Ára 250 Ft

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, és a versenyeken

Kisbér
Veszprém
Olasz rally magyar szemmel

Klima fotó

VIDEO

EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

1992 júliustól decemberig 1 – 6

1993 januártól decemberig 7 – 18

1994 januártól decemberig 19 – 30

1995

'95 JANUÁR	'95 FEBRUÁR	'95 MÁRCIUS	'95 MÁJUS
31 RAC Targa Fiorio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biasion(FordEscort)	33 SVÉD RALLY Boucles de Spa Rally del Ciocco Bajnokok Tornája AUTÓKAMERA Kankunnen(Toyota)	Rally Torino Circuit Des Ardennes 34 Grasse Alpin Rallye des Geants AUTÓKAMERA: Meneghini(Clio Maxi)
'95 ÁPRILIS	**'95 JÚNIUS**	**'95 JÚLIUS**	**'95 AUGUSZTUS**
35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	Alsazia Raid Polski 39 Marca Ypres AUTÓKAMERA: Dallavilla(Toyota GT4)
'95 SZEPT.	**'95 OKTÓBER**	**'95 NOVEMBER**	**'95 DECEMBER**
ÚJZÉLAND Rally della Lana Deutschland 38 Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	AUSZTRÁLIA Ezertó Rally Elpa-Messina 40 Mobile AUTÓKAMERA: Blomquist (FordEscort)	SANREMO 41 Mont Blanc Cyprus Rally Bassano - Antibes AUTÓKAMERA: C.Sainz (Subaru)	Catalunya 42 San Marino SEMPERIT Piancavallo - Aviano AUTÓKAMERA: F. Tabaton (Toyota C.)

1996

'96 JANUÁR	'96 FEBRUÁR	'96 MÁRCIUS	'96 ÁPRILIS
43 RAC Condroz Gerona Tourquet - Monza AUTÓKAMERA: R. Travaglia (Renault)	44	45 Fiat 500 Kupa Svéd Rally - Arctic Cunico campione AUTÓKAMERA P. Longhi (Ford Esc.)	GRANADA DAKAR '96 46
'96 MÁJUS			
47 Palme Ciocco Torino Coppa Liburna AUTÓKAMERA: A. Fiorio(BMW318IS)			

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



201 **1991**

202 **1992**

203 **1993**

204 **1994**

210 **1995**

HARD CRASH

örült bukások

205 **Volume 1.**

206 **Volume 2.**

207 **Volume 3.**

Külföldi versenyek

SZEPTEMBER
5-8. Rallye Mont Blanc EB 10x (F)
12-14. Principe Asturias EB 10x (E)
12-15. Rally Manx EB 20x (GB)
13-16. Rally Australia VB+F2 (AUS)
26-29. Rothmans Cyprus EB 20x (CY)

OKTÓBER
11-13. Hermes-Dodonis EB 5x (GR)
12-16. Sanremo VB (I)
18-20. Azur-Antibes EB 20x (F)
30-11.03. San Marino EB 10x (RSM)
31-11.03. Rallye do Algavre EB5x (P)

NOVEMBER
3-6. Catalunia VB+F2 (E)
7-9. Semperit EB 10x (A)
8-9. Golden Tulip EB 5x (NL)
22-24. Rally du Var EB 5x (F)
24-27. Network Q RAC F2 (GB)

A közeli, illetve magyar indulókkal kecsegtető versenyekről (pl. Sanremo, Semperit, stb.) igyekszünk minél pontosabb előzetes idő és útvonaltervet beszerezni, és közzétenni.

A VB állása

1. T. Mäkinen (FIN)	75
2. C. Sainz (E)	62
3. K. Eriksson (S)	43
4. C. McRae (GB)	42
5. P. Liatti (I)	37
6. J. Kankkunen (FIN)	22

"N" csoport

1. U. Nittel (D)	33
2. G. Trelles (ROU)	20
3. K. Backlund (S)	13
M. Lieu (CND)	13
H. Miyosi (J)	13

DUNAKANYAR RÁDIÓ
FM 91.9
FM 68.99

ez nem AZ!

Bizony szalad az idő. Egyenesen rohan, méghozzá olyan sebességgel, hogy a traffipax se veszi észre. Bizonyos dolgok a feledés homályába vesznek, pedig jobb lenne emlékezni rájuk. Például arra, hogy néhány évvel ezelőtt a Renault szervezett egy kétes értékű autóversenyt, amely "halálrally" néven került be a köztudatba. Emlékezzünk csak vissza. Hosszú útvonal, közutakon, jónéhány amatőr úrvezető, óriási reklám, értékes - mi több - túl értékes díjak. Két Twingo. Hiába volt a rengeteg rendőr és traffipax, hiába volt a sok szigorú intelem. A jutalom bűveletében állt mindenki a gázon... aztán az operatőr kolléga, a verseny halálos áldozatának temetésén. A halálrally eredménye végül leginkább az volt, hogy tovább rontotta a hazai autósport amúgy is mostoha helyzetét.
A mondás szerint más kárán tanul az okos. Ebből egyenesen következik, hogy valami nem egészen stimmel a Fiat házatáján. Ezúttal ugyanis a patinás olasz márka nevét teszik ki annak, hogy egy kalap alá vegyék a hülyeséggel. A Fiat ugyanis szinte lemásolta a "halálrally" legfontosabb elemeit. A verseny kiírásában ugyan mindjárt egy nagyot téved, de mindez nem változtat a lényegen. A szervezők ugyanis "legelső autós tortúra" néven írták ki a versenynek aligha nevezhető kocsizást, annak ellenére, hogy az elsőséget már elkönyvelhette a Renault.
Az eseményről nyilatkozó szervezők persze váltig magyarázzák, hogy ez a verseny nem olyan verseny, mert itt aztán intettek, felhívtak figyelmet, szerveztek traffipaxot, annyit, hogy még Kovács 73 Józsi törzsőrmester családi Szmenáját is rendszerbe állították. A tapasztalat azonban az, hogy a rendőrségi sebességmérés nem orvosság a hülyeségre, nem akadálya a sebességnek annyit ér, mint ravatalnál a részvét. Vagyis a rendőrség is "partner" ebben az egészben. Lényeg a reklám, a felhajtás és a pénz. Mert ha valaki befizette - és jópáran befizették - a 75 ezer forint nevezési díjat, úgy nem akarja elbukni. Mindent megtesz, hogy megnyerje a fődíjat, a 4,3 millió forintos Barchettát, vagy a másodiknak járó 146-os Alfát, - egye fene - a harmadik jutalmat a Chinqucentót. Ráadásul, a lúd legyen kövér elve alapján, akár öten is ülhetnek egy kocsiba. A dologban az a legszomorúbb, hogy ehhez, mint fővédnök, egy autóversenyző is adja a nevét.
Hogy kik nyerik az autókat, azt nem lehet tudni. Azt azonban igen, hogy ki lesz a vesztes. Mindazok, akik az autósportot művelik, szeretik és támogatják. Mert elég a legkisebb baleset, hogy a szponzorok ismét szorosra zárják a bukszájukat, ha megint fekete folt esik az autósporton. Annak ellenére, hogy egy ilyen rendezvénynek semmi köze a versenyzéshez és a sporthoz. Érdekes továbbá az is, hogy éppen azok a cégek nem támogatják a rallyt, akik egy ilyen rosszízű eseményre milliókat költenek.

Ez persze nem jelenti azt, hogy ne találjon ki senki, semmiféle autós vetélkedést. Vegyünk mindjárt egy példát. Ferjáncz Attila is nevét adta egy versenyhez, amelyet Magyar Borok Útja Rally néven rendeznek augusztus végén. Ez is reklám, méghozzá a magyar borok reklámja. A futam a történelmi borvidékeket érinti, összekapcsolva a hegy levét az autózással, annak ellenére, hogy a két dolgot éppen egyszerre nem szabad kipróbálni. A díj elsősorban erkölcsi dicsőség, jó buli és persze egy értékes serbli, amitől viszont senkinek sem lesz álmatlan éjszakája ha nem viheti haza. A verseny sem a közutakon dől el, nem a vezetői kvalitások számítanak. Illetve azok is, hiszen tesztlapok kitöltésén kívül néhány ügyességi verseny alapján alakul ki a végső sorrend. A szervezők kínosan ügyeltek arra, hogy a verseny végén senkinek se keseredjen meg az aszu a szájában.
Vagyis lehet így is.

Kérdés persze, hányan figyelnek oda majd a borok útjára akkor, ha a Fiat rendezvényén történik valami tragédia. Mert az lesz csak a magyar autósport, a rally igazi tortúrája.

Schwartzenberger István

Kisbér ANNO 1996

A külföldi kiruccanás után, már egy teljesebb mezőny sorakozott fel, hogy megküzdjön egymással a bajnokság negyedik futamán. A kisbéri harc előkészületein még *Keleti György* a legelső magyar hadfi, pontosabban a honvédelmi tárca minisztere is megjelent, jóllehet, ebben a küzdelemben csak annyiban érdekelt, hogy Kisbért képviseli a "Tisztelt házban". Persze kicsit a ralit is képviselhetné, mert mint az éppen Kassán kiderült, a nemzetközi feszültségeknek nyoma sincs ott ahol elegendő benzingőz kerül a levegőbe.

Hogy mennyit érzett ebből *Keleti György* a kisbéri verseny rajtjánál, azt nem lehetett tudni, míg a rali értői és rajongói már a verseny előtti hírekből tudhatták, hogy egyesek átrendezték soraikat, mások új fegyverzettel jelentek meg, míg megint mások átalakították technikájukat, ettől remélve a hatékonyabb offenzívát.

Vegyük tehát sorra, - Keleti miniszter úr számára is érthetőbb módon - miként változott a hadrend. Először is az elmúlt évek bajnoka, a tavalyi tronfosztás óta egyfolytában gyengélkedő lovát, a *Ranga-Büki* kettős leváltotta. Méghozzá a legnagyobb hadititokban, nehogy valaki is megsejtsen valamit. Az olasz istálló szerintük még virslinek sem alkalmas gebéjét paterolták vissza a talján *Mauro Nocentininek*, majd kerestek egy igazi paripát, lehetőleg olyat, amely felveheti a versenyt az ifjú bajnok japán származású telivéreivel. Kézenfekvő volt, hogy olyat kell találniuk, amely nagy világcsatákban is megállta már a helyét. Így esett a választás a Prodrive tenyészet egyik legiskolázottabb jószágára egy Subaru Imprezára, amelyre Galliában leltek. A francia *Paul Bernard* nevével fémjelzett istállóból, a legjobb küzdők keze alól kikerülő csodaautó, ugyancsak a meglepetés erejével hatott, s bár jóllehet mindenki tudta, hogy a háborút már elvesztette a Mol hadtest, azért egy-két csatagyőzelemmel még javítható a harci morál és elbizonytalanítható az ellenfél.

Ugyancsak a kisbéri meglepetéssszéria része volt, hogy több mint féléves előkészítés után megjelent a színen egy piros Nissan, egy szó szerint angol telivér, nyergében *Turi Tamással*, a magyarok egyik elismerten legvitézebb ifjával, jobbján egy kiváló és megszokott fegyver-..., pontosabban itinerhordozóval, akivel már jól kigyakoroltak egy sikerre vezető harcmodort. Mindezt, a Nissan-Shell-Juventus Rádió kompániát egy, már több háború és számtalan csatagyőzelmet kiharcolt veterán hadfi fogja össze, akit csak *Nagykokó* néven ismert már a korabeli krónika is.

Mindenképpen a meglepetések sorába tartozott, hogy két jónevű, a tűzkeresztségen még a legendás korszakokban átesett harcos egyszerre elégelte meg a "muraközivel" a könnyűlovasságban való viaskodást, az "N"-ből az "A" csoportosok csatamezejére terelték át öregecske csataménjeiket. A *Vojcsik-Kovács* és a *Hubert-Mészáros* páros egyaránt az erősebb fegyvernemben szálltak harcba Sierráikkal. Mint azt már tudjuk, ez a háború is csak olyan mint a többi, ehhez is három dolog kell, pénz, pénz és pénz. Már nem elegendő a tapasztalat és a tehetség, a harcedzettség mit sem ér, ha kifogy a vitéz alól a lova. Ha már újítani kell, újítsunk nagyot - gondolták - megszabadították a jószágokat a felesleges súlyoktól, leadattak velük néhány kilót, kicserélték benne a kicserélnivalókat, lelket leheltek beléjük és kész. Máris új fegyvernembe soroltatott a két Sierrás.

Persze ott volt még a legnagyobb és leghíresebb veterán, aki Kisbéren - miniszter ide, *Keleti György* oda- vitathatatlanul magáénak mondhatja a tábornoki vagy admirálisi rangot. *Ferjáncz* ugyanis évekkel ezelőtt kijelölte a küzdőteret, megálmodta az egész csatát, amit évről évre eljátszat, úgy, hogy maga is kiveszi részét a viadalból. Ezúttal azonban sérülten, mert korábban, egy laza, komoly harcosokhoz talán méltatlan lovagi tornán, amelyet lábtengónak neveznek a civilek, sérülést szenvedett. Valami elszakadt szalag, meg törött szárkapoccsont gipszbe kényszerítette a legendás, öreg vitézt és meglehet a fehér kalodától már megszabadult, ám mégiscsak egy fájó jobb lábat kellett a féken tartani, és eképpen féken tartani a Fordot.

A legifjabb bajnokról, a tavaly verhetetlen ifj. *Tóthról* és Celicájáról persze szólni sem kell. Nála legfeljebb csak annyi változhat, hogy a Pegasus szerű szárnyas paripát, netán a másik, erőtől duzzadó, kecses kancát teszik-e alá. Ezúttal szárnyak nélkül, de aligha szárnyaszegetten állt rajthoz.



Mint azt említettük volt, mindeme prológusa a krónikának csak a kisbéri miniszter miatt íródott, e számára érthetőbb módon. A történet röviden annyi, hogy Kisbéren megint jó versenyt élvezhetett végig, néző és versenyző egyaránt. Nem volt egyszerű feladat célba érkezni, hiszen első napon a meleg, a másodikon pedig a murva tett próbára gépet, gumit, versenyzőt.

Ezúttal a nézők profitáltak legtöbbet a *Ranga-Büki* páros új Subarujából. A Mol versenyzőjét - jóllehet először ült az autóban, ezért amolyan ismerkedő tesztversenynek szánta - elkapta a lendület és máris feledni akarta a hosszúra sikeredett kudarcsorozatot. Ifj. *Tóth* csak minimális előnyt tudott szerezni az első két gyorsaságin, míg a harmadik szakaszon, a Tardosbánya és Bikolpuszta közti hat és fél kilométeres



Ri

Taki: Takácsy Pali Simon Tamással

aszfalton, azonos időt futott *Janikával.* Ezt fokozni is tudta, hiszen a hetedik gyorsaságin, ha egyetlen másodperccel is, de gyorsabb volt tavalyi trónfosztójánál és ismét megérezhette az esély izgalmának rég feledett ízét.

Mint azt verseny közben *Ranga Laci* mondta, ez az Impreza egy szinte tökéletes versenyautó, amivel ismét felszabadultan autózhat. Azon kívül, hogy néha le kell róla törölni a port, a szervíznek sokkal komolyabb munkája nem igen akad.

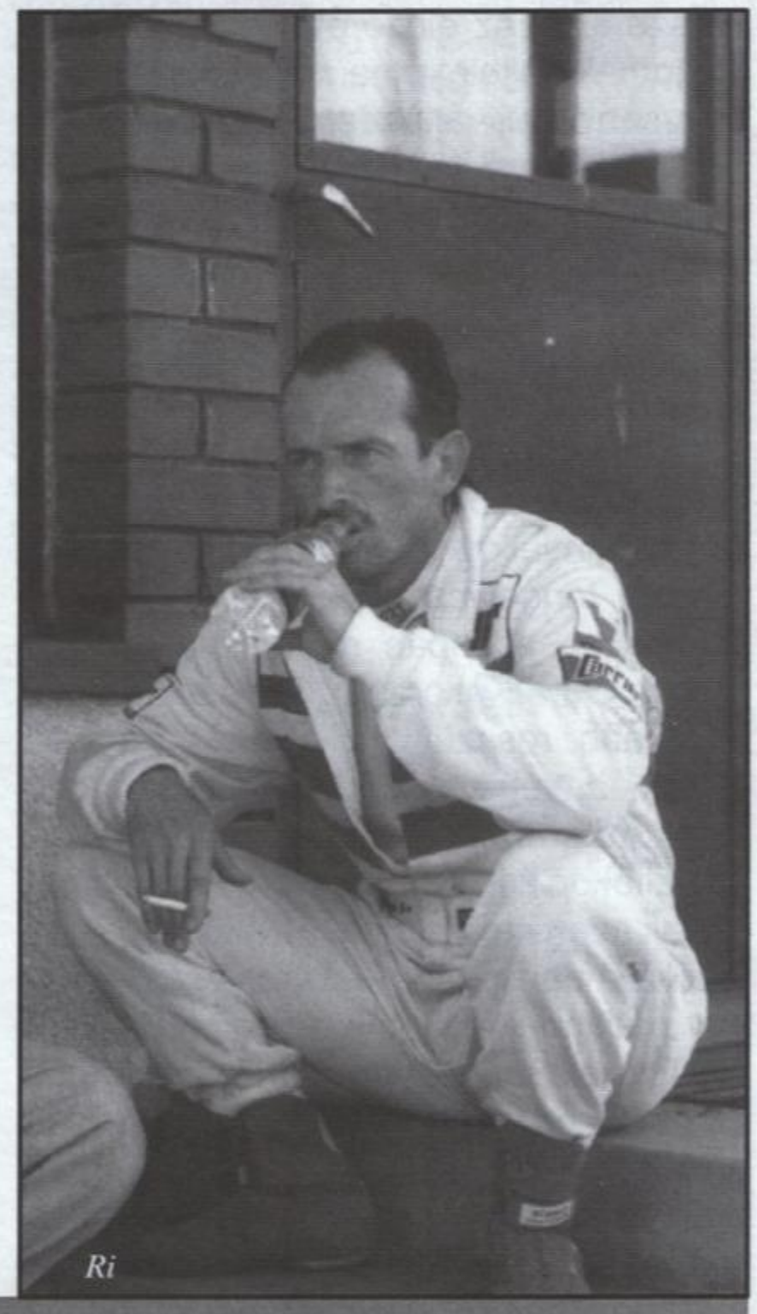
Gyorsról gyorsra egyre jobban kiismerte *Ranga* a Subarut, aminek *Érdi* örülhetett a legkevésbé, hiszen amíg a verseny elején fej-fej mellett autóztak - olyannyira, hogy az első szakaszon azonos időt mentek - addig a nap vége felé már tetemessé növekedett a különbség. A piros Mazda azonban éppen olyan biztosan tartotta harmadik helyét, mint *Janika* az elsőt, vagy *Ranga* a másodikat.

A negyedik helyet Ferjáncz bérelte ki, akinek nemcsak a technikai hátránnyal, a meleggel, ráadásul a fájdalommal is meg kellett küzdenie. A sérült és éppen csak összeforrott jobb láb ugyanis nem tudta elég erővel taposni a fékpedált, és így korábban kellett a jobb szélső pedálról átlépni a középsőre, így nőttek a fékutak. Ez pedig minden egyes kanyarnál sok apró időveszteséget jelentett.

A *Kiss-Kiss* páros mégsem csak ennek köszönhette, hogy mindvégig ott autózott az örökös bajnok mögött. "N"-es autójukkal mindössze hét másodperces hátrányban voltak *Ferdi* mögött, ami *Kiss Feri* rendkívüli tehetségét igazolta.

Ugyancsak imponáló volt, ahogyan *Hideg Krisztián* hajtotta kocsiját. A név kötelez alapon, vagy ha úgy tetszik a vér vízzé válásának lehetetlenségét igazolva, "*Kishideg*" eddig minden versenyen megvillanthatta tehetségét, ám Fortuna, ifjak lelkét edző szeszélye soha nem hagyta, hogy megmutassa igazi fényét. Az "N" csoport második helyén autózott és mindenki remélte, hogy a szerencse ezúttal Hidegék pártján marad, mert ezt a helyüket még a nap végén is elkönyvelhették maguknak.

Új autóval állt rajthoz a már profinak számító *Szeleczky* is. Szokásához híven látványosan és magabiztosan versenyzett, méghozzá úgy, hogy mindvégig jobb volt a bajnokságot a verseny előtt még vezető *Tóth Giliék-nél.* Gili ugyanis a biztonságos, taktikus versenyzés mellett



Ri



Klima fotó

döntött és abban bízott, hogy míg mások a második napon elhullanak a murván, addig az Audi elnyűhetetlen futóművének a dzsuva majd meg se kottyan. Vagyis saját bevallása szerint eltaktikázta a versenyt.
Bathóéknak viszont balszerencséjük volt. Mindjárt az első gyorsasági szakaszon megforogtak, ráadásul a Ford kéziféke is beragadt úgy, hogy a környebányai gyorsasági szakasz után egy rövid időre be kellett érniük a huszonkettedik hellyel. Ez azonban nem tartott sokáig és hamarosan már az "N" csoport negyedik helyén álltak azzal a kocsival, amely pilótája szerint korántsem olyan jó, mint az előző évi volt.

Persze arról az előző évi kocsiról *Konta* doktornak kellett volna nyilatkoznia. Erre a versenyre új váltót és új turbót kapott a Red Bull Ford, a kocsi, ahogyan doki mondta, nem volt az igazi. Ezt az abszolút tizedik hely is visszaigazolta.

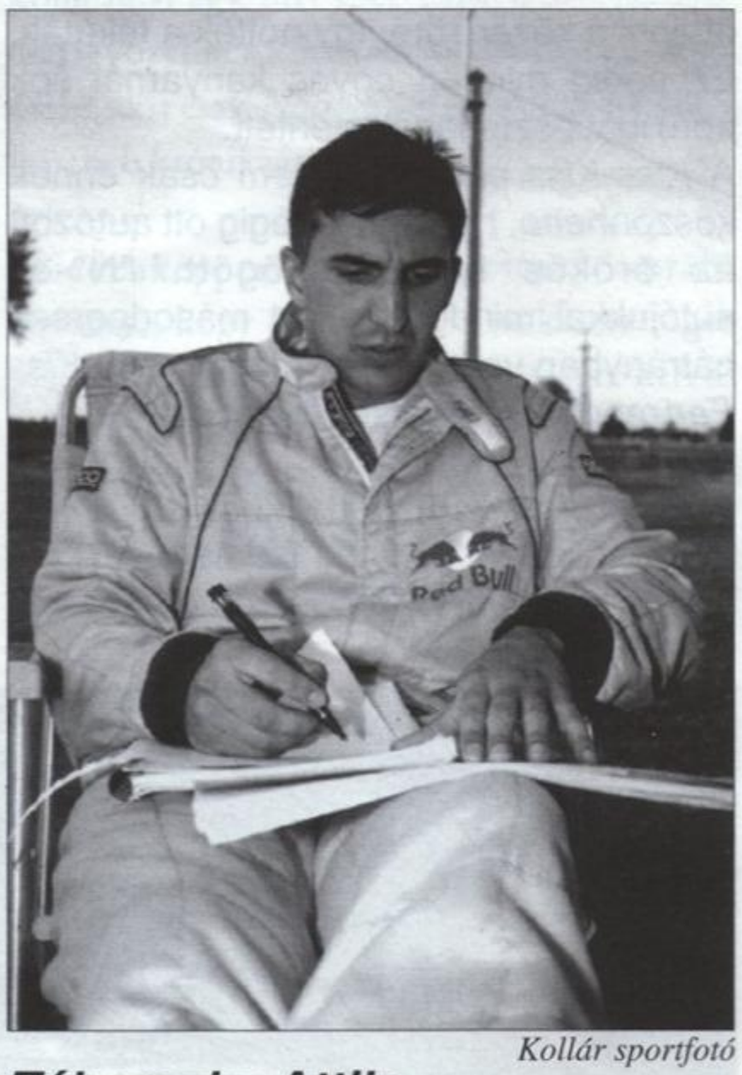
Komoly panaszra azonban leginkább *Turinak* lett volna oka, aki az abszolút hatodik helyről nyolc helyet esett vissza, miután vélhetően anyaghiba miatt, a környebányai gyorsaságin eltörött a gyári Nissan tengelycsonkja. Az első négy szakaszon azonban mint az álom úgy ment a piros Koko autó. *Turiéknak* annál is inkább rosszul jött a malőr, hiszen tudták, a két kerekes autó hátrányban lesz másnap a dzsuván, ezért az aszfaltokon kellett volna előnyt szerezni.
Voltak azért még néhányan akiknek akadt indoka a panaszra. *Gerencsérék* például egy padkának csapták a Ford futóművét és így a 37. helyen zárták a napot. *Oroszlánék* a lábatlani gyorson búcsúztak a versenytől, míg *Hubert* premierje az A csoportban kissé zűrösre sikeredett. Először a Sierra motorja állt le, majd amikor a kocsi ismét lábra kapott, az új váltó adta meg magát és a kegyelemdöfést. *Vizin* a kormányművel küszködött, *Vojcsik Golyó* pedig a kérdésre, hogy "mi baj van?", nemes egyszerűséggel csak annyit válaszolt, hogy minden.

Az első nap tehát nagyjából - belekalkulálva a rali meglepetéstényezőit - a papírforma szerint alakult. Sokan reménykedve várták a második napot, hiszen a murva nagyjából kiegyenlítheti a kocsik közti lóerőkülönbséget. Ráadásul egyesek kifejezetten elemükben érzik magukat az olyan utakon, ahol kereszt-



Klima fotó

Egy gyorsasági végig három keréken
Turi Tamás - Tóth Imre, Koko Team



Kollár sportfotó

Táborszky Attila
az első napot könyveli

ben lehet autózni. Ezek közé tartozik mindjárt *Janika*, aki reggel tetemesnek aligha mondható 13 másodperces előnnyel rajtolt el. Hogy szereti a murvát, a homokot, azt mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a másnapi első gyorsaságin, a hántai katlanban, annyit adott Toyotája a Subarunak, mint előző napon az összes gyorsaságin. Ezt a tempót csak fokozta így a verseny végén nem kevesebb, mint egy perc tizenegy másodperces idővel



Kollár sportfotó

A Bojtár - Prókai páros
sajátos "kit-car" elképzelése

folytatás a 8. oldalon

ÁÁÁÁÁÁÁÁÚÚÚÚÚÚ GYORSABBAN!

Rally-s berkekben a szó előbb-utóbb egy Trabantra tereIődik, amelyik pestiesen szólva nem semmi módon közlekedik. Ahol "normális" ember visszakapcsol, ott ők még feldugnak egy negyediket, aztán keresztbevágják a Trabantot, kiirtanak egy fél bokrot, és máris száguldanak tovább, hogy a következő kanyarban is egy hasonló műsort adjanak elő. Mindenki csak úgy emlegeti őket, hogy az a Trabant, amelyik tavaly narancssárga volt, az idén pedig zöld. Ideje tehát, hogy megismerkedjünk Kővári Barnával és navigátorával Taródi Jánossal.

fordult. Azon a télen kezdtem el autózni. Megvettem a Trabantot, és szép lassan kialakult, hogy hogyan kell befordítani, és hogy merre kell vele menni. Mindenki mondta, hogy nagyon jól csináljuk, meg hogy elvetemült, így aztán gondoltam, próbáljuk meg, hátha lesz belőle valami móka.

94-ben Esztergomban indultunk először, és egyből mentünk egy kategória első időt, persze a következő gyorson elromlott az autó, de ez mindjárt adott egy indítattást.
Az ezt követő versenyen, Veszprémben szintén kiestünk.
Utána következett az első bükki verseny. Ott beültünk az autóba és érztük, hogy most menni fog.



- Meséld el nekünk, hogy hol tanultál meg ilyen ördögien vezetni.
KB: - Nem hiszem, hogy ez megtanulás kérdése. 93-ban mentem életemben először versenyen, akkor még Erdei Zsoltnak navigáltam. Tőle tanultam meg a rally versenyzés technikáját, és azt, hogy bal lábbal kell fékezni, bár mondjuk ő inkább íven

- Attól, hogy keresztbe autóztok gyorsabb, vagy csak a nézők kedvéért csinálod?
KB: - Nem, nem! Ez így iszonyúan lassú. Én is azért csinálom, amiért a Cigány. Megyünk, ahol nézők állnak ott meghúzzuk, és hogyha gyorsak is vagyunk mellette, az egy plusz dolog. Csak az a baj, ha így csúszkálsz hiába tetszik a nézőknek, a szponzorok azért fizetnek, ha pontod van. Most egyre jobban kell arra figyelnünk, hogy íven autózzunk, gyorsan menjünk, és pontot szerezzünk, de hát ezt meg a nézők nem díjazzák. Valahol meg kell találni a kompormisszumot a kettő között.

- A Trabant szerelem, vagy anyagi kényszer?
KB: - Legszívesebben lehúznám a benzincsövet, és rágyújtanám az egészre. Persze hogy anyagi kényszer. Akinek Trabantja van, annál többet nem szenved ember a világon. Nincs hozzá alkatrész. Nem tudom azt mondani, hogy megveszem hozzá a jó kuplungot, mert nincsen. Csináltatni kell, esztergáltatni, aztán nem jön össze, nem működik. Az a bosszantó az egészben, hogy különben működne, de pont az ilyenek miatt izgulni kell, hogy kibír-e 190 km-t.

- Néha egész érdekes hangok törnek elő a Trabant ablakából...
KB: - Ja, hogy ordítok? Néha az adneralin szintünket saját magunknak is felvisszük a plafonra, mert úgy izgalmasabb. Ordítunk, hogy **áááúúúú gyorsabban**!
- Ez is része a shownak?
KB: - Végül is az egész egy shownak fogható fel. A néző a lényeg. Az eredmény csak azért van, hogy elmondhassam, hogy végigmentünk. Volt olyan versenyünk, ahol harmadikok lettünk, de úgy éreztem, nem mentünk jól, nem esett jól a versenyzés. Kisbéren pedig kiestünk, mert megállt ez a ...., de úgy éreztem, hogy igen, ez most jól esett, az hogy autóztunk, benn ültem, odafordítottam ahova kellett. Hiába estünk ki, és hiába volt "x" ezer forintba a javítása, de jól esett az egész.
- Sok neves navigátortól hallottam, hogy nem félős típusok, de ebbe a Trabantba nem mernének beülni. Ezek szerint Te lennél a világ

rally Top LISTA

PILÓTÁK

1.ifj. Tóth János	**739**
2.Ranga László	**375**
3.Ferjáncz Attila	**294**
4.Érdi Tibor	206
5.Varga Zoltán *Cigány*	161
6.Dudás Gyula *Kokó*	156
7.Vojcsik Ferenc *Golyó*	155
8.Szelecky Tamás	111
Tóth Ferenc *Gili*	111
10.Bathó Zoltán	90
Matics Mihály	90
12.Gerencsér Tibor *Titi*	81
13.Turi Tamás	68
14.Balatonyi Árpád	61
15.Kiss Ferenc	59
16.Radó István	54
17.Maruzsi László	53
18.Horner Péter *Bubu*	51
19.Mráz Tamás	40
20.Szajky István	36
Ördögh Mixi	36
Varga István	36
23.Wieszt János	34
Födő Imre	32
25.Hideg Krisztián	24
26.ifj. Faragó András *Ebi*	23
.Hideg János	23
28.Veszprémi Barna	21
29.Krizsán Attila	18
30.Sóvári Péter	17
31.Radóné Sisák Mária	16
32.Boros Csaba	15
Fischer Ákos	15
Vizin László	15
35.Rausch Tibor	13
Bense István	13
Floch István	13
38.Budai Béla	11
Tisza Andor	11
Vass István *Piedon*	11
41.Bútor Róbert	10
Győri Erika	10
Szabó Gergely	10
44.Babinecz Zsolt	9
Kiss Attila	9
László Emil	9
Pesti Tamás	9
48.Takácsy Pál	7
Ráti Miklós	7
50.Aczél József	6
Bereczk Tamás	6
Bojtár Attila	6
Fráter István	6
Jurszik Mária	6
Mészáros Sándor	6
Ráti Miklós	6
Szuhanyik	6
58.Erdei István	5

NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	**562**
2.Büki Ernő	**463**
3.Tandari János	**266**
4.Csökő Zoltán	180
5.Varga István	175
6.Kovács György	127
7.Tóth Csaba	116
8.Pénzes László	115
9.Tóth Imre	114
10.Oroszlán Tibor	95
11.Répa Katalin	82
12.Takács Attila	62
13.Bereczky Ákos	54
14.Gábor János	43
Kerék István	43
16.Papp Gyögy	41
17.Veszpréminé D. Éva	40
18.Majoros Attila	36
19.Kosztolányi Tamás	30
20.Doma Gábor	28
21.Kovács Zsolt	25
22.Birkner Gábor	24
23.Fabók Tibor	21
Szántó Szabolcs	21
25.Német *16V* Péter	19
26.Nagy Nándor	18
Revák Réka	18
id. Faragó Sz. András	18
Vasas Csaba	18
Zsembery Jenő	18
31.Andrejszky Zoltán	16
Dobos György	16
32.Árva István	15
Prókai Béla	15
34.Dobos Zoltán	13
35.Horváth Károly	12
Kiss Ernő	12
37.Gönczi László	11
Mészáros Sándor	11
39.Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
Vasas Cs.	10
42.Borsos Péter	9
Csizmeg Zsolt	9
Dann Gábor	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Marossy Zsolt	9
49.Bathó Zoltán	7
László Béla	7
Fogarassy Krisztina	7
52.Czippán Béla	6
Hajdú Tibor	6
Markovics György	6
Nagy Nándor	6
Pindzsulya Zoltán	6
Penderik L.	6
Turáni Tamás	6
59.Bedő Miklós	5
Dömök Zsolt	5

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	**658**
2.Carlos Sainz	**492**
3.Juha Kankkunen	**465**
4.Didier Auriol	253
5.Walter Röhl	226
6.Jean Ragnotti	123
7.Stig Blomqvist	112
8.Piero Liatti	108
9.Francois Delecour	101
10.Tommi Mäkinen	70
11.Ari Vatanen	57
12.Alex Fiorio	45
13.Andrea Aghini	44
14.Miki Biasion	42
15.Béres József	35
16.Kenneth Eriksson	34
17.Isolde Holderied	33
18.Armin Schwarz	25
19.Michele Mouton	22
20.Alistair McRae	17
Philippe Bugalski	17
22.Enrico Bertone	13
Jorge Bica	13
Markku Allen	13
25.Richard Burns	12
26.H. Toivonnen	10
Patric Snijers	10
Tammeka	10
Csubrikov	10
30.Jorge Recalde	9
F. Wittnann	9
Blachna	9
33.Hannu Mikola	7
S. Munari	7
35.Gustavo Trettes	6
S. Pianezzola	6
Sibera	6
38.Dominic Bryned	5
Marc Duez	5
Stanislav Chovanec	5
Manfred Stohl	5
42.Jindrich Stolfa	4
Freddy Loix	4
E. Weber	4
45.DeMevius	3
S. Brunza	3
E. Weber	3

AUTÓK

1.Subaru	**550**
2.Toyota	**525**
3.Ford	**425**
4.Lada	379
5.Lancia	291
6.Lada VFTS	208
7.Renault	141
8.Audi	114
9.Peugeot	105
10.Opel	79
11.Mazda	65
12.Skoda	61
13.Mitsubishi	61
14.Trabant	43
15.BMW	40
16.Nissan	21
17.Tavria	20
28.Seat	19
19.Honda	11
20.VW	10
Wartburg	10
22.Citroen	5

A szavazólapokon mindenhol a versenyző nevét kérjük jelölni, mert a vezetéknév több versenyzőt is jelenthet. A szavazatokat - az ellenőrizhetőség érdekében - csak névvel és címmel fogadjuk el.

RS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● APC AUTÓSZERVÍZ 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 ● FINO Market, Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24. **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **Csorna:** Molnár Autósbolt **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DÖMSÖD:** Kapiátny Cukrászda **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autó-alkatrészbolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Molnár Autós bolt (Shell kút) **KISKUNLACHÁZA:** Kapitány Cukrászda és FRT filmnyomó **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 Gép-kölcsönző Fő u. 179. **RÁCALMÁS:** Liaz alkatrészbolt **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13. **TÉT:** Molnár Autósbolt

VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 30db

ELŐFIZETHETŐ

Félévre 900.-
Egy évre 1800.-
postai utalványon a szerkesztőség címén!

Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Főszerkesztő: Schwartzenberger István
Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel./fax: 28/310177
Felelős kiadó: Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Nyomda: ROLA nyomda Valkó
Műszaki vezető: Rózsavölgyi Sándor



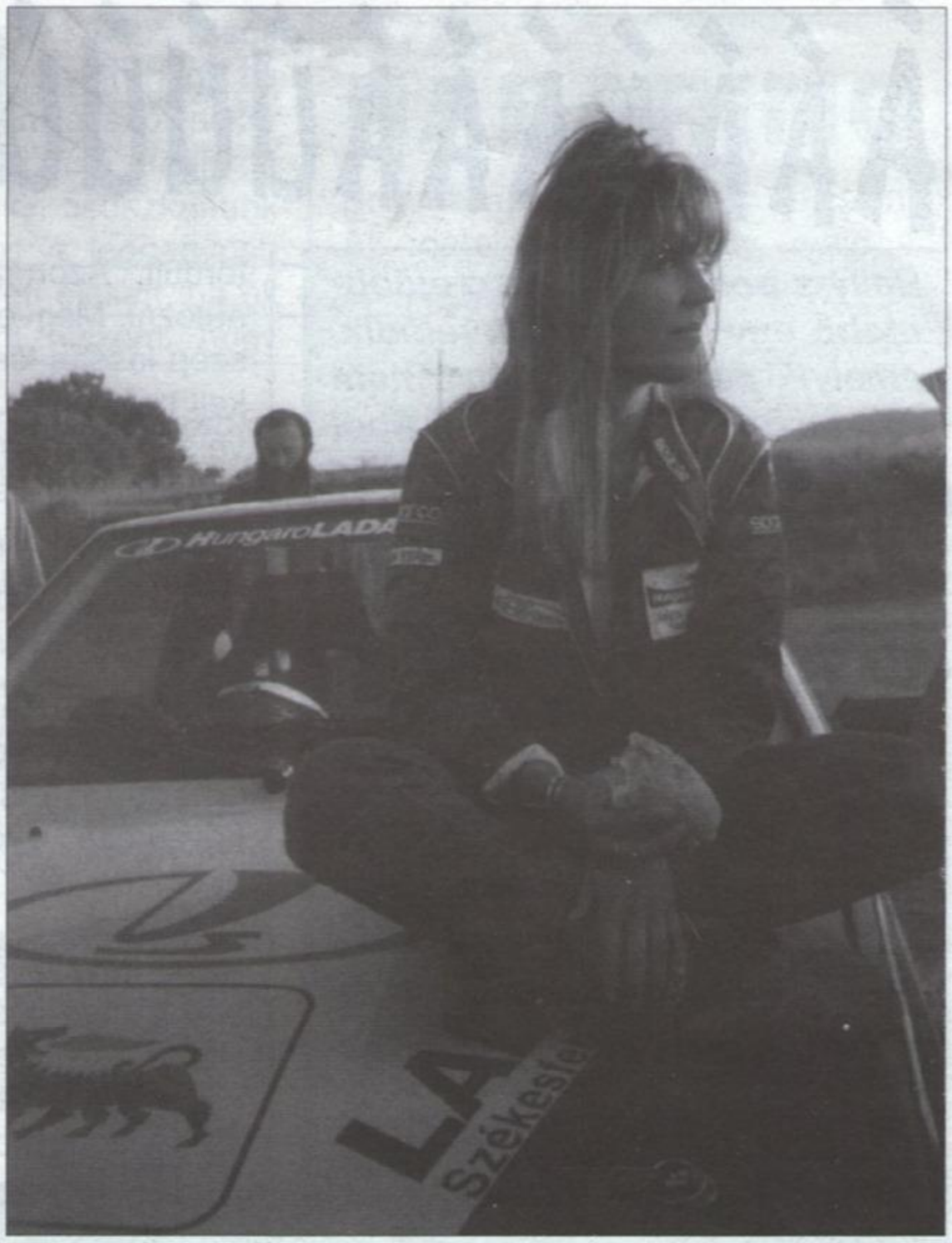
Kollár sportfotó

A Gerencsér - Garamvölgyi kettős birkózik a homokkal

nyerte a futamot. *Rangáék* a dzsuván csak ismerkedtek a Subaru képességeivel és nem is volt más a bevallottan tesztfutamnak tartott verseny célja, mint az, hogy a Mol csapat ismét kipróbálja, milyen érzés felgurulni a céldobogóra. Az elmúlt év után nem is hihető mekkora megkönnyebbülés, hiszen nem csak az idén nem ért még célba a többszörös bajnok, de az elmúlt szezonban is csak a szenvedés és kudarc jutott neki osztályrészül. A Subaru viszont igazolta azok véleményét, akik szerint *Rangáék* még okoznak kellemetlen perceket az Aral-Colonia Team-nek.

Elégedett lehetett *Érdi* is, hiszen eddig őt sem kényeztette el a sors. Ezúttal biztos harmadikként ért célba *Kiss Feriék* előtt. Nekik *Ferjánczék* egy kardántörés miatt átadták a negyedik helyet, amit mindvégig megőriztek annak ellenére, hogy a váltójukból "elfogyott" a második sebességi fokozat. Ezzel egyben megnyerték az "N" csoport abszolút versenyét is.

Ezúttal sem szakadt meg *Hidegék* pechsorozata, hiszen három gyorsasági szakasszal a futam vége előtt megállt az Escort Cosworth motorja. A csoport második helyét *Szeleczkyék* szerezték meg *Bathó* előtt, aki a második napon kitűnő időket autózva jött fel a harmadik helyre, megelőzve a bajnokságot egészen idáig vezető *Tóth Gilit*, aki az "A" csoport negyedik az



Fotó Szalai

A látszat csal! Katona Zsolti nem rakta ki a Répát. A bajóti elágazásban ki kellett állniuk

(a képen Répa Kati navigátor)

abszolút verseny hetedik helyezettjének járó pontokat könyvelhette el.

Az Audit *dr. Konta-Táborszky* páros Escortja, majd a *Vojcsik-Kovács* kettős Sierrája valamint a most debütáló *Turi-Tóth*-Nissan trió követte a céldobogón.

Egy nagy meglepetés a Lada őrülteknek: a miskolci *Sóvári-Varga* kettős megnyerte a kategóriát.

sch...



Klima fotó

A mozdulat és a szereplők megunhatatlanok



Ri



Ri



Klima fotó

A Subaru megjelenése igazi párviadalt hozott a dobogóért, Janika különösen veszett iramot diktált.

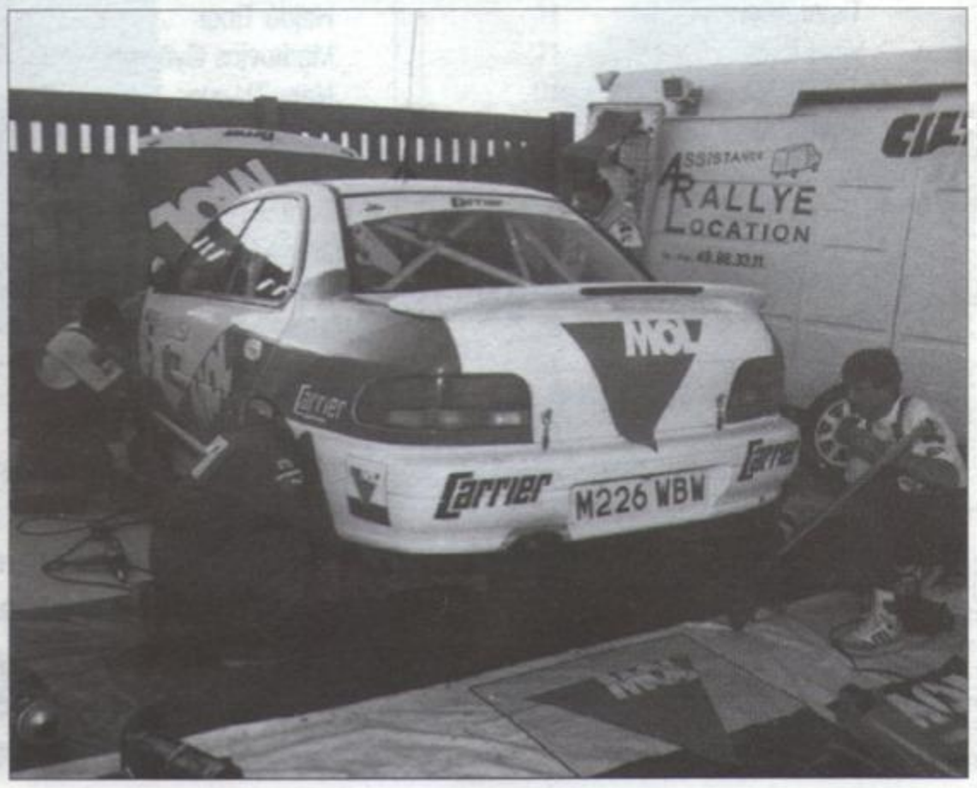
Ranga autózásán átsugárzott az élvezet

ÖSSZEVONT EREDMÉNYLISTA

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat	össz. idő	csoport	kategória
1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia R.T.	Toyota Celica	A/8	01:18:58	**1.**	**1.**
2. Ranga-Büki	Mol Rally Team	Subaru Impreza	A/8	01:20:09	2.	2.
3. Érdi-Varga	Érdi Rally Team	Mazda 323	A/8	01:20:59	3.	3.
4. Kiss-Kiss	AMC Rallye Team	Ford Escort RS	N/4	01:22:47	**1.**	**1.**
5. Szeleczky-Penderik	H&T Rallyesport	Ford Escort RS	N/4	01:23:27	2.	2.
6. Bathó-Kosztolányi	E.C.S. Motorsport	Ford Escort RS	N/4	01:23:42	3.	3.
7. Tóth-Csökő	Leier-Márton ASE	Audi Coupe S2	A/8	01:24:19	4.	4.
8. dr. Konta-Táborszky	Autó Ágó Rally C.	Ford Escort RS	N/4	01:25:56	4.	4.
9. Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	Ford Sierra C.	A/8	01:27:00	5.	5.
10.Turi-Tóth	Koko Motorsport	Nissan Sunny	A/7	01:27:27	6.	**1.**
11.Csukovics-Gajdos	Lacko M. ASC	Mitsubishi L.	N/4	01:27:33	5.	5.
12.Kós-Kuhár	Servico Rally T.	Mazda 323	N/4	01:27:43	6.	6.
13.Takácsy-Simon	Motoros Rally C.	Opel Astra GSI	A/7	01:32:25	7.	2.
14.Gerencsér-Garamvölgyi	Pász-Ger"Titi" ASE	Ford Escort RS	N/4	01:33:58	7.	7.
15.Varga-Sánta	Tamax R.T.	Opel Kadett GSI	N/3	01:35:47	8.	**1.**
16.Balogh-Csepela	Geotim Rallye T.	Lada Samara	A/5	01:35:51	8.	**1.**
17.Balatonyi-Németh	Stoll SE	Suzuki Swift	A/5	01:35:57	9.	2.
18.Mráz-Majoros	Mráz Rally Team	Opel Astra	N/3	01:36:06	9.	2.
19.Koch-Hoffer	Her-Ko Universum	Opel Kadett	N/3	01:36:14	10.	3.
20.Floch-Gyug	Webasto Rally T.	Lada 2105	A/5	01:37:02	10.	3.
21.Sóvári-Varga	Trade ASC	Lada 2107	A/6	01:37:34	11.	**1.**
22.Dibusz-Tenke	Spindler ASE	Lada 2107	A/6	01:37:49	12.	2.
23.Mészáros-Mihálovics	Syncro TRT	Lada Samara	A/5	01:39:19	13.	4.
24.Orbán-Flaskó	Trade ASC	Lada 2105	A/5	01:39:20	14.	5.
25.Ferencz-Kurunczi	Főtaxi SC	Lada 2107	A/6	01:39:28	15.	3.
26.Bojtár-Prókay	EL-TON Varázs	Renault Clio	A/7	01:39:53	16.	3.
27.Nagy-Bíró	Góliát Rally T.	Peugeot 205	N/1-2	01:40:15	11.	**1.**
28.Krizsán-Vasas	Falcon Rally Sport	Skoda Favorit	A/5	01:40:58	17.	6.
29.Katona-Balogh	Forma Racing	Suzuki Swift	N/1-2	01:41:22	12.	2.
30.Dékány-Bányai	Bertinus Rallye T.	Tavria 1102	A/5	01:41:42	18.	7.
31.Tisza-Nagy	Fanatic RSC	Lada 2105	A/5	01:41:50	19.	8.
32.Ráti-Mózes	Stoll SE	Lada Samara	A/5	01:43:46	20.	9
33.Hermann-Pencz	Főtaxi SC	Toyota Corolla	N/1-2	01:44:23	13.	3..
37.Dornai-Lovász	Uri Team Sportk.	Peugeot 205	A/6	01:45:04	21.	4.
24.Szilágyi-Kis	Still SE Veszprém	Lada 2107	A/6	01:47:41	22.	5.



Klima fotó



Kollár sportfotó

legbátrabb navigátora?

TJ: - Nem hiszem, ez csak elhatározás kérdése. Félni még nem féltem, de végül is nem megyünk olyan gyorsan, hogy félni kelljen. Nem szabad odafigyelni, csak annyit kell mondani Barnának, hogy menjen.

- Barna saját magától ilyen gyors, vagy Te is hajtod?

TJ: - Hajtani kell, szerintem tudna még gyorsabban is menni.

- Még ennél is gyorsabban?!

TJ: - Igen.

- És akkor hogy érkeznétek a kanyarba, két keréken, vagy már kerék nélkül?

TJ: - Nem tudom, de valahogy elfordulnánk, az biztos.

- Hányszor estetek ki baleset miatt?

KB: - Még soha. Olyan még nem volt, hogy törtük az autót, és emiatt nem tudtuk volna folytatni a versenyt. Hát persze sárvédő, lökhárító, meg ilyen sallangok előfordulnak azért.

- Olyan volt már, hogy épségben célba értetek?

KB: - Persze. A legjobb versenyünk a tavalyi Miskolc Rally volt. Elsők lettünk, és tényleg úgy volt, hogy ha nem viszünk el egy gumilassítót, akkor meg sincs karcolva az autó. Pedig ott mindent beleadtunk, csúszkáltunk össze-vissza. Sainos a legnagyobb ellenfelünk, Sánta Peti elesett, ha ők nem esnek ki, nem hiszem, hogy nyerünk.

- Jövőre lejár a Trabant homologizációja a másodosztályban is, hogyan tovább?

KB: - Szerintem nem tudok annyira vezetni, meg rutinom sincs annyi, hogy első osztályban mehessek, ezért marad a másodosztály. Itt két-három autó ütőképes, a Favorit, a Samara és a 106-os Peugeot. Ezek közül szívesen mennék bármelyikkel. Végülis mindegy, hogy milyen autó, csak csússzon.

- Mit üzentek a szurkolóitoknak?

KB: - Az a lényeg, hogy kint legyenek, integessenek, meg ordibáljanak, és ne csak nekünk, hanem a többieknek is.

Mihályi Csaba

Otthon is győzni fog?

Tommi Mäkinen a harmadik idei győzelmével megerősítette, hogy képes az egyéni világbajnoki cím kivívására, hiszen győzött havon (Svéd Rally), a trópusokon (Safari Rally), és a dél-amerikai télben (Argentin Rally). Mindennek a tetejébe a két utolsó 1000 Tó trófeája is az ő vitrinében pihen. Igaz, a tavalyi az F2 kupa volt. A nevezési lista izgalmas: McRae, Eriksson, Liatti, Sainz, Thiry, Mäkinen, Lampi, Puhakka, Recalde, Kankkunen, Radström, Madeira, Lindholm, Dallavilla... szóval?



traco

RÁBARING

Sokunknak emlékezetes helyszín. Az ígéretes Expo Rally, majd a pergő kétgyorsaságis futam, ami mindmáig páratlan a maga nemében, hiszen annak idején élőben volt a televízióban, egész nap! De ez már a múlt. Vagy mégsem? Éledezik valami Győr környékén. Versenyeket rendeznek Écsen, a Rábaringen. Arról is hallani, hogy talán jövőre...

Minden esetre június harmincadikán felbőgtek a motorok. Egy sajátos ügyességi versenyt rendeztek a környék rally-kedvelőinek. Két gyorsasági - egy föld és egy aszfalt. Díszvendégként Tóth Gili is elindult. Mert ha Győr környékén berregés van... ott a helye.

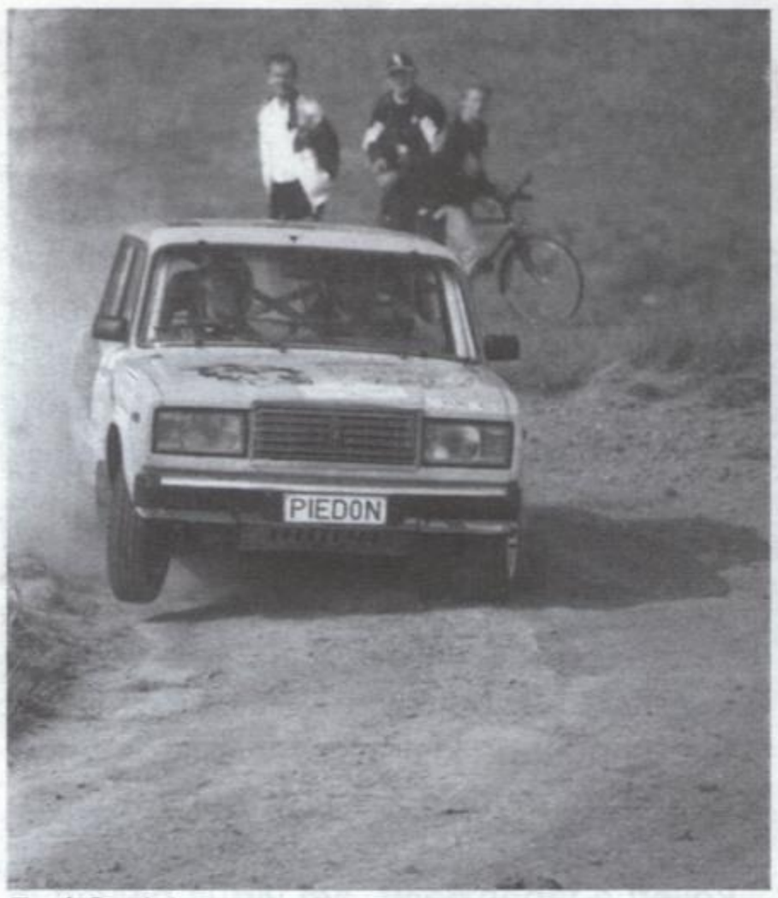






A következő verseny szept 29-én lesz!
NEVEZÉS A HELYSZÍNEN!

Kép és tudósítás: Szalai Róbert



Fotó Szalai

A rendszám úgy maradt, a volánnál azonban nem Vass, hanem Matics Misi!

kozmetikázni való. Vagyis a futómű még nem volt az igazi, ha egyáltalán kitalált már a világ autóipara a Lőtérhez igazított, igazi futóművet.

Erről másként vélekedett *Tóth Gili*, aki szerint a Lőtér kedvező a sikerükhöz, hiszen éppen az Audi az, aminek futóművét az ilyen utakra konstruálták. Igaz, defekt ellen még nem találtak ki semmit. Márpedig a Lőtéren elég nagy az esélye annak, hogy fellnin kell kijönni az autóval. *Ifj Tóth* szerint az nyeri a versenyt, aki jobban tud vigyázni erre és akinek nagyobb a szerencséje. És gyorsabb az autója - tehetnénk hozzá. Mert Janika ezúttal ismét a GT Four-t vagyis a 96-os fejlesztésű szárnyas Toyotát kapta mega a Grifone csapattól. Ezúttal murvára épített futóműveket raktak a gép alá, amely a bajnok szerint nem jobb és nem rosszabb mint *Ranga* Imprezája. Bár ezt senki sem mondta ki, ám a nézők közül többen tudni vélték, hogy *Dudás Misi*, az Aral csapatfőnőke, látva a Mol Subaruját, nem akart semmit a véletlenre bízni. Azoknak lett igaza, akik azt mondták, hogy *Janika* Veszprémben a Subaru ellen, megint a szárnyas Toyotával indul.

De mit ér a Celica, ha van szárnya, ellenben nincs turbója. A verseny előtti próbán ugyanis kiderült, hogy valami nem stimmel a kocsi feltöltőjével, amit ha nem vesznek észre idejekorán, úgy aligha mehette volna azt a tempót, amit ment. *Janika* ugyanis az első gyorsokon úgy "lelépte" a mezőnyt, hogy az utolsó olaszfalui szakasz előtt már arról szólt a taktikai utasítás, miként fogja magát és autóját vissza. Nem kevesebb mint 54 másodperces előnyt gyűjtött össze úgy, hogy a lőtéren kilométerenként egy másodpercet adott a Toyota a Subarunak.

Rangáék, belekalkulálva, hogy még egy kicsit ismerkedtek a kocsival, aminek futóművét nem sikerült maradéktalanul átépíteni murvára, kitűnően és látványosan autóztak. Az utolsó szakaszon defekt lassította, mégis biztosan foglalták el az abszolút sorrend második helyét.

Majdnem egy percet vertek a vendégszereplőkre, a már jó ismerős *Chovanec-Kurus* párosra, akik viszont biztosan mentek a harmadik helyen. Igaz ehhez az is kellett, hogy *Érdi* bizalma ismét meginogjon a Mazdában. Mindjárt az első gyorsaságin, a 22 kilométeres Lőtér második felét komótosan kellett megtenniük a turbó hibája miatt. Ráadásul mint kiderült, az



Klima fotó

Opel minden szinten: az emeleten Várkonyi Szabolcsék, a földszinten Vargha Bálinték



Klima fotó



Az örök dilemma: benn lecserélni a kereket, vagy kihozni ölben? Pozsgai Zsolt navigátora Csiszár László az utóbbit próbálja

Fotó: Fazekas Miklós

Mihályi Csaba

Rally della Lana



Biella városában, az idén immáron ötödször adtak randevút egymásnak az olasz bajnokság résztvevői, az EB szereplői pedig ötszörös szorzójú futamon vehettek részt. Változás csak a Grifone csapat házatáján történt, ahol az eddig kiábrándítóan szereplő *Luise* első alkalommal kapta meg a Celica GT-Four-t, hátha azzal több szerencséje lesz, mint a gömbölyű Toyotával. A korábban murvás bajnokságban szereplő *Carlo Zucchetti* is csatlakozott a genovai csapathoz (autóját pár nappal korábban még *Janika* hajtotta a veszprémi pályákon). *Dallavilla* Celicajában pedig kísérletképpen a négy dugattyús AP féket kicserélték nyolc dugattyús Brembokra.

A verseny előtt mindenki kíváncsian várta, hogy *Dallavilla* Salentoban megkezdett trónfosztó akcióját folytatni tudja-e, vagy esetleg *Cunico* vesz revansot. *Dallavilla* mindenesetre megint jól belehúzott, és az első négy gyorsot megnyerve, 14 másodperces előnyt harcolt ki *Cunico*-val szemben.

A Renault csapatnál *Longhi* és *Andreucci* is hatalmasat robbantottak. Annyira el voltak foglalva az egymással vívott külön harccal, hogy közben a két éllovast leszámítva a teljes mezőnyt lemosták, GT-Four-ostól, Cosworth-ostól, mindenestől. *Longhi* még azt a szemtelenséget is megengedte magának, hogy a harmadik pályán *Dallavilla*-val holtversenyben abszolút időt autózzon. A Renault háziversenyében egyébként *Longhi* 16 másodperccel vezetett *Andreucci* előtt, tették természetesen mindezt a harmadik-negyedik helyen.

Ha csak a szigorú másodperceket nézzük, akkor meg kell állapítanunk, hogy *Luise*-t megint rendesen elporolták, hiszen négy pályán, közel másfél percet kapott. Élőben látva kicsit érthetetlen ez a nagy különbség, annál is inkább mert volt olyan rendkívül ravaszul szűkülő és emelkedő visszafordítós, ahol a csetlő-botló élmezőnynek legalább egy másodpercet akasztott a nyakába és ahol ő volt az egyetlen, aki egy gázon minden trükk nélkül fordult. Ezzel együtt csapattársát, *Zucchetti*-t megelőzve az ötödik helyen állt.



Az ötödik gyors...

Valle békés helyi városka, amelynek hétköznap teljesen érdektelen kereszteződését este 11-re teljesen megszálltak a rally szurkolók. A visszafordítós kanyarban a korán érkezők az első sorokban gugolhattak, a később érkezőknek már csak "állóhelyek" jutottak, először még az úton, aztán már csak a járdán, amit a kerítés beton alapja, a mögötte lévő szobor talapzata, a szobor karja, végül pedig a szobor feje követett. A hangulat már fél órával a rajt előtt a tetőfokára hágott, az előfutóautóra tehát már mindenki jól be volt fűtve.

A nullás Subarut valami helyi "őrült" vezethette, mert a közönség mindenhol bele tudta lovalni egy kis csibészkedésbe. Látványban most sem volt hiány, hiszen amennyire csak lehetett keresztbe-kasul fordult (tehette ezt, hiszen az ő ideje nem számított, így nyugodt lélekkel otthagyhatott néhány másodpercet a kanyarokban).

Az előfutó után hosszabb szünet következett, majd egyszer csak megjelent egy fénycsóva, és nagy dirrel-durral keresztbe csúszva berobbant a kanyarba *Cunico*. Hatalmas üdvrivalgás és taps volt a jutalma az akciónak. Nem egész egy perc múlva *Dallavilla* hasonlóan durrogva, és hasonlóan keresztbecsúszva hagyott néhány gyors guminyomot a pályán. A közönség pedig ezúttal sem fukarkodott a tetszésnyilvánítással.

Piergiorgio Benedini "N"-es Fordjával kissé elkeveselte a kanyart, amiért errefelé kitartó füttyszó a jutalom. A Megan Maxik viszont újra nagy tetszést aratnak, bár közel sem úgy forognak, mint *Ragnotti* mester keze alatt, de talán a kanyar eleje volt túl szűk a látványos csúszkáláshoz. Mindenesetre a közönségnek nagyon tetszett.

A népünnepélyt csak az zavarta meg, amikor a sportbírók hevesen integetve megállítottak egy autót a pályán. A szófoszlányokból annyit tudtunk kivenni, hogy baleset miatt kivették a gyorsot, de hogy pontosan mi is történt, senki sem tudta megmondani. Kicsit később a helyi kocsmában megtudtuk, hogy egy autó lecsúszott az útról és néhány nézőt egy falnak szorított. A nézők közül egy meghalt, egynek pedig amputálni kellett a lábát, és másik négy is kórházban van. Hajnalban a versenyirodán hivatalosan is bejelentették, hogy törlik a versenyt. Ekkor már két halott volt...

Az egész világon ismert már a műsorfüzetekből a rajzos tájékoztató arról , hogy hol nem szabad nézni rallyversenyt:

7. pont: NE ÜLJ KORLÁT, VAGY FAL ELÉ!



III. Veszprém Rally

ÖSSZEVONT EREDMÉNYLISTA

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat	össz. idő	csoport	kategória
1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia R.T.	Toyota Celica	A/8	01:48:03	1.	1.
2. Ranga-Büki	Mol Rally Team	Subaru Impreza	A/8	01:49:44	2.	2.
3. Chovanec-Kurus	R. Team Matador	Ford Escort C.	A/8	01:51:32	3.	3.
4. Érdi-Varga	Érdi Rally Team	Mazda 323	A/8	01:53:02	4.	4.
5. Tóth-Csökő	Leier-Márton ASE	Audi S2	A/8	01:53:59	5.	5.
6. Szeleczky-Penderik	H&T Rallyesport	Ford Escort C.	N/4	01:54:21	1.	1.
7. dr. Konta-Táborszky	Autó Ágó Rally C.	Ford Escort C.	N/4	01:56:38	2.	2.
8. Kiss-Kiss	AMC Rallye Team	Ford Escort C.	N/4	01:57:02	3.	3.
9. Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	Ford Sierra C.	A/8	01:58:41	6.	6.
10.Horner-Görög	OSC Autósport	Lancia HF In.	A/8	01:58:52	7.	7.
11.Csukovics-Gajdos	Lacko M. ASC	Mitsubishi L.	N/4	02:00:16	4.	4.
12.Havasi-Tábori	H&T Rallyesport	Ford Escort C.	N/4	02:00:53	5.	5.
13.Oroszlán-Oroszlán	Rawex Sport Club	Mitsubishi G.	N/4	02:01:09	6.	6.
14.Gerencsér-Garamvölgyi	Pász-Ger"Titi" ASE	Ford Escort C.	N/4	02:01:11	7.	7.
15.Turi-Tóth	Koko Motorsport	Nissan Sunny	A/7	02:01:40	8.	1.
16.Kresta-Tomanek	Czeh National T.	Skoda Favorit	A/5	02:04:39	9.	1.
17.Keill-Molnár	Keill Motorsport	Opel Astra GSI	A/7	02:06:06	10.	2.
18.Várkonyi-Ferenczy	Ritmus ASE	Opel Kadett	N/3	02:07:10	8.	1.
19.Koch-Hoffer	Her-Ko Universum	Opel Kadett	N/3	02:08:56	9.	2.
20.Veszprémi-Veszpréminé	Nyíregyházi Volán	Peugeot 205	A/6	02:09:11	11.	1.
21.Mráz-Boros	Mráz Rally Team	Opel Astra	N/3	02:09:38	10.	3.
22.Ráti-Mózes	Stoll SE	Lada Samara	A/5	02:10:55	12.	2.
23.Matics-Árva	Spindler ASE	Lada 2107	A/6	02:11:44	13.	2.
24.Szilágyi-Kis	Still SE Veszprém	Lada 2107	A/6	02:13:12	14.	3.
25.Krizsán-Vasas	Falcon Rally Sport	Skoda Favorit	A/5	02:13:49	15.	3.
26.Martin-Takács	Stoll SE	Peugeot 205	N/2	02:13:57	11.	1.
27.Németh-Glancz	Mikron SC	Lada 2107	A/6	02:14:07	16.	4.
28.Dibusz-Tenke	Spindler ASE	Lada 2107	A/6	02:14:36	17.	5.
29.Vargha-Szabados	Tamax Rallye T.	Opel Kadett	N/3	02:14:52	12.	4.
30.Floch-Gyug	Webasto Rally T.	Lada 2105	A/5	02:15:35	18.	4.
31.Szabó-Kolozsvári	Fortuna Rallye T.	Lada 2107	A/6	02:15:38	19.	6.
32.Tisza-Nagy	Fanatic RSC	Lada 2105	A/5	02:16:44	20.	5.
33.Markovics-Kazár	Dream Rallye T.	Opel Corsa	A/5	02:17:01	21.	6.
34.Ollé-Lukács	Ollé Rallye Team	Suzuki Swift	N/1	02:17:23	13.	2.
35.Bereck-Majoros	Trade ASC	Peugeot 205	N/1	02:18:26	14.	3.
36.Katona-Balogh	Forma Racing	Suzuki Swift	N/1	02:19:04	15.	4.
37.Darnai-Lovász	Uri Team Sportk.	Peugeot 205	A/6	02:19:23	22.	7.
38.Herman-Pencz	Főtaxi SE	Toyota Corolla	N/2	02:22:07	16.	5.
39.Dékány-Bányai	Bertinus Rallye T.	Tavria 1102	A/5	02:22:22	23.	7.
40.Sóvári-Varga	Trade ASC	Lada 2107	A/6	02:28:02	24.	8.
41.Ördögh-Marossy	El-ton Varázs G.	Peugeot 205	N/2	02:38:15	17.	6.

Az autósport kiváló befektetés!

Veszprém városa példamutatóan, nem csak erkölcsileg, hanem anyagilag is támogatja a Veszprém Rallye megrendezését. Mazák György alpolgármester urat kérdeztük, hogy miért éri meg ez a városnak.

A városnak alapvetően mindig megéri, ami felhívja a közvélemény figyelmét Veszprémre. Mi abból indulunk ki, hogy Magyarországon a rendszerváltás után a városok legalább úgy versenyeznek egymással, mint a gazdaság szereplői, és ebben mindenféle pozitív reklám jót tesz Veszprémnek. Van egy másik, konkrétabb oka is. Ez pedig az, hogy Magyarország, és természetesen Veszprém is modernizálódni akar, és ha városunk neve olyan sportághoz kötődhet, amelyek a modernizációt szolgálják, és a technikasportok éppen ilyenek, akkor ez nagyban elősegítheti ezt a folyamatot. Ebből adódóan az autósport támogatása azt hiszem, egy kiváló befektetés. Hangsúlyozni szeretném, hogy nemcsak reklámról van szó, hanem nagyon fontos, hogy ezáltal egy olyan sportág támogatása történik, amelyet én is a következő évszázad egyik nagyon fontos sportjának tartok.



Lakatos Róbert és Mazák György

Tehát önnek meggyőződése, hogy a rally verseny hasznos Veszprém városának?

Mindenképpen. Természetesen hasznos.

Mihályi Csaba

Veszprém

Végre ismét lesz kűzdelem! - nagyjából ennyiben lehetett összefoglalni azokat a reményeket, amelyekkel a nézők tekintettek az idei veszprémi verseny elé. Ezt a várakozást *Rangáék* indokolták, akik a kisbéri futamon egy olyan autóval álltak rajthoz, amely végre feledtette a gyötrelmes, Fordos kudarcsorozatot, így az élen ismét kiélezett versenyt várhattunk.

Veszprém persze mások reményeit is felélesztette, hiszen a döntő többségében murvás utak kedvezhettek azoknak is, akiknek kevesebb lóerőt osztott a sors, hiszen a gyorsasági szakaszok össztávjában mindössze 18 kilométer volt a kötött burkolatú út. Ehhez a versenyhez mindig is több kurázsi kellett, mondhatni "bővebb vér a pucába" mint általában. Különösen most, hogy a rendezők a hagyományos, eddigi lőteret elnevezték Nagylőtérnek, amelyből azonban következett az is, hogy lesz egy Kislőtér is, ami tovább aggaszthatta a pilótákat, de méginkább a szervizcsapatokat.

Ráadásul a futam mindjárt azzal kezdődött, hogy kétszer kellett teljesíteni a 22 kilométeres autógyilkos Nagylőteret, közbeiktatva "pihenőként" egy Kislőteret, ami a maga 15 kilométerével magyar viszonylatban nagynak számít.

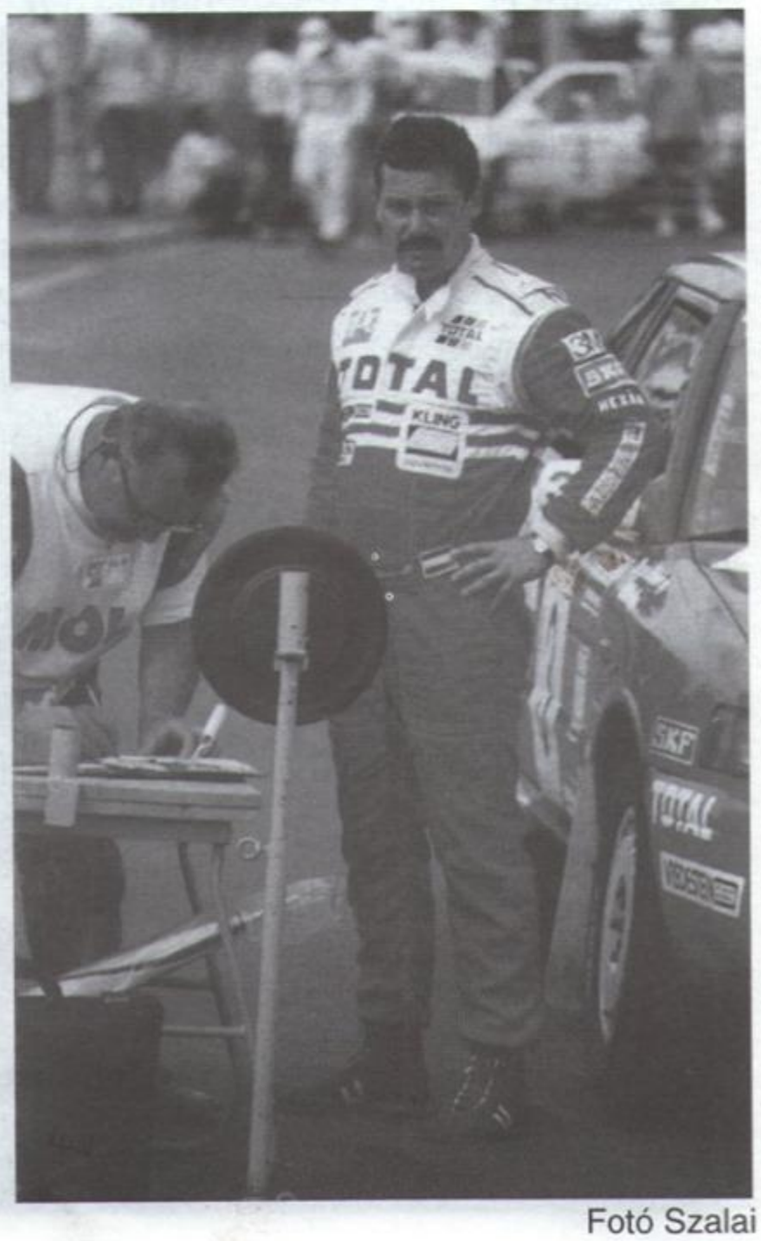
A Ranga-Büki kettős, jóllehet, már kisbéren is megkóstoltatták a Subaruval, a murvát, mégis a dzsuva tesztversenynek ezt a megmérettetést tartották. A kocsi futóművét azonban egyelőre nem tudták "belőni", hiszen még egy hét sem telt el azóta, hogy a Mol csapata Nagybányáról az ötszörös szorzójú EB futamról a román rallyról hazatért, és közben az autón volt némi



Totális TOTÁL-os tempóban

Klima fotó

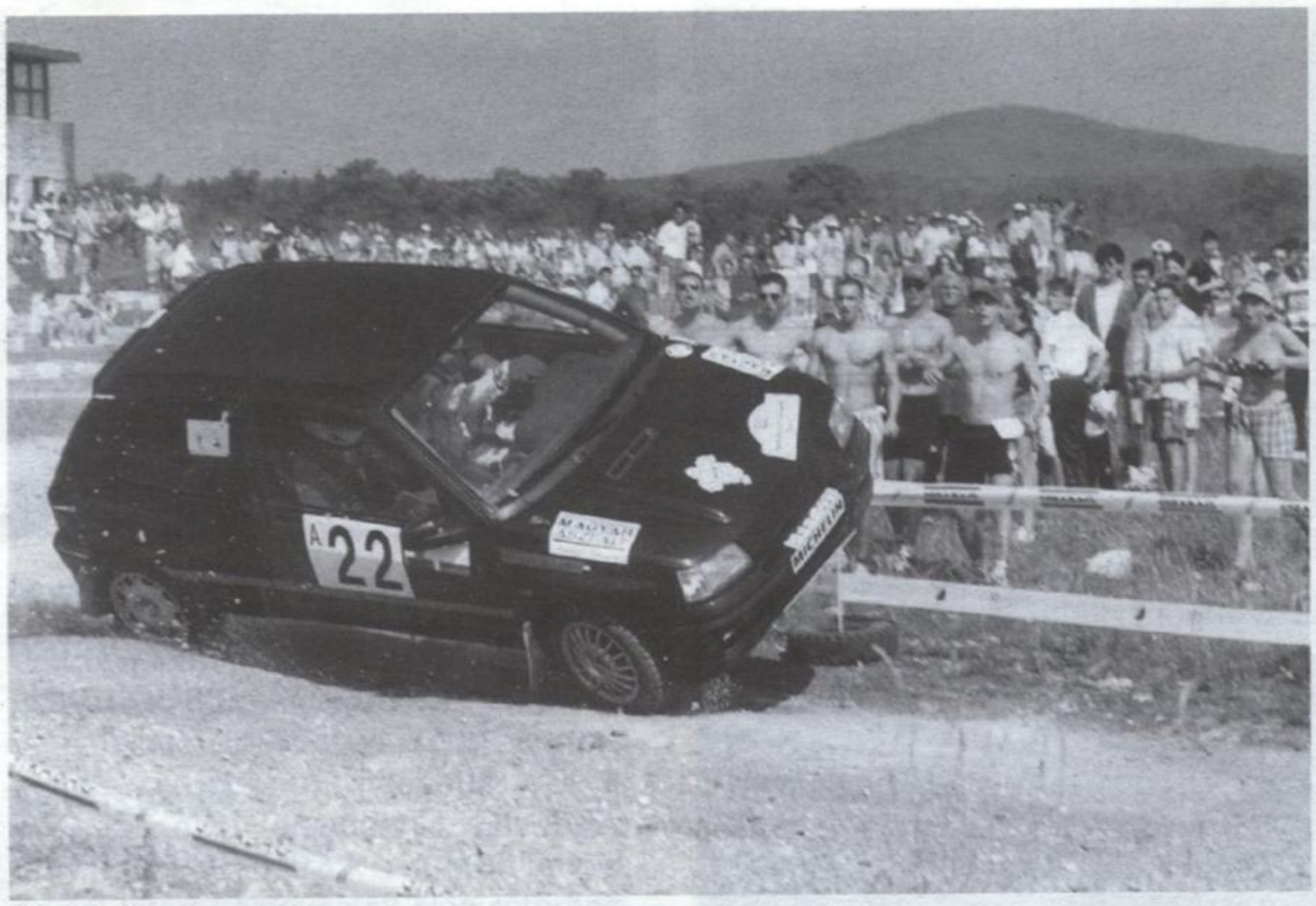
Janika a lőtéren, a vezetési pontnál



Fotó Szalai



Klima fotó



Klima fotó

új, lecserélt turbó gyengébb volt az előzőnél, így a 39. helyről való felkapaszkodás még nehezebb feladatnak bizonyult. De nem volt lehetetlen, hiszen a szombati utolsó szakaszon, Tésről Olaszfaluba autózva, abszolút időt futottak.

Vagyis az *Érdi-Varga* páros még így is jobban járt, mint a *Ferjáncz-Tóth* kettős. Fordjuk mindössze két gyorsaságit bírt ki, majd a kuplung hibája miatt kiállt a versenyből. Hogy a Ford betegségek sora kifogyhatatlan azt *Bathóék* tudják a legjobban, hiszen autójuk olyanokat művelt, amelyre nem találtak orvosságot. A tünetek azt mutatták, hogy a kocsi ment mint a táltos, aztán gondolt egyet és csak hálni járt belé a lélek. Ilyenkor aztán alig forgott ötezret, csak vánszorgott és nem reagált semmire. Aztán egy váratlan pillanatban életre kapott és ment mint a villám. Ebben az egészben a bizonytalanság lehetett a legrosszabb. úgy hajtani, hogy bármelyik pillanatban lerobbanhat az autó, méghozzá úgy, hogy hiába a szerviz gondos munkája, az okok rejtve maradnak. Ezzel szemben *Szeleczkyék* hozták formájukat és bár őket sem kényeztette a sors, minden akadályt elhárítva, kitűnő időket autózva vezették csoportjukat.

Az "N"-esek másik Fordja, benne a *dr. Konta-Táborszky* párossal, az első két szakaszon nem remekelt. Később kiderült, hogy a Red Bull csapat kicsit "elgumizta" magát, de ezek után mentek mint a szél, kibérelve ezzel a csoport harmadik helyét. Igaz, a társaság egyik legnagyobb esélyese nem zavarta az élen menőket. A *Kiss-Kiss* párosnak ugyanis a Lőtéren először is eltörött a bal első stabilizátora, majd kaptak két defektet és habként a tortára, még a fékcsövük is megadta magát. Mindezek után a késés már szinte természetes volt, vagyis szerencse dolgában *Kiss Feriék* rosszul általk.

Ök azonban legalább versenyben maradtak, míg *Hubertéknak* megint a váltóval gyűlt meg a bajuk, úgy, hogy feladták a küzdelmet. Versenyben maradtak ugyan, de kissé tengeribetegen szállt ki az autóból *Vojcsik "Golyó"* és *Kovács György*. A Sierra ugyanis - némi túlzással - több lengéscsillapítót fogyasztott mint benzint. A gátlástalan repkedésből így lesz gátlótalan cammogás. Talán nem is volt fordos, aki ne adott volna kölcsön egy-két tartalék gátlót.

Ha már műszaki hiba, hát akkor *Turi Tamásé* a pálma. Neki ugyanis a legtempósabb kislőtéri szakaszon törött el a kormányoszlopa úgy, hogy a volán az ölébe hullott. Ez esetben ugyancsak kellett a tapasztalat, ám virtus helyett itt sokkal inkább lélekjelenlétre volt szükség. Talán mondani sem kell, hogy *Turiék* kijöttek a szakaszról, folytatták a

Nem is a Bojtár-Prókai lenne... de nem dőltek föl!

Veszprémi Barna legmegbízhatóbb szervizese: Veszprémi Barna



Fotó Szalai

Elhangzott: mire a mezőny beér, Janika már lezuhanyzott. Tényleg, hol járhat a mezőny, amikor az első célbaér?

Mondjuk a Nagylőtéren, ha minenki egyszerre indulna. Ez persze lehetetlen, de papíron kiszámolható. A lőtér 22 km hosszú, az átlagsebesség kiszámítható, ebből a másodpercenként megtett méterek száma, tehát megközelítőleg kijön, hogy ki merre jár.
Az adatok a 3. gyors (második Nagylőtér) eredménye alapján.





Fotó Szalai

Kiss Feri-Kiss Ernő

Kiss Feriéknek szombati gondjaik után, még a célbaérkezés is dicsőségükre vált volna.

Az abszolút értékelésben sokáig *Turiék* álltak a 7. helyen, ám a generátor hibája miatt néhány helyet visszaestek. Ezzel együtt ők voltak a legfürgébb F2-esek, így végül is sikerrel jártak Veszprémben. A bajnoki tabella 8. helyére gurultak be *Golyóék*, akik másnapra leszoktak a gátló cseréről. A második nap vége felé a helyek általában kialakulnak, a versenyzők gondolatai egyre inkább a céldobogó körül kalandoznak. *Golyóék* az utolsó Kislőtéren kicsit túlkímélték a maradék lengéscsillapítót, és így Bubu behozta a lemaradását, másodpercre egyformán álltak. Az utolsó, (közöttük) mindent eldöntő Kislőd-Szentgál rajtjánál kölcsönösen biztosították egymást elszántságukról, és "ing-gatya szakad" tempóban megvívták a nap csatáját. A mögöttük rajtoló *Gerencsér Titi* szerint az útburkolat és a padka növényzete helyet cserélt, *Golyó* hét, *Bubu* tizenöt másodpercet javított az előző körhöz képest, de így is *Golyó* tizenhárom másodperces előnnyel ért célba.

Az "N" csoportban két meglepetés is született. *Csukovics* 4. helye éppúgy szinesítette a csoportkűzdelmet, mint az 5. helyezett felbukkanása. Nem az ötödik helyen, hanem egyáltalán a mezőnyben, hiszen *Havasi Tamás* öt év kihagyás után tért vissza a “ralisták” táborába, oldalán *Tábori Józseffel* és persze egy piros Ecort Cosworth első ülésében.

A futam tehát Janika győzelmével zárult, ami azért érdekes, mert valószínűleg hazai futamon már nem indul a páros. Négy futamgyőzelmükkel csupán matematikai esélyt hagytak Tóth Giliéknek, hogy visszaszerezzék a bajnokság első futamain megszerzett vezető helyezést. Matematikai esély tehát még van, ám csodák nincsenek, különösen, hogy Rangát is kiéheztette a sors egy jobb bajnoki helyre és ehhez olyan kocsit kapott, amelynek veresége nem sokan kötnének fogadást. Vagyis Miskolcon meglehet nem lesz ott Janika, de ott lesznek mindazok, akiknek még pontokat kell gyűjteniük az idény végéig.

Schwartz...

Takácsiéknak itt ért véget a gyors 200 méterre a szentgáli céltól



Fotó Szalai

Tudósításunk a Ford támogatásával készült.



Klima fotó



Ri

Elugrás és leérkezés - bemutatja Keill-Molnár



Fotó Szalai

Az előfutó is autó!

bajnokság második helyét foglalják el.
Az "N"-es tagozat élén vasárnap *Szeleczky* és *Bathó* birkózott egymással, egészen addig, amíg a kislőtéri, harmadik szakaszon eltörött a kormányösszekötő, és ezzel kiállásra kárhoztatta a fehér Fordot. *Konta doktor*, óvatosan, de lendületesen autózva foglalta el *Bathó* helyét a szériások második helyén, a két *Kiss* előtt. Ennek a harmadik helynek ha a pontok számában nem is, de kitartásban első helynek megfelelő értéke volt, hiszen



Fotó Szalai

A Kresta-Tomanek páros rendre abszolút húszon belüli időket autózott

Gili már a jövőévi nyomvonalat tűzi ki



Fotó Szalai

Chovanec-Kurus Cosworth-ja is megemlegeti a Lőtereket



Ri



Mihályi fotó

versenyt, sőt az utolsó gyorsaságin abszolút 5. időt futottak az F2-es Nissannal.

Nagyszerűen autózott még *Horner Bubu*, akit meglehet, egyszer a nézők tettek vissza az útra, mégis a hatodik legjobb volt az "A"-s autók között. Az "N" csoportban viszont a 26-os rajtszámmal induló *Csukovics-Gajdos*-Mitsubishi trió autózott meggyőzően, és főleg eredményesen, így a vasárnapi rajtot ők várhatták a negyedik helyen.

A vasárnapi versenyt három helyszínen bonyolították és a Lőtértől ugyan megszabadultak a versenyzők, azért a Kislőtér még maradt, nehogy valaki is elfeledje, hogy éppen a veszprém ralin vesz részt. A 15 kilométeres szentgáli pályát háromszor, valamint a 10 kilométeres vegyes burkolatú - 7 km murva és 3 km aszfalt - vigántpetendi szakaszt és a Kislőteret kétszer-kétszer kellett megúszni.

A Csukovics-Gajdos "légidesszant"

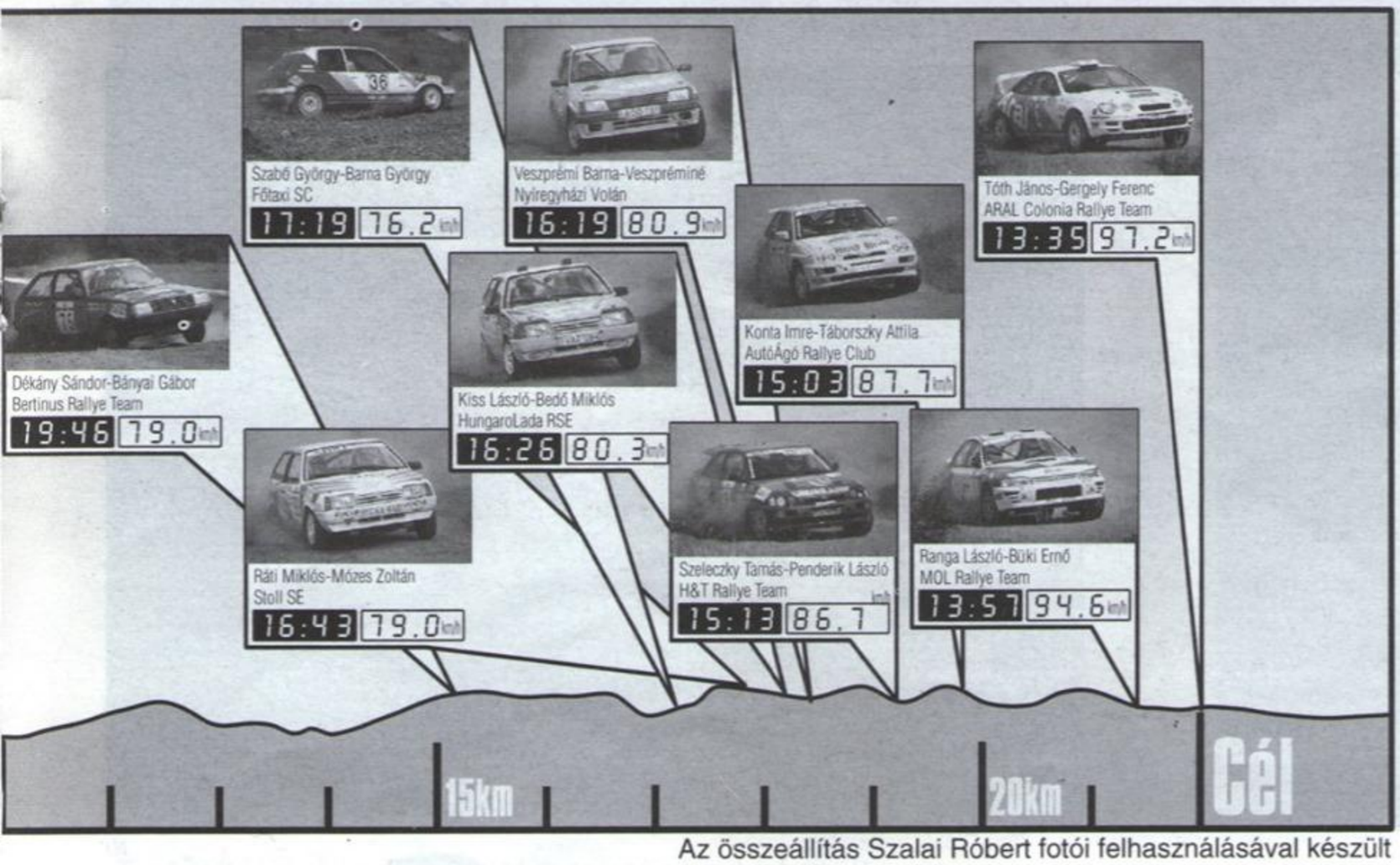


Klima fotó



Mihályi fotó

Képek - szöveg nélkül



Az összeállítás Szalai Róbert fotói felhasználásával készült

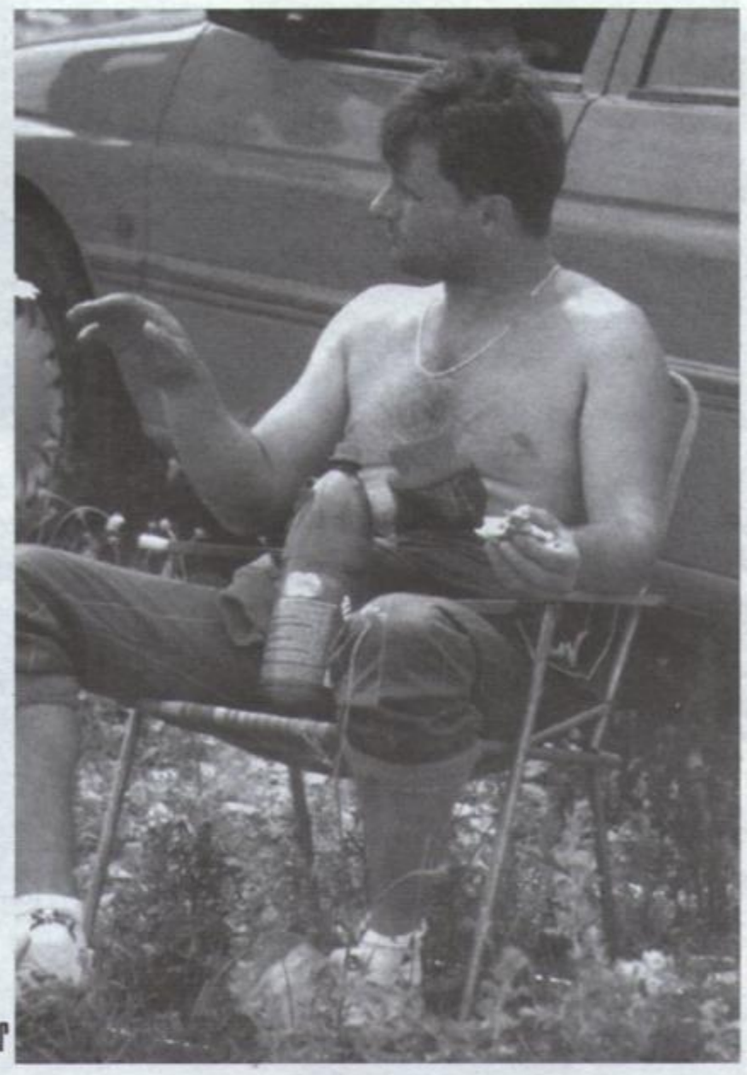
Ranga autója továbbra is szinte tökéletesen üzemelt, ám ez kevés volt az üdvösséghez, mert *Janika* szárnyas Toyotája is hozta a formáját. A Mol csapatnak így ismét csak a második hely jutott, 1 perc 41 másodperces hátránynyal. Majdnem ennyit vertek *Rangáék* a szlovák párosra, hiszen *Chovanecék* éppen 3 és fél percet kaptak az *ifj Tóth-Gergely* párostól.

A legnagyobbat vasárnap *Érdi* autózta. A Mazda is megemberelte magát, gond nélkül működött, így az *Érdi-Varga* kettős az előző napi vesztett pozició ellenére, a magyar abszolút sorrend harmadik helyén ért célba. Mégis a *Tóth-Csökő*-Audi hármas volt a nevető második, hiszen veszprémi 4. helyük ellenére *Janika* mögött, mint az abszolút, mint pedig az "A" csoportban a

Szerviz



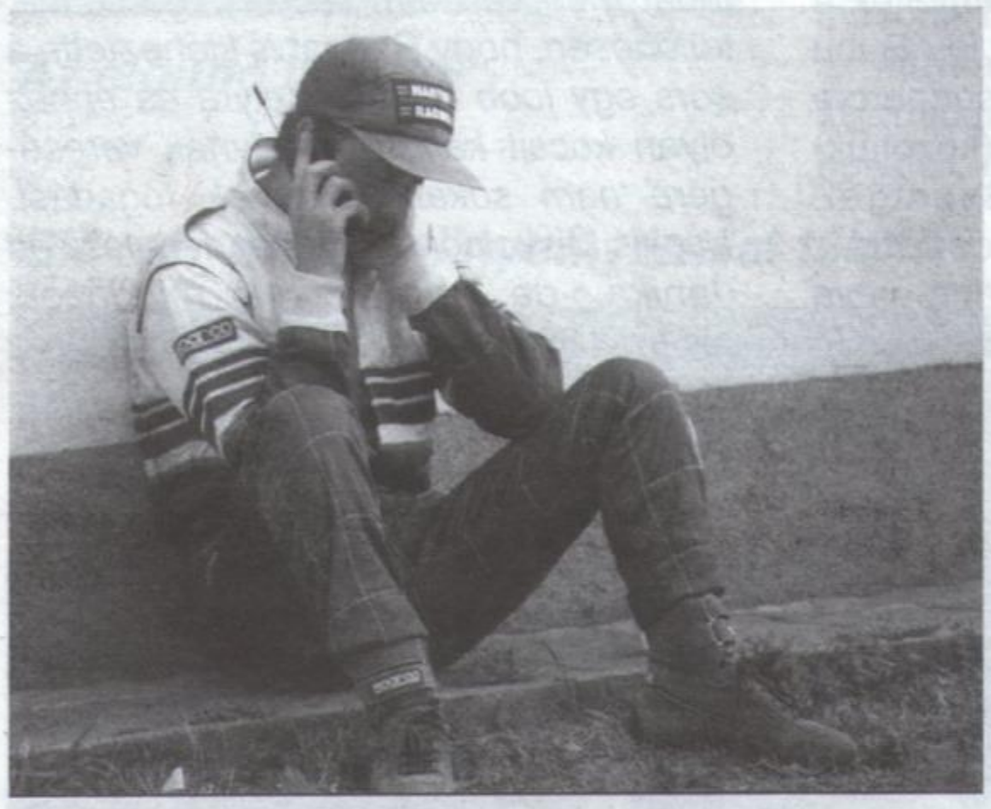
Kiss Laci



Sóvári Péter

Konta doki





Bubu



MOL team

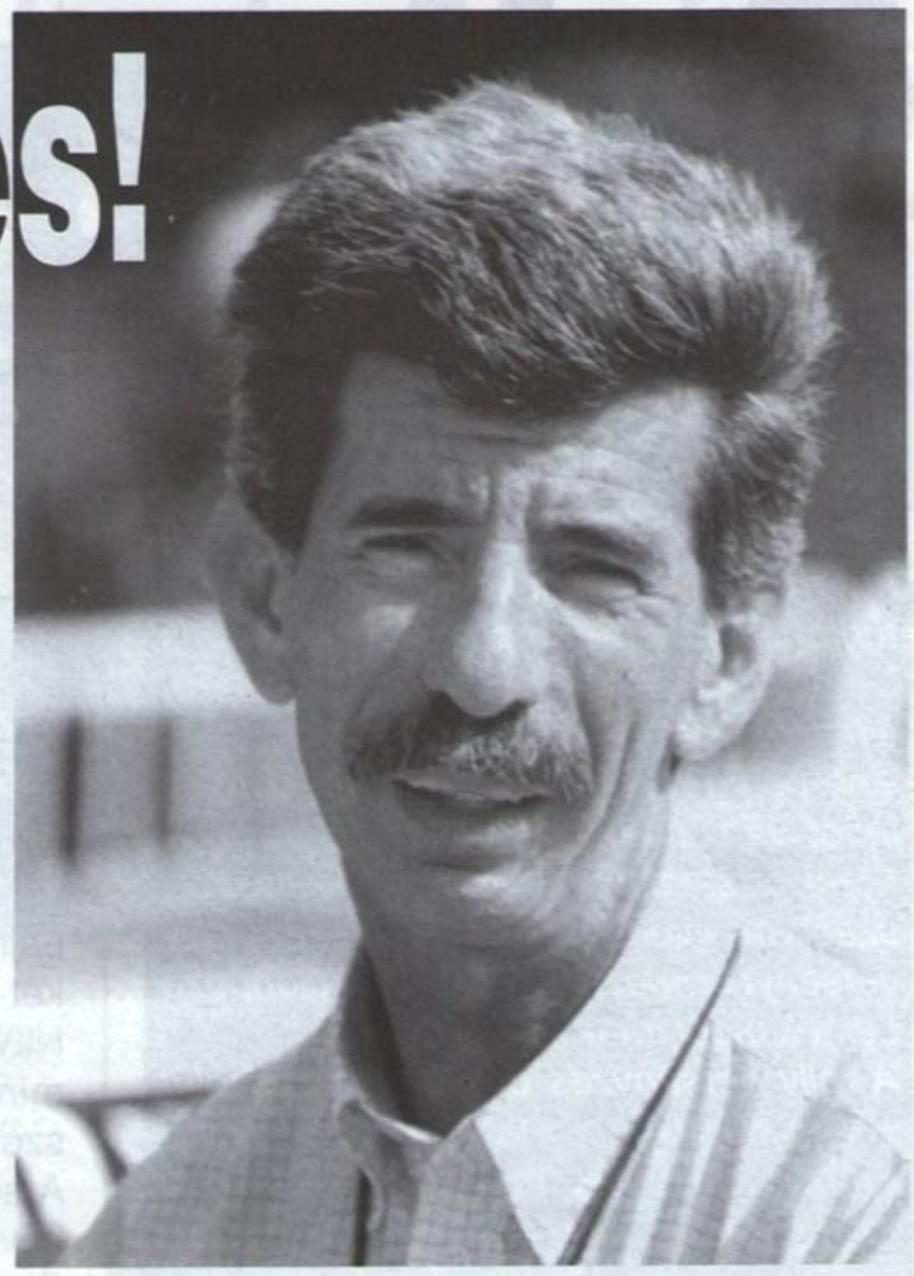


Koko

Pont

Szalai Róbert fotói

Kihajolni veszélyes!



Rally versenyek kapcsán sok szó esik a versenyzőkről, menedzsereikről, esetleg a csapat többi tagjáról, de viszonylag keveset, vagy egyáltalán nem hallunk a sportbírókról. Nélkülük, pedig versenyt sem lehetne megrendezni. Ők azok, akik télen a hóesésben vacogva, nyáron a rekkenő napsütésben állnak a pálya szélén, és segítik a versenyzőket: elrajtoltatják őket, idejüket mérik, vagy éppen menetleveleiket kezelik, miközben állandóan készen állnak arra, hogy akár saját testiépségüket kockáztatva is segítsenek a bajbajutott versenyzőkön.
Bolgár Iván immáron huszadik éve űzi a sportbírói pályát. Többnyire gyorsasági vezetőbíróként láthatjuk őt rally versenyeken, de ha felkérik szívesen segít bármilyen túra, vagy szlalom verseny lebonyolításában is. Őt kértük meg, hogy meséljen nekünk a sportbírói munkáról, ami akármennyire is komoly feladat, gyakran előfordulnak mulatságos esetek is.

Mikor és hogyan kerültél kapcsolatba a sportbírói szakmával?
1971-ben úgy kerültem a sport közelébe, hogy az egyik barátommal elkezdtünk rally versenyezni. Öt évet töltöttem a rallyesportban mint versenyző. Az utolsó évben bekerültem a válogatottba, de végül pénzhiány miatt abba kellett hagynom. Teljesen nem tudtam elszakadni az autósporttól, 1976-ban bírói vizsgát tettem, és azóta dolgozom mint sportbíró.
Mi fogott meg ebben a szakmában?
Az a nagy sportbaráti csapat, amelyik egy-egy versenyen együtt dolgozik, beleértve a versenyzőket, a rendezőket, a sportbírókat, és még sorolhatnám. Úgy gondoltam, hogy ennek a csapatnak nem csak versenyzői, hanem sportbírói oldalon is érdekes és érdemes lehet a tagja lenni.



Mi a sportbírók feladata?
Legfontosabb feladatuk, hogy elsősegítsék a versenyzők versenyzését. Én nem csak sportbíró vagyok, hanem sportbírókat oktatok és vizsgáztatok is. Az első találkozásunkkor mindig el szoktam mondani nekik, hogy mi vagyunk a versenyzőkért és nem fordítva.
Mennyire lehet megtanulni ezt a munkát és mennyire kell impovizálni?
Amikor jelentkezik valaki sportbírónak, akkor először is el kell végezni egy tanfolyamot, ahol megtanulja azokat a szabályokat, amiket majd később alkalmaznia kell, de bármennyire is megtanulja valaki az elméleti alapokat, állandóan képeznie kell magát. Minden évben továbbképzésen veszünk részt, amikor pedig több napos versenyen dolgozunk, az esti vacsoránál kiértékeljük a versenyt és a saját munkánkat is, hogy egymás hibájából, vagy éppen leleményességéből tanulva minél jobban felkészüljünk a váratlan eseményekre.
Biztosan kerültél már te is váratlan helyzetbe.
Többször is! Egyszer például rallye versenyt rajtoltattam. Murvás pálya volt, és az egyik versenyző kereke alól egy dió nagyságú kő órisi sebességgel kivágódott, pontosan neki a bokámnak. A fájdalomtól térdre estem, majd miután elkezdtem a számolást, mert az utólsó tíz másodpercben voltunk, térden állva elrajtoltattam a versenyzőt. A következő autót ugyanígy rajtoltattam. Ezután volt három perc szünet, mert három versenyző kiesett, így a mellettem álló mentőautó orvosa el tudta látni a sebemet. Ez azért egy elég veszélyes szakma, ráadásul az embert néha a saját kollégái is fenyegethetik... A Kisbér Rallye-n a hántai körgyorsasági rajt előtti kanyajában álltam, hogy a rajtbírónak jelezni tudjam, mikor nem jön autó, mikor rajtoltathatja a következő versenyzőt. Egy Lada pont ezt a kanyart számolta el, az autó eleje megakadt a domboldalban és felborult. Egyensen oda gurult, ahol én álltam. A körülöttem lévőkkel hátra szaltóval ugrottunk az erdőbe. Szerencsére az ijedségen kívül senkinek sem esett baja. Az autót talpra állítottuk, és amikor sikerült visszacsábítani az elszaladt navigátort, akkor derült ki, hogy ő is sportbíró társunk, csak amikor egyben van az autójuk, navigálni szokott. Este el is mondtam neki, hogy egy sportbíró akarja elütni a sportbírót, hát milyen dolog ez?
A bukások nem mindig végződnek ilyen komolyan?
Nem! Győrött történt, hogy egy, akkor még csehszlovák páros elszámolt egy kanyart, és óriási fékezés és murva csattogás után beestek az árokba. Miután mindez egy bukkanó mögött történt, nem láttunk semmit, csak azt hallottuk, hogy csönd van, ami nem szokott jót jelenteni. A környéken lévő összes sportbíró és néző odarohant, de amikor megláttuk az autót harsány nevetésben törtünk ki. A versenyzőknek semmi bajuk sem volt, mindössze annyi, hogy akkor még nem volt kötelező a tűzálló ruha és mindketten rövidnadrágban versenyeztek, az autó pedig egy fejmagasságig érő csalánerdő közepén landolt és nem mertek kiszállni. Fadarabokkal gyorsan félrevertük a csalánt, visszatoltuk őket az útra és folytatták a versenyt.
Az a hír járja rólad, hogy kiválóan beszélsz olaszul?
Sajnos nem beszélek olaszul, csak pár szót. A Budapest Rallye-n rajtoltottam egy gyorsasági szakaszt. Egy olasz páros állt tíz másodperccel a rajt előtt, amikor észre vettem, hogy az autó ablaka le van húzva. Így nem szabad elrajtoltatni a versenyzőt. Az idő rövidsége miatt nem volt lehetőség rá, hogy kifaggassam, milyen nyelven ért, ezért odaléptem hozzá, és elmondtam neki az általam ismert egyetlen olasz mondatot, ami úgy hangzik, hogy "E pericolso sporgersi". Ez a vonatok ablakába van kiírva és azt jelenti, hogy "kihajolni veszélyes". Az olasz azonnal vette a lapot és villámgyorsan felhúzta az ablakot. Így még időben el tudott rajtoni.

Mihályi Csaba

sokkal versenyképesebb, talán megbízhatóbb is, és én mindenképpen úgy gondolom, hogy gyári fejlesztéssel maszek műhelyek nem tudják felvenni a versenyt, ez igaz minden autótípusra.

- Beszéljünk egy kicsit Romániáról. Milyenek voltak az ellenfelek?

- 31 induló volt, 9-en indultak a kategóriánkban. A legnagyobb ellenfél *Constantin Aur*, a román bajnok volt, egy gyári gömbölyű Toyotával. Volt egy *Joannides* nevű angol pilóta is a mezőnyben, aki thaiföldi liszenccel versenyzett, de sajnos a második gyorson kiesett. *Aurral* versenyeztünk jó sokáig, de aztán lecsúszott az útról és feladni kényszerült a versenyt.

- Nektek is volt kalandotok...

- Igen nekünk is volt egy kalandunk. Mi is lecsúsztunk az útról, a nézők segítettek vissza minket, és így tudtuk folytatni a versenyt.

- Hogy történt?

- Egy hosszú lejtő után volt egy enyhe balos, aztán egy erősebb jobbos kanyar. Megcsúszott az autó, és kb. 20-30 km/h-s sebességgel becsúsztunk egy árokba, ami egy kicsit mélyebb volt, 2-2.5 m. A nézők segítségével innen kerültünk újra elő.

- Időben ez, hogy nézett ki?

- Valamivel 4 perc fölött vezettünk, 3 perc 48 másodpercet időztünk ebben az árokban, tehát maradt még 30 másodperc előnyünk. Ezt öt gyorsasági után 1 perc 6 másodpercre növeltük, amikor *Aur* kiesett a versenyből.

- Az az érzésem, van valami, amit feltétlenül elakarsz mondani.

- Igen. Egy ilyen másfél éves kudarcos időszak után borzasztóan jól esik nekem, hogy a Mol Rt. és a szurkolóink is bíznak bennünk, és támogatnak minket, mert hát valahol értük is autózunk, és nagyon jól esik, hogy hisznek benne, hogy nem felejtettünk el teljesen autót vezetni.

Mihályi Csaba



I. "EZERJÓ" KUPA

Rally sprint amatőröknek és profiknak 1996. szeptember 15.

Pálya: 1800 m-es beton+aszfalt a volt Móri laktanya területén. A távot háromszor kell teljesíteni, a két legjobb kör értékelve!

Kategóriák: N1 (1000 cm^3-ig); N2 (1000-1300 cm^3-ig); N3 (1300 cm^3) felett; H1 (1300 cm^3-ig); H2 (1300 cm^3 felett); rendszám nélküli és egyéb speciális autók; női kategória; licences kategória.

Nevezési díj: 1500 Ft/nevező

Díjazás: kategória 1-3 hely serleg + oklevél
abszolút 1-3 hely serleg + oklevél

Edzés: 09.14-én 15.00 órától - 19.00 óráig

Verseny: 09.15-én 10.00 órától

Díjkiosztó a versenyt követő 1 órán belül.

Információ: Tódori rallye fotó Mór, Szent István tér 7. Tel.: (22) 407-032

A MAGYAR BAJNOKSÁG ÁLLÁSA

I. osztály, öt verseny után

ABSZOLUT

1. ifj.Tóth-Gergely	Aral-Colonia	-	20	20	20	20	80
2. Tóth(Gili)-Csökő	Leier-Márton	15	12	15	4	10	56
3. Érdi-Varga	Total-Érdi Team	-	15	-	12	12	39
4. Szeleczky-Penderik	HT Rallyesport	-	3	12	8	8	31
5. Ranga-Büki	MOL	-	-	-	15	15	30
KissF-Kiss	AMC Rallye	8	8	-	10	4	30
7. Bathó-Kosztolányi	Motorsport ECS	-	10	10	6	-	26
8. Vizin-Gönczi	Kopcsóker-Vízügy	12	4	6	-	-	22
9. Ferjáncz-Tóth	Váci Autó SE	20	-	-	-	-	20
10.Dr.Konta-Táborszky	AutóÁgó	10	-	-	3	6	19
11.Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	4	6	8	-	-	18
12.Gerencsér-Garamv.	Pász-Ger SC	6	-	-	-	-	6
Keszler-Hering	Stoll SE	-	2	4	-	-	6
14.Vojcsik-Kovács	VojcsikRally SE	-	-	-	2	3	5
15.Horner-Kerék	OSC Autósport	2	-	-	-	2	4
16.Hubert-Mészáros	Hubert MSE	3	-	-	-	-	3
Veszprémi-V.né	Nyíregyházi V.SE	-	-	3	-	-	3
18.Bútor-Tóth	Gaál Motorsport	-	-	2	-	-	2
19.Ábrahám-Mike	Szerpen Team	1	-	-	-	-	1
KissL-Bedő	HungaroLada	-	-	1	-	-	1
Takácsy-Simon	Motoros RC	-	1	-	-	-	1
Turi-Tóth	Kokó Rally Team	-	-	-	1	-	1
Csukovics-Gajdos	Laczkó Mitsu SE	-	-	-	-	1	1

"N" CSOPORT

1. Szeleczky-Penderik	HT Rallyesport	-	8	20	15	20	63
2. KissF-Kiss	AMC Rallye	12	15	-	20	12	59
3. Bathó-Kosztolányi	Motorsport ECS	-	20	15	12	-	47
4. Konta-Táborszky	AutóÁgó Rallye	15	-	-	10	15	40
Vizin-Gönczi	Kopcsóker-Vízügy	20	10	10	-	-	40
6. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	8	12	12	-	6	38
7. Gerencsér-Garamv.	Pász-Ger SC	10	-	-	4	4	18
Csukovics-Gajdos	Laczko M. ASC	-	-	-	8	10	18
9. Radó-Bereczky	Radó Rallye Team	-	6	8	-	-	14
10.Bodnár-Lehócz		3	-	6	-	-	9
11.Havasi-Tábori	H&T Rally Team	-	-	-	-	8	8
12.Vargha-Szabados	Tamax Rallye SE	2	-	2	3	-	7
Várkonyi-Ferenczy	Ritmus ASE	-	4	-	-	3	7
14.Hubert-Mészáros	Hubert MSE	6	-	-	-	-	6
Koch-Hoffer	Her-Ko ASE	-	3	-	1	2	6
Kós-Kuhár	Servico Rallye T.	-	-	-	6	-	6
17.Ábrahám-Mike	Szerpen Team	4	-	-	-	-	4
Kapitány-Kapitány		-	-	4	-	-	4
19.Nagy-Bíró		1	2	-	-	-	3
Halász-Vörös		-	-	3	-	-	3
Mráz-Majoros	Mráz Rally Team	-	-	-	2	1	3
22.Martin-Takács	Stoll SE	-	1	-	-	-	1
Ollé-Lukács	Ollé Rallye Team	-	-	1	-	-	1

A bajnokság futamai

Champion-Arbau Rally	Esztergom	03. 30-31.
MOL-Salgó Rally	Salgótarján	04. 19-20.
Kosice Rallye	Kassa	05. 16-17.
HB. Kisbér Rally	Kisbér	06. 15-16.
III. Veszprém Rally	Veszprém	07. 05-07.
Budapest Rally	Budapest	ELMARADT
Miskolc Rally	Miskolc	08. 30-31.
Mecsek Rally	Pécs	10. 11-13.

emlékeztetnek a 92-es Akropolisz Rallyra, ahol a Toyota gyári csapata, két autóját veszítette el baleset miatt ugyanazon a gyorsaságin. A sors ezúttal a Grifone csapatot súlytotta, előbb Dallavilla ugrasztotta árokba Celicáját, majd szinte ezzel egyidőben Tabaton is lecsúszott az útról.

Cunico tehát megint magára maradt az élen. Egyetlen "üldözője" Bertone volt, aki miatt azért olyan nagyon nem kellett aggódnia, hiszen az EB pontversenyének vezetője több, mint hat perccel lemaradva végzett a második helyen.

Renaultéknál végre úgy tűnt kezdenek összejönni a dolgok, bár Longhi autójában két verseny alatt, immáron másodszor állt meg a váltó, ráadásul ezúttal mindjárt az első gyorson, de Andreucci és Oldrati az F2-es értékelés élén végeztek, abszolútban pedig a negyedik és hatodik helyet szerezték meg.

Trónfosztás?

Az északi versenyek után a mezőny délre a csizma sarkára költözött a Salento Rallyra, ami "csak" 5-ös szorzójú EB futam volt. Dallavilla megelégelni látszott másodhegedűs szerepét, és alapossan bedurrantotta Celicáját. Cunico nem győzte kapkodni a fejét, és kétségbeesetten próbált mindent megtenni, hogy legalább lépést tudjon tartani korábbi üldözőjével, akire most az üldözött szerep jutott. A nagy rohanásnak végül az lett az eredménye, hogy Cunico Fordja kificamította bal hátsó kerekét egy (túl) gyors forduló során, ami a verseny végét jelentette a bajnok számára. Most tehát Dallavilla kóstolhatott bele, milyen is egyedül az élen maradni.

A Megan Maxik házi versenyből Longhi került ki győztesen, váltója érdekes módon végig bírta a versenyt, így meg sem állt az abszolút második helyig. Andreucci viszont Cunicohoz hasonlóan elméretezett egy fordulót, ami rabul ejtette Megan-ját.

A bajnokság állása négy forduló után

1. Cunico - Ford 45 pont
2. Dallavilla - Toyota 35 pont
3. Andreucci - Renault 27,5 pont
4. Luise - Toyota 27 pont

Longhi - Renault 27 pont

Az F2-es bajnokság állása négy forduló után

1. Andreucci - 45 pont
2. Oldrati - 42,75 pont
3. Longhi - 35 pont

Gaetti - 35 pont

FERJÁNCZ ÉS FÉL ÉVSZÁZAD



Amikor Réz Gábor a Duna TV sportszerkesztője találkára hívta Ferjáncz Attilát, az abban a hitben ment a randevúra, hogy hivatalos dolgokat vitatnak meg. Szemtanúk állítása szerint azonban, az örökös bajnok olyan képet vágott, mintha szárnyai nőttek volna a Fordjának. A közeli vendéglőben ugyanis születésnapi meglepetés várta a mit sem sejtő ünnepeltet. A letűnt korok proletár konspirációjának módszereivel, teljes titokban szervezett összejövetelre, mindazok hivatalosak voltak, akik közel állnak vagy álltak Ferjánczhoz. Családtagok, barátok, sporttársak és persze "sportélettársak", miszerint navigátorok ünnepelték azt a julius 12-én ötven esztendős sportembert, akinek neve az elmúlt fél évszázad alatt, szinonímájává vált a magyar rallynak.

Varga Zoltán képei a konspiráció következményeit villantja fel.

Mindazok, akik később felfalták Ferdi autóját



Léhi mester gyertyát cserél



Az ünnepelt elfogyasztott navigátorai - Tandari, Iriczfalvy, Zsemberi - körében

Rally olasz módra

Aligha létezik még egy hely a világon, ahol a rally versenyzés olyan népszerű lenne, mint Olaszországban. A rally barátok köre errefelé nem csak versenyezni vágyó fiatalokból áll, hanem, ki tudja miért a szponzorok számára is kitűnő lehetőség termékeik népszerűsítésére.

Ahol pedig versenyező és pénz is van, ott lehet versenyeket is rendezni. A nagy érdeklődésre való tekintettel Olaszországban évente több, mint száz rally versenyt rendeznek, és nyolc különböző bajnokságot írnak ki.

A rally versenyzés csúcsa az abszolút bajnokság (Campianato Assoluto Rally), amit többnyire aszfaltos pályákon bonyolítanak, ezért gyakran aszfalt bajnokságként is emlegetik. A versenysorozat színvonalára jellemző, hogy a kilenc fordulóból az egyik egyben VB futam is (San Remo Rally), további hét erőpróba pedig különböző szorzójú EB futam. Ennek ellenére külföldi versenyzők nem nagyon merészkednek az olasz oroszlánok vadászterületére.

A laza talajú pályák kedvelői a murvás bajnokságban (Trofeo Tradizione Terra = hagyományos föld bajnokság) találhatnak otthonra. Bár az abszolút és a murva bajnokságban is külön értékelik az F2-es autókat, de a kategória rendkívüli népszerűsége miatt külön bajnokságot (Campionato 2 Litri) is rendeznek számunkra. Az esélyek kiegyenlítése érdekében innen azonban kitiltották a kit-carokat.

A második vonal bajnokságát területi rendszerben bonyolítják. Olaszországot öt zónára osztották, és mind az öt zónában külön bajnokságot rendeznek. A mezőnyben gyakran előfordulnak a legfrissebb Toyoták és kit-car is, a versenyzők közül pedig a harmadik zóna éllovasai, Errani, De Cecco és Zenere a magyar pályákon is ismertek.

A harmadik vonal számára rallysprint versenyeket rendeznek, amelyek ugyan nem számítanak bele semmilyen bajnokságban, de kiváló lehetőséget biztosítanak mindenki számára, hogy kipróbálhassa képességeit.

Abszolút rally

Az abszolút bajnokság felállása a 95-ös szezonhoz képest egy kicsit megváltozott. Az éllovasok közül többen is VB-re emigráltak. Piero Liatti a Subaru gyári csapatához igazolt, Gibo Pianezzola pedig a Grifone Junior Team tagjaként hirdetett teljes VB programot. Mások mindent egy lapra feltéve, teljes olasz bajnoki szereplésüket feladták egyké VB szereplésért. Így tett Andrea Navarra és Angelo Medeghini is, akik mindketten Subaruval próbálnak szerencsét a világ szeme előtt.

A sok távozó ellenére taljánföldön is bőven maradt érdekesség. A Jolly Club tavalyi felemás szezonja után úgy döntött, hogy csak a bajnoki cím védőjét a bajnokság abszolút favoritjának számító Gianfranco Cunico-t indítja a Martini festésű Ford Escorttal.

A Grifone csapat tavalyi felfedezettje, Andrea Dallavilla mellett, a 95-ös Cinquecento kupa győztesét Matteo Luise-t küldte csatasorba egy-egy Toyota Celica-val.

A legizgalmasabb csapatot a Renault hirdette, akik a Peugeot-tól elcsábították Itália legjobb F2-es versenyzőjének tartott Paolo Andreucci-t, társának pedig a kétszeres olasz bajnok Piero Longhi-t szerződtették, de terveik között szerepelt további két autó szerepeltetése is.

A nevető harmadik

A szezon március elején, a Ciocco (csokkó) Rallyval kezdődött. A korai kezdés kicsit megtréfálta az esélyesek technikáját, hiszen Cunico és Dallavilla is műszaki hiba miatt kényszerült idő előtti távozásra. A győzelem így az Alessandrini Team Subaru-ját hajtó Andrea Navarra ölébe hullott, aki egyébként csak VB szereplése előtti bemelegítésnek szánta a versenyt. A második, harmadik helyet pedig a Megan Maxira váró Andreucci és Longhi szerezték meg, egy-egy tavalyról megmaradt Clio Maxival.

Ellenfelek nélkül

A második fordulót Európa egyik legpatinásabb nevű versenyén, a Mille Miglia (mille mijja = ezer mérföld) rallyn bonyolították, ami egyben 10-es szorzójú európabajnoki futam is volt. Cunico-t üldözői hamar magára hagyták. Navarra, előző futamon aratott győzelmén felbuzdulva, porig rombolta Subaruját. Dallavilla is ráfázott a kockáztatásra, amikor egy kaland során négy és fél percet veszített, és esett vissza a hetedik helyre. Innen tornázta fel magát a magabiztos győzelmet arató Cunico mögé, a dobogó második fokára. A Renault csapathoz erre a versenyre érkeztek meg a várva várt Megan Maxik, azokból is mindjárt három. Az új technika azonban nem sok szerencsét hozott, hiszen mind három autó műszaki hiba miatt esett ki.

Kísért a múlt

A bajnokság a tavaszi szezon legkiemelkedőbb eredményével, a Piancavallo Rallyval folytatódott, ami 20-as szorzójú EB futam is volt egyben, de ami még ennél is fontosabb az olasz bajnokságban is kiemelten 1,25-ös szorzóval szerepelt (a többi verseny 1-szeres szorzójú, kivéve a San Remo Rallyt, ami 1,5-ös). A rangos eseményhez méltóan a mezőny is kibővült, bár ütőképes autóval ezúttal sem merészkedett külföldi versenyző olaszhonba.

Az európabajnoki cím védője Enrico Bertone Fordjával, míg a kétszeres európabajnok Fabrizio Tabaton saját csapatának a Grifone Team-nek egy Toyotájával szállt ringbe. Cunico, Dallavilla és Tabaton késhegyre menő küzdelmére jellemző, hogy az első 12 gyorsaságin (testvériesen megosztva) mindhárman 4-4 győzelmet arattak.

A 13. pályán történtek kísértetiesen

Evo IV-es Lancia?



Elég ritka, hogy valaki szezon közben váltson autót, a Ranga-Büki kettős mégis másfél éves munka és hat kudarcos verseny után, a szezon közepén döntött úgy, hogy hátat fordít a Ford Escort Cosworth-nak, és egy Subaru Imprezára nyergel át. Az eredmény: három futam, egy első és két második hely.

- Amikor felmerült az autó váltás gondolata, mindenféleképpen típust akartatok váltani, vagy gondoltatok arra is, hogy másik csapattól, másik autót béreltek, de maradtatok a Ford mellett, hiszen ebbe a típusba már beleöltetek másfél évet.

- Elsősorban autót akartunk váltani, és nem típust, azonban a Mol Rt.-vel úgy döntöttünk, hogy mivel általában vegyes talajon rendezik a magyar versenyeket, ezért a Ford, a hosszú átépíthetősége miatt nem alkalmas. Ekkor gondoltuk úgy, hogy máshol, más típusokban is körül kell nézni. Így került a képbe *Trebitsch Sándor*, aki két évvel ezelőtt Liatti menedzsere volt, és tulajdonképpen ő segített nekünk eljutni a Cilti (szilti) Sport-



Ri

hoz és *Paul Bernard* úrhoz, akik szervizelik ezt a Subaru Impreza-t.

- Honnan származik az autó?

- Jelenleg is Prodrive tulajdon, a Cilti Sport-nál kölcsön bérletben van, de minden komolyabb felülvizsgálat a Prodrive-nál történik.

- A Forddal a műszaki hibáktól eltekintve elégedett voltál, vagy maga az autó sem tetszett?

- A Ford önmagában biztosan egy nagyon jó autó, azonban nekünk nem volt szerencsénk egymással. Valójában nem mondhattam azt, hogy az autóm lassú, de úgy éreztem, hogy nem volt versenyképes. Négy-öt gyorsaságinként műszaki problémái voltak, ettől üzembizonytalanná vált, és talán én is elvesztettem a hitemet, úgyhogy mindenféleképpen szükség volt erre a váltásra.

- Mi okozhatta ezt a pech szériát, nem volt az autó megfelelően felkészítve, vagy egyszerűen csak nem volt szerencsétek?

- Én azt hiszem, hogy ilyen hosszú távon már túlzás lenne balszerencséről beszélni. Valószínűleg szerencsétlenség is volt, azonban úgy gondolom, hogy az a csapat, amelyik felkészítette az autót, ebben a típusban megfizette a tanulópénzt, annak ellenére, hogy előtte négy évig a Lanciaval tökéletesen dolgoztak, és hát igazából ez a közös házasság nem volt megfelelő.

- A Subaru Imprezád miben különbözik a vb-n futó autóktól?

- Amit én tudok, abban különbözik, hogy nincs benne az elektronikus első differenciálmű, és a kormányra szerelt elektronikus sebességváltó, különben ez egy 96-os fejlesztésű autó.

- Mennyire sikerült kiautóznod?

- Még igazán azt sem tudom megmondani, hogy hol vannak az autó határai. Nem törekszem arra, hogy egy-két verseny alatt megpróbáljak az autó és az én határomra eljutni. Egy ilyen kudarcos időszak után elsősorban be kell érni a célba, nem volna baj, ha minél jobb helyen, de elsősorban szeretnénk belakni az autót.

- Mik az első benyomásaid?

- Azt tudom mondani, hogy negatív értelemben még nem ért semmilyen csalódás, csupa pozitív élményeim voltak, Azt hiszem hogyha ezzel az autóval hosszú távon tudunk versenyezni, akkor nagyon jó eredményeket lehet vele elérni.

- Azt nyilatkoztad, hogy nagyon hasolít a Lanciához.

- Így van. Szerintem ez az autó egy továbbfejlesztett Lancia, hasonló viselkedési paraméterekkel. Úgy érzem, hozzám nagyon közel áll.

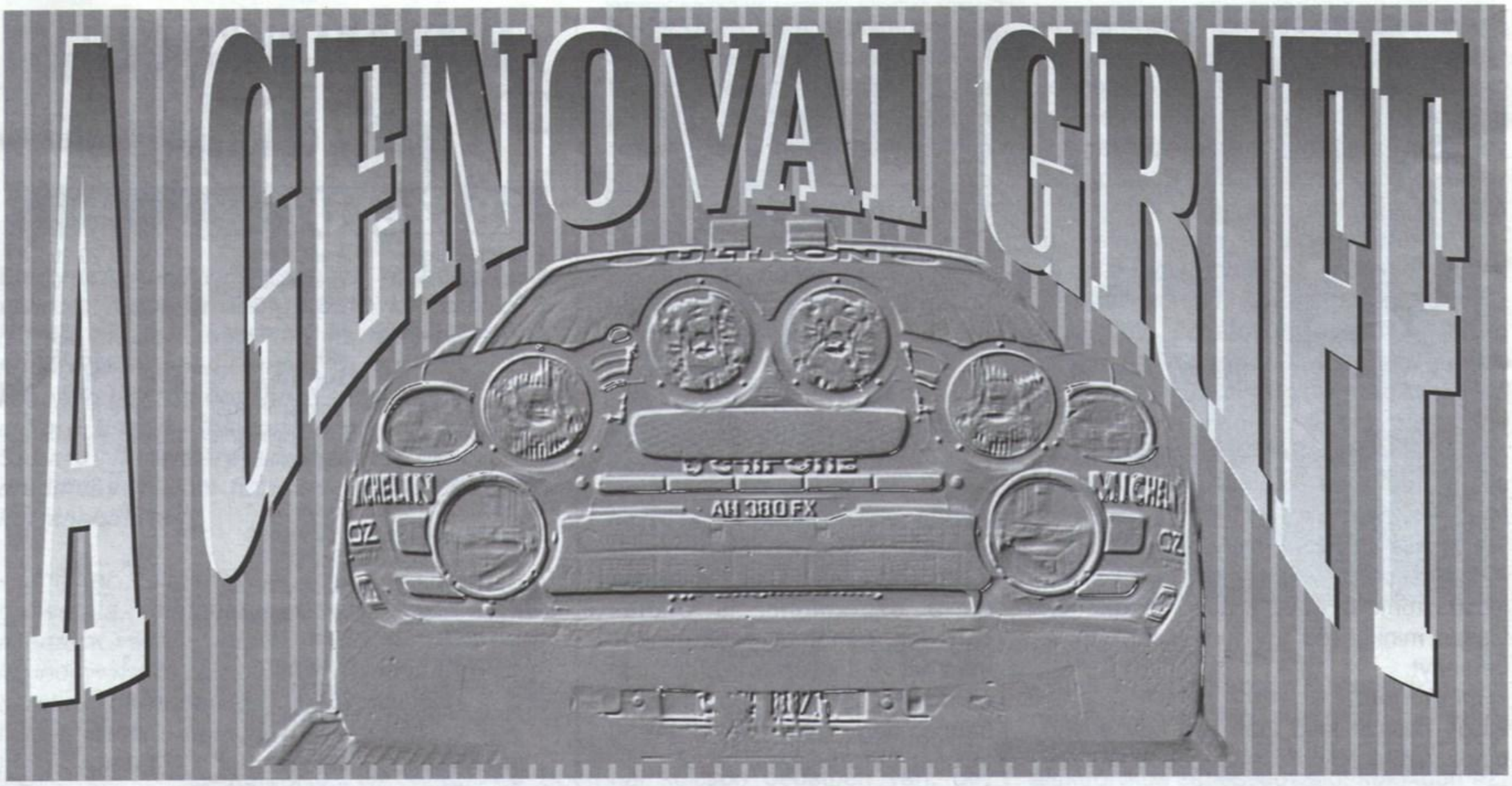
- Nevezhetjük Evo IV-es Lanciának is?

- Ez azért egy Subaru Impreza, mert minden más benne, de viselkedési jegyeiben hordozza magában a Lancia mozgását.

- Van-e olyan dolog, ami a Fordban jobban tetszett?

- ...talán a hátsó szárny. Azt hiszem formára a Ford egy nagyon szép kecses autó, de a Subaru sokkal "versenyautóbb",

A GENOVAI GRIFF



Fabrizio Tabaton nem is olyan régen a Rally Európa Bajnokság meghatározó résztvevője volt, az utóbbi időben pedig azzal vált híressé, hogy Genova címerállatáról, a griffmadárról elkeresztelt csapatával, szinte az egész világot, beleértve az ifj. Tóth-Gergely párost is, ellátja Toyota versenyautókkal.

- Magyarországon az közismert Önről, hogy kétszeres Európa Bajnok és többszörös EB helyezett, de keveset tudunk pályafutása kezdetéről. Mikor és hogyan került kapcsolatba a rallyval?

- A papám rally versenyző volt, én pedig kis korom óta követtem őt. Végül teljesen beleszerettem ebbe a sportba. Az első versenyemen 19 éves koromban vettem részt.

- Ön hosszú időn keresztül meghatározó egyénisége volt az Európa Bajnokságnak, számos versenyt vívott Ferjáncz Attilával.

- Néhányat igen.

- Hogyan emlékszik vissza erre az időszakra?

- Mindenféleképpen nagyon szép emlékekkel rendelkezem erről az időszakról, mert sokkal fiatalabb voltam. *Ferjánczról* azt tudom mondani, hogy már akkor sem volt karcsú, de igazából egy kicsit jobban ment, mint most.

- Nehéz ellenfél volt?

- Mindig jobb autóval versenyeztem, mint ő. Ha őszinte akarok lenni, akkor nem volt olyan nehéz.

- Az Európa Bajnokság színvonala az utóbbi időben alaposan visszaesett.

- Igen, nagyon.

- Miben látja ennek az okát?

- A gyárak részéről nincs már érdeklődés iránta. Igazából az Európa Bajnokság csak nagyon kicsivel kerül kevesebbe, mint a Világbajnokság, így akinek pénze van, az inkább a VB-n versenyez, vagy különböző nemzeti bajnokságokat részesít előnyben.

- Mikor került a Grifone név először versenyautóra?

- Majdnem ötven éve. Egészen pontosan jövőre ünnepeljük fennállásunk ötvenedik évfordulóját. A csapatot a papám alapította, akkor még csak egy barátokból álló kis társaság volt.

- Milyen bajnokságokban és kik versenyeznek Grifone autóval?

- Az Olasz Bajnokságban *Andrea Dallavilla* és *Matteo Luise*, aki a Fiat Cinquecento bajnokságot nyerte meg tavaly. A Világbajnokságon *Rui Madeira* és *Gibo Pianezola*. Az Akropolisz Rallyn *Thomas Radström* is velünk versenyzett, és talán a San Remo Rallyn is rajthoz fog állni. Valamint *Pierre Cesar Baroni* fog néhány versenyt vívni ebben az évben. És aztán van még sok-sok kliens, akik egyéb versenyeken vesznek részt.

- Hány autója van a csapatnak?

- Öt ST 205-ösünk van, ami a GT-Four, és kettő ST 185-ös, a kicsi.

- Milyen felszereléssel kísérik a versenyautókat?

- Összesen tíz furgonunk van, aztán vannak még különböző gyors szervizkocsik. Azt lehet mondani, hogy az állandó csapat kb. 40 szerelőből áll. Ezen a hétvégén például nem csak Magyarországon szerepelünk, hanem Argentínában és az Azori Szigeteken is. Összesen tehát öt autónk fut.

- A versenyek között hogyan készítik fel az autókat?

- Rendszerint versenyek után szétszereljük őket a legapróbb

Néző szemmel

Olaszországban a rallyval kapcsolatban minden kicsit más mint nálunk. Nincs ez másként a futamok lebonyolításával sem. A versenyek általában péntek este 7-8 között kezdődnek, és kora reggelig tart az első szakasz, amit egy kis pihenő követ, és vagy délután 4 körül kezdődik a második szakasz, és este tízig tart, vagy az első szakaszhoz hasonlóan később kezdődik, és vasárnap hajnalban van a befutó.

A gyorsaságik csoportokra vannak osztva. A versenyzőknek egy szuszra 2...4 pályát kell teljesíteni, amit egy kötelező helyen (általában nagyobb parkolóban) kijelölt szervizpont és gyűjtőállomás követ.

Bár a pályák kétszer-háromszor ismétlődnek, mégis érdemes követni a mezőnyt, főleg a gyűjtőállomások ideje alatt lehet átérni másik gyorsaságira. Ha valaki ügyesen szervez, naponta akár hatszor is láthatja kedvenceit.

Idegeneknek a tájékozódás nem olyan egyszerű, legalábbis a Lana Rallyn nem volt az. A Biella környéki hegyek nagyon sűrűn lakottak, ezért csak az igen nagy léptékű térképek használhatók. Szerencsére a Tutto Rally elég részletes leírást közöl a versenyekről, térképpel és pontos időtervvel.

A dolog egyetlen buktatója, hogy a legjobb térképek is csak a városközpontokat jelölik, így előfordulhat, hogy ha a térkép szerint két falu 4 km-re van egymástól, az a valóságban teljesen összeér. Ráadásul a város-, vagy falurészeknek külön neveik vannak, amiket a térkép nem jelöl, és amitől az embernek állandóan az az érzése, hogy eltévedt.

Ha viszont az etapok útvonalát követjük, akkor a kritikus kereszteződésekben pici útbaigazító nyilakat találhatunk. Nem árt azért ezekkel is vigyázni, mert Olaszországban a kerékpár versenyek is igen népszerűek, és ezek útvonalát is hasonló nyilacskákkal jelölik. Elég tehát egy apró figyelmetlenség, és máris két kerékkel kevesebb versenyjárgányok útvonalán találhatjuk magunkat.

Ha az ember eltéved, nyugodtan érdeklődhet a helybéliektől, mert még a legmarconább külsejűek is szívesen segítenek, és ha túl bonyolult valamit elmagyarázni, akkor akár oda is vezetnek a helyszínre.

Az olasz szurkolók egyébként pont olyanok, mint a magyar társaik: élnek-halnak a rally-ért és ugyanúgy szenzációs hangulatot tudnak teremteni a kanyarokban. Az erdőben-táborozás errefelé nem divat, egyrészről azért, mert este zajlik a versenyek nagy része, másrészről pedig állandóan rohanni kell a mezőny után, nincs idő tábortüzet rakni.

Mihályi Csaba

VIDEÓSOK!

Küldjétek el a szerkesztőségbe a

LEGSZEBB

LEGKOMIKUSABB

ÉS AZ ÖSSZES BUKÁST

tartalmazó felvételeteket.

Az anyagból összevágva egy szórakoztató, népszerűsítő összeállítás készül. Az alkotók neve (feltéve hogy nem titkos) a borítóra kerül, és kap a kész kazettából egy tiszteletpéldányt

FIGYELEM!

Eladó egy Lada 2105 A/5 versenyautó, rajtkész állapotban,sok tartalék alkatrésszel. Érd.: Vajland Gyula 06 (54) 451-572; 06 (60) 359-041

Eladó 2 db Sparco ülés. Érd.: Rektenwald (28) 310-895

Lada Niva tereprally autó, gépkönyvvel, rajtkész állapotban, és pótalkatrészekkel eladó.
Tel.: 276-2568; (20) 266-947 Szécsi Zsolt

Eladó vagy bérelhető 2 db használt homológ Overall.
Tel.: 06 (30) 457-390

Eladó újszerű állapotban lévő Sparco tűzálló alsó ruházat kpl. + egy 41-es cipő. Tel.: 260-2073

Eladó egy Lada 2105,
"A" csoportos versenyautó
+ egy edzőautó
+ 50 db szerelt kerék
+ sok alkatrész.
Érd.: Tel.: 06 (30) 506-714
06 (27) 360-224



Eladó egy Mazda 323 1,6 i,
16 V turbo, 4WD,
Groupe "N" versenyautó. 180 LE
sok tartalék alkatrésszel, gumival.
Rally crossra, rallyra vagy
tréningautónak kiváló.
Az árából még egy Ladát sem tudsz venni!
Érd.: Nagy Zoltán 06 (20) 417-134



alkatrészeikre, amit szükséges, azt kicseréljük, aztán újra összerakjuk.

- A Grifone név éveken keresztül összeforrott a Lanciával, amikor váltani kellett, miért döntöttek a Toyota mellett?

- A Toyota volt az egyetlen gyár, amelyik a legmagasabb szintű felszerelét tudta nekünk biztosítani, amit kizárólag mi kaphattunk meg.

- Amíg a Toyota gyár szerepelt a VB-n, addig Önök is megkapták a legfrissebb fejlesztést, vagy ez csak a gyári versenyzők privilégiuma volt?

- A kezdetektől fogva megkaptunk mindent.

- Jelenleg folyik-e a fejlesztés a Toyota gyárban?

- Igen. A GT-Four-on folytatják a fejlesztést, és a World Rally Car-on dolgoznak nagyon, ami a Corolla alapjaira fog támaszkodni. A VB-re is ezzel fognak visszatérni, de a nemzeti bajnokságokban továbbra is a GT-Four-t fogják használni.

- Miben különbözik a GT-Four a gömbölyű Celica-tól?

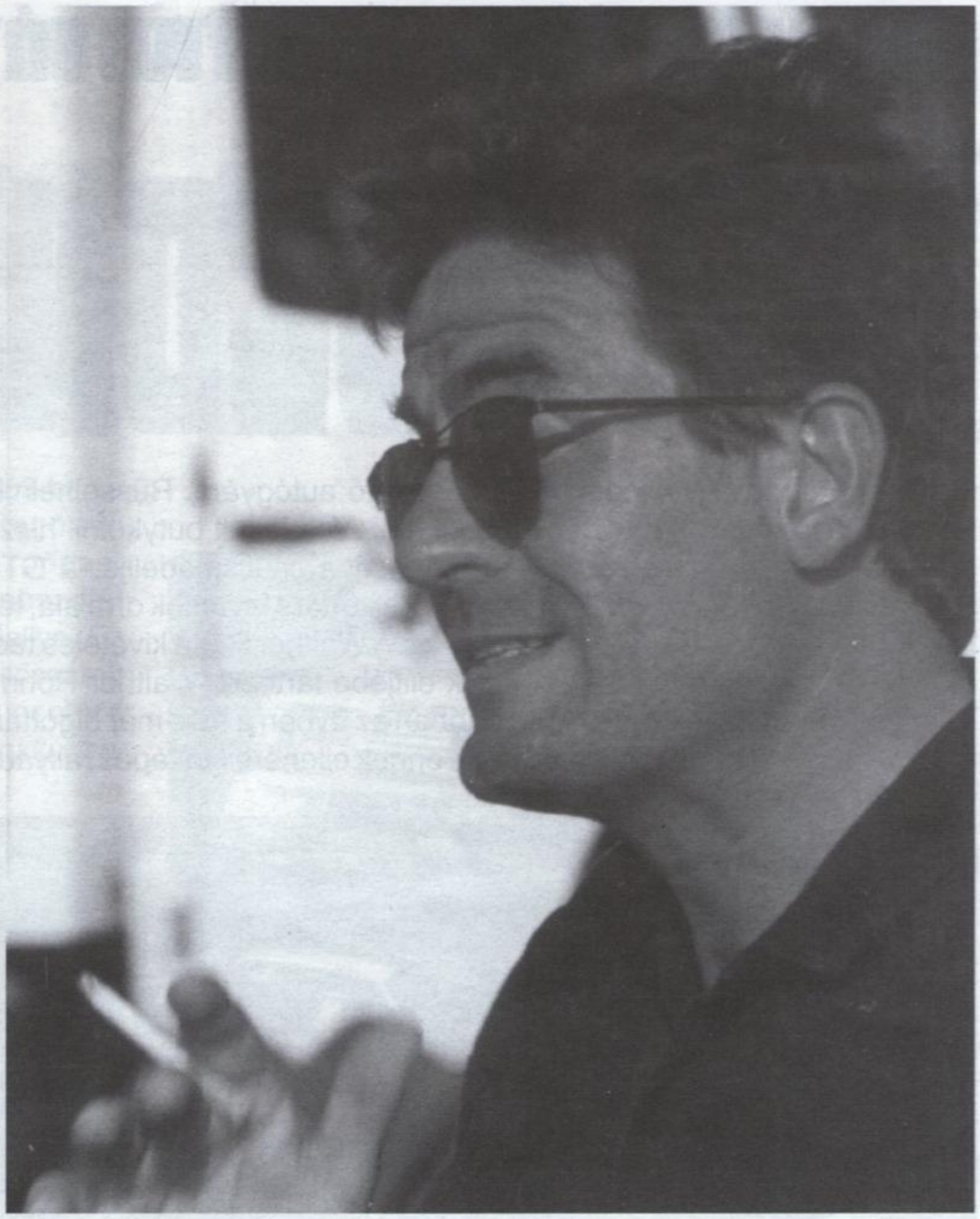
- Főképpen a motorban van különbség, a GT-Four-t egy picivel nehezebb vezetni, egy kicsit bonyolultabbak a mechanikai részei, a felfüggesztése borzasztóan komplikált, és sokkal több elektronikai dolog van benne, mint a gömbölyű Celica-ban.

- Igaz az, hogy a GT-Four-ba a gömbölyű Celica futóművét építették vissza?

- Ami a murvát illeti igen. Az Akropolisz Rallyn *Pianezola* és *Madeira* is az új Superstrat futóművet használták.

- Önnek igen jó rálátása van szinte az egész világ rally mezőnyére. Janika tudását hová helyezné?

- Nagyon nehéz ezt megmondani, egészen addig, ameddig Janika ki nem teszi a lábát Magyarországon kívülre. Nincs igazán összehasonlítási alapom, ezért mondom, mindig, hogy előbb, vagy utóbb, sőt minél hamarabb ki kéne lépnie a magyar határokon túlra is. Biztos



vagyok benne, hogy ott is nagyon gyors tudna lenni, de ameddig valójában meg nem tudja mutatni magát, addig nem lehet tudni.

- Ön még most is elég gyakran feltűnik rally versenyeken, mint pilóta.

- Ó csak egyszer egy évben.

- Ez azt jelenti, hogy nem tud elszakadni a versenyzéstől, vagy saját maga szeretne meggyőződni a csapata működéséről?

- Valóban nem tudok elszakadni, ez egy betegség. Mielőtt bárki más menne az autóval, kipróbálom őket, természetesen nem csak azt nézem meg, hogy beindulnak-e, hanem tesztelem is őket, de mondjuk az is igaz, hogy az a tény, hogy néhányszor versenyzek, megadja nekem azt a lehetőséget, hogy ne szakadjak el túlságosan a valóságtól.

- Mi jelent az Ön számára nagyobb kihívást, egy versenyautó, vagy a Grifone Team vezetése?

- Sokkal könnyebb egy versenyautót vezetni, mint egy egész csapatot, főképpen sokkal szórakoztatóbb.

- Mikor láthatjuk legközelebb versenyautóban?

- Nem tudom mindig a legutolsó pillanatban szoktam eldönteni, hogy melyik versenyen indulok. Ez pont olyan, mint egy kábítószer, amikor már látom, hogy erősödnek a tünetek, hogy nem bírom versenyzés nélkül, akkor ülök autóba.

Köszönet Dolejsi Beának a tolmácsolásért

Mihályi Csaba

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 7. (1982)

Összeállította: Csűri Gábor

OPEL ASCONA RALLYE

Az Opel Európa egyik legismertebb, vezető autógyára. Rüsselheimben mindig létezett külön sportszakosztály, ahol szorgalmasan fúrtak, faragtak, tuningoltak. Volt is mit bütykölni, hiszen a kínálatban mindig akadtak sportos, jó erős modellek. Ilyen volt például az Opel Ascona csúcsmodellje, a GTS, vagy az SR. Ennek továbbjavított, tuningolt változata volt a legjobb, de sok borsot tört a kortárs favoritok orra alá, tehát a legjobbak közé tartozott.
Némileg a szerencsés véletlennek, na meg Walther Röhrl kivételes tudásának köszönhető, hogy az Opel Ascona révén az Opel is a rally-világbajnokok szűk elitjébe tartozik. Walther Röhrl 1982. januárjában a Monte Carlo Rallye-t Opel Ascona 400-assal nyerte, s ezután abban az évben a már-már bigottan hagyományos építésű, a turbókorszak hajnalán még mindig sima befecskendezős, de ennek ellenére ütőképes rallyautóval egyéni világbajnoki címet szerzett.



ALAPMODELL
Motor: négyhengeres, soros, 2000 cm³-es Opel
Max. teljesítmény: 130 LE
Max. sebesség: 195 km/h
Max. forgatónyomaték: 183 Nm
Gyorsulás: 0-100 km/h: 9,5 s

VILÁGBAJNOK:
1982. (WALTHER RÖHRL)

Érdeklődéssel olvastuk az 1996. május 17.-18-án lezajlott XXII. Rally VSZ autóversenyhez fűzött véleményeiket, megfigyeléseiket és élményeiket, melyeket az RS Rally Sport folyóirat 6. számában közöltek. Köszönjük, hogy ezúton is propagálták versenyünket Magyarországon és ezzel támogatták igyekezetünket a két ország összebarátkozásában e téren is.
A cikk teljes mértékben arról tanúskodik, hogy a rally sport problémáit kitűnően értik, ezért is szeretnénk megmagyarázni, illetve pontosítani néhány megfigyelésüket, amelyek nézetünk szerint az említett cikkben nem voltak pontosak. Versenyünk nagyrészt erdős környezetben, célhatározott utakon zajlott, ahol intenzív fakitermelés folyik. Lehetséges, hogy a cikk szerkesztője 2-3 nappal a verseny előtt tekintette meg a pályát. Abban az időben több helyen láthatott kivágott fákat, elkészítve a szállításhoz. Együtt a sportfelügyelőkkel 12 órával a verseny kezdete előtt (május 16-án este) végig jártuk a pályát és felelősségteljesen kijelenthetem, hogy a kivágott fák a pálya közelében nem voltak. E dolog biztonsági oldalát Csizmadia úr - sportfelügyelő tartotta szemmel, aki a felügyelők tanácskozásán 1996. május 16-án megállapította, hogy a fákat a szervezők eltávolították.
A cikkben nem pontosan említik, hogy vendégszeretetünk csak a versenyzőket érintette és a nézőket nem, mivel hogy nem engedtük be a magyar autókat a gyorsasági próbákhoz. Mint a verseny igazgatója írásbelileg betiltottam minden autónak (6 megjelölt autón kívül) a belépést a gyorsasági próbákra a verseny biztonságos lefolyása érdekében. A rally verseny a nézők számára van rendezve. De véleményünk szerint a biztonság a legfontosabb, ezért voltam kénytelen ilyen nem népszerű rendeletet kiadni. E rendelet minden autóra vonatkozott, tekintet nélkül az állami rendszámra. Arról, hogy e rendelet helyes volt, tanúskodnak versenyünk győztesének Tóth úrnak szavai, aki megállapította, hogy életében még nem versenyzett úgy, hogy minden percnyi pontosságra egyezett volna az idő programmal. Ilyen helyzetet csak úgy lehet elérni, ha a gyorsasági próbákon a bejárati utak szabadok és nincsenek autókkal eltorlaszolva. Ezzel biztosítva van a mentőautók bemenetele is rendkívüli esetekben. Nagyon örülnék, ha lapjukban elnézést kérne minden magyar nézőtől, akit e rendelet érintett. Reméljük, hogy megértéssel lesznek.
Végezetül néhány szó a cikkben oly sokat említett pályafelületről. A magyar versenyzőkkel állandó kapcsolatban voltam, ezért pontos áttekintésem volt nézetükről. Túlnyomó többségük a pályát kitűnőnek de nehéznek tartotta. Még egyszer idézem a győztes Tóth megállapítását - "végre rendes rally pálya". Elemeztük a gyakori defektek okát és arra a következtetésre jutottunk, hogy a magyar versenyzők a pályánkat nem ismerték és a gumiabroncs részéről nem voltak eléggé felkészülve. A Habermann-Horniacek páros az 1. gyorsasági próbán 3 defektet kapott. Amikor e felől érdeklődtem, így válaszoltak - "kockáztattunk, puhább keveréket használtunk és nem bírta ki. Tovább már más gumiabroncsot használtunk és defektünk nem volt".
arról, hogy a pályafelülethez nem volt megjegyzése a FIA megfigyelőjének Simon úrnak, tanúskodik a valóság, hogy a jelentésében a pályát a legmagasabb lehetséges ponttal illette minden megjegyzés nélkül. Gondolom, hogy egyetértünk abban, hogy a pálya más volt, mint amilyenhez versenyzőik szokva vannak. Célunk, a versenyünk benevezésével a magyar bajnokságok naptárába többek közt az is volt, hogy versenyzőik megismerkedjenek más feltételekkel is, ami növeli sportbajnokságukat. Hiszem, hogy részvételük nálunk e téren is teljesítette küldetését.
Végezetül engedjék meg még egyszer megköszönni hozzájárulásukat versenyünk népszerűsítéséhez. Nagyon örülnénk ha személyesen is találkozhatnánk és közös utat keresnénk a további együttműködéshez. a mielőbbi viszontlátásra.
Üdvözlettel:

Ju.Dr. Peter Szczeczina
versenyigazgató

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 8. (1985,1986)

Összeállította: Csűri Gábor

PEUGEOT 205 T16

1983-ban szerzett először világbajnoki címet az 1983-ban a világpiacon debütáló francia alsóközépkategóriás gépkocsira, a Peugeot 205-ösre épített, roppant eredményes, menetteljesítményei alapján abszolút életveszélyes versenyautó, a Peugeot 205 T16 Rallye. Ez az autó volt az 1985-ös és 1986-os versenyévad elsőszámú favoritja: 1985-ben *Timo Salonen* nyert a Peugeot-val egyéni világbajnokságot, 1986-ban *Juha Kankkunen*. (Mindkét évben márkavilágbajnok is a Peugeot.)



1984-ben adta meg a nemzetközi szövetség a homologizációt a gépre, s a 205 T 16 Rallye a korzikai futamon mutatkozott be. Bár *Ari Vatanen* baleset miatt feladta a versenyt, a tesztpilóta *Jean Pierre Nicholas* a negyedik helyet harcolta ki. Az első világbajnoki futamgyőzelemre nem kellett sokáig várni: *Vatanen* Finnországban - mondhatni hazai pályán - megnyerte az Ezer Tó Rally-t. A francia rallyautókat egészen a következő évi portugál futamig nem tudták legyőzni! A szinte páratlan sikersorozat nem hagyott kétséget afelől, hogy ki a sikerlisták új csillaga. Másrészt cselekvésre ösztönözte a konkurenciát: 1986-ban megjelenik a pályákon a lélegzetelállító Lancia Delta S4, az új Ford RS 2000, a Citroen BX Rally, a Rover Metro, s ott van a továbbfejlesztett Audi Quattro. Ám ebben az évben is a Peugeot a legeredményesebb a "monstrumoknak" is becézett, félelmetes, megdöbbentő teljesítményű "B" kategóriás rallyautók között. Miután a "B" kategória - melyet 1982-ben alkottak meg - az enyhén szólva nagyvonalú műszaki előírásokkal gyakorlatilag korlátlan tuningolási lehetőségeket teremtett, 4-5-600 lóerős gépek versenyeztek ott, ahol néhány éve a FIAT 131-esek, Ford Escortok jó, ha 270 lóerővel pörgettek. A repülőgépipar, valamint az űrkutatás céljaira kifejlesztett speciális anyagok, ötvözetek felhasználása általánossá vált. A vörösen izzó feltöltőket, tárcsafékeket külön vízfecskendező rendszerek hűtötték ...
A rendkívül látványos műszaki fejlődést igazolja a következő adat is: a legjobb versenyautók gyorsulása (0-100 km/h) 3, azaz három másodperc alatti értékre süllyedt, s ez tulajdonképpen már Forma 1-es szint! A robbanékony, csúcstechnikával szerelt autókat már a maroknyi élmezőny sem tudta biztonsággal kormányozni: 1986-ra a rally világbajnokságon nyerni igen nehéz volt - meghalni annál könnyebb.
Halálos balesetet szenvedett egy Lancia 037 volánjánál *Attilio Bettega, Henry Toivonen* (Lancia Delta S4), *Joachim Santos* egy Ford RS 2000-el a porugál futamon az úthoz veszélyes közelségben bámészkodó nézők közé sodródott, három embert halálra gázolt, a mentők tucatnyi súlyos sérültet szállítottak a környék kórházaiba. Argentínában *Vatanen* "megúszta" életveszélyes sérülésekkel, a Peugeot viszont porrá zúzta.
Az ",aranykorszak" tehát fekete szériába torkollott. Nem csoda, hogy a gyáraknál lázasan folyó fejlesztések ellenére megszüntették a "B" kategóriát, s 1987-től már csak a lényegesen szerényebb teljesítményű (max. 300 LE) autók kaptak rajtengedélyt. A "B" kategóriát felváltotta az "A".

A 205 T16 tehát minden idők egyik legerősebb, lóerőktől szinte szétrobbanó versenyautója volt. Természetesen csak külsejében emlékeztetett a nagyszériában készülő testvérre. 1800 cm^3-es, turbófeltöltős, 16 szelepes, injektoros, kezdetben kb. 320 később több, mint 500 lóerős motorját az első ülések mögé építették, az autó tehát középmotoros volt. Az erőforrás a hajtóművön keresztül mind a négy kereket hajtotta. A 205 T16-ot kifejezetten versenycélokra építették, a néhány száz autó, - amely csupán a homologizáció miatt került kereskedelmi forgalomba - ma valószínűleg gyűjtők féltett kincse.

A 205 T16-ból fejlesztették ki a 205 Rallye Raid típust, amellyel az 1986-os és 1987-es Párizs-Dakar versenyt nyerték. (Az autó 350 lovas motorja lehetővé tette, hogy alkalmas helyeken akár 230-al robogjanak a Szaharában.)



MAGYAR KÖZTÁRSASÁG RALLYE BAJNOKSÁGA

AUGUSZTUS 29-31. 1996. MISKOLC

TECHNO AUTOSPORT

3. MISKOLC Rallye 1996.



Audi Wicha-Lerch Autóház

METALTRADE

BORSODI

Új Hírnök

I. OSZTÁLY

Augusztus 29. csütörtök
10:00-15:30 Technikai gépátvétel
17:00 - ***SALAKPÁLYA!***

Augusztus 30. péntek
11:00 RAJT (Wicha-Lerch Autóház)

13:06 Bükkszentlászló-Bükkszentkereszt
16:17 Bükkszentlászló-Bükkszentkereszt
A Nemzeti Park területén átvonuló gyorsasági a nézők elől elzárt terület!
18:50 I. nap CÉL

Augusztus 31. szombat
07:00 II. nap RAJT
08:03 6.gy. Putnok-Kelemér
08:41 7.gy. Ragály-Kánó
09:14 8.gy. Szőlősardó
10:02 9.gy. Szuhogy-Rudabánya
10:35 10.gy Felsőnyárád-Sajókaza

12:03 11.gy. Putnok-Kelemér
12:41 12.gy. Ragály-Kánó
13:14 13.gy. Szőlősardó
14:02 14.gy. Szuhogy-Rudabánya
14:35 15.gy Felsőnyárád-Sajókaza

16:03 16.gy. Putnok-Kelemér
16:41 17.gy. Ragály-Kánó
17:14 18.gy. Szőlősardó

18:34 CÉL
23:00 DÍJKIOSZTÓ
(Wicha-Lerch Autóház)

II. OSZTÁLY

Augusztus 30. péntek
06:00-10:00 Technikai gépátvétel

Augusztus 31. szombat
08:03.. 1.gy. Szuhogy-Rudabánya
08:36.. 2.gy Felsőnyárád-Sajókaza
10:04.. 3.gy. Putnok-Kelemér
10:42.. 4.gy. Ragály-Kánó
11:15.. 5.gy. Szőlősardó
12:03.. 6.gy. Szuhogy-Rudabánya
12:36.. 7.gy Felsőnyárád-Sajókaza
14:04.. 8.gy. Putnok-Kelemér
14:42.. 9.gy. Ragály-Kánó
15:15.. 10.gy. Szőlősardó
16:03.. 11.gy. Szuhogy-Rudabánya
16:36.. 22.gy Felsőnyárád-Sajókaza
17:36 CÉL (Wicha-Lerch Autóház)





HOL A KÉZIFÉK?

Helyszín: Spa 24 órás
Versenyzők: Renaud Verreydt
Isolde Holderied
Freddy Loix
Versenyautó: Toyota Carina E GTi
Eredmény: kategória harmadik

Freddy Loix

"Egy versenyautó, az egy versenyautó. Tulajdonképpen ez könnyebb mint a rallyzás, mert itt mérföldeken át homokágy van arra az esetre, ha baj lenne, míg a rallyban a legkisebb hiba is egyből a fák közé repít.
A csúcssebesség tulajdonképpen ugyanakkora, habár az átlag itt sokkal nagyobb, mint egy rallypályán. Ezenkívül csak arra kell figyelned, hogy a 6,9 km-es pálya körül olyan simán menjél, amilyen simán csak lehetséges, elkerülve a szegélyköveket, nem túl közel víve a kocsit a pálya széleihez"

Persze a rallypilótáknak vannak olyan szokásaik, melyeket sok idő múltán sem tudnak elfelejteni.

" Mikor először elértem a La Source hajtűkanyart, nyúltam volna a kézifékért"
- mondta viccelődve Freddy -
"de elfelejtették beépíteni."

Traco

