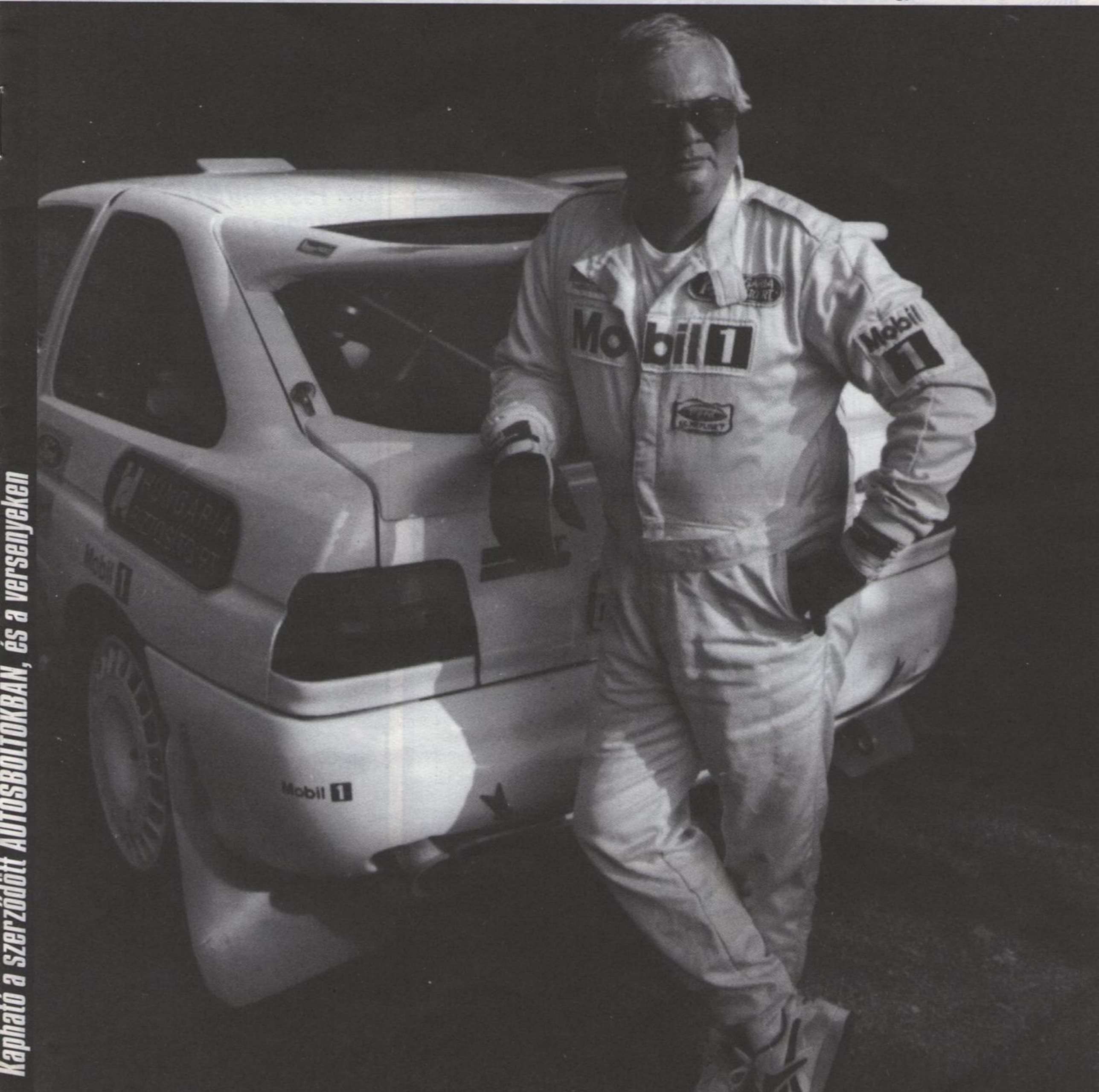
Ára 98.50 Ft

# RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

II. évf. 3. szám 1996. március

Megjelenik havonta




Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, és a versenyeken

# VIDEO

## TELJES KOLLEKCIÓ - EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

## 1992 JÚLIUSTÓL SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

### 1994

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

### 1995

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

## SERIE ORO

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

## Kamera az autóban

120 PERC!

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

## Bukás-Sokk

### CRASH COMPILATION




201 1991
202 1992
203 1993
204 1994
210 1995

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

## innen - onnan

Sok év után sajnos lekerült a Marlboro a Ranga-Büki páros autójáról. Az autó az első pillantásra a tavalyi színekben, és grafikával pompázik, de a cigarettamárka helyét a Carrier olaj foglalja el.

A Ford márka lassan eluralkodik a magyar bajnokságban.
Konta doki, Kiss Feri és a hírek szerint Hideg Krisztián is Escort Cosworth-ra cserélte korábbi autóját. Valószínűleg az "N4"-es mezőny lesz a legnépesebb.

Ördögh Mixi a nyugdíjba vonult Fordját "A"-s Cinquecento-ra cserélte.

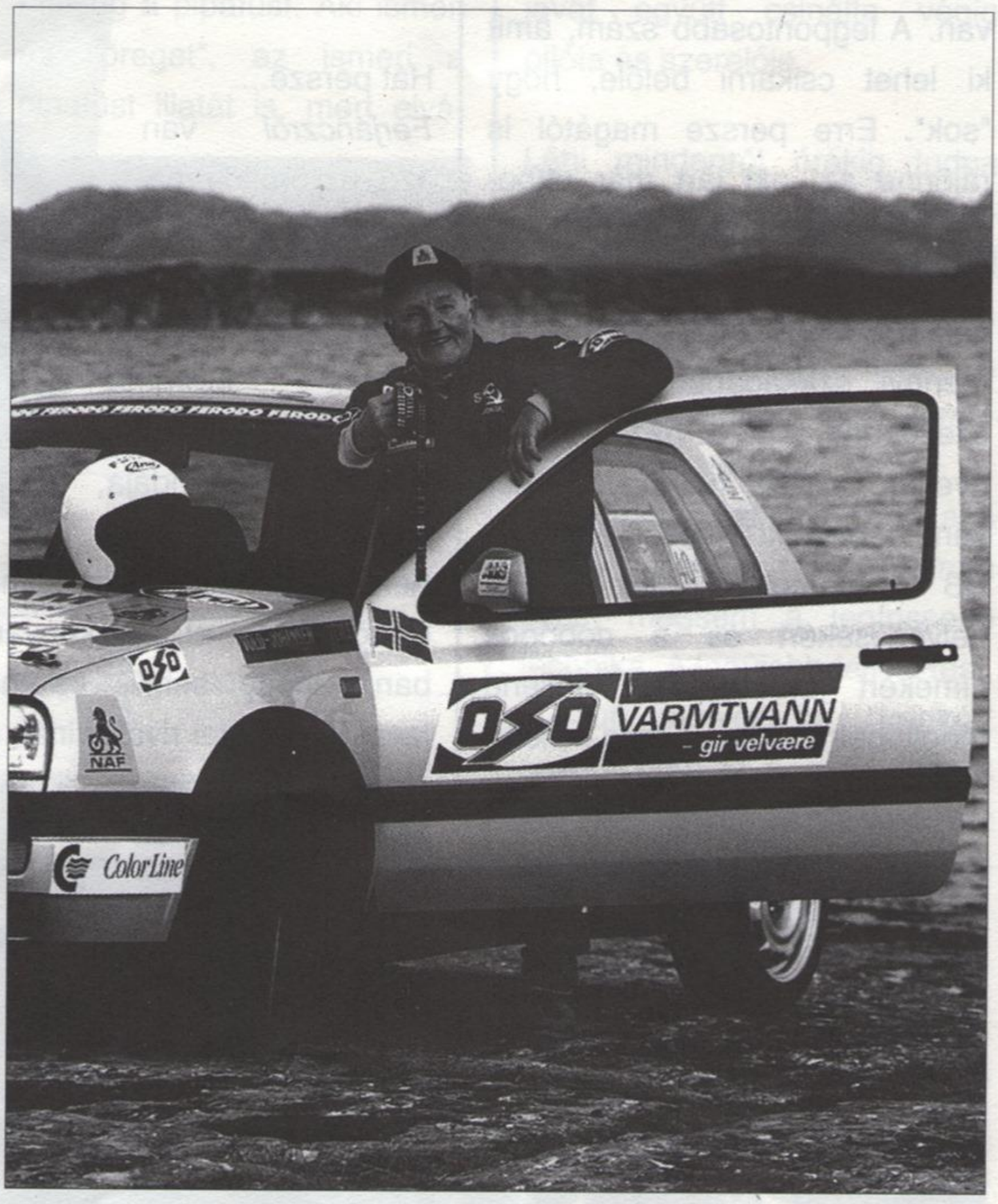
Sok fejfájást okoz a korai évkezdet a versenyzőpárosoknak.
A szponzorpénzek sem igen akarnak indulni, a szokatlanul hosszú tél is tartogathat meglepetéseket, hiszen most, március közepén még magas hó áll a pályán. Ha olvad, akkor meg sár lesz. Vagy felszárad? Milyen gumit rendeljünk?

DUNAKANYAR RÁDIÓ
FM 91.9
FM 68.99

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

# Guiness Rekord

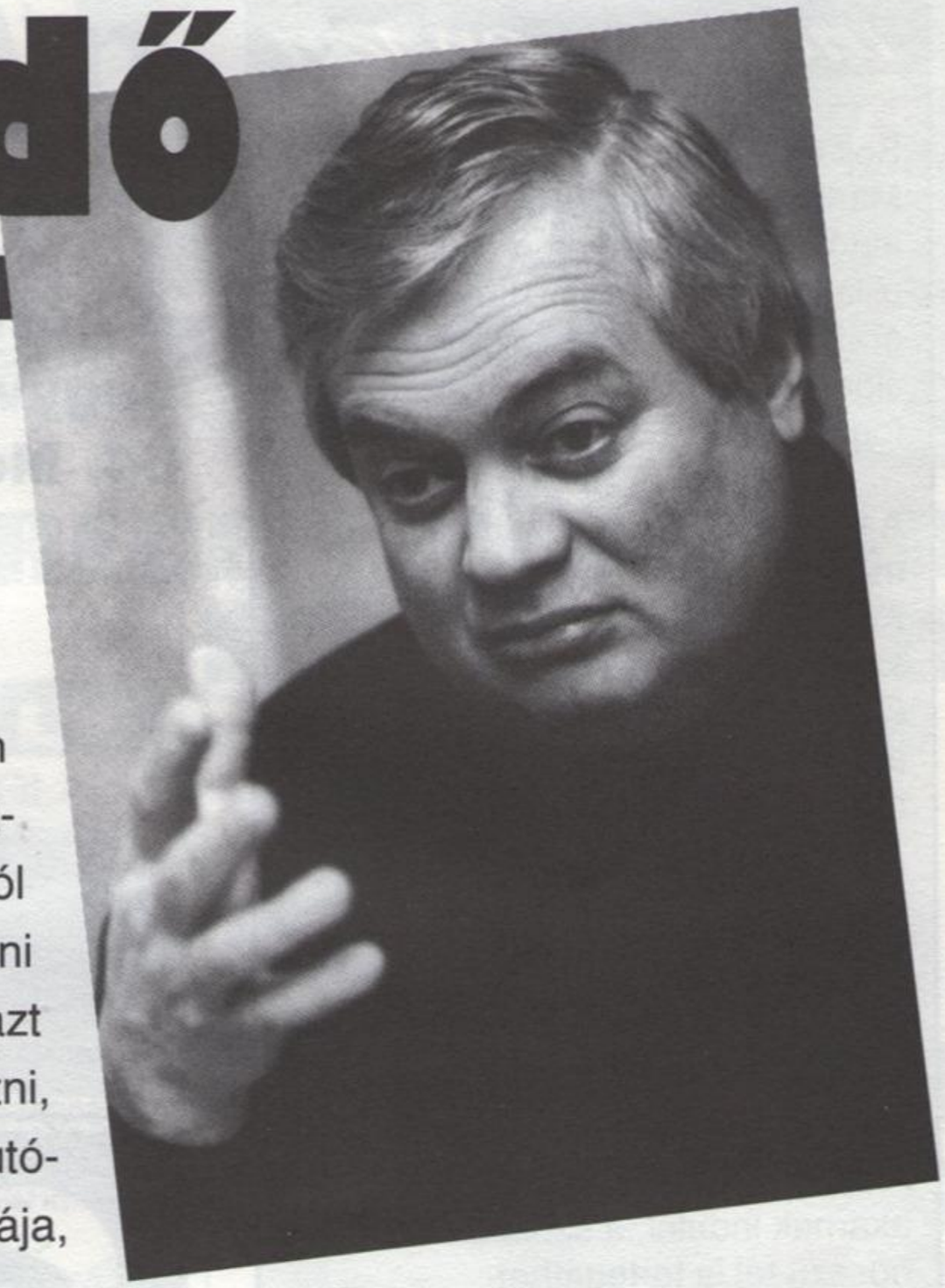
**A norvég Leif Vold Johansen idén negyvenedik alkalommal indult a 64. Monte Carlo Rallye-n.**




Ahogy 1952-óta minden januárban, most is ott állt 41-es rajtszámmal a legendás Monte rajtdobogóján az immár 83 éves, osloi Leif Vold Johansen.

Érthető módon már hozzá tartozik a versenyhez, a sztárok között ő "Monte Carlo grófja". Nosztalgiával emlékszik a hőskorra, amikor a szervizproblémákat a pilótának és a navigátornak kellett megoldania. Ma már felkészült szervizgárda segíti versenyzését. Talán kitűnően felkészített Rallye-Golfjának, talán kíméletes stílusának köszönhetően a szervíznek a kerékcseréken tankoláson és olajszintellenőrzésen kívül más dolga nem akadt.

# Serlegerdő

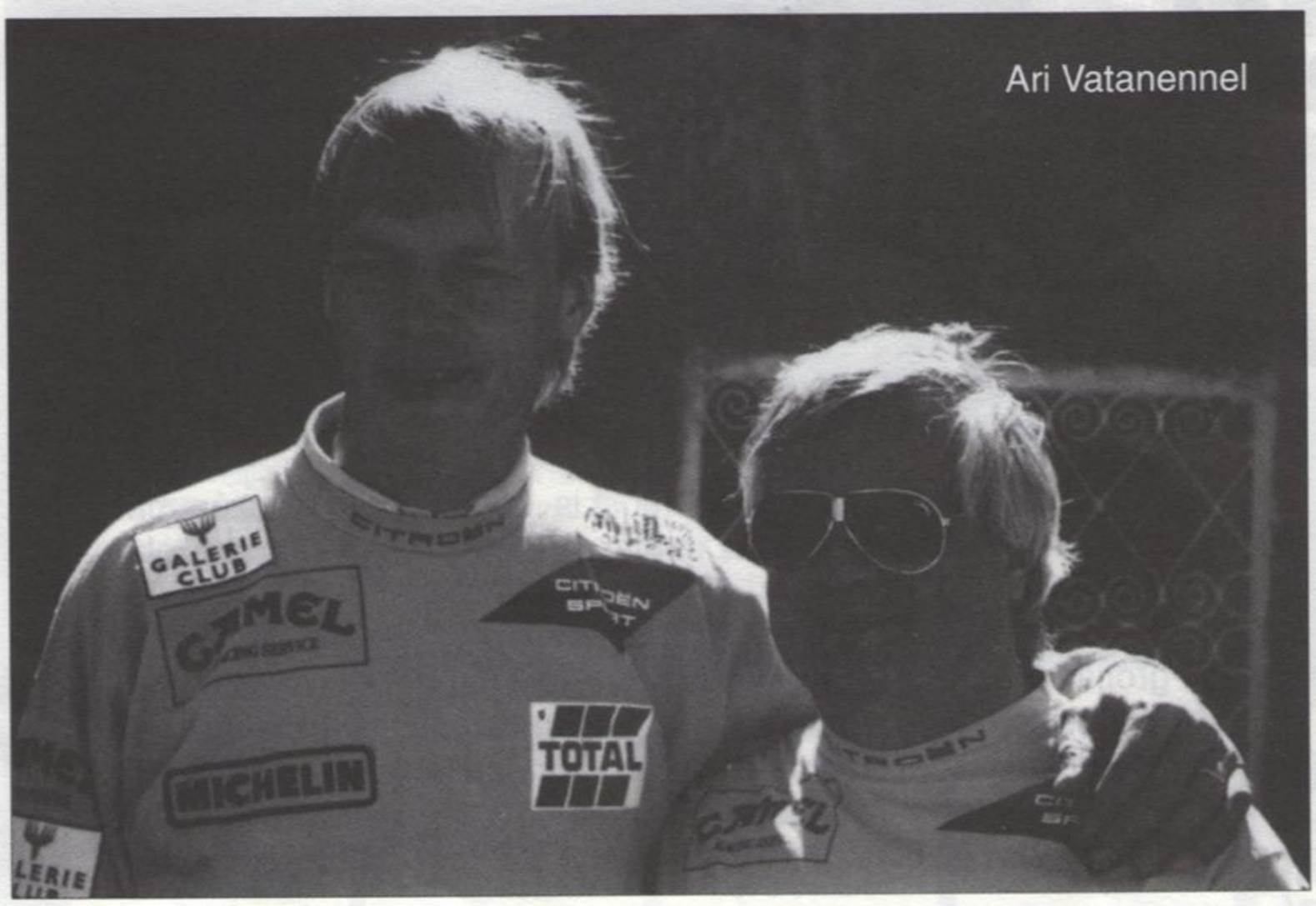


Azt állítja, hogy fogalma sincs, még közelítő pontossággal sem tudná megmondani, hogy mennyi van. A legpontosabb szám, amit ki lehet csikarni belőle, hogy "sok". Erre persze magától is rájönne az, aki járt már otthonában, ahol annyi serbli van, hogy annyit egy évben se osztanak ki a magyar bajnokság valamennyi szakágában az egész szezonban. Ha a hazai versenyeken csak a futamgyőzelmekért, a bajnoki elsőségekért, az EB futamokon az első helyezésekért és a dobogós címekért járó kupákat kellene megtippelni, akkor is meg kellene engedni a vállalkozónak, hogy "plusz-mínusz" pár tucat eltérésel tippeljen.

Hát persze...

*Ferjánczról* van szó, az örökös magyar rallyebajnokról akit lehet szeretni és nem szeretni, azt viszont elvitatni, hogy a magyar autósport élő legendája, aligha szabad.

Ferdi sokak szerint még ma is úgy fordul el egy kanyarban, ahogy senki, és ha lassabb is fiatal riválisainál, a stílus, az elegancia, a könynyedség az olyan, amihez foghatót legfeljebb az Eurosport közvetítéseiben látni.




Ari Vatanennel

Lehet, hogy van aki ezt túlzásnak tartja, az viszont tény, hogy néhány éve, volt a Hungaroringen egy gyorsasági motorverseny. Az egyik kategóriában indult egy finn srác, akinek környezetében feltűnt egy "civil" szóke figura. A jól fésült ember, amikor szóba került a ralisport illetve a magyar rali, egy nevet azonnal említett. Kissé "finnangol" akcentussal ejtette ki a nevet, hogy "Ferrrianc". Finnugor akcentussal pedig az az ember említette Ferjáncz Attilát,

akinek neve elég jól cseng a ralivilágban. Őt ugyanis úgy hívják, hogy *Juha Kankkunen.*

Ez is egyfajta értékítélet. Talán még pár száz serblinél is többet ér, mert mindenkit hívnak valahogyan, de NEVE nincs mindenkinek.

Ferdi bármikor okozhatna meglepetést - tartják egyesek, míg mások annyiban vitatkoznak ezzel az elmélettel, hogy nem is lenne az meglepetés. Mert Ferjáncz jóllehet az utóbbi négyöt évben mindig vissza akar vonulni, ám ez nem megy neki. Az idén ugyan még ezt nem említette, de nem is nagyon hinné el neki senki. Ferjáncz ugyanis legalább olyan csonka lenne rali nélkül, mint amilyen a rali lenne Ferjáncz nélkül. Ettől azonban egyelőre nem kell félni.

Dunakeszi műhelyében ugyanis egyre jobban gomolyog a pipafüst. Aki ismeri az "öreget", az ismeri a pipafüst illatát is, mert elválaszthatatlan Ferjáncztól.



Pontosabban az elválaszthatatlan tőle, aki pöfékeli a kékesszürke illatos ködöt. *Léhi Sándor* már "ezer" éve dolgozik Attilával. Jönnek mennek az autók, hosszú volt az út Wartburgtól a Cosworthig, de ennek javát együtt csinálta végig pilóta és szerelője.

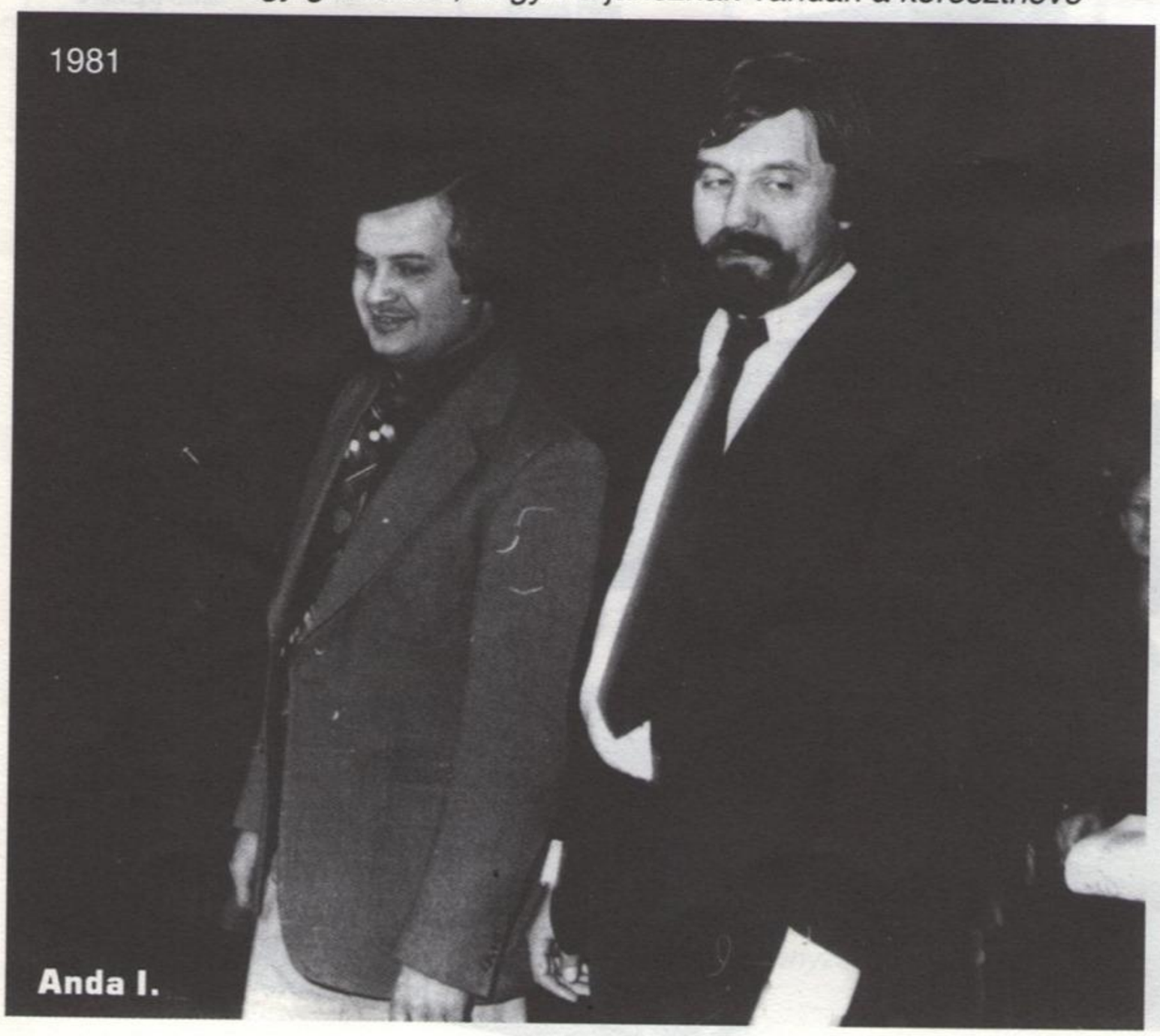
Léhi mindenről órákig tudna mesélni. A Renaultról, a Rothmansos évekről, az Audiról amit egyszer szedtek szét és ment utána egy évig, a Lanciáról, amitől "felsír álmában", ha eszébe jut.

Most pedig itt a Ford, ami annak ellenére, hogy három éves, mégsem a legfrissebb technika. A legújabb fejlesztést, a "tuti motyót", a "frankót" sosem adta ki a gyár, vagyis aki nem gyári versenyző, az csak jó esetben egy évvel tudja követni az eseményeket.

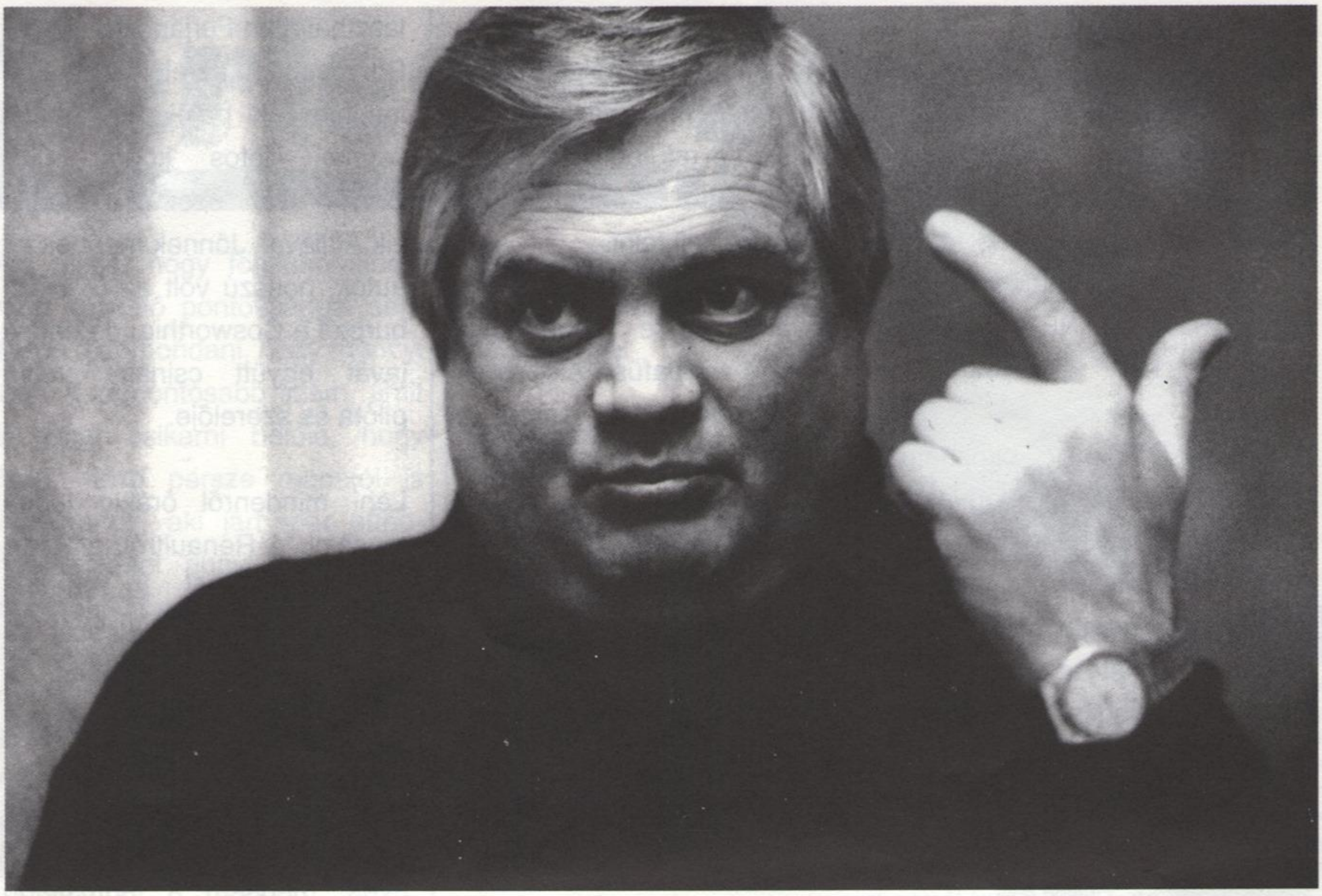
Vagyis a Ford, ott Dunakeszin, "pozdorjára szedve" pihen néhány takaró alatt, semmije nincs a helyén, talán csak a szélvédő.

Az első futómű a műhely egyik sarkában, a hátsó egy másikban, a motor egy bakon, a fékek egy polcon... vagyis mint egy gigantikus puzzle várja az összeillesztést.

*Pár éve sokan úgy gondolták, hogy Ferjáncznak Tandari a keresztneve*




**Anda I.**



Még egy két cucc innen-onnan és ha megjön - mondja Léhi - összerakjuk. Közli ezt olyan magától értetődően, mintha egy Ford Escort Cosworth összerakása éppen annyi volna, mint lemosni egy Trabantot. sch...

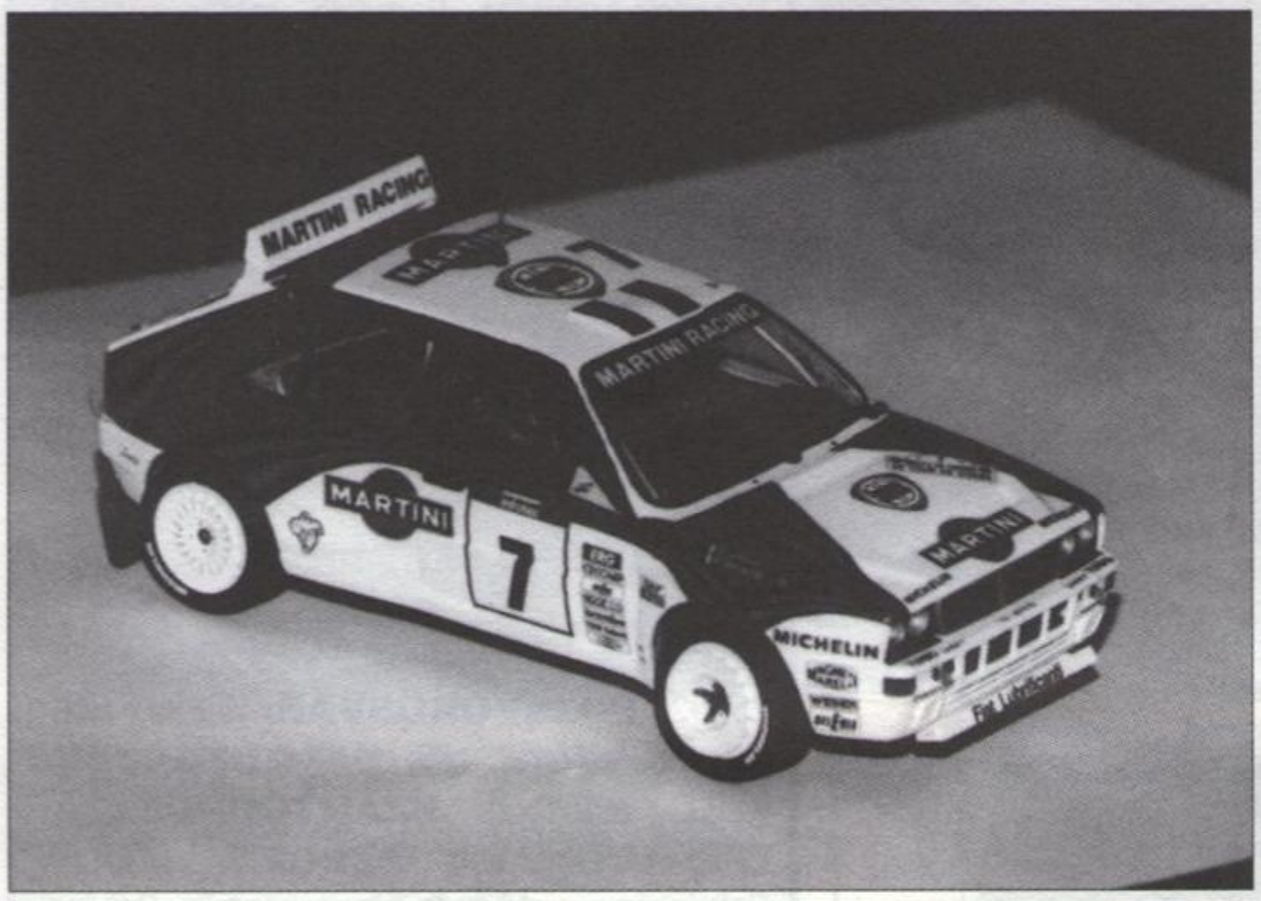






# PARC FARME A LAKÁSBAN

Egy igazi Rallysport-rajonogó számára kincs minden megszerzett ereklye, fotó, újságcikk és bármi, ami a kedvenc sportjával, annak résztvevőivel foglalkozik. Ezt az igényt több modellgyártó cég is felismerte, ezért a pályákon futó versenyautók kicsinyített változatait gyártani és árusítani kezdték. Ezek a kicsi, de teljesen élethű autók bárhol az otthonunkban elhelyezve igen látványos dekorációk lehetnek. Ebben a kétrészes cikkben egy kicsit bővebben tájékoztatlak benneteket erről a miniatűr világról.



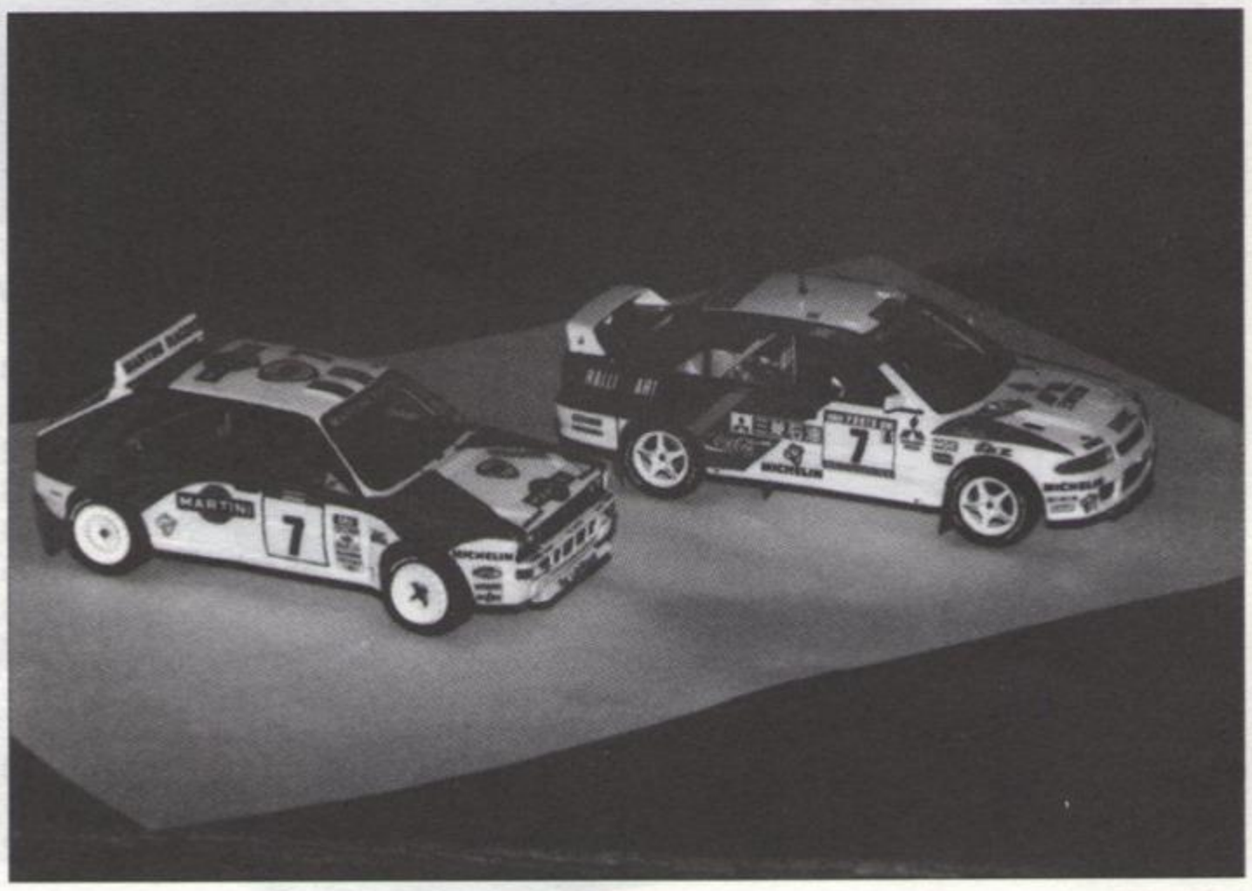

Készen kapható autómodelleket annak néhány titkáról, maketteket, melyeket össze kell építeni, mindenki látott már, néhányan a kezükben is tartottak ilyet, de vannak, akik ezeket szenvedélyesen gyűjtik. Már első látásra feltűnik, hogy különböző mértékben kaphatók kicsi autók, ezek az úgynevezett méretarányok, melyek megmutatják, hogy a készítők az igazihoz képest milyen arányban kicsinyítették le a modellt. Minden gyűjtő esküszik valamelyik méretarányra, annak függvényében, hogy mekkora a rendelkezésre álló hely, milyen volt az első megszerzett autómodell, milyen célból kezdte el a gyűjteménye összeállítását. A legegyszerűbb a gyárak által elkészített modelleket megvásárolni és gyűjteni, de sokan azt a verziót választják, hogy makettet szereznek be és ezt maguk építik össze.

Ebben a rövid tájékoztatóban most a makettekről írok, amikhez az ismertető mellett leírok néhány olyan lehetőséget, aminek segítségével egyéni autókat készíthetünk.

A kicsi helyigény és jó összhatás miatt sokan az 1:43-as méret mellett döntenek. Ebben a legelterjedtebb méretarányban elég jó a választék kész autókból, de az igényesebb gyűjtők számára maketteket is készítenek. Jellemző, hogy a versenyeken megjelenő új típusokat és új dekorációkat rövid időn belül elkészítik, így szinte a teljesség igényével lehet gyűjteni a versenyautókat.

A kínálatban élenjár Olaszország, ahol nagy múltja van ennek a hobbynak. Az árak a kisszériás előállítás miatt néhány ezer forint körül mozognak, de a miniatűr részletek, a finom gyártási technika és a rugalmas választék mindezt feledtetik a vásárlókkal.

Sikeres méret az 1:24-es, az ilyen rallye-autók már sokkal több részletet kézzelfoghatóan megmutatnak, az árak hasonlóak a kisebb változatokéhoz, de itt a kínálat már szűkebb, hiszen kevesebb olyan cég van, aki ezt a méretarányt készíti, viszont Ők olyan nagy cégek, akik óriási mennyiségben dobnak piacra egy-egy típust. A piaci siker fontos ekkora mennyiségnél, ezért csak a biztos üzletet tartják szem előtt, az igazán sikeres típusokat készítik. A sportban történt változásokat lassabban követik ezek a konszernek, hiszen a kapacitásukat megosztja a makettezés sok irányvonala, nem



# rally Top LISTA

## PILÓTÁK

| | |
|---|---|
| **1.ifj. Tóth János** | **496** |
| **2.Ranga László** | **250** |
| **3.Ferjáncz Attila** | **205** |
| 4.Érdi Tibor | 124 |
| 5.Vojcsik Ferenc *Golyó* | 118 |
| 6.Varga Zoltán *Cigány* | 109 |
| 7.Dudás Gyula *Kokó* | 103 |
| 8.Tóth Ferenc *Gili* | 76 |
| Matics Mihály | 76 |
| 10.Bathó Zoltán | 66 |
| 11.Szelecky Tamás | 55 |
| 12.Gerencsér Tibor *Titi* | 48 |
| 13.Balatonyi Árpád | 42 |
| 14.Kiss Ferenc | 41 |
| 15.Turi Tamás | 40 |
| 16.Radó István | 36 |
| 17.Horner Péter *Bubu* | 34 |
| 18.Maruzsi László | 22 |
| 19.Hideg János | 21 |
| 20.Fődő Imre | 20 |
| 21.Wieszt János | 18 |
| 22.Hideg Krisztián | 17 |
| 23.ifj. Faragó András *Ebi* | 16 |
| 24.Szajky István | 13 |
| 25.Budai Béla | 10 |
| 26.Babinecz Zsolt | 9 |
| Fischer Ákos | 9 |
| László Emil | 9 |
| Rausch Tibor | 9 |
| Szabó Gergely | 8 |
| Sóvári Péter | 8 |
| Veszprémi Barna | 8 |
| 33.Ráti Miklós | 7 |
| 34.Bútor Róbert | 6 |
| Floch István | 6 |
| Fráter István | 6 |
| Radóné Sisák Mária | 6 |
| Ráti Miklós | 6 |
| 39.Kiss Attila | 5 |
| Támcsu Zoltán | 5 |
| Vizin László | 5 |
| 42.Bense István | 4 |
| Kiss László | 4 |
| Takácsy Pál | 4 |
| 45.Bereczk Tamás | 3 |
| Király Gábor | 3 |
| Kós István | 3 |
| Kovács László | 3 |
| Tisza Andor | 3 |
| 50Ferencz Károly | 2 |
| Koch Gábor | 2 |
| Vass István *Piedon* | 2 |
| 53.Faltusz Péter | 1 |
| Keil József | 1 |
| Molnár Tamás | 1 |

## NAVIGÁTOROK

| | |
|---|---|
| **1.Gergely Ferenc** | **388** |
| **2.Büki Ernő** | **283** |
| **3.Tandari János** | **167** |
| 4.Varga István | 110 |
| 5.Csökő Zoltán | 108 |
| 6.Pénzes László | 89 |
| 7.Kovács György | 88 |
| 8.Tóth Imre | 77 |
| 9.Tóth Csaba | 68 |
| 10.Takács Attila | 56 |
| 11.Oroszlán Tibor | 55 |
| 12.Répa Katalin | 44 |
| 13.Bereczky Ákos | 39 |
| 14.Papp Gyögy | 32 |
| 15.Kerék István | 30 |
| 16.Gábor János | 25 |
| 17.Dobos György | 16 |
| Veszpréminé D. Éva | 16 |
| Birkner Gábor | 16 |
| 20.Kosztolányi Tamás | 15 |
| Doma Gábor | 15 |
| 19.Rack György | 14 |
| 20.Német 16V Péter | 13 |
| 21.Horváth Károly | 12 |
| 22.Dobos Zoltán | 9 |
| Garamvölgyi Zoltán | 9 |
| Lay Ágoston | 9 |
| Lukács Ferenc | 9 |
| Mácsai Zoltán | 9 |
| Mészáros Sándor | 9 |
| 28.Zsembery Jenő | 8 |
| 29.László Béla | 7 |
| Szántó Szabolcs | 7 |
| 31.Czippán Béla | 6 |
| Bathó Zoltán | 6 |
| Ács Tibor | 6 |
| 26.Bedő Miklós | 5 |
| Új Gyula | 5 |
| Gönczi László | 5 |
| Borsos Péter | 5 |
| 30.Kovács Zsolt | 4 |
| Szalay Csaba | 4 |
| 32.Király Zoltán | 3 |
| Kovács István | 3 |
| Margó György | 3 |
| Pindzsulya Zoltán | 3 |
| Revák Réka | 3 |
| 37.Árva Norbert | 2 |
| Landsmann Antal | 2 |
| Szabó Tamás | 2 |
| Gönczi László | 2 |
| Szenes István | 2 |
| Musitz | 2 |
| 43.Flaskó Gyula | 1 |
| Táborszky Attila | 1 |
| Némethi Csaba | 1 |
| Gerőfi Gábor | 1 |

## KÜLFÖLDI PILÓTÁK

| | |
|---|---|
| **1.Colin McRae** | **351** |
| **2.Carlos Sainz** | **305** |
| **3.Juha Kankkunen** | **292** |
| 4.Didier Auriol | 163 |
| 5.Walter Röhl | 129 |
| 6.Stig Blomqvist | 74 |
| 7.Francois Delecour | 73 |
| 8.Jean Ragnotti | 70 |
| 9.Piero Liatti | 54 |
| 10.Alex Fiorio | 32 |
| 11.Ari Vatanen | 29 |
| 12.Miki Biasion | 27 |
| 13.Andrea Aghini | 25 |
| 14.Tommi Mäkinen | 23 |
| 15.Armin Schwarz | 20 |
| 16.Kenneth Eriksson | 13 |
| 17.Philippe Bugalski | 11 |
| 18.Béres József | 10 |
| Richard Burns | 10 |
| 20.Jorge Recalde | 9 |
| Markku Allen | 9 |
| 22.Jorge Bica | 8 |
| Blachna | 8 |
| 24.Hannu Mikola | 7 |
| 25.Gustavo Trettes | 6 |
| Patric Snijers | 6 |
| S. Pianezzola | 6 |
| 28.Alistair McRae | 5 |
| Dominic Bryned | 5 |
| 30.Stanislav Chovanec | 4 |
| Jindrich Stolfa | 4 |
| Toivonnen | 4 |
| 33.DeMevius | 3 |
| Yves Loubet | 3 |
| M. Allen | 3 |
| Bettega | 3 |
| Sepp Haider | 3 |
| 38.Sibera | 3 |
| D. Bryneel | 2 |
| Patrick Bernardini | 2 |
| M. Mouton | 2 |
| Wittmann | 2 |
| 43.Manfred Stohl | 1 |
| Marc Duez | 1 |
| Possum Bourne | 1 |
| Enrico Bertone | 1 |
| Kvaizar | 1 |
| B. Thiry | 1 |

## AUTÓK

| | |
|---|---|
| **1.Toyota** | **328** |
| **2.Subaru** | **317** |
| **3.Ford** | **235** |
| 4.Lada | 230 |
| 5.Lancia | 177 |
| 6.Lada VFTS | 132 |
| 7.Renault | 81 |
| 8.Audi | 56 |
| Peugeot | 56 |
| 10.Mazda | 45 |
| 11.Mitsubishi | 43 |
| 12.Opel | 39 |
| 13.BMW | 32 |
| 14.Skoda | 24 |
| 15.Nissan | 12 |
| 16.Tavria | 15 |
| 17.Seat | 6 |
| Trabant | 6 |
| VW | 6 |
| 20.Alfa Romeo | 3 |
| 21.Citroen | 4 |
| 22.Mega | 2 |

*Folyamatosan emelkedik a lista értéke és pontossága a nagy számok törvénye alapján.*
*( A szavazólapokon a mindenhol a teljes nevet kérjük jelölni, mert a vezetéknév több versenyzőt is jelenthet)*

## RS HOL KAPHATÓ?

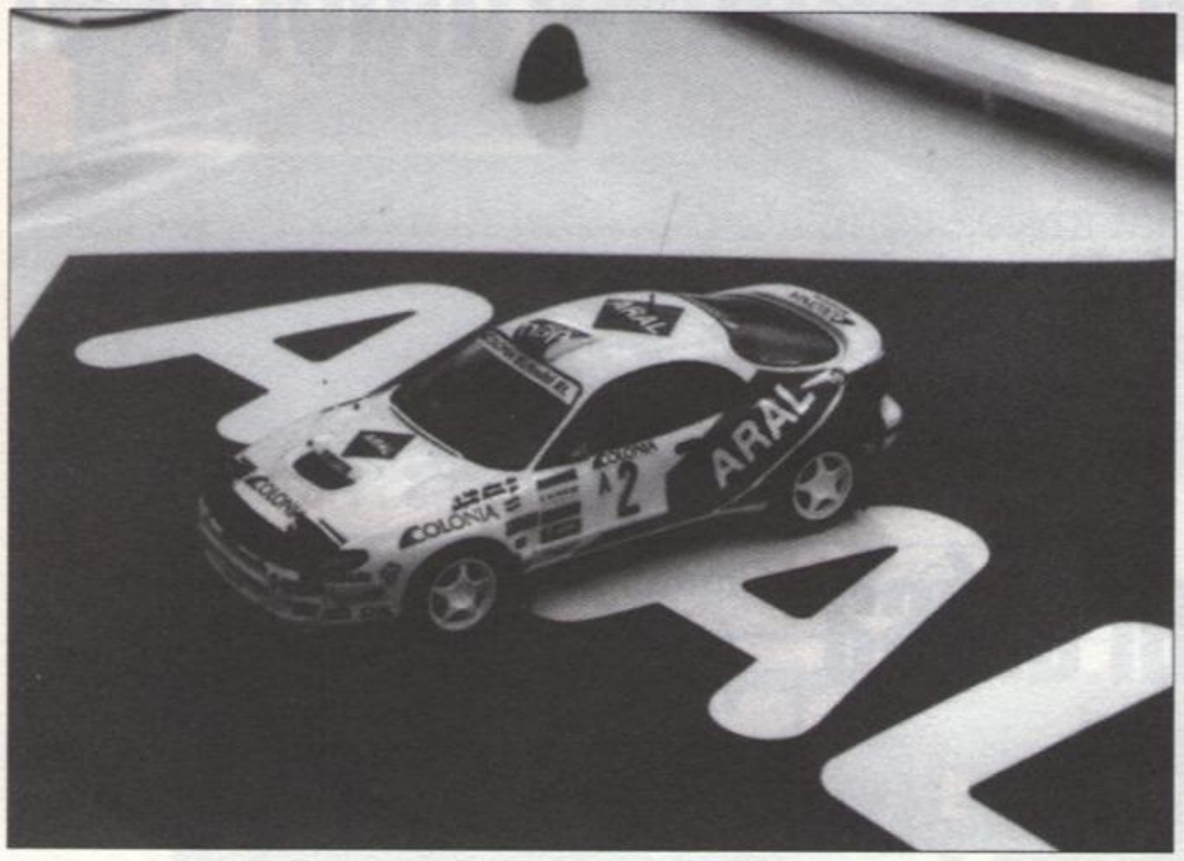
**ABONY:** Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77.**BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● CPC AUTÓSZERVÍZ Budapest, Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX.Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerviz XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● 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. **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autóalkatrész-bolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Gyárvárosi MOL kút - Presszó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gépkölcsönző Fő u. 179. **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13.

**VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 50db**

**ELŐFIZETHETŐ**
A SZERKESZTŐSÉGBEN

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

csak néhány autó előállítására alakult manufaktúrákról van szó. A makettek összeépítése a dobozban található



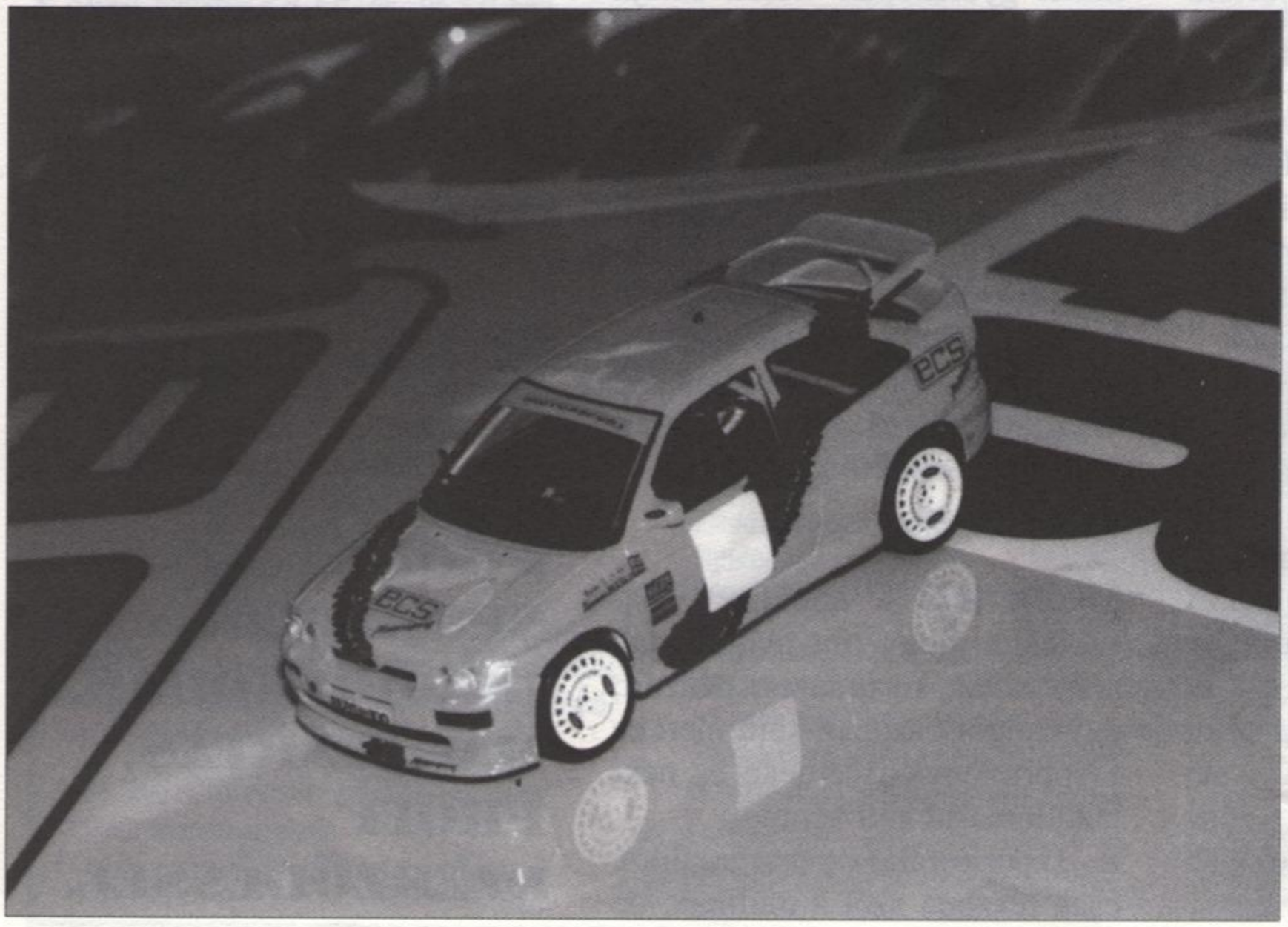

összeépítési tájékoztató alapján szinte mindenkinek egyszerű feladat, még a kezdő makettezők is könnyedén megbírkóznak a feladattal, ha időt szentelnek ennek a hobbynak. Ezzel a feladattal nem foglalkozunk most komolyabban, hiszen ez semmi különlegeset nem tartalmaz, ehelyett viszont azokról a lehetőségekről szeretnék tájékoztatást adni, aminek segítségével átalakíthatók ezek a makettek, és feljavíthatóak...

Szinte minden makett változtatható, ha a gyűjtő fantáziája szárnyalni kezd, ehhez a tevékenységhez több kis cég gyárt kiegészítőket, kellékeket. Az közismert, hogy egy-egy autó más dekorációval már új látványt nyújt, ennek a legegyszerűbb megoldása, hogy az eredetitől eltérő matricákat, matricaösszeállításokat ragasztunk a makettre. Így szinte bármelyik létező vagy elképzelt autó megvalósítható. Matricákat a legegyszerűbb vásárolni, de mivel nem mindent gyártanak, a gyűjtők pedig sokszor különlegeset szeretnének készíteni, amit másoknál ritkán fedeznek fel, meg kell találni a módját annak, hogy ezt az elképzelésüket is megvalósíthassák. Erre jó példa, hogy a magyar bajnokság néhány ismert autójának kicsinyített változata már elkészült, ezekhez a fényképek és szponzorfeliratok felhasználásával egy speciális fénymásolási technikával le lehet gyártatni a feliratokat.

A matrica alapja itt is az ismert úgynevezett áztatós matrica, ami vízbe helyezve eltávolodik a hordozópapírról, majd amikor elhelyezzük a felületen, tökéletesen feltapad. A külföldi kis cégek sok helyi autóról készítenek dekorációt, amik a kapható makettek felhasználásával egy teljesen új megjelenést adnak.

A következő cikkben illusztrációként bemutatunk egy olyan Ford Escortot, melyhez a Martini-s dekorációt gyártották le. Jó kézügyességgel természetesen minden felfesthető a makettekre, de ez a pici méret miatt különleges feladat, így ezt a megoldást csak azoknak merem ajánlani, akik művészi adottságokkal rendelkeznek.

A következő számban az átalakítás további lehetőségéről írok, amikkel még élethűbbé tehetjük makettjeinket, valamint bemutatok néhány újdonságot is.




A makettezés iránt érdeklődőknek figyelmébe ajánlom azt a egyesületet, ahol minden kérdésükre választ kaphatnak, a tagokat információkkal segítik, valamint csomagküldő szolgáltatásuk igénybevételével beszerezhető szinte minden makett, festék és kiegészítő, a repülés, a haditechnika, a hajózás és természetesen az AUTÓZÁS területéről.

Levélcím: NH. Modellposta 1046 Budapest, Szent László tér 3.

*Németh Zsolt*

# Rendhagyó gondolatok a szponzorálásról 3.

## SZPONZORI AJÁNLAT

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

## Egyéni sportolók szponzorálása

Amikor a szponzor a három terület - sport, kultúra, szociális - közül a sportot választja, még további döntéseket kell hoznia, hogy ezen belül egyesületet, szakosztályt vagy egyéni sportolót válasszon. Ez természetesen lehet szubjektív döntés - ma még döntően ez a jellemző - de lehet, hogy tudatosan, kommunikációs céljainak minél jobb megvalósítása érdekében választ.

Nézzük az egyéni sportoló kiválasztásának szponzori és szponzorált szempontjait.

A sportoló kiváló reklámhordozó, a nyilvánosság, a közvélemény ismeri, a kemény munka, a siker elismerésreméltó teljesítmény. Megpróbálják - főleg a fiatalok - utánozni, magatartásában, öltözködésében, vásárlási szokásaiban.. Az ilyen sportoló véleményirányító, akinek jelentős befolyása van.
Sajnos és itt azt is el kell mondani, hogy a kemény, áldozatos munka és a szponzori rokonszenv nem mindig találkozik egymással, hiszen az utóbbi számára az a személy az igazi "reklámhordozó sportoló", aki reflektorfényben van, írnak róla, szerepel a tömegkommunikációban és a sportága is képernyős.

Egyes sportágakban a sikerek és az életkor eléggé szoros kapcsolatban vannak egymással. A tornában egy 20 éves sportoló már "öreg" míg a golfban 50 évesen is lehet valaki a csúcson. Külön téma a fiatal, tehetséges sportolók problémája.
A szponzor néha rosszul felfogott érdekből ismert olimpiai vagy világbajnok sportolót választ, mert befektetett pénzét minél gyorsabban vissza akarja kapni, pedig lehet, hogy hosszútávú érdekeit jobban szolgálná egy fiatal tehetséges sportoló, aki hosszú ideig lehetne a cég image-nak hordozója.
Természetesen minden ilyen kapcsolatban benne van a bukás, a sikertelenség veszélye is, de ezt megfelelő szerződéssel, kölcsönös jóindulattal csökkenteni lehet.

Mielőtt arra a kérdésre válaszolnánk, hogy mit nyújthatnak a sportolók a szponzori pénzért, egy dolgot tisztázni kell, mert ez a sportolónak is érdeke és neki is tudomásul kell vennie.
A szponzorálás nem jutalom, csak részben szól a múltnak, de mindig a jövőnek szól.
A múlt természetesen mindkét fél számára fontos, lehet, hogy a döntésben ez is szerepet játszik, de a jövő a további sikerek záloga és a szponzornak ez a meghatározó szempont, amikor dönt.

**Mit nyújthat a sportoló?**

- Saját hírnevét, ismertségét, kedveltségét
- A személyiség és a termék kötődését
- Részvételt a vállalat rendezvényein, nyílt napjain, sajtótájékoztatókon.
- Profi gondolkodást, magatartást nyilvános szereplésein, nyilatkozataiban.
-Részvételt a vállalati reklámokban.

Hogyan lehetne egy mondatban összefoglalni a tanulságokat:

**PROFI SPORTOLÓI GONDOLKODÁS, MAGATARTÁS, PROFI SZERZŐDÉSSEL.**

# Szivák Zoltán




***Szivák Zoli:*** *Szlalom és túra versenyekkel kezdtem, 1981-ben. 1983-ban már rallye II.-ben indultam Trabanttal, egészen '87-ig, akkor egy 1500-as Ladába ültem át. Nagyon megszerettem ezt a típust, a bajnokság harmadik helyét sikerült elérnem vele a kategóriámban. Majd a Mikron SC szuper kezű versenyzőjének, Tamási Lacinak navigáltam, egy igazi Hóman féle Lada VFTS-ben. Az akkori ígéretek szerint, a következő évben ő egy Sierrába ülhetett "volna", így örökölhettem "volna" a VFTS-t. Sajnos, mint annyi más az autósportban, ez sem jött össze. Bekerülhettem viszont az ÁFOR SC-be. Végre egy nagy egyesület, össze jött egy jó szponzor is. A mezőny legszebb, legerősebb A-s 1300-as Ladájába ülhettem, amit Szuromi Pityuval építettünk. I. hely, II. hely, majd egy formás totálkár Dékány Sanyival még a Fesztivál Rallye tréningjén, utána egy hét kórház. A történeteket látva a szponzorom, hogy ne csüggedjünk, vett egy félig N-es, csodaszép Lanciát. Akkoriban összesen három volt a mezőnyben. Sajnos ezt az autót nem sokáig győztük anyagilag. 1991-ben építettünk egy A-s Samarát.*




***RS: Ezzel milyen eredményeitek voltak?***

*Sz.Z.: Salgón II. hely, Kisbéren pedig kicsúsztam. Egy hét múlva a lakásom előtt egy idős nénit elütöttem, aki szabálytalanul kelt át, emiatt másfél évig nem volt jogosítványom.*

***RS: Milyen érzés volt a pálya széléről nézni a versenyeket?***

*Sz.Z.: Szívszorító volt, de nem tétlenkedtem ezalatt. Alapítottam két céget, amelyek olyan anyagi hátteret biztosítottak, hogy megvehettem Topor Kálmántól az összes Audi alkatrészét a hozzátartozó két kocsival együtt.*

***RS: Nem zavart a hosszú kihagyás?***

*Sz.Z.: Versenyzői rutinomból biztos faragott le valamennyit, de a tréningautóval, ami szinte ugyanolyan mint a versenyautó, rengeteget edzettem.*

***RS: Hogyan vált be az új típus?***

*Sz.Z.: Szerveztem egy csapatot amiben sajnos Szuromi Pityu már nem volt tag, ebből adódóan sikerült olyan motort csinálni, amivel a Ladákkal jót harcolhattam. Azóta jó kapcsolatot építettem ki az ingolstadti sportosztállyal, így most jó az Audi.*

***RS: Mit tervezel 1996-ban?***

*Sz.Z.: Hajdani szponzorom megkeresett, aki anno a Lanciával meglepett. Kérte, hogy működjünk együtt ismét.*

***RS: Milyen autót jelent ez?***

*Sz.Z.: Alakul megint egy új egyesület a cég nevével, ahová felveszünk két ladás versenyzőpárost, nekem meg marad az Audi mint márka, csak turbós változatban, egy S 2 "személyében".*

***RS: Indultatok Dr. Jokkel Gábor navigátoroddal a '95-ös Semperit Rallye-n...***

*Sz.Z.: Ez volt az első külföldi versenyem, nagyon sokat készültem rá. Az Audi kuplung-munkahengere hátráltatott kissé a sebes haladásban, de a pályák jók voltak, a szervezés tökéletes. Kategória 10. helyen végeztünk. Köszönet érte a szervizemnek is, hiszen Szabó Laci és Zalotay Péter, az EL-TON & VARÁZS GARÁZS SE-ből parádésan dolgozott, minden gyorsasági végén ott voltak időben.*

***RS: Van-e üzeneted a RallySport olvasóihoz?***

*Sz.Z.: Vigyázzanak a pályák szélén és többen jöjjenek szurkolni.*

Mixi

## Svéd Rally

| | |
|---|---|
| **1. Makinen-Harjanne (FIN)** | Mitsubishi Lancer EVO III. |
| **2. Sainz-Moya (E)** | Ford Escort Cosworth |
| **3. McRae-Ringer (GB)** | Subaru Imprezza 555 |
| **4. Kankkunen-Grist (Fin-GB)** | Toyota GT-Four |
| **5. Eriksson-Parmander (S)** | Subaru Imprezza 555 |

# Külföldi versenyek

MÁRCIUS
05-09 Rallye du Portugal F2
17. Rallye Sumava Mogul (CZ) Zóna
21-23 Rallye El Corte Ingles (E) EB 20x
29-31 Mille Miglia (I) EB 10x

ÁPRILIS
04-07 Safari Rally (EAK) VB
04-07 Rallye Grasse Alpin (F) EB 5x
24-27 Piancavallo (I) EB 20x
26-28 Olympion-Fthiotiodos (GR) EB 5x
28. Rajd Krakowski (PL) Zóna

MÁJUS
01-05 Tour de Corse Rallye (F) F2
05. Rallye Riviera Opatija (HR) Zóna
10-12 Rally of Indonesia (RI) VB
10-12 Zlatni (BG) "Aranyhomok" EB 20x
16-18 South Swedish Rally (S) EB 5x
17-19 Targa Fiorio (I) EB 5x
23-25 Rally Saturnus (SLO) EB 5x
24-26 Rally Rota do Sol (P) EB 10x
31-02 Perth Scottish Rally (GB) EB 5x

JÚNIUS
01-05 Acropolis Rally (GR) VB
06-09 Raid Polski (PL) EB 20x
13-16 Ina Delta Rally (CRO) EB 10x
14-16 Rallye del Salento (I) EB 5x
22-23 Hebros (BG) EB 10x
23. Krappfeld Rallye (A) Zóna
28-30 "24 Heures" d'Ypres (B) EB 20x
28-30 Rallye de Roumanie (RO) EB 5x

JÚLIUS
03-06 Rally Argentina (RA) VB, F2
04-07 Rallye Deutschland (D) EB 20x
04-07 Rallye dos Acores (P) EB 5x
18-20 Hunsrück Rally (D) EB 10x
18-21 Rallye della Lana (I) EB 5x
19-21 Rallye RouergueAveryron (F) EB 5x
26-28 Rally of Turkey (TR) EB 5x
26-30 Rallye of New Zeeland (NZ) F2

AUGUSZTUS
01-04 Rallye Vinho da Madeira (P) EB 20x
10-12 Barum Rallye (CZ) EB 5x
23-25 Nestle 1000 Lakes (FIN) VB
30-01 Elpa (GR) EB 20x

SZEPTEMBER
05-08 Rallye Mont Blanc (F) EB 10x
06-07 Rallye Tatry (SK) Zóna
12-14 Rallye PrincipedeAsturias (E) EB 10x
12-15 Manx International (GB) EB 20x
13-16 Telstra Rally Australia (AUS) VB, F2
26-29 Rothmans Cyprus Rally (CY) EB 20x
29. Rallye Velenje (SLO) Zóna

OKTÓBER
11-13 Hermes-Dodonis (GR) EB 5x
12-16 Rallye d'Italie-Sanremo (I) VB
18-20 Rallye AzurAntibes (F) EB 20x
30-03 Int. San Marino (RSM) EB 10x
31-03 Rallye do Algarve (P) EB 5x

NOVEMBER
03-06 Espagne-Cataluna (E) VB,F2
07-09 Semperit (A) EB 10x
08-09 Golden Tulip Rally (NL) EB 5x
22-24 Rallye du Var (F) EB 5x
24-27 Network Q RAC Rallye (GB) F2

## AZ OLASZ BAJNOKSÁG FUTAMAI



Március 7-10.
**19. Rally del Ciocco**
Március 29-31.
**20. 1000 Miglia**
Április 24-28.
**17. Piancavallo**
Május 17-19.
**:0. Targa Florio**
Június 2.
**10. Rally Citta di Schio**
Június14-16.
**30. Rally del Salento**
Július 18-21.
**24. RallyLana**
Szeptember 13-15.
**1:. Rally di Messina**
Szeptember 15.
**13. Rally Int. Citta di Bassano**
Október 12-16.
**3:. SanRemo-Rally d'Italia**
November 1-3.
**17. Rally Int. del Gargano**
November 10.
**16. Rally Int. di Roma**
November 24.
**19. Rally Autodromo di Monza**

## A SZLOVÁK BAJNOKSÁG FUTAMAI

Április 26-27.
**Rally Krakow (PL)**
Május 17-18.
**Kosice Rally**
Június 21-22.
**Rally Senica**
Július 26-27
**Rally Castrol Gemer Polsina**
Szeptember 6-7
**Rally Poprad Tatry**
Október 4-5.
**Rally Sprint Banska Bystrica**

## REJTVÉNY

Kik "döngtek" az alábbi képeken?
A helyes megfejtők között 1db videokazettát sorsolunk ki a BUKÁSOK sorozatból
Beküldendő a szerkesztőség címére március 31-ig.



















Szalay Róbert fotói



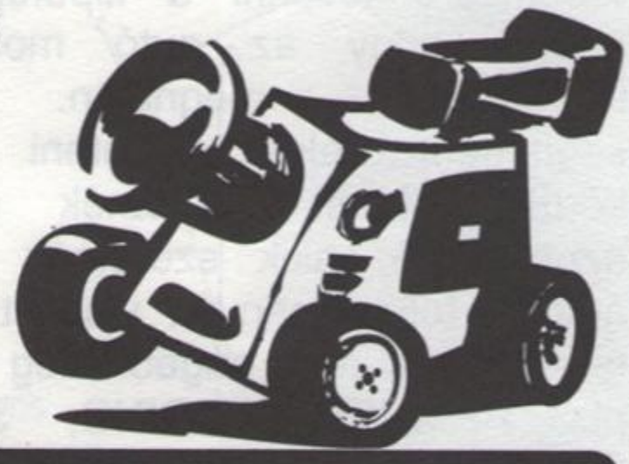

Gruppe N-es kipufogó rendszer, és futómű
1988-as évjárat RALLYCROSS-ra
H csoportba átalakítható

ifj. Tóth János 06-30-468731




**Eladó vagy bérbe adó egy "N" csoportos Audi S2 Coupe versenyautó, Érdeklődni: 06 30 407-791**

Peugeot 1.6, N csoportos versenyautó és tréningautó, rengeteg alkatrésszel ELADÓ. A-s Trabantot beszámítunk. Érd.: 06 (23) 354-679 Horváth Gábor



**FÜREDI SportVideo**

**1989-től, saját készítésű**

**RALLYE**

**12 KLIMA RALLYE FOTÓ-val**

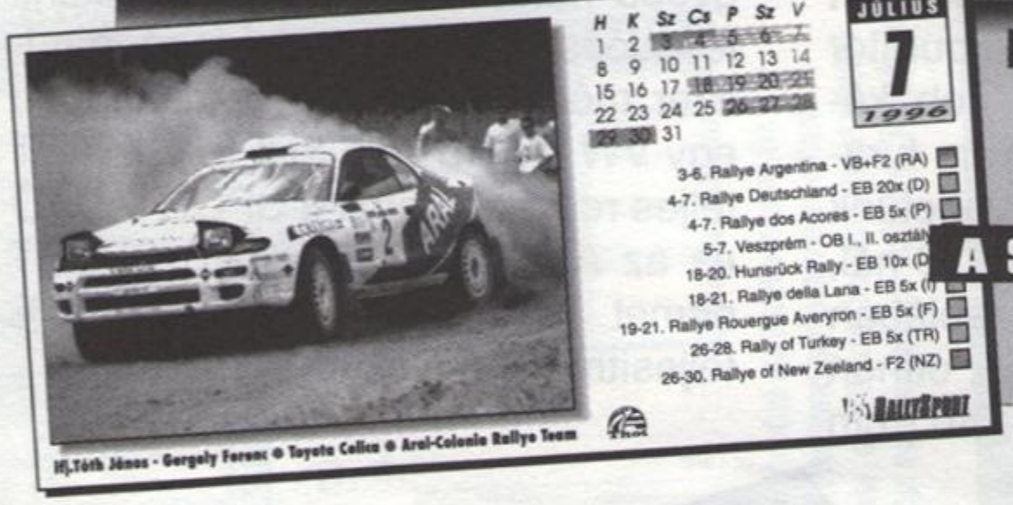
Thot

**KOMPLETT VERSENYNAPTÁRRAL!**

**'96-os**

**ASZTALI NAPTÁR**

Megrendelhető a
36 / 346 - 046 telefonon
Ára: 200 Ft + postaköltség




Rally II. o.-ban való versenyzéshez, sponzorral rendelkező navigátort keresek. Gergely Tamás, Sárvár, Nádasdy F. u. 67. Tel.: 95 321-553

Lada 2107-es A6-os versenyautó eladó. Érdeklődni: 06 50 310734 személyi hívón vagy este a 36-os körzet 434-013 Bakondi József

Eladó egy Peugeot 205 1989-es 1,3 N-es Olasz-országi EB autó, homologizálva, sparco üléssel, kihangosítóval, lámpasorral, különböző tartozékokkal. Ir. ár: 890.000 Ft Tel.: 06 20 348-429, 06 30 514-914

Eladó 1990-es évjáratú Mazda 323-as személyautó. 1,8 literes DOHC motor, 195 lóerő, összkerékhajtás (4 WD), 110 ezer km-t futott, teljes extra felszereltség (ABS, közp. zár, elektromos ablak és tetőablak, rádiós magnó, riasztó, szervó kormány, 205/15-ös Uniroyal gumik, sportülés, sportkormány. Érdeklődni: 282-6566 Németh

Skoda 130 RS-t keresek, illetve 130 IR, RS sport alkatrészeket pl. száraz féltengelyes hátsó futóművet, 4 dugattyús fékszerkezetet, 7-8 colos, csavarozható felnit. Szabó Lajos T.: 06 26 349244

Lada Niva H/10-es tereprallye versenyautó rajtkész állapotban eladó.
Érd.: 06 1 252-8393 Garamvölgyi Zoltán

Ladába való bukócső eladó.
Érdeklődni: 32 310-513

Eladó egy N csoportos 1300-as Lada Samara homológ bukócsővel, gumikkal, tartalék alkatrészekkel. 2440 Százhalombatta, Erkel F. u. 8. Árgyelán Péter
Tel.: 06 23 356-230 (este 6 után)

N/2 Lada 2105-ös, '94-ben gépkönyvezett, '95-ben nem indult rallye autó eladó.
Ir. ár: 199.000 Ft Érd: (96) 316-824, (30) 566- 393 Faltusz Péter

VW Scirocco '80-as évjáratú fehér, igényeseknek, kedvező áron eladó.
Érd.:06 1 252-8393 Garamvölgyi Zoltán

Eladó Lada Samarához A-s futómű, kipufogó, versenyülések.
Pénzes Zsolt T.: 06 20 468-533

Ford Escort XR3i, N-s rallyeautó, 1984-es rajtkészen eladó, tartozékokkal, 20 kerékkel. Irány ár: 450.000 Ft. Ideális kezdő versenyzőknek terep túrára (rallye III. osztály), H csoportban hegyiversenyre, esetleg rallyecrossra.
Tel.: 06 20 353-514 Ördögh Miklós

Ladához tuningalkatrészek, zsugorhajtókar, nagycsatornás hengerfej szívócsonkkal, vezérműtengelyek, kipufogórendszerek, 50-60 O négyleömlős torok, kartervédő, lengéscsillapító, versenyülések, "kerek-kocka" spoillerek, komplett motor (Wolf).
Érdeklődni: 06 30 532-196




**ELADÓ VAGY BÉRELHETŐ**

N° 1 MAZDA 323 GTR 7 millió Ft
N° 2 MAZDA 323 GTR 6 millió Ft

**1141 BUDAPEST, XIV. Vágújhely u. 4.**

# HOMOLOGIZÁCIÓ

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

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| TOYOTA | | | | |
| Supra Turbo | 5022 | A | 5334 | 1997 |
| Corolla Levin AE92 | 1587 | A | 5352 | 1996 |
| Corolla 3DOOR S. GT | 1587 | A-N | 5354 | 1997 |
| Starlet | 1296 | A-N | 5429 | 1999+ |
| Corolla Levin AE101 | 1587 | A | 5437 | 1999+ |
| CE.T. 4WD/2000 GT-F | 3397 | A-N | 5451 | 1997 |
| Carina E | 1998 | A | 5465 | 1999+ |
| Corolla AE101 | 1587 | A | 5481 | 1999+ |
| Celica GT-FOUR | 3397 | A-N | 5521 | 1999+ |
| 3S-GE Engine | 1998 | A | 305 | 2000+ |
| VOLKSWAGEN | | | | |
| Scirocco GTi 1800 | 1781 | A | 5175 | 1997 |
| 19 Golf GTi | 1781 | A-N | 5212 | 1996 |
| 19 Golf GTi 16V | 1781 | A-N | 5295 | 1996 |
| 53 Scirocco 16V | 1781 | A-N | 5314 | 1997 |
| 19 Golf Syncro | 1781 | A-N | 5337 | 1996 |
| Golf GTi G60 (feltöltő) | 3028 | A-N | 5425 | 1996 |
| Polo Coupe G40 - " - | 2163 | A-N | 5438 | 1999 |
| 86 Polo Coupe | 1275 | A-N | 5439 | 1999 |
| Vento GT 2.0 | 1984 | A-N | 5482 | 1999+ |
| Golf GTi 16V 2.0 | 1984 | A-N | 5483 | 1999+ |
| Passat | 1984 | F3 | 302 | 2000+ |
| 19 Golf GTI | 1781 | F3 | 309 | 2000+ |
| 17 Golf GTI | 1588 | F3 | 311 | 2000+ |
| VOLVO | | | | |
| 440 Turbo | 2926 | A-N | 5416 | 1996 |
| 480 Turbo | 2926 | A-N | 5417 | 1996 |
| 244 B23È | 2316 | A | 5112 | 1997 |
| 850 SE/GLT 2.0 | 1984 | A | 5493 | 1998+ |
| 850 SE/GLT 2.0 | 1984 | A | 5512 | 1999+ |
| 850 T-5 Sedan Turbo | 3942 | A-N | 5534 | 2000+ |
| 850 T-5 Estate | 3942 | A-N | 5535 | 2000+ |
| WARTBURG | | | | |
| W 1,3 | 1272 | A-N | 5411 | 1996 |
| ZASTAVA | | | | |
| Yugo 55 | 1116 | A-N | 5245 | 1999+ |
| Yugo 1.3 | 1290 | A-N | 5387 | 1999+ |

# IV. CHAMPION RALLYE ESZTERGOM '96 ARBAJ

***Prológ - március 29. péntek; 16:30***
***Esztergom, Primás-sziget***

**I. osztály**

**1. nap Rajt: március 30. szombat**

| | | |
|---|---|---|
| Gy.1. | Lábatlan - Bajna | 8:35 |
| Gy.2. | Tatabánya - Várgesztes | 9:23 |
| Gy.3. | Oroszlány - Pusztavám | 10:08 |
| Gy.4. | Tatabánya - Várgesztes | 11:01 |
| Gy.5. | Oroszlány - Pusztavám | 12:07 |
| Gy.6. | Tardosbánya - Bikolpuszta | 13:10 |
| Gy.7. | Esztergom - Esztergom kertváros | 14:28 |
| Gy.8. | Esztergom - Esztergom kertváros | 15:56 |

**2. nap Rajt: március 31. vasárnap**

| | | |
|---|---|---|
| Gy.9. | Esztergom - Esztergom kertváros | 9:18 |
| Gy.10. | Esztergom - Esztergom kertváros | 10:31 |
| Gy.11. | Lábatlan - Bajna | 11:51 |
| Gy.12. | Tardosbánya - Bikolpuszta | 12:39 |
| Gy.13. | Lábatlan - Bajna | 13:07 |
| Gy.14. | Tardosbánya - Bikolpuszta | 13:55 |

**II. osztály**

**Rajt: március 30. szombat**

| | | |
|---|---|---|
| Gy.1. | Esztergom - Esztergom kertváros | 8:48 |
| Gy.2. | Esztergom - Esztergom kertváros | 10:11 |
| Gy.3. | Lábatlan - Bajna | 10:49 |
| Gy.4. | Tardosbánya - Bikolpuszta | 11:42 |
| Gy.5. | Lábatlan - Bajna | 12:25 |
| Gy.6. | Tatabánya - Várgesztes | 13:18 |
| Gy.7. | Oroszlány - Pusztavám | 14:03 |
| Gy.8. | Tatabánya - Várgesztes | 14:56 |
| Gy.9. | Oroszlány - Pusztavám | 15:57 |
| Gy.10. | Tardosbánya - Bikolpuszta | 17:20 |
| Gy.11. | Lábatlan - Bajna | 17:48 |

# 1996. MÓR BAJNOKA

## Tank Kft. KUPA

autós ügyességi verseny amatőröknek és külön profiknak.

**A verseny 4 futamos:**
1. futam: '96 május 5.
2. futam: '96 június 9.
3. futam: '96 július 14.
4. futam: '96 augusztus 11.

**Általánosságok:** a verseny 3 helyszínből áll (aszfalt pályák):
1-2 ügyességi szakasz: SZTK parkoló
3-4 ügyességi szakasz: Wekerle utca
5-6 ügyességi szakasz: Benzinkút

**A gépkocsik**
**3 kategóriában indulnak:**
900 $cm^3$-ig
900 $cm^3$-1300 $cm^3$-ig
1300 $cm^3$ felett.
+ női
+ abszolút

**Nevezési díj:** 500 Ft/futam
**Nevezés:** a helyszínen, a verseny kezdete előtt. 8-9.50-ig

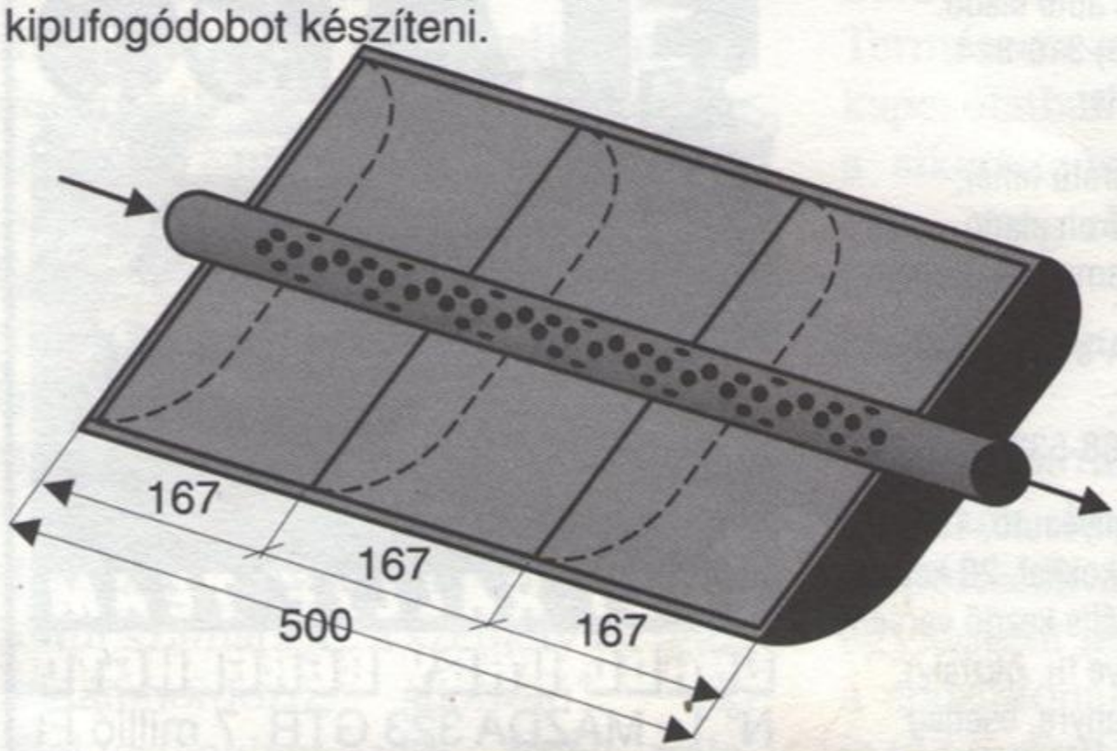
**Nevezni lehet:** érvényes "B" kategóriás jogosítvánnyal és megfelelő műszaki állapotú gépkocsival.
**A verseny rajtja:** (1.gépkocsi) 10 órakor az SZTK parkolójában
**A verseny célja:** (1. gépkocsi) Kb. 15 órakor a benzinkút parkolójában.
Az eredményhirdetés időpontja: Kb. 16 órakor.

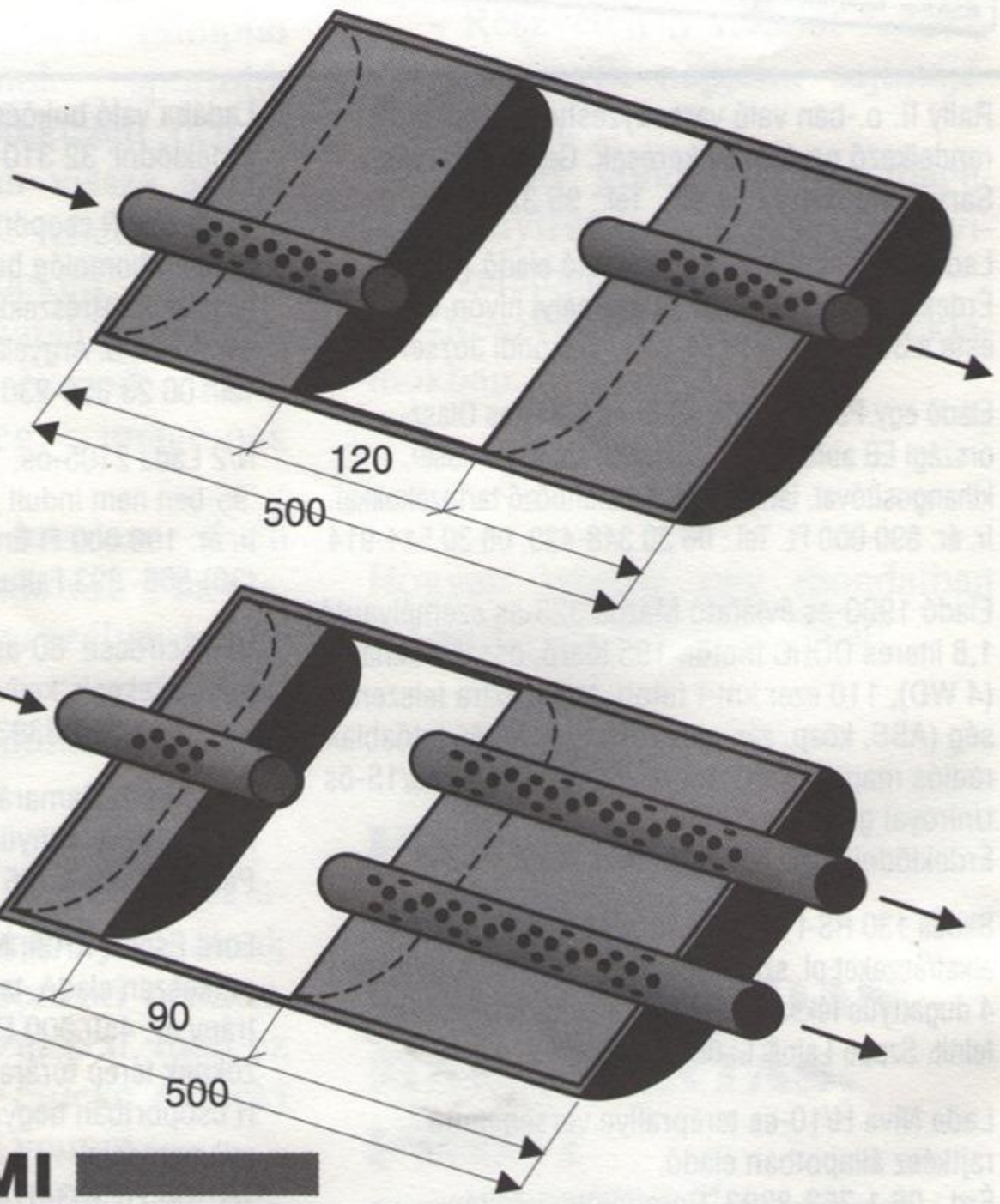
# TUNINGTIPPEK

Előző számunkban ígértük, hogy beszélünk a kipufogó rendszerről. Egy alkalommal fültanúja voltam két nálam tanuló fiú vitájának arról, hogy érdemes-e levenni a kipufogódobot ahhoz, hogy az autó motorjának teljesítménye megnőjön. Akkor segítettem nekik eldönteni ezt a kérdést. Most szeretnék segíteni azoknak is, akik szeretnék növelni autójuk teljesítményét, viszont anyagi lehetőségük nem engedi meg márkás pl.: REMUS, SEBRING, SUPERSPRINT kipufogók beszerzését.

Mivel a kipufogórendszer nagyban befolyásolja a motor fordulatszámát, teljesítményét, nyomatékát és a fogyasztását, óvatosan fogjunk hozzá az átalakításhoz. Az az elképzelés, hogy a négyütemű motor teljesen üres dob nélküli kipufogórendszerrel a legerősebb ez igaz, de csak bizonyos versenyautókon használható (pl.: forma autók, F1, F3000 stb.) Ezeknél a motoroknál a maximális teljesítmény a legfontosabb, és kevésbé veszik figyelembe a ***fogyasztást*** és a nagy tartományban leadott ***nyomatékot.*** A közúti forgalomban illetve a hazai versenyeken is a megengedett kipufogó ***zajszint*** 98±2 decibel. Ez ugyan nem sok, de ilyen hangtompítás mellett is lehet nagyon jó hatású kipufogódobot készíteni.

Először is nézzük meg autónk kipufogórendszerét, hogy mekkora a dob gyárilag. Általában 2-3 dobot használnak a gyárak. Ezek közül a motorhoz közelebb lévőket csak hangtompításra használják, a motort nem fojtják, ezért ezeket átalakítás nélkül hagyhatjuk. A legnagyobb hatást mindig a legnagyobb méretű dob cseréjével érhetjük el. Nagyobb átmérőjű kipufogócső csak abban az esetben szükséges, ha a motorban nagyméretű módosítást végeztünk (nagy kompresszió sport vezérműtengely, két karburátor vagy befecskendező). A dob készítéséhez szükségünk van furatos csőre amit megvehetünk készen is a FERROGLOBUS-nál, de csak 2mx1m perforált táblában kapható vagy elkészíthetük otthon is, akkor viszont egy 40 cm hosszú csőre kb., 600-1000 furatot kell fúrnunk 4-es fúróval. Hangtompításhoz a tetőfedésnél jól bevált magyar szürke szinű kőzetgyapotot (sárga nem jó) használhatunk, amit megfelelő fa rúd segítségével tömhetjük jó szorosan a dobba. A kipufogó dob külső részére próbáljuk jó minőségű rozsdamentes anyagot használni, mert így hosszabb élettartamú lesz. A rajzok alapján elkészíthetik a kipufogókat, amik kb, 3-5% teljesítmény növekedést eredményeznek, ennél nagyobb hatást csak a hengerenkénti leömlőcső és teljes kipufogó rendszer módosítása hoz. Példaképpen egy VW GTI-re való SUPERSPRINT teljes rendszer, amit a SPORTAUTÓ és az AUTO-MOTOR UND SPORT német szakújság tesztelt, 10% teljesítmény növekedést mért.




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

# RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 3. (1974, 1975, 1976, 1977)

Összeállította: Csűri Gábor

## LANCIA STRATOS




1974-ben debütált az első igazi ralinagyágyú, a Lancia Stratos. Az autót a Lancia Fulvia raliversenyeken való felváltására tervezték. Kezdetben 2000 $cm^3$-es Lancia-Fiat motorral szerelték. Bár ez az erőforrás is kivételes menetteljesítményeket produkált, a döntő fölény biztosításának érdekében a Ferrari Dino-ból származó V-6-osra cserélték.

Ez volt az első olyan autó, amelyet kizárólag azért építettek, hogy világversenyeket nyerjenek vele. Az üzleti haszonnal, az értékesítésből származó nyereséggel nem törődtek. A Stratos esetében a sikert csak és kizárólag a stopperórák mutatóinak kellett jelezniük. A versenyengedélyhez (homologizáció) a Lancianak legalább 500 autót kellett legyártania, de máig vitás, hogy végülis hány Stratost építettek. Az biztos, hogy sok már elkészült autó tönkrement, amikor beomlott az a torinoi raktárcsarnok, melyekben a sportkocsikat tárolták.

A Lancia Stratos kifejlesztésében *Gianpaolo Dallaranak* (ő tervezte a Lamborgini Miura-t, s a De Tomaso Pantera-t is), *Mike Parkesnak, Sandro Munarinak, S. Nuccio Bertonenak* óriási szerepe volt. Az eredmény: a Lancia Stratos, a látványban is megdöbbentő hatású autó bajnoki sorozata.

A Stratos jellemzésére az újságírók a következő szavakat használták: **gépállat, mennykő, őserő, bádogsárkány,** és hasonlók...

Az erőben bőségesen gazdálkodhatott a mindenkori Stratospilóta. A Ferrari V-6-os 9000-res fordulatra pörgetve 300 lóerőt adott le. Az autóval finoman kellett bánni, akárki nem tudta kordában tartani a lóerőket. "Ideges, rettenetesen ideges!" - ítélkezett a finn *Markku Alen. Walther Röhrl* Ausztriában próbálta ki először az olasz csodagépet. A Sachs Winter Rallye után a hórihorgas bajor versenyző eredeti módon tudósított a havas, jeges gyorsasági pályákon szerzett tapasztalatairól: "A vége felé a nadrágom is tele lett félelemmel."

A legendás volánművész, *Sandro Munari* a Stratos-szal élte át pályája csúcsát. Három világ, négy Európa-bajnoki cím tette feledhetetlenné ezt a párosítást.

Több mint húsz évvel az első szinrelépés után az autó még mindig káprázatos. Ha valaki felhajtja a motorházfedelet, szinte magától mozdul a keze, hogy letörölje a krómozott szelepfedelet, ugyanúgy, mint valaha a Lancia-szerelők tették.

A középmotoros elrendezésű, roppant rövid építésű, könnyű de mégis igen robosztus, Bertone által megrajzolt, kifejezetten futurisztikus vonalvezetésű versenyautó a ralipályákon igazi sztár volt. Három éven keresztül megszakítás nélkül nyerte a világbajnokságot. (Érdekesség, hogy az olasz Munari autójának egyik szponzora magyar szalámigyár volt.)




A Lancia Stratos tehát az autóépítés új fejezetét jelentette, legendás raliautóvá vált. Nyugodtan nevezhetjük az iparág gyöngyszemének is ezt a kuriózum értékű olasz sportkocsit.




Alapmodell:

**Motor: Ferrari V-6, 2418 cm3**
**Porlasztó: 3 db kéttorkú Weber 40 DCF**
**Max. teljesítmény: 190 LE**