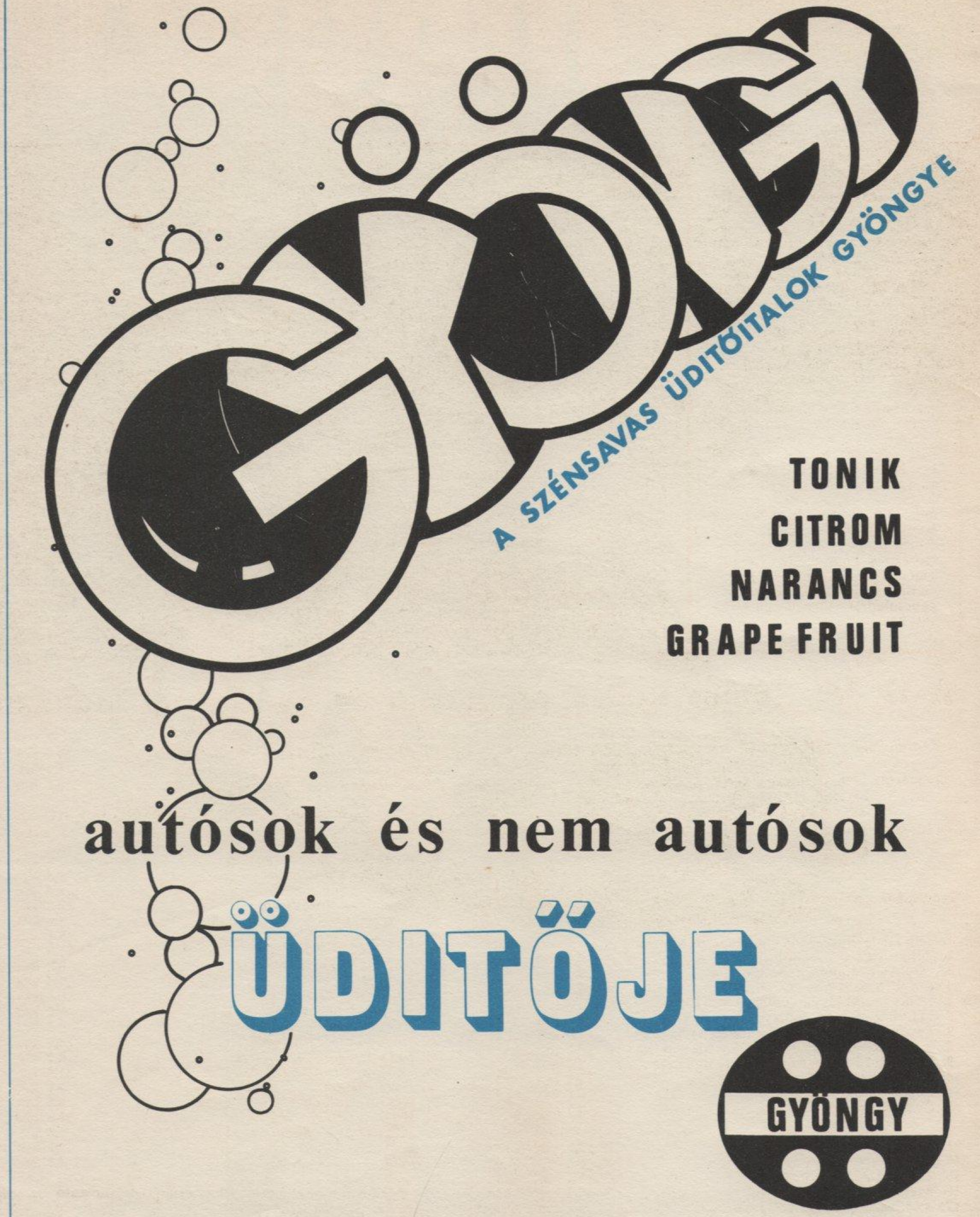
RALLYE '78.

EB. magazin



Kis kocsik nagy sikere • Nicholas, a Safari-győztes
Lauda és társai • Mi újság a hazai autósportban?

ÁRA: 6 Ft



autósok és nem autósok

ÜDITŐJE

GYÖNGY

AZ OLVASÓHOZ

Az idén elsőízben fordul elő, hogy hazánk északkeleti sarkában rendezik meg a magyar autósport esztendőről esztendőre visszatérő legrangosabb eseményét, az Európa-bajnoki futamnak számító Taurus Rallye-t.

A Dunántúl, a Bakony, a Balaton-felvidék jól ismert útjai helyett ezúttal a zempléni hegyi útvonalak, a nyírségi, szabolcs-szatmári homokösvények várják a nagyvállalat patronálta rallye résztvevőit.

Kicsit az új környezet, a rekordnak számító útvonalhossz bátorított bennünket arra, hogy a verseny tiszteletére az Ön kezébe adjuk magazinunkat. Kissé hézagpótló kiadványként, hiszen Magyarországon nincs kimondottan az autósporttal foglalkozó újság. Azt szeretnénk elérni, hogy átfogó képet nyújtsunk az autózás, az autósport egyre népszerűbb világának aktualitásairól. Szerepel e magazin hasábjain írás a Forma—1 kulisszatitkairól és nem maradtak ki belőle a külföld autósszokásait taglaló cikkek sem.

Azt reméljük, ha nem is volt ott a 17. Int. Taurus Rallye viadalán, cikkeinkből érezni fogja egy-egy ilyen összecsapás hangulatát, jelentőségét. Ebben a reményben kívánunk Önnek kellemes kikapcsolódást magazinunk olvasásakor.



A 17. Int. Taurus Rallye programja és gyorsasági szakaszai

A Taurus Rallye rajtja: 1978. augusztus 11-én, pénteken 16 órakor Nyíregyházáról

Célbaérés: 1978. augusztus 12-én, szombaton 22 órakor Nyíregyháza, Tanácsköztársaság térre

Díjkiosztó: 1978. augusztus 13-án, vasárnap 13 órakor a nyíregyházi Krúdy filmszínházban

Gyorsasági szakaszok:

		Első gk.
		pénteken
1.	Nyírjákó—Baktalórántháza (földút, erdőben)	8 km 16,49
2.	Fóny—Regéc (aszfalt)	5,1 km 19,09
3.	Óhuta—Erdőhorváti (aszfalt)	5,5 km 19,15
4.	Erdőbénye—Kőbánya (aszfalt)	10,8 km 19,45
5.	Gönc—Telkibánya (erdőgazdasági út)	27,6 km 20,11
6.	Telkibánya—Nagybózsva (országút)	6,2 km 20,30
7.	Torokház—Hollóháza (erdőgazdasági út)	12,0 km 21,11
8.	Kishuta—Nagybózsva (erdőgazdasági út)	15,2 km 21,45
9.	Rudabányácska—Károlyfalva (makadámút)	5,0 km 22,21
10.	Erdőbénye—Kőbánya (országút)	10,8 km 22,51
11.	Fóny—Regéc	5,1 km 23,20
12.	Óhuta—Erdőhorváti	5,5 km 23,30
		szombaton
13.	Gönc—Telkibánya	27,6 km 00,37
14.	Telkibánya—Nagybózsva	6,2 km 01,00
15.	Torokház—Hollóháza	12,0 km 01,30
16.	Kishuta—Nagybózsva	15,2 km 02,00
17.	Rudabányácska—Károlyfalva	5,0 km 02,36
18.	Erdőbénye—Kőbánya	10,8 km 03,06
19.	Kishuta—Óhuta	17,1 km 04,39
20.	Óhuta—Erdőhorváti	5,5 km 04,55

06,36-tól, 08,36-ig két óra pihenő a sóstói Krúdy szálloda előtti parkolóban. Zárt park.

21.	Nyírjákó—Baktalórántháza	8 km 09,18
22.	Erdőhorváti—Óhuta	5,5 km 11,21
23.	Regéc—Fóny	4,6 km 11,30
24.	Kőbánya—Erdőbénye	10,8 km 12,06
25.	Károlyfalva—Rudabányácska	5,0 km 12,46
26.	Nagybózsva—Kishuta	15,2 km 13,05
27.	Hollóháza—Torokház	12,0 km 13,26
28.	Nagybózsva—Telkibánya	6,2 km 14,07
29.	Telkibánya—Gönc	27,6 km 14,15
30.	Kőbánya—Erdőbénye	10,8 km 15,06
31.	Károlyfalva—Rudabányácska	5,0 km 15,44
32.	Nagybózsva—Kishuta	15,2 km 16,06
33.	Hollóháza—Torokház	12,0 km 16,34
34.	Nagybózsva—Telkibánya	6,2 km 17,06
35.	Telkibánya—Gönc	27,6 km 17,13
36.	Fóny—Regéc	5,1 km 17,47
37.	Óhuta—Erdőhorváti	5,5 km 17,53
38.	Erdőbénye—Kőbánya	10,8 km 18,24
39.	Károlyfalva—Rudabányácska	5,0 km 19,24
40.	Kishuta—Óhuta	17,1 km 19,54
41.	Óhuta—Erdőhorváti	5,5 km 20,09

(Az első gépkocsik érkezési ideje csupán tájékoztató jellegű, kb. 10 perces csúszás lehetséges!)

Barangolás az Európa-Bajnokság világában

PONTOKRÓL, SZORZÓKRÓL EGY KIS TÖRTÉNELEM HELYZETKÉP A Taurus ELŐTT

PERPATVAR FIATÉKNÁL, AVAGY: KI LESZ A BAJNOK?

Kemény fába vágja a fejszéjét az a laikus sportrajongó, aki a Rallye Európa-bajnokság szorzókkal és pontokkal alaposan összekuszált dzsungelvilágában próbál eligazodni. Bizony olykor-olykor még a hozzáértők is tanácstalanul vakarják a kobakjukat, ha az EB pillanatnyi állása után faggatják őket. Mert ugye amíg például a focibajnokságban a győzelemért 2 pont, a döntetlenért 1, a vereségért pedig 0 pont jár, vagy akármilyen más sportágban a győzelem minden versenyen egyformán győzelemnek számít, addig a Rallye EB maratoni küzdelemsorozatában egyáltalán nem mindegy, hogy valaki például a csehszlovákiai Skoda Rallye-t nyeri meg, vagy a lengyel Rajd Polskit. Az első esetben ugyanis 20 pontot kap a győztes, míg a második esetben 80 pont gyarapítja az illető „bankszámláját", holott mindkét verseny azonos feltételű, rendezésű rallye volt. Vagy mégsem?

A magyarázat erre a szónoki kérdésre kissé bonyolult, de mivel a 17. Nemzetközi Taurus Rallye a 47 futamos Európa-bajnokság 34. futamaként kerül lebonyolításra, a rajt előtti erőviszonyok jobb áttekinthetősége érdekében mindenképpen érdemes tiszta vizet öntenünk a pohárba.

Pontokról, szorzókról

Az EB naptára évről évre változik, egyre újabb klubok kérik a Nemzetközi Autós Szövetségtől (FIA) a futam rendezési jogát. Így adódhatott, hogy 1978-ban már nem kevesebb, mint 47 pontszerzési lehetőség szerepel a listán. Igen ám, de Európában a legapróbb mini államokat is beszámítva sincs ennyi ország — ráadásul Albánia, Luxemburg, az NDK és Norvégia nem rendez EB-futamot — vagyis a 47 futam úgy jött össze, hogy a rallye-sport művelésében élenjáró országok több EB-futam rendezési jogát is megkapták.

A kalendáriumban szereplő rengeteg EB-futamot nehézségi fokuk ismerete, a korábbiakban tapasztalt mezőny erőssége, a rendezés minősége alapján különböző osztályokba sorolták és ezt a differenciálást úgy vetítették ki az eredményekre, hogy a versenyzők pontszámát az adott verseny besorolásának megfelelő szorzóval növelték. A legnehezebb, legismertebb futamokon négyes szorzóval számolnak, ezenkívül létezik hármas, kettes és a túl sokat nem érő egyes szorzó. A besorolást tükröző szorzók nem örök érvényűek, az FIA évről évre megváltoztathatja azokat, csökkentheti (pl. a Jugoszláv Rallye esetében 2-ről 1-re), vagy természetesen növelheti (Skót Rallye 3-ról 4-re). Az idei versenylistán 6 négyes, 11 hármas, 13 kettes és 17 egyes szorzójú EB-futam szerepel.

A bajnoki címre pályázók magától értetődően a minél magasabb szorzójú versenyeket veszik célba, ahol esetleg nehezebb nyerni, de egy jó helyezéssel is több pontot lehet besöpörni, mint egy gyengébb besorolású versenyen aratott győzelemmel. Sajnos a szorzók elosztása nem mindig tükrözi a valóságot. Akad olyan hármas szorzójú futam, ahol egyetlen külföldi sem áll rajthoz (pl. a francia Antibes Rallye), és amely ráadásul semmivel sem nehezebb, mint egy egyes szorzójú futam és jónéhány látszólag értéktelenebb verseny ugyanakkor magasabb szorzót érdemelne, mint pl. a magyar Taurus Rallye.



A listavezető duó: Carelló és Perrisinot jókedvűen — éppen a Stratos tetején.

Sokak szerint a szorzók bevezetése feleslegesen bonyolítja az EB. világát, de éppen az idei események igazolják, hogy roppant izgalmas tud lenni egy ilyen „zűrzavaros" bajnokság, ha sokan küzdenek a frontokon. A szorzórendszer egyébként sem ismeretlen a rallye-sportban, az olasz és francia bajnokságot már régóta így bonyolítják le. Sőt, hazánkban is érvényben volt a 70-es évek elejéig, amikor még a visegrádi hegyi verseny fél ponttal, az akkori Cordatic Rallye pedig jóval hosszabb útvonal miatt kétszeres pontszámmal számított a Magyar Rallye Bajnokság értékelésébe...

Egy kis történelem

A Rallye EB 1953 óta kerül kiírásra minden évben, persze kezdetben még jóval szerényebb keretek között. A szabályok azóta többször is változtak, egyre több lett a verseny és egyre nehezebben megszerezhető címmé vált az Európa-bajnoki titulus. Az eddigi bajnokok listáját böngészve, íme néhány érdekesség:

Az első igazán nagy egyéniség, valódi rallye-akrobata, aki bajnokságot nyert, a svéd *Tom Trana* volt a nem éppen sportosan kinéző „púpos" Volvóval. (A magyar közönség 1964-ben a városligeti Túrakocsi EB-futamon csodálhatta meg kivételes képességeit. A szerk.) A legtöbb EB-címet a lengyel *Sobieslav Zasada* vallhatja a magáénak, s egyben ő az egyetlen aktív pilóta a finn *Rauno Aaltonen* mellett a legrégebbiek közül. Háromszor lett Európa legjobbja, először egy gyári felkészítésű apró kis Steyr Puch-kal, aztán egy meglehetősen széria kivitelű Porsché-val s végül 1971-ben egy szintén gyári felkészítésű és részben gyári támogatást élvező BMW 2002-essel. 1970 óta csak vérbeli profi pilótáknak sikerült az egyre komolyabbá érlelődő EB-címet kiharcolni, a nevek még ma is félelmetesen csengenek: *Jean Claude Andruet, Sandro Munari, Maurizio Verini, Walter Röhrl, Raffaele Pinto* s az elnyűhetetlen *Bernard Darniche.*

Néhány magyar vonatkozású érdekessége is van a Rallye Európa bajnokság gazdag történelmének. Illik tudni, hogy a Taurus Rallye 1974 óta számít EB-futamnak, amelyet az osztrák *Franz Wittmann,* utána két alkalommal a belga „rallye-király" *Gilbert Staepelaere,* majd tavaly *Ferjáncz Attila* nyert meg. Korábban is rendezett Magyarország EB-futamot, igaz, akkoriban társrendezőként a München—Wien—Budapest Rallye-ket, valamint még korábban néhány emlékezetes Duna—Castrol Rallye-t. Színeinket Ferjáncz Attila képviseli hosszú évek óta, sajnos többnyire balszerencsésen. A legszebb eredményt 1973-ban érték el *Zsembery Jenő* navigálásával, amikor a Renault 12 Gordinit az EB-lista igen előkelő 5. helyére hozta *Munari, Barbasio, Röhl* és a csinos *Donatella Tominz* mögött.

1972 óta külön női értékelést is készítenek, mivel a gyengébb nem képviselői közül is egyre többen próbálnak szerencsét ebben a kifejezetten „férfi"-sportban.

Első ízben a szőke, hosszú hajú francia *Marie Claude Beaumont* kapta a női Európa-bajnoki címet 1972-ben, a következő évben a trieszti származású *Dody Tominz*, aki azóta már többszörös boldog családanya. Ő utána tovább folytatódott a francia női uralom: *Michéle Mouton* és a bájos mosolyú *Christine Dacremont* szerezte a legtöbb pontot. Mouton kisasszony arról nevezetes, hogy ő az első női versenyző, aki a legmagasabb szorzójú versenyek egyikét megnyerte, nevezetesen tavaly a négyes szorzójú Espagna Rallye-t és nem akármilyen járgánnyal, hanem egy 250 lóerős Porsche Carrerával. Rajta kívül Tominz nyert még női pilóta létére EB-futamot, 1973-ban a Jugoszláv Rallye-t...

Perpatvar Fiatéknál, avagy ki lesz a bajnok?

A szorzórendszer bevezetése óta — de talán egyébként is — minden idők legizgalmasabb, legérdekesebb Európa Bajnokságának lehetünk az idén tanúi. A példátlanul szoros küzdelem még a bennfenteseket is meglepi, hiszen az év elején még nem úgy nézett ki, hogy ilyen marakodás fog kitörni a gyárak és versenyzőik között. Az innen-onnan kiszivárgó „fülesek" szerint egyedül az osztrák *Franz Wittmann* tervezte az EB-sorozatot végighajtani. A többiek gondosan titkolták terveiket és a meglepetést a szezon közepére szánták, amikor már lassan kezdtek kialakulni az erőviszonyok.

A korábbi évek unalmasan nyomasztó Darniche Lancia Stratos fölénye után igen parázs helyzet állt elő. Hogy hol és miért? Nos, a hatalmas Fiat-familia házatáján és azért, mert Wittmann mellett az olasz *Tony Carello*nak és a finn *Markku Alen*nak van a legtöbb esélye az EB-címre az eddig lebonyolított több mint 25 futam után. A pikáns szituáció némi magyarázatra szorul, mert ez a két név így egymagában a kívülállónak még nem sokat mond.

Tony Carello és Markku Alen az idén összevont Fiat—Lancia csapat tagjai. A vékonydongájú olasz fiú egy gyári Lancia



A Darniche—Mahé páros robog Nice és a győzelem felé...

Stratost lovagol igen eredményesen, a 27 éves finn volánművész pedig egy Fiat 131 Abarth-ot kerget. Carello szerződése elsősorban az olasz bajnokságra és mellékesen néhány EB-futamra szól, Alen csak a VB-futamokra kap gyári kocsit, egyébként a finn és angol bajnoki futamokon indul az angliai Fiat vezérképviselet gyári felkészítésű, de nem gyári színekbe öltöztetett Fiatján. Miután Nagy-Britanniában összesen öt EB-futamot rendeznek, Finnországban pedig kettőt — ezeken Alen mindenképpen rajthoz áll. Már eddigi eredményeivel is sokáig vezette a listát és jelenleg is alig maradt el Carello-tól. *Daniele Audetto*, a közös csapat vezetője most alapos gondban van, mert nehéz lesz eldönteni, hogy kit is támogasson, ha kenyértörésre kerül sor. A Lancia ugyanis az elmúlt két évben Darniche révén már kétszer nyert az EB-ben, tehát egy újabb győzlemnek nincs túl sok értelme. Mindenki tudja, hogy a Stratos egy nagyon jó autó, talán a legjobb, amely valaha is rallye-pályákon feltünt. Az új Fiat 131 Abarth viszont még nem nyert EB-t, tehát ha Alen kerül ki győztesen, annak komoly sportértéke lenne, sőt... Miután a finn legény a FIA által a pilótáknak másodízben kiírt kupában (ami tulajdonképpen az egyéni világbajnoki címnek felel meg) is nagyon jól áll, a Fiat pedig ellenfél nélkül vezet a márka VB-sorozatában, óriási sikernek számítana, ha a torinóiak vinnék haza 1978-ban a rallye-sportban elérhető mindhárom trófeát.

Lapzártakor az olasz állt jobban és az ő eredményei a meggyőzőbbek: 160 pontját három szép győzelemmel szerezte, egyet Spanyolországban, kettőt odahaza autózott össze. Alen 138 pontja a két finn és két angol EB-futamon elért tisztes helyezésekből adódott. A nagyobb rutin és az északiak kétségtelen tudásbeli fölénye Alennak kedvez, de az ő programjában már nincs sok „dobás", ráadásul egy óriási helyzetet hagyott ki a négyes szorzójú Skót Rallye-n, ahol a 3. helyről esett ki műszaki hiba miatt.

Ugyanakkor Carello még több értékes hazai futamon áll rajthoz és néhány külföldi verseny is szerepel a tervei között. A nagy kérdés tehát az, hogy Audetto ad-e némi kis „zsebpénzt" Alennak, hogy azt a bizonyos, nem lebecsülendő hármas sikert Fiatéknak megszerezze, vagy Carellot, a híres autóvillamossági gyár tulajdonosának fiát „futtatja" tovább és akkor csak egy újabb szimpla Stratos-sikernek csaphat nagy lármát az ugrásra kész propagandagépezet...

Mindezek mellett Wittmannról sem szabad megfeledkezni, mert lapzártakor mindössze két apró pontocskával lemaradva állt a 2. helyen és neki is jónéhány versenye hátra van még. Könnyen beleszólhat a nagyok vitájába a belga *Gilbert Staepelaere* és még inkább a csehszlovák *Vaclav Blahna*. A Skoda gyár idén nagyon komolyan szállt be az európai autósportéletbe, egyszerre több fronton is küzdenek és legtöbb esélyük éppen a Rallye EB-ben van. Blahna máris értékes pontokat gyűjtött Belgiumban, Jugoszláviában, Olaszországban, Bulgáriában és ezek után júliusban nem kevesebb, mint négy (!) verseny szerepelt a tervekben. Meglehet, hogy a végelszámolásnál a ranglista első három helyezettje között lesz...

Fekete András

AZ EDDIGI EURÓPA-BAJNOKOK LISTÁJA

1953:	Helmuth Polensky	(D)	Porsche
1954:	Walter Schluter	(D)	DKW
1955:	Werher Engel	(D)	Mercedes
1956:	Walter Schock	(D)	Mercedes
1957:	Ruprecht Hopfen	(D)	Saab
1958:	Gunnar Andersson	(S)	Volvo
1959:	Paul Coltelloni	(F)	Citroen
1960:	Walter Schock	(D)	Mercedes
1961:	Hans Joachim Walter	(D)	Porsche
1962:	Eugen Böhringer	(D)	Mercedes
1963:	Gunnar Andersson	(S)	Volvo
1964:	Tom Trana	(S)	Volvo
1965:	Rauno Aaltonen	(SF)	BMC Mini Cooper
1966:	Liebror Nasenius	(S)	Opel Gr. 1
	Sobieslav Zasada	(PL)	Steyr Puch Gr. 2.
	Günther Klass	(D)	Porsche Gr. 3
1967:	Sobieslav Zasada	(PL)	Porsche Gr. 1
	Bengt Sodeström	(S)	Ford Gr. 2
	Vic Elford	(GB)	Porsche Gr. 3
1968:	Pauli Toivonen	(SF)	Porsche
1969:	Harry Kallström	(S)	Lancia
1970:	Jean-Claude Anruet	(F)	Renault Alpine
1971:	Sobieslav Zasada	(PL)	BMW
1972:	Raffaele Pinto	(I)	Fiat Abarth
1973:	Sandro Munari	(I)	Lancia Fulvia
1974:	Walter Röhrl	(D)	Opel Ascona
1975:	Maurizio Verini	(I)	Fiat Abarth
1976:	Bernard Darniche	(F)	Lancia Stratos
1977:	Bernard Darniche	(F)	Lancia Stratos



Pillanatkép a Portugál Rallye-ről: a finn Markku Alen.





Első képünkön a Frequelin—Delaval páros R—5-össel a Monte Carlo Rallyen. — Második képünkön az egyik kísérleti „nyuszipáros" a Ford Fiestában: a De Souza—Sanchez kettős.

KIS KOCSIK NAGY SIKERE

Hol vannak már azok a régi szép idők, amikor egy 1300 kcm-es autóval nagy világversenyeket lehetett nyerni? Emlékeznek még a pöttömnyi Austin Cooperek káprázatos győzelemsorozatára, vagy az akkoriban még csak 1,3 literes Renault Alpine plasztik csúcsmászók pimasz sikereire, ahogyan a Porschékat is sokszor sakkban tartották?

Bizony sokat, nagyon sokat változott a rallye-sport világa az elmúlt 15 év alatt. Manapság már 200 lóerő is kevés lesz egy abszolút győzelemhez és az igazán favorit gépkocsik gyomrában hovatovább hajómotor nagyságú erőművek gondoskodnak a ménesnyi potenciákról... De mi késztethet ezek után egy komoly autógyárat arra a bizarr elhatározásra, hogy megpróbáljon az „ár ellenében úszni", miért veszik fel a kesztyűt a lóerőóriásokkal szemben a ma már csak mosolyt fakasztóan apró gépecskéikkel? Ráadásul nem is egy autógyárról van szó, hanem valóságos irányzatról, divatról.

RENAULT: Tulajdonképpen még ma is nehéz megérteni a hatalmas francia állami konszern döntését, amikor kizárólag a kis **R 5** Alpine továbbfejlesztése mellett maradtak és félredobták a sikeresnek ígérkező új csodafegyvert. Hiszen éppen a tavalyi Taurus Rallye-n mutatkozott be a nemzetközi mezőnynek a 6 hengeres, 270 lóerős típus, a 310-es, amelyet leplezetlen szándékkal a Lancia Stratos hatásos ellenszereként „tenyésztettek ki", s amivel *Guy Frèquelin* simán nyerte a francia bajnokságot még 1976-ban.

A 135 lóerő bizony csak 135 lóerő marad és ennyi csikóval még a legvakmerőbb autózás esetén sem lehet az igazán nagyokat megelőzni. Nem véletlen, hogy a gyáriak a kezdeti sikerek után olyan tökéletesen visszahúzódtak dieppei boszorkánykonyhájukba, mint ahogy a sündisznó összegömbölyödik, ha veszélyt érez. Állítólag a jóval nagyobb hengerűrtartalmú masinát középmotoros elrendezésben fogják beépíteni, de szó van egy turbómotor felhasználásáról. Ez a motor már létezik is a svéd Volvo gyár 343-as modelljének rallye-cross változatában és már most is több mint 200 lóerőt „tud".

AUTOBIANCHI: A kicsik között is legkisebb az olasz 112 Abarth. A mindössze 1050 kcm-es, 90 lóerős vakarcsnak természetesen nincs sok esélye a komoly nemzetközi viadalokon, egyedül a Monte Carlo Rallye-n próbálnak szerencsét évről évre a Chardonnet cégnél felkészített autócskák, ám eddig kevés sikerrel. Itáliában pedig minden bajnoki futamon külön értékelik az Autobianchi-s pilótákat és a tavalyi kupanyertes, *Attilio Bettega* idén már egy gyári Lancia Stratos-ban versenyezhet, míg a tavalyi 2. helyezett *Vanni Fusaro* egy gyári felkészítésű Fiat 131 Abarth-ot kapott a Mitropa Kupa futamaira.

SKODA: A jól ismert csehszlovák márka is a kicsik közé tartozik, annak ellenére, hogy a szocialista országokban minden verseny abszolút favoritjainak számítanak a 130 RS Coupék. Erről a plasztikbombázóról, a nyugati lapokban „kelet-európai Stratos"-nak becézett járműről már kevés újat lehet mondani, hiszen idehaza is mindenki ismeri, műszaki adatait, érdekes technikai megoldásait a hazai szaksajtó is többször közölte. Kiegészítésként csak annyit, hogy ezt a típust a csehszlovákok 1976. július 1-én homologizáltatták és azóta szerte Európában 8 nemzetközi rallye-t nyertek, ezenkívül 13 értékes kategóriagyőzelmet arattak és két éve zsinórban nyerik a Béke és Barátság Kupát a rallye- és gyorsasági ágazatban.

A Mlada boleslavi versenyműhelyben már kipróbálás alatt van egy izmosabb, 1450 kcm-es motor és egy ötfokozatú váltó, valamint újfajta, aerodinamikailag kedvezőbb orrkiképzésekkel kísérleteznek. Az igazi meglepetésnek azonban az orrmotoros, hátsókerék meghajtású, olaszos vonalvezetésű modell ígérkezik, de ez a gép már nem is lesz olyan kicsi...

Az ötödik újdonságról még nagyon kevés adat áll rendelkezésünkre, de az összes törpe közül talán ezt tartják a legígéretesebbnek a szakemberek és ennek megfelelően türelmetlenül várják megjelenését gyári színekben. A Ford Fiestáról van szó, annak a gyárnak egy igen érdekes típusáról, amelynek talán a legnagyobb tapasztalata van a rallye-sport műszaki terén és ha Boreham-ban valamit elkezdenek, akkor az csak egy tökéletes műszer lehet. Egyelőre azonban csak kósza hírek szállingóznak a Fiestáról.

	Renault 5 Alpine	Autobianchi A 112	Skoda 130 RS
Motor	4 henger, soros elr. orrm. hosszirány	4 henger, soros elr. orrm. kereszt elr.	4 henger, soros elr. farm. hosszirány
Hengerűrtartalom (kcm):	1397	1050	1298
Furat×löket (mm):	76x77	67,2x74	75,8x72
Sűrítési viszony:	11,3:1 (10:1)	11,5:1 (10:1)	11:1 (9,5:1)
Teljesítmény (széria): (LE/f/perc)	93/6400	70/6600	75/6300
Teljesítmény (sport):	135/7200	90/7250	118/7000
Max. nyomaték (széria): (mkp/f/perc)	11,6/4000	8,7/4100	nincs adat
Max. nyomaték (sport):	15,8/4500	9,5/6000	13,5/5000
Porlasztó:	2xWEBER 45 DCOE	2xWEBER 40	2xWEBER 40 DCOE
Sebességváltó:	5 fokozatú	4 fokozatú	4 fokozatú
Differenciálzár:	Hewland	Abarth	Skoda
Karosszéria-méretek (mm):			
hossz.:	3550	3200	4255
szélesség:	1620	1586	1660
magasság:	1340	1240	1340
Összsúly (kg):	830	690	770
Nyomtáv elöl/hátul (mm).	1320/1290	1270/1240	1415/1368

casco casco

KÁR LENNE



NÉLKÜLÜNK

casco casco

RAJT ELŐTT A DEPÓBAN



Depailler és segítői.



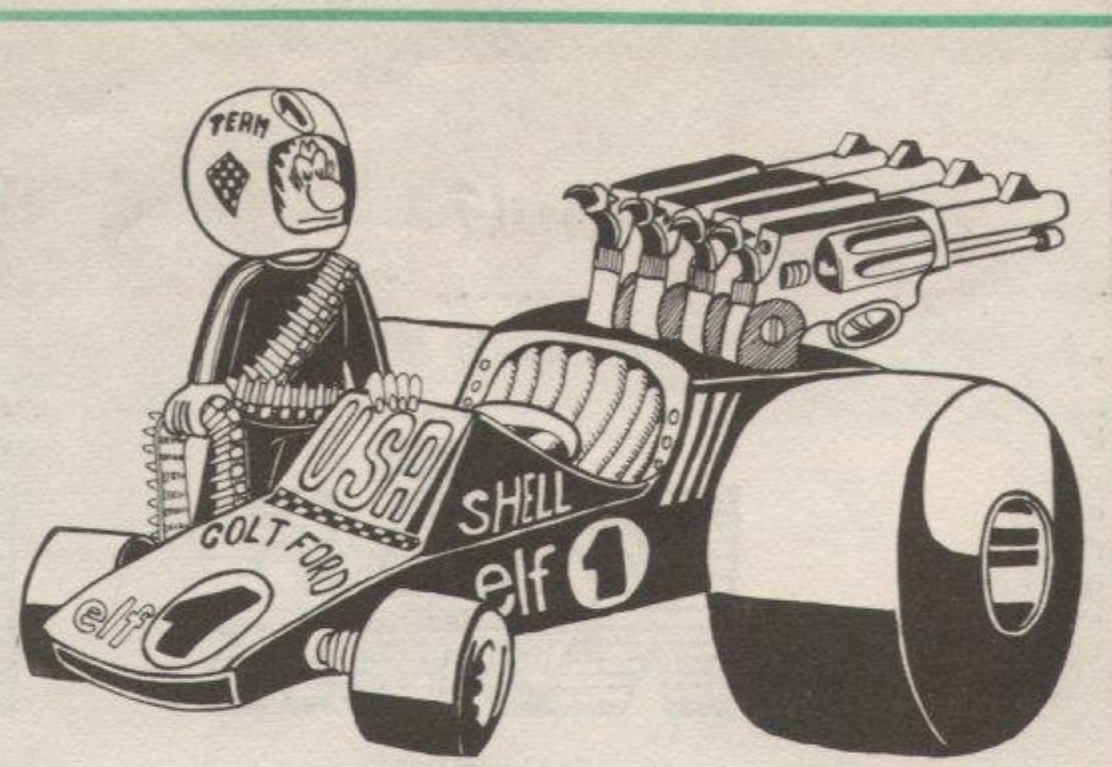
Laudát „nyomkodják" végleges helyére.

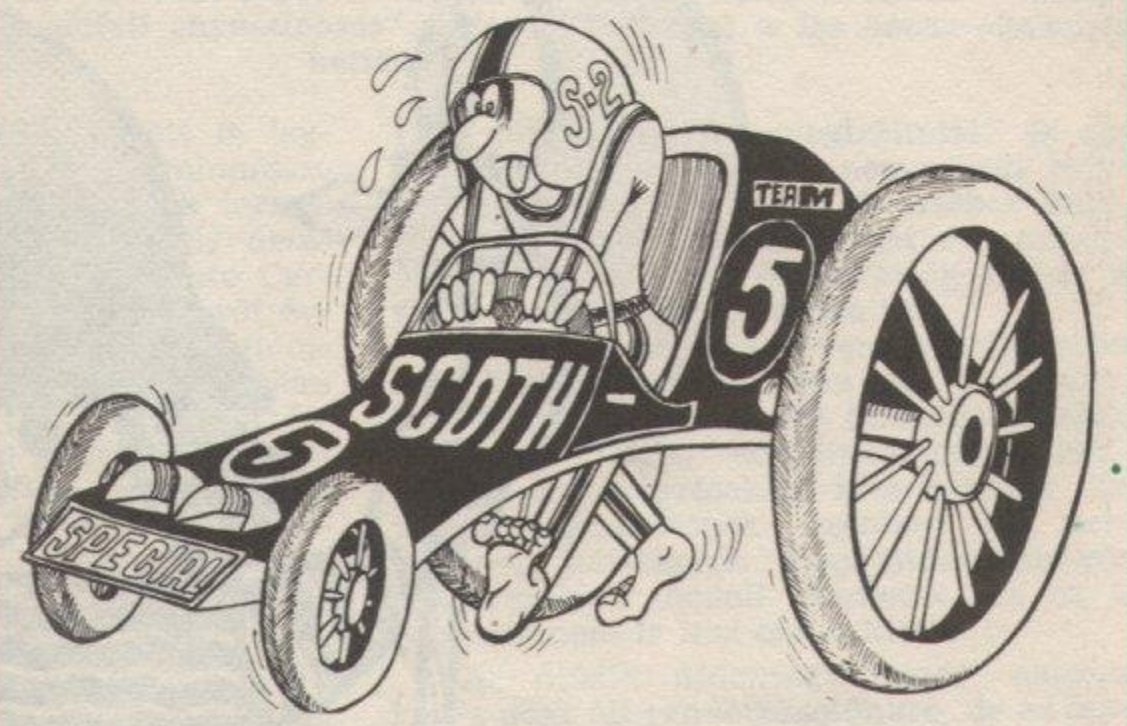


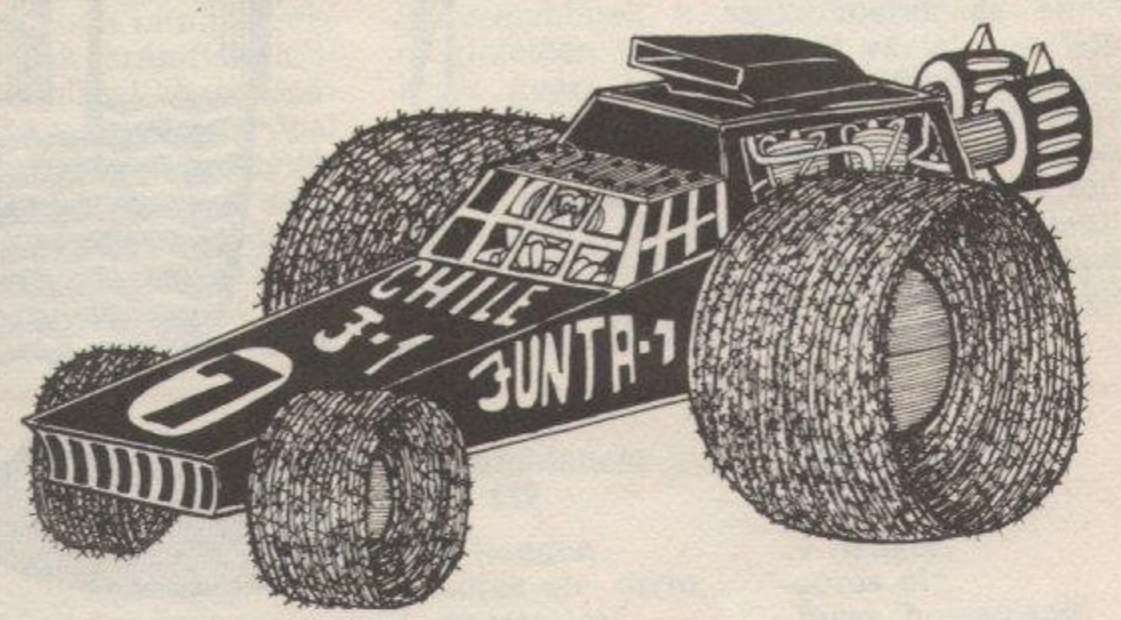
Az utolsó simítások Jody Scheckter kocsiján.

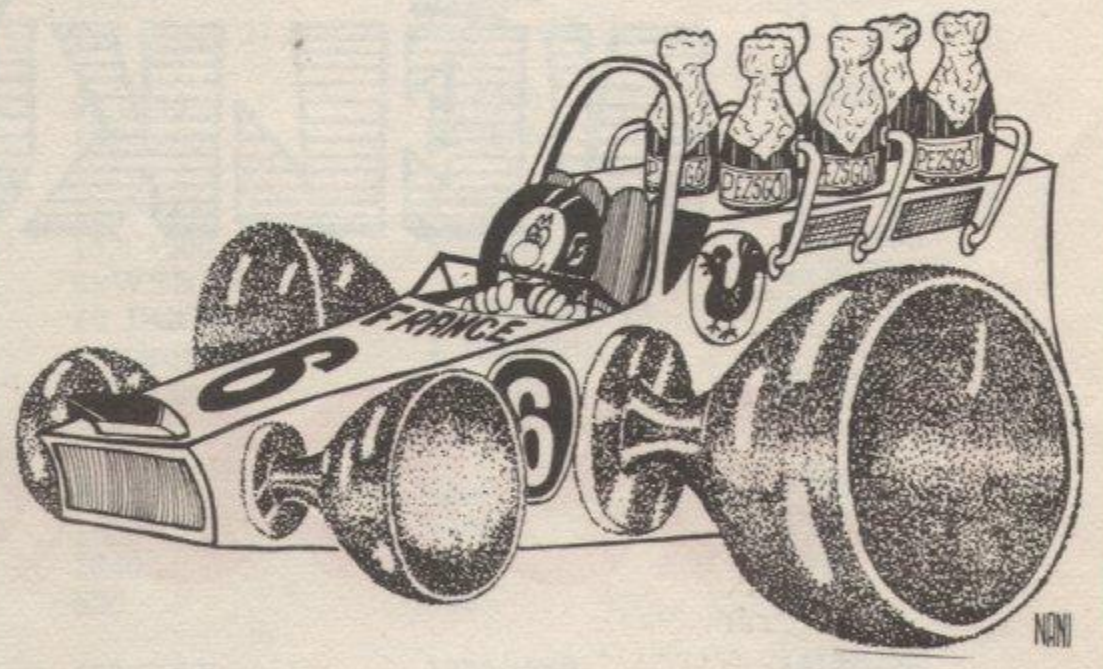


Vitassuk meg... Akik megteszik: Lauda és Hunt.









Ferter János rajzai

PETRESS ISTVÁN:

MIT TANULTAM A VERSENYZŐKTŐL?

VALLOMÁS A STARTZÁSZLÓNÁL

Tanulni nem szégyen másoktól, sőt. Egymagában senki sem lehet elég okos, s aki jó értelemben véve „lesni" tud másokat, az előbb-utóbb hasznot lel. Az autóversenyzőket már régóta figyelem, nemcsak a látványra éhesen, nemcsak az eredmények iránti kíváncsiság izgalmával. Tanulok tőlük minden egyes alkalommal, akkor is ha a hajtűkanyarban lelkendezem, akkor is, ha a depóban a babrálásukat, vagy éppen beszélgetésüket lesem el. S egy-egy nagy verseny alkalmával összegezni is tudom, mi mindenre figyeltem fel, mit sajátítottam el tőlük — mit tanultam! És most korántsem ügyes autózásukra gondolok csupán.

ÖNFEGYELEM. A hétköznapi autós belső kelléke. Elválaszthatatlan tartozéka a felelősségtudatnak, aminek minden útján el kell őt kísérnie. A versenyzőknek erre az önfegyelmére irigyen vágyakozom még ma is. Hadd említsem most csupán az előkészületeket, a vezetés előtti koncentrációt, az erőfeszítést arra, hogy mint vezető, a legjobbat tudja produkálni. Az érezhető igényt az összeszedettségre, és talán furcsának tűnik, bizonyos fajta elmélyülést önmagában, találkozást önmagával, lehetőségeivel és tehetségével. Vajon — ha nagyon szigorúan vesszük — nem ugyanilyen számvetéssel kellene-e beülnünk az autóba mindannyiunknak? S nemcsak bevágódni a volánhoz, aztán kapkodni, úszni a forgalom árjával, amely állandóan ingerel, zavarba hoz, kibillent lelki egyensúlyunkból...? Kibillent, mert ma már kezdünk ott tartani, hogy az autó — mosógép, tévékészülék, amit játszva kezelhetek, családi vagyontárgy, amit lemosok, tisztítok, s ennek megfelelően a kiszabadulás, a virtus eszköze!

BÁNÁSMÓD. Igen, bánásmód és nem az autó ügyes kezelése! A bánásmód a jó kifejezés arra a másik tanulságra, amivel a versenyzők számomra gyakran szolgálnak. Nem „kezelik" csupán a kocsit, — bánnak vele. Ügyesen vezetni csaknem mindenki tud, a legtöbb emberben megvan erre az adottság, és még a legügyetlenebbje is elsajátít bizonyos hasznos fogásokat. De a kezelési módunk megáll az ügyes kormányzásnál, a szép felkapcsolásnál, a hatásos fékezésnél, és legfeljebb a gázfröcscsös visszakapcsolásig jut el. Részletekben vagyunk ügyesek, s mivel az autó türelmes találmány, többnyire jól reagál az ilyen „részletakciókra" is. De értünk-e mi a kocsi egészéhez?

Bizony nem. Összeforrunk-e a kocsi mozgásának fizikai törvényeivel, a menetek dinamikájával, törődünk-e azzal, hogy kialakuljon az ember, az út és a jármű, egysége, hogy az autóvezetésben mindent összefogjunk, minden részletcselekvést, ami aztán a lendületes haladásban realizálódik? Persze sokan mondhatják: köznapi autózásaink során nincs is ilyesmire szükség. Erősen kétlem azonban, hogy ezek a vélemények teljesen igazak lennének. Mert jobb-e jobban autózni? Nem kétséges.

A GÉP SZERETETE. Újabb tanulnivaló. Megrendeljük, megvesszük, hazavisszük, javíttatjuk a kocsinkat, megyünk vele, de nem szeretjük igazán. Senki ne tévessze ugyanis össze a gép szeretetét a saját márka büszkeségével, csillogó-villogó fémhiúságával. Autóinkkal szemben vagy végletesen elfogultak vagyunk, vagy közömbösek — s ilyenkor lónak tekintjük, szamárnak, ami szolgálatot teljesít körülöttünk. Nem a gépet szeretjük, hanem legfeljebb saját magunkat, hogy nekünk ilyen is van a birtokunkban. Igen, vannak akik javítgatják, de elenyésző a számuk, és még a barkácsolás is inkább gazdasági szempontú, mintsem a gép szeretetéből fakadna. És az autósok százezrei, akik a feltett kérdésre azt sem tudják megmondani, hogy hol van a porlasztó? Akik azzal büszkélkednek, hogy még nem is látták a kocsi motorját, fel se nyitották a motorháztetőt...? Lehet-e igazán vezetni egy autót úgy, hogy alig tudok róla valamit, lehet-e úgy használni kielégítően, hogy nem érdekel, miféle alkatrészek, s hogyan működnek benne? Tudom a választ: lehet. Sajnos.

Van ennek a gépszeretetnek még egy másik oldala is. Hogy az autót végülis teljesítményre lehet kényszeríteni, hogy — most már helyesen értelmezve a szót — valóban szolgál, ha tudjuk: mi az, amit megkövetelhetünk tőle? Ez a gondolat felbúgó motor, karistoló gumiabroncs tőszomszédságában jutott eszembe. S vele együtt villantak fel a csipketerítős, műanyagvirágos, bólogatós mütyűrökkel teli családi autók! A gép szeretetének megbízható tengelyét körülbelül itt lelhetjük meg, a versenyzők vonzódásában és gépszeretetében! Ismerik, féltik — és kihasználják egyszerre!

AZ EREDMÉNYESSÉG ÖRÖME. Megint egy elsajátítani való mindannyiunk számára. Azt talán nem kell magyarázni, hogy a versenyző miért örül az eredménynek. Fáradtságát, küzdését ez tetőzi be, de korántsem csak a pontszámokon lehet lemérnie belső elégedettségét.

Mi nem vezetünk a felfokozott figyelem és érzések ilyen állapotában, de a versenyzői örömből kielemezhető, hogy számunkra is adottak ezek az örömek. Nincs olyan útunk, amikor ne kelljen jól manővereznünk, amikor ne kellene megoldani egy-egy közlekedési helyzetet gyorsan, ügyesen és biztonsággal. Egy jól kiszámított előzés, kigurulás, szép kanyarvétel, amikor közben nem kell fékeznünk, jó helyzekedés a forgalmi sávokban — hát nem adják ezek is az eredményesség örömét? Meg merem kockáztatni az állítást, hogy csak az vezet jól, aki ezeket észreveszi és átéli, aki ezekre utólag visszagondolva reflektálni tud. S milyen valós öröm lehet a számunkra adódó helyzetekben a biztonság követelményeit úgy teljesíteni, ahogy az a nagykönyvben meg van írva!

És mennyire hozzátartozik a következő vezetésünk eredményességéhez, hogy mi magunk is gondoljuk át utólag az elkövetett hibáinkat, tévedéseinket, elnézéseinket, s magunk is tanuljunk belőlük. Ha valaki nem talál korrigálnivalót a saját vezetési stílusában, az bizonyára sok hibával vezet. Pedig tanulni saját magunktól nem nehéz, csak éppen némi önismeret szükséges hozzá.

A versenyzők egymást is lesik, egymástól is tanulnak, nem éreznek kisebbrendűséget annak láttán, hogy a másik többet tud, jobban vezet. Inkább ösztönzi őket ez a versengésre, hogy utolérjék a jobbat — és nemcsak a pályán.

Jó lenne, ha ebben velük együtt versengenénk.



Akiktől tanulni lehet... S bár a fotón a rallye világklasszis versenyzői szerepelnek, akár a magyar fiatalemberek képeit is választhattuk volna. Mert tőlük is lehet mit elsajátítanunk... (Balról jobbra: Warmbold, Andersson, Makinen, Mikkola, Vatanen és Markku Alen.

HUNT, LAUDA ÉS TÁRSAIK

A regényt tovább írják

Megy vagy marad? — ez a kérdés tartotta lázban a Forma—1 bennfenteseit és közönségét is az 1977-es évad végén. Mindenki találgatott, mindenki tudni vélte, mennyivel kap többet a világbajnok, ha aláírja az újabb szerződést *Enzo Ferrari-nak*, vagy ha mégis a *Brabham-hez* szerződik.

A nagy találkozás Modenában, a 80 éves Ferrari főnöki szobájában alig ötperces volt.

A szenzációt, *Lauda* távozását a Ferrari-csapattól már az esti lapok hírül adták. Az olaszok addigi kedvencéből, „Noccójából" pedig pillanatokon belül áruló lett.

A sajtó, a rádió, a tv pedig ontotta a híreket. A „zászló cserbenhagyása" miatt az olaszok bojkottálni akarták a Parmalat tejárugyárat, a Brabham cég „pénzeszsákját".

Ki kivel?

Történt még néhány átigazolás a Forma—1 kulisszái mögött, igaz azok korántsem kavartak fel akkora port, mint az osztrák világbajnoké. A *Lotus* élmenője, *Gunnar Nilsson* és az olasz *Riccardo Patrese* az újonnan alakult istállóhoz, az *„Arrows team"*-hoz került, ahol a *Shadow* volt menedzsere *Alan Rees*, és az egykori versenyző *Jackie Oliver* a főnök. Az új Lotus 79-et pedig a másik szőke svéd, *Ronnie Peterson* és az olasz születésű *Mario Andretti* vezeti. A sokáig Brabham-es *Hans Stuck*-kel felbontották a szerződést — talán éppen Lauda miatt —, így ő hosszasan tárgyalt a Shadow-val, illetve Wolffal. Végül is a svájci *Villiger* által támogatott *Tabatip-Shadow-nál* írta alá a szerződést. Csapattársa a sok nagy csatát látott svájci *Clay Regazzoni* lett. A 30 éves *Emerson Fittipaldi*, az 1972. és 1975. évi világbajnok, maradt a guruló „cukros"-autó, a nemzeti színeket képviselő *Copersucar* mellett. Igaz, kapott ajánlatot a Ferraritól is, de nehéz a népszerűséget félredobni, hiszen a labda művésze, Pelé után a legnépszerűbb sportoló Brazíliában.

Jean-Pierre Jarier nem kötött újabb szerződést és visszatért a Forma—2 kategóriába, ahol 1973-ban EB-t nyert. Aztán meggondolta magát és mégis az ATS-hez szerződött, öt futamra, második embernek a német *Jochen Mass* mellé, aki tavaly a McLaren-istálló tagja volt. Helyére a francia *Patrick Tambay* került az 1976-os világbajnok, *James Hunt* mellé. A dúsgazdag *Lord Hesketh* által alapított csapat ezúttal a Forma—1 mezőny egyetlen női vezetőjét — az 1972-es szapporói olimpia női műlesikló bajnokságának hetedik helyezettjét — a lengyel származású, 31 éves angol *Divina Galicát* szerződtette. A Renault Turbó a piros-kék-fehér színeket képviselő *Jean-Pierre Jaboulle*-al próbálkozik, műszaki hibák sorozata miatt egyelőre nem sok sikerrel. Hosszú kihagyás után — a nálunk is versenyzett — *Jacky Ickx* is visszatért a porondra, az *Ensign*-csapathoz.

Ilyen csapatváltási viharok után felfokozott várakozás előzte meg a január 15-i Argentin GP-t, az első vb-fordulót.

Andretti jól kezdett

A „függöny felgördült az autósport nagy színpadán" és már az edzésen is tízezrek szorongtak a 30 fokos hőségben, az 5,2 km-es autodrom mellett. 28 csapat nevezett, de a szabályok értelmében csak 24-en állhattak rajthoz, így a versenyt megelőző mért edzések döntöttek, hogy kik nem indulhatnak.

Ha lehet fokozni a szinte már hihetetlen hőséget, akkor az a verseny napjára még fokozódott, 35 fokot mértek árnyékban, és valósággal izzott a pálya betonja.

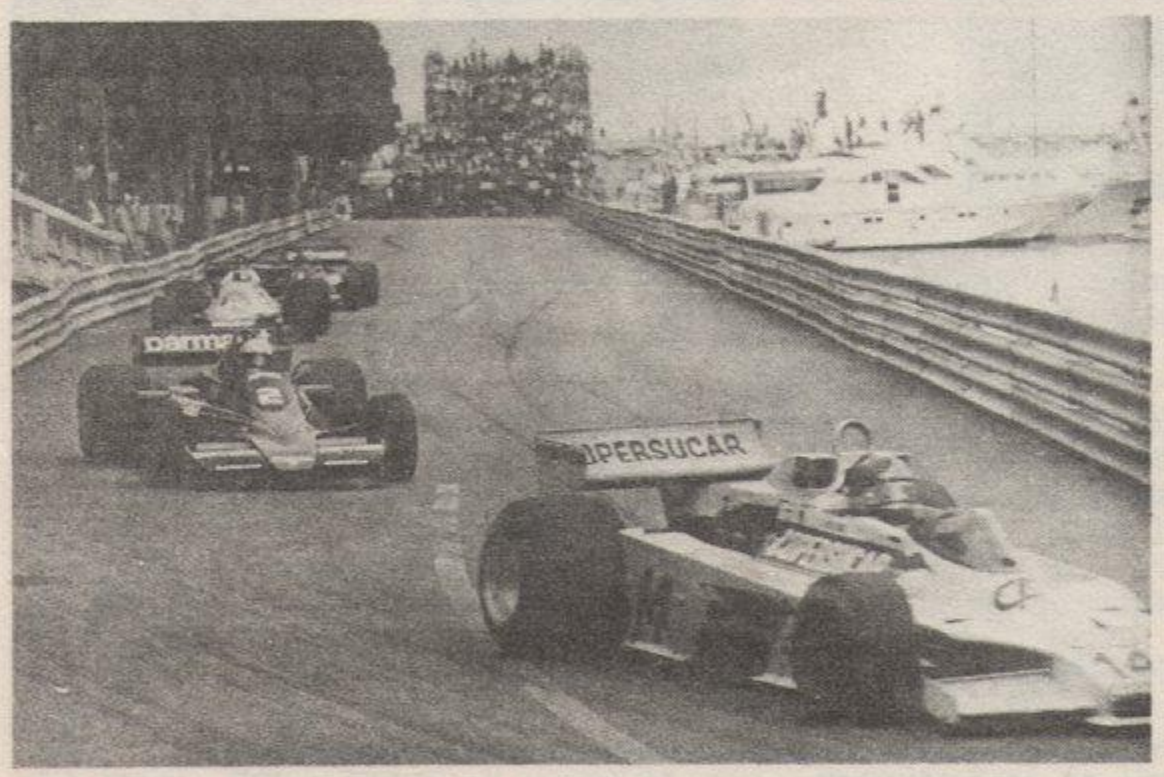
A felcsapódó rajtzászlót követő pillanatokban óriási tülekedés kezdődött, hiszen mindenki jól tudta, hogy ezen a pályán igen nehéz a sok kanyar miatt előzni. Az egyes rajtkockáról induló Mario Andretti ragyogóan rajtolt. „Ez is egy külön tudomány ebben a száguldó világban. Elkapni a rajt pillanatát, nem ütközni senkivel, nem felhevíteni, nem leégetni a kuplungot" — mondta *Jackie Stewart*, a skót világbajnok, aki ezúttal mint tv-kommentátor dolgozott a versenyen. Andretti pedig rögtön az élre állt. Őt szorosan követte Hunt McLarennel, Peterson a Lotus-szal, *Scheckter* a Wolffal. Lauda a szokásos kivárásos taktikáját alkalmazta. Megvárta, míg valaki vagy hibázik, vagy műszaki hiba miatt a depóba kerül. Semmit sem kockáztatva, csattanós választ adott rágalmazóinak. Második lett. A rajtvonaltól a célig vezető Andretti 191,8 km-es átlagott autózott.

A pezsgőlocsolásos díjkiosztó után a 38 éves Andretti így nyilatkozott: „Azért születtem, hogy versenyezzek, de megtanultam, hogy az autóversenyzés nekünk ezen a szinten — üzlet. Nekem pedig csak a győzelem fizet."

Ezúttal Reutemann...

Nem sok idejük maradt a pihenésre a Forma—1 „stáboknak". A szorgalmasabbak már egy héttel az Argentin GP után a Rio de Janeirótól öt kilométerre fekvő új pályán, a Rioturon edzettek, melyet az év elején adtak át. A korszerű védőberendezéssel, homoksávokkal, hálókkal ellátott pálya tervezésében Fittipaldi is sokat segített.

A szakemberek és a szaksajtó is csak Andrettiről és a csoda-Lotusról áradozott a beharangozókban. A verseny rajtjánál viszont a felhevült betonon ezúttal *Reutemann* „kapta el" a rajt pillanatát és az élre állt. A kacskaringós, vezetéstechnikailag nehéz pályán óriási csata folyt a második helyért. Még a meggondolt, nyugodt versenyző hírében álló Hunt is kakaskodott *Pironival*. A Ferrari-csapathoz szerződtetett francia-kanadai fiú, *Villeneuve* —



Watson vezetésével a hátsó hármas megkezdi lekörözni Fittipaldit.



Niki Lauda, a profik profija.

ugyanúgy mint tavaly ősszel, a Japán GP-n — ezúttal is Petersonnal nem fért el egy kanyarban. Ki is álltak mindketten kocsitöréssel. Reutemann okosan osztotta be a tizenkét hengeres boxermotor erejét. Meg is nyerte a futamot. A második helyet a szenzációsan autózó Fittipaldi szerezte meg, igaz, ezúttal nem volt műszaki hibája. Lauda biztosan, a veszélyes manőverek kikerülésével gyűjtött újabb négy pontot a harmadik helyével.

A célfotó

Több mint egy hónap állt a csapatok és a gumigyárak rendelkezésére, hogy rendezzék soraikat.

A Dél-afrikai Nagydíjon hetvenkét kört kellett teljesítenie a mezőnynek az igen gyors, technikás pályán. A legjobb edzésidőt Lauda érte el — így az egyes kockából rajtolt, de a második körben már a harmadik helyen érkezett. Scheckter vette át a vezetést, miközben Hunt, Fittipaldi és *Keegan* motorhiba miatt kiállt. Az utóbbi az olaját is elfolyatta, amelyen Lauda és Scheckter is nekicsúszott a védőpalánknak. Be is fejezték a versenyt.

A hatvannegyedik körtől *Depailler* állt az élre. A finis drámai volt, hiszen Andrettinek az utolsó előtti körben tankolnia kellett. Depailler már biztos győztesnek látszott, mikor a célegyenes előtti kanyarban valami hihetetlen furcsa, külső kanyarodási íven Peterson mellé farolt — csúszott. Együtt gyorsultak ki a célegyenesbe és csak a célfotó döntött a svéd fiú javára.

Amikor bezár a Kaszinó

Az év 365 napjából egyetlen napon marad zárva a Kaszinó ajtaja. Ez pedig a híres Forma—1 futam napja. Évtizedek óta a városközpontban, a sétányokon, a pálmafák mellett, a kikötő előtt folyik a verseny.

Már az edzés is óriási szenzációt hozott, hiszen bemutatkozott a vadonatúj Ligier JS—9 versenyautó. Scheckter is az új Wolf —WR—5-tel edzett, de a versenyen a régi autóval állt rajthoz. Reutemann és *Watson* autózta a legjobb edzésidőket, így ők indultak az első sorból. A rajtzászló felcsapódása után Reutemann elemi hibát vétett, egyes helyett a harmadik sebességgel próbált elindulni. Ez persze nem ment és óriási szerencse volt, hogy a Watson sorában meglóduló versenyautók nem akadtak összse az argentin mögött kocogókkal.

Watson 37 körön keresztül vezetett, Depaillerrel a nyomában. A 38. körben a francia fiú a kikötői egyenesben egy pillanattal később fékezett, majd a következő körben ugyanitt Lauda is, így az ír a harmadik helyre esett vissza. Scheckter is elment Watson mellett, de *Pironi* és *Patrese* már nem tudta megelőzni. Ez maradt a befutási sorrend is.

A francia csapat üvegszámra locsolta a híres francia pezsgőt, hiszen az örök második Depailler megnyerte élete első GP-futamát és ez azt is jelentette, — hogy 1972. után, amikor *Beltoise* nyert Forma—1 futamot — újra francia versenyző állhatott a dobogó legfelső fokára.

Esik, vagy nem esik?

Versenyzők, vezetők, nézők egyaránt a felhős eget kémlelték. A belga pályán különösen nagy szerep jutott az időjáráshoz alkalmazkodó gumiknak, hiszen a hosszú, vollgázas egyeneseket éles kanyarok váltják fel. A pálya burkolatával ezúttal is problémа volt, csakúgy, mint öt évvel ezelőtt, de a rendezők most sokkal rövidebb huzavona után kijavították.

Ezúttal is Reutemann autózta a legjobb edzésidőt. Andrettivel együtt rajtoltak az első sorból és az amerikai a Lotus 79-cel rögtön az élre állt. A rajtot követő „lökdösődésben" Lauda Scheckterrel, Hunt Petersonnal, Fittipaldi Ickx-szel ütközött. Az osztrák, az angol és a brazil fiúnak csak 10 másodpercig tartott a verseny. A délafrikai, a svéd, a belga versenyzők viszont továbbmentek. Andretti egy pillanatra sem adta át a vezető helyet és a 70. körben elsőnek intették le. *Colin Shapmann*, a Lotus-csapat világhírű konstruktőrfőnöke ezúttal maximálisan elégedett lehetett, hiszen Peterson a „régi" autóval lett a második. Villeneuve-nek alaposan megmoshatta a fejét *Enzo Ferrari*, hiszen ezúttal mintha kicserélték volna a kanadai fiút, biztonságosan, kockáztatás és butaságok nélkül vezetett és lett negyedik.

Lapzártakor: Lauda a profik profija

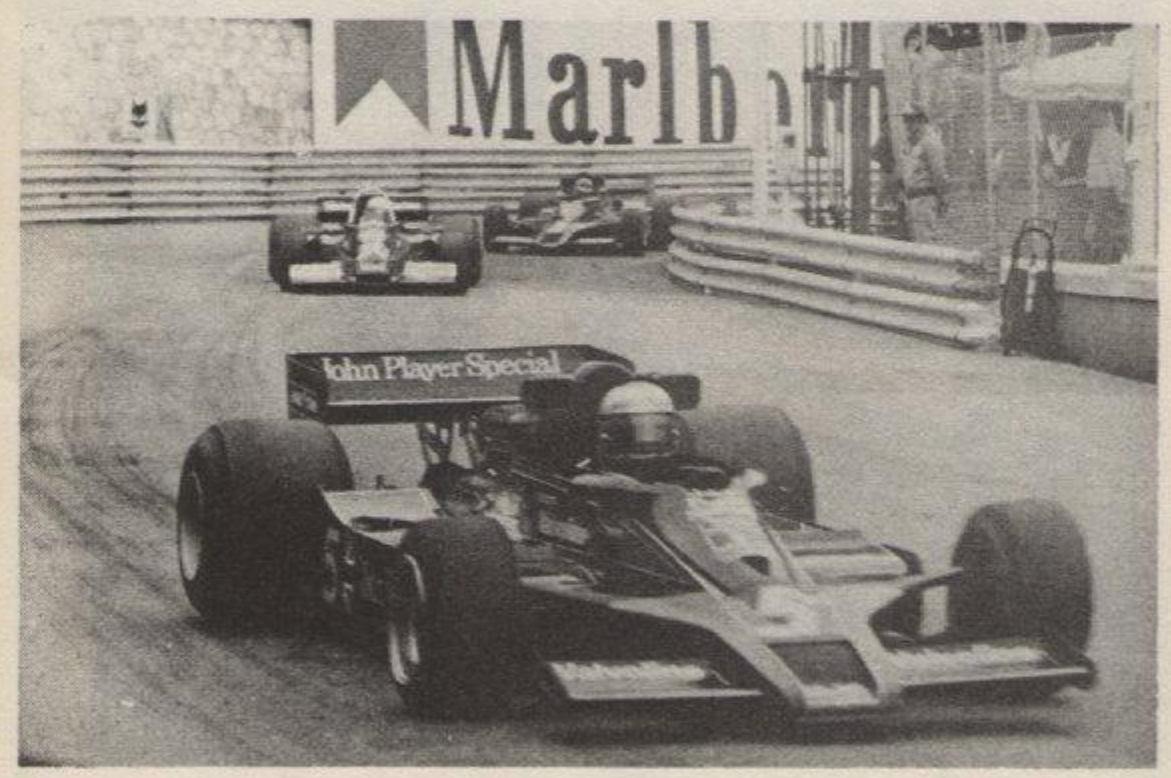
„Ha most nem zárkózik fel az élbolyhoz, minden esélyét elveszti a dobogós helyezésre" — volt a szakírók egyöntetű véleménye a svédországi anderstorpi futam előtt Nicki Laudáról. Mindezzel persze a versenyző és istállója, a Brabham is tisztában volt, hiszen az osztrák világbajnok ezúttal nem kímélte kocsiját az edzésen. S ez a harmadik rajtkockát eredményezte számára.

Szokásos taktikáját persze most sem adta fel és csak a versenytáv felétől autózott az élen. 34 másodperces előnnyel nyert az olasz Patrese előtt.

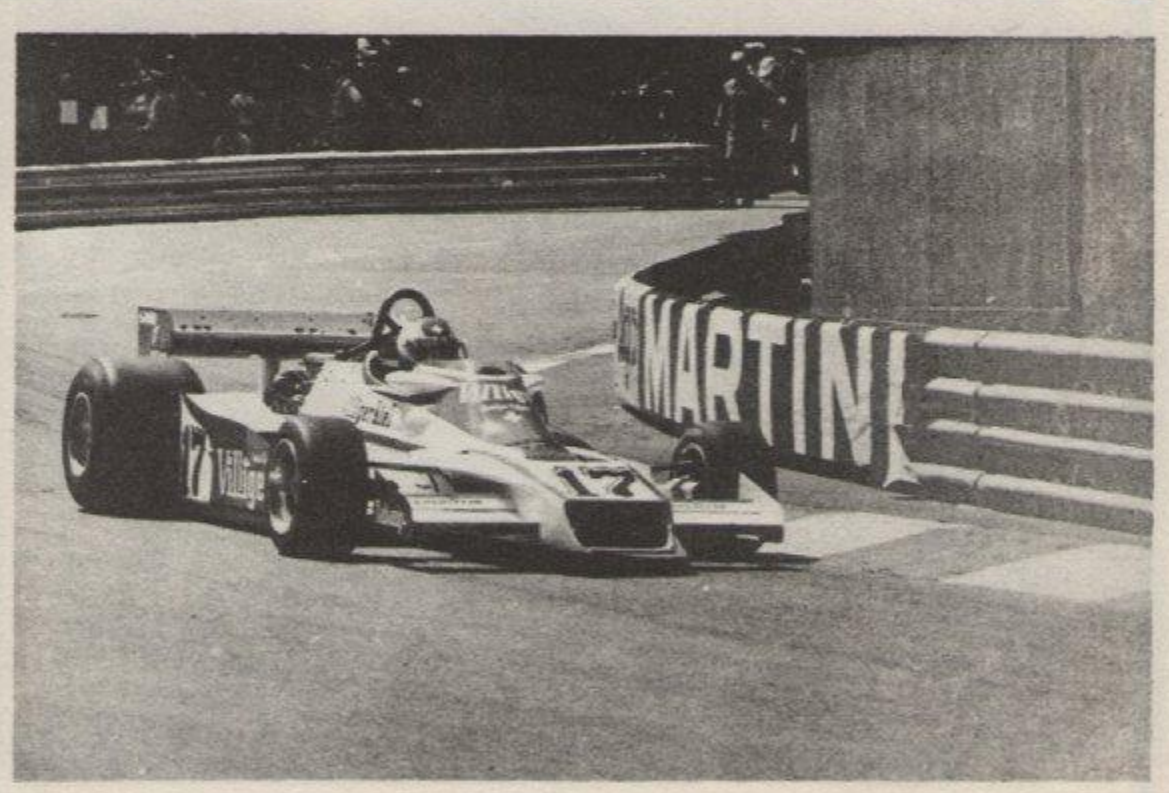
Lapunk zártakor a következőképp festett a Forma—1 győzelmi tabellája.

1. Andretti (USA), 36 pont;
2. Peterson (S), 30 pont;
3. Lauda (A), 25 pont;
4. Depailler (F), 23 pont;
5. Reutemann (Arg), 22 pont;
6. Lafitte (F), 10 pont.

Földi Attila



Andretti elszakad Schecktertől és Petersontól.



Regazzoni a Villiger Shadow-val. (Tátrai Béla felvételei)

Krúdy kedvenc ételeivel

VÁRJA SÓSTÓ

Az ide ellátogatók is osztják a nyíregyháziak véleményét: Sóstó valóban a nyírségi megyeszékhely, Nyíregyháza „oázisa". Az eszményi környezetben fekvő üdülőközpontot már a múlt században élt eleink is hasznosították. 1911-ben az addig vendégfogadóként üzemelő és szűknek bizonyult épület helyébe újat emeltek. Ezt követte a mai szálloda, amely Nyíregyháza nagy írószülöttéről, Krúdy Gyuláról kapta nevét. A Szabolcs-Szatmár megyei Szálloda- és Vendéglátó Vállalatnak mindig is szívügye volt a Krúdy szálló. Ezt bizonyítja, hogy 1974-től modernizálták a létesítményt, a már elavult, korszerűtlen szállodát teljesen átalakították. Jelentős összeget szántak új lakószobák kialakítására és berendezésére is. Így napjainkban 24 szobában 50 férőhellyel várja vendégeit a szálloda. Éttermében a rekonstrukciót követően már 120 személyt szolgálhatnak ki egyidejűleg, Krúdy-termében pedig 60 étkezőről gondoskodhatnak. Oly népszerű teraszán 350 vendéget fogadhatnak. A drink-bár mellett este 10 órától hajnali 4 óráig a szálló bárjában szórakozhatnak a vendégek.

Reméljük, ha Sóstóra látogat, vendégünk lesz Ön is, Kedves Olvasó! Kedvcsinálóként ajánlunk Önnek valamit a nagy író kedvenc





ételei közül, amelyekből a Krúdy szálloda éttermének nem is egy étele készül manapság is. Tehát meginvitáljuk Önt egy malackörömmel készült bablevesre, úgy ahogy azt Krúdy Gyula is főzte:

„A megtisztított és jól megmosott babot gyengén sózott vízben majdnem puhára főzzük. Közben a malaclábat lepirítjuk pörköltszerűen. Ha a hús is, a bab is majdnem puhára főtt, összekeverjük, utánsózunk, esetleg kevés lecsóval ízesítjük és annyi csontlével vagy vízzel engedjük fel, hogy se túl híg, se túl sűrű ne legyen. Így együtt puhára főzzük a lábat és a babot, majd azonnal, forrón tálaljuk, tetejébe csipetkét teszünk!"

Jó évágyat kíván és várja sóstói Krúdy-szállodájába.

A SZABOLCS-SZATMÁR MEGYEI SZÁLLODA- ÉS VENDÉGLÁTÓ VÁLLALAT





A Safari-győztes marseille-i

A „csapodár" Nicholas

Miről is híres Marseille? Mindenekelőtt nyüzsgő kikötőjéről, aztán — az ínyencek szerint — csípős, ízes halleveséről és nem utolsó sorban — az autósport imádói szerint — a város szülöttéről, Jean Pierre Nicholasról.

A barátai és ismerősei között a különc csapodárnak becézett Nicholas eképp magyarázza a jelzőt:

— Két esztendeje a Safari Rallye-n Ford kocsival lettem első, aztán a Citroen márkához pártoltam, később a Peugeot gyár csapatába álltam s még Porsche-éknál is szerencsét próbáltam — mondja a francia sport új, nagy kedvence. — Hogy miért nem kötöttem ki egyik vagy másik cégnél? Magam sem tudom. Annyit elárulhatok, hogy nem újabb és újabb, jobb és jobb ajánlatokra vadászom. Talán inkább az lehet a dolog nyitja, hogy a legjobbnak hitt kocsit is gyorsan megunom, az igazi kaland számomra az ismeretlen kocsik „betörése".

Talán egy példa: Nicholas egy hónappal a Monte Carlo előtt felkereste a Peugeot csapat nagyfőnökét, hogy kocsit kérjen. Dolgavégezetlenül távozott. Egyenesen az Almeras-testvérek garázsába ment: kölcsönkérni egy valamire való kocsit. Ki is bérelt egy már jól „megdolgoztatott" Porschét. Monte Carlóban persze mindenki ujjal mutogatott rá. Mit akar ezzel a vénséges kocsival, a tizedik kilométernél feladja!

Az utóbbi évek legviszontagságosabb versenyén, méteres hófalak között, jeges utakon, a hegyekben 15 fokos hidegben Nicholas és Porschéja feltartóztathatatlanul tört előre, nem ismert lehetetlent, semmitől sem riadt vissza. Neki volt a legkisebb szerelőcsapata, ő rendelkezett a legkevesebb pótalkatrészszel. A nagy kalandnak mégis győzelem lett a vége!

Néhány héttel később a Safari Rallye után ismét Nicholasnak gratulálhattak az ellenfelek. Azt a versenyt is megnyerte. Kenyában 30 fokkal melegebb volt, mint Monte Carloban, s a jeges kanyarok helyett irtózatos sárdagasztásban vetélkedtek a résztvevők. Az újabb ötezer kilométeres próbatétel után Nicholas teljesen összetört kocsival futott célba, sokak szerint csoda, hogy az utolsó fékezésnél nem esett szét a járműve. Messze még az idényzáró, de már most biztos, hogy Nicholas dobogóra állhat.

— Azért sok minden történhet — folytatja a 35 éves marseille-i — talán a FIAT-Lancia csapat versenyzői is megemberelik magukat az utolsó futamokon.

A beszélgetés végére egy „magyaros" kérdést hagytunk. Még egyszer sem járt Magyarországon. Nem is tervez szereplést hazánkban?

— Az igazat mondjam? — kérdez vissza. — A valóság az, hogy 1977-ben honfitársam, Frequelin a Taurus Rallye résztvevője volt és nem valami jó benyomásokkal tért haza az Önök országából. Az időmérésre panaszkodott. Elmondta, hogy hiába reklamált, azzal sem ért el semmit sem. Nos, az időmérés az én vesszőparipám is. Másképp fogalmazva: amíg jobb híreket nem kapok Magyarországról, addig várok az utazással...

Szalay Péter



Monte Carlo Rallye: a Porsche Carrera Nicholas-szal.

MONTE CARLO '78

A magam versenyét már tulajdonképpen azzal megnyertem, hogy minden hiba és fönnakadás nélkül, az ítéletidő ellenére, annak rendje és módja szerint megérkeztem a kis Polskival Monte Carlóba, hogy szemtanúja lehessek a világ egyik leghíresebb autóversenyének, a 46. Monte Carlo Rallye-nek.

A világ minden tájáról összegyűlt újságírók és fotós kollégáim már javában serénykedtek, sztorikra vadásztak, információkat gyűjtöttek, igyekeztem hát lépést tartani velük. Amit először megtudtam, az az volt, hogy a gyakorlatilag hazai pályán startoló *Jean Pierre Nicholas* ezúttal Porsche Carrerával indul, s méghozzá egy kölcsönkapott autóval. Bevallom, az egész Nicholas-történetnek nem sok jelentőséget tulajdonítottam. Miért is tettem volna az ellenkezőjét, amikor az egész szurkolóhad a nyugatnémet *Röhl*-ről, a Fiat 131 Abarth nagyszerű „lovasáról" beszélt, meg az olasz *Munari* Lancia Stratosát csodálta.

Bezzeg négy nappal később, a rallye utolsó, óriási erőfeszítéseket követelő 600 kilométeres szakasza után már mindenki Nicholast ünnepelte. Ötezer kilométeres heroikus küzdelemben verte meg kölcsönautójával a világ legjobbjait, dacolt legjobban az ijesztő hótömegekkel, a mostoha idővel, a természet csapásaival. Emlékeimben kutatva, még szót kell ejtenem a „kis" R—5-ösök szenzációs sikeréről, szerepléséről is. Róluk a rajt előtt körülbelül úgy vélekedtek, mint Nicholas esélyeiről. Aztán mindenki csak fogta a fejét és hinni sem akart a fülének, amikor meghallotta: *Ragnotti* a második, *Frequelin* pedig a harmadik helyre ért be velük! Úgy tűnik, a mi *Ferjáncz Attilánk* ezúttal valóban jól választott...

Németh Ferenc



Csúszkálás a Col Saint Roch gyorsaságiján.



A Lancia Stratosban a Baccelli—Bernacchini pár.



Se jobbra, se balra, avagy merre tovább?...
(A szerző felvételei)

LONDON

British Leyland

Az autó régi szenvedély Angliában. Gyakorlatilag minden családnak van kocsija és ki is használja, mert hétvégeken szinte az egész ország kirándulni megy. A kitűnő, háromsávos autópályákon élvezet a vezetés és az angolok hosszabb utakra is szívesebben mennek gépkocsival, mint vonattal.

Már kevesebb jót lehet elmondani újabban az angol autógyártásról. Meglepő ellentmondásaival kész talány a hazai szakértők és a külföldi üzletemberek számára is. A század elején Anglia volt az első számú autógyártó ország Európában, ma viszont alig látni már angol kocsikat a kontinensen. Az autósok vágyainak netovábbja ma is világszerte a mesés Rolls Royce, mert konzervatív külseje ellenére a legkitűnőbb motorral rendelkezik, kényelmes, tágas és szinte elnyűhetetlen. Kár, hogy csak a gazdagok engedhetik meg maguknak.

A British Leyland, amely az egyetlen tisztán angol kézben levő autógyártó cég, ennél is nagyobb rejtély. Ez a cég, mely oly csodálatos kocsikat állít elő, mint a csodálatosan áramvonalas, erős Jaguár, a terepjáró Land Rover vagy a változatlanul közkedvelt Mini, tavaly csaknem csődbe jutott. De bukdácsolása közben is megtervezte az új Rover 3500-at, ami az európai szakemberek bámulatát vívta ki és az év kocsijává választották meg. A Leyland nem győz eleget gyártani belőle, de az átlag családi kocsik, a Marina, Allegro, Maxi veszteséges gyártása miatt az egész cég erősen visszaesett a belső piacon. Néhány éve még a Leyland kocsik szilárdan birtokolták az angol autópiac felét. Manapság pedig a rossz vezetés, a sok sztrájk és termeléskiesés miatt részaránya a felére zuhant. Júliusban megtörtént, hogy egy teljes hónap alatt mindössze három Rover 3500 került ki a gyárból. A szakemberek nemigen lelik a Leyland vergődésének okát. Annyit már azért megállapítottak, hogy náluk a termelékenység a felét sem éri el a nyugat-európainak.

Az év kocsija mindennek ellenére egycsapásra meghódította az autórajongókat. Ablakai gombnyomásra nyílnak és záródnak, erős reflektorait kis törlők tartják mindig tisztán. Nem csoda, ha a királynő felnőtt lánya, Anna is mindjárt vásárolt belőle. Ami azt illeti, férjével együtt elég zabolátlanul száguldozik benne. Először Annát bírságolta meg a rendőrség, mert 150-nel hajtott az autópályán, majd a férjét fülelték le, amikor 90-es tempóban süvített London belvárosában a Parlament felé. Annál nagyobb volt a közfelháborodás, amikor a bíró kiszabta a bírságot. Azért a csekélyke 15 fontért más is szívesen megtette volna ...

László Balázs

PÁRIZS

24 óra Le Mans-ban

Expresszlevelet hozott áprilisban a posta az MTI párizsi tudósítójának. Nem mondhatnám, hogy a sürgősséget jelző pecsét lázba hozza az újságírót, hisz naponta jó néhány boríték érkezik ezzel a jelzéssel. Ezúttal azonban a feladó nem valamelyik szakszervezet, párt sajtóirodája volt, hanem a Renault cég. A halaszthatatlan üzenet arról számolt be, hogy kijelölték az idén Le Mans-ban sorrakerülő 24 órás autóversenyen részt vevő négy Renault kocsi legénységét.

Igen, Franciaországban nemzeti esemény a mans-i 24 óra, előkészületei reflektorfényben folynak, amikor pedig felbőgnek a motorok, nemcsak a lelátókon és az utak mentén bámuló százezrek követik igézetten a földön járó rakétákat, az ember vezette csodagépeket, hanem délutántól délutánig az egész ország.

Ilyenkor szinte a nap bármely pillanatában lehet találni olyan televíziós csatornát, ahonnan benzinfüst felhői, reflektorok fénycsóvái, fékek sikolyai törnek be a szobákba, a rádióállomások izgalomtól elfúló hangú riporterek hangját hörgik a más utakon robogó gépkocsik rádióiba. Tavaly Mans valóságos nemzeti dráma színhelye volt. Hosszú szünet után tért vissza az első számú nemzeti autógyár, a Renault.

Olyan kocsit konstruáltak, amely a próbákon azt bizonyította, hogy mindent tud — csak azt nem bizonyította be, hogy győzni is képes félelmes és évek óta egyeduralkodó versenytársával, a Porschéval szemben.

Négy Renault indult, négy pompás Renault-Turbó vágtázott és *Jean-Pierre Jabouille*, a cég nagy ásza rögtön előretört. Délután lett, majd este, s fáradhatatlanul rótta a köröket, de közben egyik rossz hír követte a másikat. A négyesből az első már egy óra múltán kigyulladt, a másik messze lemaradt. A Porsche-istálló első kocsija ugyancsak hamar felmondta a szolgálatot. *Ickx*, a vezető azonban átnyergelt a másikra és felhozta a második helyre. Néhány órával a fantasztikus csata vége előtt a Renault vezető kocsija is kigyulladt, odalettek a francia remények, megtörten szóltak az álmos rádióközvetítők, hazaindult a közönség. A Porschénak szerencséje volt, az utolsó kilométerekre motorja szintén felmondta a szolgálatot, épphogy be tudott vánszorogni a célba, de elsőként.

A viadal után persze mindkét nagy versenyistállójában megkezdődött a készülődés. A Renault úgy értékelte a csatát, hogy ott győzhetett volna, ha növelni tudná a hajtóművek állóképességét. Ezért minden erőt erre koncentrált. A Porsche viszont úgy vélekedett, hogy lemaradt volna, ha a Renault kocsik nem mondanak csődöt idő előtt. Ezért az a furcsa helyzet állt elő, hogy a vesztes lényegében nem változtatott semmit ez évre, viszont a Porsche 911-eseket az idén már az új 936-osok váltják fel. Vagyis a nyerők újítanak és kockáztatnak, a vesztesek korszerűsítik a régit.

Baracs Dénes

(Lapzárta utáni hir: Le Mansban a Renault visszavágott a Porschénak! A 24 órás verseny végeredménye az idén: 1. Pironi—Jaussaud (FR) Renault Alpine Turbó, 5033 km, 210,4 km-es átlag. 2. Porsche 936 Turbó, Ickx—Wollek-Barthtris, 4968, 1 km. A szerk.)

VARSÓ

Itt a Polonéz

A lengyel és francia nyelvből ötvözött „Polonéz" szóhoz mindeddig egyetlen fogalmat társíthattunk: egy régi, méltóságteljes lengyel táncot, középkori udvari bálok, a krakkói Wawelben rendezett estélyek nyitótáncát, olyasvalamit, mint a mi palotásunk ...

Mostantól új értelmező szövegrész is kerül majd az enciklopédiák, lexikonok lapjaira, a „Polonéz" szó alá: a varsói autógyár, az FSO ígéretes új terméke, az ötajtós és öt különféle motorral készülő lengyel gépkocsi. S ha a bemutatást a motorral kezdtük, el kell mondani, hogy készül ehhez a gyártmányhoz 1500 köbcentis, 75 lóerős, valamint ugyancsak 1500-as, de 82 lóerős motor. Egy másik típusba 1300-as kerül 65 lóerővel. Üzemanyagból 78 oktánnos e motorok igénye. A sebességváltók két fajtáját készítik a Polonézhez. Az egyik négy, a másik öt sebességfokozat váltására lesz képes.

A kocsi konstruktőrei a Polonézbe két, egymástól független fékrendszert építettek. A hátsó kerekek fékberendezéséhez fékerő korrektorokat szereltek föl, amik csökkentik a megcsúszás esélyét. A kormányt a vezető tetszőleges dőlési szögbe állíthatja, a műszerfal pedig „jól leolvasható" szögben készül. A már hagyományos műszereken kívül a falon elhelyeztek egy kvarcórát, olajnyomásmérőt, hűtőfolyadék-mérőt és egy úgynevezett veszélyjelző kontroll-lámpát is. Érdemes még megemlíteni, hogy a kocsiban fordulatszám-mérő is található.

Ilyen tehát a lengyel „Polonéz", amelyből a gyártó már 1978-ra 5—10 ezer darabot ígér s ebből a lengyel autókeres-





Görög próbaúton a Polonéz.

kedelem a hazai igényekre gondolva már a harmadik negyedévben szállít. (Az ára Lengyelországban kb. 225 ezer zloty lesz).

A „Polonéz"-zel nem szűnik meg a FIAT 125 P gyártása, ellenkezőleg: alapos korszerűsítést terveznek és folytatják a bevált típus gyártását is.

Szilágyi Szabolcs

BELGRÁD

Zastava 101-es

A „Stojadin"-nal szabadkai ismerősöm jóvoltából ismerkedhettem meg közelebbről. A jugoszláv fiú három hetet a soproni egyetemen töltött s arra kért — lévén idegen számára hazai forgalmunk — legyek a segítségére, hisz mindenképp új kocsijával szeretne utazni.

Így hát találkoztunk Szegeden: ő és én valamint „Stojadin", amely már megjelenésére is dinamikus, gyors masinát sejtetett. Itt az alkalom tehát az ismerkedésre, amelyre ezúton hívom meg olvasóinkat!

Az ötajtós Zastava 101-es változat (gyártják háromajtós kivitelben is) már a csomagok elhelyezésénél is praktikusnak bizonyult. A hátsó ajtó felnyitását gázos teleszkópok segítették. Próbaképpen ledöntöttük a hátsó üléstámlákat és ekkor 1,9 négyzetméteres vízszintes rakodóteret kaptunk.

Már az első percekben feltűnt, hogy az ajtókon nincsenek zsebek, viszont a szekunder biztonság szempontjából is ragyogóan kialakított műszerfal alatt két részre osztott tágas rakodópolc található.

Miközben bekapcsoltuk a gyár beszerelte automata biztonsági öveinket, barátom röviden elmesélte a Stojeden históriáját.

— Ez szerbül 101-et jelent és innen kapta — a ti Zsigulitokhoz hasonló elnevezés szerinti „Zsiga" becenevet — a „Stojadin"-t, ami egy szerb férfinév.



Az országútra kiérve a motor csendesen duruzsolt és könnyedén tartotta a 100 km/órás sebességet. Egy-egy előzésnél célszerű volt harmadik fokozatba visszakapcsolni, de ekkor is 85 km/óráig lehetett huzatni az autót.

Budapest előtt rövid pihenőre megálltunk s itt volt az alkalom a motorháztető felnyitására is.

A keresztbe elhelyezett 1116 köbcentis, 55 LE motor és az egész motortér „beépítése" igen hasonló a FIAT 128-éhoz. A fekete műanyag díszrács mögött jobb oldalon közvetlenül a hűtő, bal oldalon pedig jól szerelhetően az elosztófej és az AC található. A pótkerék és az emelő is a motortérben került elhelyezésre, ezzel is nagyobbá és kényelmesebbé téve a csomagteret.

A Balaton-felvidék és a soproni hegyek kanyargós útjain is helytállt a kis 101-es, ragyogóan érvényesült a kocsi fronthajtása.

Sopronba érkezésünk után barátom búcsúzásul még egy rövid jellemzést adott az autóról:

— „Stojadin"-t nyolc hónapja kaptam meg és a garanciális szervizeken, a rutinmunkákon kívül csak az ajtók finom beállítását kellett kérnem. A fogyasztása számomra kellemes meglepetés, hisz a városi közlekedésben sem éri el a 10,5 litert, míg országúton 8,5 litert jegyeztem föl. Ma már két új változatban is gyártják a Zastavát. A luxuskivitel textilbetétes, lehajtható első üléseket, szervóféket, tolatólámpát és több díszlécet kapott. A speciál 64 lóerős, kagylósított fejtámlás ülésekkel, gumibetétes ütközőkkel rendelkezik a luxusváltozat plusszain kívül.

Ötszáz kilométeres barátkozásunk során „Stojadin"-ban igazi kellemes útitársat ismerhettem meg, akire számítani lehet a váratlan, nehéz pillanatokban is.

Földi Attila



HOPPLÁ HÓ!

A szemfüles fotós az „Ezer-tó Rallye"-n csípte el a pillanatot. (Első képpárunk.) Az autó pilótája a finn Jussi Kynsilehto volt, míg navigátora a neves, hazánkban is népszerű angol rallye-tudósító, Martin Holmes. Mikor az utóbbit, a hidegvér országából valót a repülésről kérdezgették, a frappáns, hűvös válasz ezúttal sem maradt el:

— Én a papírjaimmal bíbelődtem, csak a csörömpölés zökkentett ki megszokott munkámból. Az eset után kivettem a tollamat és tovább dolgoztam. No nem mint navigátor, hanem, mint lapom tudósítója . . .

A világot bejárt fotók nem egyediek a rallye-sport világában. S bár ha nem is ennyire látványosan, s ekkorát, kicsúszást azért a mi hazai fotósaink is megörökítettek. Ime két pár a választékból: Németh Sándor és Németh Ferenc képei a Dunántúlon készültek. Az egyik pár az idei Volán Rallye-n, míg a másik a Tauruson villantja fel az autóversenyek egy-egy izgalmas pillanatát. A három képpáron egy dolog azért közös: mint általában — a szigorú biztonsági előírások miatt — ezúttal sem történt egyik esetben sem komolyabb sérülés.













Még hátra van

Tallózás a világ- és hazai műsornaptárból

Márka nélküli kocsik Nagy Rallye-je:

Október 14—17: Giro'd Itália
Október 25—29: Új-Kaledónia Rallye

Rallye Európa-bajnoki futamok:

Szeptember 1—3: San Martino di Castrozza (olasz)
Szeptember 10—12: Halkididi Rallye (görög)
Szeptember 15—16: Manx-Trophy (angol)
Szeptember 15—24: Tour de France (francia)
Szeptember 29-től október 1.: Ciprus Rallye
Október 1.: Onloop van Haspengouw (belga)
Október 6—8: Varsó Rallye
Október 13—15: ÖASC Rallye (osztrák)
Október 14—15: Criterium Chataigna (francia)
Október 20—22: Spanyol Rallye
November 4—5: Algavre Rallye (portugál)
November 14—15: Bosporus Rallye (török)

Forma 1-es világbajnoki futamok:

Augusztus 27.: Holland GP Zandvoort
Szeptember 10.: Olasz GP Monza
Október 1.: Kanada GP
Október 8.: Kelet-USA GP Watkins Glen

Sportkocsik Európa-bajnoksága:

Szeptember 17.: Salzburgring (Ausztria)
Október 1.: Dijon (Franciaország)

Túrakocsik Európa-bajnoksága:

Szeptember 17.: Silverstone (Anglia)
Október 1.: Zolder (Belgium)

Rallye Márka Világbajnokság:

Augusztus 25—27: Ezer-tó Rallye (Finnország)
Szeptember 14—17: Criterium Quebec (Kanada)
Október 4—10: San Remo Rallye (Olaszország)
November 4—5: Frankreich (Tour de Course) (Franciaország)
November 19—23: RAC Rallye (Anglia)

Magyar bajnoki rallye-futamok:

Szeptember 8—10: FŐTAXI Rallye (túra- és rallye-osztályban)

Hegyi bajnoki futamok:

Szeptember 16.: Pécsi hegyiverseny
Október 6.: Visegrádi verseny





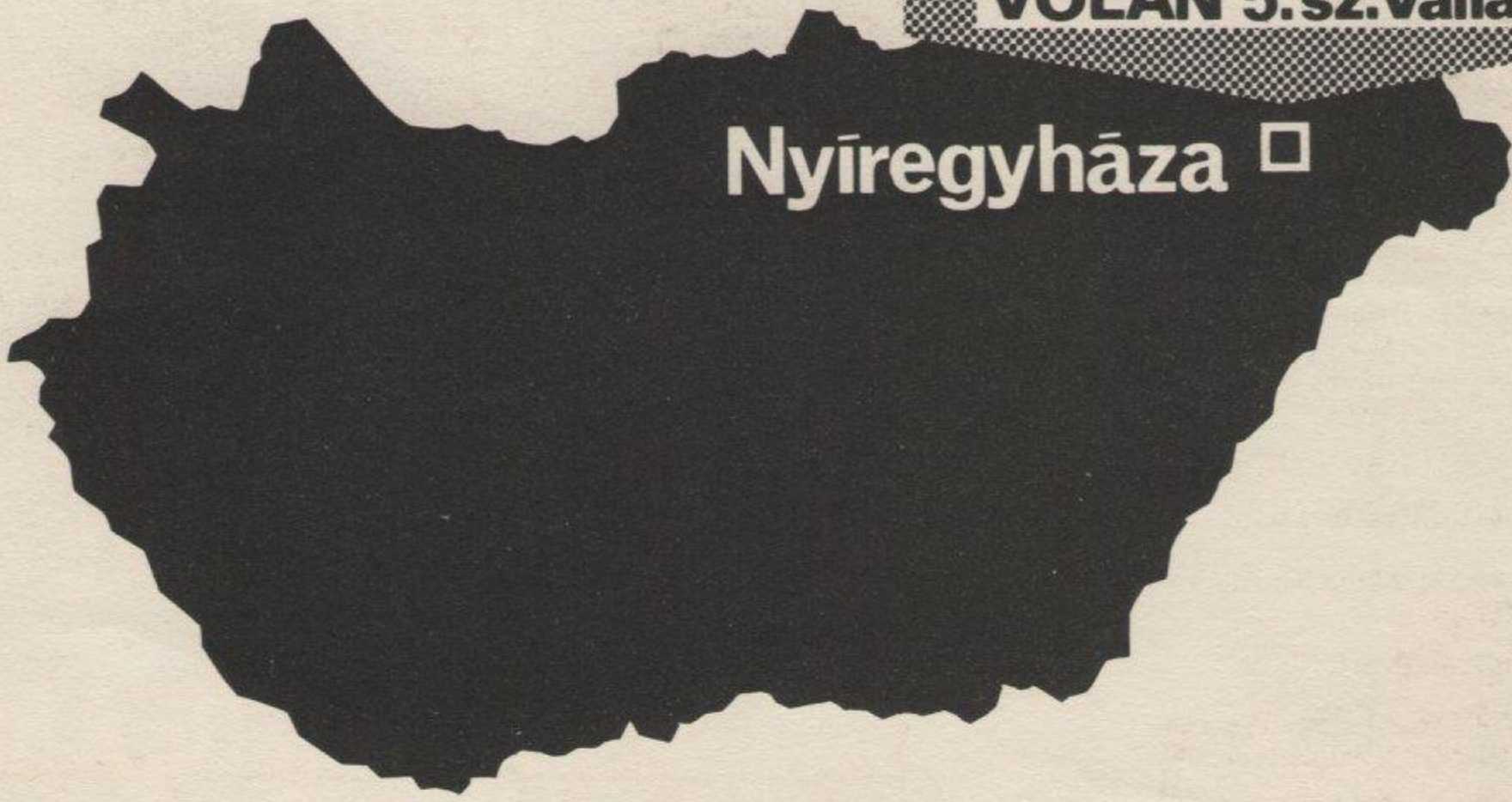
RALLYE EB. MAGAZIN

A 17. INT. TAURUS RALLYE
NYÍREGYHÁZI SZERVEZŐ
BIZOTTSÁGÁNAK KIADVÁNYA.
Felelős szerkesztő: Kalenda Zoltán
Tördelőszerkesztő: Pristyák József
Kiadja: a Szabolcs megyei
Lapkiadó Vállalat
Felelős kiadó: Mádi Lajos, igazgató
Készült a Nyírségi Nyomdában
Felelős vezető: Jáger Zoltán igazgató
70913

HA BÁRHOVÁ SZÁLLÍTTAT,

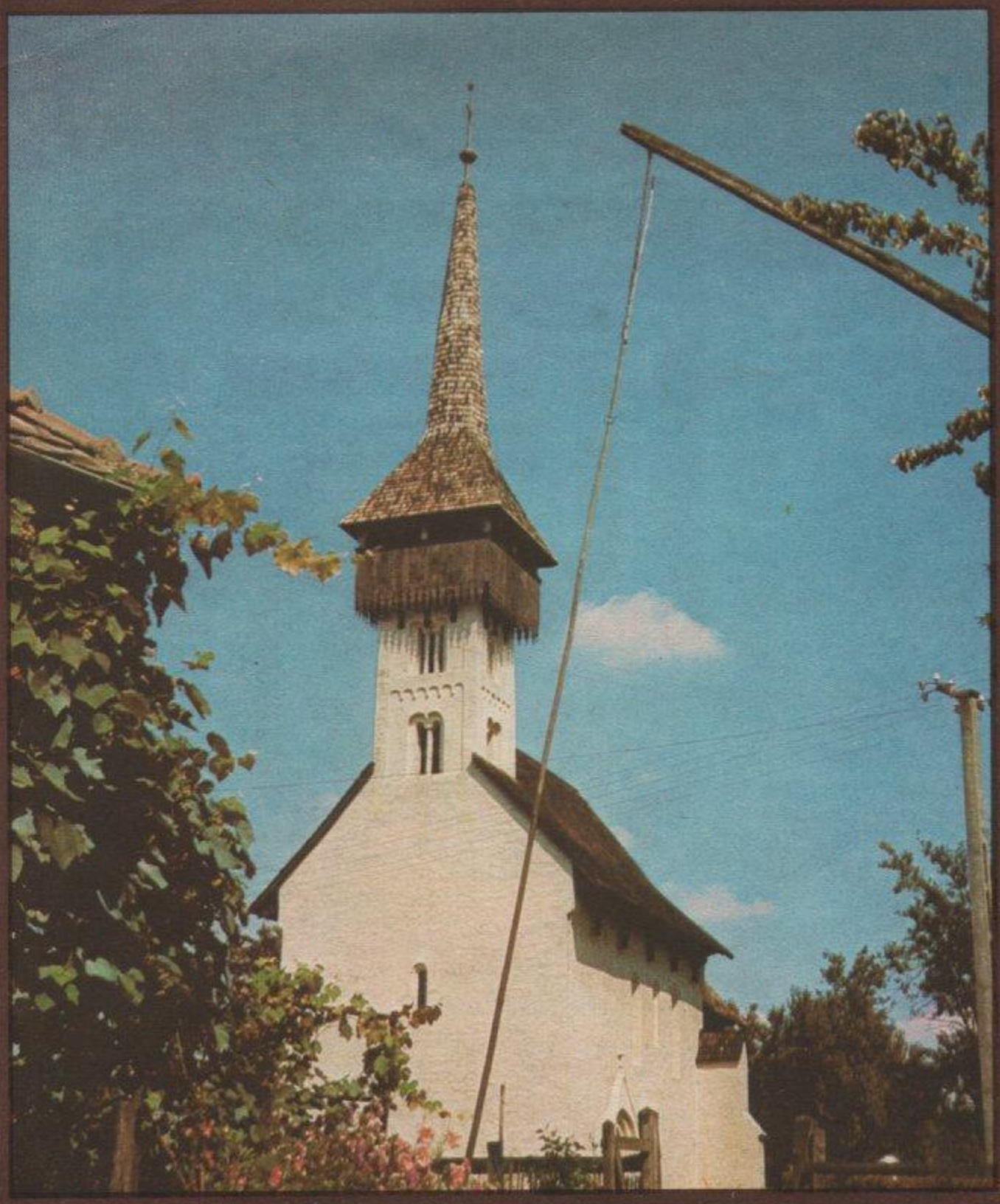


VOLÁN 5. sz. Vállalat



A VOLÁN-RA SZÁMÍTHAT!

Korányi Frigyes u. 12. Telefon: 18-455, 11-147





ISMERI ÖN SZABOLCS-SZATMÁRT?

BESSENYEI GYÖRGY,
KRÚDY GYULA,
MÓRICZ ZSIGMOND,
VÁCI MIHÁLY,
ZALKA MÁTÉ
SZÜLŐFÖLDJÉRE
VEZETI EL,

LEGSZEBB TÁJAIN
KALAUZOLJA,

TÖRTÉNELMI EMLÉKEKKEL
ISMERTETI MEG

A NYÍRSÉG, A RÉTKÖZ,
BEREG ÉS SZATMÁR
IDEGENFORGALMI
GAZDÁJA, A

nyír tourist