

„NAVIGÁTOR” '96

Híradás a rallye világából

I. ÉVFOLYAM 2. SZÁM




- ESZTERGOM: ÖSSZEFOGLALÓ AZ ELSŐ ÉS A MÁSODOSZTÁLY „NYITÓMÉRKŐZÉSÉRŐL”
- CSÖKŐ ZOLTÁN: SALGÓTARJÁN - KAZÁR
- SALGÓ RALLYE: ÚTVONAL ÉS RAJTLISTA
- TEREPRALLYE MISKOLCON



Második számunkban sikerült pótolnunk egy hiányosságot: lapunkban megtalálhatjátok a Salgó rallye indulóit és az útvonalról is tájékoztatást adunk. Ismét belemerültünk a navigátorkodás rejtelseibe, ezúttal Csökő Zoltán volt segítségünkre, aki végigkalauzol benneteket Kazáron.

Megtettünk minden tőlünk telhetőt, mikor kibogoztuk az esztergomi verseny eredménylistáit és egy picit hosszabb lélegzetvételű tudósítást írtunk mindkét osztály küzdelméről. A „sárdagasztók” idénynyitója is eljutottunk, melyet Miskolcon rendeztek március harmadik hétvégéjén AGIP RF 2001 RAID néven. Kollár Attila tudósítását a 14-15. oldalon olvashatjátok.

Továbbra is várjuk a -al kapcsolatos ötleteiteket és kérdéseiteket az újságban található telefonszámon, vagy levélben a szerkesztőség címén. Reméljük, ismét tudunk néhány kellemes percet szerezni a ralirajongóknak.

A szerkesztők

„SUBLER”

Szergej fülében még visszhangzott az édesbús esti balalajkaszó, amit Másával összebújva hallgatott a nagy orosz pusztában, mikor reggel odaállt az esztergagép mellé. Nem tudni, hogy az elporlasztott vodka vagy Mása gyönyörű szeme miatt állította be pontatlanul a késeket, de az biztos, hogy a Szokolai testvérpárost az ő figyelmetlensége miatt zárták ki a IV. Champion-Arbau Rallye-ról.

Lehet, hogy ha a befejező technikai ellenőrzést Szergejnél végzik, akkor pöccent egyet a beállító csavaron, és Szokolai Tibor most hat ponttal gazdagabb, a subler azonban csak Esztergomban került elő, ahol a gyári féktárcsa húsosnak bizonyult. Tibor nem nyugodott bele, és kért egy szakvéleményt az egyik hazai alkatrészforgalmazótól. Méregették is a ratáron lévő féktárcsákat, és lám ott is találtak mindenfélét, de a homologizációnak megfelelő tíz milliméterest még véletlenül sem.

Egy versenyzőtől nem várhatjuk el, hogy sublerral a hóna alatt járja a boltokat, mire talál egy olyan gyári alkatrészt, amely megfelel az előírásoknak, mert annak előbb-utóbb az lenne a vége, hogy a tűzálló overált kényszerzubbonyra cserélhetné. Van ugyan kis hazánkban néhány esztergályos, aki helyreigazíthatná a hibákat, de szerintem a Tóth Janika sem vitt magával lemezollót a „Grifone”-hoz, hogy levágja az ajtó sarkát, ha az nem csukódik be.

A felügyelőtestület a szabályok szerint, a mérés alapján döntött. A homolog lapon 10 milliméter volt, az autóban 10,3, ez tehát kizárás, még akkor is, ha az a fránya subler belemérte a féktárcsa peremén lévő rozsdát is. Milyen hasznavehetetlen ez a korszerű szerkezet, hogy ezt az értéket nem különítette el, mikor a végeredményt „kiírta a monitoron”!

Mivel nem tudunk oroszul, csak annyit tehetünk, hogy mi is megkérjük a fellebbezés elbírálóját, hogy ez esetben ne csak a szabálykönyv alapján döntsenek, mert az arra nem rendelkezik, hogy Szergejnek ki vegyen sublert.

Barátunk azóta is minden nap bemegy a gyárba, esztergál néhány száz darab féktárcsát, melyek azért hasonlítanak egymásra, de soha nem gondol arra, hogy hány belépőt vehetne a Nyírfácska együttes műsorára azon a pénzen, amit a Szokolai fivérek kidobtak az ablakon.

Neked Tibor azt javasoljuk, ne várd meg, míg döntés születik, hanem küldj egy sublert Szergejnek, még ma!...



AZ ÖREG KIRÁLY MEGVÉDTE TRÓNJÁT...

... szerencsére volt kitől, illetve kikötől, hiszen egy nagyon erős mezőny sorakozott fel a IV. Champion-Arbau Rallye rajtjánál. Az elsőosztályra 545 km, ezen belül 18, a másodosztályra 365 km-en 11 gyorsasági várt. Ezekből néhány elmaradt, de ennek ellenére izgalmas és jó versenyt láthatunk. Talán most volt első ízben igazán kegyes az időjárás a résztvevőkhöz és a több tízezer nézőhöz az Esztergom rallye-k történetében.



Az „öreg király”

Az edzésen jó pályák és megfelelő időbeosztás várta a versenyzőket. A strázsahegyi gyorsasági szakasz minősége minden eddiginél jobbra sikerült. A vonalvezetéssel nem mindenki volt elégedett, de a rendezők elárulták, huszonöt évük van a tökéletesítésre, ugyanis ennyi időre kapták meg a területet. A késői hóolvadás ellenére sikerült egy viszonylag sima vegyes talajú gyorsaságit építeniük. Még a verseny előtti nap is dolgoztak a gépek, hogy szombat reggel a rali II. ne egy edzésen tönkretett gyorsaságin kezdjen. A már hagyományosnak mondható Lábatlan-Bajna és Tardosbánya-Bikolpuszta mellett az újdonság erejével hatott Tatabányán a rugógyári út és az Oroszlány-Pusztavám is, ami azért nem egy Zagyvaróna-Cered. A tatabányai gyorsasági eredetileg Várgesztes felé lett volna, de azon az úton talán még most sem olvadt el a hó, így maradt a rugógyári út, ami többek véleménye alapján nem egy unalmas gyorsasági és talán senkinek nem volt olyan érzése, hogy kényszerből valami gyenge pályán kell autózni. A legtöbb morgolódás az oroszlányi edzésen volt, mert a többség nagyon gyorsnak találta a pályát, és a lassítók nem a legmegfelelőbb helyeken voltak. Itt az edzésen történt egy ütközés, de ha jól értesültünk, a legnagyobb sérülést a versenyzők pénztárcája szenvedte. Persze ez sem mindegy.

A pénteki gépátvételen csak pörögtünk, mint bajóti búcsúban a körhinta, mert né-

melyik masinánál még azt is nehéz volt eldönteni, melyik az eleje és a hátulja. Egyöntetű sikert aratott Janika varacskos kiállítású Toyotája. Ranga Lászlóék a már megszokott, de nem kevésbé brutális MOL-Fordjukkal érkeztek. Ferjancz Attila MOBIL matricát ragasztott fehér Fordjára, és évek óta talán most volt először elégedett az autóval. Lehet, hogy ezt hálálta meg a Cosworth. Gyanítom, hogy az élmezőny nem aludt nyugodtan a gépátvétel után, ha lefekvés előtt eszükbe jutott Érdi Tibor „A”-s Mazdája, ami annak idején könnyen díszlet lehetett volna a „Csillagok háborújában”. Még nem említettük az „N”-es autókat, ahol nyugodtan külön versenyt lehetne hirdetni a Fordoknak, mert annyi van belőlük, hogy ha sorba állítanánk őket, végigérnének a bikoli gyorsan. Ennek örülhetünk, hiszen végre olyan versenyeket láthatunk majd, ahol nem dől el már szombat este az első hely sorsa.

A gépátvétel után a PROLOG-ön mutatkozott be a mezőny, nem kis látványosságot szolgáltatva Esztergom lakosságának. Ez a verseny értékelésébe ugyan nem számított bele, de senki nem okozott csalódást az egész télen koplaló, ralira éhes rajongóknak.

Szombaton reggel Lábatlanon kezdődött a verseny, de ez egy ravaszul elhelyezett lassító miatt nem számított bele az értékelésbe. Tóth János és Gergely Ferenc úgy döntöttek, hogy nem bízzák a véletlenre,

és nyolc gyorsaságin abszolút időt autóztak az őket követő Ranga-Büki kettős előtt.

Magabiztosan haladt a harmadik helyen Ferjancz Attila Tóth Csabával, mígnem az első Strázsahegyen a turbó hibája miatt becsúszott nekik egy 44. idő. Ez komoly lehetőséget kínált az őket üldöző Tóth „Gili”, Vizin László, dr. Konta Imre, Kiss Feri, Gerecsér Tibor alkotta ötösfogatnak, de az „öreg” vasárnap megmutatta a foga fehérjét, és rendet csinált a trónkövetelők között. Szombaton lélegzetvételnyi időt kapott a mezőny a tardosbányai gyorsasági etappá nyilvánításával. A Szeleczy Tamásékkal történt sajnálatos eset miatt a második oroszlányi gyorsasági ideje átlagolva lett, így a szombati szakasz végeredménye hat gyorsasági szakasz teljesítése után alakult ki. E szerint ifj. Tóth János 40 másodperccel vezetett Ranga László előtt, mígnem egy óvást követően 5 perc büntetést kapott, mert nem szabályszerűen járt el az egyik időellenőrző állomáson. Lapunknak nem célja és nem is feladata, hogy állást foglaljon vitás kérdésekben. Az egyszerű tényközlés érdekében kérdeztük meg ifj. Tóth Jánost a történetekről:

„A lábatlani gyorsasági előtti időellenőrző állomást egy balos kanyarba telepítették. Késésben voltunk, az ott álló autótól nem láttam a táblákat, és egyszerűen bementünk az állomás területére. Először a gyorsasági rajtját jelző táblát láttuk meg. Megálltam, a Feri kiszállt, és beírta

az időket. Szó nem volt visszatolatról vagy előzésről, egyszerűen nem láttam a táblákat, ezért mentünk túl rajta. Óvást nyújtottak be ellenünk, és a büntetésünk öt perc lett, ami szerintem ebben az esetben nem jogos, hiszen öt percet közlekedési szabály megsértéséért vagy a „stop”-nál való időbeírás elmulasztásáért kaphat valaki.”

Még egyszer hozzáteszem, nem állásfoglalásképpen közöltük ifj. Tóth János véleményét, hiszen azt, hogy ki, mikor, milyen büntetést kap, a felügyelő testület tiszte eldönteni. Egy biztos. Ezek a versenyzők, akik a mezőny elején vannak, olyanok, mint egy kirakati bábu. Mindegy, hogy Ranga Lászlóról, Ferjancz Attiláról vagy

ifj. Tóth Jánosról van szó, egyikük sem adhat lehetőséget arra, hogy vitás kérdések merüljenek fel velük kapcsolatban, hiszen annyira a figyelem középpontjában állnak, hogy ezek jelentősége náluk megsokszorozódik. Szinte biztos vagyok abban, hogy másodosztályban, mondjuk 260-as rajtszámmal nem lett volna ekkora ügy az egészből.

Fortuna vasárnap sem állt „Janikáék” mellé, mert a szivárgó benzintől autójuk meggyulladt, és kénytelenek voltak befejezni a versenyt. Az élen a kitűnő teljesítményt nyújtó Ranga László és Büki Ernő ment viharos tempóban a cél felé. Enyhe kifejezés, hogy nem volt szerencsájuk, hiszen az utolsó gyors előtt

kellett letenniük a húsz pontról egy vezérműszíj miatt.

A IV. Champion-Arbau Rallye valószínű, nem tartozik Érdi Tiborék szépeplékű versenyei közé, hiszen nem sokáig élvezheték az új autót, még a verseny elején kellett kiállniuk a meghajtás hibája miatt. Reméljük, Salgótarjánban nekik is nagyobb szerencsájuk lesz.

Nyugodtan mondhatom, hogy a legszomorúbb esemény Szeleczky Tamás és Tóth Imre balszerencséje volt. Több volt ez, mint balszerencse, hiszen egy porig égett autó akár egy pályafutás végét is jelenthetné, de bízunk benne, hogy Tamásék talpra állnak, és újra tudnak majd csoportjukban első időket autózni.

A/8.: Az, hogy Ranga, ifj. Tóth és Érdi kiesett, egy cseppet sem csökkenti Ferjancz Attiláék győzelmének értékét. Sőt! Attila vasárnap egyre jobb időket autózva dolgozta le azt a másfél percet, mikor a turbó hibája miatt csak egy másodperccel előzte meg a „Strázsán” Ördögh Mixi Cinquecento-ját. Nem kívánom felsorolni, hogy ki és mennyivel vezetett Ferjanczék előtt szombat este, csak példaképpen említem a Tóth „Gili”-Csökő Zoltán párost, akik 25 másodperces előnnyel tértek nyugovóra az első szakasz végén.

Egyébként abszolútban is és kategóriában is második lett Tóth „Gili”, aki Csökő Zoltánnal jól besztotta az Audit, végig kitűnő időket autózott, és az utolsó gyorson még egy abszolút első időt is kipróbáltak az Audiból. A kategória harmadik helyére a Lancia-párti Horner Péter és Kerék István érkezett. „Bubu” megmutatta, hogy képes beszélni a Lanciával az élmezőny küzdelmébe, hiszen a Strázsahegyén 3., 5. és 7. időt autózott.

Jól jellemzi az „N”-csoport erősödését, hogy Horner „Bubu” harmadik helye abszolútban kettes pontot, azaz egy kilencedik helyezést jelentett.

Az A/8 végeredménye tehát:

- | | | |
|-------------------------|----------------|--------|
| 1. Ferjancz A.-Tóth Cs. | Ford Escort C. | 9 pont |
| 2. Tóth F.-Csökő Z. | Audi S2 | 6 pont |
| 3. Horner P.-Kerék I. | Lancia HF I. | 4 pont |

Ranga László és Büki Ernő



Köztudott, hogy egy eredménylista nem csak abszolút értékelésből áll. Röviden nézzük át a többi kategóriát, ahol szerényebb lóerőkkel legalább akkora küzdelem zajlik a pontokért, mint a „háromszázások” között.

F2 első hely: Keill-Molnár-Opel Astra



A/7.: Keill József Molnár Attilával az oldalon éppencsak kicsúszott az abszolút tizből, de a kategóriát és az F2000-t magabiztosan nyerték. Az utolsó gyorsaságin tették fel az i-re a pontot, mikor egy abszolút hatodik időt mentek. A célba közel kétperces előnnyel gurultak a Hényel-Andrejszky-Opel trió előtt, akik negyven másodperccel előzték meg a bronzérmes Bojtár Attilát és Prókay Bélát.

A bajnoki pontokon az alábbiak szerint osztottak:

- | | | |
|---------------------------------|--------------|---------|
| 1. Keill J.-Molnár A. | Opel Astra | 9 pont |
| 2. Hényel Gy.-
Andrejszky Z. | Opel Kadett | 6 pont |
| 3. Bojtár A.-Prókay B. | Renault Clio | 4 pont |
| 4. Erdei I.-Takács F. | VW Golf | 3 pont. |



Retkenwald Zsolt és Frankó János

N/2.: 1993-ban a Salgó Ralin 147 páros nevezett másodosztályban, ebből 71 (!) N/2-es autó volt. Igaz, hogy akkor még a trabisok sem ötven, hanem harminchárman voltak. Olyan nevek versenyeztek a „kereklámpások” között, mint Födő Imre, László Emil, Faltusz Péter, Pethő István és Wieszt János. A '96-os rajtlistában egyetlen nevet találtunk, aki azóta is hű a kategóriához. Ő Csontos Szilárd. Idén tizenhárom indulóból tízen célba értek. Elsőként a Retkenwald-Frankó kettős Peugeot-val 43 másodperccel Csontos Szilárd Suzukija és közel egy perccel Posta Attila Peugeot-ja előtt. Újoncként jól sikerült Király Jánosék bemutatkozása. A Tatabányai ASE versenyzői három pontra tették rá a kezüket.

1. Retkenwald Zs.- Frankó J.	Peugeot 205	9 pont
2. Csontos Sz.- Dittrich Z.	Suzuki Swift	6 pont
3. Posta A.-Jandsó E.	Peugeot 205	4 pont
4. Király J.-Szunyi Cs.	Lada Szamara	3 pont
5. Tóth J.-Lendvay Z.	Lada 2105	2 pont
6. Tajmei T.-Varga Z.	Lada 2105	1 pont

A RALI II. ELSŐ TÍZ HELYEZETTJE ÍGY OSZTOZOTT A PONTOKON:

1. Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	20 pont
2. Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	15 pont
3. Födő I.-Födő T.	Lada 2105	12 pont
4. Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	10 pont
5. Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	8 pont
6. Retkenwald Zs.- Frankó J.	Peugeot 205	6 pont
7. Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	4 pont
8. Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	3 pont
9. Maricsek M.- Kovács K.	Lada 2105	2 pont
10. Faltusz P.-Békefi Z.	Lada 2105	1 pont



Lendületesen

Az eredményhirdetéshez ideális hely volt a Dobó Gimnázium aulája, ahol a rendezők igazán szép kupákat nyújtottak át az arra jogosultaknak. Valószínű, hogy néhány korty pezsgő nemcsak Ferjancz Attila meghatottságát segítette volna leplezni. Nem arról van szó, hogy egy eredményhirdetés tegyen túl a bikolpusztai locsolóbálon, de ami jár az jár. A ceremónia végeztével a résztvevők kitolattak a gimnáziumot körülvevő virágágyásokból, ahol parkolási gondjukat oldották meg maradandó emléket hagyva a diákoknak: hétvégén raliverseny volt Esztergomban.

JÓ UTAT, JÓ VERSENYT KÍVÁN
A KORNER BT.
A TATABÁNYAI ÉS AZ ÉRDI 
TÖLTŐÁLLOMÁS ÜZEMELTETŐJE.



Kiss László és Bedő Miklós

A/6.: Kiss László és Bedő Miklós Szamara-jukkal nem hagyták szóhoz jutni kategóriájuk többi párosát. Ez számokban kifejezve 1 perc 10 másodperc előnyt jelentett a célban. A másodosztályhoz hasonlóan már itt sem a „kockalám-pások” bitorolják a dobogó legfelső fokát, hiszen a legjobb 2107-es a Szabó-Petrikovics kettős Peugeot-ja után a géposztály harmadik helyére futott be Sóvári Péter és Varga Zsolt irányításával.

Ebben a géposztályban minden pontot érő helyre jutott célbaérkező:

1. Kiss L.-Bedő M.	Lada Samara	9 pont
2. Szabó Gy.-Petrikovics L.	Peugeot 205 GTI	6 pont
3. Sóvári P.-Varga Zs.	Lada 2107	4 pont
4. Vass I.-Dömök Z.	Lada 2107	3 pont
5. Maruzsi L.-Kovács Zs.	Lada 2107	2 pont
6. Szajky I.-Papp Gy.	Lada 2107	1 pont

A/5.: Az 1300-as Ladák látványteremtő pontvadászatából két nagy esélyes, Matics Misi és Balogh László idejekorán kiesett, de ez semmiképp nem csökkenti Floch István és Péntzes László győzelmének értékét, akik nagy küzdelemben egy perccel előzték meg az Orbán-Flaskó, másféllel pedig a Fehér-Varga párosokat. A szerény lóerőkkel, de töretlen lelkesedéssel a Zsigulik között versenyző Ördögh Mixi kivételével, minden célbaérkezőnek jutott a pontokból:

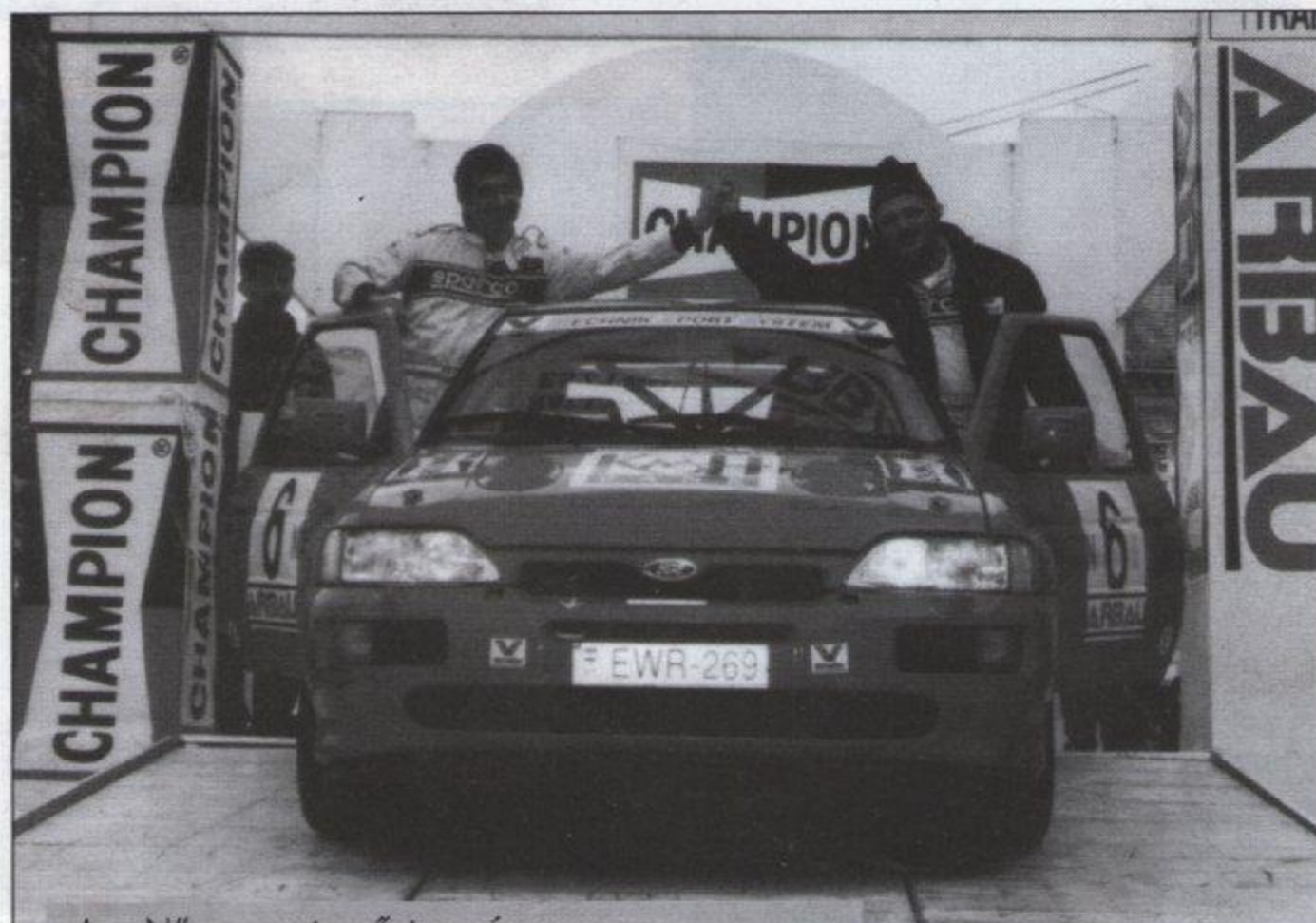
1. Floch I.-Péntzes L.	Lada 2105	9 pont
2. Orbán I.-Flaskó Gy.	Lada 2105	6 pont
3. Fehér I.-Varga Zs.	Lada 2105	4 pont
4. Dékány S.-Bányai G.	Tavria	3 pont
5. Markovics Gy.-Kazár M.	Opel Corsa	2 pont
6. Mészáros A.-Mihalovics M.	Lada Samara	1 pont



Floch István egy sokat megélt navigátorral, Péntzes Lászlóval

N/4.: A legnagyobb szériaautóknál nagy versenyt várhattunk, mert néhány pilóta az abszolút értékelés dobogós helyezései felé kacsintgatott. Megjegyzem, nem is ok nélkül. Vizin Lászlónak és Gönczi Lászlónak jött ki legjobban a lépés. Ők nyerték a csoportot és a kategóriát is, de az igazsághoz tartozik, hogy Szeleczy Tamás és Tóth Imre fejtörést okozott Vizinéknek az első három gyorsaságin és Hideg Krisztián is ment, mint a vihar, csak a kelletténél korábban fejezte be a küzdelmet. Az ezüstérmét a Dr. Konta-Táborszky-Ford trió szerezte meg 20 másodperccel megelőzve a két Kisst, Ferit és Ernőt, akik ideje azért valamit sejtet... A dobogóról éppenszámra lecsúszott új navigátorával Gerencsér Tibor, aki az öreg rókák rutinjával szaladt ötödik időt vasárnap Tardoson.

1. Vizin L.-Gönczi L.	Ford E.C.	9 pont
2. Dr. Konta I.-Táborszky A.	Ford E.C.	6 pont
3. Kiss E.-Kiss E.	Ford E.C.	4 pont
4. Gerencsér T.-Garamvölgyi Z.	Ford E.C.	3 pont
5. Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi G.	2 pont
6. Hubert I.-Mészáros S.	Ford Sierra	1 pont



Az „N” csoport győztes párosa

N/3.: A Tamax Rallye Team párosa Varga Bálint és Szabados Balázs nem bírta a véletlenre, és több mint két perccel hagyta maga mögött ellenfeleit. Kapitányék a második, mögöttük fél perccel Halász Zsolt és Vörös József harmadikok lettek. Itt is voltak „fontos” kiesők. A vártnál korábban fejezte be a küzdelmet Radó István Bereczky Ákossal, és Kovács József Kovács Attilával, akik a géposztály második-harmadik helyén autóztak.



A Tamax Rallye Team párosa: Vargha Bálint és Szabados Balázs

1. Varga B.-Szabados B.	Opel Kadett	9 pont
2. Kapitány Z.-Kapitány J.	Opel Kadett	6 pont
3. Halász Zs.-Vörös J.	Opel Kadett	4 pont
4. Dudinszky I.-Tóth Zs.	Opel Kadett	3 pont



Egy apró hiba Martin László előadásában

N/2.: A Peugeot-k közé férközött Szigeti Attila és Szűcs Sándor Mitsubishi Mirage-val és fél perccel volt gyorsabb náluk az ezüstérmes Martin László és Takács Árpád a Stoll SE-ből, őket nem egész egy perccel előzte meg Nagy Zoltán és Bíró Zoltán, akik bezsebelték a győzelemért járó 9 pontot.

1. Nagy Z.-Bíró Z.	Peugeot 205	9 pont
2. Martin L.-Takács Á.	Peugeot 205	6 pont
3. Szigeti A.-Szűcs S.	Mitsubishi	4 pont
4. Varga I.-Nagy S.	Peugeot 205	3 pont
5. Ollé S.-Lukács Zs.	Suzuki Swift	2 pont

AZ ELSŐ OSZTÁLY ABSZOLÚT ÉRTÉKELÉSE A KÖVETKEZŐKÉPPEN ALAKULT:

1. Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford E.C.	20 pont
2. Tóth F.-Csökö Z.	Audi	15 pont
3. Vizin L.-Gönczi I.	Ford E.C.	12 pont
4. Dr. Konta I.-Táborszky A.	Ford E.C.	10 pont
5. Kiss F.-Kiss E.	Ford E.C.	8 pont
6. Gerencsér T.-Garamvölgyi Z.	Ford E.C.	6 pont
7. Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi	4 pont
8. Hubert I.-Mészáros S.	Ford Sierra	3 pont
9. Horner P.-Kerék I.	Lancia HF I.	2 pont
10. Ábrahám Z.-Mike A.	Ford E.C.	1 pont

Kiss Feri megbarátkozott a Forddal



HA BOLESZLAVBAN TUDNÁK...

... biztos híznának egy pár kilót attól, hogy az általuk levetett Skodákkal nem mindennapos műsort adott elő a magyar utánpótlás az Esztergom Rallyen. Mit tagadjuk, hogy ezek a Favoritok nyerték '94-ben a VB-n az F2000-t, de azért elgondolkodtató, hogy a győztes Fülöp-Iványi és a második Stréhli-Locher párosok utcai gumival autóztak a Strázsahegyen az első osztály abszolút 14-15. helyének megfelelő időket.

A rajtszámok osztásánál nem nagyon számított Fülöp Rajmund tavalyi ralikrossz bajnoki címe, úgyhogy 239. indulóként már a többiek idejét tudva autózott nyitásnak két abszolútot a „strázsan”. Ezen felbuzdulva dönthetett úgy, hogy nem szívesen engedi ki kezéből az első helyet, így aratott – ha van ilyen a raliban – rajt-cél győzelmet. Érdekesség lehet, hogy Iványi Sándor '94-ben ugyanitt nyert másodosztályt, de akkor még a mostani ezüstérmes Stréhli József navigátoraként.

Már az edzésen mágnesként vonzotta a kíváncsiskodókat a későbbi győztes autó. A hátsó szélvédő sarkában hagyott „CZ” felirat többeknek eszébe juttatta, hogy nem egy otthon barkácsolt szekérről van szó, ez azonban csak addig állt a figyelem középpontjában, míg egy tréleről legurították Szamos Tamásék 106-os Peugeot-ját, ami a fél mezőny kedvét elvette a versenyzéstől.



Fülöp Rajmund és Iványi Sándor

Ahhoz képest, hogy néhány éve a Salgó Rali gépátvételén egy „krómozott kilincses” Lanciától is tátva maradt a szánk, elég nagyot fejlődött a hazai autósport. A tél folyamán kb. kétharmadára csökkent a másodosztály. Alig több, mint hatvan páros jelentkezett a megmérettetésre. Bizonyára közrejátszott ebben az is, hogy az idén kénytelenek voltunk megválni az „N”-es kerekklámpás Zsiguliktól.

A tervezett 11 gyorsaságiból a két Tardos-Bikol elmaradt, illetve etapként szerepelt. A kilenc értékelte szakaszból Fülöp Rajmund négyet, Födő Imre kettőt, Stréhli József, Tóth István és a tavalyi bajnok, Wieszt János pedig egyet-egyet teljesített a legrövidebb idő alatt.

Az első komolyabb akadályt valamennyi elrajtolónak egy nagy kátyú jelentette, mikor megpróbált kihajtani a „rajtvárakozónak” becézett, „csibedrótta” körbekerített dorogi parkolóból. Tudjuk, hogy egy verseny megszervezése mennyi vesződéssel jár, de legalább a fotósok kedvéért elhelyezhettek volna egy „RAJT” feliratot a jobb napokat is megélt Volán parkoló kijáratánál a rendezők.

Az estébe nyúló verseny végén negyven értékelhető páros érkezett a dorogi célba. Az A/5-ben 16, az A/4-ben 4, az N/3-ban és az N/2-ben tíz-tíz autó legénysége teljesítette sikeresen a távot. Nézzük át, ki hogyan jutott hozzá a kilenc ponthoz:

STRAUBINGER MOTORSPORT

Favorit és Felicia gyári alkatrészek, motor, futómű és optikai tuningok.

06-20/446-655

Szerpen

Team





Födők a tőlük megszokott tempóval

1. Fölöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	9 pont
2. Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	6 pont
3. Födő I.-Födő T.	Lada 2105	4 pont
4. Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	3 pont
5. Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	2 pont
6. Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	1 pont

A/4.: Itt könnyebb helyzetben vagyunk, hiszen mindössze öt Trabi vette fel a harcot, és ebből négy sikeresen teljesítette a távot. Egyedül Kóváry Barna és Taródi János nem gurult át a célvonalon. Sajnálhatják, mert az első három idejük alapján még ezüstérmes pozícióba sorolhattuk őket. A győztes Kovács Emil Trabantja 28 másodperccel volt gyorsabb Gémesi Lászlóénál, és három perc tizenhatal a bronzérmes Gerőfi Gáborénál. A tavalyi bajnok Sánta Péter Bordák Piroskával külön harcot vívott a technikával. Becsületükre legyen mondva, hogy miután több mint tizennégy percet töltöttek a tatabányai szakaszon, nem adták fel a versenyt és ez három pontot hozott nekik a konyhára.

1. Kovács E.- Martinkovics P.	Trabant	9 pont
2. Gémesi L.-Handl Z.	Trabant	6 pont
3. Gerőfi G.-Gerőfi L.	Trabant	4 pont
4. Sánta P.-Bordák P.	Trabant	3 pont



Gerőfiék lendületesen adták elő

Az „N” csoport ezüstérmesei: Horváth Péter és Asztalos Tamás



Az **A/5.** géposztály végső sorrendje egyben az abszolút értékelése is, hiszen a legjobb N-es autóval Retkenwald Zsolt és Frankó János a másodosztály hatodik helyére érkezett. Fülöpék fokozatosan növelték előnyüket az őket üldözőkkel szemben, Skodájuk gond nélkül falta a kilométereket. Nem különben Stréhli Jóskaé, aki az első „Strázsán” még forgolódott egy kicsit, aztán elővette nyugodtabbik formáját, és a rá jellemző precízséggel autózott a második helyen. Viharos tempóban haladt egy dobogós hely felé Bordák Zoltán és Zombori Attila, de sajnos az oroslányi gyorsasági után „elült a vihar”. Valószínű, hogy Födő Imrere nem hatott nyugtatólag a három Favorit, mert a tőle már megszokott módon hajszolta Zsiguliját, és a másodosztályban egyedül ő nem volt hajlandó négy percet eltölteni a Rugógyári pályán. Ezt azt jelentette, hogy utcai gumival ment azonos időt az első osztály kategóriagyőztes Ladájával. Wieszt Jánosnak és újdonsült navigátorának, Háromi Gábornak ezúttal nem jött ki a lépés, bár a Strázsahegyen szemet gyönyörködtetően forgatták a bajnok autót. Ha az egyik tatabányai szakaszon nem jön közbe egy harmincharmadik idő, a dobogón végezhetek volna. Jó néhány éve koptatja már a ralipályákat Tóth István, akit Kronome Ákos navigált a negyedik helyre. Könnyen lehet, hogy a pontosztokodásba beleszólt volna László Emil, aki műszaki hiba miatt állt ki és Pethő István is, aki már az első gyorson kétszer felborította autóját. Pontszerző helyre érkezett Szokolai Tibor, de őt a műszaki ellenőrzés után kizárta a felügyelőtestület.

A sok vitát kiváltó esetre később visszatérünk majd. Lehetetlen a teljesség igényével írni a rali II. legnépesebb géposztályáról, mert sok olyan páros volt, amelyik egy-egy szakaszon ötödik vagy hatodik időt autózott, de azért bízom abban, hogy nagyon fontos dolgok nem maradtak ki.

N/3.: Horváth Péter és Asztalos Tamás tulajdonképpen ott folytatták, ahol tavaly abbahagyták. Abszolút hetedik helyük kategóriagyőzelemet jelentett, 31 másodperccel voltak jobbak a Geng Ferenc-Czinó Sándor-Opel Corsa hármasnál. A második lábatlani gyorsan a szakasz győztese, Stréhli József mindössze négy másodperccel volt gyorsabb Asztalos Tamáséknál. Úgy érzem, soha nem fogok rájönni, hogy a bronzérmes Görög Tibor Rátkai Sándorral miért került az eredménylista negyvenedik helyére. Ha valaki tudja, megkérem, hívja fel szerkesztőségünket, mert ez már mindannyiunknak okozott néhány álmatlan éjszakát. Egyébként talán ebben a géposztályban volt a legnagyobb a harc, mert a 2-3-4. hely pontjaiért két másodpercenként érkeztek a versenyzők. Bánatunkra Radóné Sisák Mária megkönnyítette a férfiak dolgát és mindössze öt gyorsasági szakaszt teljesített Monostori Péterrel az oldalán.

1. Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205 GTI	9 pont
2. Geng F.-Czinó S.	Opel Corsa	6 pont
3. Görög T.-Rátkai S.	Peugeot 205 GTI	4 pont
4. Szabó M.-Sárdi F.	Ford Fiesta	3 pont
5. Bereczki N.-Takács I.	Lada 2107	2 pont
6. Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	1 pont

NAVIGÁTORKODÁST

Cs. Z.: Köztudott, hogy az átlagsebességnek annyinak kell lenni, amennyi a szabálykönyvben le van írva. Lehet, hogy rosszul látom, de úgy vettem észre, hogy a lassítókat nem azért teszik bele a pályákba, hogy a veszélyt csökkentsék, hanem hogy az átlagsebességet a megfelelő értékre hozzák. Példaként tudom említeni az orosz-lányi gyorsaságit, ami rettenetesen gyors, és az összes kanyarban csúszós, szürke az aszfalt. Ezen a pályán úgy vettük észre, hogy a lassítók nem ott voltak, ahol szükséges lett volna, hanem ahol a rendezőnek könnyű volt kialakítani. Volt egy olyan rész benne, ahol másfél-két kilométert robogtunk hatodik „teligázon”, és ez egy szénporos, csúszós pályán nem túl szellemes.

Beszéljünk a lassítókról!

Cs. Z.: Azt hiszem, hogy a versenyzők többsége utálja a lassítókat, mert nem szlalomozni szeretünk, hanem robogni, amennyivel csak lehet. Lassítókra mégis szükség van, és ha okosan helyezik el, megvan az a haszna, hogy lecsökkenti a veszélyt. Olyan helyekről van szó, ahol egy hosszú egyenes végén jön egy nem túl erős kanyar, ami egyébként ugyanazzal a tempóval vagy egy sebességi fokozattal lejjebb elfordulható. Ha az egyenes végén mondjuk egy „bal öt” jön, ott mindenki kitalálja, hol kell fékezni, és ha ezt a féktávot elméred, azért csak egy „bal öt”-re készültél, de ha ez egy „jobb kettő” esetében fordul elő, akkor bizony kettőszázzal vagy száznyolcvannal mérsz, és komoly baj lehet.

Mi az, ami még lényeges lehet?

Cs. Z.: Mi az egyenesek hosszára 10, 30 és 50 métereket használunk, ami valójában sokkal több. Lehet, hogy másnál ugyanez háromszáz méter. Végül is mindegy, hogy mit használasz, a lényeg, hogy az adott információról legyen egy kialakult képed, ami mindig ugyanazt jelenti, és ez vonatkozik a kanyarokra is.

Akkor Salgótarján-Kazár!

Cs. Z.: Ezt a gyorsaságit is szeretjük, annak ellenére, hogy sóhaj-tásnyi rövid pálya. Igazából, ahogy lenni szokott, lefelé úgy gyorsabb, technikásabb, de hozzá kell tennem, hogy ezeknek az autóknak teljesen mintegy, lefelé vagy felfelé mennek.

Ha Salgótarján felől indulunk, a rajt után van egy balos kanyar, és az azt követő egyenesből felérünk egy „jobb három szigorú sodor”-ba, ami önmagában nem olyan veszélyes, csak ott mindig olyan sok néző van, hogy emiatt nagyon oda kell figyelni. Mikor innen felérsz az erdőbe, elég tempós rész következik. Ennek az a veszélye, hogy beszűkül az út, fényes lesz az aszfalt, és nagyon közel vannak a fák, emiatt ez olyan „vállalós” szakasz, ahol eldőlhet, az „adok-kapok” hogyan alakul. A gyors rész végén szintén egy „nézőcsalogató” van, ami egy „bal három bukkan, jobb négy és bal három mínusz” kombináció, ahol igazából az első bal hármas kanyar a legveszélyesebb, mert nagy tempóval érkezünk oda, utána a jobb négyben a sebesség lecsökken, és a „kijárat bal hármas” csak simán el kell fordulni. Innen egy lassító után robogunk lefelé, egészen a „jobb kettő szigorú felkiáltós”-ig. Szerencsére ez egy kicsit befelé dől, és ez legalább pszichikailag jó érzés, de nagyon gyorsan oda lehet érni. Előtte a „púpon” a lassító igazából semmire sem jó, mert úgy érsz a kanyarba, mintha az ott sem lett volna. Ettől nekünk nyolcvan méterre következik a bizonyos „hidas” kombináció, ami nálunk úgy néz ki, hogy „bal három plusz rajta jobb három hídon”. Itt az évek során annyi kalamajka történt, hogy ezt a helyet nagyon tiszteli a mezőny, és ma már ritkán fordul elő nagyobb gond. A hidas kanyar után ismét van egy lassí-

tó, és alig a cél előtt érünk a „kukás kanyarhoz”. Ez egy balos kanyar, ami kétszer dob, a külső íven van egy ház, és előtte nagy alumíniumkukák vannak. Régebben nagyon szerettem itt nézni a versenyt. Ezután már gyakorlatilag bent vagyunk a célban.

Mit vártok Salgótarjánban?

Cs. Z.: Mi úgy gondolkozunk, hogy az elejében akkora harc van, hogy ez könnyen a technika rovására mehet. Nagyon kiélezett a küzdelem, ezért nálunk az a koncepció, hogy beosztással, de jó húzós tempót autózva biztosan célba érjünk, és akkor már nem szokott nagyon rossz eredmény születni.

Kik teszik lehetővé számotokra a versenyzést?

Cs. Z.: Támogatóink a Leier Márton Autócentrum, a Garancia Biztosító, az OMV, az IKR Bábolna, a Raaberfreight, a DIAVIA Autóklíma, a Standox és a Vredestein.

Gy. 9. 11.	Salgótarján - Kazár	5.4 km. aszfalt
	Rajt	
	10 B3 ^{SZ} N-72	30 73 ^{SZ} SODOR
	30 7-B-Ω 73 ^T -B3 ^T	20 B
	20 Ω B2 ^T	20 B2-B2 72 ^{SZ} PADA
	-B2	20 72 ^{SZ} Ω N 20 72 ^{SZ} PADA
	20 B2 → B2 ^{SZ} !!!	30 72 ^{SZ} ! FÉNYES
	30 72	20 FEK B3 ^{SZ} FEK FÉNYES
	Ω 74-B3	20 7 30 B-LASSITÓ BALRÓL
	20 Ω 100 Ω	10 72 ^{SZ} !
	80 B3 ⁺)1(→ 73	30
	LASSITÓ BALRÓL	50 71 v. Ω 20 B2 ^{SZ} 2x N
	30 72 ^T	20 B2 ^T -B2 ^{SZ} !!! → 72 CÉL
	100	STOP

SALGÓTARJÁN 1996.

NAVIGATOR '96

Ha azt mondom: Kisterenye, Kazár vagy Zagyaróna, bizonyára minden ralirajongónak libabőrös lesz a háta, mert ez nem mindennapos versenyt sejtet. Ha ezek mellett a mezőny végigmegy a parádsasvári hegyi pályán, a jól ismert szorospataki gyorsaságin és egy teljesen új, Mogyorósoromról induló szakaszon, biztosak lehetünk abban, hogy a '96-os Salgó-rallye az év egyik legjobb versenye lesz. Ehhez persze nem csak rendezőkre, versenyzőkre és büfékocsikra van szükség, hanem rátok, nézőkre is. Saját érdekekben gondoljatok arra, hogy ha nem tartjátok be a rendezők utasításait, nemcsak veszélybe kerülhettek, hanem a versenyt is azonnal leállítják és így magatokat fosztjátok meg a látványtól.

A rendezők munkáját dícséri, hogy nem kell gyorsaságról gyorsaságira vándorolni, hiszen a rali I. minden szakaszt háromszor, a másodosztály pedig kétszer teljesít majd. Kivétel ez alól a pénteki Sulyom-tetői szakasz, ahol az előző években megrendezett



körverseny helyén lesz egy gyorsasági, amin csak az elsőosztály fog versenyezni.

A gépátvétel pénteken 7.30-tól 11.30-ig lesz a rali I-nek, 13.00-tól 17.00-ig pedig a rali II-nek a Nógrád Megyei Közlekedési Felügyelet Csokonai úti telepén, Salgótarjában.

Délután fél háromkor kezdődik a kisterenyei gyorsasági szakasz, melyet az elsőosztály kétszer teljesít.

Szombaton reggel nyolc órakor indul a rali II. Salgótarján Fő teréről Kazárra, majd Zagyaróna-Cered következik. Innen a parádi hegyipálya, az új gyorsasági: Mogyorósorom-Mátralamás és végül a szorospataki szakasz a sorrend, aztán ugyanezt az útvonalat még egyszer teljesíti a 6 nevező.

Az elsőosztály 10 órakor ered a „kiseb-bek” nyomába azonos útvonalon, de ők háromszor robognak el minden szakaszon.

Balesetmentes, jó versenyt és gyönyörű napsütést kíván minden résztvevőnek és nézőnek a

NAVIGATOR '96

**PEDIKÜR
MANIKÜR
KOZMETIKA
SZOLÁRIUM
SAUNA
GYÓGYMASSZÁZS**

**SZÉPSÉGSZALON
NŐI-FÉRFI FODRÁSZAT
34/372-970
TARJÁN**

SALGÓ '96

RALI II.

A/4

258	Kovács E.-Martinkovics P.	Trabant 601 S
259	Gémesi L.-Handl Z.	Trabant 601 S
260	Gerőfi G.-Gerőfi L.	Trabant 601 S
261	Sánta P.-Bordák P.	Trabant 601 S
262	Kóváry B.-Taródi J.	Trabant 601 S
263	Mándi M. B.-Tóth Sz.	Trabant 601 S

N/2

206	Retkenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205 Rallye
217	Csontos Sz.-Dittrich Z.	Suzuki GTI
244	Király J.-Szunyi Cs.	Lada Samara
245	Péter Z.-Havas I.	VAZ 2105
246	Besenyei I.-Szarvas Zs.	VAZ 2105
247	Vajland Gy.-Szalóczi Zs.	VAZ 2105
248	Juhász Cs.-Urbán S.	VAZ 2105
249	Tajmer T.-Varga Z.	VAZ 2105
250	Tóth J.-Lendvay Z.	VAZ 2105
251	Kékesi Z.-Horváth Z.	VAZ 2105
252	Papp R.-Dr. Mándi B.	VAZ 2105
253	Posta A.-Jandsó F.	Peugeot 205 Rallye
254	Hlinka K.-Szabad K.	VAZ 2105
255	Szibilla L.-Szabó T.	Peugeot 205 Rallye
256	Galambos G.-Farkas M.	VAZ 2105
257	Szóke Z.-Dr. Jokkei G.	VAZ 2107

A/5

201	Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit
202	Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit
203	Födő I.-Födő T.	Lada 2105
204	Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa
205	Wieszt J.-Hámori G.	VAZ 2105
207	Martin J.-Metz Cs.	VAZ 2105
208	László E.-Dobos Z.	VAZ 2105
209	Faltusz P.-Békefi Z.	VAZ 2105
210	Boda I.-Gábor B.	VAZ 2105
215	Bordák Z.-Zombori A.	Skoda Favorit
216	Marićsek M.-Kovács K.	VAZ 2105
218	Pethő I.-Benedek Á.	VAZ 2105
219	Tussay Zs.-Czeplédi P.	VAZ 2105
220	Támcsy Z.-Fejedelem O.	VAZ 2105
221	Lengyel A.-Tari G.	VAZ 2105
222	Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	VAZ 2105
223	Czipa Z.-Bencs G.	VAZ 2105
224	Grámán A.-Lencsér O.	Lada Samara
225	Németh Gy.-Németh P.	Skoda Favorit
226	Szombati R.-Géczi A.	Suzuki Swift GTI
227	Suvák Gy.-Moninger A.	VAZ 2105
228	Czakó J.-Gortva I.	VAZ 2105
229	Szokolai T.-Szokolai B.	VAZ 2105
230	Melicsek L.-Kipilla Gy.	VAZ 2105
231	Széplaki J.-Nyikon T.	VAZ 2105
232	Csomor L.-Hoffmann Z.	VAZ 2105
233	Király Z.-Nyilas A.	VAZ 2105

N/3

211	Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205 GTI
212	Geng F.-Czinó S.	Opel Corsa GSI
214	Radóné Sisák M.-Monostori P.	Peugeot 205 GTI
234	Barna Zs.-Boldizsár L.	Peugeot 205 GTI
235	Barta T.-Nagy J.	Peugeot 205 GTI
236	Dombováry T.-Dulay T.	VAZ 2105
237	Csonto J.-Groholy Z.	Alfa Romeo 33 4WD
238	Boros Zs.-Balázs A.	Peugeot 205 GTI
239	Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106 XSI
240	Bereczki N.-Takács I.	VAZ 2107
241	Müller R.-Bálint M.	VAZ 2107
242	Görög T.-Rátkai S.	Peugeot 205 GTI
243	Páhi Cs.-Hinger Z.	VAZ 2107

NEVEZÉSI LISTA

RALI I.

A/8

- | | |
|----------------------------|-----------------------|
| 1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. | Toyota Celica GT Four |
| 2. Potapov A.-Lotko S. | Subaru Legacy RS |
| 3. Ferjancz A.-Tóth Cs. | Ford Escort RS CW |
| 4. Érdi T.-Varga I. | Mazda 323 GTR 4 WD |
| 5. Ranga L.-Büki E. | Ford Escort RS CW |
| 6. Tóth F.-Csökő Z. | Audi S2. |
| 16. Horner P.-Kerék I. | Lancia Delta |
| 21. Rumpler K.-Rumpler M. | Ford Sierra CW 4x4 |
| 22. Keszler M.-Hering Gy. | Lancia Delta |
| 26. Szivák Z.-Szabó L. | Audi 90 Quattro |
| 32. Michna O.-Ács T. | Lancia Delta 16 V |
| 35. Bencze B.-Szirmai G. | Lancia Delta HF Int. |
| 36. Boldog Z.-Pacsi I. | Subaru Turbo 4 WD |

A/7

- | | |
|------------------------------|--------------------|
| 19. Keill J.-Molnár A. | Opel Astra GSI |
| 20. Takácsy P.-Simon T. | Opel Astra GSI |
| 27. Hényel Gy.-Andrejszky Z. | Opel Kadett GSI |
| 28. Ferenc S.-Ferenc J. | Seat Ibiza GTI |
| 29. Bútor R.-Tóth V. | Opel Kadett |
| 40. Fischer Á.-Lay Á. | Mazda 323 GTR |
| 41. Geiger M.-Erdős L. | VW Golf GTI |
| 42. Bojtár A.-Prókay B. | Renault Clio |
| 43. Erdei I.-Takács F. | VW Golf GTI |
| 45. Patai Szabó Z.-Szalma F. | Vauxhall Astra GTE |
| 46. Szelinai J.-Rázó S. | VW Golf GTI |
| 55. Rogier Van K.-Emri G. | Opel Kadett GSI |

A/6.

- | | |
|------------------------------|-----------------|
| 47. Kiss L.-Bedő M. | Lada Samara |
| 48. Szabó Gy.-Petrikovits L. | Peugeot 205 GTI |
| 49. Sóvári P.-Varga Zs. | VAZ 2107 |
| 50. Maruzsi L.-Kovács Zs. | VAZ 2107 |
| 51. Szajky I.-Papp Gy. | VAZ 2107 |
| 52. Veszprémi B.-Veszpréminé | Peugeot 205 GTI |
| 53. Dibusz L.-Jenke B. | VAZ 2107 |
| 57. Dara G.-Németh P. | Opel Corsa |
| 58. Kulcs L.-Németh I. | VAZ 2107 |
| 59. Németh Gy.-Glancz J. | VAZ 2107 |
| 62. Szabó Sz.-Kolozsvári Zs. | VAZ 2107 |
| 63. Vass I.-Dömök Zs. | VAZ 2107 |
| 64. Tagai T.-Tagai R. | Peugeot 205 GTI |
| 65. Dornai T.-Iraynik Zs. | Peugeot 205 GTI |
| 66. Héder L.-Héder Gy. | VAZ 2107 |
| 67. Pozsgai Zs.-Pék G. | VAZ 2107 |
| 68. Ferencz K.-Kurunczi I. | VAZ 2107 |
| 69. Barna T.-Pannuska L. | VAZ 2107 |
| 70. Kozma L.-Szalontay L. | VAZ 2107 |
| 71. Légrádi Z.-Szalóki L. | VAZ 2107 |
| 75. Aczél J.-Marossy Zs. | Peugeot 205 GTI |
| 85. Németh A.-Surányi Gy. | VAZ 2107 |
| 86. Nagy A.-Gál T. | VAZ 2107 |

N/4.

- | | |
|--------------------------------|------------------------|
| 7. Vizin L.-Gönczi L. | Ford Escort RS CW |
| 8. Szeleczy T.-Tóth I. | Ford Escort RS CW |
| 9. Gerencsér T.-Garamvölgyi Z. | Ford Escort |
| 10. Vojcsik F.-Kovács Gy. | Ford Sierra RS CW |
| 11. Bathó Z.-Kosztolányi T. | Ford Escort CW |
| 12. Dr. Kontra I.-Táborszki A. | Ford Escort CW |
| 14. Kiss F.-Kiss E. | Ford Escort CW |
| 15. Oroszlán L.-Oroszlán T. | Mitsubishi Galant VR 4 |
| 17. Huberh I.-Mészáros S. | Ford Sierra CW |
| 18. Hidegh K.-Ifj. Zsille P. | Ford Escort CW |
| 23. Kanyik A.-Balló P. | Lancia Integrale |
| 24. Csukovics I.-Gajdos Á. | Mitsubishi Lancer |
| 25. Kós I.-Kuhár A. | Mazda 323 |
| 30. Lukács I.-Szarvas G. | Lancia Delta |
| 33. Ábrahám Z.-Mike A. | Ford Escort RS CW |
| 34. Bodnár A.-Lehocz J. | Mazda 323 GTR |
| 37. Varga Sz.-Hegyi R. | Lancia Delta Int. |

N/3.

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| 38. Radó I.-Beleczy Á. | Renault Clio Williams |
| 39. Koch G.-Hoffer B. | Opel Kadett GSI |
| 44. Várkonyi Sz.-Ferenczy T. | Opel Kadett GSI |
| 74. Vargha B.-Szabados B. | Opel Kadett GSI |
| 76. Dr. Kapitány L.-Kapitány Z. | Opel Kadett GSI |
| 77. Halász Zs.-Vörös J. | Opel Kadett GSI |
| 78. Dudinszky I.-Tóth Zs. | Opel Kadett GSI |
| 79. Szorcsik L.-Kollár P. | Opel Kadett GSI |
| 80. Mráz T.-Majoros A. | Opel Astra |
| 95. Ördög M.- | Peugeot 205 GTI |

A/5

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| 54. Balatonyi Á.-Borsos P. | VAZ 2105 |
| 56. Matics M.-Árva N. | VAZ 2105 |
| 60. Floch I.-Pénzes L. | VAZ 2105 |
| 61. Katona Zs.-Répa K. | Lada Samara |
| 72. Dékány S.-Bányai G. | Tavria Rallye RS |
| 82. Fehér I.-Varga Zs. | VAZ 2105 |
| 83. Markovics Gy.-Kazár M. | Opel Corsa |
| 84. Mészáros A.-Mihálovics M. | VAZ 2108 |
| 87. Farkas P.-Bóke A. | Skoda Favorit |
| 88. Bartus Á.-Anta P. | VAZ 2105 |
| 89. Szilágyi J.-Takács Á. | Peugeot 205 Rallye |
| 90. Ráti M.-Romeisz N. | Lada Szamara |
| 91. Krizsán A.-Vasas Cs. | Skoda Favorit |
| 93. Balogh L.-Csepela T. | Lada Szamara |

N/1-2.

- | | |
|-------------------------------|--------------------|
| 73. Martini L.- | Peugeot 205 GTI |
| 92. Katona E.-Balogh Zs. | Suzuki Swift |
| 96. Nagy Z.-Bíró Z. | Peugeot 205 GTI |
| 97. Varga I.-Nagy N. | Peugeot 205 GTI |
| 98. Herman Z.-Pencz Z. | Toyota Corolla |
| 99. Kovács Barna K.-Zelena A. | Peugeot 205 GTI |
| 100. Szigeti A.-Szűcs S. | Mitsubishi Mirage |
| 101. Murányi J.-Csontos T. | Peugeot 205 Rallye |
| 102. Ollé S.-Dr. Lukács Zs. | Suzuki Swift |

„MEGSZERETTEM A



Csőkö Zoltán

Csőkö Zoltán hetedik éve ül a jobb oldali ülésen. Ez idő alatt talán csak a Hortobágyi lovasnapokon nem navigált, hiszen a Trabanttól a Suzukin és Golfon keresztül jutott az Audiig. Trabanttal sofőrként is indult szlalomversenyeken, de mint mondta: „... Mióta a „Gilivel” összeültünk, nincsenek ilyen ambícióim. Ez egy teljesen normális felállás, megszerettem a navigátorkodást.”

Többszörös kategóriabajnok, amikor nem autóversenyző, reklámmal foglalkozik.

NAVIGÁTOR Előző számunkban Oroszlán Tibor segítségével elég részletesen megismertük a navigátor feladataival és néhány alapfogalommal. Csökö Zoli készséggel állt rendelkezésünkre abban, hogy a gyorsasági szakaszokról beszéljünk, és elkalauzoljon bennünket Kazáron. Milyen itinert használtok „Gilivel”?

Cs. Z.: Azok közé tartozunk, akik bővebb itinert használnak sok információval, kiegészítővel. Nincs is mindig idő, hogy mindent elmondjak. Ezt az adott szituáció hozza nálam. A kanyar fölé írom a nagyon fontos információkat, ezeket soha nem szabad elhagyni. Például egy „jobb kettő szigorú mínusz”-t muszáj elmondani. Alulra írom, mert kiegészítő azt, hogy sodor, fényes az aszfalt vagy a padkán kell menni. Ezek közül néha kényszerűségből el kell hagynom dolgokat, mert ha az összeset elmondanám, az a ritmus rovására menne.

Mi nagyon sokat tréningezünk, úgyhogy a „Gilinek” gyakorlatilag fejben van a pálya, de mikor versenytempóban, egy fokozott érzelmi és idegi állapotban megy, akkor azért nincs úgy előtte a dolog, tehát nagyon fontos, hogy minden információ megfelelő ritmusban és hangsúllyal ér-

kezzen. Mióta ilyen gyors autóval megyünk, meg kellett tanulnom, hogy nem elég felolvasást tartani, hanem igenis rendszeresen hangsúlyozni kell a szavakat, mert a sok információt felfogni sem könnyű, nemhogy azok alapján autózni.

NAVIGÁTOR Miből áll nálatok az edzés?

Cs. Z.: Abszolút közösen készítjük az itinert. Mikor egy új pályán megyünk, akkor természetesen ő feldiktálja, és én ha már ilyenkor észlelek valamit, azt beírom. Ez kisebb tempót feltételez, de egyébként sem szoktunk száguldozni a tréningeken. Ha van rá lehetőség – mert nem olyan sűrű az információhalmaz – akkor én közben írom a kiegészítőket, amit látok vagy érzek. Tehát van egy bukkanó, amit ő éppen nem diktált fel, de én látom, hogy ott van, akkor azt a megfelelő helyre beírom. Mikor másodszor megyünk, én visszadiktálom az egészet azzal együtt, amivel kiegészítettem, és ha így stimel a dolog, akkor innen kezdve csak csiszolódik. A „Gili” nagyon jól diktálja az itinert, arra ritkán van példa, hogy teljesen át kell minősíteni a kanyarokat.

NAVIGÁTOR Tehát egy jobb kettőből nem lesz jobb négy?

Cs. Z.: Ilyen azért nem szokott előfordulni. Megeshet, hogy mondjuk egy „jobb három tempó”-ból lesz egy „jobb kettő szigorú”, így gyorsítunk egy kicsit, de lényeges változások nincsenek. Elég régen versenyzünk már együtt, és nagyjából

ugyanazok a pályák vannak a versenyeken, ezért sokat segít, hogy gondosan megőrzöm az előző évi itinereket. Ezek általában jól használhatók. Az idei versenyen, Tardosbányán vagy Lábatlanon a tavalyi itiner alapján tréningeztünk, ami egyrészt gyorsítja a munkát, nem kell újra diktálni, ellenőrizni, tehát minimális javítások után ezek kitűnően használhatók.

Egy-két kanyar esetében van, hogy gyorsultunk tavaly óta, és ahogy mondtam, egy „jobb három tempó” leminősül „jobb kettő szigorúnak”, de a vonalvezetés ugyanaz marad, a lényeg nem változik.

NAVIGÁTOR Milyen pályákat szeretsz?

Cs. Z.: Igazából a lendületes pályákat szeretem, tehát ahol nincs hajtókanyar, vagy sok derékszögű elágazás, mert ott igazából nem tudunk mit kezdeni az Audi-val. Rossz szóval élve: „elrohad a kanyarban”. Egy lendületes pálya jó az Audinak, és jó a „Gilinek” is, abban nincs semmi élvezet, ha az embernek masni lesz a kezén.

NAVIGÁTOR Például Tardosbánya?

Cs. Z.: Igen, Tardosbánya szerintem a világ egyik legszebb ralipályája. Kár, hogy nem kétszer olyan hosszú. A kedvenceim közé tartozik Zagyvaróna-Cered, a Mecsek rali összes pályája, és hogy murvát is említsek, nagyon szeretem „Vigánpettendet” is.

NAVIGÁTOR Melyek a veszélyes gyorsaságik?

Abszolút második hely az Esztergom–Rallye-n



„EGY MALOMBAN ŐRLÜNK...”

Csakúgy, mint most, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket. Most az egyik legnépesebb géposztályra, az A/5-re esett a választásunk.



Sofőr: Grámán András
Navigátor: Lenzser Orsolya
Autótípus: Lada Szamara
súly: 850 kg
Motor
hengerűrtartalom: 1295 ccm
teljesítmény: 100-110 LE
maximális fordulat: 7800-8000
Váltó: 5 sebességes, szinkronos sport
Fék elöl: 4 dugattyús tárcsa
hátsó: 1 dugattyús tárcsa
Gumi vízen: Falken
szárazon: Falken
murván: Stomil

Sofőr: Wieszt János
Navigátor: Hámori Gábor
Autótípus: Lada 2105
súly: 1050 kg
Motor
hengerűrtartalom: 1298 ccm
teljesítmény: 100-105 LE
maximális fordulat: 8000
Váltó: 4 sebességes széria
Fék elöl: széria Lada
hátsó: széria Lada
Gumi vízen: Stomil
szárazon: Yokohama
murván: Stomil

Sofőr: László Emil
Navigátor: Dobos Zoltán
Autótípus: Lada 2105
súly: 1050 kg
Motor
hengerűrtartalom: 1298 ccm
teljesítmény: 100-110 LE
maximális fordulat: 8000
Váltó: széria 4-es
Fék elöl: széria Lada
hátsó: széria Lada
Gumi vízen: Yokohama
szárazon: Yokohama
murván: Stomil

Sziget



PANZIÓ VENDÉGLŐ-CUKRÁSZDA

2831 Tarján, Kossuth tér 22.

Tel.: (06-34) 372-910

A panzió 15 szobás, 2 szoba kivételével valamennyihez tartozik fürdőszoba. Az utóbbi kettőhöz a folyóson közös zuhanyzó található. Maximális férőhelyünk 38 fő. A szomszédban teniszezni, valamint lovagolni is lehet.

A kirándulni vágyókat kijelölt túrautak segítik.

ÉVADNYITÓ



Rambó és Tarzan is megirigyelhetné Kollár Attila elszántságát, aki rettenthetetlen dzsungelharcosként követte az AGIP RF 2001 RAID mezőnyét. Az ő tudósítását olvashatjátok.

Elkezdődött az idei autós szezon a hazai bajnokságban. Az idén is a tereparalisok kezdik az évadot, ugyanis ők vannak legkevésbé kitéve az időjárás szélsőségeinek. Az év első versenyét AGIP RF 2001 Raid néven Lillafüred és Miskolc környékén rendezték meg. A versenyre még nem készült el mindenki járműve, ezért a motorosoknál 11, az autósoknál 16 induló volt. Már három úgynevezett öszvér autó van a mezőnyben (és még legalább egy készül). Ezek Rover alvázra épített Audi karosszériával rendelkeznek. A súlypontjuk ezáltal alacsonyabbra kerül, és ezért biztonságosabbak, gyorsabbak lesznek. Ilyen autóval indult a Benyó-Sasvári, Selmeczi-Jutassy és a Tüskés-Lamboy páros is. A Benyó-Sasvári duó egyik érdekessége, hogy mind a két versenyző korábban motoros volt, és Sasvárinak a könnyebb eligazodás reményében beraktak az autóba egy motoros itinertartót! Hát tény, hogy amíg mentek, vezettek. Egy új szakasz is alakult Canada Oil néven, amelyben 4 páros (Tóth-testvérek, Birgés-testvérek, Bártfai-Kenessey és a Felfalusi-Érczes) versenyez. A bemutatkozás nem a legjobban sikerült. Három párost lehet nevezni egy versenyen, és amelyiket nem neveztek, az lett a második.

De térjünk a lényegre. A mezőny reggel 8 órakor rajtolt a lillafüredi Palota Szálló előtt. Az 1-es rajtszámú Nádor István motorja nem nagyon barátkozott a hideggel, de azért nehezen beindult. Az első szelektív szakaszon már gyönyörű napsütés várta a versenyzőket. Kerekes György akkorát bukott, hogy letört a motorjának az itinertartója, és az öléből kellett navigálnia. A Gál-Oroszlán páros a szakasz utolsó harmadán fék nélkül volt kénytelen autózni, és ez-

zel tetemes hátrányba kerültek. A Töreky-Vidáts páros autója komputer-problémákkal küszködött. Felfalusiéknak elektromos problémájuk akadt. A második szelektívén Nádor István egy hatalmas bukás után a mentőautóban tért magához. A Tóth-testvérek a nagy iram közben ugrottak egy akkorát, hogy a hátsó differenciálmű az ugrás következtében eltört, véget vetve a további küzdelmeknek.

A Birgés-testvérek Mitsubishijének leszakadt a kartervédője, és az aszfalton „kellemes” hangokat hallatott. Benyóék nyerték ezt a szelektívet is. Selmecziék, Tüskésék a nyomukban. Gálék igyekeztek minél többet lefaragni a hátrányukból, ami elég nehezen ment. Főleg azért, mert itt váltóproblémájuk adódott. Ugyanis a váltóból elment a 3. fokozat.

A harmadik szelektív szakaszon történtek talán a verseny kimenetelét legjobban meghatározó események. A Benyó-Sasvári páros autójának eltört a differenciálműve, ezért kiállásra kényszerültek. Felfalusiék sorban fogyasztották az akkumulátorokat. A Bártfai-Kenessey duó az áthaladásellenőrző pont után az előttük elakadt Szentgyörgyi-Brenner páros Daihatsuját próbálták autójukkal az útból eltolni, aminek következtében a Mitsubishi

kuplungja nem bírta a megpróbáltatást és leégett. Ezzel a verseny feladására kényszerültek. A Barcza-Kovács páros a gyengécske motorú Roverral jól tartotta magát. Szécsi Zsolt új mitfahrerjét tanítgatta, nem kevés sikerrel.

A Birgés-testvérek elmondása szerint egy tempós részen balról szabálytalanul eléjük jött egy fa, és nem tudták elkerülni a találkozást, melyet a bal első sárvédő bánt. De a versenyt azért folytatni tudták.

Ezek után következett a negyedik szelektív, amely egy épített pálya volt, és amelyen több ezer főnyi nézőközönség várta kíváncsian a viadalt. Hát csalódniuk nem kellett, az tény, mert a fiúk igyekeztek rendesen. A motorosok után az autósok vették át a terepet. Selmecziék és Gálék nagy csatájában gyönyörködhetek a nézők, amelyből Gálék szálltak ki győztesen. Ha lett volna közönségdíj, akkor valószínű, hogy két páros közül kellett volna választani. A Töreky-Vidáts duó a Nívával gyönyörű autózással megnyerte ezt a szelektívet.

A másik Nívás, a Kéry-Méhes duó szintén rendkívül vakmerő és gyors autózást bemutatva ejtette ámulatba a közönséget, míg egy balos kanyarban az autójukat fel nem borították. De ez

A Bártfai-Kenessey duó számára itt fejeződött be a verseny



TEREPRALI

mitsem számított, mert talpraállításuk után ugyanazzal a hévvel folytatták és fejezték be sajnos csak ezt a pályát, és nem a versenyt, mert ezután kiállni kényszerültek.

Az ötödik szelektív szakaszon az eddig nagyobb gond nélkül autózó Selmeczi-Jutassy páros autójának elektronikája ázott be egy gázlón való áthaladáskor, és jó egy órát szereléssel töltöttek, mire újra üzemképes lett az autójuk és folytatni tudták a küzdelmet. A Felfalusi-Érczes páros autója Kisgyőrnél leragadt a sárban, és ez az elektromos problémáikkal együtt már a verseny feladására kényszerítette őket. Kénytelen volt feladni a versenyt továbbá a Fülöp-Rutterschmidt páros is.



Töreký-Vidáts a körverseny ördögei

Az első három helyezett autós páros



A hatodik, és egyben utolsó szelektív szakaszt a Tüskés-Lamboy páros nyerte és csípte el a dobogó 3. fokát. Selmecziék a tetemes késést nem tudták ledolgozni. A Barcza-Kovács páros második lehetett volna, ha nem szednek össze több mint egy óra büntetést. A Canada Oil-os Birgés-testvérek, Sándor és Gábor jó versenyzésükkel a 2. helyet szerezték meg. A győzelmet a Gál-Oroszlán párosnak sikerült megszereznie. Nem volt könnyű győzelem, ezért is örültek annyira. Barcza Zsolt elmondása szerint ez egy iszonyatosan nehéz verseny volt, amelyen mind a négy évszak jelen volt, az összes hátrányával (hó, jég, sár, por) együtt. A gyenge motor mellé még gátlóproblémájuk is volt, és az utolsó szelektíven egy tuskó is felakadt a futómű és a karosszéria közé.

Agip RF 2001 Raid 1996. március 22-23. Miskolc

AUTÓSOK					MOTOROSOK				
Rsz.	Egyesület	Autótípus	Gyors idő	Absz. sor.	Rsz.	Egyesület	Autótípus	Gyors idő	Absz. sor.
	Versenyző 1	Gépcsop.	Hiba idő	Gépcsop.		Versenyző 1	Gépcsop.	Hiba idő	Gépcsop.
	Versenyző 2		Össz. idő	Géposzt.		Versenyző 2		Össz. idő	Géposzt.
I.	102 Váci Autó SE	Ssang Yong	2:42:30	1	2	Motex SE	Husquarna	1:27:10	1
	Gál István	Musso	0:00	1	I.	Kerekes György	M/3	0:00	1
	Oroszlán Tibor	T/3	2:42:30	1				1:27:10	1
II.	117 Canada Oil Club	Mitsubishi	3:04:49	2	4	Namato Team	KTM	1:40:46	2
	Birgés Sándor	Pajero	0:00	2	II.	Kmetty György	M/4	0:00	2
	Birgés Gábor	T/3	3:04:49	2				1:40:46	2
III.	110 Stoll SE	Range Audi	3:06:45	3	18	Art Off Road	Honda	1:46:10	3
	Tüskés László	Rover	0:00	3	III.	Hornyák Tamás	M/4	0:00	3
	Lamboly László	T/3	3:06:45	3				1:46:10	3

TUTI AUTÓ Kft.

BOSCH HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

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

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



Itt még versenyben

HA A MATICS SAKKOZNI TANULT VOLNA...

... biztos nem borul fel kétszer „Tényő-Ravaszd”-on. Nem elég, hogy felborult, még el is mesélte. Vérszemet kapott ez a Pethő gyerek, hogy csak nem lehet ez olyan nehéz dolog. Sokat nem kellett finomítani a stílusán, mert tavaly is ment, mint a tűzérő, mikor meghallja a trombitát, úgyhogy be is bizonyította: a Strázsahegy is kiválóan alkalmas egy ilyen mutatványhoz.

Már átvészelték a gyorsasági felét nyugodtabb napokat is megélt navigátorával, mikor úgy érezte, itt az idő, cselekedni kell. Ha a nézők tudták volna mire készül, tán talpra sem állítják. Szegény Zsiguli azt hihette, megúsza ennyivel, mikor egy kecsgetető bal kettőben végleg amortizálták. Megelégedéssel mászott ki az ablak helyén ez a Pethő és talán csak az járt az eszében: azért jó, hogy a Matics nem a sárkányrepülésről mesélt.

Pethő István cirkuszi mutatványa nem jöhetett volna létre az OPTOSPORT és az OPTOTRANS támogatása nélkül.



optotrans
átviteltechnikai
kft.

1131 Budapest,
Fiastyúk utca 4-8.

Tel.: 269-8798,
129-6670, 149-6774
Fax: 269-8799

PERIMED-KUPA

NÉVEN RALIKROSSZ BAJNOKI
FUTAMOT RENDEZNEK
1996. MÁJUS 4-5-ÉN

ÁDÁNDON!

ŠKODA, ŠKODA ÉS HARMADSZOR IS ŠKODA



A nagy szerelem: a Škoda

Az vesse rám az első követ, aki a helyemben nem írna egy „škodás” cikket az esztergomi verseny után. Ehhez persze nem elég a papír és a toll, hanem kell egy vérbeli škodás is. Emberemre akadtam Stréhli Jóska személyében, mert ő már 1983-ban egy S 100-assal róttta a köröket a Pilis-kupán. 32 éves, két gyermek édesapja. Vállalkozóként természetesen Škoda szaküzletet működtet. Navigátora, Locher János 1992-ben sofőrként kategória második lett rali II-ben.

NAVIGÁTOR Azt hiszem, pályafutásodat idáig négy fejezetre oszthatjuk. Ezek a következők: S 100, 120L, 130L, Favorit. Mesélj ezekről.

S. J.: 1983-ban kezdődött az S 100-assal. Ez egy 38(!) lóerős, a Ladákhoz viszonyítva fele akkora teljesítményű autó volt. Nem volt valami gyors, de a könnyű karosszériája miatt a szlalomokban ütőképes autó volt. Egy időnyit versenyeztünk vele „túrában” Nagy Lászlóval. Akkoriban „túrából” lehetett feljutni a másodosztályba. A versenyek ugyanúgy zajlottak, mint a raliban, egész évben pontoztak, de a gyorsasági szakaszok helyett általában szlalomok, külön próbák voltak. Kategóriánkba tartoztak a Wartburgok és a Zastavák is. A navigátoromat elvitték katonának, így egy újdonsült mitfaherrel mentem az év utolsó versenyére, Miskolcra, ahol egy tizedik hely is elég lett volna, hogy felkerüljünk a rali II-be. A tréningen volt egy pillanatnyi kihagyás, így tetőn csúsztuk le a domboldalon. Ezzel vége is lett a szezonnak.

Bevonultam katonának így ért véget az első fejezet.

NAVIGÁTOR Leszerelés után rögtön folytattad?

S. J.: Nem. A katonaság után megnősültem, építkeztem. Anyagilag helyre kellett rázódnom annyira, hogy valamilyen autóval el tudjam kezdeni. Közben utcára volt egy coupém és egy 120-asom.

NAVIGÁTOR Mikor kezdődött a második fejezet?

es Škodát, amivel a '92-es Salgón elrajtoltunk és a csodával határos módon célba is értünk. Nemcsak az anyagiak hiányoztak, hanem a konkrét ralitapasztalat is. Ez egy nagyon gyenge és rossz autó volt. Egyedül a bukócső ért benne valamit. Kisbérre módosítottunk a technikán és itt már előfordult, hogy kategóriánkban negyedik időt autóztunk. Nem tudtuk befejezni a versenyt, mert nem volt elég pótke-rekünk és még egy árokba is beestünk. Akkor megfogadtuk, hogy legközelebb csak úgy megyünk versenyre, ha normális autóba ülhetünk.

NAVIGÁTOR Közben megismerkedtél Vajvoda Sanyival is.

S. J.: Igen. Mikor ezt a 120-ast építettük, feladtam egy hirdetést, hogy „Škoda motort vennék” és ő jelentkezett. Én mindig nagy tiszteletője voltam a Vajvoda Sanyinak. Ő már az elején próbált lebeszélni erről az autóról, hogy ez nehéz és gyenge, de mi nem láttuk be. Nagyon sokat segített a Sanyi és a mai napig is azt mondom, hogy nélküle sok mindenre nem jöttem volna rá. A következő autónkat is ő ajánlotta, hogy vegyük meg, mert nagyon jó.

NAVIGÁTOR Ez a Bodnár Ákos-féle fehér Škoda volt idáig a leghosszabb fejezet pályafutásodban. Milyen autó volt ez?

S. J.: Ez egy igazi gyári vonalú versenyautó volt. Mikor megvettük, tudtuk, hogy csak egy évet mehetünk vele, mert lejárt a homologizációja.

Elmentünk az Ákoshoz megnézni és nem is tudtuk igazán, mit is kapunk. Kifizetni is csak két részletben tudtuk. Azt hittem, az Ákos be akar csapni, hogy annyi jót mesél róla, de mikor kipróbáltam, rájöttem, hogy ez tényleg nagyon jó. A '93-as Salgón úgy lettünk vele nyolcadikak, hogy a körversenyen három hengerrel mentünk, mert lerázódott egy gyertyapipa.

Kisbérén második helyről estünk ki egy elektromos hiba miatt, de az Esztergom Rallye-n abszolút ötödikek lettünk. Itt már egy új „Vajvoda-motor” volt az autóban. Szekszár-

don egy hetedik helyre futotta, így ha Pécs jól sikerül, év végén esélyünk volt a harmadik helyre. Sajnos az első gyorsaságin kies-tünk, mert leszakadt egy szelep. Ez eléggé elvette a kedvemet az egésztől.

NAVIGÁTOR Ha jól tudom, év végén a homologizáció is lejárt.

S. J.: Igen, de mivel nem volt pénzünk másik autóra, kértük a MAMSZ-t, hogy méltányos-sági alapon engedjék még egy évig másod-osztályban a Škodát. Az új motort én csináltam bele, mert anyagilag nem futotta továbbra. 1994-ben az év első versenye Esztergom volt, ahol nagyon készültünk és végre egyszer sikerült abszolútot nyerni. Ez meghozta az ön-bizalmunkat. Veszprémben kiestünk, de a Bükk-ralin abszolút hatodikok lettünk. Ekkor történt a navigátorváltás. Iványi Sándor helyére Locher János került. A miskolci verseny-re becsülettel tréningeztünk, és a mai napig nem tudom, miért törtük totálkárosra a Škodát. Három hét múlva kezdődött a Mecsek-rallye és barátaim segítségével talpra állítottuk a „harmincast”. Még bennünk volt a miskolci bukás, de sajnos a második körön itt is hibáztunk – kiütöttünk egy beton híd-korlátot és a versenyt ugyan befejeztük, de nem értünk el különösebb eredményt. Év végén így is kategória harmadikok lettünk.

Hazajöttünk Pécsről és eldöntöttem, hogy ab-bahagyom. Eladtam az edzőautót, verseny-autót, így lezárult a harmadik fejezet.

NAVIGÁTOR Ma mégis versenyzel, méghozzá egy Favorittal?

S. J.: Nézőként elmentem a tavalyi Salgóra és egyből elhatároztam, hogy valamit építek, ami-vel versenyezni lehet. Sok pénzem nem volt, de sikerült vennem egy félkész pályautót, ami szeptemberre kész lett és a Miskolc ralin ki is próbáltuk. Nem akartam idő előtt összetörni, így egy óvatos tizedik helyre érkeztünk. Pé-csett egyre jobb időket autóztunk, de kiesett az olajleeresztő csavar és beállt a motor. Té-len felújítottam a motort, átalakítottam a futó-művet és most itt vagyunk az esztergomi ver-seny után, ahol abszolút másodikok lettünk.

NAVIGÁTOR Melyik Škodri volt a legjobban autóz-ható?

S. J.: A Favorittal még nem mentem olyan sokat, hogy viszonyítani tudjak, de az eddi-giek alapján úgy érzem, nagyon jóindulatú és kedvezőek a paraméterei. Azt hiszem, a Favoritra voksolok majd.

NAVIGÁTOR Kik segítenek a felkészülésben?

S. J.: Molnár Tibor és Gyuricza György nevét feltétlenül meg kell említenem és ma már Viszt Gábor is a csapathoz tartozik. Az anyagiakat a City Graph Dekor, a Kálnay és Társa Kft., az Oszoli Nagyker, az AKA 2000 Nagyker és a Tatabányai Škoda Szaküzlet biztosítják. ■



Következő számunk előreláthatóan
május végén jelenik meg.

KOLLÁR
RALLYSPORTFOTO

Ára: 200 Ft

FLOCH ISTVÁN

- Ha munka, akkor... ----- Fagyizó, cukrászüzem Vácon.
 Ha család, akkor... ----- nyugalom, biztos háttér.
 Ha zene, akkor... ----- Queen, Freddy Mercury
 Ha film, akkor... ----- M.A.S.H., Az utolsó cserkész
 Ha nők, akkor... ----- magas, barna, szemüveges...
 Ha másik sport, akkor... ----- amerikai kosárlabda.
 Ha autó, akkor... ----- jelenleg Lada 2105 ez a valóság, Subaru Impera – az álom.
 Ha bukás, akkor... ----- 1993. Salgó Rallye, Terény-Buják.
 Ha másik társ, akkor... ----- a mostaniak megfelelnek.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- nagyon fog hiányozni.



SÁNTA PÉTER

- Ha munka, akkor... ----- csakis az autók, a versenyautó és a szerelés.
 Ha család, akkor... ----- a feleségem és a kislányom.
 Ha zene, akkor... ----- minden ami jó.
 Ha film, akkor... ----- Star Wars.
 Ha nők, akkor... ----- az újságot „más” is olvassa.
 Ha másik sport, akkor... ----- mindenképpen motorsport.
 Ha autó, akkor... ----- Trabant 601
 Ha bukás, akkor... ----- a miskolci már elég nagy volt.
 Ha másik társ, akkor... ----- sok pénz legyen nála és értsen is hozzá.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- mindenképpen a közelében maradni.

- Ha munka, akkor... ----- Varázs Garázs Autókozmetika, Budapest II., Szilágyi E. fasor 105.
 Ha család, akkor... ----- Várom a feleségem, de még nem jelentkezett!
 Ha zene, akkor... ----- Rapülők.
 Ha film, akkor... ----- Filofax
 Ha nők, akkor... ----- szőke, fekete, vörös, stb.
 Ha másik sport, akkor... ----- lengőteke.
 Ha autó, akkor... ----- mindegy, csak homológ legyen!
 Ha bukás, akkor... ----- az ezután se lesz!
 Ha másik társ, akkor... ----- majd meglátjuk!
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- furcsa lesz!
 Ha kaja, akkor... ----- kakaós palacsinta!
 Ha példakép, akkor... ----- Fehér István
 Ha lúd... ----- akkor legyen kereke.



ÖRDÖGH MIXI



VASS PISTI

- Ha munka, akkor... ----- zöldség-gyümölcs.
 Ha család, akkor... ----- legényember
 Ha zene, akkor... ----- stereo MS
 Ha film, akkor... ----- Solo Rallye
 Ha nők, akkor... ----- magas, szőke, barna, vörös, fekete.
 Ha másik sport, akkor... ----- nincs.
 Ha autó, akkor... ----- A-6 Lada
 Ha bukás, akkor... ----- Kisvaszar.
 Ha másik társ, akkor... ----- neon.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- még szeretnék.

CSÖKŐ ZOLTÁN

- Ha munka, akkor... ----- a legnagyobb munka, amíg eljutunk a verseny rajtjáig.
 Ha család, akkor... ----- az autóversenyzők „Nagy Családja”.
 Ha zene, akkor... ----- jazz, blues, underground és minden „jó zene”.
 Ha film, akkor... ----- Autóversenyzők, Brazil, Berlin fölött az ég, Buñuel-filmek.
 Ha nők, akkor... ----- én legyek az élete értelme.
 Ha másik sport, akkor... ----- külföldi versenyek megtekintése közbeni gyalogtúra az erdőben.
 Ha autó, akkor... ----- természetesen Audi.
 Ha bukás, akkor... ----- '94 Budapest Rallye, Fenyőfő-Bakonybél között
 kb. 300 m irtás az erdőben, patakon átkelés, nézők ijesztgetése.
 Ha másik társ, akkor... ----- akkor is a mostani.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- segíteni a versenyzőtársaknak, versenynézés.



Megrendelőlap

Megrendelem postai utánvétellel a Navigátor'96 című lap 1996-ban megjelenő számait. Vállalom, hogy a lap árát 200 Ft-ot és a postaköltséget átvételkor fizetem.

Név.:

Lakcím:

Dátum: aláírás

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

Ha riportot szeretnétek olvasni valamelyik autóversenyzővel, vagy ötletek, kérdések van az autósporttal kapcsolatban, keressétek szerkesztőségünket és megpróbálunk segíteni. Szívesen utánajárunk szakmai kérdéseknek, melyek fejlődést okoznak. És még valami: versenyautó, vagy versenyalkatrész hirdetéseiteket díjtalanul közöljük amatőr ügyességi és szlalomversenyek időpontjával együtt.

Ne feledjétek, a **NAVIGÁTOR '96** megpróbál segíteni, hogy eligazodjatok a rallye világában.

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



ÉTVÁGYGERJESZTŐ MÁJUSRA

Május 01.	Autócross	Nagykanizsa
Május 03-05.	Autós gyorsasági	Hungaroring
Május 03-05.	Tereprallye	Budapest
Május 04-05.	Rallyecross	Ádánd
Május 11-12.	Gokart	Gödöllő
Május 17-18.	Rallye I.	Kassa
Május 31-jún. 02.	Autós gyorsasági	Hungaroring

Impresszum

Kiadó: Sher-Wood Bt. Tatabánya, Fő tér 3. **Szerkesztőség:** 2831 Tarján, Pf. 15. Tel.: 06/20-458-548 **Felelős szerkesztő:** Iványi Sándor
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt. Tel.: 34/316-539 **Nyomda:** Turul Nyomda Kft. Tel.: 34/316-644



A **NAVIGÁTOR** '96
Híradás a rallye világából 1996 április 17-től
az újságárusoknál és a benzinkutaknál
is kapható!