Ára 98.50 Ft

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

II. évf. 2. szám 1996. február

Megjelenik havonta



KOKÓ

Éves díjkiosztó

Rallytörténelem

Pályaelemek - Anda Irén

VIDEO

TELJES KOLLEKCIÓ - EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

1992 JÚLIUSTÓL SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

1994

'94 JANUÁR RAC Rally Int. Semperit 19 Aviano Monza AUTÓKAMERA: Pianezola (LanciaHF)	**'94 FEBRUÁR** MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 20 Ciochetto AUTÓKAMERA: Navarra (LanciaHF)	**'94 MÁRCIUS** Boucles de SPA Ciocco 21 Grafiti Rallygame AUTÓKAMERA: Longhi(LanciaHF)	**'94 ÁPRILIS** PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles 22 Hank Rally AUTÓKAMERA: Pianezzola(Toyota GT4)
'94 MÁJUS 23 SAFARI Rally Costa Smeralda Coppa Liburna Piancavallo AUTÓKAMERA: Cunico (Ford Escort)	**'94 JÚNIUS** 24 KORZIKA Val d'Aosta Dell'Impruneta Aranyhomok EB AUTÓKAMERA: DeMevius (OpelAstra)	**'94 JÚLIUS** ACROPOLIS 25 D'Antibes Raid Polski Salento AUTÓKAMERA: Trelles(LanciaDelta)	**'94 AUGUSZTUS** ARGENTINA 26 Ypres Citta di Torino App. Regiano AUTÓKAMERA: Aghini(Toyota 4WD)
'94 SZEPT. 27 ÚJZÉLAND Deutshland Della Marca Vinho da Madeira AUTÓKAMERA: DellaVilla (LanciaHF)	**'94 OKTÓBER** 28 1000 TÓ Alpi Orientali Della Lanterna Asinara AUTÓKAMERA: Manfrinato(FordEsc.)	**'94 NOVEMBER** SANREMO Bassano 29 Messina Barum AUTÓKAMERA: Grossi(LanciaDelta)	**'94 DECEMBER** CATALUNYA San Marino 30 Della Lana Cyprus AUTÓKAMERA: Longhi(Toyota 4WD)

1995

'95 JANUÁR 31 RAC Targa Fiorio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	**'95 FEBRUÁR** MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biasion(FordEscort)	**'95 MÁRCIUS** 33 SVÉD RALLY Boucles de Spa Rally del Ciocco Bajnokok Tornája AUTÓKAMERA Kankunnen(Toyota)	**'95 MÁJUS** Rally Torino Circuit Des Ardennes 34 Grasse Alpin Rallye des Geants AUTÓKAMERA: Meneghini(Clio Maxi)
'95 ÁPRILIS 35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	**'95 JÚNIUS** 36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	**'95 JÚLIUS** ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	**'95 AUGUSZTUS** Alsazia Raid Polski 39 Marca Ypres AUTÓKAMERA: Dallavilla(Toyota GT4)
'95 SZEPT. ÚJZÉLAND Rally della Lana Deutschland 38 Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	**'95 OKTÓBER** AUSZTRÁLIA Ezertó Rally Elpa-Messina 40 Mobile AUTÓKAMERA: Blomquist (FordEscort)	**'95 NOVEMBER** SANREMO 41 Mont Blanc Cyprus Rally Bassano - Antibes AUTÓKAMERA: C.Sainz (Subaru)	

SERIE ORO

101 **1994 RALLYE SANREMO**
102 **1995 MONTE CARLO**
103 **1995 TOUR DE CORSE**
110 **1995 RALLYE SANREMO**
a teljes futamok

Kamera az autóban

104 Olasz Sztárok
105 *Mondiale*
C.Mc.Rae - J. Kankunnen - M. Biassion - S. Haider - M. Wilson - F. Delacour - C. Sainz K. Eriksson - D. Auriol - A. Vatanen
106 *Cameracar*
J. Kankunnen - P. Liatti - A. Navarra - G. de Mevius - G. Pianezzola - P. Longhi P. Snijers - S. Pianezzola - P. de Martini F. Wittmann

120 PERC!

Bukás-Sokk

CRASH COMPILATION



205 Volume 1.
206 Volume 2.
207 Volume 3.

innen - onnan

● Kétéves szerződést írt alá Carlos Sainz a Forddal. A márka nem lesz új számára, 1989-ben már versenyzett Forddal.
Csapattársáról még nem született döntés, nagy esélye van a világbajnok öccsének, Alister McRae-nek aki a tavalyi RAC Rally-n egy Escort-ban bizonyított.

● A 10. Coppa dei Fiori Rally-val együtt rajtol a Historic Kupa versenysorozatának első, San Remo-i futama, (Március 7-10.) A kupa a "G" csoport részére van kiírva. Ezek az 1966 és 1971 között homológ autók. Fiori városból rajtolnak, 240 km, két szakaszban. Kilenc, összesen 75 km hosszú gyorsasági. Újdonság a versenyen, hogy a megszokott időellenőrzőkön kívül nyolc titkos ellenőrzési pontot is beiktattak, ahol a szabályosságot ellenőrzik.
Információ:0184/577000

● Isolde Holderied, a Női Világkupa győztese "N" csoportos Mitsubishijét egy "A" csoportos Toyotára cseréli.

DUNAKANYAR RÁDIÓ
FM 91.9
FM 68.99

A3
Az A3 TELEVÍZIÓBAN
hetente szombaton,
9.30-10.00-ig félórás
Technikai Sport Magazin
OSC AUTÓSPORT

Pofáncsapás

Itt van ez a Dárdai gyerek, roppant tehetséges, ott játszik már évek óta Pécsett. Lényeg a tehetség, ami idővel elnyeri méltó jutalmát. A BVSC potom húszmillióért megvette ezt a Dárdai gyereket, így most már a pécsi rajongók után a pesti vasutasok is kiabálhatják a meccsen, egy kihagyott helyzet után, hogy "hü-lye-dárdai, hü-lye-dárdai". Aztán ott van Váczi Zoltán, aki Békéscsabáról került a Vasashoz, hogy végre lehiggadjon, mert ő amolyan fekete bárány, aki iszik, nőzik, dohányzik, most pedig nem átallotta egy edző-mérkőzésen a Budafok ellen "pofáncsapni" az ellenfél játékosát, amit persze Váczi hevesen tagad, és ezt Gellei edző is lehetetlennek tartja, jóllehet ő nem is volt ott a meccsen, mert influenzával éppen az ágyát nyomta otthon.

Ki a fenét érdekel mindez? - kérdezhetnék az olvasók - egészen pontosan az RS olvasói - akik nem értik, hogyan kerül a "csizma az asztalra", miért kell ilyesmit olvasni még itt is.
Hát pontosan erről van szó. A sajtó az ilyen és ehhez hasonló ügyekkel van tele, pontosan tudjuk mit jelent egy "blaszhármas" focista életében a lúdtalp, míg mondjuk az arany kajakosokról, Horváthról és Kolonitsról az öt aranyérem után nagyjából három napig olvashattunk, mert csak eddig tart minden csoda, ha az nem a zöld gyepen történt. Ez is egyfajta "pofáncsapás". Itt van ez a Tóth gyerek. A magyar bajnok Tóth gyerekre gondolok, aki már a díjkiosztón is bejelentette, hogy elégedett velük bizonyos Tabaton úr, ezért úgy döntött, minden tőle telhető módon támogatja, hogy kijussanak néhány VB futamra. Sokan fogadták örömmel a hírt, még többen kételkedtek, a sporttársak egy részét pedig sűrűn ütögette a guta. Mindegy, hogy ki, miként reagált a hírre, az biztos, hogy egy sportág, amely érint néhány százezer embert, erről beszél.
Ráadásul mindez egy olyan eseményen hangzott el, hivatalos keretek között, ahol hogy, hogy nem, volt néhány sajtóember is, lévén, hogy sajtótájékoztatót tartottak. Ennek ellenére a lapok meg sem említették, hogy ismét itt lehet legalább a lehetősége annak, hogy a világ elé lépjen a hazai autósport. Nem személy szerint Tóth János, hanem a magyar technikai sport. Jó, jó, tudom... lehet olyan magyar versenyző, aki fergeteges külhoni versenyeken indul, szerez pontokat itt-ott, a katagóriájában dobogóra állhatott már néhányszor. Lehet, hogy csak három induló közül lett a harmadik, de akkor is. A dobogó az dobogó.
Ez a Tóth ügy azonban más. Ez rali volna, ami VB szinten legalább akkora esemény mint a Formula 1, legfeljebb annyi a különbség, hogy amennyivel nagyobb a felhajtás a pályaverseny körül, annyival nagyobb a rali nézettsége. A Formula versenyeket a sajtó is jobban értékeli. Annak idején, amikor a hazai autósport kétségkívül legígéretesebb és tehetségesebb versenyzője, az azóta tragikus körülmények között elhunyt Kesjár Csaba a Forma 1 cirkusszal kacérkodott, a média a hírt méltóképpen kezelte. Persze több szót is érdemelt volna Kesjár, de legalább bekerült a köztudatba.
Ezzel szemben Janikának nem sikerült kitörnie egy viszonylag szűk körből, onnan, ahol eddig is értékelték tehetségét. Képzelhetjük miféle munkájába kerülhetett, mi követ megmozgathatott Dudás Misi, hogy néhány mondat erejéig a TV sporthírei között megjelenhessen a Tóth-Gergely páros. Belőlük egyelőre nem lett szenzáció, nem kürtölik teli a világot az újságok azzal, hogy egy nagy csapat fantáziát látva két magyar fiúban, indítja őket a VB-n.
Én tökéletesen megértem ezt. Kit érdekelnek ők. Előbb tanuljanak meg focizni!

S.berger



AKI MINDIG TALPRA ESIK

KOKÓ

Annyi hullámvölgyet talán egyik hazai rallyeversenyző sem járt meg, mint Dudás Gyula, vagyis "KisKokó", a Gravital Trade Rallye Team versenyzője, de mindannyiszor sikeresen talpra állt és még csak töretlen jókedvét, lelkesedését sem vesztette el.

-Ördögh Mixi: Mióta vagy kapcsolatban az autósporttal?

-Kokó: 1970-ben csapott meg a benzingőz, évekig *Ferjáncz* leggyorsabb "vízhordója" voltam, szervizeltem.



-Mixi: Milyen ma a kapcsolatod Ferjáncz Attilával?

-Kokó: A legbarátibb a viszonyunk. Kevés barátom közül ő dobogón volt és lesz mindig. Vitathatatlan, hogy neki köszönheti a hazai rallysport azt a színvonalat, amit elért. Más dolog, hogy ezt a jelen gazdasági helyzet miatt szinte lehetetlen követni és az itt futó VB szintű autók csillagászati áraikkal az élmezőny jópár tagjának csak álom marad. Ettől még lehet ebből a mezőnyből bárki bajnok. Egy biztos, 1995-ben az ifj. *Tóth - Gergely* páros jutott el a csúcsra. Rossz szájíz nélkül, *Ranga Laci* és *Büki Ernő* semmivel sem értéktelenebb versenyző mint '94-ben volt, sőt.



Ha mindenki valóra tudja váltani elképzeléseit, álmait, '96-ban parádés előadást láthatunk majd! De, de, de... a pénz mindent meghatároz és azzal a kevéssel, amennyi van is jobb menni, mint a pálya széléről kritizálni a bent ülő 80 párost.

-Mixi: Melyik volt életed első versenye?

-Kokó: Én először Mitfahrer voltam, a Mecsek Rallye-n, abszolút hatodikok lettünk az akkori rallye II.-ben, túrában, 1977-ben *Lukács Lacival*, egy Ladával. Az ott nyert kis serleg ma is féltve őrzött kincsem a többi 200 között, amelyeket egyébként semmi pénzért el nem adnék, hiszen mindegyik egy történet.

-Mixi: Melyik versenyen indultál vezetőként először?

-Kokó: Az 1978-as Bükk Kupán, fantasztikus tempót diktáltunk akkori navigátorommal, *Papp Gáborral.* Abszolút 4., 5. időket autóztunk és másodikok lettünk a *Simor - Pánics* páros mögött, egy igazi csont széria kereklámpással. Aztán bajnokok lettünk, *Doma Gáborral.* A mai napig itt volt a legkeményebb, legflúgosabb mezőny, a széria Ladákkal. Csak néhány név: *Hideg, Máhler, Szili, Simor, Kárpáti,*



Eszmecsere Veszprémben minden rallyautó doktorával, Léhi Sanyival

Rendhagyó gondolatok a szponzorálásról 2.

SZPONZORI AJÁNLAT

Az ajánlat széles körű információkat nyújt a lehetséges vevőnek annak érdekében, hogy az a hozzá beérkezett ajánlatok sokaságából biztonsággal ki tudja választani a számára leginkább megfelelőt.

Fel lehetne tenni a kérdést, hogy van-e különbség egy kereskedelmi és egy szponzori ajánlat között. Ha elfogadjuk, hogy a szponzorálás is kereskedelmi üzlet, ahol értékek állnak egymással szemben, akkor a válasz egyértelmű: ***NINCSEN!***

Mit kell tartalmaznia egy szponzori ajánlatnak?

Világosan és egyértelműen meg kell fogalmaznunk a célt, amiből a szponzor megtudhatja, hogy az mennyiben felel meg az ő érdekeinek.

Ha eseményről van szó, pontosan meg kell adni:
- az időpontokat
- a résztvevőket (belföldi-külföldi)
- a várható nézőszámot (az előző időszak tapasztalatai alapján)
- azokat a különlegességeket, amelyek csak erre az adott eseményre jellemzőek.
- a szponzoráló cég vezetőinek milyen lehetőséget tudunk biztosítani kapcsolatteremtésre, pl. neves külföldi személyekkel tudjon megismerkedni.

A tömegkommunikációban való részvételnek - amely az ajánlat egyik legfontosabb része - tartalmaznia kell:
- a televízió/k/ban való megjelenést
- milyen napokon,
- melyik csatornán,
- élő adás vagy összefoglaló,
- milyen külföldi adók veszik át, és mikor sugározzák.

Lényegében hasonlók vonatkoznak a rádióra is.

A nyomtatott sajtó esetében:
- lesz-e sajtótájékoztató, és ezen a szponzor milyen megjelenési lehetőséget kap,
- készülnek-e vele interjúk, PR cikkek,
- az újságok közül melyek foglalkoznak részletesen az eseménynyel, és ebben a szponzor hogyan jelenik meg.

Milyen promóciós - reklám - lehetőséget tudunk a szponzor részére felajánlani:
- plakátok, óriásplakátok
- szórólapok
- hangosbemondás
- díjátadás
- cégemblémák használata

Ha az eseménynek több szponzora van, akkor milyen jogok illetik meg a:
- főszponzort
- szponzort
- hivatalos szállítót

Milyen egyéb szereplési lehetőséget tudunk biztosítani a szponzornak. (díjátadás, gyorsasági elnevezése a szponzorról, stb.)

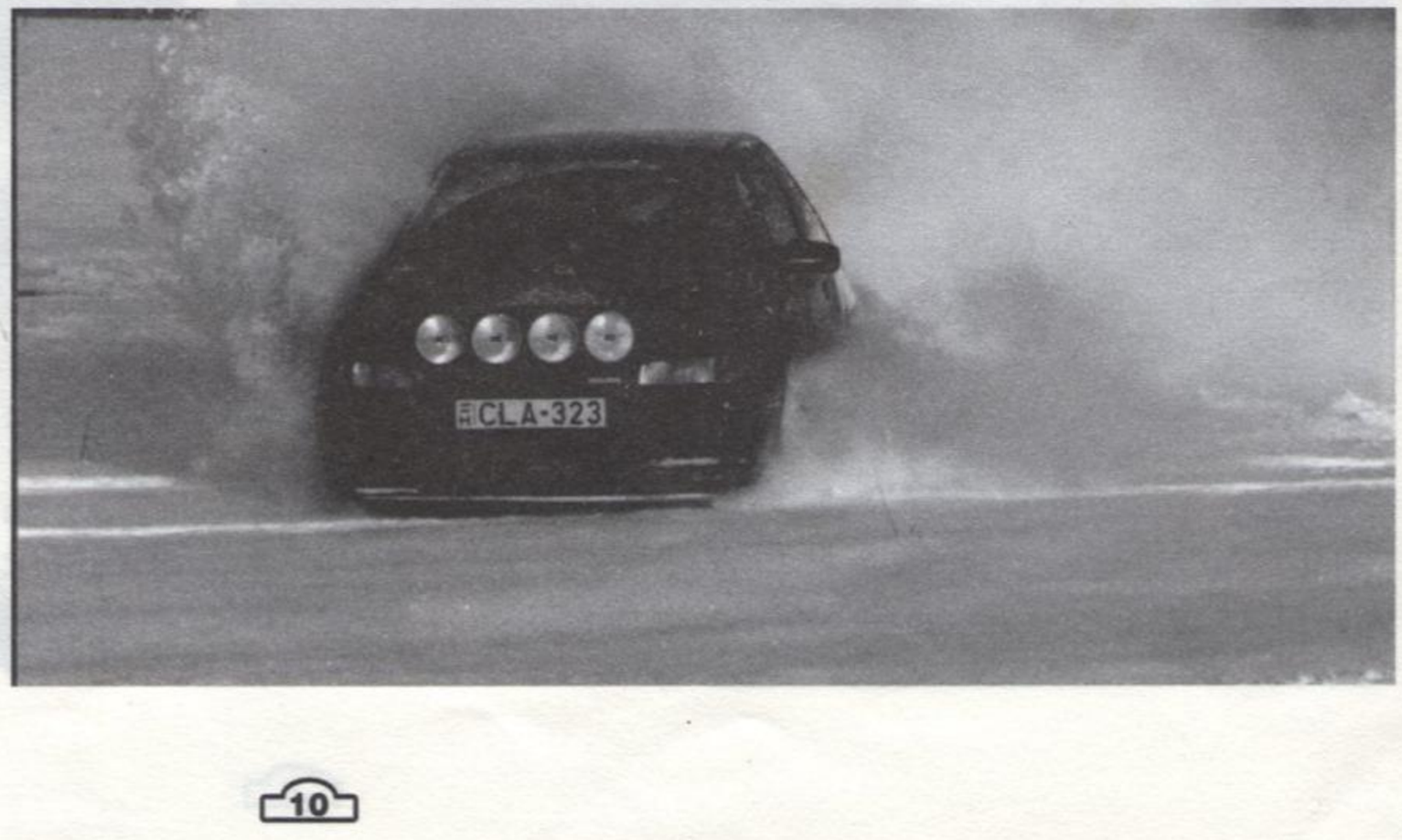
Az esemény befejezése után készítsük el a szakmai értékelést, és adjuk át a szponzornak. Ez segíthet az ő saját értékelésével kiegészítve a jövő döntéseinek meghozatalában.

Soha ne felejtsük el!

Az ajánlat akkor jó, ha minden olyan információt és előnyt megad a szponzornak, amelyek alapján az eseményt fel tudja használni kommunikációs céljainak megvalósításában.

Nagy Alfréd
c.docens

(A következő részben az egyéni ajánlattal foglalkozunk)



rally Top LISTA

PILÓTÁK

1.ifj. Tóth János	**387**
2.Ranga László	**191**
3.Ferjáncz Attila	**146**
4.Érdi Tibor	98
5.Varga Zoltán *Cigány*	89
Vojcsik Ferenc *Golyó*	89
7.Tóth Ferenc *Gili*	68
8.Dudás Gyula	64
9.Bathó Zoltán	60
10.Matics Mihály	57
11.Szelecky Tamás	49
12.Kiss Ferenc	40
13.Turi Tamás	39
14.Horner Péter *Bubu*	34
15.Balatonyi Árpád	26
16.Gerencsér Tibor *Titi*	25
Radó István	25
18.Maruzsi László	22
19.Hideg János	17
20.ifj. Faragó András *Ebi*	15
Wieszt János	15
22.Födő Imre	13
Hideg Krisztián	13
24.Szajky István	10
25.Babinecz Zsolt	9
Budai Béla	9
Fischer Ákos	9
Rausch Tibor	9
29.Szabó Gergely	8
30.Ráti Miklós	7
31.Bútor Róbert	6
Floch István	6
Fráter István	6
34.Kiss Attila	5
35.Kiss László	4
László Emil	4
Sóvári Péter	4
Bense István	4
39.Bereczk Tamás	3
Király Gábor	3
Kós István	3
Kovács László	3
43.Koch Gábor	2
Tisza Andor	2
Vass István *Piedon*	2
Veszprémi Barna	2
Támcsu Zoltán	2
Takácsy Pál	2
43.Faltusz Péter	1
Keil József	1
Vizin László	1

NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	**296**
2.Büki Ernő	**227**
3.Tandari János	**102**
4.Csökő Zoltán	95
5.Varga István	91
6.Pénzes László	80
7.Kovács György	66
8.Tóth Imre	59
9.Tóth Csaba	56
10.Takács Attila	54
11.Oroszlán Tibor	44
12.Répa Katalin	33
13.Bereczky Ákos	32
14.Kerék István	27
15.Papp Gyögy	25
Gábor János	25
17.Kosztolányi Tamás	15
18.Veszpréminé D. Éva	14
33.Birkner Gábor	12
19.Rack György	11
20.Dobos György	10
Német 16V Péter	10
22.Dobos Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Horváth Károly	9
Lukács Ferenc	9
Mácsai Zoltán	9
27.Zsembery Jenő	8
28.László Béla	7
Szántó Szabolcs	7
30.Czippán Béla	6
Ács Tibor	6
Doma Gábor	6
33.Bedő Miklós	5
Új Gyula	5
Gönczi László	5
36.Borsos Péter	4
Kovács Zsolt	4
Szalay Csaba	4
Király Zoltán	3
Kovács István	3
Margó György	3
Pindzsulya Zoltán	3
38.Árva Norbert	2
Landsmann Antal	2
Szabó Tamás	2
Szenes István	2
Flaskó Gyula	1
Táborszky Attila	1
Némethi Csaba	1

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	**282**
2.Carlos Sainz	**255**
3.Juha Kankkunen	**218**
4.Didier Auriol	128
5.Walter Röhl	96
6.Jean Ragnotti	62
7.Francois Delecour	56
8.Piero Liatti	52
9.Stig Blomqvist	51
10.Alex Fiorio	30
11.Andrea Aghini	25
12.Armin Schwarz	18
13.Tommi Mäkinen	15
14.Kenneth Eriksson	13
15.Ari Vatanen	12
16.Philippe Bugalski	11
Miki Biasion	11
18.Richard Burns	10
19.Jorge Recalde	9
20.Jorge Bica	8
21.Béres József	7
22.Gustavo Trettes	6
Patric Snijers	6
S. Pianezzola	6
25.Alistair McRae	5
Dominic Bryned	5
23.Stanislav Chovanec	4
Jindrich Stolfa	4
Hannu Mikola	4
Toivonnen	4
28.DeMevius	3
Yves Loubet	3
M. Allen	3
Bettega	3
Sepp Haider	3
Blachna	3
32.Sibera	2
D. Bryneel	2
Patrick Bernardini	2
M. Mouton	2
35.Manfred Stohl	1
Marc Duez	1
Possum Bourne	1
Enrico Pertone	1
Kvaizar	1

A beérkezett szavazatokat folyamatosan értékeljük. A pontozás rendje a rallyban szokásos 9-6-4-3-2-1 pont. A szavazatokat megőrizzük, a szavazás csak a szavazó nevével, címével érvényes. A TOPLISTA alapján természetesen az idén is át kívánjuk adni a legnépszerűbbeknek a különdíjakat, ezért várjuk folyamatosan a véleményeteket. Természetesen ha nem értetek egyet az egyes helyezéssel, ragadjatok tollat, minden szavazat javítja az arányt.

AUTÓK

1.Subaru	**267**
2.Toyota	**266**
3.Lada	**188**
4.Ford	175
5.Lancia	122
6.Lada VFTS	95
7.Renault	71
8.Audi	55
9.Peugeot	47
10.Mazda	41
11.Mitsubishi	35
12.Opel	33
13.BMW	21
14.Tavria	15
15.Skoda	10
16.Nissan	9
17.Seat	6
Trabant	6
VW	6
20.Alfa Romeo	3
21.Citroen	2
Mega	2

RS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Gázautó, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok.Tel.: 1/12130527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● CPC AUTÓSZERVÍZ Budapest, Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX.Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerviz XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autóalkatrész-bolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Gyárvárosi MOL kút - Presszó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gépkölcsönző Fő u. 179. **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon

VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 50db

ELŐFIZETHETŐ
A SZERKESZTŐSÉGBEN

Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel,/Fax: 28/310177
Felelős kiadó Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Főmunkatárs: Schwartzenberger István
Nyomda: JETPRINT Budapest
Műszaki vezető: Jáger László











Kinek - kinek érdemei szerint.

A teljes eredménylistát már közöltük, most néhány képet mutatnánk a megérdemelt siker, és öröm pillanataiból.

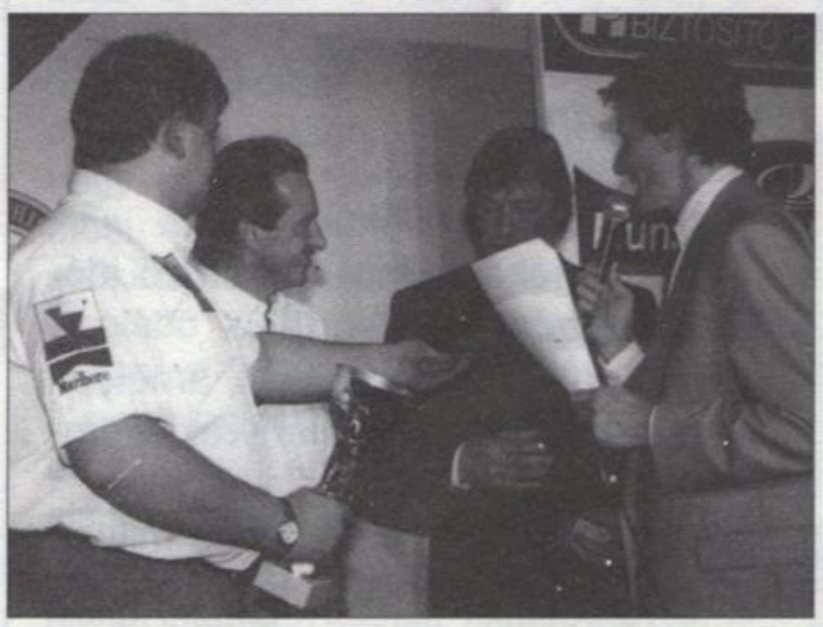


Trabantos Sántának - Trabant



Az RS Toplista díjait az RS olvasói szavazták meg...
mi pedig átadtuk.







Egy Katona csókja
a lőtér atyjának



Büki Ernő különdíjai:

Tóth Csabának egy ötezres bankó - hézagpótlásként

Érdiék jutalma: nesze semmi...



Gyabronka, Gaál Baba, akiket meg kellett verni egy-egy győzelemért. Viszont az még olyan világ volt, hogy *Gaál Baba* állított kuplung holtjátékot az autómon a gyorsasági rajtja előtt, a saját kárára, utána mondta is: "rossz



felé tekertem a csavart". 1990-ig, Gruppe 1- és Gruppe 2-ben összesen 8 magyar bajnokságot nyertem, kétszer voltam abszolút 3. éves szinten, Ladával. Az igazi változást 1990-től érzem, legfagytak a mosolyok az arcokról és el kellett telni 3-4 évnek ahhoz, hogy fel tudja dolgozni a mezőny a különbséget, azt, hogy a másik szupertechnikája nélkül nem lesz igazi küzdelem. Hiszen, ha nincs legalább 5 egyforma autó - VB szintű, hiszen ekkora pénzekért gagyit nem hoznak ide - akkor a meglévő 1-2-3 autó elhúz a mezőnytől.

-Mixi: Hogyan élted meg a Téged ért hullámvölgyeket, hogyan másztál ki belőlük?

-Kokó: Az nagyon fontos, hogy legalább előfutóként ott voltam mindig, bíztam, hogy majd jövőre ... és sikerült kivárnom, pedig borzasztó rossz volt úgy menni, hogy nem mérték az időmet. Rendkívül fontos a navigátor. Egy jó sofőr egy jó navigátorral középszerű autóval is érhet el jó eredményt.

-Mixi: Hogyan sikerült az elmúlt szezonod?

-Kokó: Szerettünk volna az első tízben végezni, sajnos tizenegyedikek lettünk, de ezt 2 versenyből értük el és igazán jól, a veszprémi murván elért abszolút negyedik hellyel bizonyítottuk, hogy öreg autó is tud jó eredményt elérni két rutinos versenyzővel. Legalább ott lehettünk minden versenyen, és amíg ment az autó, benne voltunk az első tízben.

Három lépcsőben folyik a verseny az élmezőnyben.

A legfelső, mondjuk az első 2-3 autó, második a következő 3-8, utána jövünk mi, *Gerencsér Titi, Golyó* és még néhányan, akik igazán küzdhetünk egymással, legalábbis az autó szempontjából.

-Mixi: Mióta versenyzel Gábor Jánossal?

-Kokó: 1991-ben "ültünk össze", *Cserkúti Öcsi* csapatában és még abban az évben 3 bajnokságot sikerült szereznünk BMW M3-assal, rally-ban és rallyecrossban. A '94-es kényszerszünet után "hónunk alá nyúlt" a STANDOX, a TEROSON és a 3M, na meg "*Ferdi*" a jó öreg "Camelos" Lanciával. Meg kell még említenem a K & K Peugeot Autócentrumot is, hiszen ők is sokat segítettek.

-Mixi: Mi a véleményed az említett cég két ifjú titánjáról, az ifj. Kovács József - Kovács Attila testvérpárosról, az EL-TON & VARÁZS GARÁZS SE versenyzőiről, akik a Te instrukcióid által érték el életük legnagyobb eredményét, az N3-as kategória 3. helyét, a bajnokságban?

Kokó: Ez volt számunkra az első lépcső, amellyel megismerhették a "rally-eredményesség" varázsát. Van jövőjük, az első lépéshez már csak négy betű kell, sokszor: pénz, pénz... pénz.

-Mixi: Mi lesz 1996-ban?

-Kokó: A három alternatíva:

- Nissan, de csak, ha méltányolják a cégért eddig hozott áldozatainkat.
- Egy keleti márka, amelynek felfuttatásához szükségük lenne egy népszerű, rutinos párosra.
- A harmadik: egy N-s Ford.

-Mixi: Marad az egyesületed?

-Kokó: Csak a neve változik KOKÓ RALLYE TEAM-re, szponzoraim maradnak + várjuk a nagy Őt.

-Mixi: Mit üzensz az RS olvasóinak és tekintélyes szurkolótáborodnak?

-Kokó: Ugyanolyan őrültek Ők is mint mi, a szent őrület neve RALLY, ami nélkül kár lenne élni: a levegő, az erdőben robogó rallyautó "illata". Sportszerűen ismerjék el, hogy vannak győztesek és vesztesek, és nem mindig azok nyernek, akiknek ők napokig szurkolnak.



mindíg van olyan, aki cseppet közelebb áll a szívéhez, nevet azonban a világért sem mondana.

- Senkihez sem tartozok, de ugyanakkor mindenkihez. Szeretek én mindenkit. Igaz a régiek kicsit kitartóbbak voltak mint a mostaniak. Ma csak akkor elégedett mindenki, ha kap maga alá egy luxus autót. Régen vettek egy Zsigulit, és mentek ahogy tudtak. Voltak persze gyermekbetegségei, de mégiscsak jó volt.

Ez persze nem számít semmit. Irénke versenyre magához veszi a gépeit, legalább tíz tekercs filmet, és dolgozik. Csinál úgy 300-350 felvételt, attól függően, milyen a verseny, mekkora a látvány, és kik indultak. Ebben semmi nem zavarhatja meg. Illetve...

- Három éve Pécsen, rögtön az első gyorson megszakadt a másodosztály versenye egy baleset miatt. Soha nem szoktam leülni, de akkor leültem, mert aluról nézve jobban látszik az emelés, a kerékcsere. Ott ültem a fotóstáskán, közben többen elém álltak, amikor jött az autó. Mindenki félreugrott. Észre sem vettem, hogy mi történt, csak azt, hogy tőlem két centire ott a nagy fehérség, a kocsi. Akkor kicsit meglepődtem. Volt azóta persze több "élményem" is, de ez a legemlékezetesebb.



Ez persze csak a munka egyik része. Otthon következik a másik, a munkásabb része a fotózásnak. Irénke napközben az analitikai-, hétvégén a fotólaborban, egész pontosan a fürdőszobában dolgozik. Ő ugyanis azon kevesek egyike, aki a színes képeket otthon, kézzel laborálja. Jóllehet ez irdatlan munka, de így meg tudja csinálni, hogy csakis a kép legjobb részlete, a helyes képkivágás legyen a képen.

- Sok idő nem mondom, de ha jó passzban vagyok, akkor haladok. Két verseny között egész éjszakára irány a fürdőszoba, és laborálok. Különösen ha összejön több verseny. Még a tél se uborkaszezon, mert itt van például a díjkiosztó, azt is meg kell csinálni. Meg ilyenkor jut idő a lakásra. Próbálom rendberakni, hogy ne "szaladjon". Ott az a rengeteg kép is. Igazán nem tudom, hogy mennyi, de rengeteg.

Aztán lassan itt a tavasz, kezdődik megint. Nincs mese, menni kell.

schwartz...







Kollár sportfotó

Irénke



A hazai rallysportban háromféle fotós létezik. Az egyik "Szmena", vagy "Etüd" típusú géppel dolgozik, általában még kiskorú, aki lelkesen bontogatja a szárnyait. Nevük egyelőre még ismeretlen. A másik fajta, a foglalkozását tekintve profi fotoriporter, aki kályhacső méretű teleobjektívet, és drága szettáskát hord magánál. Különösebben nem érdekli a rally, éppen csak annyira, mint egy focimeccs, vagy jégkorongmérkőzés, esetleg egy jó kis tüntetés a parlament előtt. Példákat nem érdemes írni, mert megsértődnének, és különben sem ismerik őket itt valami sokan.

Harmadik típus az igazi rallyfotós, aki persze lehet hivatásos is, mint például a Balogh Robi az Autó Motortól, vagy a Tódori Mórról, lehet civil, mint Kollár Attila vagy a Klimáék. Ők azok, akik nélkül el se kezdődhet egy verseny. Illetve a hazai autósportnak létezik még egy elmaradhatatlan eleme. A rallynak eme nélkülözhetetlen intézményét csak IRÉNKE néven ismeri mindenki.

Egészen pontosan Anda Irénként tartja számon a polgári társadalom, míg a rallyban mindenkinek csak Irénke. Ha valaki őt magát, de legalább a nevét nem ismeri, az nem is rally-s, talán még licencet sem kaphatna, mert ugye kell lennie bizonyos alapvető feltételeknek.
Irénke, aki talán az egyetlen nő a "bennfentes" fotósok táborában, többízben meglepett. Például egyszer, még évekkel ezelőtt, amikor észrevettem, hogy a legnagyobb nevek is előre köszönnek neki. Persze nem feltétlenül női mivolta, vagy kora miatt. Ez inkább a sport iránt elkötelezettség tisztelete lehetett.
Civil foglalkozására nézve vegyésztechnikus, vagyis egy analitikai laborban dolgozik. Ha éppen nem egy másik laborban tesz-vesz. Mondjuk a fotolaborban. De ne szaladjunk előre, nézzük inkább miként fertőződhet meg egy nő a benzingőztől.

- Még a hetvenes években a Volán meghirdetett egy tehetségkutatót, amin egy 500-as Fiattal indultam, és nem is voltak rossz véleménnyel rólam. Akkor kaptam kedvet az egészhez, majd később néhány túraversenyen egy Trabantban navigáltam, amelyik mindig ott volt a középmezőnyben. Ezek után az ember kezdi más szemmel nézni ezt az egész autózást. Volt egy fényképezőgépem, egy NDK-s Varra, amivel az első képeket csináltam. Aztán egy Chinont használtam, most pedig van két Canonom. Azóta rendszeresen járok minden rally, rallyecross, és tereprally versenyre.

Irénke persze mindezt olyan magától értetődően mondja, mintha a világ legtermészetesebb dolga lenne, hogy egy nyugdíjkor felé közeledő életvitelében magától értetődő dolog az efféle fiatalos ténykedés. Mondjuk az, hogy kilométereket gyalogoljon a hegyekben, álljon a tűző napon, vagy a zuhogó esőben. Sőt porban, mert mint kiderült - persze a fotók miatt - Irénke jobban szereti a dzsuvát mint az aszfaltot, sőt a port sem bánja, csak ne essen az eső. Nincs kedvenc pályája, mert mindig zarándokol, legfeljebb a lőtér. Kedvenc versenyzői sincsenek, mert mindenkit kedvel, akinek köze van ehhez a sporthoz, de azért mégis,

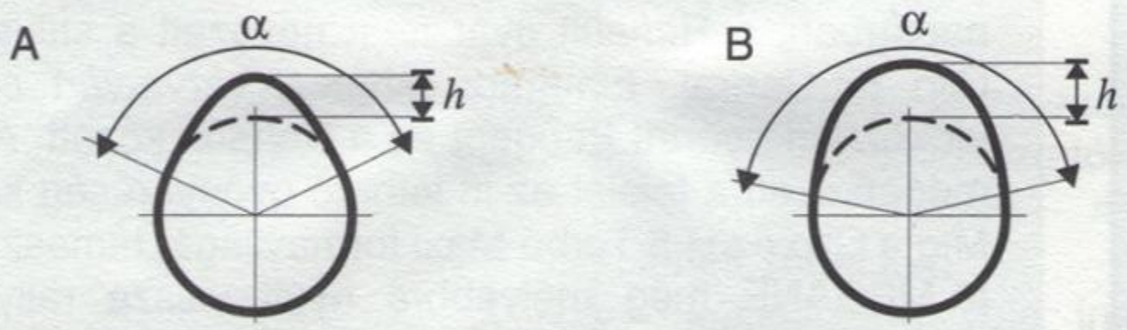


TUNINGTIPPEK

A négyütemű motorok lelke a vezérlés. Áttekintésképpen pár gondolat arról, hogy mitől széria az egyik, és sport a másik.

A dugattyús motorok teljesítményét főképpen a feltöltés befolyásolja. Ebből adódik, hogy a teljesítményt több üzemanyag bejuttatásával tudjuk növelni. Ehhez használnak különböző feltöltőket: kompresszor, turbó, "G" feltöltő, stb. Illetve a hengerenkénti több szelepet. Ilyen módosítást azonban szakműhelyben nem tudunk elvégezni, és a szabályok sem engedik meg. Amit azonban megtehetünk, hogy a szelepeket tovább tartjuk nyitva, illetve mélyebbre nyitjuk, hogy a beömlés és kipufogás keresztmetszete növekedjen.

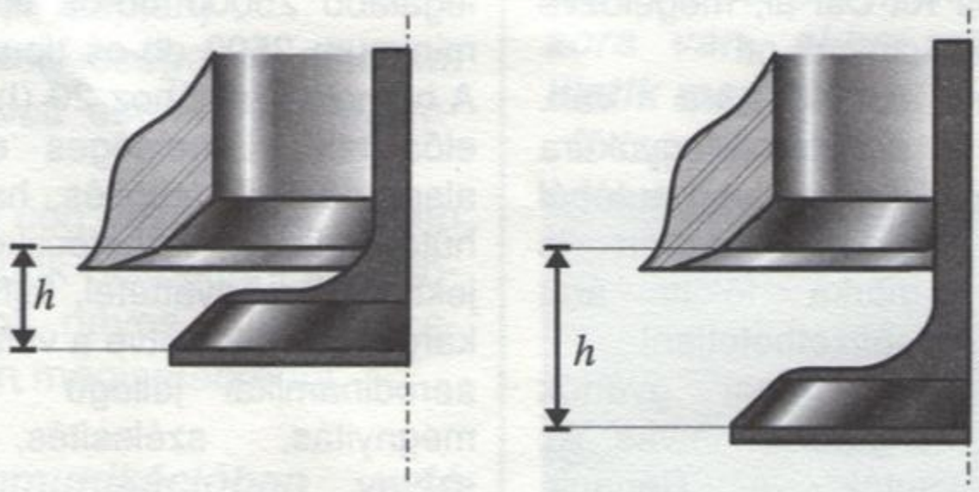
A tuningolt motoroknál nagyon sokan tévesen "hegyes" tengely beszereléséről beszélnek, azonban a helyzet épp ezzel ellentétes, a sport tengely inkább "dundi", ezzel a profillal nő a szelep nyitvatartási ideje.



A rajzon jól látható, hogy mi a különbség a gyári (A), és a sport (B) vezérmű bütyök között. A gyári LADA vezérműtengely nyitvatartási értéke 256°. Ez azt jelenti, hogy a főtengely(!) 256°-ot fordul, amíg a szívószelep nyitva tart. (A négyütemű motoroknál a főtengely két fordulatot tesz, mialatt a vezérműtengely fordul egyet, tehát az "α" szög az ábrán valójában 256/2, azaz 128°.)

Ennek az értéknek a módosításával, ami elérheti a 300-316°-ot, egyes pályamotoroknál a 328-332°-ot is. Így növeljük az időt, amíg egy ütem alatt az üzemanyag a hengerekbe jut. A sport tengelyektől természetesen a motor járása alacsony fordulaton egyenetlenné válik, a teljesítményt csak a jellemző, magasabb fordulaton adja le.

Másik lehetőség, ha a szelepeket mélyebbre nyitjuk, és ezzel növeljük azt a keresztmetszetet, amely a friss benzin-levegő keverék beáramlik a motorba. Ehhez a bütyök magasságát (a szelepemelés mértékét - *h*) kell növelnünk, a növelés mértéke általában 1-3 mm között változik.

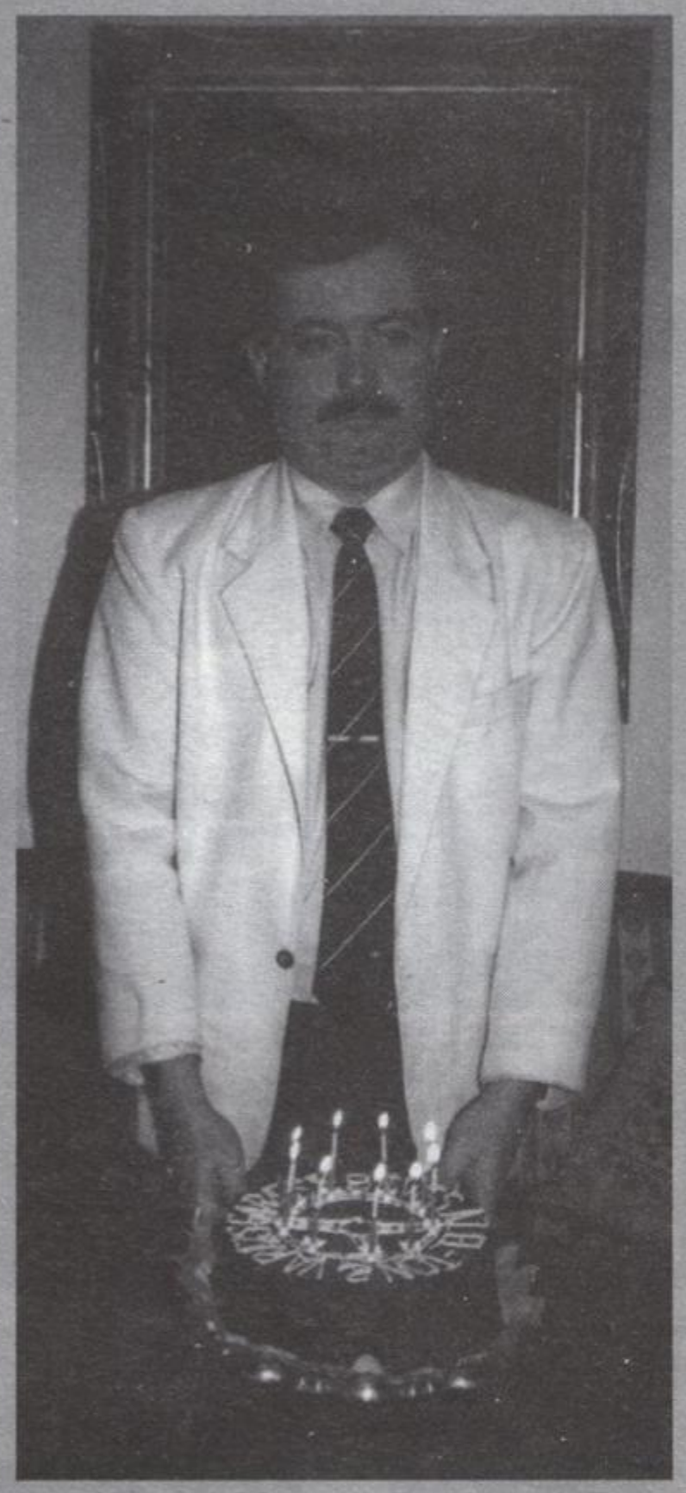


A sport tengelyeknél természetesen a két változtatás kombinálásával érik el a kívánt teljesítmény növekedést.

A többlet üzemanyag több égésterméket produkál, ennek elvezetésére egy későbbi cikkünkben visszatérünk.

SZUROMI RACING
BP. 1185, Bajcsy Zs. u. 34. Tel.: 2593385

9 ÉVES AZ EL-TON & VARÁZS GARÁZS SE!



Újabb évfordulójához érkezett a Mixi Rallye Team. Január 20-án volt kilenc éves az ország legnagyobb létszámú autósportegyesülete.

A közel száz versenyzőt tömörítő csapat legnagyobb erőssége a töretlen jókedv és a kifogyhatatlan lelkesedés. A hazai klubok közül Ők azon kevesek egyike, akik szívesen várnak mindenkit maguk közé, aki szeretné elkezdeni az autósportot.

Idén még egy alkalommal ünnepelnek majd október 29-én, akkor lesz ugyanis az egyesület 9 éves, 9 hónapos és 9 napos.

HOMOLOGIZÁCIÓ

Folytatjuk az előző számunkban megkezdett, a rallyversenyzésre engedélyezett autók listáját. A listától a nemzeti szövetségek különleges esetben eltérhetnek, azonban ez csak néhány típust jelenthet.
A hazai első osztályú bajnokságban, és nemzetközi versenyeken azonban ez a lista az érvényes.

LADA				
2105	1295	A	5174	1999+
2108	1288	A	5308	1999+
Samara 21083	1500	A	5345	1999+
21074	1569	A	5381	1998+
LANCIA				
Delta HF Integrale 16V	3392	A-N	5394	1996
Delta HF Integrale	3392	A-N	5448	1998
MARUTI				
Maruti 800	796	A	5371	1999+
MAZDA				
Familia 4WD BFMR	2716	A-N	5286	1997
Familia 4WD BG8	3127	A-N	5415	1996
Familia GT-R 4WD	3128	A-N	5473	1998+
Xedos 6 2.0	1996	A	5459	1998+
626 2.5 Sedan	2497	A	5496	1998+
Lantis Coupe 2.0	1996	A	5514	1999+
MITSUBISHI				
Galant VR4	3396	A-N	5364	1996
Mirage 1600	1596	A-N	5388	1996
Lancer Evolution	3396	A-N	5469	1999+
4G93 Engine	1834	F3	315	2000+
MOSZKVICS				
AZLK 2141 Aleko Rally	1569	A	5361	1998+
NISSAN				
March Super Turbo	1582	A-N	5389	1996
Skyline GTR Turbo	4367	A-N	5405	1999+
Pulsar GTI-R	3397	A-N	5427	1999+
Primera	1998	A-N	5461	1999+
Sunny GTI	1998	A-N	5470	1999+
Skyline GTS25	2499	A	5501	1999+
Sunny	1498	A	5523	1999+
OPEL				
Corsa A-1.0 L	993	A	5106	1996
Corsa A-1.3	1297	A	5170	1996
Kadett E-1.3	1297	A	5243	1996
Vauxhall Astra B serie	1297	A	5253	1996
Vauxhall Nova Saloon	1196	A-N	5254	1996
Vauxhall Nova 1300	1297	A-N	5315	1996
Kadett E GSi 2.0 L	1998	A-N	5320	1996
Kadett E GSi MY88	1998	A	5338	1996
Kadett E GSi/GTE16V	1998	A-N	5369	1996
Nova GTE/Corsa GSi	1598	A-N	5375	1998
Omega-A 3.0	2969	A	5391	1996
Omega-A 3.0 24V	2969	A-N	5426	1999
Calibra 16V	1998	A-N	5430	1999+
Vectra 16V	1998	A-N	5431	1999+
Astra F GSi/GTE 16V	1998	A-N	5452	1999+
Calibra Turbo 4x4	3396	A-N	5477	1999+
Astra 2.0	1998	A	5484	1998+
Corsa-B 1.6i	1598	A-N	5516	1999+
Astra-A 16V	1998	F3	310	2000+
OYAK-RENAULT				
11 TXE	1721	A-N	5393	1999+
12 Toros R	1397	A-N	5396	1999+
PEUGEOT				
205 GTI (115CV)	1580	A-N	5301	1996
205 GTI 1900	1905	A-N	5325	1999+
309 GTI	1905	A-N	5332	1996
205 Rallye	1294	A-N	5366	1996
405 MI 16	1905	A	5380	1999+
309 GTI 16	1905	A-N	5419	1996
106 XSI	1361	A-N	5453	1999+
106 XN	954	A-N	5489	1999+
106 Rallye	1294	A-N	5505	1999
405 MI 16	1998	A	5507	1999+
306 16S	1998	A-N	5510	1999+
PROTON				
Wira/Persona 1.6LXI	1597	A-N	5524	1999+
RENAULT				
21 RX L483	1995	A-N	5311	1998
21 RS L482	1721	A-N	5312	1998
4 GTL 1128	1108	A-N	5313	1998
21 2.Litres Turbo	3391	A-N	5349	1998
R19 GTS Type B	1390	A-N	5378	1999+
R19 GTX Type B	1721	A-N	5379	1999+
25 GTX Type B 29 E	2165	A	5395	1998
19 GTR	1797	A	5407	1999+
19 16S Type C539	1764	A-N	5418	1999+
Clio 16S Type C575	1764	A-N	5433	1999+
19 16S Type L53D	1764	A-N	5474	1999+
Clio RN 1200	1171	A-N	5485	1999+
Laguna B56	1998	A	5511	1999+
Clio Williams	1998	F3	314	2000+
ROVER				
Metro GTI	1396	A-N	5447	2000
220 GTi	1997	A-N	5475	2000+
Mini Cooper 1.3i	1274	A-N	5502	2000+
SAAB				
900 Turbo 16	3375	A-N	5293	1998
9000 Turbo 16	3375	A-N	5304	1997
900 S 16 Sedan	1985	A	5321	1998
900 S 16 Combi Coupe	1985	A	5322	1998
9000 T 16-2.3	3894	A-N	5435	1996
9000 CS 2.3Turbo	3893	A-N	5455	1999+
900 Turbo	3375	A-N	5525	1999+
SEAT				
Marbella GL 5vel	903	A	5358	1998+
Ibiza 1.5 SXI	1461	A-N	5368	1998
Toledo GT 16V	1781	A-N	5478	1998+
Ibiza GTi 2.0	1985	A-N	5504	1999+
Ibiza GTi 16V	1781	A-N	5517	1999+
SKODA				
Favorit 136 L	1289	A-N	5373	1998+
Felicia	1289	A-N	5528	1999+
SUBARU				
4WD Turbo Sedan	3029	A-N	5259	1997
1.8 4WD S/W AL AN	1782	A	5302	1997
4WD (1.2) Sedan KA	1189	A-N	5397	1997
Legacy 4WD Turbo	3390	A-N	5399	1999+
Legacy Sedan2.2 4WD	2212	A-N	5420	1999+
Legacy W 2.0 4WD BF	3391	A-N	5421	1999+
Legacy Sedan 4WDBC	1994	A-N	5422	1999+
Vivio Sedan 4WD S KK	1119	A-N	5464	1999+
Imprezza 555 GC8	3391	A-N	5480	1999+
SUZUKI				
Swift 1300 (AA34S)	1299	A-N	5382	1999+

CIGÁNYKERÉK



Kiss Attlia izsáki olvasónk felvétele

ELADÓ!

SUZUKI Swift GTi "A" csoportos ralllyautó (új kasznis) + 1db 54-es SPARCO tűzálló overall + 1db OMP sisakhangosító.
Tel.:420 0875

PEUGEOT 205 GTi 1.6 versenyautó, tréningautó és alkatrészek.
Horváth Gábor, Tel.: 06/23/354679

LADA 2105 "N2" versenyautó, hibátlan, versenykész, Gál motorral.
Tel.: 20/416989

LADA 2105 "A" csoportos versenyautó. Érd. 8-17-ig Tel.: 2953385
Megtekinthető: Bp. 1031, Dósa u. 3.
Rauth Tibor

LADA 2105 "N2" rallyautó rajtkész állapotban.
06/30/502611 Babinecz Zsolt.

Két db TRABANT "A" csoportos, gépkönyvvel. Az egyik első osztályban Pécsen futott, a másik másodosztályban ment. Ugyanitt különböző Trabant versenyalkatrészek. Rendelésre versenymotorok, kipufogók készítése.
Tel.: 06/1/1368664 Erdei Zsolt.



Vajland Gyula és Kuncz Dezső
Püspökladányban alapozzák a rally-hagyományokat.

E.P. Paulus
MŰSZAKI-KERESKEDELMI RT.

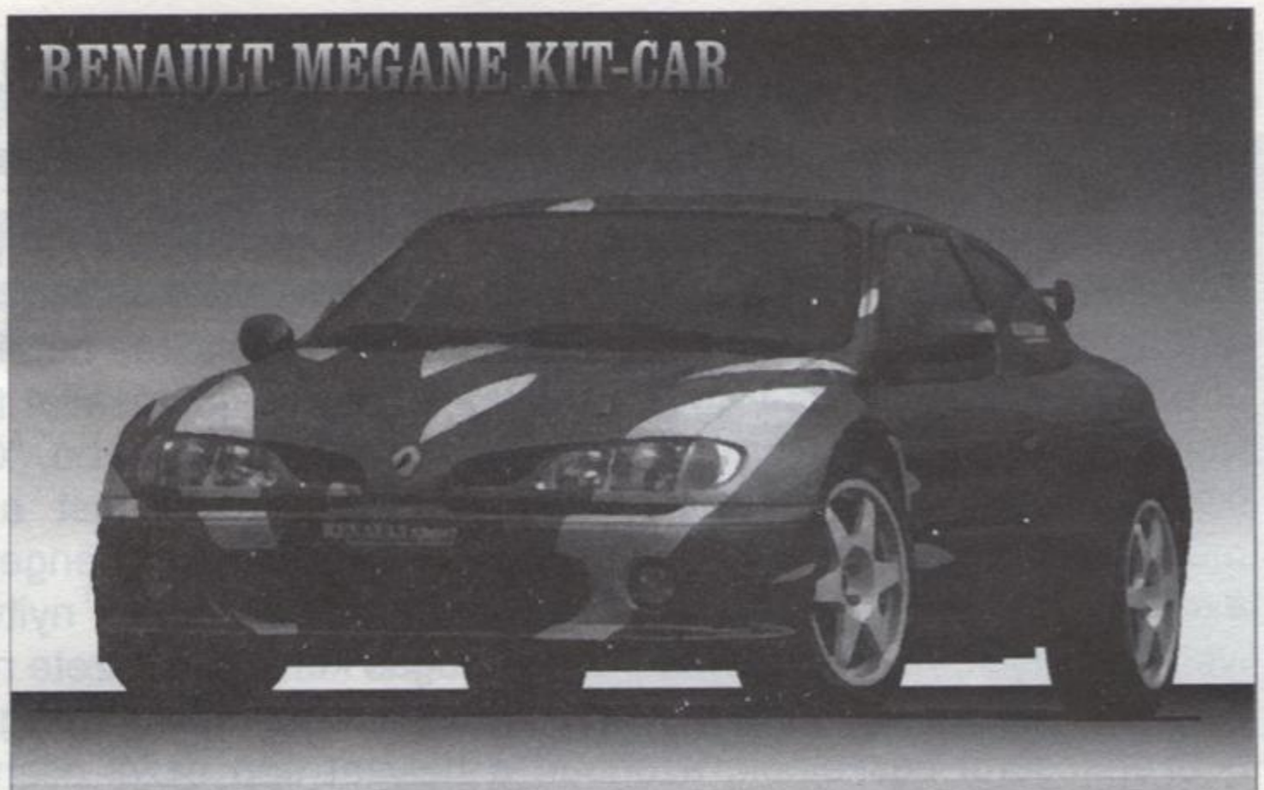
AUTÓCSAPÁGYAK
kerékcsapágyak * váltócsapágyak (automata és mechanikus váltókhoz * differenciálmű csapágyak * toronycsapágyak * ékszíjfeszítő görgők * kuplung kinyomócsapágyak

CSAPÁGYTARTOZÉKOK
csapágyak, szorító hüvelyek * Seeger gyűrűk * szimmeringek * zsírzópumpák * LOCTITE termékek

AUTÓALKATRÉSZEK
SCHÖTTLE dugattyúgyűrűk, szelepvezetők * WAHLER termosztátok * ELRING tömítések, szimmeringek * GATES ékszíjak * ALCO szűrők * FEBI futóműalkatrészek * PADIG fékbetétek * LODGE gyujtógyertyák, izzógyertyák * KOLBENSCHMIDT siklócsapágyak

CSAPÁGY - SZAKÜZLETEK

1185 Budapest,	Zempléni u.2-4.	Tel:2920000, Fax:2924460
1094 Budapest,	Páva u. 30/a.	Tel:2179871, Tel/Fax:2179873
1211 Budapest,	Csepel Művek 1. kapu	Tel/fax:2762222/3051
7633 Pécs,	Kőrösi Cs. S. u. 8.	Tel/Fax:72-252923
4032 Debrecen,	Borbíró tér 6.	Tel/Fax:52-447880
2040 Budaörs,	Ramovill raktár	Tel/Fax: 1853659/35 m.



A rallyvilág nem kis meglepetésére az idei MonteCarlo Rallyn, amelyik ráadásul F2 futamként szerepelt a VB naptárban, a Renault gyár nem nevezett a stílusteremtő Clio Kit-Car-ral. Elmaradt tehát a várva-várt csata az időközben beérett Peugeot és a Renault között. A miértre megérkezett a felelet az itt látható gyönyörűség képében. Míg a Clio az R 5 Turbó Maxi formavilágát támasztotta fel, a MEGANE még mélyebbre nyúlt vissza rally-lelkünk bugyraiba. Romantikus formája, mitagadás már-már erotikus domborulatai a nagy ős, az eredeti Alpine világát idézi.(ld. lapunk hátsó borítóján). Erő, de nem agresszió, és stabilitás sugárzik a négy sarkára szorított malomkeréknyi kerekei felől. Ragnotti-t ismerve a premier a Korzika Raliye-n nem hétköznapi tüzijátékot sejtet.

Kit-Car

Eredetileg az F2 kategória (Formula 2000 - feltöltő nélküli 2000 cm^3 alatti kétkerékhajtású autók) a rallyversenyzés költségrobbanását volt hivatva megfékezni. A bejelentett korlátozá--sokra a rajongók, de főleg a gyárak élénk tiltakozással reagáltak, hiszen a fejlesztésbe ölt milliárdok percek alatt kidobott pénzzé alakultak volna.(lásd "B" csoport megszüntetése).

Az első engedmény a Kit-Car-ok bevezetése volt. Ezeknek az autóknak a homologizációjához jóval kevesebb darabot kell előállítani, az autó jobban eltérhet az alapmodelltől. Bennük mintha a régi "B" csoport született volna újjá. Ezek a korszerű motorok relatív kis hengerűrtartalmuk ellenére a 300 lóerőt ostromolják. Ha összehasonlítjuk pl. a hasonló teljesítményű "N" csoport felső kategóriájával, az osztóműnél és a plusz differenciálnál keletkező veszteség, a többlet súly és a turbólyuk miatt vitathatatlan az előnyük. Bebizonyosodott ez a Monte Carlo Rallye-n, ahol a győztes Bernardíni mögött második lett Delacour a Peugeot 306-os Kit-Car-al, megelőzve a Toyotás Armin Schwarz-ot!

Természetesen ennek ára van. Pontosabban a pénztárca-fogyókúra ezúttal sem sikerült. Egy ilyen autóból egy tavalyi, használt darabért is háromszázezer márka fölötti árat kérnek. Az idei? Megfizethetetlen!

Mindenesetre az európai gyártók fantáziáját megmozgatta a kihívás. Az ismert versenyautók: a Renault, Peugeot, Seat, Skoda mellett készül a BMW, és már tesztpályán zümmög a Lada is.

A távolkeleti gyártók azonban makacsul a jelenlegi legfelső kategóriáját erőltetik. Az ezredforduló azonban a turbó-4WD végét jelentette volna.. ha nem jön a Turbó Kit-Car kategória - azaz új nevén a World Rally Car, a WRC. 1997-től minden FIA versenyen részt vehetnek - döntött a FIA a decemberi ülésén. Egyetlen megkötés, hogy a VB-n harmincnégy mm-es, a többi versenyen harminckettes turbószűkítőt kell használni. Az autó egy legalább .25000 db-os típuscsaládból, minimum 2500 db-os típusból épülhet. A homologizációhoz 20 (!) darabot kell előállítani. Lehetséges eltérések az alapmodelltől: feltöltés, hajtás, áttétel, hűtőrendszer, vízbefecskendezés, injektor, kormányáttétel, felfüggesztés. A karosszériát tekintve a változtatás lehet aerodinamikai jellegű - karosszéria megnyitás, szélesítés, stabilizáló szárny.

Változtatható a nyomtáv. Nem is nagyon maradt semmi, ami kötött.

Ha ez így marad, jövőre jónéhány UFÓ prototípus megjelenik a rallypályákon. Csak nehogy megint kiderüljön, hogy az autók túl erősek, túl veszélyesek és túl drágák. De hogy gyönyörűek lesznek, az biztos.

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 2. (1973)

Összeállította: Csűri Gábor



RENAULT ALPINE ALLO



A hetvenes évek elején tűntek fel az első, kifejezetten rally-célokra konstrurált, kisebb-nagyobb sorozatban gyártott autók sportváltozatai. Az első igazán komoly rallyautó, mely teljesen új korszakot nyitott a sportág történetében, a franciák remekműve volt: a Renault dieppe-i résztulajdonosának autóversenyző fia, Jean Redele által alapított Alpine tunincégnél készült, Renault technikával felvértezett sportkocsi, a Renault Alpine A 110-es.

Az autót Marcel Hubert tervezte. Az Alpine egyik jellegzetessége az erős központi csőalváz volt. Erre szerelték az üvegszál-erősítésű műanyagból készült, igen áramvonalas karosszériát. A farmotoros konstrukció ellenére az autó stabil és biztonságos volt, nem jellemezték az ilyen típusok szokásos problémái. Ez elsősorban a negatív kerékdőlésnek, és az erős felfüggesztésnek volt köszönhető.

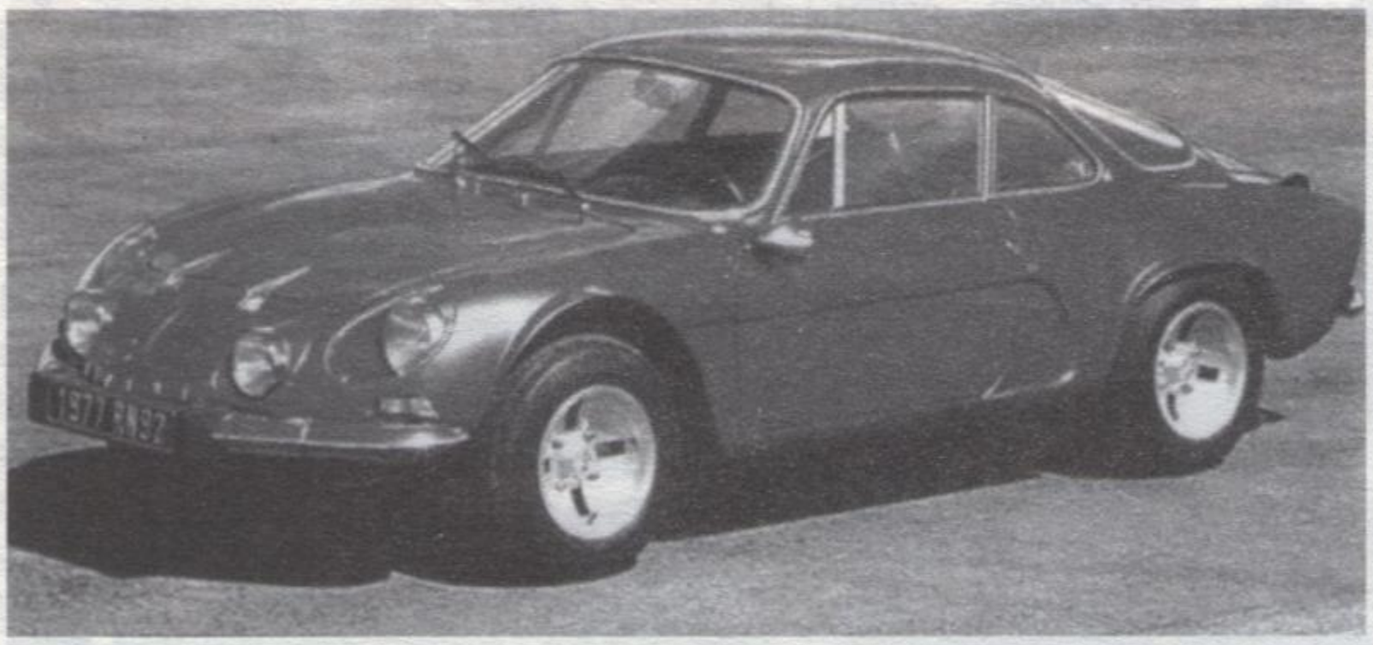
Nem véletlen, hogy 1973. januárjában a Monte-Carlo Rallye-t, a legelső világbajnoki futamot Renault Alpine Allo-essel nyerték. A győztes versenyző a francia Claude Andreut volt. Az Alpine ekkor már legszebb "férfikorát" taposta, hiszen első változata (A 108) már 1957-ben bemutatkozott. 1963-ban típusmódosítás következtében az autó neve Allo lett. Az eredeti koncepció nem változott, mindössze a beszerelt erőforrások tekitetében volt különbség. Az Allo-esbe a Renault 8 Majorból, az R-8 Gordiniből az R-16-ból, illetve az R-16 GTS-ből származó négyhengereseket szerelték.

Az Allo-est eredetileg a vásárlóknak szánt olcsó, ám gyors sportkocsinak



tervezték, s csak menetközben jöttek rá a franciák, hogy ebből a farmotoros, könnyű autóból milyen jó kis rallygépet lehetne csinálni. Az eredmény: megnyerték az első rally-világbajnokságot. 1974-ben debütált az olaszok csodafegyvere, a Lancia Stratos. A vadonatúj bombázó háttérbe szorította a kis Renault-t, nem sikerült megvédeni a VB-címet.

Az A 110 ugyan rallyautóként szerzett hírnevet, szerényebb kivitelű utcai autóként is nagyon népszerű volt. A nagy teljesítményű rally-változat motorja 1796 cm^3-es, 180 lóerős volt.



Az alapváltozatok:

Renault Alpine A 110
A 110 Berlinetta Tour de France
motor: négyhengeres, soros, felülvezérelt, 955 cm3
max. teljesítmény: 66 LE/6250 ford./min
max: sebesség: 180 km/h

Renault Alpine A 110
A 110 1300 S
motor: négyhengeres, soros, felülvezérelt, 1296 cm3
max. teljesítmény: 120 LE/7200 ford./min
max: sebesség: 215 km/h

A 110 Berlinetta 1600 SX
motor: négyhengeres, soros, 1647 cm3
porlasztó: 1 db kéttorkú Weber 32 DAR max.
max: sebesség: 195 km/h
gyorsulás: 0-100 km/h: 10 s
saját tömeg: 790 kg
teljesítménytömeg: 8,3 kg/LE