

DANUBIUS RÁDIÓ KUPA

1992 augusztus 20.-án Ádándon rendezték meg a Rallyecross Országos Bajnokság hetedik fordulóját. A borzasztó hőség miatt csak ezer néző hagyta el a Balaton hűsítő vizét. Talán a verseny névadójában a népszerű rádióadóban, és annak riporterében Kis Ignác Ferencben bíztak, ha nem is láthatják, legalább hallják az eredményt. Nem csak néző, versenyző is kevés volt. Sajnos a verseny sem volt igazán izgalmas, bár ezúttal a lebonyolítás folyamatos, kifogástalan volt.

A rallyecross technikai szabályainak teljes átalakulása, a jövő évi új rendszer lehet a fő oka a kevés indulónak.

Divízió I.-ben a több igazolatlan hiányzó miatt Dudás Gyula könnyedén szerezte meg az első helyet, s ezzel a bajnoki címet is. Becsületére legyen mondván körüldí – gondolom a lelkes jelenlévők kedvéért – megegyeztek a legküzdelmesebb versenyek idejével.

Divízió II-ben a Kotán-Fodor párharc utóbbi gyújtáskapcsoló hibája miatt elmaradt. Kotán Péter Renault turbójával nyerte a versenyt s került a bajnoki cím közelébe.

Az N kategória új színfoltja Nagy Zoltán rallye versenyző volt, aki Mazda 323-val a harmadik helyet szerezte meg csoportjában. Nagy Zoltán: -Nagyon jó buli volt, máskor is kirándulni fogok a rallyecross világába, már csak azért is mert itt még igazi családi hangulat uralkodik.



"Kokó" a Divízió I. győztese



**EDDY LAUMANS
TOLLÁBÓL:**

**EXKLUZÍV BESZÁMOLÓK
HOLLANDIÁBÓL
ÉS BELGIUMBÓL**

**FOLYTATJUK
MARUZZSI LÁSZLÓ
FLORIDAI
ÉLMÉNYEIT**



REJTVÉNY

Élménybeszámolóm első részét a floridai dagokkal zártam, akik még arra is vigyáznak, nehogy meglásd őket. Itt mindjárt megemlíteném, ennyi repülőt sehol sem láttam, rengeteg a magángép, s a világ talán legszebb repülőtere is Orlandóban van. Erdők, tavak gyűrűjében, mégis matematikai pontossággal elrendezett le és felszállópályák a földkerekség minden pontja felé. A központi csarnokkal – mely európai kistestvéreihez, mérete miatt sem hasonlítható – személyzet nélküli kisvasutak tartják a kapcsolatot. Ezt a "szerkezetet" Miami-ban is megcsodálhattuk, mely bejárja a várost, miközben átmegegy egy ötvenemeletes épület kilencedik emeletén. A járatok sűrűségét forgalomszámláló automaták irányítják. A kocsik egy sávon suhannak a városközpont és az Óceánpart között.

Nagy hatással volt rám az iskolabusz tekintélye. Az amerikai filmekben sokszor látható, nem valami esztétikus, ám annál nagyobb befogadóképességű rikító sárga színű buszok az út közepén állnak meg. Elöl, hátul stoptábla villan fel, ez automatikusan azt jelenti, hogy a forgalomnak oda-vissza meg kell állnia, utat, biztonságot adva a nebulóknak.

Az orlandói sportcsarnokban minden évben megrendezik Florida legnagyobb autókiállítását. Ame-

FLORIDAI AUTÓS élményeim II.



Közlekedhetsz kisvasúttal...

rika összes négykerekű csodáját sikerült megnézni, bár a legnépszerűbb, meglepetésemre a BMW kabriolett volt. Itt ha pénzed van, akár vásárolhatsz is, például alkatrészeiben egy 40-50 éves fazonú autót amit sajátkezűleg készíthetsz el. Ültem rózsaszín Cadillacban s láttam Disneyland leghosszabb autóját, ami 18 méter hosszú, ebben egy többfős lakosztály, fürdőszobával együtt volt berendezve. Apropos Disneyland, a gyermekváros körülbelül húsz-

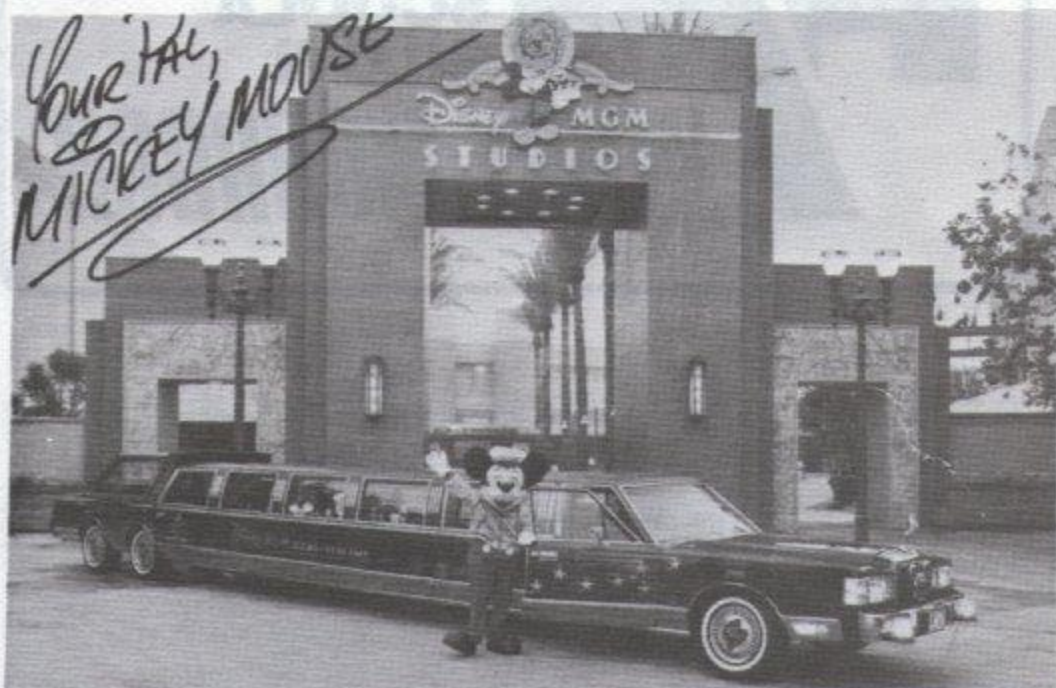
szor akkora mint a mi vízdámpánk. Külön szállodákkal, hogy aki valóban be akar járni és mindent ki akar próbálni két napot nyugodtan ott tölthessen. A parkolóban van egy fontos figyelmeztetés: jól jegyezd meg melyik szektorban hagytad az autód, vagy akár le is tehetsz róla.

Egy-két autópiac is az utamba került. Az egyik méreteire jellemző napi 1000-1200 autó értékesítése egy különleges hangulatú

árverezéssel akkora területen, mint az ötödik kerület. (Semmi túlzás.) Az autók 90%-a automata sebességváltós, ez is tükrözi az amerikai nép kényelemszeretetét. Az emberek többsége függetlenül attól, hogy van jogosítványa – nem is tud váltós autót vezetni. Barátom felesége, Csilla kapott is zrikát bőven.

Az utak, utcák és házak számozása a már említett egyszerű, de nagyon logikus, amerikai gondolkodás szerint történik, pár perc után könnyen el lehet igazodni. Ugyanilyen okos megoldás, hogy piros lámpánál jobbra lehet kanyarodni (minden kiegészítő lámpa nélkül, időt, energiát takarítva meg). Természetesen előbb elsőbbséget kell adni. Az egyenrangú kereszteződés nagyon ritka, (a jobbkézsabály szinte nem létezik), ahol mégis, ott minden irányból stop tábla van s érkezési sorrendben lehet tovább haladni. Egyébként is teljesen le vannak egyszerűsítve a közlekedési szabályok, a már említett legendás logika szerint.

Már szinte minden autóban természetes a kormányközépen elhelyezett két gomb, mellyel az autó sebességét lehet beállítani. Több száz mérföldet is képesek így a max. 65 mérföldre beállítva végigautózni. Egyszer megunva ezt a laza tempót villogással próbál-



... lakosztállyal.....



...vagy kerékpárral is.

tam a külső sávba küldeni egy előttem haladó honpolgárt, de rosszul jártam, mert azt hitte, valami leest a kocsijáról, ezért lelassított és ezzel még jobban feltartott. (Ennyit a mentalitásról.)

Az önkiszolgáló benzinkutak már nálunk sem ismeretlenek, de a tábla azért jellemző: a benzinkutasnál csak harminc dollár van, a többi készpénz egy széfbe kerül, aminek kódszámát a kutas nem ismeri. Azzal nem szeretnék külön idegesíteni, hogy leírom a benzin árát, de azért tudd, egy gallon (3,7



Így versenyeztem az Egyesült Államokban

A HALÁL

A névtábláján természetesen nem ez a név áll. Ott egy mondhatni hétköznapi magyar névtáblát olvashat az ember: Bakonyi József Autóskaszkadőr. Ennyi.

– *Leitold Karcsi barátom nevezett el Halálnak, még amikor versenyeztünk – mondja.*
– *Vele ráadásul együtt voltam katona, így aztán volt időm megismerni. Tudta rólam például, hogy ha én autóba ülök akár vezetőként, akár csak utasként, akkor az az autó előbb-utóbb felborul. Erre mondta? Hogy én magam vagyok a Halál, az autók halála.*

– Ez azóta is így van?

– *Nem egészen. Hiszen itt vagyok, ragyogok és főleg élek. Annak ellenére, hogy a dolog lényege igaz: elég sok összetört autóban ültem már életemben.*

– Évekig abból éltél, hogy összetörted őket. Amikor összehoztad a Tigriseket.

– *A Tigris csoport mindmáig életem legcsodálatosabb emlénye! Az a csoport olyan nekem, mint a családom. A segítőkészség, a bátorság, az összetartozás családja. Az utazások, amelyeket együtt csináltuk végig, a sikerek, a*

filmek, a távvezetés, no meg a Millenaries...

– Emlékszem, amikor bejöttél hozzám a tévébe és mondtad, hogy át fogtok ugrani nem tudom hány autót. Én éppen az Autosprintet nézegettem, és benne egy cikket arról, hogy mennyi is a világcsúcs ebben a bolondságban. Megmutattam neked, erre rögtön közölted: akkor ti egygel többet fogtok átugrani, hogy titek legyen a világcsúcs. Azt hiszem, a titek is lett.

– *Persze.*

– Ez azt hiszem akkor volt, amikor a Maruzsi Laci majdnem a nyakát törte...

– *Az is a programba tartozott. Már mint a Maruzsi, nem a nyaktörés. A bukása az műsoron kívüli attrakció volt, de szerencsére megúsza nagyobb baj nélkül.*

A mentőautóban mindenestre már ő akart vezetni, hogy gyorsabban beérjenek a kórházba. Nehogy a szegény "beteg" későn jusson az orvoshoz.

– *Ti tényleg ilyen vagabund fickók voltatok?*

– *Voltunk.*

– Akarom mondani vagy-

tok?

– *Mi ezt soha nem tekintettük vagányságnak, amit csináltunk azt természetesnek tartottuk, előre gondosan kiszámítottuk és igyekeztünk pontosan, profi módon megcsinálni. A legtöbbször sikerült is.*

– Rólad mégis legendák keringenek.

– *Csak egyet mondjál...*

– Amikor egymásnak ugrotatok a Hajdúval?

– *Ja, hogy a Tigris csapatban. Azok? Mondtam már? Felejthetetlen napok voltak, hiszen annyi nagyszerű srácot, nagy-*

nevű külföldi csapatokban sem lehet találni. Technikailag elég szegények voltunk hiszen soha nem volt elég pénzünk, de tényleg azt hiszem soha sehol nem vezettek máshol összehilincselt kézzel, a 37 fokos dőlésű kanyarban úgy 110-es tempóban, mint például Maruzsi Laci és nem borultak a betonon jobbra sehol, lásd a mi Schütt Gyulánk. De beszélhetnék a bekötött szemmel végzett motoros ugrásokról Kökényesi Gyurival. Volt egy csodálatos Kucsra Palink, aki az autók tetején tornázott, vagy amikor Hajdú Sanyival ütköztünk a levegő-

liter) 1,37 dollárba kerül. Az átlagkeresetet ezek után csak halkan jegyzem meg, 1400-1600 dollár között mozog.

Végezetül, hogy a szívem csücskéről (persze az egész szívem csücsök), az autósportról se feledkezzek meg, a daytonai pálya betonján autózni nem volt lehetőségem, s mivel verseny sem volt, csak magamban ábrándoztam. Fittipaldi, Andretti, Al Unser és a többi nagy versenyéről.

Maruzsi Laci

ben frontálisan sem tartozott a mindennapos jelenetek közé. De beszélhetnénk az égő hordókra való landolásról jobb sorsra érdemes autóinkkal és mi mindenről még!... Például az első almásfüzitői bemutatóinkról...

– *Meg a süthalakról...*

– *Sült halak...*

– Bocsánat: főtt halakat akartam mondani.

– *Oh, az nagyon régen volt!...*

– De volt.

– *Volt. Amikor buszsöfőr voltam.*

– Az voltál.

– *És az egyik utas díszhalakat hozott valahonnan külföldről, majd megkért, hogy hadd tegye bele őket a vödörbe, illetve abba a locsolókannába, amely a busz tartozéka volt. Miért ne engedtem volna meg neki?... Csakhogy pechjére felforrt a víz a hűtőben, emelkedően jöttünk, nekem utána kellett tölteni. És a megszokott mozdulattal kaptam fel a kannát, töltöttem bele a benne levő vizet. Az, hogy a halak is benne voltak, csak később jutott az eszembe. Amikor kinyitottam a hűtő tetejét ott úsztak felfordulva, döglötten a tetején... nem mondok jó kis cirкус volt.*

– Ezt nevezted te kis cirkusznak?

– Tényleg véletlen volt. És fel is ajánlottam, hogy hozok másik halakat.

– Most éppen mit csinálsz?

– Most éppen munkanélküli vagyok.

– Az nem lehet. A Halál az nem lehet soha munka nélkül!...

– De hol vagyok én már a régi Haláltól!

– Schol semmi balhé?

– Utoljára egy családi vállalkozásnál dolgoztam, egy autószállító kamiont vezettem. Évekig hordtam a koszikat Belgiumból, Hollandiából, Olaszországból, mindenhol... Nagyon kedvemre való munka volt, szerettem "rakodni", azaz felállni a különböző autókka a kamionra, a sokszor csúszós, jeges rampákon, néha egészen a fülke tetejére a lejtős vacakon, szóval nekem való örömség volt. Hogy ez után mi jön, arról fogalmam sincs.

– De mit szeretnél?

– Szeretnék egy autós motoros cirkuszt összehozni, s azzal járni a falvakat, városokat. Olyan cirkuszt, amellyel viszonylag kis területen látványosan bemutatókat lehet tartani a motorsport szerelmeseinek.

– Tehát vissza a Tigrisekhez?

– Valami olyasmi, csak kicsiben. Amit meg is tudok csinálni nagy pénzek nélkül, mert pénzem az továbbra sincs, ahogy az illik.

– Az igaz, hogy soha nem gyűjtöttél sarokháza.

– Engem mindig csak az autók érdekeltek, semmi más. Meg az, hogy mit lehet velük megcsinálni, mert akkor azt én is megpróbáltam. Ez a szenvedélyem, mint másnak a cigaretta vagy mit tudom én mi. És úgy érzem, ez a szenvedély elkísér már a sírig...

– Mielőtt halni készülnél: neked, mint az autók szerelmeseinek, melyik, illetve milyen autó a kedvenced?

– Utcai használatra a nagy, kényelmes cirkálókat szeretem, mondjuk egy ötszázas Mercedes legyen, ha lehet, és automata váltóval, hogy ne

kelljen vele sokat dolgozni. Ha versenyről lenne szó, akkor mindig más, ahogy a világ megy előre. Ma, vagy inkább tegnap egy Lancia, ma egy Toyota, holnap meg ki tudja, ami jön...

– Van kedvenc versenyződ? Például a magyarok között?

– Nekem a Ferjancz Attila a csúcs. Amit magyar versenyző nyújtott nemzetközi mezőnyben, azt ő nyújtotta.

– És te hogy vezetsz civilben?

– Gondolom, úgy közlekedek, mint más nyulak. Saját hibás balesetem még életemben nem volt, nem szorítok le soha senkit az útról... Viszont az autóval keményen bánok. Sokat kapcsolok, jól megkínálom, s alig várom hogy essen az eső és lehessen keresztbe-hosszába autózni, hogy valami öröm legyen a dologban.

– A filmes kaszkadőrlelményeidről még nem beszélünk, csak ha egyetlen történetet előadnál?

– Vidékre mentünk egyik társammal, VW bogárral, finoman, parkettgázzal, úgy 140 körül, igazán jó kis vas volt. Csakhogy a fékfolyadék valahol elfolyt és a pedál átment pumpálásba. Valahogy megálltunk, a tartályban folyadék egy szál se, viszont a közelben s a távolban segítség sehol. A víz is öszenyomhatatlan, egyeztünk meg végül is, és töltöttünk belőle a fékfolyadék tartályba. A filmes stáb egy kisváros presszójában ült és várt ránk. Ez a város történetesen egy völgyben volt, mi

DIPLOMÁZTAM ITÁLIÁBAN

Tipikus olasz kisváros, annak is a főtere, 1991 novemberében. Őszülő hajú úriember, amolyan ötvenes lép társaságával az étterembe.

Ebben a pillanatban felmelegszik a levegő, a felszolgálók köszöntik, a vendégek egy bólintással üdvözlik, igazi törzsvendégnek kijáró tisztelettel. A szokásos édes vörösbor pillanatokon belül az asztalon. Aki mindezt a meleg fogadtatást kapja: Henry Morogh.

Henry Morogh ex autóversenyző, 59 éves, ír származású, anyanyelve mellett természetesen jól beszél az olaszt és a franciát.

1963-ban Franciaországban csinált egy pilótaiskolát, majd 1968-ban áttelepült Olaszországba és ott épített egy versenypilóta képzőt, amely most a legjobb Európában.

Sok-sok tehetséges olasz és európai autóversenyzőpalánta közül olyan neves Forma I-es versenyzők is itt képezték és fejlesztették magukat, mint: Nannini, Fittipaldi, Barbadza, Andrea de Cesaris, Nelson Piquet, Martini. Ezek a fiúk minden alkalommal amikor tehetik meglátogatják mesterüket a mai napig is.

Középtermetű, mindig mosolygós, kedves arcú ember.

Egy pár szót írnék az iskoláról – ahol a mester meghívására öt napot tölthettem és résztvehettem az általa vezetett tanfolyamon.

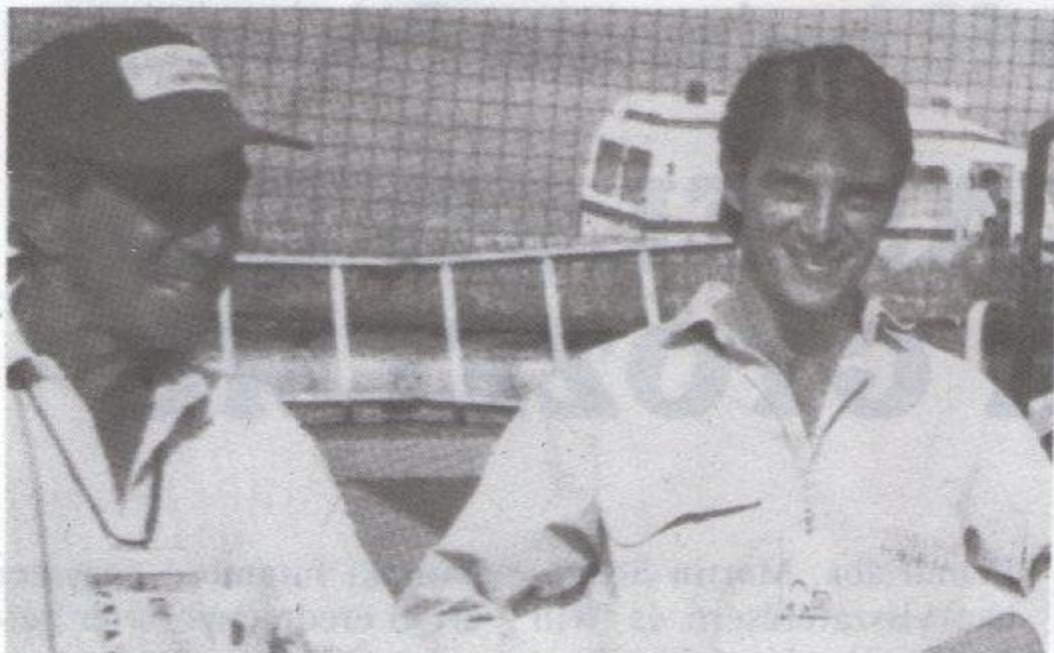
Délelőtt elméleti oktatáson kell résztvenni, melyet személyesen Henry tart. Délután pedig ki lehet menni a pályára és megmutatni a tanultakat. Itt Henry segítőitársai asszisztáltak, akik ebben az iskolában végeztek és

meg siettünk is nagyon, a késés miatt. A sok lejtős hajtókanyarban, meg fékezni kellett ha akartam, ha nem. A vízből gőz lett, a bogárból meg rakéta. A presszó előtt hiába dugtam még egy menekülő másodikat, már az sem segített; át az üvegtáblán, hatal-

mas csörömpölés és máris ott álltunk (meg) a pult előtt. "Csak a kaszkadőrbarátaink jöttek meg" – mondta a rendező – "semmi izgalom". Tényleg teljesen nyugis volt a dolog. Elvégre a presszóba akartunk menni és oda is érkezünk meg.



Az őskorból, amikor még Dr. Antalffinak navigáltam a Renault Gordiniben



A tanár és a tanuló

Form Ford versenyzők.

Öt különböző autóval (Ford Sierra Cosworth 4x4, Ford Sierra, Lancia Delta Integrale, Ford Fiesta és Forma Ford 1.600) próbálkoztunk a speciális tanpályán. A pálya rendkívül biztonságos, Forma I-es szintű. A szervízcsoport pillanatok alatt ott terem, ha bármi gond lenne.

Különböző kanyartípusokon tesztelik a versenyzőpáilántákat. Például esőkanyar,

vagy egymás után jobbos majd rögtön balos ív.

Mindenkiről videoanyag készül, a főtribün egyik pontján volt elhelyezve a kamera, amivel folyamatosan rögzítettek az eseményeket, majd ki-elemezték és így tudták kontrollálni hibáinkat. Már az első felvétel után tisztán látszott nem én leszek az új Fittipaldi. Többször megpördültem és kiccsúsztam a pályáról, a köridőim pedig siralmasak vol-



A "suli"

tak. Elkecsereedésemben leg-szívesebben hazaindultam volna, de pár vigasztaló szó elég volt ahhoz, hogy másnap időeredményeim jelentősen javuljanak. Sokat segített a kielemezett videofelvétel és a szakszerű magyarázat. Hétvégére elmúlt minden fél-elmém, lámpalázasan bár, de jó eredménnyel köröztem és kaptam meg az iskola diplomáját.

A mai napig kapcsolat-

ban állok Henry Moroghal, aki minden évben ellátogat Magyarországra a Forma I-es cirkuszra. Jellemző tekintélyére, hogy jómagam belépő-jegy nélkül a depóutcában is jártam vele, ugyanolyan melegen fogadták mint saját városa éttermében. Egyik kedvenc városa Budapest, ide mindig szívesen jön.

János Gyula



Henry-vel Budapesten

BARÁTI KÖR

Lapunk próbaszámában meghírdettük a MARUZSI TEAM BARÁTI KÖR megalakítását. Azóta sorra érkeznek a jelentkezések. Sok, az autósportért rajongó szurkoló Maruzsi Lászlót és társulatát kedvelő barát, szimpatizáns adta tudunkra: szívesen lesz tagja a MARUZSI TEAM BARÁTI KÖR-ének.

Hogyan lehet valaki a Baráti Kör tagja?

Ennek a Baráti Körnek a tagságát egy majdhogynem jelképes összeggel, mondjuk évi ezer forinttal lehet megváltani. A tagsági díj ellenében azonban a Baráti Kör tagjai különböző előnyöket élveznek:

1. Közöttük kerül majd kisorsolásra Maruzsi László első versenyautója, a ma is tökéletes állapotban lévő, felújított; versenyképes Lada VFTS – amelynek ára ma már eszmei ár, meghatározhatatlan!
2. Szintén sorsoljuk majd azokat a tagokat, akik ingyen utazhatnak bajnokunkkal egy-egy külföldi Európa-bajnoki futamára.
3. Minden Baráti Kör-tag egy bérletet kap majd, amellyel ingyen tekinthet meg minden hazai rallye-cross bajnoki futamot.
4. Végül a Maruzsi Team természetesen időről-időre rendszeresen ajándékokkal kedveskedik (felírtos trikókkal, sapkákkal, esernyőkkel, stb.) mindazoknak, akik vállalják a csapatot, akik belépnek a MARUZSI TEAM BARÁTI KÖRÉBE.

Belépni egyszerű: vágja ki lapunkból ezt a felhívást, és írja be a kipontozott részekre a nevét, pontos címét és küldje el nekünk. (1136 Budapest, Sallai u. 23/b.)

Kopeczky Lajos
a Baráti Kör ügyvezetője

NYILATKOZAT

Felhívásukra jelentkezve ezennel közlöm, hogy szeretnék a MARUZSI TEAM BARÁTI KÖR tagja lenni, s vállalom az ezer forint évi tagdíj befizetését. Várom szíves értesítésüket a további teendőkről.

Név:

Cím:

EREDMÉNYEK

Div. I.

A

1. Bjorn Skogstad, Ford Sierra
2. Kenneth Hansen, Ford Sierra
3. Ludvig Hunsbedt, BMW

B

1. Gunnar Kittilsen, Ford Sierra
2. Dengt Ekström, BMW
3. Jacques Franssen, Holden Commodore

C

1. Jacques Franssen, Holden Commodore
2. Gerhard Bufler, VW Golf
3. Oddbjorn Ottosen, Saab 900

Div. II.

A

1. Pekka Rantanen, Ford
2. Will Gollop, AKG MG
3. Tommy Kristoffersson, Audi

B

1. Bengo Wikland, ARG MG
2. John Moloney, ARG MG
3. Barry Squibb, Ford

C

1. Marc Thelen, ARG MG
2. Dermot Carnegie, ARG MG
3. Carl Daems, Audi

Rallyecross EB Ingelmunster Belgium

PEKKAS ELSŐ EB FUTAM GYŐZELME

Kéthavi nyári szünet után, a belgiumi Ingelmunsternben rendezték meg a nyolcadik európa bajnoki futamot. 8000 ember jött el a Mickyegér-pályára

Flandriába, Martin Schanche visszatérésére és Will Goloppal való párharcára.

"Schanche augusztus 1-ig szabadságot kapott" Finnországban, a 7 európai

bajnoki futamból négyszer ért el eredményt és ha Belgium mellett eredményesen résztvesz a versenyeken, még van egy pici esélye arra, hogy a dobogó tetejét érje

Rallyecross EB Valkensward / Hollandia

KI? TOMMY!

Háromnegyed millió német márkát költöttek el az Eidhoven melletti valkenswardi rallyecross pályára. Ez a modernizált európai cirkusz már 2000-t idézi a szemünk elé.

Schanchenak motorproblémái voltak Belgiumban. Szerelője Rolf Bakke a busszal a versenyautót Oslóba vitte, ahol megjavítják. A norvég motorszakértő "Turbó" Karlsen diagnosztizálta a

hibát és rekordképesse tette a motort. Egy új cylinderfej, új dugattyúk és csapágy, gyorsított tempóban indították vissza az autót a Benelux Államokba.

Az edzésen rövid időn belül az RS 200-as benzine felforrt és lángolt. Schachet nem csak a benzin hagyta cserben, ezért a differenciálművet és az első féltengelyt is cserélni kellett. Még ezzel sem fejező-

dött be pechsorozata.

Az első előfutamban "Mister Rallyecross"-é lehetett volna a legjobb idő, de 2000 méterrel a cél előtt a hajtómű szétment. Ezért a legjobb idő riválisa, Will Gollopé lett, utána a norvég világjóró, Martin Iversen és a finn Pekka Rantanen a negyedik.

A második előfutamban Gollop csúcsformában volt, biztosan szerezte meg a legjobb időt és a pole-pozíciót. Itt túlhevültek Schanche gumijai és elvesztették jó minőségüket. A harmadik hely Tommy Kristoffersson mögött így is csodálatraméltó eredmény. Ezzel szemben Gollop felállította a pályarekordot lehalgyva Kristoffersont és Iversent.

Thor Holm sajnos nem volt Belgiumban, bár csapata őt nagyon várta. Egy héttel később ugyancsak nem jelent meg, így jó helyezése az összesített eredménylistán veszélybe került. A rejtély megoldása: Holm beteg lett és meg kell operálni. A verseny



Will Gollop

el az összesítésben. Már a gépátvételen volt probléma a norvég autójával. A szombati edzésen Schache észlelte a hibát és átnézte tüzetesen motorját. Az első előfutamban Martinnak volt a legjobb ideje, ám a pálya felénél csökkent a távolság honfitársától Iversentől, de ő volt a gyorsabb. Will Gollopnak problémái voltak a Gollop féle speciális gumikkal, amiket az AVON-tól kapott, így csak a harmadik helyen landolt Pekka Rantanen mögött. Ennek ellenére három má-

sodperccel maradt le Schanche mögött.

A második előfutamban a Brit pilóta M&H-Racemasterral ment, amit márkatársa Bengt Wiklund adott kölcsön, így az ingelmunsteri pálya a legjobb gumikat látta.

Ezalatt Schanche autója a start után a második fordulóban rögtön bedobta a törölközőt, Gollop BiTurbo Metrójával a legjobb időt autózta, utána Martin Iversen és Pekka Rantanen.

A harmadik előfutamban feltehetőleg Schanche



A nagy vesztes

idején már kórházban fekvő. Tervei már csak 1993-ra vannak.

A várakozásnak megfelelően az A fináléban Martin Schanche és Will Gollop kölcsönösen ideges volt, aminek az lett az eredménye, hogy Tommy Kristofferson élete legszebb rajtjával az élre vágott.

Gollop rövid ideig mellette volt, de türelmetlenségében elkövetett egy hibát, így a második helyre volt jó.

Az izgalmas verseny után a 33 éves Tommy Kristofferson könnyes szemmel ért a célba.

Martin Schache miután felismerte hogy rosszul rajtolt, félgőzzel ment végig a pályán.

A harmadik és negyedik helyet a francia mester Jean-Luc Priller és az angol Pat Doran döntötték el.

A Div. I-ben Björn Skogstad hozta az Ingelmunsteri eredményét, a 20 pontot Valkenswaardban is. Ezzel átvette Hansen-től a vezetést az összesített eredménylistán.

Igy "Skogie" nem panaszkodhat. Csodálatos lesz a két utolsó verseny, elsősorban a div. I-ben tele izgalommal, a svéd

Hansen és a norvég Skogstad erről minden bizonynyal gondoskodni fog.

Eddi Laumans

gr. go

EREDMÉNYEK

Divízió I.

A

1. Björn Skogstad, Ford Sierra
2. Kenneth Hansen, Ford Sierra
3. Michael Jernberg, Ford Sierra

B

1. Christer Bohlin, Ford Sierra
2. Bengt Ekström, BMW
3. Eddy Colanben, Opel

C

1. Bernt Schuman, BMW
2. Jacques Franssen, Holden Commodore
3. Svein G. Nielsen, BMW

Divízió II.

A

1. Tommy Kristofferson, Audi
2. Will Gollop, ARG MG
3. Jean-Luc Pailler, Citroën

B

1. Pat Doran, Ford Rs
2. Pekka Rantanen, Ford RS
3. Barry Squibb, Ford Escort

C

1. Hans Willem Te Pas, ARG Mg
2. Marc Thelen, ARG MG
3. John Moloney, ARG MG

autójában a motor nagyon kimerült, ezért eldőlt a pole-pozíció sorsa. S mivel Rantanen ezután a leggyorsabb volt indulhatott Gollop mellől az első sorban.

Az ingelmunsteri döntőben Will Gollop a pole-pozíciójával kiválasztotta a rosszabb, belső pályát, ami meg is bosszulta magát.

A finn Pekka Rantanen elkapta a rajtot és biztosan vezetett a versenyben végig Gollop és Kristofferson előtt, így nyerve meg az első európa bajnoki futamát.

Div. I-ben az állandó pole-pozíciós Björn Skogstad nem követte el azt a hibát, mint Gollop és jó volt a starthelyválasztása, biztosan nyerte ezévi, második futamgyőzelmét. Az EB bajnok és az összesítésben vezető Kenneth Hansennek szerencséje csak annyiban volt a szerencsétlenségben, hogy a második előfutamban elromlott turbó feltöltő kompresszor ellenére is tudta magát kvalifikálni.

"Skogie" jól vette a startot és úgy, mint az előfutamokban, "Kennynek" esélye sem volt befogni a Norvégot.

Eddi Laumans

gr. go

SZAVATOSSÁG VAGY GARANCIA? II.

Az előző cikkünkben a szavatossággal foglalkoztunk, most pedig megpróbáljuk megmutatni, mikor beszélhetünk hibás teljesítésről, milyen joga lehet ilyenkor a vevőnek.

Konkrét esetben az eladó úgy adta el a kocsit, hogy a vevőt nem tájékoztatta a kocsi balesetéről, ill. arról, hogy a kocsi alváza a baleset következtében deformálódott. A kocsi kialakított vételára 450.000.- Ft. volt, holott – mint később kiderült – ennek csupán csak kb. a felét érte az autó. A vevő a vételt követő első nagyobb szervízkor szerzett erről tudomást.

A vevő a fentiekre értesítette az eladót, és egyben közölte, hogy ilyen állapotú autót nincsen érdekében megvásárolni, így eláll a szerződéstől és kéri vissza a vételárat, valamint annak törvényes kamatait.

A fenti esetben az eladó hibásan teljesített, s ennek következménye lehet, hogy a vevőnek joga van "visszacsinálni" az üzletet, ami a jog nyelvén úgy szól, a vevő – amennyiben a hibás teljesítés miatt a szerződés teljesítése már nem áll érdekében – elállhat a szerződéstől. Az előbb írt esetben ez történt.

A törvény szerint a hibás teljesítés – szavatosság – esetén, a vevő választása szerint, a következő igényekkel léphet fel az eladóval szemben:

- kijavítást kérhet,
- cserét kérhet,
- árleszállítást kérhet, vagy amint láttuk
- elállhat a szerződéstől.

A már említett példa szerint a vevő kijavítást nem kérhetett, hiszen a hiba, ill. sérülés olyan jellegű

volt amely nem javítható, vagy legalább is olyan költséggel, amely messze meghaladta volna az indokoltat. Kijavítás kérése esetén a hibának olyannak kell lennie, amely rövid idő alatt, és az autó értékének csökkenése nélkül javítható, pl. nem ég egy lámpa, a díszlámpa leesik stb. Ezek minden további nélkül javíthatóak akár azonnal is. Ilyen hibáknál az eladó elsősorban kijavíthatja azokat, még akkor is, ha a vevő cseréltetni kívánja a kocsit. Ebben az esetben ugyanis – hiába kéri a vevő a cserét, az eladónak jogában áll kijavítani a kocsit.

Vannak természetesen olyan – és javasoljuk ilyenek – hibák amelyek rövid idő alatt, és a vevő érdekeinek sérelme nélkül nem javíthatóak pl. rossz futómű, egyik hengerben nincs elegendő kompresszió stb. Nos ezekben az esetekben, ha a hiba javítható, úgy a vevő vagy kijavíttatja az eladóval a hibát, vagy maga is kijavíthatja ill. kijavíttathatja. Ez főleg akkor lehetséges, ha az eladó megfelelő határidőre nem vállalja, vagy nem végzi el a kijavítást. Természetesen akár maga, akár más javítja a kocsit, a számlát minden esetben az eladó állja. A gyakorlat bizonyítja, sajnos nehezen lehet kötelezni az eladót a kijavításra, így azt javasoljuk, ilyen esetben jobb, ha a javítást mi végeztetjük el, és a számla összegét követeljük, mert a pénz behajtása sikerebben várható, mint a kijaví-

tás elvégeztetése.

Mint említettük a vevő kérhet cserét is. Ez olyan esetekben lehetséges, ha a hiba nem javítható, többször próbálták megjavítani és nem sikerült stb., feltéve ha rendelkezésre áll ugyanolyan típusú gépkocsi. Új autók esetében ez lehetséges, ám használt autóknál ez szinte kizárt, hiszen ugyanolyan állapotú, azonos tulajdonoszáma, és km-t futott, színű stb. kocsi

nincsen két példányban. Ilyenkor két eset lehetséges. A vevő vagy eláll a szerződéstől, vagy elfogadja a hibás kocsit, ám joga van árleszállítást kérni a hiba miatt.

A szerződéstől elállásra akkor van lehetőség a vevőnek, ha a vétel többé nem áll érdekében. Így akkor ha az eladó nem hajlandó a hibát kijavítani, a javítás egyáltalán nem, vagy rövid időn belül nem lehetséges. Ilyen esetre mondja a jog, a vevőnek nem áll érdekében a szerződés teljesítése. Ez érthető is, hiszen a vevő használatra vette az autót, s nem azért, hogy szervizekbe és hatóságokhoz járjon vele. A cikk elején írt példa pont egy ilyen "elállós" esetet vázolt.

Visszatérve, a vevő akár eláll a szerződéstől, akár cserét kér, nem köteles megfizetni a kocsi visszatérítéséig annak használati díját, vagy értékcsökkenését, feltéve, hogy a kocsit rendeltetésszerűen használta.

Ezt azért érdemes kiemelni, mert tapasztalatunk szerint szinte minden esetben ilyen igénnyel lép fel az eladó, holott a törvény a "nem fizetés szabályát" külön is kiemeli. Ha a kocsit azonban kár érte, vagy nem rendeltetésszerű volt a használat az ebből eredő kárt a vevőnek viselnie kell. Akkor nem rendeltetésszerű a használat, ha pl. egy 500-as Mercedesben meszet, ad absurdum trágyát fuvarozunk.

A másik esetben árleszállításra van lehetőség. Ilyenkor a hiba értékcsökkentő hatását figyelembe véve a vevő csak a csökkentett vételárat köteles megfizetni. Hogy az értékcsökkenés milyen mértékű, azt gépjárműszakértő állapítja meg vita esetén.

A vevő egyébként akkor van könnyebb helyzetben, ha még nem fizette ki a teljes vételárat. A törvény ugyanis megengedi, hogy a vevő a hiba mértékéig az arányos vételárat visszatartsa. E jog azonban a vevőt csak a kijavítás, ill. a kicserélés megtörténteig illeti meg.

Arról ugyan nem szól külön a törvény, hogy árleszállítás esetén a vevő visszatarthatja-e az arányos vételárat, azonban nyilvánvaló, hogy ez a jog ebben az esetben is megilleti a vevőt.

Autóvásárlásnál keveset találkozunk árleszállítási igénnyel, melynek oka, hogy a felek általában nem tudnak megállapodni az árleszállítás mértékében. Ilyen esetben pedig nem marad más lehetőség mint a bírói út. Egyszerűbbnek tűnik tehát, ha a vevő eláll a szerződéstől, és visszakéri a kocsi vételárát, vagy kijavíttatja a kocsit, és megpróbál-



ja behajtani a javítás összegét az eladón.

Nagyon fontosnak tartjuk, a fentebb vázolt szavatossági jogok bármelyike választható, sőt a vevő joga a választás, vagyis azt kér ami neki érdekében áll. Ennek azonban vannak korlátai is, mert mint említettük, ha pl. a hiba rövid időn belül javítható, úgy az eladó kijavíthatja azt. Sőt az eladónak joga van kicserélni a kocsit függetlenül a vevő igényétől, pontosabban, hibába kér a vevő kijavítást, vagy árleszállítást az eladó ezek helyett cserélheti a ko-

csit. Ez esetben értelemszerűen nincsen a vevőnek joga elállni a szerződéstől, hiszen nem lehet érdekmúlásról sem beszélni azonnali csere esetén.

Láttuk a vevő bármelyik szavatossági igényt érvényesítheti, sőt, választása után is kérhet mást, úgy mond, áttérhet más szavatossági igényre. Pl. előbb kijavítást kér, majd később árleszállítást, vagy fordítva.

Ha a kérés, pontosabban igény megváltoztatása indokolt volt, vagy azért kellett áttérnie a vevőnek egy másik igényre, mert az

eladó erre okot adott, úgy a vevőt nem terheli ennek esetleges többletköltsége. Ha a vevő önkényesen, indok nélkül tért át mondjuk a kijavításra, úgy az ezzel keletkezett károkat ő köteles állni.

Láthajuk tehát, hogy – kevés esetet kivéve – mindig a vevő, vagyis a sérelmet szenvedett fél választhat; mit is kíván az eladótól, a hibásan teljesítő féltől. Sőt ha költsége, vagy kára merült fel, úgy ennek megtérítését is követelheti. Kárának megtérítését azonban már egyéb szabályok szerint

teheti, így itt erre nem térünk ki.

Tudjuk, hogy az előbb írtak nagyon bonyolultnak tűnnek, ám a jogszabálynak megvan a sajátos, nagyon pontos logikája, s ezt bár nem szakembernek nem fontos tudnia, mégis nem árthat a vevőnek, ha vitás vásárlási szituációban legalább a legalapvetőbb fogalmakkal tisztában van. A legbiztosabb azonban mégis az, ha vásárláskor a vevő az autóhoz ért, s nem a jogszabályhoz...

*Dr. Hoppál Gábor
DTÜI*

AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ

**A nagy sikerű motor, váltó és diferencilmű adalékanyag
a SLIDER 2000 beszerzési áron kapható az importőrnél.**

MARUZI-TEAM SPORTEGYESÜLET

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

KASZKADÓR AUTÓSBOLT

Budapest, Drégelyvár (volt Frankovics) u. 69. tel.: 272-3351

Áraink:

Kétütemű motorokhoz:

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

Négyütemű motorokhoz:

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

AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ • AKCIÓ



VIKTOR

WEBER

DEUTSCHLAND RALLYE

I. WEBER – HIEMER

II. GERBER – THUL

III. DROOGMANS – JOOSTEN



DROOGMANS

GERBER
DEPPING

Németh Zsolt képriportja

Az ötödik szám helyes megfejtései: Hajdú Sándor (a Tigris kaszkadőr csapat tagja volt), homlokrepülés autóval (fő attrakciója), rallye (ezt a sportágat űzte), autógumikereskedő (ezzel foglalkozik ma).

Az ötödik szám nyertesei: Kovács Pál Budapest, József krt. 16., Fruzsina Stefánia Budapest, Naphegy u. 118/b, Kis Zoltán Szeged, József Attila u. 67., Horváth Lászlóné Mezőhegyes, Petőfi u. 89., Bóta Szabolcs Kerepestarcsa, Balzac u. 20.



Nyerteseink Hajdú Sanyi boltjában (Nickelsdorf, Karlwald Str.)

10 % kedvezményt kapnak egyszeri gumivásárlásra.

IDE INDULNAK CHARTER JÁRATOK A MALEV TÖRTÉNETÉNEK ELŐSZÓ	BETŰ KÉJTYE	ELMELET KIEGÉ- SZÍTÉSE TÖRTÉ- NELEM	ÉLESEN KIÁLTÓ (MADÁRI) SZÁMNEV	KOVÁCS- ESZKÖZ	PÁRIZSI MÚZEUM	FELTÉ	KEDVE- ZŐTLEN ÁFONYA- DARAB	HUNGARY LUXEM- BURG URUGUAY SPANYOL	ENNYI ÉVES A MALEV MÉTER	JAMES ... FILMHÖS
KÉMIAI REAKCIÓ- BA LÉPŐ						FÜDŐCÉZ BETŰ KÉJTYE			MEMÁN UNJAI MESE- FIGURA	K
A MALEV LEGŐJÁR- SZOLGÁLTATÓ FEJLESZTÉSE						... BUDA!	FEJET - LEN GNÓ!			
JELZŐ (NYELVTANI)			ELŐ KÉRÍTÉS ÁLLAM- ALAPÍTÓ VOLT					ZAMAT		FOSZFOR ZSEB- TELEP
KATONAI TÖRZS- GABONA TORZSA- JA				RÁDUSZ ITTRUM, NITRO- GÉN	RAJTA JÁRUNK! SPORT - KLUB		NEWTON LAZA ÖLTÖZET JELZŐJE		RÉSZBEN BEÁLLI	
TONNA BÉKÉRŐL "HÍRES" HELYSÉG		LEGÁ- RAHAT - TAL HUSIT SÉRELEM				FELCSER RÉSZE! ÁRASZT			E ALAPÚ LOGO- RITHMUS NYOMÁS	
					MINDEN TELEN SVÉD FÉRFINEV					AZ ELSŐ BUDA- PESTRE KÖZLE- KEDŐ LÉGI- TÁRSÁ- SÁG NEVE
FIGYEL - MEZTETI				NŐI NÉV FUT. SZALAD	BELETOL					
ELŐTAG- KETTŐS		RÓMAI CAESAR URAM. ITTRUM				A VEDŐ BÁNATA PÁROS PÓPA!				KELVIN HÁZI- ÁLLAT
AZONOS BETŰK A MALEV SZÁLLO- DÁJA			RÉSZBEN KOMORI ENSZ		PUHA FÉM ÉPÍTÉS (MIKLÓS)		AZ ESŐ ABBA- MARAD TEMPUS			
								VÁLOGA- TOTT SAKKOZÓ (ISTVÁN)		
SZIBÉRIAI FOLYÓ		NÉMET FOLYÓ KILO								
"HAGY- MÁS" VÁROS				HOLLAND AUTÓ- JELZÉS						



HÍREK ♦ HÍREK ♦ HÍREK

1992 augusztus 30.-án Cseszneken a Rallyecross OB nyolcadik futama elmaradt?!



Ügyvezető igazgatónk Zombori Misi csokoládébarnán érkezett haza Kréta szigetéről, ahol családjával, barátaival töltötte jól megérdemelt pihenését.



Simon Jancsi szerelőnk hazafias kötelességtudata a tatai laktanyába szólította. Ebben az intézményben, mint tudjuk ruhát, kaját, sportindulót térítésmentesen fog kapni. Versenyautót viszont az előrejelzések szerint ennél a teamnél nem tartanak.

Jancsiról: Velünk Norvégiában, Portugáliában és szerte Európában szerelte az autót, most hazai országjárásba kezdett, a tatai laktanyát elhagyva Budaörsön kötött ki.

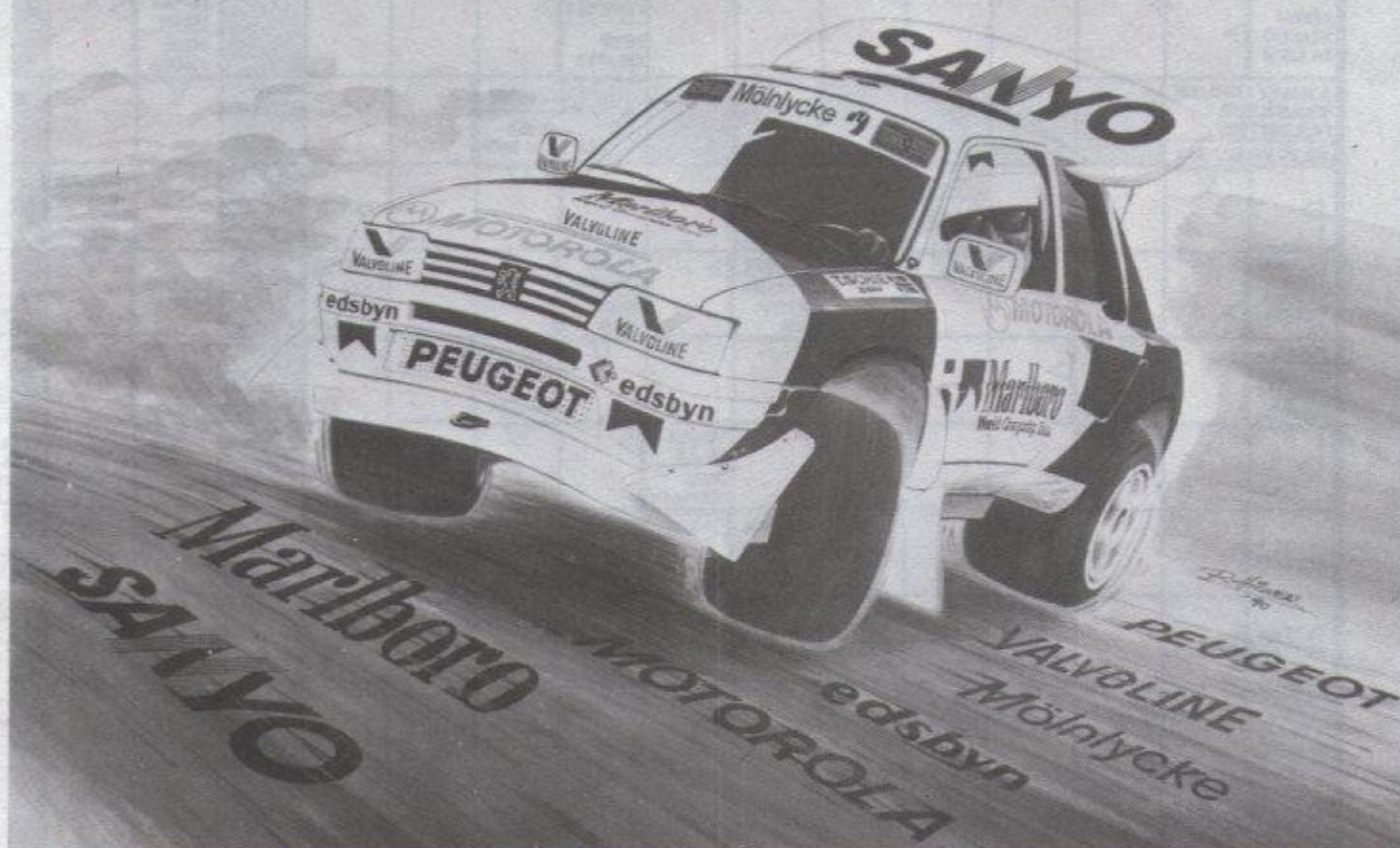


E hétvégén Norvégiai EB futamon veszünk részt. A fent említett vitézkedés miatt Jancsi nélkül. A buszt Rákó István kormányozza, az AZI Hinteregger Ford Szervízből pedig Szóli Zoltán fogja karbantartani rakoncátlankodó RS 500-unkat.

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

OBERMAYER JÓZSEF szeretettel várja vásárlóit.

TERJE SCHIERTS
RALLY CROSS TEAM



Talán még mindig a Rair Peugeot büszkesége lehet

Gyűjtse a karikatúrákat!

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

Maruzsi Autó Hírek News
Megjelenik kéthetenként.
Felelős kiadó: Maruzsi-Team
AZI Hinteregger
Maruzsi László
Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő:
Dávid Sándor
Szerkesztőség:
1136 Budapest, Tátra út 23/B
Telefon: 149-0684
Szerkesztés & Tördelés:
Rencsényi Tibor
Nyomda: Script Nyomda
ISSN: 1216-1772

A MI GÉZÁNK

Van nekünk egy Géza bácsink, mindenki kedvence. Kevesen ismerik, pedig oszlopos tagja a Maruzsi-teamnek. Édes pofa az öregúr, már elmúlt 80 éves mégis mindent sokkal jobban elintéz, mint bárki más. Talán összefügg a korával is. Ugyanis ha lassú az ügyintézés valahol, vagy a sor végére állítják, rögtön halálosan beteg lesz, (bár olyan egészséges mint a makk), egészen addig, míg előre nem engedik.

Szellemileg különösen friss, csodálatos humorérzéke segítette át eddig az élet összes gondjain, bosszúságain. Néha mesél. Ilyenkor szájtátva hallgatja őt az egész iroda, mi mindent élt át hosszú élete során.

Engem, a titkárnőt, csak Bestiának hív. Tőle kifejezetten jól esik. Állandóan morog, mint egy vén tengeri medve, hogy milyen öreg, fáradt, beteg, bezzeg

ha a hölgyekről van szó! Nekem csak az volt a feltűnő amikor eltűnt drága főnököm Isostar vitaminpora. Mit gondoltok ki vitte el? Természetesen Géza bácsink. Hogy miért? Ezt találjátok ki ti.



Tőle származik az a mondas is, hogy TH. Mit össze nem gondolkodtam mit jelenthet! Ez mindig akkor hangzik el, mikor meglát egy csinos hölgyet az utcán vagy az irodában. Megjelenik a huncut mosoly, majd hamiskásan kijelenti:

– Tő Há!

Hiába kérdeztem nem akarta elárulni mit jelent. Végül hosszas ösztökélésre és kínoztatások után, és különösen az után, hogy nem hagytam békén egy jó óra hosszat elárulta:

– Hát mit jelentene, Bestiám, Tudnám Használni!

Mindezt 80 évesen. Ilyen beszélőre van. Hülyére röhögi magát az egész társaság. Persze van amikor rossz kedve van, akkor előjön a világfájdalom és kijelenti, hogy már nem

tud dolgozni és olyan szerencsétlen és öreg, hogy már nem jó semmire. Laci megvigasztalja ilyenkor:

– Na, mielőtt eltemetné magát, menjen és intézzen el egy pár dolgot, ez magának könnyebben megy.

Gyakran elvitatkoznak főnökünkkel mennyit haladt az idő, mióta ismerik egymást. Ennek fokmérője, hogy Géza bácsi mennyit ment össze az utóbbi időben.

Folytathatnám a végtelenségig a sztorikat, de nem teszem. Ha valaki meg akarja ismerni nélkülözhetetlen csapatunkat, majd bejön az irodába. Inkább elbúcsúozom az ő mondataival:

– Húsz éves koromig Fogl, Zsák, Schlosser vagyis a foci volt a téma, később a nők, mostanra csak az itt-ott fáj maradt.

Géza