

EGY JÓÍZÚT VERSENYEZTÜNK ...VOLNA

Bár az év jól indult, mégis a kihagyott ír, belga, holland, illetve a műszaki problémák miatt semmissé vált angol, finn verseny miatt csak azért utaztunk Norvégiába, hogy egy jóízút versenyezzünk. Összesített eredményünk az év végén már nem lehetett jó. Az előjelek így sem voltak biztatóak. A még Nagydoboson kettétört bal hátsó, különleges ötvözetű lengőkart nem sikerült szakszerűen megheggeszteni, cseréjére esélyünk sem volt. Gyors, de legalább rövid telefonok Svédországba és Hansen az európa bajnok, mint annyiszor, megoldotta a helyzetet, mint ígérte hoz egyet.

Az utazó listánk kissé megváltozott, a buszt a Baráti Kör egyik tagja Rákó István, alias Fiu Pici vezette. Úri módomból volt mellette, mert mindvégig ő ült a volánnál. Néha megkérdeztem, hogy vezessek-e, ő ezt udvariasan elutasította, amit én mindig udvariasan elfogadtam. Állandó szereplőnk katonáskodása miatt Szőri Zoli jött velünk az AZI Ford Szervizből. Szegény, lehet hogy nem kívánja vissza a komputat, mivel a kissé viharos tengeren mozgott a hajó rendesen, így a reggeli kaja returjegyét váltott. Az igen viszon tagságos víziút után csütörtök éjszaka megérkeztünk a világ rallyecross központjába, azon belül is az egyik legjobb pályára. Pénteken készülődés, buszmosás és lengőkar csere volt a program. (Hansen természetesen időre meghozta). Talán ekkor követtük el azt a hibát amiért később nagyon

megbűnhődtünk. A lengőkar csere miatt az oldalára döntött versenyautó difijéből a túlfolyón keresztül valószínűleg elfolyt valamennyi Castrol hajtóműolaj. Ezt azonban akkor nem vettük észre.

Nem csak a környezet, hanem maga a pálya is csodálatos, ellátva a csústechnika minden vívmányával. Az amúgy is mindenhol jól belátható katlan még egy 10x10 m-es képernyővel is fel van szerelve. A televízió adást élőben láthatja a publikum. A tribün fel lett újítva, ami nem csoda, hiszen Norvégiában a rallyecross olyan óriási népszerűségnek örvend, hogy még a hazai bajnoki futamokon is telt ház (25000 néző) van. Ezt mutatja az is, hogy a depóban belebotlottam a világhírű svéd rallyeversenyzőbe Per Eklundba. Ő is lelkes híve a sportágnak.

A verseny szervezése példaértékű lehet minden

1992. SZEPTEMBER
1. évfolyam 8. szám.



FORMA 1 SZUBJEK- TÍV

rendező előtt, percre megtudták mondani mikor kezdődik egy-egy futam és a végén pillanatokon belül közlik az eredményeket. Emellett azonban mindenki felszabadult és jókedvű, lazán végzi a dolgát. Közülük is kiemelkedik a starter, aki

RALLYE- CROSS OB HETEDSZER

határozottan, de mégis rugalmasan indítja a futamokat.

A szombati edzésnapon a hosszú kihagyás után már alig vártam, hogy vezessek. 500 lóerőt küldeni fantasztikus élmény, de ebben so-

(Folytatás a 3. oldalon)



ALKATRÉSZ-SZAKÜZLET

Gépjármű-értékesítés

Budapest IX., Ráday u. 16. 117-8888

Karosszéria elemek, elektromos tartozékok,
felszerelések, extrák.

Escort '81-től
Scorpio
Orion

Fiesta '84-től
Sierra
Transit '86-től

A Hungária Biztosító és az Állami Biztosító szerződéses partnere.

A  hivatalos alkatrészkereskedője.

✱ Szeleczy ✱ Szeleczy ✱ Szeleczy ✱ Szeleczy ✱

KOMPASS

Magyarországon is **KOMPASS**, egy fehér folt megszűnik!



KOMPASS Hungaria Kft.
1631 Budapest, Pf. 29.
Telefon/fax: 251-5072

Az Ön cége a világ 170 országában válik ismertté, az Ön cégének adatai 170 ország anyanyelvén!
A **KOMPASS** Magyarország kiadványból, 170 ország számítógépes hálózatából az Ön cége sem hiányozhat!
Ez megér Önnek évi tízezer forintot!

Sikeres rendszer, hiszen 1944 óta
a világ 170 országának
több mint 1 millió cégéről tárolnak
adatokat világszerte a KOMPASS
nemzeti adatbázisokban.

Ha levelünk nem találta meg cégét, keressen Ön bennünket!

Szeretnénk bekerülni a **KOMPASS** Magyarország kiadványba, ezért kérem,
küldjenek részemre belépési adatlapot és tájékoztatót.

Cég neve: _____

Cég címe: _____

Ügyintéző neve, telefonja: _____



aláírás

HIRDESSEN újságunkban!



149-0684

AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ

A nagy sikerű motor, váltó és diferenciálmű adalékanyag a SLIDER 2000 beszerzési áron kapható az importőrnél!

MARUZZI-TEAM SPORTEGYESÜLET

Budapest XIII., Tátra (volt Sallai) u. 23/b. tel.: 149-0684

KASZKADŐR AUTÓSBOLT

Budapest XV., Drégelyvár (volt Frankovics) u. 64. tel.: 272-3351



Áraink:



Kétütemű motorokhoz:

50 ml	785.-
100 ml	1567.-
150 ml	2316.-

Négyütemű motorokhoz:

160 ml	1568.-
200 ml	1994.-
300 ml	2943.-

AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ ♦ AKCIÓ



káig nem volt részem. Már az első köröknél éreztem, ha gázt adok rögtön keresztbe indul az autó. Amikor pedig úgy igazán elkezdtem nyomni az első lejtős, jobbos hajtókanyar előtt vissza egy negyedik, motorfék, jönne a három, de már pördültem is a tengelyem körül úgy százharmincnál. Igencsak tornásznom kellett, hogy pályán maradjak. Ekkor még azt hittem, hogy én rontottam el valamit, de amikor a következő körben matematikai pontossággal újból megismétlődött az előző jelenet – s a gázadásnál is erősödött az érthetetlen irányváltoztatás – tudtam komoly gond van. Zoli kivette a difit. Ekkor még abban bízunk, hogy meg tudjuk javítani. Bohlin szerelője szétkapta, de mint mondta, ezt a szilikonos rendszerű differenciálművet itt a depóban lehetetlen megcsinálni. Mivel tartalékunk nem volt (bezzeg sebességváltót két éve viszünk magunkkal, de az még sohasem kellett) számunkra még a jóízű versenyzés is elmaradt.

Ettől kezdve, mint tudósító élveztem a többiek küzdelmét. Az első Div. I.-es futamban Ekström (BMW M3) legyorsulta Jöranlit (Opel GSI), ami nagy izgalmakat ígért, ismerve az utóbbi erőszakos vezetési stílusát. A harmadik kör végén Ekström meg is pördült. Div. II.-ben Tommy Rustad küzdelme Kristoffersennel óriási csata volt. A Div. I. harmadik előfutámban Tom Einar meg tudta előzni Skogstadot, ami nem mindennapi teljesítmény. Az előző számunkban bemutatott Bohlin nagyon jó időket futott, bár a rajt utáni első kanyarban mindig félti az autóját. A Div. II. harmadik előfutámban Tomy Rustad pályacsúcsot ment 2:15,27 százzal, amit eddig Martin Schanche tartott 2:15,30-al. Neki egyébként az első két előfutam megnyerése után



Martin Schanche

már ki sem kellett állnia a harmadik előfutamra.

A Div. I. hat körös C döntőjét Jöranli simán nyerte, így a B döntőbe felkerült, sőt harmadik lett. A rajtnál Opland ment, de kiszorították s Bohlin nyert. Az A döntő legnagyobb izgalmának az vetett véget, hogy Skogstad Cosworthja lelassult s bár Tom Einar ráautózott Hansenre a kötéldegzetű svédet sem megelőzni sem hibára készíteni nem tudta. Ezzel a győzelmével az amúgy is izgalmas európa bajnokság utolsó futamát teljesen nyitotta, vagyis aki kettőjük közül az esteringi versenyt nyeri, egyúttal bajnok is. A harmadik helyet az egész évben kitűnően autózó svéd Jernberg szerezte meg.

A Div. II-ben C finálét a holland Hans Willem (MG Metro) nyerte és jutott a B döntőbe. A B döntőt a már EB bajnoknak tekinthető Will Gollop (MG Metro) nyerte meg, némi szerencséivel, mert a harmadik körig élen autózó Tomy

göttük Rantanen és Thor Holm valamint Martin Iversen, mind Ford RS 200-al. A hatodik rajtkockán pedig a B döntő győztese Gollop. Schanche nagyon elkapta a rajtot s bár mind a hat körön keresztül kocsihossznyira volt tőle Tomy, megelőzni nem tudta, ami betudható Martin hatalmas tekintélyének is. Mögöttük elmaradt Gollop felzárkózása a tőle szokatlan rossz rajt miatt. Harmadik Martin Iversen, negyedik az operáció után még nem egészen felépült Thor Holm lett.

Időközben összepakoltunk, alkalmi tolmácsunkat, a Svédországban élő testvéremet Helsinborgba hazavittük. Nála egy gyors fürdés, egy rövid alvás, majd indultunk tovább. Zoli szerelőnk hazafelé már



Kenneth Hansen a Div. I. győztese

Kristoffersent csak az Audi hibái készítették előle kiállításra. Az A döntő egyes rajtkockájáról a negyvenhét éves örökifjú Martin Schache, míg mellőle a huszonnégy éves honfitársa Tommy Rustad rajtolt. Mö-

jobban viselte a komp hullámzását, ezzel az utolsó izgalmakon is túljutottunk... Sajnos a tavalyi kellemes hangulatú díjkiosztót nem éltük meg.

Martin Schanche

MALÓR

Most következő írásunk kifejezetten tanulságos és – remélhetőleg – hasznos ismereteket nyújt majd olvasóinknak.

A történet lényege egy teljesen hétköznapi koccanásos baleset, mely a következőképpen esett meg.

A fiatal, határozott és rettentően elfoglalt hölgy kis japán autójával igyekezett kitűzött célja felé egy kellemes, napsütötte hétköznapi délelőtt. Útja keresztül vezetett egy – véleménye szerint – csöppet sem veszélyes útkereszteződésen, melynél a lámpa zöld jelzésénél jobbra kívánt kanyarodni. Besorolt a megfelelő sávba, mely kizárólag a jobbra kanyarodók részére van fenntartva. Észre sem vette, hogy bal oldalán egy kifejezetten csúnya külsejű teherautó áll, mely rosszat sejtetően pöfögött mellette.

Mikor a lámpa mindkét sávban állók részére zöldre váltott, mindkét autó egyes sebességfokozatból indult el. A hölgy jobbra kanyarodott, azonban a sarkon – félig már bekanyarodva – kénytelen volt megállni, mivel – nem alaptalanul – féltette önmagától a zebrán szintén zöld jelzésénél meginduló gyalogos sereget.

Ekkor érte a meglepetés. A mellette álló teherautó orvul félrerántotta a kormányt, valószínűleg abból a célból, hogy az autó amúgy teljesen síma, visszataszítóan áramvonalasra készített hátsó bal oldalát kérés nélkül, kifejezetten önzetelen jóindulat-

ból kis ütközéssel finoman, igényesen merészebb formájúra igazítsa. (Megjegyzés: ezt az indokot csak utólag sikerült kikövetkeztetni, mivel az egyenes irányban továbbhaladó autónak semmi egyéb oka – pl. forgalmi torlódás, útszűkület stb. – nem volt arra, hogy elhagyja a kijelölt útvonalat, s a kis autó egyébként nem okozhatott volna problémát a teherautó sofőrjének, tekintve, hogy ha az autót valamilyen ilyen probléma folytán érte volna a koccanás – helyzetéből következően – nem a bal oldalát, hanem a hátsó részét, pl. a lámpát sikerült volna telibe találni. De nem kívánom megfosztani a teherautó sofőrjét nagy igyekezettel végzett munkájának dícséretétől, hiszen nem lehetett könnyű mindezt véghezvinni.)

A második meglepetés az volt, hogy a teherautósofőr nem tartott igényt a kiigazított autó vezetőjének személyes üdvözlétére, hanem határozottan tovább hajtott – ami igen szerény emberre vall. Szerencsére a jókívánságokkal csöppet sem fukarkodó kis hölgynek annyit még sikerült megjegyeznie, hogy milyen rendszámmal rendelkezik a teherautó, azonban forgalmi

pozíciójából eredően – körös-körül gyalogosokkal – nem volt képes izgalmas autós-üldözést produkálni. Ezért mindösze óatosan félreállt, s a gyalogosokat vette üldözőbe, akik – valószínűleg ismerve a várható eljárások kellemes voltát – szinte ugyanolyan sebességgel menekültek a szerencsétlenül járt sofőr elől, mintha autón közlekednének.

Egyetlen szemtanút sikerült "elkapni". Ennek az is az oka, hogy mialatt a megfogott személy lelkére próbált hatni, a többi szemtanú odább somfordált. A tanú viszonylag készségesen elmondta a hölgynek, hogy mit látott, valamint megadta személyi adatait. Mindezek után mindketten elindultak útjukra.

Másnap a szerencsétlenül járt autó tulajdonosa megtette a feljelentést a teherautósofőr ellen, mivel a balesetet szenvedett autóra nem kötöttek biztosítást még idejében, s a kötelező felelősségbiztosítás alapján a biztosító csak abban az esetben fizeti ki a kárt, ha a károkozó személyét rendőrségi, vagy bírósági eljárásban megállapították.

Az eset több szempontból is hordoz magá-



ban fontos jogi információkat. Azt nyilván nem a jogi tájékoztatások közé kell sorolni, hogy milyen közlekedési kultúrával rendelkezik az a hivatásos, vagy – legalábbis jogosítvány típusából következően – alaposabban kiképzett autóvezető, aki egy ilyen apró baleset esetén automatikusan tovább hajt, és meg sem fordul a fejében, hogy a betélap átadása lenne a természetes útja a dolog megoldásának. Ez végül is úgy is mondható, hogy milyen szemfüles sofőrrel akadt dolgunk, azonban éppen ez a magatartása kérdőjelezte meg a kis autó vezetője szemében, hogy mindez véletlenül történt. Természetesen a rendőri eljárás során egy újabb szemszögből került megítélésre az eset, s ismét egy másiktól a biztosító szempontjából.

Azt, hogy a – sajnos már – mindennapi történet jogi képe valójában mit mutat a következő számunkban folytatjuk.

WIDER 2000

PTFE METAL TREATMENT

ESÉLYLATOLGATÁS

Várható volt, be is következett, hogy az utolsó idej országos bajnoki rallye verseny nagyon sok izgalmat tartogat, bár a bajnokság már több kategóriában eldőlt.

Már az előfutó autók is sok érdekességgel szolgálnak és emelik a verseny színvonalát. Forddal, Nissannal, Mazdával indulnak az elmúlt időszak nagyjai, Bálint Árpád – Sashegyi Lajos, Simor Gyula-Mahler József, Mischl György – Dr. Berky Tamás, Gulyás Imre – Nagy B. Jenő, sőt ha előzetes információink jók a még nem is olyan öreg Budai Béla – Kampf Ferenc Lada VFTS-el is ott lesz közöttük.

Az A 6-ban a két Trabantos közül Szabó-Tóth Főtaxisok nyertek, bár az utolsó versenyen még Malcsosvsky – Jobbágyi nyilván revansot szeretne venni.

Az A 7-ben Keill-Molnár páros Suzukijával már bajnok, második a az Áforos Tóth-Nagy duó (Opel Corsa).

Az A 8-ban Orosz – Szaniszló (Lada) a bajnok a Váci Autójavító SE-ből. A második, harmadik helyen a Kiss-Bedő a Hideg teamből illetve Kiss – Végh a Regulus ASC-ből áll, szintén Ladával.

Az A 9-ben most is kevés induló várható, a Tóth-Cső-

kő (VW Golf) páros az Áfor SC-ből már bajnok.

A legnagyobb kategóriában, az A 10-ben csak Ranga – Büki – Lancia trió kiesése és ifj. Tóth-Gergely (Toyota) győzelme esetén fordulhat meg a jelenlegi sorrend. Ferjancz – Dr. Tandari Lanciája a harmadik helyen biztosnak látszik, bár sokan érdeklődéssel várják Dudás – Gábor M 3-as BMW-jét, ők két ponttal állnak a sokszoros bajnok páros mögött. A Vredestein képviselője Herczeg Áron elmondása szerint Topor – Horváth páros indulása a Főtaxi SC-ből bizonytalan – finansiális problémák miatt, bár mint ez évben minden versenyen eddig, most is van remény, hogy ott csillog a rajtnál a fűzöld Audi. A csoport és nyugodtan mondhatjuk, hogy az egész verseny szenzációja a Fördös Hideg János visszatérése mégpedig Bán Attilával a jobbán.

Az N 2-ben Turi-Tóth (Suzuki) a Regulus ASC-ből egész évben bizonyította tehetségét s lett ennek megfelelően magyar bajnok, a második helyért viszont a három Suzukis Mérei – Prókay, Szalai – Szőnyi és Gróзли – Gróзли szinte egyforma eséllyel küzd.

Az N 3-ban hasonló a helyzet a Szádeczky – Bereczky páros (Peugeot 205), az Áfor SC versenyzőinek előnye már behozhatatlan, viszont Martin – Izsák (Renault 5), Mészáros – Jakab (Lada) és Szojka – Szorcsik (Corolla) is végezhet a második helyen.

Az N 4-ben Gerencsér – Mészáros (Opel Kadett GSI) az Áfor SC jóhírére öregbítette egész évben, már csak kiesésük esetén veszíthetik el az első helyet a Keszler – Németh (Opel) párossal szemben.

A Budapest Rallye-n történt óvás miatt – mint köztudott Érdiek Mazdáját technikai előnyök gyanújával óvta négy versenyző: Garami, Farkas, Maksa, Selmeczi – megkülönböztetett érdeklődéssel várja mindenkinek az N 5-ös csoportot. Bár a Maksa – Vass – Toyota trió bajnoksága látszik a legbiztosabbnak, a két Mazdás Érdi – Varga vagy Garami – Szávólovics győzelme esetén is elég a harmadik hely az óhajtott győzelem megszerzéséhez. A második, harmadik helyre azonban hat esélyes van, bár a pontokat tekintve ezért legkevesebbet a fent említetteknek kell tenniük. Mindenesetre Vizin –

Gönczi (Lancia), Farkas – Bakó (Lancia), Selmeczi – Jutass 1-ék (Toyota) vagy ha mi a Matyival nyernénk még minden lehetséges. Lajtai – Kiss (Toyota) páros a Salgó Kupa óta nem versenyzett, úgy hallottuk most indulnak. Ebben az esetben, hazai környezetben kellemes színt foltot jelent a csoportban. Sajnos Oroszlánék Mitsubishije nem lesz itt a két tigrissel.

A két csoport abszolút sorrendje jelenleg úgy alakul, hogy míg az N csoportban szinte egyezik az 5-ös kategória elejével az A csoportban Tóth Ferenc, Topor Kálmán, Ferjancz Attila, Dudás Gyula a sorrend a két bajnokesélyes mögött.

A nagy abszolútban az N csoportos élautóknak a negyedik-ötödik-hatodik helyre van esélyük, hacsak Ferjancz autója nem makacsolja meg magát.

Nem szeretnénk megfedkezni a Rallye II-esekről sem. A szombati napon színvonalas versenyzéssel fogják szórakoztatni a nagydíjdeműt.

Reméljük jó időben, korrekt időmérés mellett, pergőn zárul az idej Rallye Bajnokság.

Manni Jancsi

IDŐTERV

Adminisztratív átvétel

I. oszt. 10. 02. 11,10
II. oszt. 10. 02. 08,00

Technikai átvétel

I. oszt. 10. 02. 11,45
II. oszt. 10. 02. 08,20

Gyorsasági szakaszok:

10. 03

Zobák – Józsefháza
"SHELL"
Árpádtető – Remeterét
"HÍDFŐ"
Orfű – Magyarhertelend
"SEIKO"
Alsómocsolád – Mecsek-pölöske "MALBORO"

10. 04.

Orfű elágazás – Abaliget
"SEIKO"
Hetvehely – Nyárásvölgy
"VREDESTEIN"
Remeterét – Árpádtető
"HÍDFŐ"

Rallye II. osztály

Össztávolság: 235,3 km
Összes gyorsasági: 10 ennek
össztávja: 84,7 km
rajt: 10,30
cél: 18,00

Rallye I. osztály

Össztávolság: 399,6 km
Összes gyorsasági: 16 ennek
össztávja: 146,7 km
rajt: 9,00 (szombat)
cél: 13,30 (vasárnap)

Rallye Mesterek Videokazettán

A '92-es OB futamok összefoglalói
a TVIDEO készítésében.

Salgótarján

Kisbér

Budapest



A kazetták megvásárolhatók a MARUZI-TEAM
XIII. ker. Tátra u-i irodájában

TVIDEO

Budaörs, Semmelweis u. 25 • Tel.: 181-1517

A Mecsek Rallye Pécs környéki gyorsasági szakaszainál
ára: CSAK 498.- Ft

Marlboro

SEIKO VEDESTSTEIN

HÍDFŐ

1. nap

GY 4., 8.

GY 3., 7.

GY 1., 5., 9.

GY 2., 6., 10.





Shell



MAGYAR
HITEL
BANK RT

MECSEK-RALLYE

PÉCS

1992. OKTÓBER 2-4.



FORMA 1 SZUBJEKTÍV

Öszintén szólva nem igen hittem el, hogy Frank Williams tényleg meg akarja tartani jövőre Nigel Mansellt – egészen addig, míg híre nem jött, hogy még Amerikába is képes hozzá elmenni még egy utolsó rábeszélésre. Pedig így van és ebben az esetben teljesen közböbs, hogy a hegy megy Mohamedhez, vagy Mohamed megy a hegyhez, azaz, hogy Nigel hívta-e meg Franket Miami-ba, vagy Williams eszközölte-e ki tényleg a találkozót. A lényeg, hogy még egyikük sem adta fel, s így nekünk is reményünk van Mansellt láthatni a jövő évben a Forma 1-es versenyeken. Mert bár mindenkinek szíve-joga eldönteni, hogy melyik versenyzőt kedveli és melyiket nem, de nem tudom elképzelni, hogy lenne olyan szurkolója ennek a sportágnak aki ne örülne Nigel maradásának, egyszerűen a jó versenyek érdekében.

Mert nézzük meg csak job-

csillagok jönnek a helyükbe. És ez igaz is. Csak az nem mindegy, hogy az öreg csillag mikor huny ki. Akkor, mikor az új trónkövetelő valóban jobb, ott túlekednek mögötte, vagy akkor, amikor még űr tátong közöttük. És most inkább az utóbbról lenne szó, ha tényleg menne Senna, menne Mansel, nem jönne Prost. Mert igaz hogy maradnak Schumacher... talán Berger... De ki lenne a "bálvány"? Akit isteníteni lehetne a brit Oroszlán és a brazil Cso-da után?!

Különben még az is kétséges, hogy Alain Prostnak is sikerül-e a visszatérés egy év kihagyás után. Jól lehet az autóvezetés alapjában véve olyan, mint a biciklizés, vagy a korcsolyázás, hogy nem lehet elfelejteni – de lehet lassabban menni, ha az ember kijött a gyakorlatból. És a Forma 1-ben nem babra megy a játék, egy ilyen versenyautót nem lehet csak úgy elvezetgetni. Már önmagában

akkor elvitték Donningtonba, Angliába, arra a versenypályára amelyet ő nem ismert, viszont a McLaren csapat igen, sőt pontosan tudták azt is, hogy azon a pályán az ő autójukkal James Hunt milyen pályarekordot tart. Aztán ugyanabba az autóba beültették Nikit és megkérték, ugyan menjen már néhány kört. Amikor Lauda kb. az ötödik körben megdöntötte Hunt rekordját, akkor (de csak akkor!) azt mondták oké, rendben van kezdhetünk tárgyalni a dohányról.

Annak idején ha jól emlékszem, mai szemmel piti összegéről volt szó, talán ha 6 millió dollárról (most 20 fölött járnak Mansellék évente), de arról is úgy, ha Lauda megnyer egyet az első négy versenyből akkor annyi, ha nem akkor annyival kevesebb, szóval ki volt találva a dolog igen szépen. Mindezt persze azért mesélem, mert kár lenne most is azt hinni, hogy Prost Professzor majd csak fölitépi (mai szóhasz-

soha hanem csak "pörögni", mint a körhinta. Tehát ezt is szokni kell. Persze megszokta ezt Fittipaldi és Andretti is, hogy csak a legnagyobbakat említsem és példájuk joggal ösztönözhet kíváncsítani kezdő európai versenyzőket arra, hogy az INDY-sorozatban biztosítsák maguknak nyugodt örökségüket. Mert pénz az határozottan több van odaát, mint Európában.

Különösen most, hogy a gazdasági recesszió bizony érezteti a hatását a Forma 1-ben is. Az ember nem is hinné, hogy ez a milliárdos nagyságrendű cirkusz is milyen érzékenyen reagál a világban bekövetkezett gazdasági változásokra. Kézzel foghatóan kevesebb a pénz, mint volt néhány évvel ezelőtt. Még az olyan multiszponzorok is, mint mondjuk a Marlboro (hogy Philip Morris ne mondjak) egészen a zsugoriságig képes megnézni minden fillérének a helyét. Vagy a Honda. Az ember azt gondolná, hogy egy ilyen birodalom bármit megengedhet magának, hiszen az elmúlt majd 10 évben úgy is tett, mintha megengedhetné, szóval a "korlátlan pénzek" érzetét keltő legnagyobbak is (félreértés ne essék: tudom, hogy az igazán nagyok között a Honda csak egy törpe) össze kell hogy húzzák magukon a gúnyát. És kivonulnak. A Forma 1-es csapatok közül a kisebbek (Andrea Moda pl.) vagy máris felszámolták magukat, vagy két hét múlva kezdenek el megszűnni, de pl. Japánba vagy Ausztráliába aligha, vagy csak vonakodva mennek át (annak ellenére, hogy az utazási költségeket a Cirkusz fizeti), mert elfogyott a pénzük, mert kár most kiköltekezni, mert...

Még Frank Williamsnak is ilyen gondjai lehetnek, igaz, a több tíz millió dolláros magaságokban. És e miatt nem egyszerűen arról van szó, hogy meg akarja-e tartani Nigel Mansellt, vagy sem, hanem arról is, hogy meg tudja-e engedni magának az olyan drága versenyzőt, mint Nigel?!

Tudom magyar ésszel nehéz elhinni az ilyen dilemmát, vagy pláne megérteni. De meg lennék lepve, ha ebbe a mi virágzó autósportunkba is nem törne be rövid időn belül a pénzsűke, ami a világot ma nyomasztja. Persze lehet hogy a mi versenyzőink – szervezőink ügyesebbek magánál Bernie Ecclestone-nál is, és tartani tudják, illetve jövőre is létrehozni a "magyar csodát".



– Most megyünk, vagy maradunk?...

ban, hogy mi maradna jövőre a Forma 1-ből, ha Mansell tényleg otthon maradna Amerikában (most ugyanis ott él Miami-ban), Senna valóban inkább kihagyna egy évet, Prost mégsem ülne vissza a versenyautóba... Kell ennél több?!... Nagyobb vérvesztés? Az idén már nem láthattuk a háromszoros világbajnok Piquet-et és ne mondja senki, hogy nem lett szegényebb kiválása által a mezőny, mert a jó öreg Nelson azért még mindig ott volt a lesipuskások között és abban a pillanatban nyert is, még futamot is, amint az új ászok közül valaki is hibázott. Bennetton is sokat köszönhet neki, ő hozta fel annyira, hogy az idén Schumacher és Brundle már villoghatott.

Igaz viszont, hogy Monzában erről Max Mosley a FISA elnöke azt mondta, hogy ez a világ rendje: az öregek elmennek és új

ahhoz is több hetes edzés kell, hogy az ember szervezete újból hozzászokjon és megtanulja elviselni a hallatlanul nagy erőhatásokat, azokat a bizonyos G-keket, és akkor még semmit sem beszéltünk azoknak a reflexeknek a felfrissítéséről, amelyek verseny közben nélkülözhetetlenek és amelyeket sajnos éppen e miatt csak versenyhelyzetben lehet újraéleszteni.

Tény, hogy egy nagy visszatérés, Niki Laudáé annak idején a szemünk láttára sikerült, de tény az is, hogy nem ment az olyan egyszerűen, mint a nagyközönség azt elképzei. Nikit például, mielőtt egyáltalán szóba álltak volna vele és a pénzről kezdtek volna tárgyalni, először is elvitték egy alapos és mindenre kiterjedő orvosi vizsgálatra, majd amikor azzal megvoltak és minden eredménye negatív volt,

nálattal: lenyúlja) a pénzt, bepattant az autóba aztán lesz ami lesz. A Forma 1-ben a dolgok nem így történnek. Ott a nagy pénzeket ugyan adják is meg kapják is, de minden centért keservesen meg kell küzdenie mindenkinek. Ezért nem tartom én a magam részéről még teljesen lefutottnak egyik "meccset" sem.

Mansell biztosan sok pénzt kér és biztos, hogy sokat is fog kapni, és az is biztos, hogy talán még többet kapna, ha tényleg Amerikában versenyezne a Paul Newman csapatban. Csakhogy vén fejjel (már 40 éves lesz ma holnap!) meggondolandó egy teljesen új környezetben és feltételek mellett versenyezni. Odaát ugyanis nagyjából 100 km/h-val gyorsabban járnak a versenyautók, tehát 300 feletti átlaggal, viszont nem kell balra kanyarodni

Tisztelt Maruzsi Team!

SPORTOSAN



Mindenekelőtt köszönöm az anyagi támogatást (pont az éhhalál szélén álltam amikor érkezett). Azt hiszem erről tudtok a koszt minőségére következtetni. Röviden (ahogy a nagyfőnök mondandó): A kaja pocsek, de legalább nem jó, és jó kevés, de legalább nem sok. Bár az első pont miatt a másodiknak semmi jelentősége. Erről ennyit!

Amúgy nagyon jól érzem magam csak kár, hogy itt kell lennem. Egyébként nagyon sokat lehet itt tanulni, csak az a baj, hogy itt mindent fordítva, mindent másképp csinálnak, mint a logika diktálná. Szóval az egész egy nagy "villanymotor", csak azt nem értem, hogy mi hajtja. Ha viszont nem veszi komolyan az ember szétröhög az agyát egy fél pillanat alatt. Vannak azért dolgok amik mellett nem lehet mosolyogva elmenni. Itt van például a reggeli torna, az első után 3 óráig nem tértem magamhoz, úgy mozogtam, mint egy alvajáró. Ez mind semmi ahhoz képest, hogy öt percig nem hagyják békén az embert, állandóan programot csinálnak. A civilizáció teremtette dolgok közül elég sokat hiányolnunk kell, ilyen például a televízió, újság, telefon stb... Nem, tévedtem, mert a Honvéd című nagy példányszámban megjelenő, mindenre kiterjedő, nagyon igényes lapot a szabad időnkben (a WC-n) szabadon forgathatjuk. Szóval pont olyan, mint a börtön. Bár van itt egy srác, aki már két évet volt börtönben, ő azt mondta, hogy ez sokkal rosszabb.

Végezetül mindenkit üdvözlök a Team-ban és a szervízben is. Sziasztok a legközelebbi viszontlátásig.

Maruzsi

AZI-PEST

AUTÓSZERVIZCENTRUM KFT.

1138. XIII., Szekszárdi u. 19-25. Tel./fax: 129-9083 Rádiótel.: 06-60-31-310



SZOLGÁLTATÁSAINK:

- Minden nyugat-európai típus javítása
- Ford típusú gépkocsik garanciális szervizelése
- Bosch rendszerű dízeladagolók beszállítása és javítása
- Karosszériajavítás kihúzópadddal

ÉS AMI EZT LEHETŐVÉ TESZI:

- Ausztriában továbbképzett szakemberek
- Minden igényt kielégítő alkatrészraktár
- Német Wolf fényező-szártó fülke
- Számítógépes motordiagnosztika
- Számítógépes ügyintézés

ÉSZAKDUNÁNTÚLI GÁZSZOLGÁLTATÓ

Komárom-Esztergom
Megyei Üzemegység
2890 Tata, Révai út 2.

Gázelosztó hálózatok, gázellátó rendszerek tervezését, kivitelezését bízva szakvállalatra. Tervezéstől a gáz alá helyezésig minden egy kézben.

Telefon: 34/82-689
34/84-886

RALLYECROSS CSERÉNFÁN

Kaposváron rendezték meg a Rallyecross Országos Bajnokság hetedik futamát.

A vasárnap reggeli edzés mindjárt egy borulással kezdődött, amit Dégi Zoltán mutatott be a közönségnek citromsárga Skodájával. A borulást hála Istennek Dégi Zoli és a Skoda is épen megúsza. A legjobb edzésidőt ismét Kotán Péter érte el. Legnagyobb örömünkre a rallyecross mezőny új versenyzővel bővült Vattay Péter személyében, Audival indult élete első versenyén.

Azt hiszem a verseny legpechesebbje a 24-es rajtszámú Németh Attila és Skodája volt. Az edzések során a Skoda elromlott és Attila, hogy ne zavarja társait, a pályáról legurulva egy gödörben landolt, amit a fűtől nem látott a pálya közepén. Attilának semmi baja nem történt, a Skodája elejét viszont meg kellett "gyógyítani".

A selejtezők meghozták a várt izgalmakat a Div. II.-ben Fodor Gyuri és Kotán Peti között. Az utóbbinak sikerült az első rajtkockát megszereznie, de ezzel még a végeredmény nem volt eldöntött. A Skodások közül Határ István és Harsányi Zoli vívott nagy csatát. Zoli lassan kiérdemelné a "defektbajnok" címet, ugyanis egyetlen versenyt sem úszott meg egy-két defekt nélkül. Így történt ez most is. A selejtező futamok egyik érdekessége volt, hogy a három nagy rivális Csonka Miki, Fodor Gyuri és Kotán Péter egy futamba kerültek. A rajt előtti pillanatokban senki sem mert volna fogadni ki lesz a futamgyőztes. A rajt legjobban Fodornak sikerült, utána Kotán majd Csonka következett. A negyedik körben a két fiú egymás mellett haladt, mikor Fodor Porscheja megcsúszott és érin-

tőt vett a korláton, a helyzet kihasználva Kotán fél körrel a leintés előtt átvette a vezetést. A második Fodor, a harmadik Csonka lett.

A Div. I. B selejtezője is nagyon izgalmas futamnak ígérkezett Otto Jakubovics, Baky Józseffel, Felfalusi Istvánnal és Kiss Lászlóval. A rajt legjobban Ottonak sikerült, őt Felfalusi, Baky és Kiss követte. Végül a futamot Otto Jakubovics nyerte. A második futamban Koko, Szabó László, Hostnik József küzdött az első helyért. Koko visszaverte Szabó támadásait és nyerte a futamot, így biztossá vált, hogy övé lesz az első rajtkocka. A Div. II. B selejtezőjében Vattay, Kotán, Vajvoda és Sipos küzdött. A rajtnál Kotán elment utána Vajvoda és őt ostromolta támadásaival Sipos. A második futamban Csonka és Határ harcolt. Az első kanyarig együtt volt a két autó, utána Határ vette át a vezetést és nyerte meg a futamot.

Fodor Gyurinak csak az óra volt az ellenfele, Kotán-nál akart jobb időt autózni. Végül az A döntő második rajthelyet szerezte meg. A Div. I.-ben Végh Endre és Baky József vívott óriási csatát. A rajttól együtt jött el a Renault és a Peugeot, az első kanyar előtt Baky autója megcsúszott és a Renault elé pördült, ami egy kicsit megigazította a Peugeot oldalát. Baky az ütközés után kicsúszott a pályáról és körhátránnyal Végh elé jött vissza a pályára, akit feltartott. Azt hiszem ez nem volt sportszerű még akkor sem, ha Végh Endrét kizárták ütközés miatt. Dudás Gyulának, alias Kokonak a cserénfai versenyen Otto Jakubovics volt a legnagyobb ellenfele, aki nem törődött bele a második helybe és szorosan követte ellenfelét.

A BMW ekkor megpördült és a harmadik helyre esett vissza. Elérkeztek a döntő futamok.

Div. I. N csoport "A" döntőjében Tóth József VW Golf, Szabó László Lancia Delta, Felfalusi István Lancia Delta, Varga István Peugeot, Végh Endre Renault 5, Baky József Peugeot indult. A rajt Tóth Józsefnek sikerült a legjobban utána Szabó és Felfalusi. A negyedik, ötödik helyért megharcoltak a fiúk. Végh Endre Baky Józseffel ütközött, kicsúszott így Varga István szerezte meg a negyedik helyet. A rajtot ütközés miatt visszaintették. Mint ilyenkor lenni szokott szó szót követett, aminek az lett a következménye, hogy Bakyt és Véghet utolsó figyelmeztetésben részesítették. Endre ezt nem tartotta jogosnak és a második rajtnál már nem jelent meg. A rajt után Szabó, Felfalusi, Tóth, Varga és Baky volt a sorrend. Felfalusi 6 körön át üldözte Szabót, a győzelmet azonban nem tudta elvenni tőle.

A Div. N csoport "A" döntő végeredménye:

1. Szabó László, Lancia Delta
2. Felfalusi István, Lancia Delta
3. Tóth József, VW Golf

Div. II. H csoport "A" döntője sok izgalmat hozott. A rajtnál a Skodások királya Vajvoda jött el elsőnek, Határ, Harsányi, Nagy és Sipos előtt. Vajvoda elhúzza az üldöző bojtól és biztosan nyerte a döntőt. A második körben Harsányi hibázott így megelőzte Nagy Sanyi és Sipos Árpit. Nem adta fel a küzdelmet és a harmadik körben megelőzte Sipost, aki mellett Németh Attila is elment. Nagy Sanyi második lett Határ előtt, aki defektes gumival ment. Harsányit Németh Attila küzdötte le. A célegyenesben utolérték

Nagy Sanyit és Határ visszaszerezte második míg Harsányi harmadik helyét amely már a végső sorrend volt.

Div. II. H döntő végeredménye:

1. Vajvoda Sándor, Skoda
2. Határ István, Skoda
3. Harsányi Zoltán, Skoda

Div. I. A döntőjében Dudás Gyula, Otto Jakubovics, Póré János, Hostnik József, Kiss László és Agg Tamás a rajt utáni sorrend. Póré János és Hostnik nyújtottak látványosságot a nézőknek. Koko és Otto tetemes előnyre tettek szert.

Div. I. A döntő végeredménye:

1. Dudás Gyula, BMW
2. Otto Jakubovics, VW Golf
3. Póré János, Ford

Div. II. A döntőjében Kotán, Fodor és Csonka indultak. A rajtnál Fodor Gyuri bizonyult jobbnak. Az egyenesekben a Porsche, a kanyarokban a Renault volt a gyorsabb. Fodor kivédte Kotán sorozatos támadásait, a harmadik körben azonban hibázott és az alkalmat kihasználva Kotán átvette a vezetést és biztosan nyerte a versenyt.

Div. II. A döntő

1. Kotán Péter, Renault
2. Fodor Gyuri, Porsche
3. Csonka Péter, Audi

Csapatverseny:

1. Fahrer Racing Club
2. Vajvoda Auto Sport
3. Zalaegerszegi AMSC

A cserénfai verseny díjkiosztója után megtartották a Melkben megrendezett OB futam eredményhirdetését. Ezen a gyönyörű szeptemberi vasárnapon egy nagyon színvonalas versenyt láthattunk a cserénfai cross centrum-ban.

Kotán

HÍREK ♦ HÍREK ♦ HÍREK

A Maruzsi-team utcaneve megváltozott, a helyes cí-
münk a következő:

Maruzsi-team Sportegyesület
1136 Budapest
Tátra u. 23/b.

A Maruzsi-team Baráti Kör tagsági kártyáját szeptem-
ber végén, október elején postázzuk ki.

COGRAF

NYOMDAI KIADVÁNYSZERKESZTŐ BT

... és kiadványával
kevesebb gondja lesz.

1083 Budapest, Losonci tér 5.
Telefon: 187-2754; 114-6294

Ha építkezik
és kerítésre,
garázsra, kútgyűrűre,
vagy bármilyen
betonárura
van szüksége,
vásárolja meg egy
helyen, Tokodon a
10. főút mellett.

OBERMAYER JÓZSEF
szeretettel várja
vásárlóit

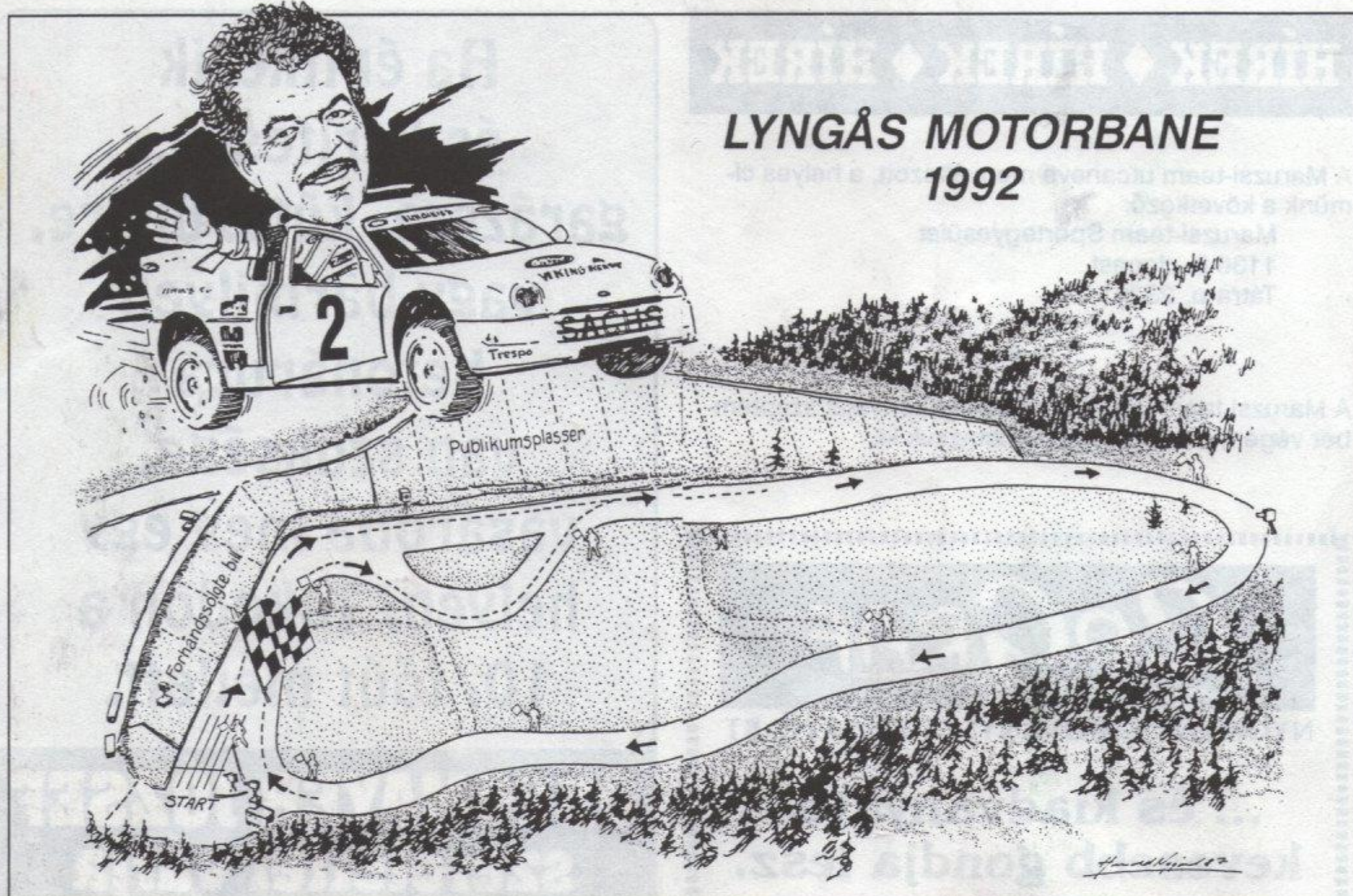
A hatodik szám helyes
megfejtései:

*Paracelsus meglepetése (fő
ételspecialitás)
hús (éve épült a Söröző)
Spaten (sört mérnek)
Tanev Dimiter, Kovács Ist-
ván (főnökök neve)*

Nyerteseink vacsora-
meghívást kapnak két fő ré-
szére a Paracelsus Söröző-
be.

Nyerteseink: Kelemen
Nándor Budapest, Vági u.
46. • Kovács Réka Százha-
lombatta, József Attila u.
42. • Szentendrei Ákos Bu-
dapest, Hungária krt. 198. •
Nényei Viktória Budapest,
Párkány 21. • Horváth Car-
men Nagykovácsi, Ady
Endre u. 98. • Kassay Si-
mon Géza Budapest, Tátra
u. 32. • Koncz Irén Isaszeg,
Rákos u. 3. • Fruzsia Stefá-
nia Budapest, Damjanich u
33/a.

A GÉP- KÖCSI MELY RÉSZE- IBEN HASZ- NÁLHA- TÓ?	KASSÁK LAJOS LAPJA VOLT	KÖR ALAKÚ TÁRGY ALAKVÁL- TOZÁSA	ERGO	ELŐTAG- KIS- KEVES-	KONYHA- KERTI NÖVÉNY	NÉMA VÉN	FAIPARI MESTER- EMBER	KITA- POSOTT ÜSVÉNYT ELHAGY	NEM ENGEDÉ- LYEZŐ	CSÖK VÉGE!	NŐI NÉV	HOZZÁ- ÉR. MEG- ERINT	FERMIUM	HIDEGTŐL REMEGŐ
WILLIAM SHAKES- PEARE MŰVE														E
NAGYON VÁGYIK RÁ					KÉN ÉS TALLIUM					KÉTELL!		ZENE- DARAB!		
HOL GYÁRTJÁK EZT A TERMÉKET?					REKTUSZ					EZÜST		PANASZ SZAVA		
DIVATOS ZENE- SZÁM						ELEMI REZONAN- CIA FELIG!								
FINN- UGOR NÉP- CSOPORT					IDŐN- KÉNT LEVELET KÜLDŐ								RÓMAI 100 KOCKA- LATINUL	
TOVÁBBÁ			ROMÁN HEGYI PÁSZTOR									RAKPART- NEMETÜL		
OLASZ HEGY- CSÜCS (14545 M)												EGYES!	ENÉKLŐ SZÖCSKA NŐI BECENEV	
CLUNY APÁT ZENETE- ORETIKUS				... APOS- TOLICA (PÁPAI SZENT- SZÉK)	HOL VÉ- GEZTEK A SLIDER 2000 EUROPÁI TESZT- JETT CHIP ÉS ...	VIRÁGOT SZAKÍT	GONDBAN VAN	NEWTON	RITKA FÉRFINEV	ALAGÚT A DÉLI FÖLD- GÖMBÖN	KENYE- RET VÁG TALP- PONT			
BIZTON- SÁGI BEREN- DEZÉS												ANGOL FÜNÉV		
KÉTES!			ANGOL POL. DUPLÁN- MEYER- DAHL -MÖ					JAPÁN VÁROS A MÁJ TERMELI				RÖNTGEN		ÜVEG- DARAB! SZÜK- SEGPENZ
FELSZ!		SZÁM- SZERÜ TITÁN					NŐI NÉV SPORT- SZELET					ÜRES ZSEB! FÉLIG OSZT!		MUTATÓ SZÖCSKA
MARCEL AYMÉ MŰVE														
OLASZ ZENE- SZERZŐ (1692- 1770)														



Itt a jövő évi rallyecross EB-naptár!

A nemzetközi szövetség, mint általában lenni szokott, ezúttal sem késlekedett a jövő évi rallyecross Európa-bajnokság futamainak a közreadásával, íme, itt van már a teljes jövő évi EB-műsor. És mi is, akárcsak tavaly, megküldtük már a Magyar Autó és Motorsport Szövetségnek is (bár természetesen ők hivatalosan is megkapják), hogy figyelembe vehessék a hazai versenyműsor összeállításánál. Sőt: ezúttal még nyilvánosságra is hozzuk, hadd tudjon felkészülni mindenki időben a jövő évre. Ha ezek után van még valami kis aggályunk az csak annyi, hogy bár tavaly is, mint írtuk, időben jeleztük a versenyeket – hiába tettük. Az idei EB-futamok és a hazai rallyecross versenyek közül ugyanis éppen három verseny ütközött, s tette le-

hetetlenné a mindkét sorozaton (magyar bajnokság illetve EB) való indulást. A reményt azonban

nem adjuk fel. Ha jövőre már csak két verseny ütközik majd – máris mi nyertünk.

RALLYECROSS EURÓPA BAJNOKSÁG 1993

Anglia	április 4.	Lydden Hill
Ausztria	április 18.	Horn
Portugália	május 2.	Lousada
Franciaország	június 13.	Loheac
Írország	június 20.	Kildare
Svédország	július 4.	Höljes
Finnország	július 11.	Sourenjoki
Belgium	augusztus 15.	Arendonk
Hollandia	augusztus 22.	Valkenswaard
Norvégia	szeptember 12.	Lyngas
Németország	október 3.	Estering

Nemzetközi csapat bajnokság

Németország	július 25.	Nürburgring
-------------	------------	-------------



Gyűjtse a karikatúrákat!

Előző számainkban megkezdtük egy karikatúra sorozat közlését, amelyet most a fenti rajzzal folytatunk. Amennyiben ebből a sorozatból Kedves Olvasónk tíz különböző darabot összegyűjt és azt beküldi a Maruzsi TEAM címére – annak fejében egy évre szóló díjmentes tagsági igazolványt kap Baráti Körünkbe, továbbá egy Maruzsi TEAM feliratú trikót és matricát.

Maruzsi Autó Hírek News
Megjelenik kéthetenként.
Felelős kiadó: Maruzsi-Team
AZI Hinteregger
Maruzsi László
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő:
Dávid Sándor
Szerkesztőség:
1136 Budapest, Tátra út 23/B
Telefon: 149-684
Szedés & Tördelés:
CoGraf Bt
Nyomda: Script Nyomda
ISSN: 1216-1772