

NAVIGATOR

RALI, TEREPRALI, RALIKROSSZ

**Ranga és
a Subaru**



Kisbér Rali



**Tereprali
poszter**



**Veszprémi
útvonal
és időterv**



A RALI I. ÁLLÁSA NÉGY-VERSENY UTÁN

ABSZOLÚT:

Iffy. Tóth J.-Gergely E.	Toyota Celica	60 pont
Tóth F.-Csökö Z.	Audi 32	45 pont
Erdi T.-Varga I.	Mazda 323	27 pont
Kiss E.-Kiss E.	Ford Escort	26 pont
Baló Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort	26 pont
Szelezsny T.-Penderik L.	Ford Escort	23 pont
Vizin L.-Gönczi L.	Ford Escort	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford Escort	20 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi Lancer	18 pont
Ranga L.-Büki E.	Ford Escort	15 pont

A/8 KATEGÓRIA

Iffy. Tóth J.-Gergely E.	27 pont
Tóth F.-Csökö Z.	19 pont
Erdi T.-Varga I.	10 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	9 pont
Keszler M.-Hering Gy.	7 pont
Ranga L.-Büki E.	6 pont

„N” CSOPORT

Kiss E.-Kiss E.	47 pont
Baló Z.-Kosztolányi T.	47 pont
Szelezsny T.-Penderik L.	43 pont
Vizin L.-Gönczi L.	40 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	32 pont
Dr. Konta I.-Fáborszki A.	25 pont
Radó I.-Bereczki Á.	14 pont
Gerencsár T.-Garamvölgyi Z.	14 pont
Bodnár A.-Lehocz J.	7 pont
Csukovics I.-Gujdos Á.	3 pont

A/7 KATEGÓRIA

Takácsy P.-Simon T.	15 pont
Bajtár A.-Prókay B.	12 pont
Túri T.-Tóth I.	9 pont
Bútor R.-Tóth V.	9 pont
Keill J.-Molnár A.	9 pont
Hényel Gy.-Andrejszky Z.	9 pont

„A” CSOPORT

Iffy. Tóth J.-Gergely E.	60 pont
Tóth F.-Csökö Z.	52 pont
Erdi T.-Varga I.	27 pont
Keszler M.-Hering Gy.	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	20 pont
Ranga L.-Büki E.	15 pont
Bútor R.-Tóth V.	14 pont
Horner P.-Kerék I.	12 pont
Kiss L.-Bedó M.	12 pont
Takácsy P.-Simon T.	12 pont

N/3 KATEGÓRIA

Varga B.-Szabados B.	24 pont
Radó I.-Bereczki Á.	18 pont
Kapitány L.-Kapitány J.	12 pont
Halász Zs.-Kurácsny T.	10 pont
Koch G.-Hofer B.	8 pont
Várkonyi Sz.-Ferenzi T.	6 pont
Mráz T.-Majeros A.	6 pont

A/6 KATEGÓRIA

Sóvári P.-Varga Zs.	17 pont
Kiss L.-Bedó M.	15 pont
Szabó Gy.-Petrikovics L.	12 pont
Dibusz L.-Tenke B.	10 pont
Veszprémi B.-Veszpréminé D. É.	9 pont
Dara G.-Török L.	9 pont

N/4 KATEGÓRIA

Kiss E.-Kiss E.	19 pont
Baló Z.-Kosztolányi T.	19 pont
Szelezsny T.-Penderik L.	17 pont
Vizin L.-Gönczi L.	15 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	10 pont
Dr. Konta I.-Fáborszki A.	9 pont

A/5 KATEGÓRIA

Floch I.-Gyug B.	19 pont
Balatonyi Á.-Németh P.	15 pont
Balogh L.-Csepela T.	13 pont
Orbán I.-Flaskó Gy.	9 pont
Fehér I.-Varga I.	7 pont
Mészáros A.-Mihalovics M.	4 pont

N/2 KATEGÓRIA

Nagy Z.-Bíró Z.	27 pont
Marlin L.-Takács Á.	12 pont
Hennann L.-Pencz Z.	7 pont
Katona E.-Balogh Zs.	6 pont
Szigeti A.-Kozma G.	4 pont
Varga I.-Nagy N.	3 pont
Galambos G.-Farkas M.	6 pont

A RALI II. ÁLLÁSA HÁROM VERSENY UTÁN

ABSZOLÚT:

Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	46 pont
Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	41 pont
Stréhl J.-Locher J.	Skoda Favorit	33 pont
Tóth I.-Kronome A.	Opel Corsa	26 pont
Födő I.-Födő T.	Lada 2105	24 pont
Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	18 pont
Radóné S. M.-Monostori P.	Peugeot 205	10 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	9 pont
Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	8 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	Lada Szamara	8 pont

„A” CSOPORT

Fülöp R.-Iványi S.	50 pont
Stréhl J.-Locher J.	40 pont
Tóth I.-Kronome A.	30 pont
Födő I.-Födő T.	27 pont
Wieszt J.-Hámori G.	26 pont
Marlin L.-Meiz Cs.	14 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	12 pont
Maricsék M.-Kovács K.	11 pont
László E.-Dobos Z.	9 pont
Falusz P.-Békeli Z.	9 pont

„N” CSOPORT

Rektenwald Zs.-Frankó J.	50 pont
Horváth P.-Asztalos T.	27 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	25 pont
Geng E.-Czinó S.	24 pont
Radóné S. M.-Monostori P.	15 pont
Barta T.-Nagy J.	13 pont
Szabó M.-Sárdi F.	12 pont
Boros Cs.-Kollár P.	11 pont
Csontos R.-Borsos P.	10 pont
Király J.-Szunyvi Cs.	9 pont

A/5 KATEGÓRIA

Fülöp R.-Iványi S.	21 pont
Stréhl J.-Locher J.	15 pont
Tóth I.-Kronome A.	12 pont
Födő I.-Födő T.	10 pont
Wieszt J.-Hámori G.	6 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	4 pont

N/3 KATEGÓRIA

Horváth P.-Asztalos T.	15 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	13 pont
Geng E.-Czinó S.	12 pont
Radóné S. M.-Monostori P.	9 pont
Szabó M.-Sárdi F.	6 pont
Görög T.-Rátkai S.	4 pont
Boros Cs.-Kollár P.	4 pont
Barta T.-Nagy J.	4 pont

N/2 KATEGÓRIA

Rektenwald Zs.-Frankó J.	27 pont
Király J.-Szunyvi Cs.	11 pont
Posta A.-Jandsó E.	10 pont
Szabilla L.-Gurbi M.	7 pont
Csontos Sz.-Borsos P.	6 pont

Tehettünk volna valamit?!

Lassan már fel sem kapjuk a fejünket a hír hallatán: „ismét nézőbaleset történt”. Meggyőződésem, hogy a lábatlani eset is elkerülhető lett volna. Annak ellenére, hogy biztosan találnak majd valakit, akit „kineveznek” felelősnek. Nem biztos, hogy kiderül, valójában ki is tehet róla?

A nézők, mert a szemből érkező autók előtt a földön ülve nézték a versenyt? Nem hiszem, mert a rendezők, ha nagyon akarták, elküldhették volna őket.

A rendezők, mert hagyták, hogy a nézők rossz helyen álljanak? Nem hiszem, mert köztudott, hogy amint megjelenik az első autó, senki nem hallgat rájuk.

A versenyzők, mert hát azért csak ők mentek be a tömegbe? Nem hiszem, mert az ő feladatuk minél rövidebb idő alatt végigmenni egy gyorsasági szakaszon abban a tudatban, hogy az egy lezárt, biztosított pálya.

Ennek ellenére a nézőknek tisztában kell lenniük azzal, hogy nem a versenyzők feladata rájuk vigyázni. A rendezőknek joguk van megszakítani a gyorsasági szakaszt, ha nem adottak a feltételek a biztonságos megrendezéshez, és alkalmanként élniük is kellene a lehetőséggel. Ismerek néhány olyan versenyzőt is, akik edzésen bejelölik azt a három-négy helyet, ahol figyelni kell a nézőkre. Nem hiszem, hogy bárki is egyedül felelős a történetekért, de egy biztos: a lábatlani gyorsaságin elütöttek három nézőt és ismét együtt tehettünk volna azért, hogy ez ne történjék meg.

Tartalom

<i>Szép volt Tamás...!</i>	4. oldal
<i>Kisbéri Esztergom rali</i>	7. oldal
<i>Veszprémi előzetes</i>	9. oldal
<i>A világbajnoki mezőnyben is a „mi” módszerünkkel dolgoznak</i>	10. oldal
<i>Tereprali poszter</i>	12. oldal
<i>Tévedések vígjátéka</i>	14. oldal
<i>Játszottam a rali gondolatával</i>	16. oldal
<i>Perényi és Ádánd</i>	17. oldal
<i>Ranga és a Subaru</i>	18. oldal
<i>Egy malomban őrlünk</i>	20. oldal
<i>„Étvágygerjesztő” júliusra</i>	22. oldal



A HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RALI VÉGEREDMÉNYE:

1. Ifj. Tóth J.-Gergely F.	20 pont
2. Ranga L.-Büki E.	15 pont
3. Érdi T.-Varga I.	12 pont
4. Kiss F.-Kiss E.	10 pont
5. Szelezky T.-Penderik L.	8 pont
6. Bathó Z.-Kosztolányi T.	6 pont
7. Tóth F.-Csökő Z.	4 pont
8. Dr. Konta I.-Táborszky A.	3 pont
9. Vojcsik F.-Kovács Gy.	2 pont
10. Turi T.-Tóth I.	1 pont

„Szép volt Tamás...!”

... kiabálta valaki az eredményhirdetésen, mikor a hosszú szünet után ismét versenyautóba ült Turi Tamás, Tóth Imrével a jobbán átvette az A/7 géposztály győzteseinek járó serlegeket. Igen, szép volt és bízunk benne, hogy a Koko Motorsport jóvoltából Tamásék hosszú ideig a mezőny érdekes színfoltját alkotják majd. Csak érdekességként említjük meg, hogy volt olyan gyorsasági, ahol a Turi-Tóth kettős abszolút ötödik időt autózott a kétkerék hajtású Nissannal.

Előbb-utóbb várható volt Rangáék autóváltása, ami a kisbéri rali előtt meg is történt. A Ford helyett egy VB-szintű Subaruval vágott neki Ranga László és Büki Ernő. Az autóval még csak ismerkedő páros az első nap végén tizenhárom másodperccel volt lemaradvá az élen autózó ifjabb Tóth

János és Gergely Ferenc mögött. A francia Cilti Sport-tól származó autó bizonyította létjogosultságát, második helyre repítve Rangáékat.

A szombati „betonos program” az alábbiak szerint alakult: Környebánya-Tatabánya háromszor, Bajna-Lábatlan és Bikolpuszta-Tardosbánya kétszer-kétszer volt műsoron. Vasárnap jött a java, hiszen a hántai katlan és a kerékteleki murva-beton kombináció három, a féltve őrzött bakonyoszlópi erdőgazdasági út pedig két alkalommal ritkította a mezőnyt.

Néhány páros nem elégedett meg a murvás pályákon biztosított edzési lehetőséggel, így a verseny előtt kénytelenek voltak a pénztárcájukba nyúlni.

A rajt előtt Rangáék autóján kívül egy versenyirodán kiragasztott cé-

dula okozta a legnagyobb meglepetést, miszerint a Budapest-rali az idén elmarad.

Janikáékkal az élen szombat délután kettőkor a 84 nevezőből 72-en vágta neki a távnak, de a tizenöt gyorsasági után már csak a mezőny fele gurult át vasárnap délelőtt a polgármesteri hivatal előtti célon.

A 15-ből 14 gyorsaságin ifj. Tóth János és Gergely Ferenc voltak a legfürgébbek, megszerezve ezzel idei harmadik futamgyőzelmüket. Rangáék tízszer autóztak második, Érdiek pedig tízszer harmadik legjobb időt a gyorsasági szakaszokon. A verseny fáradhatatlan szervezőjét, Ferjancz Attilát ezúttal cserben hagyta a Ford és nem tudta befejezni a versenyt. Nem volt formában a bajnokságot vezető Tóth „Gili”, Csökő Zoltán és talán az Audi

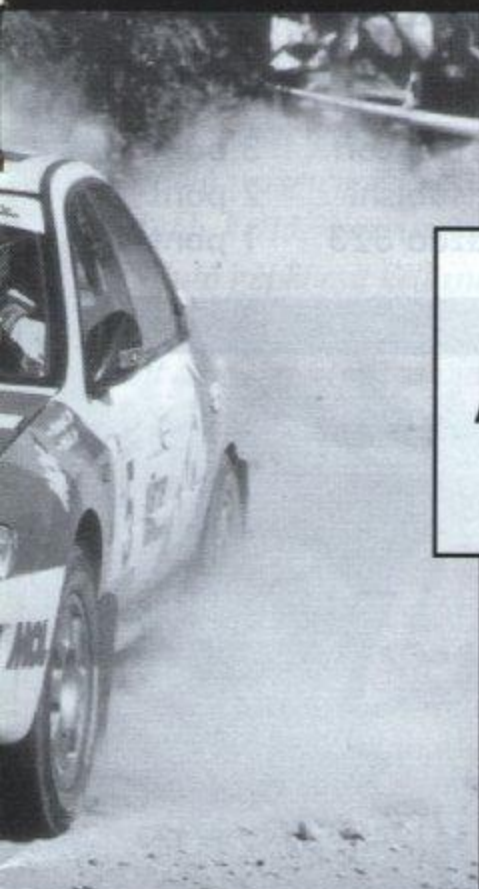
A/7.

- | | | |
|------------------------|--------------|--------|
| 1. Turi T.-Tóth I. | Nissan Sunny | 9 pont |
| 2. Takácsy P.-Simon T. | Opel Astra | 6 pont |
| 3. Bojtár A.-Prókay B. | Renault Clió | 4 pont |



A/8.

- | | | |
|----------------------------|---------------|--------|
| 1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. | Toyota Celica | 9 pont |
| 2. Ranga I.-Büki E. | Subaru | 6 pont |
| 3. Érdi T.-Varga I. | Mazda 323 | 4 pont |
| 4. Tóth F.-Csökő Z. | Audi S 2 | 3 pont |
| 5. Vojcsik F.-Kovács Gy. | Ford Sierra | 2 pont |



A/6.

- | | | |
|---------------------------|-------------|--------|
| 1. Sóvári P.-Varga Zs. | Lada 2107 | 9 pont |
| 2. Dibusz L.-Tenke B. | Lada 2107 | 6 pont |
| 3. Ferencz K.-Kurunczi I. | Lada 2107 | 4 pont |
| 4. Dornai T.-Lovász T. | Peugeot 205 | 3 pont |
| 5. Szilágyi J.-Kis P. | Lada 2107 | 2 pont |

sem. Kisbéren hetedikként értek célba.

A csoportküzdelmeket figyelembe véve hamar kiderül, hogy az ifj. Tóth-Gergely és a Tóth-Csökő párosok négy verseny után eléggé elhúztak a mezőnytől, de azért még nincs vége az évnek... Az „N” csoport törtető hármasmfogata: Kiss Feri, Szeleczyk és Bathó ismét kitettek magukért. Kitűnő időket autózva érkeztek az abszolút értékelés 4-5-6. helyére.

A Kisbér Rali amolyan csendes kis „vidéki” verseny volt. A pályákat még lapunknak sem sikerült „hivatalos” forrásból megtudni a verseny előtt, így egyáltalán nem voltunk nyugodtak, mikor a több száz telefonálóknak elmondtuk sejtéseinket. Először az itiner kiadása után aludtunk nyugodtan, mikor bizonyossá vált, hogy sen-

kit nem küldtünk rossz helyre versenyt nézni. Bízunk benne, hogy a Hungária Biztosító jövőre is felkarolja a futamot és ismét jó kis versenyt láthatunk majd, egy picit nagyobb reklámmal.

Mindenképpen meg kell emlétenünk a verseny számítógépes értékelését végző Salgó Coral Rallye Team-et, akik idén már második alkalommal segítenek ki minket a legapróbb részletekre is kiterjedő eredménylistákkal. Köszönjük!

A/8. Az idén nem túl népes kategória két „N”-ből szökött párossal bővült Kisbéren. Vojcsik Ferenc Kovács Györggyel, Hubert István pedig Mészáros Sándorral pártolt át a „hátsó ülés nélküliekhez”. Öt célba érkező osztozkodott a pontokon. Ifjabb Tóth Jánosékat Ranga Lászlóék követték,

akik tán maguk is csodálkoztak, hogy versenyautóba ülve látták meg a célvonalat. Érdi Tibor Varga Istvánnal harmadik lett és nem túl jó formában lévő „Giliék” előtt és az ide pártolt Vojcsik „Golyónak” is sikerült kettő pontot elcsípnie.

A/7. Kilenc indulóból hatan kiestek, köztük Keill József és Bútor Róbert is. Izgatottan vártuk a Koko Motorsport színeiben bemutatkozó Turi Tamás és Tóth Imre fellépését, ami mondhatni hibátlanra sikeredett, hiszen magabiztosan nyerték kategóriájukat és az F2-t. Takácsy Pál második helyével átvette a vezetést a géposztályban. Úgy érzem, év végéig lesz még izgalom a „kétkerekek” között.

A/6. A kockalámpások versenye volt, ahol nem a papírforma szerint zajlot-

A/5.

1. Balogh L.-Csepela T.	Lada Szamara	9 pont
2. Balatonyi Á.-Németh P.	Suzuki Swift	6 pont
3. Floch I.-Gyug B.	Lada 2105	4 pont
4. Mészáros A.-Mihalovics M.	Lada Szamara	3 pont
5. Orbán I.-Flaskó Gy.	Lada 2105	2 pont
6. Krizsán A.-Vasas Cs.	Skoda Favorit	1 pont



N/4.

1. Kiss F.-Kiss E.	Ford Escort	9 pont
2. Szeleczy T.-Penderik L.	Ford Escort	6 pont
3. Bathó Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort	4 pont
4. Dr. Konta I.-Táborszky A.	Ford Escort	3 pont
5. Csukovics I.-Gajdos Á.	Mitsubishi	2 pont
6. Kós I.-Kuhár A.	Mazda 323	1 pont

N/3.

1. Varga B.-Sánta P.	Opel Kadett	9 pont
2. Mráz T.-Majoros A.	Opel Astra	6 pont
3. Koch G.-Hoffer B.	Opel Kadett	4 pont



N/2.

1. Nagy Z.-Bíró Z.	Peugeot	9 pont
2. Katona E.-Balogh Zs.	Suzuki	6 pont
3. Hermann L.-Pencz Z.	Toyota	4 pont

tak az események. Köztudott, hogy az kap pontot, aki célba ér. Nem tette ezt többek között Veszprémi Barna, Kiss Laci, Szabó Gyuri és Dara Gábor sem. A Kisbér Rali után Sóvári Péter és Varga Zsolt vették át a vezetést a géposztályban. Tizenöt másodperccel előzték meg a salgótarjáni bukásukat kiheverni látszó Dibusz-Tenke kettőst. A harmadik helyért járó kupákat Ferencz Károly és Kurunczi István vihették haza.

A/5. Balatonyi Árpiek Kisbéren Suzukival indultak és ugyanolyan szépen terelték, mint a Ladát, egészen a második helyig. Év eleji gyengélkedésből feltámadni látszik a Geotim, színeiben Balogh László és Csepela Tamás, akik ezen a hétvégén kilenc ponttal lettek gazdagabbak.

Négy verseny után a kisbéri harmadik, Floch István vezeti a ka-

tegóriát, aki most Gyug Bélát ültette az anyósülésre.

N/4. A géposztály élén álló Vizin-Gönczi kettős már első nap a pálya szélére kényszerült, nemkülönben az Oroszlán-fivérek, akik legnagyobb sajnálatunkra csúnyán felborították a Mitsubishit. Az első három helyért, a többiektől elhúzva óriási csatát vívott Kiss Feri, Szeleczy Tamás és Bathó Zoltán. Ők hárman egy percen belül értek célba. A leggyorsabb Kiss Feri és Kiss Ernő volt, akik Esztergomban harmadik, Salgótarjában pedig másodikként hívták fel magukra a figyelmet. A két nap után Szeleczyék 40, Bathóék 55 másodperccel maradtak le mögöttük. Dr. Konta Imre Táborszky Attilával a kategória negyedik helyén fejezte be a versenyt.

N/3. Három értékelhető páros ért célba. Varga Bálint ezúttal Sánta Péter segítségével nyerte meg a géposztály versenyét. A rali első osztályban lapunk különdíját Sánta Peti vihette haza. Győzelmével Varga Bálint átvette Radóéktól a vezetést, akik nem értek célba.

A második helyezett Mráz-Majoros duó idén először szerzett pontot, nyolc másodperccel megelőzve Koch Gábort és Hoffer Barnát.

N/1-2. Ismét Nagy Zoltán és Bíró Zoltán diadalmaskodott, komoly lépéseket téve a bajnoki cím felé. Huszonhét ponttal fölényesen vezetik a bajnokságot. Katona Endre és Balogh Zsolt Suzukival második, Hermann László és Pencz Zoltán Toyotával harmadik lett a „kicsik” géposztályában.



Veszprém rallye 1996. július 5-7.

A RALI ELSŐ OSZTÁLY PROGRAMJA

A MOL Rt.
támogatásával

Július 5. (péntek):

14.00-19.30 Technikai gépátvétel
West Suzuki Veszprém, Kistó u. 8.

Július 6. (szombat):

09.00 Rajt Veszprém, Jutasi út
09.19. GY.1. Lőtér "P" kijárat-Helikopter felszálló 22 km vegyes murva
10.27 GY.2 Nagymező-Kislőtér 15 km vegyes murva
11.20 GY.3. Lőtér "P" kijárat-Helikopter felszálló
13.33 GY.4 Kistés-Olaszfalú 12 km aszfalt
15.18 Első szakasz célja: Veszprém, Jutasi út

Július 7. (vasárnap):

08.00 Második szakasz rajtja
08.30 GY.5. Kislőd bányatelep-Szentgál tsz 15 km murva
09.36 GY.6. Vigántpetend, Erdőgazdasági út-Vigántpetend 7 km murva, 3 km aszfalt
10.58 GY.7 Nagymező-Kislőtér
11.51 GY.8. Kislőd bányatelep-Szentgál tsz
12.59 GY.9. Vigántpetend, Erdőgazdasági út-Vigántpetend
14.33 GY.10. Nagymező-Kislőtér
15.26 GY.11. Kislőd bányatelep-Szentgál tsz
16.18 **CÉLBA ÉRKEZÉS:** Veszprém, Jutasi út
20.00 **DÍJKIOSZTÓ:** Városháza, Veszprém, Óváros tér

A RALI MÁSODOSZTÁLY PROGRAMJA

Július 5. (péntek):

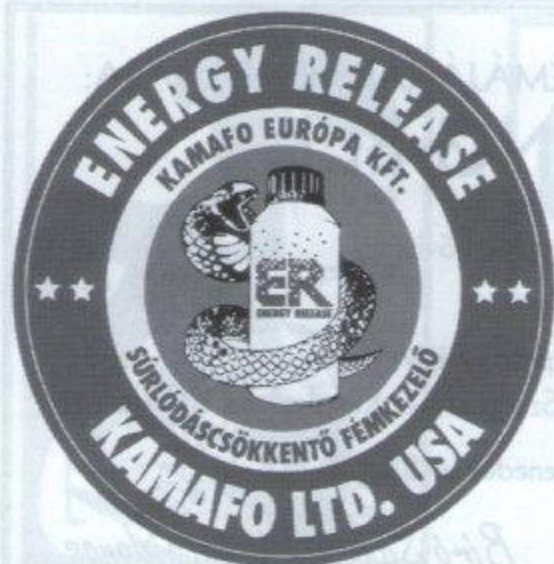
08.00-13.00 Technikai gépátvétel West Suzuki, Veszprém, Kistó u. 8.

Július 6. (szombat):

11.00 Rajt Veszprém, Jutasi út
11.51 GY.1. Kistés-Olaszfalú 12 km aszfalt
12.39 GY.2. Nagymező-Kislőtér 13 km vegyes murva
13.26 GY.3. Lőtér "P" kijárat-helikopter felszálló 12 km vegyes murva
14.30 GY.4. Nagymező-Kislőtér
15.18 GY.5. Lőtér "P" kijárat-helikopter felszálló
16.11 GY.6. Nagymező-Kislőtér
16.58 **CÉLBA ÉRKEZÉS** Veszprém, Jutasi út 8.

Július 7. (vasárnap):

20.00 **DÍJKIOSZTÓ** Városháza, Veszprém, Óváros tér



Kamafó
EURÓPA KFT.

WIND IMRE
TERÜLETVEZETŐ

2800 TATABÁNYA, CSERI U. 34.
Pf. 3046, Tel./Fax: (34) 323-650

A/4-5.

A géposztálynak kilenc kiesője volt. Fülöp Rajmund és Iványi Sándor harminchét másodperccel előzte meg Födő-éket és egy perc tizenhatal a Wieszt-Hámori duót. A kategória negyedik helyén végzett Stréhli József három futam után hat ponttal lemaradva áll a kategória második helyén. Kisbéren kiesett Tóth István és Kronome Ákos, de még így is harmadikak a bajnokságban, kettő ponttal megelőzve az időközben felzárkózott Födő Imrét és hatal Wieszt Jánost.

Nem sikerült a célba érés a Péntes-Ibrányi duónak sem, akik salgótarjáni harmadik helyükkel hívták fel magukra a figyelmet.

N/3.

Tizenhat nevezőből heten gurultak be a Közlekedési Felügyelet udvarára, így majdnem mindenki pontszerző lett. Felborult a papírforma a Horváth-Asztalos és a Radóné-Monostori párosok kiesésével. Szamos Tamás Rozgonyi Gá-



N/2 második hely: Szibilla László-Gurbi Mihály

borral a jobbán élt a lehetőséggel, begyűjtötte a kilenc pontot és így egyszeriben a kategória második helyén állnak. Utóbbi navigátor kapta meg lapunk különdíját, melyet Kisbéren a N/3 géposztály győztes navigátorának ajánlottunk fel. A kategória

második helyét a Geng-Czinó kettős szerezte meg Barta Tivadar és Nagy János előtt.

N/2.

Egy időellenőrzőnél történt szabálysértés miatt kizárták Posta Attiláék a kategória második helyéről, így Szibil-

la László Gurbi Mihállal lett a második, Király János és Szunyi Csaba előtt. A győztes Rektenwaldék 27 ponttal biztosan vezetik kategóriájukat. Csakúgy, mint az „N” csoportot. A legkevesebben-ketten ebben a géposztályban estek ki a verseny folyamán.

A/4-5.

1. Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	9 pont
2. Födő I.-Födő T.	Lada 2105	6 pont
3. Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	4 pont
4. Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	3 pont
5. László E.-Dobos Z.	Lada 2105	2 pont
6. Faltusz P.-Békefi Z.	Lada 2105	1 pont

N/2.

1. Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	9 pont
2. Szibilla L.-Gurbi M.	Peugeot 205	6 pont
3. Király J.-Szunyi Cs.	Lada Szamara	4 pont
4. Galambos G.-Farkas M.	Lada 2105	3 pont
5. Péter Z.-Havas I.	Lada 2105	2 pont
6. Hlinka K.-Szabad K.	Lada 2105	1 pont

N/3.

1. Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	9 pont
2. Geng F.-Czinó S.	Opel Corsa	6 pont
3. Barta T.-Nagy J.	Peugeot 205	4 pont
4. Szabó M.-Sárdi F.	Ford Fiesta	3 pont
5. Bakos I.-Kiss T.	Lada 2107	2 pont
6. Szőke Z.-Dr. Jokkel G.	Lada 2107	1 pont

A RALI MÁSODOSZTÁLY VÉGEREDMÉNYE:

1. Fülöp R.-Iványi S.	20 pont
2. Rektenwald Zs.-Frankó J.	15 pont
3. Födő I.-Födő T.	12 pont
4. Wieszt J.-Hámori G.	10 pont
5. Szamos T.-Rozgonyi G.	8 pont
6. Stréhli J.-Locher J.	6 pont
7. László E.-Dobos Z.	4 pont
8. Faltusz P.-Békefi Z.	3 pont
9. Maricsek M.-Kovács K.	2 pont
10. Geng F.-Czinó S.	1 pont





időpontokat, helyeket tartalmaz, a felügyelő testület tagjait, versenyzők összekötőit, pályabejárás szabályait, stb. Az élet általában úgy hozza, hogy mindig vannak kisebb változások, mert valami történt, a pályát nem adják oda, egy korábbra hozott rajt, és még sorolhatnám. Ezeket a változásokat végrehajtási utasításokban kell közzétenni, amiket át kell adni a versenyzőknek, és a hivatalos hirdetőtáblán is ki kell függeszteni.

– Szakasz, szekció?

G. L.: – Hazai viszonyokban egy verseny vagy egy, vagy kétnapos. Ha kétnapos, úgy azt mondhatjuk, hogy két szakaszban zajlik le a verseny. Az lehet érdekes, hogy a szakasz cél olyan szokott lenni, hogy bár időellenőrző állomás is egyben, csak a késést büntetik, korábban érkezhetsz. A szekció az, ha egy-egy szakasz több olyan részre oszlik, melyeket ál-

„A világbajnoki mezőnyben is a „mi” n

Etap, szakasz, szekció. Ismerős és mégis ismeretlen fogalmak. A teljesség igényével lehetetlen lenne a rali kifejezéseit elemezni, de hogy könnyebb legyen a dolgunk, ha ilyesmiről hallunk valahol, ezekről a kifejezésekről beszélgettünk Gönczi Lászlóval, aki tizenegyedik szezóját” tölti Vizin László jobbán.

– Hogyan lett belőled autóversenyző?

G. L.: – Alapvetően gyermekkorom óta ralizni akartam. Tizenévesen a barátaimmal Budapesten éjszaka kijártunk megnézni az akkori ralik (Taurus, Áfor) rajtját. Akkor fertőződtem meg. Mikor elkerültem Bajára, lehetőségem lett saját autóval „túrázni”. Egy egyesületben versenyeztünk a Vizin Lacival és két év múlva ’86-ban lehetőségem adódott beülni az Udvardi Gyuri helyére. A mostani a tizenegyedik szezonom a Vizin Laci mellett.

– Ezt a tizenegy évet három nagyobb részre oszthatjuk. VFTS?

G. L.: – Ez volt, amit ma is visszasírunk. Igazi versenyautó volt. Ezek a mai „N-es” autók nagyon gyors luxusautók ahhoz képest. Csendes, nem zörög, nem ropog, nagyon gyorsan lehet vele menni, de az a versenyautó-érzeted, hogy sír a váltó, nincs meg bennük. A VFTS-t kétszer törtük össze. Egyszer nagyon, egyszer pedig nagyon-nagyon.

– Lancia?

G. L.: – A Lanciás időszakot is két részre lehet osztani. Majdnem két évig volt egy nyolcszelepes Lanciánk, amivel azt hiszem, háromszor sikerült célba érni. Állandó műszaki gondjaink voltak, aztán lassan rájöttek a szerelők, hogy mi okozza az állandó hengerfejességet, stb. Mire a 16 szeleppel mentünk, addigra a kiesés és a beérkezés aránya megváltozott. Utolsó évben – azt kivéve, mikor törtük – mindig célba értünk, tehát műszaki hiba miatt nem kellett kiállnunk.

– Ford?

G. L.: – Tavaly óta van ez a Ford, amivel hál’ Istennek még nem kellett kiállnunk, semmi gondunk nem volt.

– Hallhatnánk valamit magadról?

G. L.: – Pesten születtem és ott ismertem meg a feleségemet, aki bajai. Ez huszonegy évvel ezelőtt történt. Tizenhét éve összeházasodtunk, és egyből Bajára költöztünk. Két gyermekünk van, egy tizenöt éves lány és egy tizenhárom éves fiú. A Vizin Laci cégénél dolgozom. A rali mellett másik sportra nincs időm, hobbiszinten számítógéppel foglalkozom.

– Akkor nézzük!

– Végrehajtási utasítás?

G. L.: – Egy verseny úgy kezdődik, hogy van egy éves alapverseny-kiírás. Ebben nagyon sok mindent meghatároznak, hogy kell lezajlani egy versenynek, különböző szabályokat, büntetéseket. Mikor megrendezésre kerül egy verseny, arról készítenek egy úgynevezett kiírás-kiegészítést, ami már konkrét

talában kényszerpihenővel választanak el egymástól. A kényszerpihenő szerepe az, hogy a mezőny „feltorlódjon”, a kiesettek miatti szüneteket pótolják.

– Átcsoportosítás?

G. L.: – Átcsoportosításról akkor beszélünk, mikor az addigi időeredmények alapján új rajtsorrendet állapítanak meg. Tulajdonképpen az első nap végén történik egy olyan átcsoportosítás, hogy az első napi időeredmények alapján indítják a másnapi mezőnyt.

– Etap?

G. L.: – Legtömörebben azt jelenti, hogy két időellenőrző közötti távolság vagy út. A raliban mindig egy meghatározott idő alatt kell odaérni egyik időellenőrzőtől a másikhoz. Ezt a szakaszt nevezzük etapnak, ami általában tartalmaz egy gyorsasági és egy normál szakaszt, közúton.

– Gyorsasági szakasz?

G. L.: – Itt a versenyző feladata, hogy a lehető legrövidebb idő alatt végigmenjen, akár a saját biztonságát is kockáztatva. Joga van felborulni, vagy bemenni az árokba, hiszen ez egy lezárt útszakasz. Ezért tartom furcsának, mikor van egy nézőbaleset, és azt kezdik vizsgálgatni, hogy a versenyző tehetett-e róla.

– Menetlevél?

G. L.: – Minden versenyző vagy a rajtnál vagy a gépátvételen kap egy menetlevél-tömböt, amelyben tulajdonképpen minden fontosabb időpont benne van. Így a rajt ideje, a gyorsasági rajt és a cél ideje. Erre vezetik rá azt is, mikor érkeztek meg a következő időel-

SZÉLVÉDŐ KLINIKA NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!

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

Vállaljuk: oldal- és hátsó üvegek beszerzését és cseréjét, kavics törött fényszórók szakszerű és olcsó javítását. Autóklub-tagoknak kedvezményt biztosítunk!

További szolgáltatásaink: gépjárművek CASCO-biztosítás alapján történő helyszíni kárfelvétel és kárügyintézés a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság ügyfelei részére.

GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA: SCHNELLGANG Bt.!

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni a többi biztosítótársasággal is!



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

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89.

Tel.: (06) 60/339-409

Biró Sándor cégtulajdonos

A másodosztály harmadik futama volt a Kisbéri, melyet Kisbértől távol, az esztergomi verseny gyorsasági szakaszain, Környebánya – Tatabánya, Bajna – Lábatlan és Bikolpuszta – Tardosbánya rendeztek, június második hétvégéjén. Az idén hatvan autóra fogatkozott rali másodosztálynak ezúttal nem jutott a Kisbér környéki murvákból, amiért talán nem is haragudtak olyan nagyon.

Részlet a „Rallye-versenyek szabályai 1996” című kiadványból:

„A versenyeken az elsőnek rajtoló versenygépkocsi előtt legalább kettő, maximum három előfutó gépkocsit kell indítani. A kiesett vagy kiállt előfutó gépkocsit a rendező a legrövidebb időn belül pótolni köteles.”

Nem tudni miért, de ezen a versenyen ez nem így történt, hiszen az idő előtt elfogyott előfutók szerepét az egyes rajtszámmal induló Stréhli-Locher kettős töltötte be. Meglepetést okoztak nekik a lábatlani gyorsan szembe jövő kerékpárosok és nem örültek annak sem, mikor Tardosbányán motorost kellett előzniük a cél előtt. Az első öt autó már elment a gyorsaságikon, mikor rendeződni látszott a helyzet, de nem eléggé, hiszen a bajóti elágazásban az odaérkező autók előtt szemben, a földön ülő nézők közül hármat elütött egy másodosztályú Lada.

A verseny előtt szoros volt a bajnokság állása. Stréhliék 27, Fülöpék és Rektenwaldék 26, Tóthék 25 pontot gyűjtöttek az első két futamon. A rövidke egy délelőttösre sikeredett versenyen taktikázásra nem volt idő. Csak hibák nélkül lehetett jó eredményt elérni, hiszen a rövid gyorsaságikon nem volt idő javításra. Csakúgy, mint Esztergomban Fülöp Rajmund és Iványi Sándor itt is fergeteges tempót diktáltak, és nyerték meg a Kisbér-ralit. Végig Fülöpék „nyakán” autózott Rektenwald Zsolt és Frankó János, és meg sem álltak a dobogó második fokáig.

A verseny egyik nagy esélyese, a bajnokságban vezető Stréhli József különböző problémák miatt ezúttal hatodikként ért célba, de két ízben is



Kisbéri Esztergom Rali

az ő nevéhez fűződik a gyorsasági legjobb ideje. Födő Imre és Födő Tamás, valamint Wieszt János és Hámori Gábor nem kis látványt szolgáltatva szereztek 12, illetve 10 pontot harmadik, illetve negyedik helyükkel. A mezőny egyik legszebb autójával, az „N”-es Peugeot 106-ossal Szamos Tamás és Rozgonyi Gábor az ötödik helyen végeztek.

Nem volt szerencséje a bajnokság negyedik helyén álló Tóth-Kronome kettősnek, akik mindössze négy gyorsot teljesítve a lábatlani lassítóban fejezték be a versenyt. Nem járt nagyobb sikerrel az „N” csoport két esélyese, Horváth Péter és Radóné Sisák Mária sem. Nekik három, illetve hat gyorsaságit sikerült befejezniük.

A megméretetésre nevezett ötvenhét párosból negyvenhatan vágta neki és végül a tizenhat kieső és kettő kizárt párost leszámítva huszonnyolcan voltak értékelhetőek. Vajon mi lett volna,

ha mondjuk két körön keresztül a hántai katlan is tépázza a mezőnyt?

A gyorsaságik legjobb időit a két skodás pilóta osztotta el egymás között. Fülöp Rajmund hat, Stréhli József kettő szakaszon bizonyult a leggyorsabbnak. Ezúttal az ezüstérmes Rektenwald Zsolt és Frankó János nem nyert gyorsaságit.

A verseny végén ismét nem volt különösebb felhajtás, a huszonnyolc célba érkezőt beteretelték a Közlekedési Felügyelet udvarára és miután a versenyzők gratuláltak egymásnak, rögvest meg is kezdődött a befejező technikai ellenőrzés. A kiszemelt pilóták, Fülöp, Rektenwald,

Geng, Wieszt és Maróti autói „tisztának” bizonyultak.

Három verseny után a bajnokság még teljesen nyitott, így valószínű, hogy Veszprémben is jó versenyt láthatunk majd, annál inkább, mivel ez lesz a másodosztály első murvás versenye. Igaz, hogy ott mindössze hat gyorsaságin kell majd eldönteniük, „ki a legény a gáton”?

A kategóriaküzdelmek során ismét egyetlen elrajtoló Trabant hiányzott ahhoz, hogy ne az A/5-ben értékeljék a Trabisokat. Az elrajtoló négy Trabant közül kettő ért célba. Gerőfi Gábor és Gerőfi László másfél perccel előzte meg Mándi M. Balázst és Tóth Szabolcsot.

Nem csoda, hogy a Melisek-Kipilla duó nem ért célba



lenőrző állomásra. Ezek alapján lehet kiszámolni, hogy mit teljesítettek a versenyzők. Fontos, hogy kizárólag a sportbírók jogosultak arra, hogy bármit is rávezessenek a menetlevelekre.

- Mi a teendő egy időellenőrző állomáson?

G. L.: – Először is meg kell állni! Tétélezük fel, hogy egy adott időellenőrzőre 17.32-re kell megérkezned. Ez azt jelenti, hogy 17.32.00-tól 17.32.59-ig adhatod le a menetlevelet a sportbíróknak úgy, hogy mindkét versenyző és az autó is az állomás területén van. A versenyzőknek joga van az ideális ideje előtt egy perccel bemenni az állomás területére. Nekem, mint navigátornak az a dolgom, hogy ki kell számolnom az ideális időnket, és mikor az eljött, igazoltatnom kell a menetlevelet.

Módszerünkkel dolgoznak"

- Parc ferme?

G. L.: – Magyarul zárt parkolónak nevezik. Egyrészt az ellenőrző állomások területe, valamint a verseny rajtja előtti és a cél utáni terület ez a bizonyos zárt parkoló. Itt az autón tulajdonképpen semmit nem szabad javítani, kivéve egy szélvédő cseréjét, illetve ha az autón olyan sérülés van, ami a biztonságos közlekedést veszélyezteti. A zárt parkolók területén a versenyzőkön kívül más nem nyúlhat az autóhoz.

- Neutralizáció?

G. L.: – Azt hiszem, ez ma már nem használt fogalom. Elméletileg ma is lehetséges lenne, de már nem nagyon használják. Arról van szó, hogy az egyik időellenőrzőtől a másikig kapsz harminc percet. Ha van közben egy olyan sorompó, ami hosszabb ideig zárva szokott lenni, akkor odaültetnek egy sportbíró, aki rávezeti a menetleveledre, mikor érkeztél és mikor mentél el onnan. Ha ez három percnél hosszabb idő, akkor a három perc feletti időt te magad hozzáadod a harminc perchez, és ennyi lesz a tényleges etapidőd.

Korábban voltak olyan gyorsaságik, melyek rajtja nem az időellenőrzőnél volt. Elindultál az időellenőrzőtől és egyszerűen odaértél a gyorsasági rajtjához. Ha ott három percnél többet kellett várni, azt te magadnak jóváírhattad, nem foglalkozott veled senki. Voltak is belőle gubancok.

- Felügyelőtestület?

G. L.: – Az ő szerepük, feladatuk lenne, hogy a versenyen minden olyan eseményt

megvitassanak, ami hogy úgy mondjam, nem normális, és döntést hozzanak vitás kérdésekben. Példaként említhetném a Tóth Janikáék esztergomi időellenőrző „problémáját”. Akkor a felügyelőtestület tiszte volt eldönteni, miként értékeljék az esetet.

- Befejező technikai ellenőrzés?

G. L.: – A verseny végén kiszemelnek néhány, elsősorban csoport és kategóriagyőztes gépkocsit, és megnézik, hogy azok megfelelnek-e az előírásoknak. Egy igazán komoly műszaki ellenőrzés nagyon komoly anyagi terheket róna mind a rendezőkre, mind pedig a versenyzőkre, ezért általában csak olyasmint ellenőriznek, mint a turbósűkítő vagy a féktárcsa.

- Homologizációs lap?

G. L.: – Ebben minden benne van az autóról, az első csavartól az utolsóig. Csak

olyan autóval versenyezhet, ami megfelel a homologizációs lapban leírtaknak. Mondok egy példát. Az utcai Ford Escort lökhárítójában az irányjelző mellett van egy ködlámpa. Ahhoz, hogy én ezzel a Forddal versenyezhessek, ki kell szednem a ködlámpát és berakni a helyére egy rácsot.

- Mire jó a gépkönyv?

G. L.: – Szerintem arra, hogy a MAMSZ-nak legyen egy fix éves bevétele. Ebben tulajdonképpen azok az adatok szerepelnek, melyek egyébként is benne vannak a forgalmi engedélyben. Benne van még az autó homologizációs száma és egy fénykép az autóról, ami szintén van a homolog lapban is.

- A veszprémi verseny kapcsán hoztál egy „Kisté-Ólaszalu” itinert. Milyen módszer szerint dolgoztok?

G. L.: – Ha az olvasók láttak már itinert és ismerik a pályát, akkor azon fognak meglepődni, hogy mi az átlagtól eltérően számozunk. Itt Magyarországon a francia módszer az elterjedtebb. Mi egy fordított számjelölést használunk. Nálunk a „sima bal” illetve „sima jobb” után a hatos a leggyengébb kanyar, az egyes pedig a legerősebb. Azt azonban el szeretném mondani, hogy a világbajnoki mezőnyben is többen dolgoznak ezzel a módszerrel.

Egy részt írunk egy becsült távolságot, a kanyarokat, hogy bal vagy jobb, és a számot. Ezek az alaplolgok, melyek kiegészülnek információkkal, pl. ha a normálistól eltérő íven kell fordulni, vagy ha „tempós” egy kanyar. Bejelöljük azt is, ha hirtelen nagyobb tempóról kell sebességet csökkenteni.

- Mit érdemes tudni Tésről?

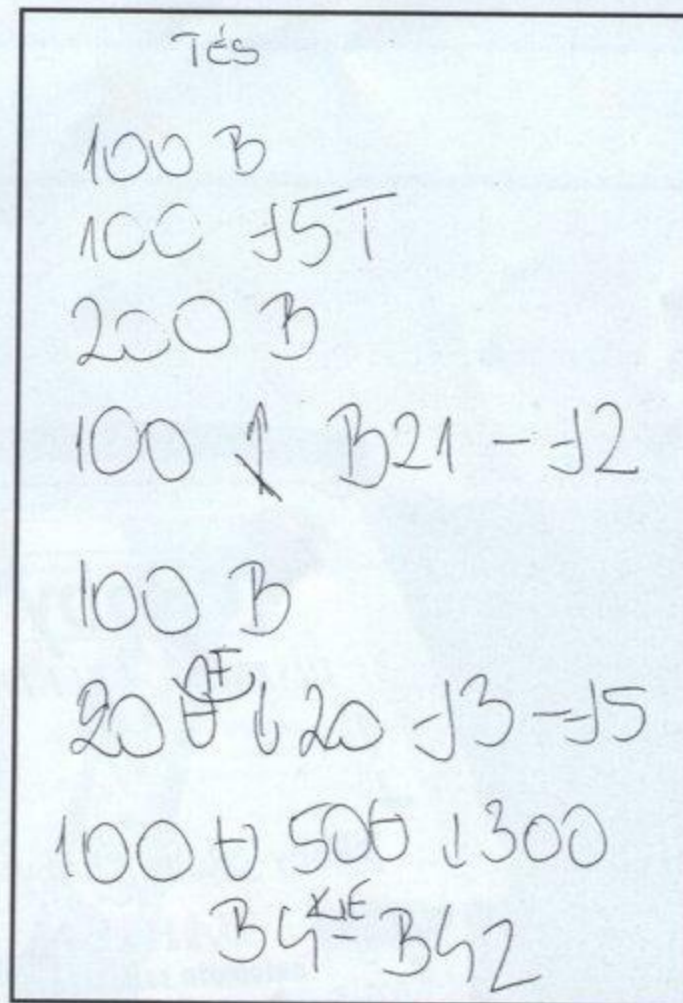
G. L.: – Ez egy tempósabb, gyorsabb pálya. Vannak olyan szakaszai, ahol több száz métert lehet gázlevétel nélkül menni. Több olyan pontja is van, ahol egy-egy ilyen gyors rész után hirtelen fordító következik, amit egyesben vagy kettesben kell elfordulni, és nehéz eldönteni a fék kezdési pontot. Érdekes szokott lenni a „kis házas” lassító, ahol jó minőségű aszfaltról kell egy murvás úton megkerülni a buszmegállót. Itt elég sok kaland szokott lenni.

- Kedvenc versenyed, pályád?

G. L.: – Alapvetően Salgótarjánt szeretem a legjobban, mert ott vannak a legjobb pályák, de Tardosbánya is a kedvenceim közé tartozik. Inkább azt mondanám, amit nem szeretek. Nem szeretem a „lóteret”. Nem azért, mert ilyen rossz, meg olyan rossz, hanem azért, mert mindig van csúszás, és csak állunk a tűző napon, mert ott nincs árnyék. Nem szeretem Domonyt, mert az egyszerűen autószaggas. Nem értem, hogy a rendezők miből gondolják, hogy ilyen gazdagok vagyunk. Kíváncsi lennék, hogy hány millió forint kár keletkezik egy domonyi gyorsaságin.

- Mit tervezetek '96-ra?

G. L.: – Kellemes helyzetben vagyunk, mert három verseny után vezetjük a „N”-t. Nem kergetünk álmokat, nem gondoljuk, hogy év végéig így fog maradni. Természetesen szeretnénk, de nem leszünk elkeseredve, ha „csak” a harmadik hely lesz meg év végén.



NIPPARTS

JAPÁN AUTÓALKATRÉSZ-IMPORTŐR

1037 Budapest, Törökkő utca 5-7. ☀ Nyitva tartás: hétfőtől péntekig 8-tól 17 óráig.

Telefon & fax: 250-3281 Rádiótelefon: 06-60-323-681

EREDETI JAPÁN GYÁRMÁNYÚ ALKATRÉSZEK MINDEN JAPÁN TÍPUSÚ AUTÓHOZ.

be, hogy a futómű 10 centimétert hátrébb csúszott. Bártfaiék a hármas dobban ugrottak egy 10 pontosat. Az oldalára borult autót két és fél órai kemény munkával ismét csatasorba állították. Közben a többiek vagy keresték a helyes utat, vagy azon mentek. Tény, hogy a leghamarabb a Benyó-Hujber páros találta meg a célt, és ezzel felzárkóztak a nap végére a 3. helyre. A nap végére a szervizeknek is volt dolguk rendesen. A bakonybéli karosszerialakatos műhelyét megszállta a Canada Oil csapat, annyi hegeszteni való volt az autókön. Talán a Rover Audikon volt a legkevesebb a javítani való. Ebben közrejátszik az is, hogy ezek az épített autók többszáz kilóval könnyebbek, mint hagyományos társaik. Az élmezőnyben zárta az első napot a Petró-Gyöngyösi duó, akik látónoki képességekkel rendelkezhetnek, mert ők tévedtek a legkevesebbet. A pár órai éjszakai megnyugtató alvás után másnap folytatódott a küzdelem. A negyedik szelektív szakaszon is történt érdekes dolog. Volt az itinerben egy olyan jelzés, hogy fűvön át. Ez oké, csak fű nem volt, mert le volt kaszálva... A Gál-Oroszlán páros eltévedt az erdőben és vagy tíz percig keresték a helyes utat. De ez még nem volt

elég, mert el is akadtak. Úgy látszik, ez a pálya kedvezett a Range Roveroknak, ugyanis ismét a Tóth testvérek autózták a legrövidebb időt, és mögöttük érkezett a célba az Autó Ágó Rallye Team színeiben a Barcza-Kovács páros, szintén Range Roverral.

Az ötödik szelektíven volt egy érdekes rész. Egy kettes dobban. Hát ott elég érdekes dolgok történtek, ugyanis a fiúk azt hitték, hogy egy van. A legbátrabbak itt Benyóék, Birgésék és Felfalusiék voltak. A legrövidebb idő alatt a Benyó-Hujber páros teljesítette a távot. Selmeczi-Jutassy lett a második. És Tüskés-Lamboya a harmadik. A három Rover Audi. Ezen a szakaszon a legtovább a Szentgyörgyi-Preszner páros kereste a helyes irányt, de sikeresen megtalálták. Ezek után következett az utolsó szakasz, azaz a hatodik szelektív szakasz, amelynek eredményét törölték a verseny végeredményéből, de azért volt egy-két említésre méltó dolog. Megint sokan eltévedtek. A Tüskés-Lamboya duó kétszer is majdnem frontálisan ütközött, más, szintén eltévedt versenyzővel. A Birgés-testvérek a 12 kilométeres szelektíven 51 percig keresték a helyes utat, és ez idő alatt 71 kilométert autóztak.

Egy-két vélemény a versenyzőktől:

Benyó: Az autó már kezd beérni. Egyre kevesebb gond van vele, majdnem teljesen hibátlanul működött. Az új gumik elég jól fogtak, de defektveszélyesek.

Felfalusi: Az egész versenyre a hőség és a por volt a jellemző. Jó autózással és nagy adag szerencsével karöltve ékelődöttünk be az előkelő második helyre.

Gál: A Musso nem volt rajtkész, ezért a Mitsubishivel kellett rajthoz állnunk. Az autó gond nélkül működött.

Lamboya: Az elmúlt két évben összesen nem tévedtem el annyit, mint ezen a versenyen. De a baj az volt, hogy nem tudtam, hol szűrtam el. A pályák nagyon tetszettek. A motorosokat is megviselték az időjárás viszontagságai. Közülük is többen eltévedtek. Nagy László elhagyta a méterszámlálóját, ami nem kis hátrányt jelentett.

Nádor István: A balesetéből felépülve nem győzni jött. Több defekt is hátráltatta.

Kmetty György: A második szelektíven a nézőközönségnek egy kis esést mutatott be.

Magasházi: Új motor, sok szerencse, új szponzor (Snowfox), sok kis eltévedés, de a győzelembe ez is belefért. (Ez volt a második győzelme a legfiatalabb motorosnak.)



a tereprali OB. III. fordulójára Budapest, 1996. június 7-9.

Motorok

Hely	Rsz.	SE	Típus
1	3	Majosházi Péter	Autó Motor SC Yamaha
2	1	Nádor István	Namoto Team KTM
3	19	Greff Róbert	Art Off Road Kawasaki

Tüskés-Lamboya röpteti az Audit

FIAT

BIRGÉS BONTÓ

06-60-325-591



KOL
RALLYSP



Az országos tereprali-bajnokság során következő fordulóját a Budapest-Bakonybél-Budapest útvonalon rendezte meg az Art Off Road Se. A 15 autós és 8 motoros szombaton reggel Kuncze Gábor belügyminiszter zászlójelére vágott neki a versenynek a Szentendrei úti AGIP benzinkútól. Tették ezt azért is, mert ez a verseny is az AGIP RF

2001 Tereprallye nevet viselte az idén már másodszer. (Maradjon meg a jó szokásuk!)

A verseny érdekességei közé tartozott még, hogy a hegyi és pályaversenyző Bertalan Zsolt volt az előfutó egy Land Roverrel. A Gál-Oroszlán duó nem a Ssang Yonggal indult, hanem a Mitsubishivel. Benyó a régi mitfahererével, Hujberrel indult. Új indulóként volt jelen Petró Lajos, aki korábban motorversenyzőként indult. Teljes létszámmal vett részt a versenyen a Canada Oil csapata. A résztvevők között üdvözölhettük az első versenyen hatalmas bukott Nádor Istvánt is. A motorosoknál új motorral indult Nagy László és Kmetty György. Új motorral indult a Selmeczi-Jutassy páros is, igaz, ők négy ke-

reken. Győzelemre pályáztak ők is... De hát sok minden közbeszólt: itiner, szerencse, meleg, por. Nemcsak ők, de a többi versenyző is ezekkel az akadályokkal kellett, hogy megküzdjön. És még csak ezek után kezdődött a verseny. De hogy!

redett a fékcsőre. Még szerencse, hogy nem vágta el.

A második szelektív Székesfehérvár határában egy körpálya volt, többszáz főnyi nézőközönséggel. Itt is adódott gondja egy-két versenyzőnek. Volt, akinek a sza-

Tévedések vígjátéka?!

Az első szelektív (gyorsasági) szakaszon az első autósok induló Selmecziék rendesen eltévedtek! A mögöttük induló Tóth-testvérek viszont hiba nélkül végigmentek. És mint kiderült, ők nyerték ezt a szakaszt. De az utánuk rajtolóknak voltak problémáik, főleg az eltévedésekből. Így jártak Falfalusiék, Benyóék. Rosszabul jártak Bártfaiék, akiknek szemből jöttek Benyóék, expresszvonat sebességgel. Bártfai tolatott, hogy elengedje, és közben felakadt egy tuskóra. De sikerült továbbmenni. Birgésék megtalálták a kerék szögletesítésének módját. Ugyanis sikerült egy szép formás defektet összeszedniük. A leszakadó gumi leszakította a lámpát, sárvédőt és a gumiban lévő acélszál ráteke-

lagozással, volt akinek a gödrökkel. Rögön az elején Selmecziék ugrottak egy nagyot. Utánuk egy még nagyobbat a Tóth-testvérek, akik sokkal rosszabul jártak. Ugyanis az ugrás következtében leszakadt a futómű felfüggesztés és eltépte az elektromos kábeleket. Falfalusiakat kicsit zavarták a szalagok. Azokat ugyanis látták, csak azt nem, hogy merre kell fordulni! A Selmeczi-Jutassy páros is megtalálta a nagy gödröt és ugrott is egy szépet, különösebb gond nélkül. Tuskések nyerték ezt a szelektívet. Mögöttük I! másodperccel ketten is érkeztek: Birgésék és Benyóék. A következő, harmadik szelektíven ismét az eltévedések domináltak. Tóthék eltévedtek. Falusiék úgy belementek egy gödör-

Falfalusiék beúsztak a második helyre

AGIP RF 2001 Tereprallye

Autók

Hely	Rsz.	SE	Típus
1	106	Fülöp Team	Range Rover-Audi
2	103	Canada Oil	Subaru 4WD
3	102	Váci Autó SE	Mitsubishi Pajero
4	117	Canada Oil	Mitsubishi Pajero
5	164	Art Off Road	Range Rover

Benyó-Hujber győzelem

Bártfai

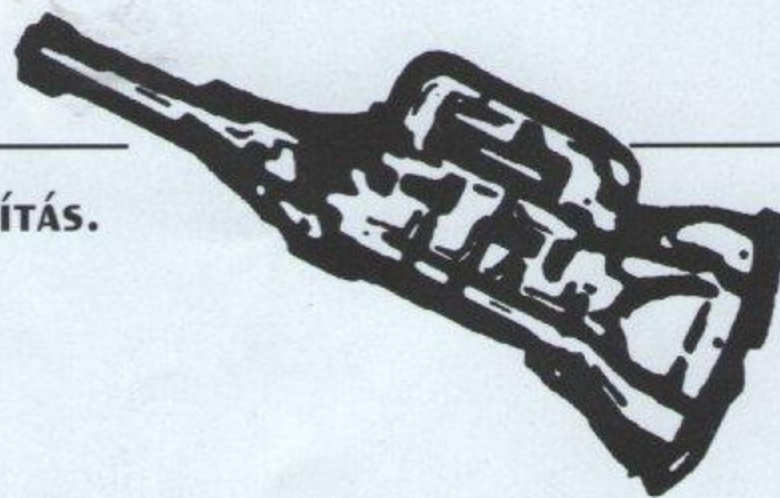
AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

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

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17





LÁR
ORTFOTO



A hazai ralikrossz-bajnokság egyik legérdekesebb, legizgalmasabb párharcának ígérkezik a többszörös magyar bajnok Kotán Péter és Bubor Zoltán küzdelme.

Bubor Zoli idén olyan műszaki háttérrel és olyan autóval állt rajthoz, ami új lehetőségeket teremtett versenyzői pályafutásában. Az első szombathelyi futamon ő diadalmaskodott, viszont Ádándon Kotán Peti bizonyult gyorsabbnak Fordjával. Kecskeméten a BGM-nél sikerült „mikrofonvégre” kapnunk Zolit, hogy az autójáról, saját magáról és a ralikrosszról faggassuk.

– Először egy autós önéletrajzot kérnének tőled.

B. Z.: – '88-ban teljesen véletlenül elmentem megnézni egy ádándi ralikrosszt, mert pont a Balatonon nyaraltunk. Nagyon megtetszett. Előtte annyi közöm volt az autósport-

Toyotát, de verseny előtt három héttel az „öreg” Tóth lefújta az egészet, mert mások voltak az elképzelései. Akkor jöttem össze a Rangával, aminek nagyon örülök. Volt egy ralira felkészített edzőautója, és '95-ben négy ponttal lemaradva lettem második a Lanciával. Az igazsághoz tartozik, hogy az egész évet úgy versenyeztem végig, hogy csak a versenyeken ülhettem az autóba. Úgy döntöttem, hogy idén megpróbálom profi módon csinálni.

– Mire képes a mostani versenyautó?

B. Z.: – A Ranga Laci raliautója lett átépítve ralikrosszra. A teljesítménye négyszáz lóerő körül mozog, két mázsával könnyebb lett és kapott egy rövid hatfokozatú váltót, amivel 160 körül van a végsebessége. Ez most a Lanciából kihozható 90%. Még egy picit csinálhatnánk erősebbre is, de azt a futómű nem bírja el. Ebben az állapotában ötszáz kilométert tud biztonságosan menni, utána föl kell újítani. A szervizhátteret Rangáék biztosítják, ha motor vagy váltóhiba van, azt az olasz csinálja.

napra esett, és szervizhátter nélkül nem mertük vállalni.

– Hogy látod a ralikrossz helyzetét?

B. Z.: – Nekem úgy tűnik, az autósám nem csökkent és a versenyek csakúgy, mint tavaly, nagyon izgalmasak. Az „N” csoportban öt teljesen egyforma autó küzd az élmezőnyben. A divízió I-ben szintén ötünk vagyunk, akik elszakadtunk a mezőnytől. Itt is bármi történhet, hiszen másodperceken belül futjuk a köröket. A „H” csoport picit széttűzódott. Sokkal jobban nem fog fölnepesedni a ralikrossz, mert az élmezőny technikai szintje nagyon messze van a többi autótól és nem biztos, hogy valaki tizenkettediknek szeret autózni, ami szintén milliókba kerül. Célrányosan különböző kupákat kellene kiírni, mint például a Lada-kupa. Egyébként minden évben elsiratják a ralit és a ralikrosszt is, és a következő évben fejlettebb technikával ugyanannyi versenyző áll rajthoz, ha nem több. Egyre több szponzor jön majd rá, hogy mennyivel nézettebbé lehet tenni a ralikrosszt.

– Min lehetne változtatni?

B. Z.: – Amit nagyon kifogásolok, az az, hogy mint versenyzők iszonyúan ki vagyunk szolgáltatva a rendezőknek, és a vezetésnek. Van olyan pálya, amelyik milliós nagyságrendű bevételhez jut egy-egy versenyen, mégsem hajlandó ötvenezer forintot a pályára fordítani. Minden egyes alkalommal megígérik, mi rávisszük a tízmilliós autókat és ezzel együtt mégsem változik a pálya minősége. A másik dolog, hogy ami a szabálykönyvben és

Játszottam a rali gondolatával



hoz, hogy a környékünkön az összes ügyességün elindultam Trabanttal vagy Ladával. 1979-től '86-ig Amerikában dolgoztam és lelkes nézője voltam a különböző versenyeknek. 1989-ben építettünk egy kis Golf GTI-t és azzal indultam a „H” csoportban, minden különösebb eredmény nélkül. '91-ben vettem egy VW Siroccót és a divízió I-ben mentem vele. Több futamgyőzelem után, mivel az utolsó versenyen nem tudtam rajthoz állni, negyedik lettem a bajnokságban. A szakágon belül folyó viták miatt elment a kedvem a versenyzéstől és két évet kihagytam. A környéken szerveztünk egy Lada-krosszbajnokságot és '94-ben újra a ralikrosszban próbálkoztam Ladával a „H” csoportban. Akkor jött egy lehetőség, megvehettem a Nagy Sanyi Lanciáját, amivel a „H” csoportban versenyzett, és ha jól emlékszem, nyert is. Az első, nagydobosi versenyt rögtön meg is nyertem, és háromszor lettem második is. Akkor már nem igazán okozott élményt az „N” csoport, mert hiányoltam belőle a váltót. Megegyeztünk a Tóth Janikával, hogy kibérlem tőle a

– Tervezed-e, hogy másik szakágban is próbálkozol?

B. Z.: – Egyszer-kétszer már játszottam a rali gondolatával, csupán azért, mert úgy érzem, lekezelnek bennünket. Autóztam már pályacsúcsot olyan pályán, ahol a ralisok „java” is ment. Meggyőződésem, hogy aki ralikrosszban az élen van, annak sokkal technikásabb versenyzőnek kell lennie, mint egy raliversenyzőnek, hiszen itt négy körön át nem szabad hibázni, mert rögtön ott a másik. Aki a ralikrosszban helyt áll, az biztos, hogy a raliiban is ott lenne az elején. Ezt nagyon szeretném kipróbálni.

– Kit tartasz legnagyobb ellenfelednek?

B. Z.: – Természetesen a négyszeres bajnok Kotán Pétert, aki már EB-futamon is bizonyított. Idén sikerült technikailag is eljutnunk arra a szintre, ahol ő van, sikerült egy hátrányt behoznunk, ami az ő két éves Fordos tapasztalatából adódott.

– Külföldi verseny?

B. Z.: – Szerettem volna az ausztriai EB-futamon elindulni, de a Salgó pont arra a

az alapkiírásban szerepel, azt a versenyzők felé maximális szigorral érvényesítik, de a másik oldalon alapvető dolgokat sem tartanak be. Ha a ralikrosszt életben akarjuk tartani, akkor ezeken bizony változtatni kellene.

– Mit csinál Bubor Zoltán, mikor éppen nem versenyez?

B. Z.: – Hobbim a vízisielés, ha jó idő van, mivel Tisza-parti gyerek vagyok. Két kislányom van, 11 és 12 évesek. Főleg a nagyobb imádja az autóversenyeket. A feleségem maximálisan támogat, de az autósport csak akkor érdekli, ha én megyek. Családi vállalkozásként üzemeltetjük a BGM-et, ami '86-ban alakult és ma az Alföld legnagyobb magánvállalkozása az autóalkatrész forgalmazás terén.

– Az anyagiakat kizárólag a BGM biztosítja?

B. Z.: – Az biztosította, a BGM autósportnak forgattuk át a pénzt és abból versenyeztünk. Most jutottam el oda, hogy aláírásra váró szerződése van a SHELL-lel és ha minden jól megy, azon hármak közé tartozom majd, akik a SHELL színeiben versenyeznek.

Perényi és Ádánd



Perényi Laci a hazai autósport azon mozgatórugói közé tartozik, akik időt, pénzt és fáradságot nem kímélve tolják valamelyik sportág szekerét. A nagy múltú ádándi pálya „életbentartóját” mindkét oldaláról megpróbáljuk bemutatni.

– Perényi László, mint autóversenyző?

P. L.: – Tízennyolc éves koromban kezdődött, mikor már nem emlékszem, miért, de elkezdtem raliversenyekre járni. Hogy közelebb kerüljek a sporthoz, elvégeztem egy sportbírói tanfolyamot és különbö-

ző rali és ralikrossz versenyeken sportbíráskodtam. A Forma 1-en is szoktam bíráskodni. A ralikrosszt is igazából így szerettem meg. Addig ígérettem a Határ Pistinek, míg év végén kénytelen voltam megvenni az autóját.

– Milyen volt ez a Skoda?

P. L.: – Az első évben, '94-ben nagyon gyenge volt, de nem jelentett problémát, mert én is olyan szinten vezettem. Tavaly már az autó is javult, én is javultam, de nagyon sok műszaki problémám volt.

– Eredmények?

P. L.: – Az előbb említett okokból kifolyólag ralikrosszban sajnos csak hatodik lettem, viszont a Skodával indultam hegyen is, ahol negyedik lettem év végén.

– Versenyzőként mik a terveid?

P. L.: – Szeretnék átülni egy másik autóba, ami

úgy néz ki, hogy sikerült. Ez egy Ford Escort Cosworth. Idén szeretnék megtanulni valamilyen szinten vezetni. A Skoda után kicsit furcsa, de nagyon jól vezethető autó, csak gyorsabban történik benne minden.

Kikapcsolódásként a hegyi versenyzés idén is megmarad. A rali az, ami igazán vonzóna, de még egy-két évig szeretnék ralikrosszozni egy erős, négykereskes autóval és utána valami kisebbel ralizni.

– Perényi László, mint rendező. Perényi Autósport?

P. L.: – Egy régi ismerettség alapján az Ördögh Mixinél kezdtem az Elton Varázs-Garázs-ban, ahol nagyon jól éreztem magam. Hogy önálló egyesületet alapítottam, az volt az oka, hogy bővebben is szeretnék az autósporttal foglalkozni.

– Versenyzéssel már külföldön. Milyen különbséget látsz a hazai és külföldi versenyek között?

P. L.: – Külföldön profibb a rendezés, mert eleve a feltételek is jobbák. A melki pálya úgy van elkerítve, hogy a belépőjegyek árát be tudják hajtani és az infrastruktúrája is nagyon jó. Ádándon nagy gondot jelent a jegyárúsítás, mert a területet nem lehet bekeríteni. A pályakarbantartás ugyanolyan szintű, mint itthon, talán a versenybírókat egy picit jobban kiszolgálják rádiókkal meg ilyesmivel. Egyébként lényeges különbséget nem látok.

Biztos vagyok benne, hogy mi is tudnánk olyan versenyeket rendezni, de ez egy ördögi kör. Azért nincs pénz, mert nincs néző és azért nincs néző, mert nincs pénz arra, hogy reklámozzuk a versenyeket és odacsalogassuk őket. Szinte a nullával egyenlő az, amennyit a médiák foglalkoznak a sportággal.

– Mit kell tudnunk az ádándi ralikrossz pályáról?

K. A.: – Sikerült Csehországban egy Haughland-féle karosszériát vennem, amivel kategóriában már nyertek EB-futamot. Ez egy Škoda 130 LR, amelyben a motor kivételével minden benne van.

– Milyen motor lesz benne?

K. A.: – Ez is elsősorban pénzkérdés. Vagy 1300-as vagy 1500-as. Ha a nagyobbat kapja, biztosan a géposztály egyik legjobb autója lesz.

– Kiéhez tudnád hasonlítani?

K. A.: – A tatai Szíjj Csabának van hasonló, ami szintén a mi egyesületünktől származik.

Jó autó az Árpádalmi Attilaé is, és az enyémmel sem járt rosszul, aki megvette.

– Ádánd?

K. A.: – Egyik kedvenc pályám, ahol tavaly is és idén is sikerült másodiknak lennem. Évekkel ezelőtt az első benyomásom az volt, hogy ez a pálya fekszik nekem a legjobban. Idén Perényi Laci pénzt nem sajnálva nagyon jó pályát épített. Minőségét tekintve talán az ország legjobb pályája.

– Milyen eredményre számíthat?

K. A.: – Úgy érzem, fekszik nekem a pálya és ha az erősebb motor lesz az autóban, akkor szeretnék a dobogó valamelyik fokára felállni.

– Kik támogatják a versenyzésedet?

K. A.: – Az egészet saját zsebből csinálom, mióta versenyzem, soha nem volt még szponzorom. Egyedül a nevezési díjakat fizeti a tarjáni önkormányzat, amit ezúton is szeretnék megköszönni.

P. L.: – Öt évre sikerült kibérelnünk. Ez a pálya volt az, ahol az egész hazai ralikrossz elindult. Akkoriban öt versenyt is rendeztek itt egy évben. A pálya hírneve is amellettszól, hogy nem kelle- ne hagyni teljesen tönkre menni, ugyanis az utóbbi években ez a folyamat erősen megindult, senki nem költött a pályára és több verseny is elmaradt. Úgy érzem, a Balaton közelsége miatt nagyon jók az adottságai és ha sikerül rendesen reklámozni a versenyeket, akkor nagyon sok nézőt ide lehet csalogatni.

– Milyen a vonalvezetése?

P. L.: – Tulajdonképpen eddig egy-két helyen „szabálytalan” volt a pálya, mert nem volt meg az előírt szélessége. Az volt az első lépés, hogy versenyzői szemmel közelítettem meg a pályát és ezeket a kritikus pontokat kiszélesítettük, így több olyan hely van, ahol nyugodtan lehet előzni.

– A nézők szempontjából?

P. L.: – Ez az egyetlen pálya, ami teljesen belátható, a terepadottságoknak köszönhetően. A másik nagy előnye, hogy jól megközelíthető, Budapestről mindössze száz kilométert kell autózni.

– Mikor lesz a következő PERÉNYI KROSSZ?

P. L.: – Augusztus 18. a versenynap, de már 17-én délután kezdődik a program az edzésekkel. Tudni kell, hogy a jegy egyben tombola is, ami a helyszínen 250, elővétellel 200 Ft. A versenyről bővebb információval a 06-1/209-3145-ös telefonon szolgálhatunk.

– Mik a távolabbi terveid a pályával?

P. L.: – Jövőre három ralikrossz futamot szeretnék rendezni. Gondolkozom egy rali és ralikrossz edzőtábor létrehozásán. Hogy a kezdőknek is nyújtsunk valamit, amatőr terepügyeségi versenyeket is rendezünk majd.

– Arra lennék még kíváncsi, hogy kik támogatják mindezt?

P. L.: – A Perimed Kft., amely gyógyászati segédeszközök gyártásával foglalkozik és az én cégem, valamint a Perimix éjjel-nappali ABC, ami szintén én vagyok.

Árpádalmi Attila és Krancz Antal



Škoda helyett Škoda

A cseh autómárka fogalom a hazai ralikrosszban. A mai mezőny egyik legnépszerűbb škodása Krancz Antal, aki látványos, egyéni stílusával lopta be magát a nézők szívébe. Sokáig emlékezetes marad az ádándi versenyen Maruzsi Lászlóval vívott párharca. Az elmúlt hónap lényeges változásokat hozott, még a ralikrossz befejezése is szóba került a Szerpen-Team versenyzőjénél.

– Miért történt az autóváltás?

K. A.: – Elsősorban azért, mert szerettem volna raliban indulni és az autóvásárláshoz szükségem volt a ralikrossz autó árára is. Sajnos, a raliautó időközben drágább lett, mint gondoltam, több pénzt nem tudok rászánni, így anyagiak híján marad a ralikrossz. Ehhez azonban kellett vennem egy másik autót.

– Úgy hallottam, nem is volt rossz váltás.

Magyarok az osztrák futamon

Az ausztriai Melkben június 23-án nemzetközi ralikrossz futamot rendeztek. Hét nemzet ötvenegy versenyzője, köztük német, cseh, dán, angol, svéd, magyar és osztrák pilóták ültek autóba. A verseny három magyar résztvevője szép eredményekkel térhetett haza.

Kotán Péter a döntőben az élen autózott, de egy kicsúszás (kilökés?) után visszaesett és már nem volt ideje a javításra. Az erős nemzetközi mezőnyben elért negyedik helyét nagy sikerként könyvelhetjük el.

Perényi László Skodáról Ford Escortra váltott. Elmondása szerint még ismerkednie kell az autóval. A pálya talán legnehezebb fordulójában egyszer sikerült a korlátot is eltalálnia, de ennek ellenére a tizenegyedik helyen végzett.

Ifj. Bánkúti Gábor Peugeotjával pályafutása egyik legjobb teljesítményét nyújtva kategóriájában második helyen végzett az osztrák bajnokságban. A fiatal versenyző tervei között szerepel valamennyi osztrák bajnoki futamon elindulni, melyhez sok sikert kívánunk.

Lapunk 3. számában tévesen jelent meg az április 20-21-i Ralikrossz EB eredménye. Kotán Péter nem tizedik, hanem kilencedik helyen végzett.

„Ha egyszer megtanulsz azt soha nem felejtéd el”

Legtöbbször talán a kiséri verseny gépváltásánál lepődöttünk meg, a MOL RALLYE TEAM háza táján bekövetkezett változások láttán. Új csapattal, új autóval érkezett Ranga László és Büki Ernő. A SUBARU IMPREZA-val megszokott látvány a kudarcokkal teli Fordos időszak, hiszen hat verseny után Kisbéren ismét célba ért a Ranga-Büki kettős.

– Laci, lehet-e egy új sorozat kezdete a mostani második hely?

R. L.: – Szerintem mindenképpen egy új fejezetet kezdtünk, nem is a második hely, hanem az új autó és a célba érés miatt. Nagyon bízom az új autóban és remélem, hogy tényleg vége az elmúlt másfél év kudarcainak.

– Hosszabb tanakodás vagy egy hirtelen döntés eredménye a SUBARU?

R. L.: – Azt tudom mondani, hogy Kasán talán még folyt a verseny, amikor a MOL Rt.

Ez egy Pro Drive tulajdonú autó, amely negyedik lett a Monte Carlo-ralin. A VB-n kívül három helyen versenyeztetik a Subarut, az egyik az olasz Pro Car, a másik az olasz Art, a harmadik pedig a francia Cilti Sport. A Cilti Sport vezetője Paul Bernard, ő versenyezteti ezt az autót. Kassa után több ajánlat közül választottuk ki és a MOL Rt. borzasztó gyorsan leszerződött a kiséri versenyre.

– Milyenek az első tapasztalataid?

R. L.: – Pozitívak, annak ellenére, hogy én igazából csak most ismerkedem vele, nem tudom, mire képes, hogy lehet vele igazán menni. Úgy gondolom, sokkal közelebb áll a Lanciához és egyáltalán a versenyautókhöz, mint a Ford, ami nem volt egy megbízható autó, soha nem tudtam igazán megszeretni és nem is mentem jól a Forddal. A Subaru-ban rögtön jól éreztem magam, mert ez egy nagyon jó versenyautó, csak kérdés, hogy mikor tudja megtanulni az ember.

– Ernő, te mint navigátor, érzél-e különbséget?

B. E.: – Mint navigátornak, nagy különbség nincs, egy kicsit gyorsabbnak tűnik, több műszer van benne és sokkal jobban érzem magam, mint a Fordban. Ez egy teljesen „Lanciás”, igazi versenyautó. Mindjárt az első gyorson, azt hiszem a harmadik forduló után meglepődöttünk, mennyire jóindulatú az autó és mennyire kezelhető.

– Összehasonlíthatók az eddigi autóitokat?

R. L.: – Ez elég nehéz kérdés. Éppen az egyik nap jöttem rá, hogy azt hiszem én vagyok az, aki Zsigulival is, Audival is, Lanciával is nyert magyar bajnokságot. A lényeg az, hogy tényleg

sok autót kipróbáltam, és tulajdonképpen ez a Subaru a Lanciához áll a legközelebb, a Lancia pedig a Lada VFTS-hez. Az Audi és a Ford valahol egyformán nyugodt autók. Ez a Subaru annyiban különbözik a VB-s autóktól, hogy nincs benne az első elektronikus difi és a kormányra szerelt elektronikus váltó, különben '96-os fejlesztések vannak ebben az autóban is. Kisbéren kb. az 50-60 %-át ismertük meg, de ez alapján mondhatom, hogy legközelebb a Lanciához áll. Mivel elektronikus hajtása van az autónak, egy computer irányítja a négy kerék hajtását, ezért a műszerfalon van egy potméter, mely segítségével tudsz belőle első illetve hátsó kerekű autót csinálni. Mivel ezt menet közben is megteheted, ettől ez az autó teljesen profi. Azonban volt olyan gyorsasági, ahol egy milliméterrel többet tekertem, és azt hittük, egy Opel GSI-ben ülünk. Amennyire megvannak a pozitív oldalai, amíg nem ismered, rendesen megvannak a negatív oldalai is.

– Verseny előtt volt lehetőségek kipróbálni?

R. L.: – 15-20 km-t mentünk vele aszfalton és 7-8 km-t murván. A jövő héten Romániába megyünk vele, egy EB-futamra, ahol aszfaltos pályák vannak, de a Veszprém-rali murvás lesz, így a romániai teszt, mert annak szánjuk, nem nagyon jó. Én úgy gondolom, hogy az aszfaltos pályákon egész közeli ismeretséget kötünk majd vele. A Kisbér-rali második napja murva volt. Azt is tesztnek szántuk, és számunkra a veszprémi verseny is egy teszt lesz.

– Idén az összes hátralévő futamon a Subaruval indultok?

R. L.: – A kiséri verseny után hétfőn a MOL Rt. vezetése úgy döntött, hogy '96-ban már Subaruval fogunk versenyezni a magyar bajnoki futamokon és Romániában is. Ha valóban elmarad a Budapest-rali, akkor előfordulhat, hogy valahol egy hosszabb lélegzetű tesztre is lehetőségünk lesz, más versenyző bevonásával.

– Milyen eredményt szeretnétek elérni '96-ban?

R. L.: – Én úgy gondolom, hogy a '96-os magyar ralibajnokság első helyének sorsa gya-



Egy sikeres időszak: a Lancia

marketing igazgatójával leültünk megbeszélni azt a kudarcos időszakot és ott találtuk ki, hogy azonnal szakítani kell azzal a céggel és azzal az autóval.

– Honnan származik az IMPREZA?

R. L.: – Nagy szerencsénk volt, mert hat év közben nem tolonganak a szabad jó autók.

AUTÓ TUTI BT.

LE AKARJA CSERÉLNI A RÉGIT? JÖJJÖN EL HOZZÁNK!

Autókereskedésünkbe várjuk a régi és leendő autótulajdonosokat!

2800 Tatabánya, Táncsics M. u. Tel./fax: 34/311-344, 331-551

kerékpározni,

korlatilag és matematikailag is eldőlt azzal, hogy ifj. Tóth János nagyon jól megy, nagyon együtt van a Toyotával és nehéz őt megverni. Úgy érzem, hogy nemsokára nem csak mi, hanem több páros is tud majd olyan gyorsan menni, de ez az év több versenyzőnek is kudarcos, kudarcosnak indult, úgyhogy igazából a dobogó többi helyeiért lehet harcba szállni. Így állunk neki a Veszprém-ralinak is.

– Szó volt a román EB-futamról. Hogyan zajlik egy külföldi verseny?

B. E.: – Ugyanúgy, mint egy magyar, csak kicsit precízebb. Jártunk már Romániában, Bulgáriában, San Remóban. Ott egy versenyen annyit megyünk, mint itthon három-négy futamon. És ez alatt az idő alatt mindössze egy-két perc csúszás szokott lenni. Úgy vettem észre, hogy ott első a versenyző és az, hogy jó verseny legyen. Csak utána jönnek a szponzorok és a nézők. Romániában minden nap megkérdezik, hogy jó helyen vannak-e a lassítók stb. Tehát a versenyzőkkel együtt csinálják a versenyt. Egyébként komolyságát tekintve a magyar mezőny olyan, mint bárhol a világon. Sok olasz futamon voltunk és biztos vagyok benne, hogy nálunk az „N”-es mezőny sokkal erősebb, mint az olasz vagy a francia bajnokságban.

– Igazából csak a „Rangás” korszakodat ismerjük. Mi volt előtte?

B. E.: – Tízennégy éves koromban kezdtem versenyekre járni, és már akkor volt két ember, a Ferjancz Attila és a Ranga Laci, akikre csodálattal néztünk. Én a rali II-ben Balatony Árpának navigáltam. Előtte egy évet versenyeztem túrában is. A másodosztályú évünk nem volt túl szerencsés, mert estünk-keltünk, míg elfogyott a zsebből a pénz. Úgy volt, hogy nem versenyzünk együtt, csináltunk egy szakosztályt, ahol én intéztem volna az Árpi adminisztrációs dolgait. Akkor keresett meg a Ranga Laci, hogy nem dolgoznék-e neki. Elkezdtünk levelezgetni, mert hát mi rokonok is vagyunk, és egyszer csak szólt, hogy üljek be mellé.

– Munka, család, hobby?

B. E.: – Éppen tavaly december 31-én jutatta csődbe a céget az anyacégem, úgy, hogy most regisztrált munkanélküli vagyok. A hobibim az evés és az alvás, ezenkívül szeretek tévét nézni. A családot az édesanyám, édesapám és a húgom jelentik.

– Ranga László civilben?

R. L.: – Egy ilyen sportegyesület mellett nagyon nehéz a családnak és a családdal. Tulaj-

donképpen szerencsés helyzetben vagyok, mert mióta ismerem a feleségemet, azóta autóversenyzem.

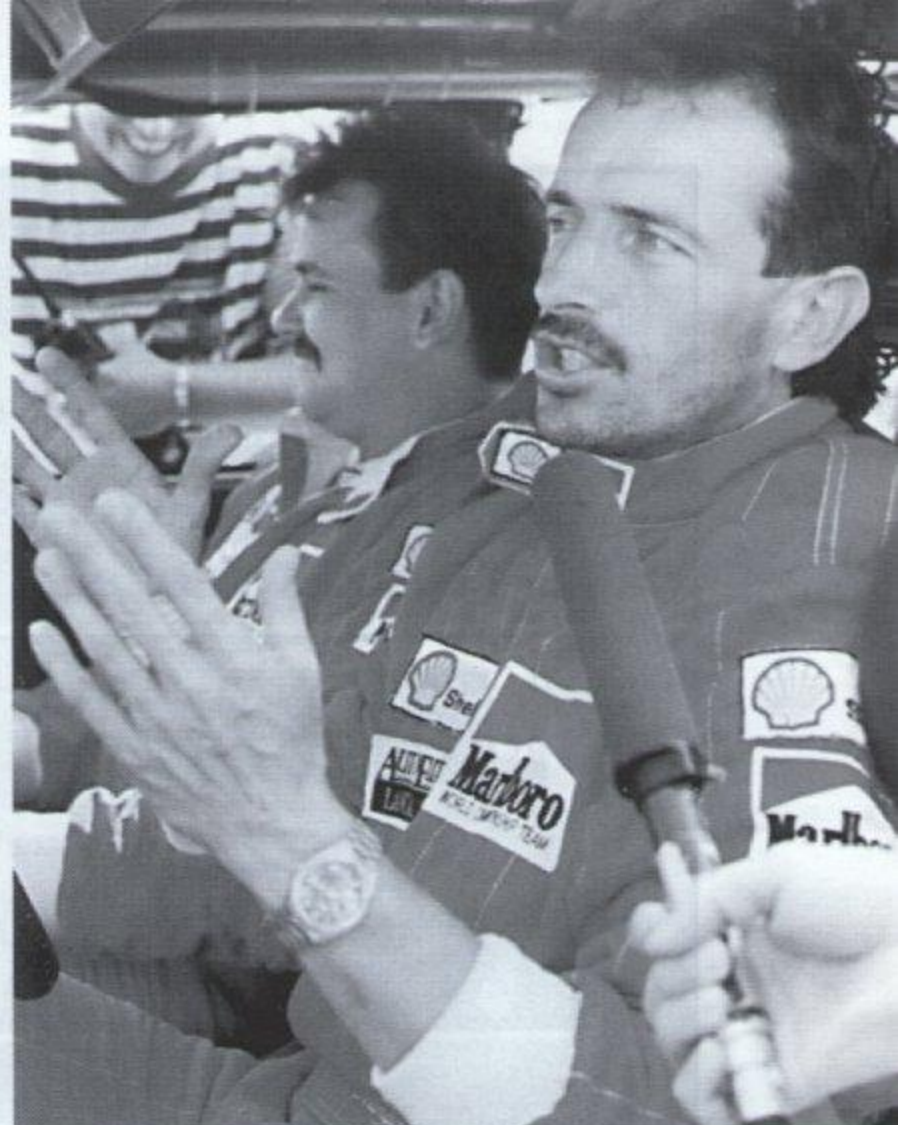
Azt mondja, hogy szereti, de inkább csak tűri, mint szereti. Van két fiam. Lacika 13 éves. Ő most bontogatja a szárnyait a gokartban. A kisebbik fiam Péter, ő 11 éves, és még nem kötött barátságot az autósporttal. Ő focizik és hál' Istennek nem is rosszul. Ha lehet, ott vannak a versenyeken és szurkolnak, bár újabban úgy engednek el, hogy apa ne menj, mert úgyis kiesel. Hobbim természetesen az autósport. Nagyon szeretek mountain bike-ozni, olvasni és tévézni. Ezek abszolút kikapcsolnak. Sajnos, a családra kevés időm jut.

– Mit kell tudnunk Veszprémről?

R. L.: – Bár sok versenyző nem igazán szereti a veszprémi ralit, mert azt mondják, hogy brutális, én úgy gondolom, hogy Magyarország két legbrutálisabb gyorsaságija Kerepestarcsa és Domony, nem pedig a lőtér és Szentgál. Nagyon szeretem a veszprémi versenyt, egyedül a nagy hőség szokott gondot okozni. Az elmúlt években pokoli meleg volt, másrészt pedig nagy volt a por. Nem tudom, '96-ban Lakatos Robiék milyen pályákat jelöltek ki, de én nagyon félek az olyan pályáktól, melyek nem egyértelműek. Félek az ilyen mezőben jobbra-balra lezajló gyorsaságiktól. Én úgy gondolom, hogy mikor akkora pénz áramlik a sportba és másodpercek döntenek el helyezéseket, akkor nem igazából jó megoldás, ha még azzal is meg kell küzdeni, ki vágja vagy ki vághatja le a pályát, tehát nem egyértelmű a gyorsasági. Ha már a lőtér vagy hasonló pályát jelölnek ki, akkor a rendezőknek mindenképpen fontos feladatuk lenne, hogy az edzés kezdetére a pálya teljesen korrekt és egyértelmű legyen. Úgy beárkolva, mint felszántva és lekordonozva. És itt nem tejeszacskóra gondoltam. A veszprémi ralik viszonylag balesetmentesek voltak annak ellenére, hogy a nyár és a Balaton közelsége rengeteg nézőt vonzott. Nekünk versenyzőknek csodálattal kell adoznunk a nézők előtt, akik ötven, nyolcvan vagy száz ezren akár hidegben, akár melegben, esőben vagy porban több száz kilométert mennek egy rali után és ott tapsolnak a pálya szélén. Valamilyen szinten minden versenyző a szurkolóiért is versenyez, de meg kell említenem azt a szűk magot, aki megpróbál a hátsó sárvédőre vagy a csomagtartóra ütni, ami sajnos nem megszüntethető. Veszprémbe minden eshetőség megvan rá, hogy jó ralit lássanak a nézők.

– Ernő?

B. E.: – Én is szeretem a veszprémi ralit. Az első magyar abszolút bajnoki címünket együtt



itt szereztük '91-ben. A „nagy lőtér” igazi VB szintű pálya, ezt Franz Wittmann is megmondta, mikor itt volt és látta. Idén lesz még a jutaspusztai „kislőtér”, ahol tavaly jártunk és nagyon tetszett. A szentgáli szintén egy jó szakasz, mert a nézők rövid távok sétálásával nagyon jó fordulókat láthatnak. A Vigándpetendet nem szeretem, mert túl gyors, bár így fordítva már elviselhető. Az országban talán Olaszfalut szeretem a legjobban, mert az egy jó tempós pálya. Jó érzés, amikor sok néző van a lőtéren, bár én biztos nem ácsorognék egész nap a porban.

– Laci, mennyire számít neked a magyar bajnokság?

R. L.: – Itt tudnod kell, hogy nem Magyarország, hanem Közép-Európa egyik legnagyobb vállalata a MOL Rt., ahol 14 000 ember dolgozik. A MOL Rallye Team kizárólagos szponzora a Mol Rt. és a Carrier kenőanyag ágazat. Ennél nagyobb kihívás azt hiszem, nem kell. Az autóval és az autótálasztással voltak komoly gondok és talán hibáztunk, hogy túlságosan türelmesek voltunk a Forddal és a felkészítő csapattal. Azáltal, hogy a MOL Rt. még mindig bizalmat szavazott nekünk, abszolút motiválva vagyunk és hiszek abban, hogy egészen rövid időn belül versenyt fogunk nyerni.

Én azt mondom, hogy soha senki nem tud elfelejteni kerékpározni, aki már egyszer tudott, csak egy kicsit gyakorolni kell. Megköszönöm a szurkolóknak és a MOL Rt.-nek, hogy egy ilyen kudarcos időszak után is kitartanak mellettünk és lehetőségünk van elhítenni magunkkal és másokkal, hogy nem felejtettünk el autózni.

TUTI AUTÓ Kft.

BOSCH HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

- Motorok műszeres diagnosztikája
- Diesel- és benzin-befecskendezős autók javítása
- Motorok felújítása
- Környezetvédelmi felülvizsgálat
- ALEX légkondicionáló berendezés szerelése
- Autóalkatrész-árúsítás
- Bosch kéziszerszámok
- Blaupunkt hi-fi árúsítás

2800 Tatabánya,
Táncsics M. u.
Tel./fax:
34/311-344, 331-551



Csakúgy, mint most, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket. Most a terepralira esett a választásunk.

Egy malomban őrlünk...



Sofőr Bártfai István
Navigátor Kenessey István
Kategória T/3
Autótípus Mitsubishi Pajero
 4WD
Súly 1450 kg
Motor Sigma 3,0 VA
 24 szelepes

Teljesítmény 205 LE
Maximális fordulat 7800
Váltó 5 sebesség + felező
Fék elöl tárcsa
hátul tárcsa
Gumi vízen Mud Track
szárazon Marathon

Sofőr Gál István
Navigátor Oroszlán Tibor
Kategória T/3
Autótípus Mitsubishi Pajero
Súly 1600 kg
Motor 3200 ccm

Teljesítmény 220 LE
Maximális fordulat 6200
Váltó 6 sebességes DAG
Fék elöl tárcsa
hátul tárcsa
Gumi vízen Mud Track
szárazon Marathon



Sofőr Birgés Sándor
Navigátor Birgés Gábor
Kategória T/3
Autótípus Mitsubishi Pajero
Súly 1450 kg
Motor V8 Chevrolet 4998 ccm
 karburátoros

Teljesítmény 240 LE
Maximális fordulat 7000
Váltó 5 sebesség + felező
Fék elöl tárcsa
hátul dob
Gumi vízen Pápai Papp gumi
 fenyő mintás
szárazon Pápai Papp gumi
 sűrű stoplis

APRÓHÍRDETÉS

Eladó, illetve cserélhető szűkös anyagi helyzet miatt egy Mazda 323 GTR „N” csoportos versenyautó, alkatrészekkel vagy anélkül. Kós István 06-20/435-130, 06-1/654-680

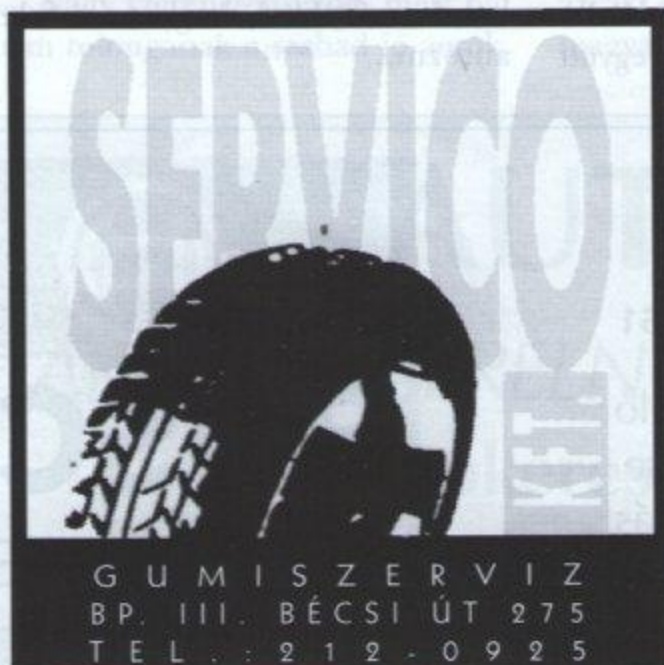
Lada 2105 „N2” versenyautó érvényes gépkönyvvel, Szuromi motorral eladó. Egy darab 56-os méretű homológ Sparco tűz-

álló overall eladó. Érdeklődni: 54/452-810 vagy 20/440-867

Eladók GRA-s, katalizátoros és anélküli Skoda Favorit gyári kipufogórendszerek, Favorit pályagátlók, felnik, gumik és Favorit, Felicia, Volkswagen sportgátlók. Straubinger motorsport 06/20 446-655

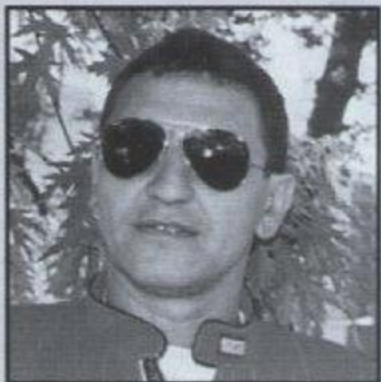
KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSAI

A HIRDETÉS FELMUTATÓJA
10 % KEDVEZMÉNYBEN
 RÉSZESÜL.



A l u m í n i u m
 keréktárcsák,
 gumiabroncsok,
 kerékcsavarok és
 k e r é k ő r ö k
 egyedi megrende-
 lése, eladása és
 szakszerű javítása.

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



BÁRTFAI ISTVÁN

HA MUNKA, AKKOR... Automata váltók javítása.
HA CSALÁD, AKKOR... Feleségem, lányom.
HA ZENE, AKKOR... Ragtime, rock'n roll.
HA FILM, AKKOR... Nagyítás, Kabaré.
HA NŐK, AKKOR... Feleségem.
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Sí, tenisz.

HA AUTÓ, AKKOR... Mitsubishi 3500.
HA BUKÁS, AKKOR... Pécs.
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... A mostani „Göndör”.
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Fiatalok támogatása az autósportban.
HA ÁLOM, AKKOR... Nincs, csak realitás.

OROSZLÁN TIBOR

HA MUNKA, AKKOR... Csak pontosan, szépen, ahogy...
HA CSALÁD, AKKOR... Az a minden.
HA ZENE, AKKOR... Könnyű, nyugtató.
HA FILM, AKKOR... Indul a bakterház.
HA NŐK, AKKOR... Sok minden...
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Rallye, ha másik, akkor tereprallye.

HA AUTÓ, AKKOR... MMC.
HA BUKÁS, AKKOR... Melyik évben?
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Oroszlán László, Gál István, kell egy harmadik?
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Még néhány gyerek.
HA ÁLOM, AKKOR... Ha álmodom, akkor a Balatonon vagyok.



SIMON TAMÁS

HA MUNKA, AKKOR... Okl. Univ. Figl. Di Putt.
HA CSALÁD, AKKOR... Mindenki szerteszét.
HA ZENE, AKKOR... The Stones, Vivaldi, AC/DC.
HA FILM, AKKOR... Volt egyszer egy Amerika, Csapd le csacsi.

HA NŐK, AKKOR... Majdnem mind.
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Nincs másik sport.
HA AUTÓ, AKKOR... Peugeot 106 XSI GR „A”.
HA BUKÁS, AKKOR... Semmi.
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Jean Ragnotti.
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Akkor már úgyis mindegy.

TURI TAMÁS

HA MUNKA, AKKOR... Autóversenyzés.
HA CSALÁD, AKKOR... Családom, Anita és Kitty és Petra.
HA ZENE, AKKOR... Juventus Rádió.
HA FILM, AKKOR... Autóversenyzős.
HA NŐK, AKKOR... Feleségem.
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Autóversenyzés.

HA AUTÓ, AKKOR... Nissan.
HA BUKÁS, AKKOR... Opel Astra Hungaroring '95.
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Tóth Imre.
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Nyugdíjban leszek.
HA ÁLOM, AKKOR... Almera Kit-Car.



TREXLER ZOLTÁN

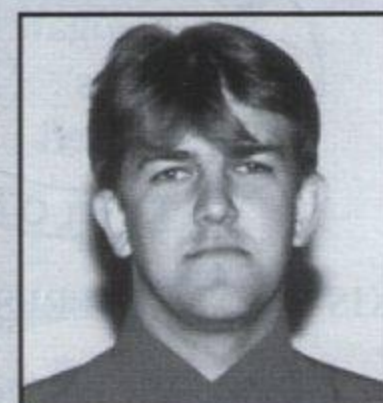
HA MUNKA, AKKOR... VW-Audi javítás.
HA CSALÁD, AKKOR... Esküvő.
HA ZENE, AKKOR... LGT.
HA FILM, AKKOR... Bruce Willis.
HA NŐK, AKKOR... Katalin.
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... úszás.

HA AUTÓ, AKKOR... Gr. A Golf®.
HA BUKÁS, AKKOR... Pécs (Árpádtető)
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Haverok, autóverseny.
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Azt nehéz elképzelni.

TÓTH IMRE

HA MUNKA, AKKOR... Éljen május elseje!
HA CSALÁD, AKKOR... Koko Motorsport.
HA ZENE, AKKOR... Juventus Rádió, ... a hangja jó?
HA FILM, AKKOR... Go well go Shell.
HA NŐ, AKKOR... Nő vagy csökken?
HA MÁSIK SPORT, AKKOR... Gyors és veszélyes.

HA AUTÓ, AKKOR... 1. Nissan
 2. Pronto autó.
HA BUKÁS, AKKOR... Jut belőle minden évre elég.
HA MÁSIK TÁRS, AKKOR... Nagyon jó és nagyon gyors = Turi Tamás.
HA MÁR NEM VERSENYZEL, AKKOR... Tűzoltó, dublőr, navigátor
HA ÁLOM, AKKOR... Rallye VB.



„Étvágygerjesztő” júliusra

Július 5 – 7.	Veszprém Rali – Veszprém
Július 7.	Ralikrossz – Nagydobos
Július 20 – 21.	Gokart – Győr
Július 20 – 21.	Ralikrossz – Nyírad
Július 27 – 28.	Autós hegyiverseny – Parádsasvár

Megrendelőlap

Megrendelem postai utánvétellel a Navigátor című lap 1996-ban megjelenő számait. Vállalom, hogy a lap árát, 200 Ft-ot és a postaköltséget átvételkor fizetem.

NÉV:

LAKCÍM:

TEL.:

DÁTUM: aláírás

Kérjük megrendelési igény esetén ezt a szelvényt a szerkesztőség címére (2831 Tarján, Pf. 15.) visszaküldeni szíveskedjenek!

HIRDETÉSI DÍJAK

Színes A/4 (egész oldal)	50 eFt+ÁFA
Színes A/5 (fél oldal)	30 eFt+ÁFA
Fekete-fehér A/4 (egész oldal)	20 eFt+ÁFA
Fekete-fehér A/5 (fél oldal)	12 eFt+ÁFA
FF oldal alján teljes szélesség x 5 cm	6 eFt+ÁFA

A versenyautó és alkatrész apróhirdetéseket továbbra is díjtalanul közöljük az amatőr ügyességi és szlalomversenyek időpontjával együtt.

Hirdetésfelvétel:

a szerkesztőség címén.

Információ: 06-20/458-548

IMPRESSZUM Kiadó: Sher-Wood Bt. Tatabánya, Fő tér 3.
Szerkesztőség: 2831 Tarján, Pf. 15. Tel.: 06/20-458-548.
Tervezőszerkesztő: Lehotzky Zsuzsa. Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt.
Tel.: 34/316-539. Nyomda: Turul Nyomda Kft. Tel.: 34/316-644.

ŠKODA Szaküzlet

Favorit, 120, 105 S
gyári alkatrészek.

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



ŠKODA

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

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



KIS- ÉS NAGYKERESKEDELEM

Vevőszolgálat tel.: 76/476-614

BGM

Egy név a **ralikrossz** élvonalából

BGM

Hogy ön és autója jól járjon!

BGM

Egy név a **siker** érdekében

BGM



NIPPARTS



Todd Jones

Toni Tani



Fülöp Rajmund
az 1995-ös év ralikrossz
bajnoka
navigátorával

Iványi Sándorral
idén

TREKUSA™ kerékpárral
szerzi meg
a versenyzéshez szükséges
állóképességet.

A **TREK**USA™ kerékpárok kizárólagos
magyarországi forgalmazója:

Nagoryan Kft.

2831 Tarján, Petőfi S. u. 17.
Tel.: 06-20-463-107

TREKUSA™