI MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK
wynn's
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT
MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603
Nagykereskedelem - Házhozszállítás!

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrinyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Porth Gábor

Rajtra készen a FIAT Tipo

Rallye Press: – A közönség nagyon várt titeket, minek tudható be, hogy idén még indultatok?

Porth: – A Mogürt Salgó Rallye előtt két héttel kaptuk meg az autót a bonyhádi Stoll úrtól. Mivel Európában senki nem versenyez a rali N-csoportjában FIAT Tipóval, ezért senkitől sem kérhetünk tanácsot a felkészítést illetően. Csak magunkra hagyatkozhattunk, így sokkal hosszabb ideig tartott a versenyautóvá történő átalakítása. Ezért kellett az első két versenyt kihagynunk, de ha minden összejön, a többin már ott leszünk.

R. P.: – Mi a különbség az utcai és a már versenyre átalakított FIAT Tipo között?

Porth: – „Mivel egyelőre N-ben indulunk, nincs nagyon nagy különbség. A karosszéria teljes egészében erősítve lett, valamint a futómű kapott nagyobb átalakítást. A motort vezérlő komputert is itthon kellett legyártani, ami nehéz és időigényes volt. A mai nyugati autótechnikákban ez vezérel mindent. Már rég nem úgy van, mint annak idején a Zsigulinál, hogy mi készítettünk és állítottunk be dolgokat. Ma a komputer vezérli a komplett gyújtást, a befecskendezést. Kivéve a vezérlést, az „hagyományos". A jó, megfelelően választott komputerrel akár 20 lóerőt is lehet növelni. Persze, ehhez méretezett kipufogórendszert kell felszerelni. Ezt is egyelőre mi csináltuk, majd kiderül, megfelelő-e. Mivel nálunk még nem kötelező, elhagytuk a katalizátort, ami teljesítménycsökkentő. Egyébként így most ugyanolyan a motorunk, mint a Lanciáé, csak nincs turbó rajta, és más típusú a befecskendező. Tehát 2000 köbcentis, 16 szelepes, 146 lóerős motor. Hátránya, hogy kevés a nyomatéka. Hogy legyen, sokkal többet kell forgatni a motort, ami viszont az élettartamát csökkentheti. Az alacsonyabb nyomatékát is magasabb fordulaton adja le, mint az Opel, amivel korábban versenyeztünk. 20 N6m-rel kevesebbet tud. Olaszországban persze kitűnő tuningja van ennek a típusnak is, de megfizethetetlen összegbe kerülne. Ha tehát még 1–2 reklámpénzünk bejön, akkor inkább elvinnénk a Havasi Petinek, ő biztosan tudna finomítani rajta. De egyelőre kíváncsiak vagyunk, mit tud, mire képes a FIAT Tipo. Ha az első háromban sikerül vele végeznünk, akkor érdemes lenne átmenteni A-csoportba, ott csodálatos motorokat csinálnak, 240–250 lóerőket, 6 sebességes váltókat hoznak ki.





R. P.: – Úgy hallottuk, új navigátorod lesz?

Porth: – Igen, mivel a régi sajnos nem ér rá, ezért újat kerestem. Nagy Zsoltnak hívják, nagyon lelkes, eddig Rali II-ben navigált. Igazából még nem autóztunk együtt. Ezért aztán nagyon aprólékos munkával készítünk itinert, mivel úgy gondolom, az egésznek ez az alapja. Annak idején elég sokat ülhettem edzéseken Ranga Laci mögött harmadikként, így rengeteget tanulhattam. Általában annál maradunk, amit elsőre felírtunk, de akadnak „rumlisabb" pályák, amikor javítunk. S ha netán nagyon sok lesz a javítás, akkor, de csakis akkor másoljuk át. És ilyenkor azonnal

turtle wax AUTÓÁPOLÓK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

és mindig kimegyünk az új itinerrel a pályára! És minden alkalommal én diktálom le, még a másolást is: a saját szavaimat szeretném visszahallani! Én nem foglalkozom másoknak az itinerírásával, mert mindenki másképp írja. Lefogadom, hogy a mezőnyben két egyforma itinert nem találsz!

R. P.: – Szerinted mekkora végsebessége lesz a FIAT Tipótoknak?

Port: – 200 körül..., de ennyit nem kell mennünk vele a hazai pályákon.

R. P.: – Téged hogyan érintett Senna halála?

Porth: – Szerintem mindenkire érzelmi hatással volt... Személy szerint nagyon szerettem, becsültem. És szerintem mindenkit megdöbbentett, hogy az egyik legnagyobb Forma I-es pilótával ez a tragédia megtörténhetett! Abban az ominózus kanyarban rengetegszer fordulhatott már el akkora tempóval, tehát szerintem is műszaki hiba lehetett, vagy rosszul lett...?

R. P.: – Amikor beülsz a versenyautódba, eszedbe jutnak-e az ilyen balesetek? Jelent-e számodra egyfajta kihívást a veszély?

Porth: – Ha már beszíjaztam magam, akkor csakis a pályára koncentrálok. Annak ellenére is, hogy nem felejtem el a történteket, mert ezekből csak tanulni lehet! A veszély, mint kihívás? Nézd, bennem ez így konkrétan soha nem jelentkezett, holott a tudatomban biztosan ott van, hat rám, de nem emiatt csinálom...

R. P.: – A régi ralirókák között járta ez a mondás: aki még nem esett, az nem is igazi versenyző...

Porth: – Ez így is van... Nem is nagyon tudok az élmezőnyben olyan párosról, amelyik ne esett volna legalább egy tanulságosat! Akiket elismerek és jó versenyzőnek tartok, annak mind volt már egy alapos „perece".

R. P.: – Te Zsigulival írtad be a neved a hazai ralisport könyvébe. Melyik volt az a sebességhatár, ameddig uraltad az autót?

Porth: – Hát... a Zsigulival úgy 120–130-ig éreztem biztonságosnak. De 160–170-nél már nagyon oda kellett figyelni és koncentrálni!

R. P.: – A raliban melyik fontosabb: a jó gumi vagy a jó komputer?

Porth: – Jó kérdés... Nem is merek választani, mert nyilván az egésznek jónak kell lennie. De ha mégis, akkor talán a jó féket tenném az első helyre, mert az előtte elérhető, megengedhető sebességet ez határolja be: hiába van jó motorom, ha rosszabb fékek miatt korábban kell fékeznem. Ha viszont jó a fékem, még egy gyengébb motorral is többet kockáztathatok.

Szponzorok:

Pécs a FIAT Tipóval: Stoll László Bonyhádi FIAT,
Colonia Biztosító,
Wynn's Magyarország,
ABETON Pécs, Keller Lőrinc,
Multialarm Pécs,
„Merci" mikrobuszos barátom

Szerviz:

Szvatek Zsolt vezető és Sárvári Zoltán.

Fekete Kálmán

MB TOTAL AUTO KFT.



SUZUKI

MÁRKA SZERVIZ
Budapest X., Paprika utca 61.
gk.-értékesítés: Tel.: 183-7386
szerviz műhely + alkatrész-értékesítés
Tel.: 06-30-443-297

MÁTHÉ TAMÁS
autójavító és vizsgáztató műhelye
Személy- és kistehergépkocsik,
motorkerékpárok, utánfutók, lakókocsik
vizsgára felkészítése

VIZSGÁZTATÁSA
saját telephelyen

ZÖLDKÁRTYA
vizsgálat és kiadás, benzin- és diesel üzemű
gépkocsik részére
Karambolos javítások, biztosítási ügyintézés

OLTCIT MÁRKASZERVIZ
Bp. XVII., Zrínyi u. 5/B.
Tel.: 06-60-319-733, 06-30-443-298

PREMIER
A RALLYE BAJNOKSÁG
I. és II. osztály összes futamáról,
ahogy az előző években, idén is
videofelvételt készítünk.

A versenyeket 4–5 kamerával rögzítjük, melyekről 3 órás

VHS VIDEOKAZETTA RENDELHETŐ

A kazettát utánvétellel postázzuk.

A megrendelést a **135-2712, 135-9513**-as telefonon
vagy levélben kérjük.

Postacím: **PREMIER VIDEO STÚDIÓ**
1026 Budapest, Szilágyi E. fasor 41. ZÁGON

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

VISZTRICZ Kft

VISZTRICZ KFT. – AUTÓBONTÓ

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

BÉTA SZERSZÁMOK BÉTA
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

Hegyiverseny után...

Klink János: – Életformát váltottam már rég...

Klink: – ...Néhány éve szinte teljesen átalakult az életformám. Látod, ebben a buszban élem le szinte az egész évet. Utazunk, bejárjuk Európát, s közben versenyzem. 25 éve csinálom, regényekre valót tudnék mesélni, anekdotázni. 1969 óta, amikor egy 998 cm^3-es, akkor erősnek számító 38 lóerős Austin Minivel elkezdtem, bizony alaposan megváltozott a helyzet. A mai magyar mezőny – úgy a rali, mint a hegyi – európai szintű, megirigyelheti bármelyik szomszédunk! Ezt a Ford Escort CW-t, amely N-es és 300 lóerős, a múlt év tavaszán kaptam a szponzoroktól. 25 évig mindig a saját pénzemből teremtettem elő a versenyautóimat, s én magam építettem fel azokat a 24. évben, most először kaptam autót, de a versenyre való felkészítését is nagyrészt magunk csináltuk. 52 éves vagyok, s már kaptam meghívót a veteránok klubjába, de mint látod, én inkább versenyezni szeretek! Belevetettem magam az autózásba, ez tölti ki az életem! És semmiféle főállásban nem vagyok, gumijavító műhelyem bérleti díjából megélek. A múlt évben szerencsére elég szépen támogattak a szponzoraim, amiből egy ilyen EB-szintű versenyautót tudtunk felépíteni. Hogy miért indulok az Astra Kupában is? Hát éppen azért, mert ott sok fiatal tehetség próbálkozik! Itt a jó lehetőség a megmérettetésre, hogy tudjam magamat kontrollálni! Igen is fel akarom venni a kesztyűt, hadd dőljön el a pályán, mennyit ér egy magamfajta öreg hegyi róka! Egyenlőek az esélyek, s bár nekem a Ford mellett csak egy „lendkerekes" autónak tűnik az Opel, ez végre az első olyan magyar kezdeményezés, ami előrébb viheti a hazai autósport ügyét!

A magyar pályák minősége, biztonsága némely külföldi pályával összehasonlítva sokszor még jobb is, tehát bőven európai színvonalú, erre nem lehet panasz. És az autókra sem, hiszen, már ezzel az N-nes Ford Escort CW-vel, a maga 300 lóerejével is olyan időket autózunk, mint kb. 10 éve a Dodiék az Osellával! És ma sok ilyen autó van a mezőnyben! Tehát úgy érzem, most jött el az én időm! Az esős pályát pedig imádom, én nem bántam, hogy megjött az eső a pécsi versenynap reggelére: az összkerékhajtással élmény vízen száguldani!

– Ami még újabb lökést, erőt adott: tavaly, 1993-ban nemzetközi minősítést kaptam, amit rajtam kívül, eddig csak Cserkúti József szerzett meg a hazai mezőnyben.

(Klink János a Nemzetközi Mecsek Autós Hegyiversenyen az Alpok Duna Kupa Futam abszolút bajnoka lett, a verseny abszolút 2. helyezettje a nemzetközi értékelésben, valamint az OB-értékelésben kategória 1. és N-csoport első.)

Gratulálunk, „Pityu"!

Fekete Kálmán

Cserkúti József az általa kifejlesztett Opel Astra versenyautóról:

Rallye Press: – Milyen műszaki változtatásokat végeztetek el az alaptípuson?

Cserkúti: – Először is az vezérelt minket, hogy az autó olcsó legyen! A motor, a sportváltó, minden széria. Lényeges eltérés a biztonsági berendezésekben van, pl. bukócső, kagylóülés, tűzoltókészülék. Ennél is fontosabb és lényegesebb volt a megfelelő futómű elkészítése, ami mondhatom, jól sikerült. A 870 kg-ra könnyített Astra az új futóművünkkel 2,09-et ment a Ringen, míg a szériaváltozat csak 2,24-et. A versenyzők csak dicsérik az autót!

R. P.: – Mennyi időt fektettetek ebbe a munkába?

Cserkúti: – Az effektív gyakorlati munka kb. 3–4 hetes volt, ám ehhez kellett némi tapasztalat, ami évek gyümölcse, valamint egy olyan jó kapcsolat, mint amilyen pl. a SAX-gyárral alakult ki, hogy lejöttek ide egy kamionnal a Hungaroringre, s 11-féle lengéscsillapító variációt próbáltunk ki, különböző nyomás- és húzásértékeket mérve. Csak a megfelelő, hozzávaló rugókat 30-féléből válogattuk ki. Aztán a tesztelések során volt ennél egy gyorsabb futómű is, de azzal csak a profik tudtak volna versenyezni... Nekünk viszont az volt a szempontunk, hogy mindenki által jól vezethető versenyautót csináljunk az Opel Astrából.

R. P.: – Egy laikus azt hinné, hogy egy versenyautónál a motor és a váltó a legfontosabb, a döntő tényező...

Cserkúti: – Eleinte én is azt hittem, a motor fontos, hogy 5–10 lóerővel erősebb legyen. Több éves tapasztalatra volt szükség, hogy rájöjjek, nem ez a lényeg: az erősebb motorral be is kell tudni fordulni, vagyis a kanyarsebességet egy határfölött már nem a motorral, hanem csakis a futóművel lehet növelni.

R. P.: – Fogunk-e látni Téged Opel Astrával versenyezni?

Cserkúti: – Nem, mivel nem jelentene erkölcsi sikert, és ezzel a próbálkozással én csak veszíthetnék. Én nem magamnak építettem ezt az autót, hanem hogy a fiatal versenyzők kerüljenek előtérbe. Abban bízom, hogy a Castrol Opel Astra Kupával újabb tehetségek bukkannak fel, ami által az egész magyar autósport előrébb tud lépni.

R. P.: – Idén egy eddig nem látott BMW-vel indulsz, mutasd be új autódat!

Cserkúti: – Ez annyira új és egyedi autó, hogy még most tanuljuk. A gyár se csinált ilyet, kint nem is létezik. DTM-szabályzat alapján épült, az új M3-as karosszériájával, de a réginek a motorját felhasználva. 2500 köbcentis, 16 szelepes, szárazkartelos, 370 lóerős motorjával, úgy érzem, az év végére lesz optimális versenyautó belőle. A Hungaroringen az 5. fokozatban 217 km-es sebességet étem el vele, a pécsi hegyipálya felső szakaszán is ennyit kell tudnia. Csúsztatni kell, remélem a több éves rutinom majd átsegít a kezdeti nehézségeken.

R. P.: – Hány éves vagy most, Öcsi?

Cserkúti: – 46 éves vagyok... A hegyi pályafutásomat itt Pécsett kezdtem 1974-ben egy NSU-val, amit abszolútban megnyertem.

Fekete Kálmán

OLAJ-ADALÉKOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Tel.: (69) 322-603 Házhozszállítást vállalunk! NAGY-KERESKEDELEM

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrinyi u. 29. Tel. Fax: (74) 351-730

Dr. Konta Imre

Bal alsó 6-os, vagy jobb 4 szigorú?



Ha valaki nem értené azonnal, miről zagyválok a fenti címben, nos, dr. Konta Imre saját bevallása szerint időnként keveri a fenti fogalmakat, attól függően, hogy a fogorvosi rendelőjében van-e éppen, vagy netán a raliautóban vezet... De halljuk út magát:

Dr. Konta: – 37 éves, fogorvos vagyok, hobbim az autóversenyzés. A kevés szabadidőmet ennek szentelem. Túraversenyzős, vagyis rali II-es éveimtől fogva a Budapesti Áfornál versenyzem, hat éve rali I-ben. Az N–4 kategóriában 1600-as Ladával voltam 2., majd abszolút magyar bajnokok lettünk Bácskai Levente navigátorommal. Majd „kölcsön navigátorral", Ádám Bicskei Ferenccel indultam néhányszor.

R. P.: – Most egy gyönyörű Audi S 2-sel indulsz...

Dr. Konta: – Ez már a második autóm a rali I-ben töltött éveim során. Két évig egy Opel Kadett GSI-vel versenyeztem, de elég kínkeservesen jött össze a kategória létszáma minden évben. Amikor összejött, sikerült is megnyernem, így az első opelos éveimben az N-4-ben első, az N-abszolútban 6. lettem. Ez az eredmény további sikereket ígért, ám a következő évben nem volt kategória, így meg is untam, és az autót eladtuk. Majd kibéreltem Keszler Matyi egyik Opelját. Ekkor azt hittem, befejezem az autóversenyzést... Aztán Németországban megláttam ezt az Audi S 2-est, és megvettem. Tavaly Ádám Bicskei Ferenccel N-abszolút 4-ek lettünk, N-5-ben pedig 4-ek. Mivel vele az év végén megszakadt a kapcsolatom, '94-től Mészáros Sándorral rali-zunk. Nem sok szerencsével kezdtük a Salgón, ugyanis az első, remek körök után a körversenynél kezdődtek gondjaink. Defektet kaptunk és lerepültünk az útról. Mire sikerült visszatalálnunk, sok időt vesztettünk, ráadásul a defektes kerékkel kellett még fél kört autóznunk. Majd ismét defektet kaptunk, a kerékcsere 4 perc volt, ezzel aztán elúszott minden reményünk. A szerencsétlenségben szerencsénk az volt, hogy nagyon sokan kiestek még, így sikerült az N-abszolút 5. helyre beérkezni. Jött az esztergomi verseny. Átküszködtük az első napot, majd büntetőpontokat kaptunk, mivel megvártuk, míg megérkeznek az esőre való kerekeink... Így aztán másnap elég bosszúsan kezdtük a napot, de azért száguldottunk. Az utolsó előtti gyorsaságin beleestünk egy hatalmas gödörbe, kiszakadt a jobb első kerék. Irányíthatatlan lett az autó, és az egyetlen fát, ami ott volt, sikerült „eltalálnunk"... E pillanatban is romokban hever az autó, van három hetünk Veszprémig, remélem, talpra tudjuk tenni.

R. P.: – Ha beszélünk róla, az talán jól esik a romjaiba dőlt autónak...

Dr. Konta: – Ez egy 2200-as Audi Coupé Quattro Turbo, 5 hengeres, 20 szelepes, 296 lóerős autó. Ami hátránya, hogy 1400 kg-os, és az 50–50%-os összkerékhajtás sem kimondottan előnyös. Ezt egy TORZEN típusú difi osztja szét az első és hátsó kerekek között, és a hátul lévő difizárral tudom összekötni a hátsó meghajtást. Kimondottan jóindulatú autó, könnyen csúsztatható, aszfalton viszonylag jól tudom vezetni. Hagyományos 5 fokozatú váltója van. Tavaly Németországban készítették fel és alakították át, N-nes turbót, váltót és komputert kapott, így varázsoltak a 220 lóerőből 296-ot.

R. P.: – Mit jelent ez sebességre vetítve?

Dr. Konta: – Az autó nagy hibája, hogy túlságosan „hosszú" az 5. fokozat, 265 km/óra a vége, de erre nem igazán van szükség egy raliversenyen. Létezik ugyan már a sebességes, de még nem homológ váltó. Ez a váltó nagyon sokat javítana azon, hogy alacsonyabb fordulatszámról is jobban gyorsuljon az Audi. Az említett hosszú váltójában nincsenek igazán megfelelő fokozatok a szűk fordulókhoz. Elég lenne egy 220 km-es végsebesség is, rövidebb váltóval. De hát ezen nem tudunk segíteni, sajnos. Egyébként a kanyarstabilitása jó, gyorsulása is; 0-ról 100-ra 5 mp alatt gyorsul.

R. P.: – Hogyan írtok itinert?

Dr. Konta: – Nos, Sima 1-től 5-ösig jelölünk, de ez tempót, nem kanyarívet jelent. És tempóra írjuk, nem kanyarra, sebességi fokozatra. Tempó-távolságot írok. És nálunk mindig másolás következik, ebből még soha nem volt problémánk.

R. P.: – Mi az a sebességhatár, ahol még biztosan uralod az Audit?

Dr. Konta: – Ez mindig az adott szituációtól függ, mert valamikor a 60 is sok lehet, de van, hogy a 180 is kevés... A sebességtől nem félek, 200–260-nál sem, de adódhat 100-nál is komoly probléma.

R. P.: – Számodra melyik fontosabb: a lóerők vagy a fékezhetőség?

Dr. Konta: – Először azt hittem, hogy a lóerő domináns, de ma már tudom, hogy a fékezhetőség! Sajnos, a fékünk nem a legjobb, sokszor lángoló fékbetétekkel érkezünk célba, s ez nem jó. A fékeken jó lenne változtatni, de a szabályok nem engedik.

Szponzorok: MOL RT., HERKULES RT., VOLÁN ELEKTRONIKA BP. MZ CAR, DELTA-STOWEX KFT., QUITTNER KFT., AUTÓ HORÁNYI, SZŐDLIGET, MINI FÉSZEK ÁRUHÁZ, ADMINIS KFT., AL-KO TRAILER KFT.

Szerviz: Sift Sándor, Brezovszky Péter, a Müller-testvérek, Reiter Rudolf, Bencsik József.

Szakosztály: még ÁFOR SC., átalakul majd MOL-lá.

Szakosztályvezető: Merényi Tibor

Fekete Kálmán

AMERIKAI MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK
wynn's
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT
MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603
Nagykereskedelem - Házhozszállítás!

Martin László, a komoly ember

– „Én igazán komolyan veszem az autósportot" – vallja Martin László, a Stoll Autósport Egyesület rallye-versenyzője, akitől legelőször azt kérdezem, miért pont ezt a sportot választotta?

– Autógépész üzemmérnök vagyok, így mindig is a technikai sportok álltak hozzám a legközelebb, amelyek közül számomra a rallye a legszebb.

– Mióta versenyzel?

– 1982-ben, szlalom- és túraversenyekkel kezdtem, majd 1983-ban Rallye II-ben indultam, ahol már abban az évben abszolút magyar bajnok lettem, egy grouppe 1/B-s Ladával, Ziegner Tamás navigálásával, a Kecskeméti Volán színeiben. 1984 óta Rallye I. osztályban autózom, ahol először egy Gruppe II-es Ladát kergettem, amit, 1985-től, egy B-csoportos Skoda 130 LR követett. Ezek az évek, elsősorban a technikával való viaskodással teltek. Az autók ugyan erősek voltak, de megbízhatatlanok és a pénzügyi háttér is kevésnek bizonyult. Ennek eredményeként, miután eltörölték a B-csoportot, kihagytam két szezont. Ezalatt az üzleti életben próbáltam szerencsét. Jelenlegi navigátorommal, dr. Izsák Attilával 1986 óta küzdünk együtt, akivel jó kapcsolat alakult ki köztünk. A kihagyott évek alatt is együtt vártuk a lehetőséget az újrakezdésre, ami 1992-től, egy N-csoportos Peugeut 205 GTI-vel történt meg a Kiskőrösi Autósport Klub berkein belül. Ebben az évben, annak ellenére, hogy autónk nagyon gyenge volt, sikerült kategóriánkban, a bajnokság második helyén végeznünk, Szádeczky Kálmán mögött.



– Nem volt nehéz megszokni a hátsókerékhajtás után a fronthajtást?

– Újra kellett értékelnem „rallye-s" vezetéstechnikámat, amit azóta is tudatosan finomítok. Erre az évre sikerült a technikát megfelelő szintre hozni és egy új, lelkes szakosztályba igazolni. Ez a Stoll Autósport Egyesület, Bonyhádon, ahol a pénzügyi háttér megteremtésében segítségünkre van az AGIP, a VILAND Kereskedelmi Kft., a Németh Transport Kft. További támogatónk a biztonságtechnikában vezető helyet betöltő TÜVATI RT. még támogatónk, a WYNN'S, amerikai gépjárműtechnikai adalékokat forgalmazó GARIA Kft. Az autónk felkészítésében nagy segítséget nyújt a Bosch–Benedeczky műhely, valamint két lelkes szerelőnk: Demeter János és Bogáromi Józsi. A csapat szellemi irányítója, életben tartója Stoll László úr, aki nagyon sokat tesz értünk.

– Ha jól számolok, vezetitek a bajnokságot, van-e valami titka ennek?

– Talán több szerencsénk volt, mint a többieknek, de nem vitás, hogy nagyon komolyan felkészülünk minden versenyre. Amit tudunk, mindent megteszünk a bajnokság megszerzéséért. Tizenegy éve voltunk utoljára magyar bajnokok, most végre ugyan úgy adott minden lehetőség, mint akkor...

– Az autósporton kívül van-e más hobbid?

– Nincs, minden szabad percemet az autósport örömei, gondjai foglalják le.

– A magánéletedben mivel foglalkozol?

– Kiskőrösön van vállalkozásom, amelyik autóalkatrész felújítással foglalkozik.

– Milyen a családod és az autósport kapcsolata?

– Megszakadt..., ma újra egyedül ÉLEK.

– Mit várs a Veszprém Rallye-tól?

– Már nagyon várom ezt a versenyt, hiszen a kisbéri és a Mobil Rallye is elmaradt.

– Mi a véleményed a lőtéri gyorsasági-ról?

– Szeretem a sodrós, technikás pályákat és ez a gyorsasági különösen tetszik. Ez a verseny bizonyára méltó folytatása lesz az eddigi veszprémi versenyeknek, hiszen „atyja" nem más, mint Lakatos Lajos.

Ördögh Miklós



turtle wax AUTÓÁPOLÓK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

FIAT STOLL AUTÓHÁZ
Bonyhád. Zrínyi u. 29.
Tel./Fax: (74) 351-730

FIAT FIAT - Budai Autóház

KAPOSVÁR, Vár u. 16. • Tel.: (82) 319-720 • Fax: (82) 312-826



- FIAT, gépkocsik eladása,
- garanciális és garancia időn túli szervizelése
- gyári FIAT, Lancia, Alfa Rómeó alkatrészek,
- Alessio könnyűfém kerék-tárcsák, Agip termékek, Blaupunkt és Philips autórádiók, magnók, hangfalak, valamint Selénia termékek forgalmazása.

FIAT FIAT - Budai Autóház

NITT CSAVAR
Import és hazai
KÖTŐELEMEK
kis- és nagykereskedése
Budapest, 1148 Lengyel u. 13.
Tel./Fax: 267-65-34

Normál és nagy szakítószilárdságú

- csavarok,
- szegek,
- facsavarok,
- rozsdamentes anyák, alátétek,
- speciális kötőelemek

egyedi igények szerint,
hajóépítőknek, versenyautóhoz

mazda TÓTH, Kaposvár

Fantasztikus haszongépjármű

LÍZING AKCIÓ

a kaposvári
MAZDA képviseletnél!

1994. július 13-ig
a haszongépjárművek
lízingszorzójából

7% kedvezményt adunk

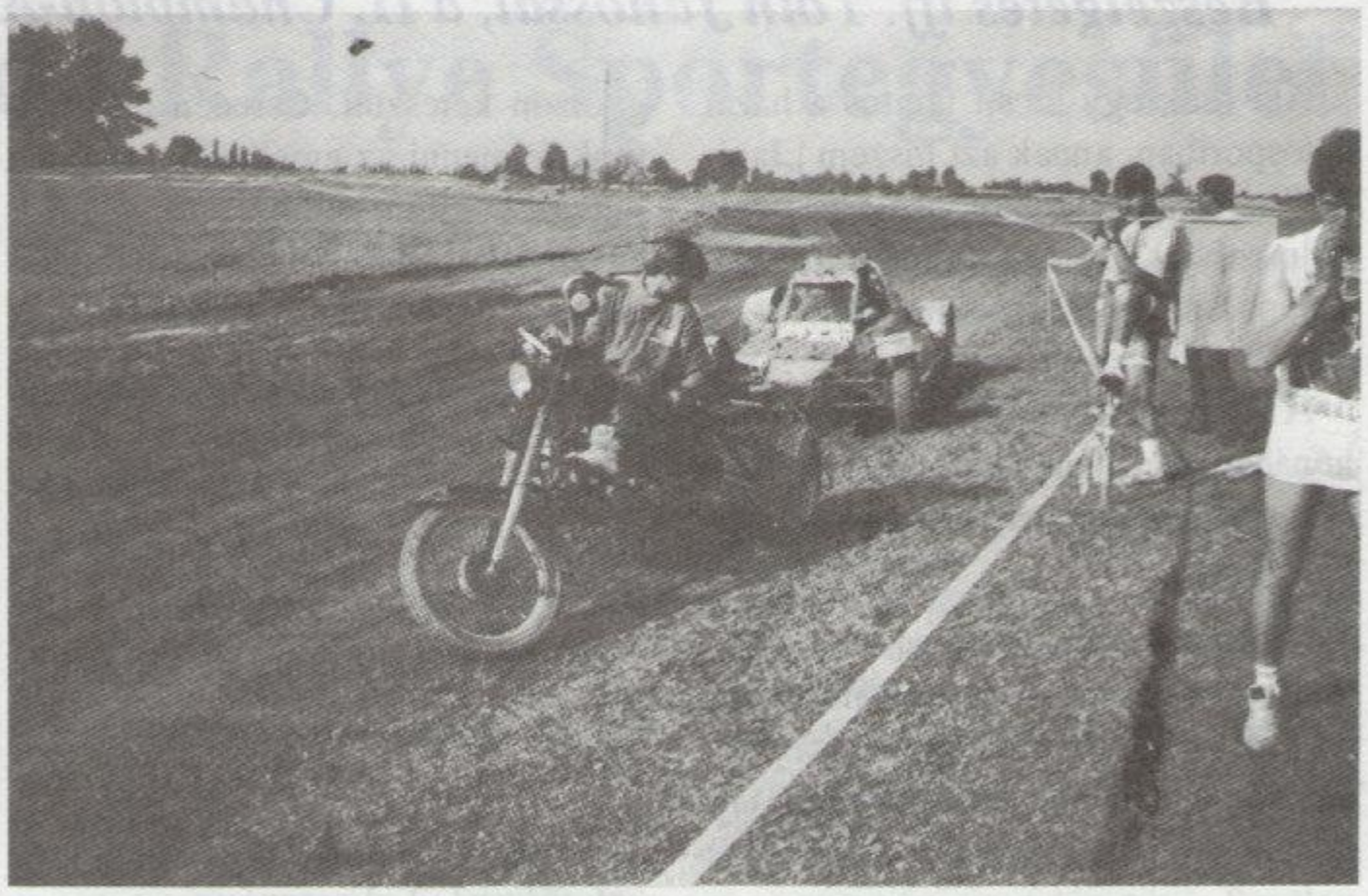
mazda TÓTH, Kaposvár

Damjanich u. 98.
Tel.: (82) 421-421

BÉTA SZERSZÁMOK BÉTA
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Szagos eső Pünkösdkor



Verőfényes reggelre ébredtek a dömsödiek Pünkösd vasárnapján. A faluszéli autókrossz pályára indult a nép. Hetek óta készültek a versenyre. Ünnep ez már náluk. Évek óta vendégül látják tavasz közepén az ország menő krosszosait.

Remek mezőny gyűlt össze. Ki ne ismerné például Darázs Antal nevét. A Szegedi Roller SE versenyzője két kategóriában is elindult. 1600 cm^3 alatt Renault, míg afelett Porsche 3000 motor lóerőit igazgatta. Igaz a dobogóra csak az egyik géposztályban sikerült felkapaszkodnia, krosszban viszont az első 16 helyezettet pontozzák a 8 fordulós magyar bajnokságban.

A verseny védnökségét a nagyközség polgármestere vállalta, míg a rendező Orosz István, az ASC Dömsöd elnökhelyettese volt. Az Orosz fivérek a rendezésen, versenyzésen kívül a lerobbant versenyautók mentéséből is kivették részüket. Saját építésű, háromkerekű, Trabant motorral hajtott járművükkel (lásd: képünkön) könnyen szállították a depóba az elakadt vasszöcskéket. Szükség is volt rájuk sokszor. Nem volt olyan futam a délelőtti edzésen és a délutáni versenyeken, hogy két-három autó motorja le ne állt volna. S ezt bizony nem egy-egy látványos ütközés, hanem inkább a kellő műszaki felkészítés hiánya okozta. Kezdetben a készenlétben tartott két traktor ment körbe a futamok végén a „dögszállításra", de később Oroszék háromkerekűje gyorsabbnak, hatékonyabbnak bizonyult.

A lelkes helyi rendezők ügyesen kalapálták vissza a száguldó autók által kidöntött karókat, képzett versenybírójuk viszont kevés akadt. Ezért, na meg a főváros közelsége miatt ruccant le a MAMSZ-tól több tucat versenybíró. Ez is hagyomány már a Duna-parti nagyközségben. Néhány pályabíró nem ismerte a helyi viszonyokat, és a hideg zuhany kissé átfestette a hátukat.

Néhány edzésfutam után a locsolókocsi ment körbe a pályán leverni a port. A kiizadt fiatal fiúk aláállták hűst keresve. Megdöbbenve tapasztalták a hátukra folyó víz orrfacsaró bűzét. Ahogy jobban szemügyre vették a vízsugarat, abban bizony jókora széklet-darabok röpködtek. A locsolást ugyanis egy kiskunklacházi szippantós kocsi végezte, s az autót előző nap még rendeltetésszerűen használták. A fiúk szerencsére a közeli patakban moshatták le magukról a gyalázatot. Lehet, hogy abban meg egy tehéncsorda fürdött legutóbb? A locsolókocsi még sokszor körbe ment a nap folyamán, s a sok átöblítéstől délutánra már tiszta vizet spriccelt a délelőtti trágyalé helyett.

A verseny baleset nélkül lezajlott, a készenlétes mentősök ezt nem is bánták. A kiskategóriában Radák Sándor Audi 4x4, Gyapjas Sándor Kawasaki 2x750 és a hasonló motorral versenyző Radák Attila állhatott a dobogóra. A nagyok kategóriájában Darázs Antal, Szabó Péter Volvó 2400 és Nóbik Ferenc Skoda 2400 volt a sorrend. A 10–16 év közötti fiatalok széria Trabant motoros kategóriában a dömsödi Szerezla Zsolt és Keresztes Gábor, valamint Pap László a K-Sped SE versenyzője végzett az élen.

Legközelebb Szent István napján berregnek fel a motorok Dömsödön. A fiatal versenybírók akkor már nem fognak a szippantós kocsiból zuhanyozni. Jó lenne persze, ha nem verseny közben tárgyáznák a pályát! Bármennyire is a piacról él a rendező, nem az alapvető higiéniai körülményeken kell takarékoskodni! A bírókat és vendégeket ellátták ugyan finom kólával és szendvicsekkel, de előtte jó lett volna kezet mosniuk! Erre viszont egyetlen lehetőség a szippantóskocsiból jövő víz volt. Gusztus dolga...

Kép és szöveg: Zmeskall Z.TAmás

RALLYE PRESS

Rallye Press sport havilap • Kiadó neve: Új Manager Press • Kiadásért felelős: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztető: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztető-helyettes: Fekete Kálmán • Főmunkatárs: Ördögh Miklós • Szerkesztőség: 7621 Pécs, Kassa u. 14. Telefon: (72) 313-329 Telefax: (72) 313-329 Üzenetrögzítő: (72) 313-329 • Szedés: Fülöpné Barna Judit • Tipográfia, tördelés: Németh János • Készült a DUPLEX-ROTA Kft. Nyomdájában Pécs, Megyeri út 66. Felelős vezető: Kecskés István

OLAJ-ADALÉKOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Tel.: (69) 322-603 Házhozszállítást vállalunk! NAGY-KERESKEDELEM

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Ha már a bajnokra sem jut pénz...

Beszélgetés ifj. Tóth Jánossal, a II. Champion-Arbau Rallye győztesével

Aki csak egy kicsit járatos a hazai autósportban, annak azt hiszem „Janikát" nem kell bemutatnom, de ha mégis volna olyan, aki nem tudná, kiről van szó, annak azt tanácsolom, jöjjön el a legközelebbi rallye-versenyre.

A sikeres esztergomi futam után otthonában kerestem telefonon ifj. Tóth Jánost, s a próbálkozást siker koronázta.

– Először is engedd meg, hogy gratuláljak az esztergomi győzelmetekhez. Az első nap után harminc másodperc előnyötök volt, de a második napra ebből mégis csak tizennyolc lett. Hogy is volt ez?

– Az egyik gyorsaságiról éjszaka eltűnt az egyik lassító, és ezért ezt a szakaszt kivették az értékelésből. Utólag már nem érdemes feszegetni a dolgot, habár ez a döntés elvett tőlünk tizenkét másodpercet, de végül is szerencsésen alakultak a dolgok.

– Tehát maradt tizennyolc másodperc, ami viszont a második nap három gyorsaságija alatt elfogyott.

– Igen, ez valóban így történt. Tudod, amikor elöl vagy, nagyobb benned a feszültség. Próbáltunk vigyázni a pozíciónkra, és egy kicsit óvatosabban mentünk, naná most vagy mi voltunk túl óvatosak, vagy a Ranga Laci volt nagyon gyors, ráadásul az aszfalt is felszáradt, ami szintén nem nekünk kedvezett.

– Voltak-e kritikus pillanatai a versenyeknek?

– Nem kalandoztunk, talán az utolsó gyorsaságin volt egy kis melegebb helyzet. A Salgó nem nagyon jött össze, de az előzmények és a verseny alatti problémákkal együtt örülünk a harmadik helyezésnek. Az autó elektronikája nem engedte háromezer felett forogni a motort, és így mentünk a két gyorson keresztül. Cereden alig tudtunk felmenni az emelkedőn, már azt hittem, hogy megáll az autó, végül is egyes fokozatban felvánszorogtunk a tetőre.

– A bajnokság még teljesen nyílt, Ranga harmincöt ponttal vezet, ti harminckettővel jöttök utána, míg Ferjáncz huszonhéttel a harmadik. Mi várható a következő futamokon?

– Valóban még minden lehet, az lenne a jó, ha ilyen szoros maradna a küzdelem.

– Vegyük sorra a hátralévő futamokat: július 1–2., Veszprém.

– Hát mit mondjak, vegyesek az előérzeteim. Nekem rögtön a lőtér jut az eszembe, ahol két éve az első körben negyven másodpercet „kaptunk". Azért az a huszonöt kilométer mégis csak huszonöt kilométer, ami alatt bármi megtörténhet. Elég csak egy kis probléma, és már annyi időt összeszedsz, hogy eldől a verseny, na de a rallye az ilyen. Komolyan készülünk, és a többit majd meglátjuk.

– Budapest Rallye?

– Nagyon jó verseny, meg a Mecsek is. De felesleges róluk bármit is beszélni.

– Hogyhogy?

– Úgy, hogy egyelőre nagyon úgy néz ki, Veszprém után dől el, hogy egyáltalán tudjuk-e folytatni. Erre a versenyre még talán van pénzünk, de a többire ez már nem elég. Természetesen keressük a megoldást, és lennének is komoly ígéretek, de ezek még nem realizálódtak. Tehát, ha lesz pénz megyünk, ha nem lesz, nem megyünk, ilyen egyszerű.

– Valóban ilyen egyszerű?

– Nézd, azon már régen túl vagyok, hogy ezen keseregjek. Sajnos, ma itthon annyi a csalódott szponzor, akit becsaptak, hogy hosszú távra senki nem tesz bele nagyobb pénzt ebbe a sportba, inkább befekteti, mert abban jobban megbízik. Még mindig nem értünk el oda, hogy egyesek megnézzék, mennyien vannak mondjuk egy Salgó Rallye-n, és mennyien egy NB I-es focimeccsen. Kár ezen sokat meditálni, valószínűleg ez még egy jó ideig így is marad.

– Idén úgy tűnt, az autód bírja a strapát, jól fel van készítve.

– Ami ebbe a karosszériába, tehát a „hosszú" Celica-ba beépíthető, az benne van. Ez egy '91-es fejlesztés, annak idején Carlos Sainz is ilyennel ment a világbajnokságon. Ebből a motorból többet kihozni már nem lehet, egyetlen változtatási lehetőség az elektronikában van.

– És meddig bírja a motor?

– Állítólag egy motornak optimális esetben két szezont ki kell bírnia.

– Mennyire versenyképes az ellenfelek autóihoz képest?

– Úgy gondolom, hogy ez az autó a vele egyidős tizenhatszelepes Lanciáknál jobb, de a Lancia EVO változatának a '93-as gömbölyű Toyota lenne az ellenfele.

– Kik azok a szponzorok, akik lehetővé tették, hogy idén is indulhassatok?

– A BB, a Hungária Biztosító Rt., a Texaco és Maci Laci, aki nemcsak engem és Ferjáncz Attilát támogat, hanem a versenyek rendezőit is. Külön köszönet a segítségéért.

– Akkor fejezzük be azzal, hogy majd Veszprém után meglátjuk!

– Rendben!

West-Impex Autósport Club

AMERIKAI MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK
wynn's
ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT
MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603
Nagykereskedelem - Házhozszállítás!

Siker Story a csapat neve:

HungaroLada Rallye Sportegyesület

Legyen az bármelyik raliverseny, a közönség izgatott türelmetlenséggel várja őket, majd amikor megjelennek, hatalmas az ováció. Sztároknak kijáró buzdítás a jutalmuk. Igen, ők azok, akik Ladával versenyeznek. Közülük is a legjobbakat kiválasztva alapította meg Végh József, a HungaroLada Kft. igen hathatós támogatásával a HungaroLada Rallye Sportegyesületet. Végh úr, aki ma az egyesület elnöke, így vall „dédelgetett" kedvencéről, a Csapatról:

– 1993 januárjában alakultunk meg Székesfehérvárott. A márkából adódóan egyértelmű volt, hogy felkerestük a HungaroLada Kft.-t, amely az AVTO-VAZ kizárólagos magyarországi márkaképviselete. Ez még 1991-ben történt. Közel másfél éves tárgyalássorozat után döntöttek abban, hogy támogatni fogják az autóversenyeken induló Lada autókat. Mint főszponzor, egyetértettek abban is, hogy a kizárólag Ladásokból álló egyesület neve HungaroLada Rallye Sportegyesület legyen.

– Kikkel alakult meg az egyesület?

– A főtámogatóval történt megegyezés alapján, az akkori legjobbakat nyertük meg a csapatnak. Így a Kiss Attila–Végh Zoltán, Kiss László–Bedő Miklós és a Vojcsik Ferenc–Kovács György párosok alkották azt. De már az év első versenyén a színeinkben indult a Raus Tibor–Pindzsulya Zoltán páros is.

– 1993-hoz képest történt változás a csapatban?

– Igen, hiszen Vojcsik „Golyó" már hosszú ideje autózott Zsigulival. Átült a Ford Sierra Cosworth volánja mögé. Őszinte örömünkre ott is bizonyította tudását. Helyettük már az A/7 kategóriában igazoltunk, a Balatonyi Árpád–Németh Péter párost. Így az A/8 és az A/7 kategóriákban is a legerősebb, legeredményesebb párosokkal rendelkezünk. 1994-ben már a II. osztályban is indítotunk autót, az N/2 kategóriában a Matók Ákos–Vinóczai Attila párost.

– Milyen eredményeket értek el 1993-ban?

– Az évvégi összesítésben az A/8-ban a Kiss–Végh páros 2., a Kiss–Bedő páros a 3. és a Vojcsik–Kovács páros az 5. helyen végzett. Az A/7 kategóriában 3. helyezett lett a Raus–Pindzsulya páros. Őket az azóta már nálunk versenyző Balatonyiék előzték meg. Ezt a kategóriát egyébként egy erősebb autó nyerte meg a tavalyi évben.

– Tekintélyes eredménylista, főleg, ha figyelembe vesszük, hogy újonc csapatról van szó. Még akkor is, ha nem kezdők ültek a volán mögött. Gondolom, hogy ehhez kellett a megfelelő támogatás is.

– Igen, hiszen nem filléres sportág az autóversenyzés. Mint említettem, a HungaroLada Kft. a főtámogatónk. Persze ez a támogatás nem jött volna létre, ha a Kft.-nek nem lennének olyan vezetői, mint Horányi Ervin úr, Moravetz Tibor úr, valamint orosz részről Danyilov úr. Mellettük további támogatóink a Semperit, az AGIP, a Bakony Művek, a TÜVATI és a WYNN'S termékeket forgalmazó Garia Kft. Ők biztosítják támogatásukkal a megfelelő hátteret, ami szükséges a versenyzéshez.

– A többiek hogyan viszonyulnak az egyesülethez, gondolok itt elsősorban a „menőkre"?

– Én úgy gondolom, hogy korrekt a viszonyunk mindenkivel. Rangáék, Tóth Janikáék is segítenek tanácsaikkal, ha tudják, figyelemmel kísérik autóinkat. Nagyon sokukkal baráti a viszonyunk. Arra is volt már példa, hogy szervizcsapatunk segített más autónak. Szerintem ez így sportszerű.

– Miért szeretik a nézők a Ladásokat? Van ebben valami titok?

– Titok nincsen. Talán azért, mert a Ladák, Zsigulik ára elérhető, így rengeteg fut belőlük a közutakon. Több száz lóerővel, hangsúlyozom, több száz lóerővel kevesebb van bennük, mint a nyugati kocsikban. Ezek a Ladák bárhogy is vannak tuningolva, 120–130 lóerősek lehetnek. Párosainkat az egészséges vagányság, bátorság jellemzi. Versenyzőink biztonságosan tudnak autózni, szívvel-lélekkel azon vannak, hogy közelebb kerüljenek a nagyokhoz. Látványosan vezetnek, főleg az autós zsargonban „dzsuvának" nevezett földutakon élnek igazán, hiszen az autónak ez kedvez. Sokszor az ilyen gyorsaságikon az abszolút 6–10. helyeken végeznek. Talán ezért szeretik a nézők a HungaroLadásokat, meg persze a többi márkatársakat is. De ebben talán az is benne van, hogy a gyengébbnek mindig sokan szurkolnak. Én úgy gondolom, hogy eddigi teljesítményünkkel nem okoztunk csalódást támogatóinknak és a szurkolóknak sem.

– Említette, hogy a konstrukció nem éppen fiatal. Ez a tény nem kevés szakértelmet követel, sok-sok törődést igényel, hogy az autók kiváló műszaki állapotban legyenek. Jól tudom, hogy ezen a téren is az egyik legjobb hazai szakembert nyerték meg a csapatnak?

– Igen. Havassy Péter gépészmérnök, aki a Közlekedés Kutató-Fejlesztő Intézet fejlesztőmérnöke, ő a csapat műszaki tanácsadója. A párosaink csak kimondottan „Havassy" motorral versenyeznek. A revíziókat ő végzi az autókon, engedélye nélkül szinte nem is lehet hozzájuk nyúlni. Mint ahogy az orvos az emberi test anatómiáját, úgy ismeri ő az autókat.

A versenyzők mellett Péter csapatunk nagy nyeresége, igazi társunk.

– Egyre inkább igazi csapatszellem lengi körül az Egyesületet. A kezdeti lépések után céltudatos tenniakarás a végzett munka jellemzője. Milyen külsőségekben nyilvánul ez meg?

– Főszponzorunkkal egyetértve, tehát a HungaroLada Kft., valamint a Semperit és az AGIP támogatásával is szeretnénk igazából megteremteni az Egyesület image-ét. Tervezzük kiadványok megjelentetését, szóróanyagokat, amellyel a nézőket is kiszolgálnánk. Ugyanakkor külsőségekben is változtatni akarunk. Még folynak az egyeztető tárgyalások, de talán már a Veszprém Rallye-n látni lehet majd az eredményt. Egyrészt kirukkolunk egy új autóval. Támogatóinknak köszönhetően a Kiss Attila–Végh Zoltán páros, az A/8 kategóriában szinte egyedülálló autóval jelenik meg.

– Ez egy – már az Akropolis Rallye-n is induló – kifejezetten rallye-ra épített gyári Samara, 150 lóerős, 16 szelepes, befecskendezős motorral. Másrészt ezen a versenyen, ez az autó jelenik meg olyan színekben, és azokkal a reklámfeliratokkal, amelyek fokozatosan a csapat autóit jellemzik majd. Így válik egységessé és a nézők számára egyértelműen felismerhetővé a HungaroLada Rallye Sportegyesület közössége.

– Én merem remélni, hogy támogatóink és szurkolóink, akik eddig elégedettek voltak teljesítményünkkel, ezután is mellettünk állnak majd. Törekvéseinkkel, céljainkkal is ezt szeretnénk bizonyítani. Ha mindezek sikerülnek, a jó eredmények a versenyek során nem maradnak el.

Matók János

turtle wax AUTÓÁPOLÓK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Gerencsér–Bathó Ford Escort CW

... 10 éve jobb volt a hangulat

... mondja Gerencsér Tibi, a magyar ralisport öreg macija. A közönség egyik kedvence, aki elsősorban stabil, precíz autózásával, másrészt szerénységével vált közkedveltté. Szerintem már csukott szemmel végigmenne valamennyi hazai ralipályán. Közel fél éve azonban neki is újra szokni kell a tempót, mert a rali vb-mezőny egyik legkorszerűbb, legerősebb autójában száguldanak. Erről faggattam a pécsi hegyi edzés előtt.

Rallye Press: – Nagyon jól néz ki a Ford Escort CW-tek, szokjátok-e már vele a tempót?

Gerencsér: – Most már kezdünk barátok lenni a Forddal, mivel '93 ősz óta 4 versenyt mentünk vele, s eddig bíztatóak a tapasztalatok. Az idei Salgón pedig már sikerült az N-abszolútban 2. helyet, a magyar abszolútban pedig 6. helyet szerezni. Az esztergomin is a 2. helyről kellett feladnunk a benzinpumpa hibájából.

R. P.: – Kérek egy összehasonlítást a Lada VFTS-sel szemben.

Gerencsér: – A Ford CW ugyanúgy viselkedik, mint a Zsiguli, viszont háromszor gyorsabb...! N-nes tuningot kapott: 2000-res turbós, 16 szelepes motor, levegővisszahűtővel, állandó négykerékhajtással, ami 300 lóerőt eredményez. A vb-n az N-csoportban az élen van. Hogyan kell vezetni? Nos, aránylag óvatosan kell elrajtolni, mert a váltója gyengébb a motornál. Ha kanyarhoz elveszem a gázt, úgy viselkedik, mint egy Trabant, elcsúszik a hátulja... Ha viszont ballábfékkel és gázzal fordítom, akkor már Zsiguli-módra csúsztatható, íven, powerslide-dal.

R. P.: – Ennek birtokában melyik a biztonsági, uralkodó sebességhatár ennél a remek versenyautónál?

Gerencsér: – Az én gyakorlatomban ez 120–140 közötti tartomány. Ennél magasabb sebességnél – mert ha ritkán is, de megyünk vele 208–210-et... – már okozott néha „meglepetést"! Az első ralinkon, a tavalyi Mecseken annyit mentünk hátra, mint előre, tempóban... Zoli azt mondta: ha ez ilyen, akkor ő haza megy...!

R. P.: – Tényleg ez volt a helyzet, Zoli?

Bathó: – Nézd... nekem a tavalyi Mecsek Rali volt az első versenyem Tibivel. 28 éves vagyok és igazán tetszik a rali! És én általában félek minden vezető mellett, de Tibi mellett ez lassan szűnik, mert igen jó kezű pilóta! Navigálás közben jobbára lefelé nézek, mert ha felfelé néznék, biztosan félnék, de azért elviselem a dolgokat. Az itinerírást Tibi tanította; eddig nem írtunk át itinert, azután 2 versenyen mégis átmásoltuk, most a harmadikon nem. A lényeg, hogy ritmusban legyen Tibi cselekedeteivel. A jelzéseink is tőle származnak: pl. egyszerűbb egy fát lerajzolni, mint leírni, vagy egy veszélyesebb kanyarkombinációt alul összekapcsolni, pirossal, s ebből már tudom, mit jelent.

R. P.: – Tibi, pályáztok-e idén az abszolút helyezésekre?

Gerencsér: – Egyelőre csak gondolatban merjük megpályázni, mert az esztergomi futamon az abszolút 4–5. helyen váltogattuk egymást Ferjánczékkal. Aki kevesebbet hibázott, az került előrébb. A Ford eszméletlenül jó versenyautó, és már tudjuk, hova kell nyúlni, tehát lassan erősödik is... Hogy milyenek a ralipályák? Túlságosan különbözőek, nagyon „szétszedik" az autókat! A gyorsaságik között nincs összhang. Sokszor nem tudja a szerviz megközelíteni a gyorsaságik végét, ezért sokszor problémát okoz a gumicsere. Mi egyébként Pirelli Pásztóy gumikkal versenyzünk és MOL benzinnel. A nézők?! Hát az egy őrület! A Salgón mintha Portugál Ralin lettünk volna! Centikre száguldunk mellettük! A körverseny első körében egy apuka terelgette kisfiát a pálya szélén, Zoli a következő körben be is mondta; „Vigyázz, gyalogátkelő!" Eszméletlen volt: a kisgyerek és köztünk volt vagy 8–10 centi... És senki nem szólt rájuk! Nem megnyugtató érzés ezt látni, miközben 140-nel tépünk!

R. P.: – A navigátornak is van ideje ezen bosszankodnia?

Bathó: – Csak néha... Pl. a körversenyen, amit Tibi fejből tud, volt időm szörnyűlködni azon, hogy az emberfal szétnyílt előttünk, ahogy közeledtünk!

R. P.: – Visszavesz a tempóból?

Gerencsér: – Nézd, ha döntetlen a játszma, akkor nem, mert nyomom neki kegyetlenül, de ha arra gondolok, hogy nekem is van egy hasonló korú lányom, aki ott rohangálhatna... hát, a fene tudja... valamennyit biztosan jelent!

Bathó: – A legnagyobb gond, hogy minden 10. néző „kissé" italos állapotban van, és soha nem tudják, mit csinálnak éppen...

R. P.: – Tibi, te tudsz összehasonlítást tenni a 70-es évek legendás raliversenyei és a maiak között! Melyik időszak volt szebb, jobb?

Gerencsér: – Nézd, ennél jobb most nincs! Ezekkel a szuper autókkal megvan a ralizás sava-borsa! De a hangulat 10 éve jobb volt: mindenki segített önzetlenül, egy nagy baráti csapat volt az egész. Ez mára megváltozott...

R. P.: – Ralipályán mi az elérhető max. sebességetek a Ford Escort CW-vel?

Gerencsér: – Pécsett elértük egyszer, rövid időre a 210-et, de ez nagyon ritka! Hogy meddig csinálom még? Most 44 éves vagyok, tehát bérelt helyem van az „aggok házában", addig csinálom, amíg nem lesz nyűg. És még nem az, sőt nagyon-nagyon szeretem! Feleségem, Kati hozzáidomult, minden versenyen velünk van. A lányom, a 16 éves Betti pedig talál magának más elfoglaltságot. Egy-két évig még szeretnék az autósportban maradni, aztán meglátjuk... Öreg róka, nem vén róka, tehát, amíg ilyen lehetőségek vannak, csinálom, és nemcsak a győzelemért, hanem magáért az autózásért!

Fekete Kálmán



Szponzorok:
Szakosztály: most még ÁFOR SC, később MOL Autósport lesz; MOL RT.; Bathó Trans Üzemanyagszállítás és Üzletkötés Tel.: 06-60-318-947 Fax: 06-60-348-282; Pirelli Pásztóy
Szervizcsapat:
Szatmári Tibor, Pluhár Gábor, „Totóka", Birkner Gábor, ifj. Birkner Gábor.

BÉTA SZERSZÁMOK ÚJVÁROSI AUTÓSBOLT MOHÁCS - Telefon: (69) 322-603 BÉTA

KIZÁRÓLAGOS MAGYARORSZÁGI KÉPVISELET

GARIA kft

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

MINTABOLT:

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

AMERIKAI

wynn's®

MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

SZERVIZANYAGOK

Motor Cleaner: Motorbelső mosó, olajtér tisztítására.

Radiátor Stop Leak: Hűtőtömítő.

Radiátor Flush: Hűtőtisztító.

ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

Dieselsystemreiniger: Üzemanyag-minőségjavító és füstöléscsökkentő.

Benzin Additiv: Teljesítménynövelő és károsanyag-kibocsájtás csökkentő. Befecskendező, adagoló karbantartó, égéstér tisztítóadalékok.

OLAJDALÉKOK

Super Charge: Öreg, kopott motorok regenerálója, visszaállítja az eredeti kompressziót és az olajnyomást.
Super Friction Proofing: Új motorok kopáscsökkentője.
Heavy Duty Concentrate f. Diesel: Turbó diesel motorok kopáscsökkentője.
HPLS: Hajtóművek, sebességváltók, differenciálművek zaj- és kopáscsökkentője.

KOZMETIKUMOK

Samponok, polírozó anyagok régi-új lakkfelületekre. Magasfényű védőviaszok

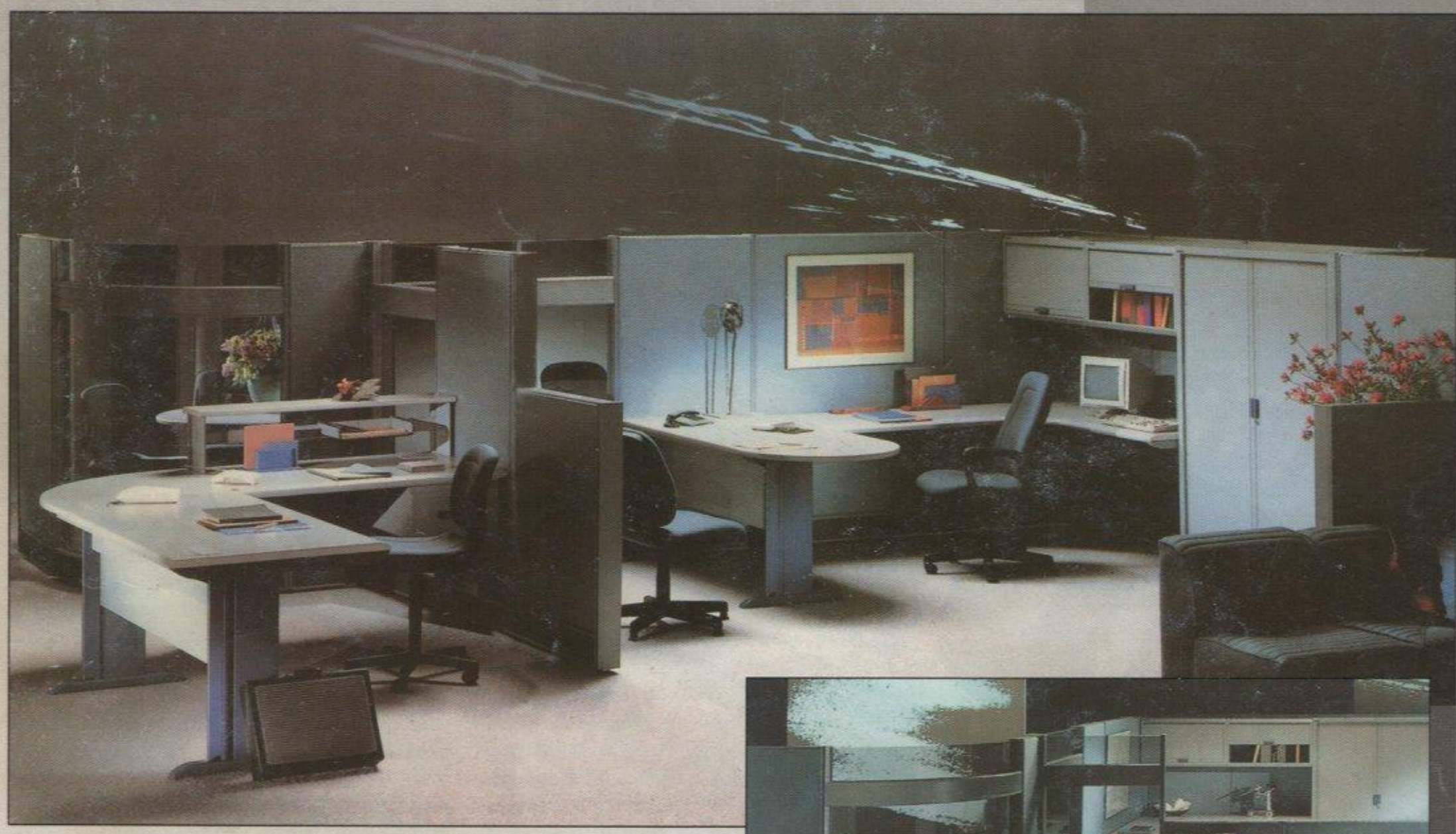
WYNN'S termékek kaphatók: minden jobb autósboltban és töltőállomáson!

KORONA

BÚTORHÁZ

7633 PÉCS, DR. VERESS ENDRE U. 7. TEL./FAX: (72) 311-312, MOBIL: 06 (60) 360-380

Legolcsóbban a legjobbat egyhelyről!





Olasz, spanyol, német, francia és szlovén irodabútorok, maximum 4 hetes szállítási határidővel és a magyar gyártók kínálatával állunk vásárlóink rendelkezésére.

Világítástechnikai és irodai felszerelések, speciális padlószőnyegek kimondottan irodai célokra széles választékban kaphatók.

Tervezéstől a kivitelezésig komplex szolgáltatást nyújtunk!

Viszonteladók



NAGY GÁBOR
KIRÁLY GÁBOR
Góliát Rallye Team

KORONA