ÁRA: 147 FT

autó motor

RALI

1994
1995

KÜLÖNKIADÁS

VERSENYRŐL VERSENYRE • BAJNOKOK AUTÓI • A NYERŐK TERVEI • TEREPRALI VERSENYNAPTÁR '95



Herberts
STANDOX
AUTOLACK

A lakkozás művészete

Autójavító lakkozás Standox autólakkal!
Magyarországi generálimportőr:

Servind Budapest

1045 Budapest, Istvántelki u. 10—12. Tel./fax: 169-1273, 169-2806

A fenti címen megnyílt fényezési kellékeket áruló kiskereskedelmi boltunk

Teroson Ragasztás, tömítéstechnika	SATA Szórástechnika
MIRKA Csiszolóanyagok	EMMI Colad Fényező-segédanyagok
Mölnlycke Ipari törlőpapírok	Stockhausen Ipari bőrvédő készítmények
Desoutter Pneumatikus kisgépek	Equalizer Szélvédőszerelő, -kivágó szerszámok
FESTO Kisgépek	3M Segédanyagok

termékekkel.



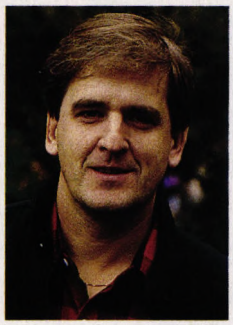
1995-ben már

a ralisportban is

Tartalom

Bevezető, tartalom	1
Szilánkok Mi a rali? Ferjáncz 30 éve	3
Mogürt Salgó Rali Első felvonás	4
Szilánkok Prioritásos versenyzők	8
Champion–Arbau Rali Második felvonás	10
Eredmények Mogürt–Salgó Rali	14
Eredmények Champion–Arbau Rali	16
Eredmények Veszprém Rali	18
Eredmények Budapest Bel-Ami Rali	20
Szilánkok Riport az arany- és az ezüstérmessel	23
Szilánkok Riport a bronzérmessel	25
Veszprém Rali Harmadik felvonás	26
Budapest Bel-Ami Rali Negyedik felvonás	30
Raliversenynaptár 1995	34
Poszter Ford Escort RS Cosworth	36
Szilánkok Nők a volánnál	39
Miskolc Nagydíj Ötödik felvonás	40
Szilánkok Autótípus-táblázat	44
Mecsek Rali Hatodik felvonás	46
Szilánkok II. osztály végeredménye	51
Eredmények Miskolc Nagydíj	54
Eredmények Mecsek Rali	56
Eredmények Kisbér Rali	58
Eredmények A bajnokság végeredménye	60
Kisbér Rali Hetedik felvonás	62
Tereprali	66
Tereprali versenynaptár 1995	72

Ralimánia



Aki még nem volt raliversenyen, nem tudja, mi a jó. Hozzá lehet tenni persze, hogy túl sokan nincsenek a tájékozatlanok, hiszen egy-egy hazai bajnoki fordulót átlagosan százezer néző kísér figyelemmel. Vannak országok, ahol a rali népszerűsége felülmúlja a Formula–1 versenyekét, s ha mi nem is tartozunk közéjük, a rali nálunk is biztos második. E nagy érdeklődéshez képest nincsenek elkényeztetve a sportág rajongói, ritka a nekik szóló könyv vagy más kiadvány.

Az AM hagyományosan a ralisport támogatói közé tartozik, s azzal segít, amit legegyszerűbben tehet, tudósít. Beszámol a magyar bajnokságról, a világversenyekről, a sportág legfontosabb eseményeiről. Sajnos a lapterjedelem meghatározott, így nincs módunk mindig mindenről írni (nem kevés szemrehányást kapunk ezért a ralibarát olvasóktól), de most egy különkiadvány keretében valamit talán be tudunk hozni a sok-sok lemaradásból.

Raliévkönyvünk bizonyos értelemben csak ürügy. Jó alkalom arra, hogy összefoglaljuk az elmúlt szezon lényegesebb történéseit, felelevenítsük az emlékezetes eseményeket, rendszerezzünk és dokumentáljunk. Egyúttal szívesen adunk útmutatást azoknak, akiket az átlagosnál kissé mélyebben érdekel az autósport ezen különösen izgalmas és látványos ága.

Akiknek tetszik kiadványunk, kérjük, őrizze meg, reményünk szerint jövőre lesz folytatás. Amint lesz új bajnokság is, új autókkal, néhány új párossal, új pályákkal és talán még látványosabb, izgalmasabb futamokkal. Addig is itt ez a kiadvány, amit a rali barátai írtak, készítettek a rali barátainak.

10%+1000 Ft/nap KEDVEZMÉNY



MITSUBISHI GALANT

hihetetlen kedvezménnyel-korlátozott számban-megrendelhető.

A különleges alkalomra használt, legfeljebb 1000 km-t futott, gazdag felszereltségű autók december 15-től vehetők át.

- a listaárnál 10 százalékkal olcsóbban,
- a megrendeléstől december 15-ig további, napi 1000 Ft árengedménnyel.

A teljes -kedvezményes- vételár befizetése esetén a Contrex átvállalja az időközben esetleg bekövetkező forintleértékelés kockázatát.

Három évig, vagy 100 ezer kilométerig érvényes garancia.
Három évig, vagy 100 ezer kilométerig cseregarancia.
Nyolc év átrozsdásodás elleni garancia.

Ez a rendkívüli akció csak a Contrex Mitsubishi autószalonjában!
Budapest I. Alkotás utca 20-24. Telefon: 155-0402 Fax: 156-3485

MITSUBISHI MOTORS

CARS OF 3 DIAMONDS

Ne várjon holnapig!
Minden nap 1000 Ft-jába kerül!

MI A RALI?

Sokan a Formula–1-et tartják az autóversenyzés csúcsának, és megint sokan nem. A német mondók nagy része a raliversenyzés megszállottjai. De mi is a rali?

Kezdjük az elején: az idegen szavak szótára szerint a rallye (ejtsd: rali) angol–francia sportszó, ami motoros csillagtúrát jelent, bizonyos előre megszabott teljesítményekkel.

Amennyiben a ralitörténelemről és a névről többet szeretnénk tudni, fel kell lapoznunk *Dávid Sándor Halottak szabadságon* című könyvét, és máris okosabbak leszünk.

„Az első rallye-versenyt, ha nem így hívták is, már 1905-ben megrendezték, ez volt a Herkomer-Fahrt. Ám, hogy nevet is kapjon e versenyfajta, még 1911-ig várni kellett.

Monte-Carlo abban az időben még nem volt az a mérhetetlenül gazdag és elegáns hely, mint amilyennek mi napjainkban ismerjük. A Tengeri Fürdők Társaság azonban, amelynek elnöke ugyanaz a *Camille Blanc* volt, aki a Kaszinót is alapította, most azon törte a fejét, hogy mivel lehetne télen is a városba csalogatni a pénzes turistákat. *Alexandre* és *Anthony Noghes, Gabriel Vialon,* úgyis mint a monacói kerékpáros- és autóklub vezetői, egy Elegáns Autók Kiállításának a lehetőségét forgatták fejükben. Alexandre Noghes azonban egyre többet gondolt az olaszok kerékpáros csillagtúrájára, amelynek az volt a vezérelve: »jöjjetek minél többen, minél több helyről!« Ő ezt a csillagtúrát gondolta létrehozni autókkal, amelyeket aztán, ha már megérkeztek Monte-Carlóba, hát tessék, ki is lehet állítani.

Az első versenykiírás magán is viseli ennek a többféle funkciónak a jegyeit. Egy pontot adtak minden teljesített kilométerátlagért, minden utasért, akit magukkal hoztak, és minden száz kilométerért, amelyet a résztvevő teljesített. De: 0–10 pontig értékelték a karosszéria állapotát az érkezéskor, és ugyanígy az autó eleganciáját és egész megjelenését, természetesen már megtisztítva az út porától. A lényeg persze ez maradt: Jöjjenek minél többen Monte-Carlóba!

Ez a társaság alkotta meg erre az alkalomra magát a rallye szót is. Mégpedig a francia rallier (összegyűjt) és az angol rally (hajtóvadászat, üldözőverseny) szavakból. Arra persze nem gondolhattak, hogy ezzel majd nyelvészeti vitára adnak okot a nyolcvanas évek Magyarországán, hogy »reli«, vagy »rali«, de, ha tudták volna is, egyszerűen nem értették volna az ügyet, mert nekik soha nem volt probléma, hogy mit hogyan ejtsenek, ami pedig a magyar, »entellektüelek« vérig menő vitáinak témája, s a műveltség (szerintük) egyetlen mércéje. Ezért aztán a franciák mondják franciául ralinak, az amerikaiak relinek, az angolok ralinek, a lengyelek lengyelül rajdnak, mi pedig vitatkozunk, és műveletlen parasztnak tartjuk »a másikat«.

A versenyek történelmébe közbeszólt az első világháború (amely nem a rali felháborítóan rossz szabályai miatt tört ki), és így legközelebb 1925-ben rendezték meg a versenyt. Anthony Noghes ebből az alkalomból új szabályokkal állt elő, és ezek a szabályok mindmáig a raliversenyek alap-, ősszabályainak tekinthetők. Előírta a teljesítendő átlagokat, a vezető és a segédvezető (navigátor, copilot, mannschaft, mitfahrer stb.) tömegét (az utasnak minimálisan 60 kg-ot kell nyomnia, ha nincs utas, akkor helyette ilyen tömegű homokzsákot kell vinni), kategóriába sorolta az autókat és így tovább. Ezeket a szabályokat már valóban körüllengi a mai ralik szelleme."

EGY (ÚJABB) ÉV ELMÚLT...

A rock királyságának számtalan története van, királya azonban csak egy: **Elvis Presley.**

A magyarországi ralikirályságnak is van jó néhány története, a király személye azonban itthon is csak egy: **Ferjáncz Attila.**

Ő nem kis szerepet vállalt abban, hogy itthon a rali RALI lett, és hogy még ma is az egyik legnépesebb mezőnyt tudhatjuk magunkénak Európában.

Eredményei egészen biztosan felülmúlhatatlanok, bár már régóta nincsenek arányban megpróbáltatásaival.
Idén az év elején jubileumhoz érkezett, és szép csöndben azon is túllépett, befejezett egy újabb szezont.

És szerinte mi a rali?: „mi lenne más, az életem" – egyébként egy hosszú távú megbízhatósági verseny, ahol a kötött átlagú útvonalszakaszokat (etap) időellenőrző állomásokkal kontrollálják, és a gyorsasági szakaszokon elért időeredményeket összesítik az útvonalhibákkal. A kialakult sorrendben az az első, akinek legkevesebb az összideje.



Ferjáncz először...



...és pár évvel később

11. Int.
MOGÜRT
1994. 04. 22. - 24.
Salgó Rallye
HungaroLADA armafit

ELSŐ FELVONÁS







Teljes készültségben a Marlboro Rallye Team csapata az első nap szakaszbefutója előtt

A nemzetközi verseny rangját az évek óta visszatérő Skoda vb-csapat adja meg (középen)

Ferjáncz Attila a tavalyihoz képest erősebb autóval próbált az abszolút elsőségre törni







Egy új szezon kezdetét minden színtársulat életében alapvetően a felkészülési időszak határozza meg. A premier előtt már rég eldőlt, hogy ki hová szerződött, milyen új vagy felújított darabbal készült, mennyi az éves büdzse, és hogy ki, mit, hogyan és milyen rendezésben, szereposztásban játszik...

A raliszínpadon évek óta Salgótarjánban gördül fel elsőként a függöny, és válik láthatóvá a téli csendes pihenő utáni kép. Természetesen a bemutató előadás vonzza a legtöbb érdeklődőt, így mindig a nógrádi nézőtér a legnépesebb. A külföldi vendégművészekkel megerősített társulat pedig a siker érdekében a lehető legtöbbet hozza ki magából.

Az elmúlt év címszereplői *Ranga* és *Büki* az első pillanattól kezdve magabiztosan irányították az előadást, és megérdemelten szereztek győzelmet. A főszereplők közül az *ifj. Tóth–Papp* páros hullámzó teljesítményekre volt csak képes, hiszen „kellékük" helyenként ki-kikapcsolta őket. Műszaki gondjukon még meglepetésszámba menő új „társuk", *Ferjáncz* sem volt képes enyhíteni. Attila *Tóth Csabával* és egy picikét javított Forddal lépett fel, mindjárt a dobogó második fokára. Bemutató műsorszáma egy Audi Coupé S2 bérleménnyel a *Tóth Ferenc–Csökő Zoltán* duónak igen kellemesre sikeredett. Gyorsan távozott viszont a színről *ifj. Faragó Gergely Ferenccel,* pedig sokan nagy alakítást vártak tőlük.

Az N csoportosok bajnokai, *Oroszlánék* sem állhattak sokáig a porondon, egy elnyiszálódott fékcső végzett velük.

Jól szerepeltek viszont *Érdiék,* akik győztek, bár amíg játszottak, igen csak szorongatta őket a *Túri Tamás–Tóth Imre* páros. Az elmúlt év végi sikeren felbuzdulva húzósan kezdett a *Gerencsér–Bathó* duó is, nem követvén el azt a hibát, amit a *Huberth–*

Szabó Gyuri örökzöld slágere: „Trabanton szállni élvezet"

11. Int.
MOGÜRT
1994. 04. 22. - 24.
Salgó Rallye
HungaroLADA armafil



A Tóth–Csökő kettős új autóval, egy S2-es Audival mutatkozott be Nógrádban

Ifj. Tóth János a világbajnoki módra szurkoló nézősereg között, a kisterenyei körversenyen





Első alkalommal mutatkozott be hazánkban az új FIAT-mini, a Cinquecento, mégpedig egy hölgy, Győri Erika vezetésével

Makra kettős, amelynek tagjai elrontották játszóeszközüket.

Hiányzott a színpadról egy-két jól csengő név, mint például *Garami, Horner, Koch, Lajtai, Maksa, Topor,* akik – különböző okokból ugyan – lehet, hogy az egész szezont csak a nézőtérről kísérhetik figyelemmel. Szerephez jutott, még ha nem is olyanhoz, amilyet szeretett volna, a *Dudás–Gábor* kettős. Ők az igazi előadás előtt előfutóként készítették fel a nézőket.

Salgó előadásában már megszokott a gyári verseny Favoritok jó szereplése, idén a *Berger–Stanc* és a *Stolfa–Fanta* kettősöket láthattuk. A legeredményesebb külhoni címét pedig a *Chovanec–Kurus* duó szerezte meg.

A premier pompásan sikerült, a nézők elégedettek voltak, a színfalak mögött is olajozottan működött minden, és a hosszú első felvonás után a társulat csendben odébbállhatott.

Az Autó-Motor olvasói előtt nem ismeretlen a **BERTINUS KFT.**, három – a kategóriájában legolcsóbb – járműcsalád kizárólagos importőre és forgalmazója.

A vásárlókat országos, majd 40 kirendeltséget számláló márkakereskedői hálózaton keresztül, nyugat-európai színvonalon szolgáljuk ki.

A három járműcsalád legkisebbje a **Tavria,** amelyből már ismert két alaptípus, a **Tavria Kat** és **Tavria Lux,** valamint azok extra szereltségű változatai **(Happy).** Ezek mellett újdonságként a **Tavria Van** is megjelent a vezérképviselet termékpalettáján.

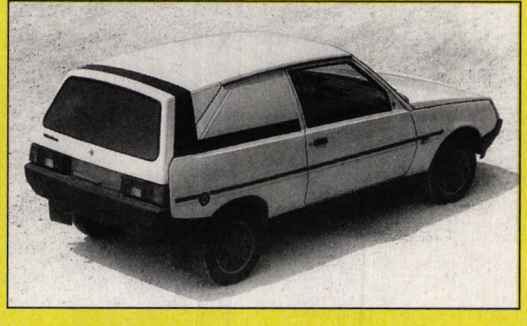


A **Tavria Van** kisáruszállító jármű, amely a személygépkocsi alapjaira épült. Ennek megfelelően a jármű az igen temperamentumos, 1100 cm^3-es, 53 LE-s, kis fogyasztású motort, valamint az 5 fokozatú sebességváltót a személygépkocsitól örökölte. A **Tavria Van** kétüléses. Ennek köszönhetően a rakterület 1,52 m^2, amelyen akár 410 kg hasznos terhet is képes szállítani.



Mindezek optimális áruszállítóvá teszik ezt a járművet.

A másik járműcsalád a nálunk már igen közismert és joggal közkedvelt **Aleko**-família.



A járműcsalád benzines változatait, az **Aleko Katot** és az extra szereltségű **Aleko Vivát** már szinte mindenki ismeri, s az is köztudott, hogy a járművek motorizációját az Aleko-gyár az 1570 cm^3-es Ladamotorokkal oldotta meg. Ez az erőforrás a maga 72,8 LE-s teljesítményével, párosítva a nagy térkínálatot nyújtó karosszériával, valamint a kimondottan kényelmes belső kialakítással sikeres és jó „házasságnak" bizonyult.



Az ötajtós kivitel, az 55 literes tank és a nyugati autókat idéző kényelem lehetővé teszi, hogy a járművekkel akár hosszabb távolságokat is meg lehessen tenni, s mind a sofőr, mind utasai átadhassák magukat az autózás és az utazás adta örömöknek.

A fentiekben említett komfortot és kényelmet nyújtja az **Aleko dízel** változata is, amely a Ford 1800 cm^3-es motorját kapta, amely a Ford cég egyik legkiforrottabb és legtöbb dízeljárműbe beépített motorja.

A dízelmotor előnyei természetesen ennél az autónál is jelentkeznek, úgymint alacsony fenntartási költségek, kis fogyasztás, olcsó üzemanyag.

A Ford-motor, a maga 60 lóerejével játszi könnyedséggel gyorsítja az 1070 kg önsúlyú autót.

A személygépkocsik mellett természetesen továbbra is folyik az **Aleko Pick Up** járművek forgalmazása, csak már nem csupán az 1600 cm^3-es benzines, hanem az előbbiekben említett 1800 cm^3-es dízelmotorral is rendelhetők.

A harmadik járműcsoport a világszerte ismert és elismert olasz **Piaggio** konszern kishaszongépjármű-családja.

Az autók jól ötvözik magukban a japán precizitást és technikát, amit a **Daihatsu** konstrukciójú motor és karosszéria képvisel, míg a belső kialakítás az olaszos ízlést dicséri.

A járműveket Olaszországban szerelik össze, s mindegyik változat a **Daihatsu** 993 cm^3-es benzinüzemű motorját kapja, valamint egy 5 fokozatú váltót, amely lehetővé teszi a 7,6 literes átlagfogyasztást.

A jármű több különböző változatban létezik. Rendelhető a 2+4 üléses **Glass Van,** valamint 2 üléses, teljesen zárt, nem üveges változatban **Pick Up** kisteherautóként is.

A teherbírás a furgonok esetében 740 kg, de a **Pick Upot** akár 840 kg áruval is meg lehet pakolni, s a kisautó ezeket a súlyokat zokszó nélkül fuvarozza.

A zárt kisáruszállítók apró méreteik ellenére nagy belső térkínálatot nyújtanak. A **Blind Van** esetében ez 3 m^3, a **Glass Van** esetében pedig 1,4 m^3, ami a második ülések előredöntésével 2,7 m^3-re növelhető. Az oldalirányban elhúzható oldalajtóknak köszönhetően nagyon könnyű a be- és kirakodás a méreteinek köszönhetően egyébként is könnyen parkírozható járműből.

Amennyiben a leírtak felkeltették a kedves olvasó érdeklődését, a **BERTINUS KFT.** munkatársai további információkkal állnak az Önök rendelkezésére a solymári kirendeltségen **(2083 Solymár, Bécsi út 23/A, tel.: 188-6536)** és a budapesti autószalonban **(1054 Budapest, Hold u. 23., tel.: 132-9938).**

KIVÁLTSÁGOSAK

A NEMZETKÖZI (FIA) A ÉS B PRIORITÁS MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI:

A prioritást kapnak:
a) A világbajnoki futamokra a gyártók által benevezett versenyzők.
b) Az FIA Formula–2-es világbajnoki futamaira a gyártók által benevezett versenyzők.
c) Az elmúlt két év világbajnokai.
d) Az elmúlt két év bármely világbajnoki futamának győztese.

B prioritást a nemzeti szövetség kérelmezhet, amelynek odaítéléséről bizottság dönt a felterjesztésben szereplő versenyző teljesítménye alapján.

NEMZETI PRIORITÁS (VÁLOGATOTT KERETTAGSÁG) MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI:

a) A tárgyévet megelőző versenyévben az I. osztályú bajnokság abszolút 1–10. helyezés, illetve az N csoport 1. helyezés megszerzése.
b) A tárgyévben az I. osztályú bajnokság valamely futamán az abszolút 1–3. helyezés megszerzése.
c) A tárgyévben – a hivatalos FIA versenynaptárban szereplő – Magyarországon vagy külföldön megrendezett nemzetközi versenyen az abszolút 1–5. helyezés – hivatalos eredménylistával is igazolt – megszerzése.

A nemzeti prioritás a fenti feltételek valamelyikének teljesülése esetén azonnal érvénybe lép, és a tárgyévet követő december 31-ig érvényes.

Amennyiben egy versenyző magasabb prioritást ér el (FIA A vagy B) a nemzeti prioritást is megszerzi, amely ebben az esetben a magasabb prioritás érvényességi idejére szól.

NEMZETI PRIORITÁSSAL RENDELKEZŐ VERSENYZŐK:

Dudás Gyula – 1994. december 31-ig
Érdi Tibor – 1995. december 31-ig
Faragó Szabó András – 1995. december 31-ig
Ferjáncz Attila – 1995. december 31-ig
Gerencsér Tibor – 1995. december 31-ig
Horner Péter – 1995. december 31-ig
Huberth István – 1995. december 31-ig
Lajtai Zsolt – 1994. december 31-ig
Oroszlán László – 1994. december 31-ig
Ranga László – 1995. december 31-ig
Topor Kálmán – 1994. december 31-ig
Tóth Ferenc – 1995. december 31-ig
ifj. Tóth János – 1995. december 31-ig
Vizin László – 1995. december 31-ig





DUDÁS GYULA
Sz.: 1953. augusztus 28., Budapest
N.: Papp Gábor
Némethy Csaba
Doma Gábor
Török Tamás
Oroszlán Tibor
Vingler János
Gábor János
Ev.: 1976. Mecsek Rali – Pécs, Lada, Lukács László navigátoraként
1977. Bükk Kupa – Miskolc, Lada, Budapesti Volán SC.
LE.: 2× ralikrosszbajnok
6× rali-kategóriabajnok
2× rali abszolút harmadik



ÉRDI TIBOR
Sz.: 1955. április 12., Budapest
N.: Kalmár Gyula
Seregélyes Sándor
Borbély Zoltán
Varga István
Ev.: 1976. Mecsek Rali – Pécs, Skoda, Nagy Ferenc navigátoraként
1981. Bükk Kupa – Miskolc, Lada, Főtaxi SC.
LE.: 1× II. osztály rali abszolút második
3× I. osztályú rali-kategóriabajnok

Sz.: születési dátum és hely N.: navigátorok Ev.: Első versenye LE.: Legjobb eredményei



FARAGÓ SZABÓ ANDRÁS
Sz.: 1968. december 4., Budapest
N.: Gábor János
Rack György
Gergely Ferenc
Ev.: 1979. gokart
1987. Veszprém Rali, Trabant, Kós István navigátoraként
1989. Tavaszi Fesztivál Rali, Lancia Delta 4WD, Speciál ASE
LE.: 2× gyorsaságimotor-bajnok
3× gokartbajnok
1× rali-kategóriabajnok
1× rali abszolút negyedik



FERJÁNCZ ATTILA
Sz.: 1946. július 12., Budapest
N.: Zsemberi Jenő
Iriczfalvy Ferenc
Tandari János
Tóth Csaba
Ev.: 1964. Balaton Kupa túraverseny, Wartburg
LE.: 2× Európa-bajnoki harmadik
23× Európa-bajnoki futamgyőzelem
23× ralibajnok
8× hegyibajnok



GERENCSÉR TIBOR
Sz.: 1951. április 12., Budapest
N.: Szolvics János
Bognár János
id. Faragó Szabó András
Jakab Sándor
Dann Gábor
Makra László
Mészáros Sándor
Bathó Zoltán
Ev.: 1968. motokrossz
1976. Salgó túraverseny, Trabant, Főtaxi SC.
LE.: 3× motokrosszbajnok
7× rali-kategóriabajnok
1× rali abszolút harmadik



HORNER PÉTER
Sz.: 1966. június 7., Budapest
N.: Görög Péter
Görög Gábor
Kerék István
Ev.: 1983. Mátra Kupa, Lada
LE.: egy-egy futamon jó helyezés



HUBERTH ISTVÁN
Sz.: 1960. október 28., Budapest
N.: Lantos István
Szekér István
Csepela Tamás
Gyurcsik Tibor
Takács Attila
Makra László
Ev.: 1979. Főtaxi Wynn's Rali, Wartburg, Nagy Hugó navigátoraként
1982. Mecsek Rali – Pécs, Wartburg, Áfor SC Budapest
LE.: 1× II. osztály rali-kategóriabajnok
1× I. osztály rali-kategóriabajnok



LAJTAI ZSOLT
Sz.: 1958. május 8., Pécs
N.: Csaba Péter
Csicsely Edit
Kiss Ernő
Erdős László
Steiner Zoltán
Ev.: 1977. Bükk Kupa – Miskolc, Trabant, Pécsi AFIT SC.
LE.: 3× hegyei kategóriabajnok
3× rali-kategóriabajnok
1× II. osztály ralibajnok
2× rali I. osztály abszolút harmadik



OROSZLÁN LÁSZLÓ
Sz.: 1953. február 5., Budapest
N.: Viesner Ottó
Oroszlán Zoltán
Oroszlán Tibor
Ev.: 1978. Bükk Kupa – Miskolc, Lada, Budapesti Volán Sc.
LE.: 1× II. osztály ralibajnok
3× I. osztály rali-csoport- és kategóriabajnok



RANGA LÁSZLÓ
Sz.: 1957. július 7., Pécs
N.: Berger Ottó
Kurcz Árpád
Dudás Mihály
Büki Ernő
Ev.: 1977. Bükk Kupa – Miskolc, Lada, Szuhanyik László navigátoraként
1980. Pécs hegyiverseny, Lada
1982. Salgó Rali – Salgótarján, Lada, Pécsi Volán SC.
LE.: 6× hegyikategória-bajnok
1× ralikrosszbajnok
6× ralibajnok



TOPOR KÁLMÁN
Sz.: 1955. június 23., Budapest
N.: Miklós József
Barna György
Tóth Ferenc
Török Péter
Horváth Károly
Ev.: 1975. Bükk Kupa – Miskolc, Trabant, Spartacus SC.
LE.: 4× terepbajnok
1× rali-csoportbajnok
1× rali-kategóriabajnok



TÓTH FERENC
Sz.: 1956. június 8., Szekszárd
N.: Nagy József
Tóth Imre
Csökő Zoltán
Ev.: 1985. Salgó Rali – Salgótarján, Lada, Kákonyi Attila navigátoraként
1987. Veszprém Rali, Lada, Főtaxi SC.
LE.: 3× rali-kategóriabajnok
1× rali csoport harmadik



IFJ. TÓTH JÁNOS
Sz.: 1968. augusztus 22., Siófok
N.: Faludi László
Gergely Ferenc
Papp György
Ev.: 1987. ralikrossz, Szombathely, BMW 2002
1988. Mecsek Rali – Pécs, BMW 325ix, Waltham Autósport
LE.: 2× ralikrosszbajnok
1× rali I. osztály abszolút harmadik
1× rali I. osztály abszolút második



VIZIN LÁSZLÓ
Sz.: 1954. január 1., Harta
N.: Udvari György
Gönczi László
Ev.: 1982. Volán Rali – Győr, Lada, Bajai Vízügy Spartacus
LE.: 1× rali abszolút második
1× rali-csoport- és kategóribajnok

EGOM COM

II. CHAMPION-ARBAU RALLY

CHAMPION START

ESZTERGOM 94.05.19-21.

ARBAU

MÁSODIK FELVONÁS

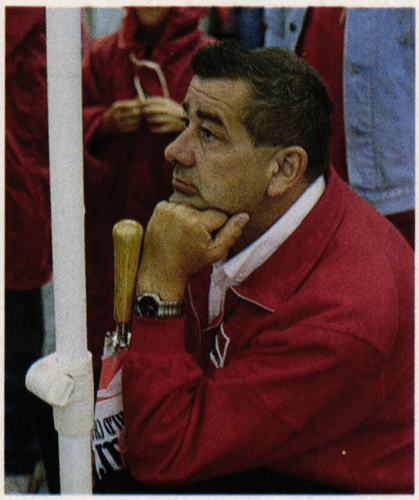




A salgótarjáni kudarc után, bizakodva startolt Esztergomban az Oroszlán testvérpáros

Az esztergomi fellépés magán viselte a szabadtéri színpadok kínját, ugyanis a rossz időjárás kiszolgáltatottá teszi a nézőket, a társulatot és a rendezvényt is. Tartalék esőnap azonban a raliszínpadon nem szerepel, csak esőtervet lehet készíteni, amelylyel még az esztergomi műsor is élvezhetőbbé vált volna.

A színpadtechnika hiányosságai ellenére a parádés szereposztás csillogó egyéni alakításai mégis megmentették a bukástól a produkciót.



Rodin Gondolkodó című szobrának előadója Kovács úr, a „Nagy Kokó"

Tavaly ezen az előadáson eső áztatva bukott a *Ranga–Büki* páros, míg a *Ferjáncz–Tóth* duónak a helyszín és az időjárás is elviselhetőbb. *Ifj. Tóthék* az elmúlt szezonban itt nem játszottak, így róluk nem lehetett tudni, mit adnak majd elő. Aztán hamar kiderült, képesek arra, hogy győzzenek. Ranga ezen az előadáson min-

Ferjáncz Attila autója ezen a futamon nem muzsikált tökéletesen, így a szerelőknek akadt tennivalója



Maksa Imrének N csoportos bajnoki címe óta semmi nem akar összejönni





Túri Tamás egy év kihagyás után tért vissza, második futamán már a kategóriagyőzelmet is megszerezte...

...az elsőségben nagy szerep jutott lányának, aki puszival jutalmazta a papa remeklését



A közönség nagy kedvence, a Varga–Pénzes duó, amely minden alkalmat megragad, hogy a nézők kedvében járjon



dent megtett a siker érdekében, ám saját magán nem tudott felülkerekedni, így görcsössége a felvonás végéig megmaradt. Ferjáncz a jó „súgó" szerepkörét is betöltve segítette győzelemre fiatal csapattársát, közben gyakorlatban is meg-megmutatta azt, hogy hogyan is kell ezt a dolgot rossz körülmények között csinálni. A pihenők közül újra a színpadra lépett a *Maksa–Vass* és a *Lajtai–Erdős* kettős, de egyikőjük Toyotája sem igazán akart rendesen viselkedni. Távol maradt viszont *Tóth Ferenc*, pedig a nagy Audi biztosan jól állta volna a sarat.

A szériatagozat műsora igazi közönségsikernek számított.

A *Túri–Tóth* duó váltója az esőben végig kitartott, így tetemes előnnyel, helyenként a nagy dobogóra is kacsingatva győztek. *Gerencsérék* jó szereplése az első felvonás után már nem számított igazi meglepetésnek, míg *Érdiék* kiesése annál inkább. Az *Oroszlán* testvérek az első kudarc után csak jobb jöhet elv szerint terelgették gépüket, és valóban jól szerepeltek.

Kitartásból azonban *Faragóék* vitték el a pálmát. Mindjárt az elején rendkívül rosszkor hibáztak, majd iszonyú lelkierővel tornázták fel magukat ismét az élre.

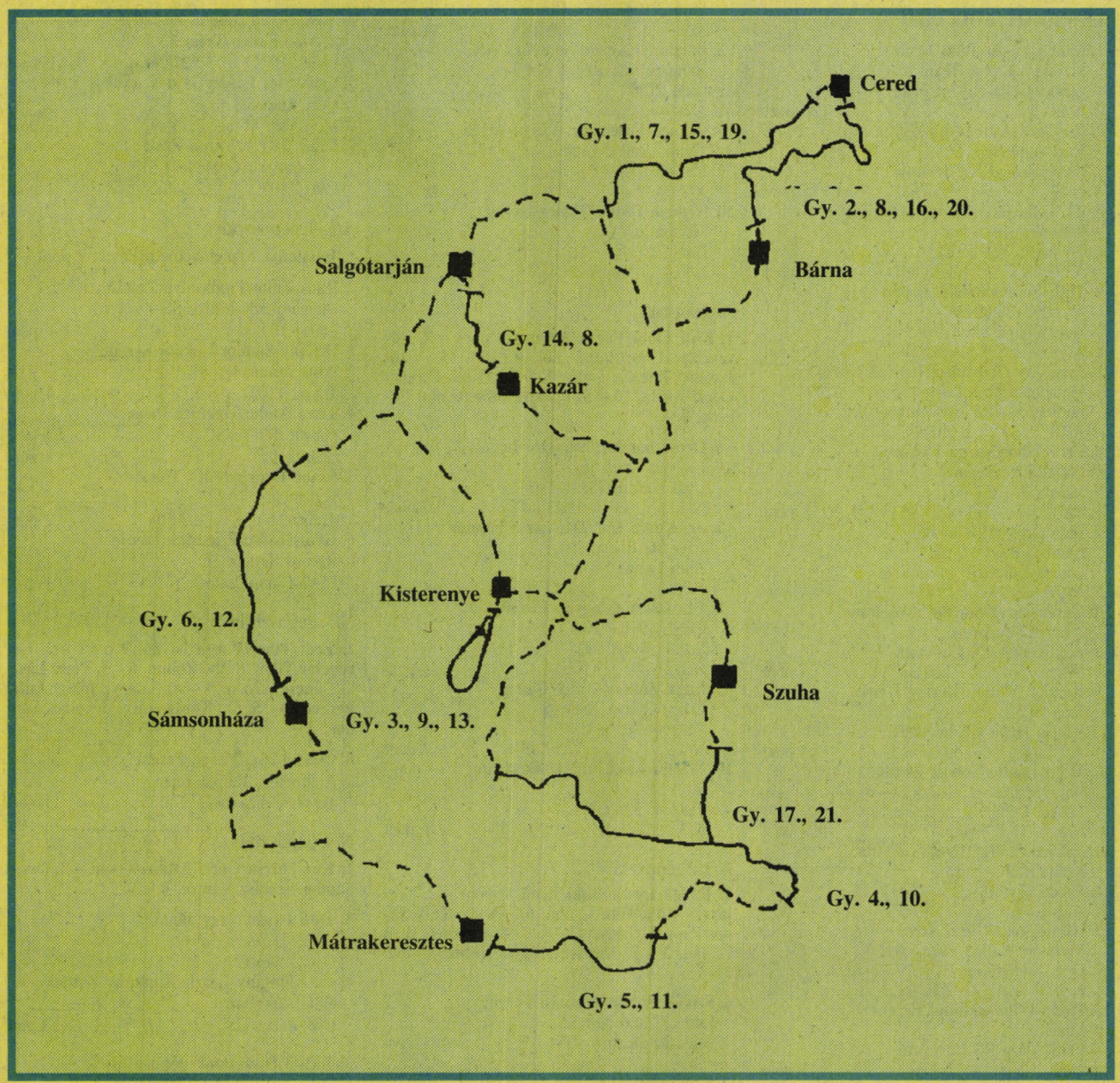
A függöny lehulltakor elmaradt ugyan a vastaps, a nézők igazi örömét kár volt megtépázni, mégis a kitartó rajongók ekkor már a következő fellépésről elmélkedtek.



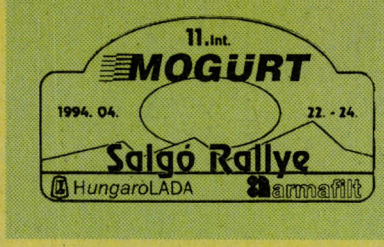
Sérüléséből felépülve új versenygéppel, egy Mitsubishi Mirage-zsal indult a Csukovics–Gajdos páros



Faragó Szabó András tavaly az esztergomi verseny edzésén dobta fejtetőre a vasat, idén másfajta kalandban volt része



Gy. 1., 7., 15., 19.,	Zagyvaróna—Cered	1.	Ranga/Büki	07'08"	9.	Ranga/Büki	08'22"	17. Ranga/Büki 07'21"
Gy. 2., 8., 16., 20.,	Cered—Bárna	2.	Ranga/Büki	04'09"	10.	Ranga/Büki	09'34"	18. Ranga/Büki 02'26"
Gy. 3., 9., 13.,	Kisterenye (körverseny)	3.	Ranga/Büki	08'17"	11.	Ranga/Büki	03'43"	19. Ranga/Büki 07'02"
Gy. 4., 10.,	Alsókatalin—Mátraalmás	4.	Ranga/Büki	09'31"	12.	Ranga/Büki	02'31"	20. Ranga/Büki 04'12"
Gy. 5. (elmaradt), 11.,	Bagolyirtás—Mátrakeresztes	5.	—	—	13.	Ranga/Büki	08'29"	21. Ranga/Büki 07'16"
Gy. 6. (elmaradt), 12.,	Sámsonháza—Lucfalva	6.	—	—	14.	Ranga/Büki	02'31"	
Gy. 14., 18.,	Salgótarján—Kazár	7.	Ranga/Büki	07'03"	15.	Ranga/Büki	06'58"	
Gy. 17., 21.,	Alsókatalin—Szuha	8.	Ranga/Büki	04'10"	16.	Ranga/Büki	04'08"	



11. Nemzetközi Mogürt Salgó Rali

1994. április 22–24.
Salgótarján

Nevezett: 111 — Nem indult: 32
Rajtolt: 79 — Kiesett: 35
Értékelhető: 44 — Kizárva: –

Gyorsasági szakaszok össztávja: 206,7 km

Abszolút sorrend

1. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:54'51" 20 pont

2. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba
Váci Autó SE
Ford Escort RS Cosworth
A/10 1:57'53" 15 pont

3. ifj. Tóth János/Papp György
Waltham Autósport
Toyota Celica 4WD
A/10 1:58'34" 12 pont

4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán
Áfor SC Budapest
Audi Coupé S2
A/10 1:59'58" 10 pont

5. Stanislav Chovanec/Henrich Kurus
Matador Rallye Team
Ford Escort RS Cosworth
A/10 2:00'28" –

6. Érdi Tibor/Varga István
Érdi Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 2:01'45" 8 pont

7. Igor Drotár/Vlado Bánoci
Badro S.R.O.
Lancia Delta HF Integrale
A/10 2:01'58" –

8. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán
Áfor SC Budapest
Ford Escort RS Cosworth
N/5 2:02'33" 6 pont

9. Keszler Mátyás/Hering Gyula
Stoll SE
Lancia Delta HF Integrale
A/10 2:06'45" 4 pont

10. Vizin László/Gönczi László
Bajai Spartacus Vízügy SC
Lancia Delta HF Integrale
N/5 2:07'31" 3 pont

11. Jidrich Stolfa/Miroslav Fanta
Skoda Motorsport
Skoda Favorit
A/6–7 2:08'06" –

12. Kiss Ferenc/Géczi Attila
Marlboro Rallye Team
Opel Kadett GSi
N/4 2:11'00" 2 pont

13. Palágyi József/Antal Ferenc
Stoll SE
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 2:13'21" 1 pont

A csoport

1. Ranga László/Büki Ernő, 20 pont – 2. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 15 – 3. ifj. Tóth János/Papp György, 12 – 4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 10 – 5. Keszler Mátyás/Hering Gyula, 8 –

6. Kiss László/Bedő Miklós
HungaroLada Rallye SE
Lada 21074
A/8 2:14'55" 6 pont

7. Geiger Miklós/Ziener György
Autó Profi Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 2:15'25" 4 pont

8. Balatonyi Árpád/Németh Péter
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6–7 2:16'55" 3 pont

9. Csángó Ferenc/dr. Varga Attila
Tempó Rallye Club
Lada 2107
A/8 2:18'05" 2 pont

10. Németh Gyula/Glancz István
Mikron SC
Lada 21074
A/8 2:18'59" 1 pont

N csoport

1. Érdi Tibor/Varga István, 20 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 15 – 3. Vizin László/Gönczi László, 12 – 4. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 10 – 5. Palágyi József/Antal Ferenc, 8 –

6. Orosz Sándor/Szaniszló Imre
Inveszta Opel SE
Opel Kadett GSi
N/4 2:13'44" 6 pont

7. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor
Áfor SC Budapest
Audi Coupé S2
N/5 2:14'38" 4 pont

8. Pék László/Magyar József
TBSE 1910
Suzuki Swift GTi
N/1-2 2:17'42" 3 pont

9. Nagy Zoltán/Király Gábor
Góliát Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 2:17'49" 2 pont

10. Martin László/dr. Izsák Attila
Stoll SE
Peugeot 205 GTi
N/3 2:19'07" 1 pont

A/10 géposztály

1. Ranga László/Büki Ernő, 9 pont – 2. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 6 – 3. ifj. Tóth János/Papp György, 4 – 4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 3 – 5. Keszler Mátyás/Hering Gyula, 2 –

6. Szivák Zoltán/Tormási Ferenc
Lőrinci Autósport SE
Audi 90 quattro 2:51'17" 1 pont

A/9 géposztály

1. Geiger Miklós/Ziener György, 9 pont –

2. Németh Zsolt/Szőri Attila
Biner SE
Peugeot 205 GTi 2:27'25" 6 pont

3. Trexler Zoltán/Herr Mátyás
Főtaxi SC
VW Golf GTi 2:44'05" 4 pont

A/8 géposztály

1. Kiss László/Bedő Miklós, 9 pont – 2. Csángó Ferenc/dr. Varga Attila, 6 – 3. Németh Gyula/Glancz István, 4 –

4. Vass István/Dömök Zoltán
Servico Rallye Team
Lada 2107 2:21'26" 3 pont

5. Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage 2:25'45" 2 pont

6. Fehér István/Varga Zsolt
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Lada 2107 2:34'00" 1 pont

A/6–7 géposztály

1. Balatonyi Árpád/Németh Péter, 9 pont –

2. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105 2:19'04" 6 pont

3. Dékány Sándor/Lukács Ferenc
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 2:31'28" 4 pont

4. Tisza Andor/Horváth Péter
Fanatic Rallye SC
Lada 2105 2:32'12" 3 pont

5. Szabó György/Tóth Tibor
Főtaxi SC
Trabant 601 S 2:34'08" 2 pont

6. Győri Erika/Friedrich László
Record System SC
FIAT Cinquecento 2:36'37" 1 pont

N/5 géposztály

1. Érdi Tibor/Varga István, 9 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 6 – 3. Vizin László/Gönczi László, 4 – 4. Palágyi József/Antal Ferenc, 3 – 5. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor, 2 –

6. Cseri József/Varga Ferenc
Autófókusz Rallye Team
Toyota Celica 4WD 1:33'56" 1 pont

N/4 géposztály

1. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 9 pont – 2. Orosz Sándor/Szaniszló Imre, 6 –

3. Tóth István/Nagy János
Áfor SC Budapest
Opel Astra GSi 2:19'51" 4 pont

4. dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán
OSC Autósport
Opel Kadett GSi 2:37'47" 3 pont

N/1–2–3 összevont géposztály

1. Pék László/Magyar József, 9 pont – 2. Nagy Zoltán/Király Gábor, 6 – 3. Martin László/dr. Izsák Attila, 4 –

4. Juhász Ferenc/Gubrán János
Gubró Autósport
Suzuki Swift GTi 2:23'12" 3 pont

5. Halász Dezső/Atrakocsi István
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Peugeot 205 GTi 2:26'55" 2 pont

6. Kovács Endre/Sándor Péter
Sunoco Rallye Team
Toyota Corolla 2:31'13" 1 pont

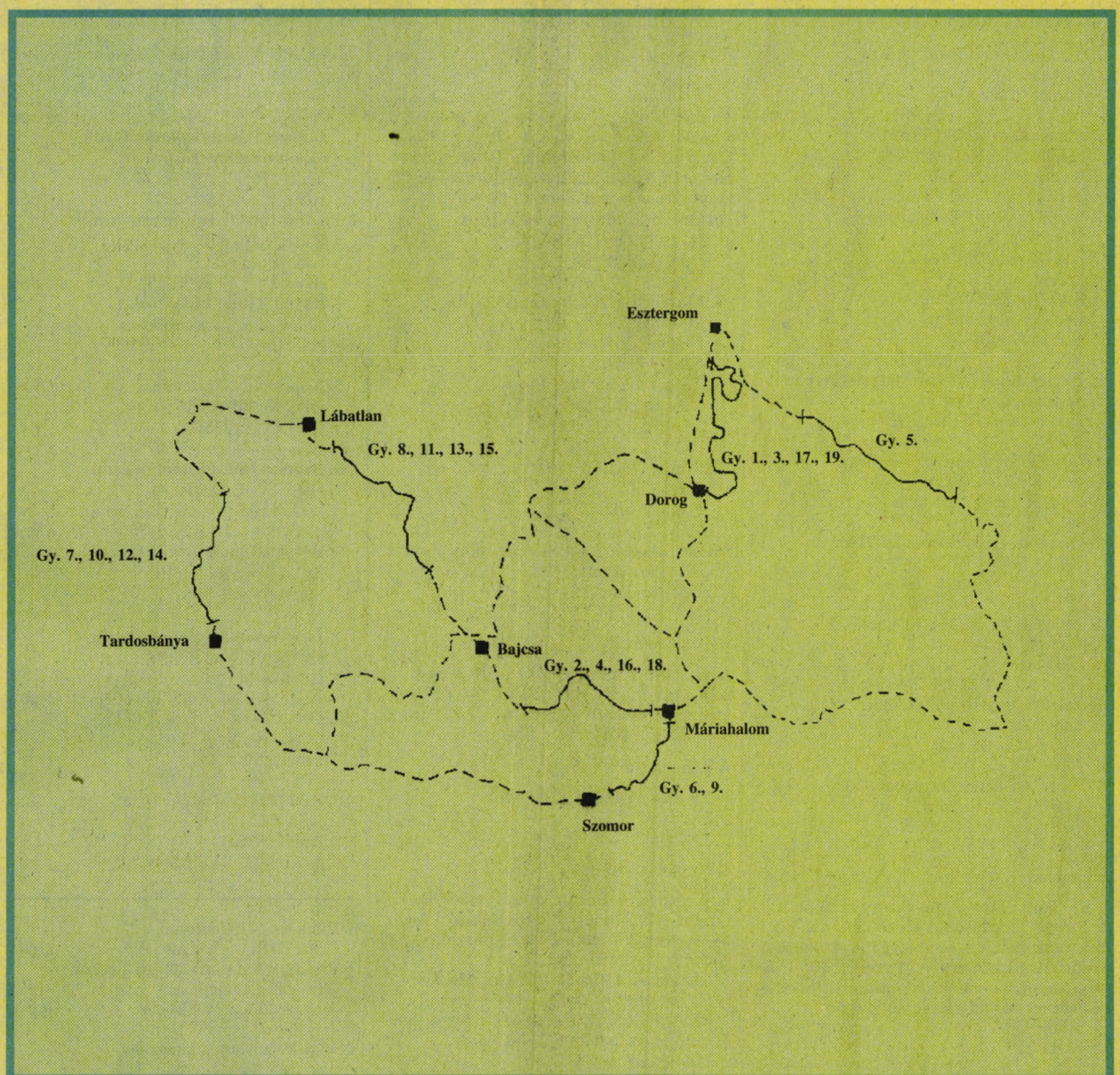
EGOM COM

II. CHAMPION-ARBAU RALLY

CHAMPION START

ESZTERGOM 94.05.19-21.

ARBAU



Gy. 1., 3., 17., 19. (elmaradt) Dorog—Esztergom (Strázsahegy)
Gy. 2. (elmaradt), 4. (elmaradt), 16., 18. (elmaradt) Bajna Máriahalom
Gy. 5., Esztergom—Dobogókő
Gy. 6. (elmaradt), 9., Máriahalom—Szomor
Gy. 7., 10., 12., 14., Tardosbánya—Bikolpuszta
Gy. 8., 11., (elmaradt), 13., 15.,Lábatlan—Bajna

1.	Tóth/Papp	08'47"
2.	–	–
3.	Ranga/Büki	08'24"
4.	–	–
5.	Ranga/Büki	03'18"
6.	–	–
7.	Ferjáncz/Tóth	03'28"
8.	Tóth/Papp	03'45"
9.	Tóth/Papp	02'38"
10.	Ferjáncz/Tóth	03'37"
11.	–	—"
12.	Ranga/Büki	03'14"
13.	Ranga/Büki	03'43"
14.	Ranga/Büki	03'11"
15.	Ranga/Büki	03'43"
16.	Ranga/Büki	07'58"
17.	Tóth/Papp	08'06"
18.	–	–
19.	–	–



II. Champion-Arbau Rali

1994. május 19–21.
Esztergom

Nevezett: 93 **Nem indult: 29**
Rajtolt: 64 **Kiesett: 26**
Értékelhető: 36 **Kizárva: 2**

Gyorsasági szakaszok össztávja:126,4 km

Abszolút sorrend

1. ifj. Tóth János/Papp György
Waltham Autósport
Toyota Celica 4WD
A/10 1:04´23" 20 pont

2. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:04´34" 15 pont

3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba
Váci Autó SE
Ford Escort RS Cosworth
A/10 1:09´17" 12 pont

4. Túri Tamás/Tóth Imre
Népliget Motorsport
Mazda 323 GT–R
N/5 1:09´49" 10 pont

5. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc
Sashegy Autósport
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:10´01" 8 pont

6. Vojcsik Ferenc/Kovács György
Vojcsik Rallye Team
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:11´32" 6 pont

7. Oroszlán László/Oroszlán Tibor
Rawex SC
Mitsubishi Galant VR–4
N/5 1:12´08" 4 pont

8. Huberth István/Makra László
Áfor SC Budapest
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:12´16" 3 pont

9. Palágyi József/Antal Ferenc
Stoll SE
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:13´34" 2 pont

10. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.
Nyíregyházi Volán Dózsa
Peugeot 205 GTi
A/8 1:15´58" 1 pont

A csoport

1. ifj. Tóth János/Papp György, 20 pont – 2. Ranga László/Büki Ernő, 15 – 3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 12 – 4. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc, 10 – 5. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É., 8 –

6. Matics Mihály/Barassó László
Autósport Göbölös
Lada 2107
A/8 1:17´41" 6 pont

7. Varga Zoltán/Pénzes László
Stoll SE
Lada 2107
A/8 1:18´11" 4 pont

8. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6–7 1:18´13" 3 pont

9. Balatonyi Árpád/Németh Péter
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6–7 1:18´38" 2 pont

10. Németh Gyula/Glancz István
Mikron SC
Lada 2107
A/8 1:20´40" 1 pont

N csoport

1. Túri Tamás/Tóth Imre, 20 pont – 2. Vojcsik Ferenc/Kovács György, 15 – 3. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 12 – 4. Huberth István/Makra László, 10 – 5. Palágyi József/Antal Ferenc, 8 –

6. Orosz Sándor/Szaniszló Imre
Inveszta Opel ASE
Opel Kadett GSi
N/4 1:16´24" 6 pont

7. Martin László/dr. Izsák Attila
Stoll SE
Peugeot 205 GTi
N/3 1:21´23" 4 pont

8. Tóth István/Nagy János
Áfor SC Budapest
Opel Astra GSi
N/4 1:23´54" 3 pont

9. Pintér Márió/Ferenczy Attila
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi
N/3 1:24´18" 2 pont

10. dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán
OSC Autósport
Opel Kadett GSi
N/4 1:28´23" 1 pont

A/10 géposztály

1. ifj. Tóth János/Papp György, 9 pont — 2. Ranga László/Büki Ernő, 6 — 3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 4 — 4. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc, 3

A/9 géposztály

1. Trexler Zoltán/Őri Sándor
Főtaxi SC
VW Golf GTi 1:26´43" 9 pont

A/8 géposztály

1. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É., 9 pont – 2. Matics Mihály/Brassó László, 6 – 3. Varga Zoltán/Pénzes László, 4 – 4. Németh Gyula/Glancz István, 3 –

5. Mészáros Attila/Mihalovics Miklós
Váci Autó SE
Peugeot 205 GTi 1:20´53" 2 pont

6. Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage 1:21´06" 1 pont

A/6–7 géposzály

1. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán, 9 pont – 2. Balatonyi Árpád/Németh Péter, 6 –

3. Tisza Andor/Horváth Péter
Fanatic Rallye SC
Lada 2105 1:24´20" 4 pont

4. Bögös Sándor/Mohácsi László
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:24´41" 3 pont

5. Kozma László/Molnár Tamás
Haladás SE Debrecen
Lada 2105 1:24´51" 2 pont

6. Dékány Sándor/Lukács Ferenc
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:24´55" 1 pont

N/4–5 összevont géposztály

1. Túri Tamás/Tóth Imre, 9 pont – 2. Vojcsik Ferenc/Kovács György, 6 – 3. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 4 – 4. Huberth István/Makra László, 3 – 5. Palágyi József/Antal Ferenc, 3 – 6. Orosz Sándor/Szaniszló Imre, 1

N/1–2–3 összevont géposztály

1. Martin László/dr. Izsák Attila, 9 pont – 2. Pintér Márió/Ferenczy Attila, 6 –

3. Ördögh Miklós/Takács Árpád
El-Ton Varázs Garázs SE
Ford Escort XR3i 1:32´30" 4 pont

II. Champion-Arbau Rali

1994. május 19–21.
Esztergom, II. osztály

Nevezett: 159 **Nem indult: 34**
Rajtolt: 125 **Kiesett: 52**
Értékelhető: 70 **Kizárva: 3**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 67,2 km

Abszolút sorrend

1. Stréhli József/Iványi Sándor
Autósport Göbölös
Skoda 130L
A/7 50'21" 20 pont

2. Balogh László/Kalmár Gyula
Geotim Rallye Team
Lada 2105
A/7 50'54" 15 pont

3. Födő Imre/Landsmann Antal
Radó Rallye Team
Lada 2105
A/7 50'55" 12 pont

4. Barna Tibor/Vida József
Nyíregyházi Volán Dózsa
Lada 2105
A/7 51'21" 10 pont

5. Kopcsándy Ferenc/Kovács József
HKS Mobil ASE
Opel Corsa GSi
A/7 52'07" 8 pont

6. Bráner János/Radácsi Zsolt
Haladás SE Debrecen
Lada 2105
A/7 52'58" 6 pont

7. Bútor Róbert/Gerőfi Gábor
Autó ÁGO Rallye SE
Suzuki Swift GTi
N/2 53'08" 4 pont

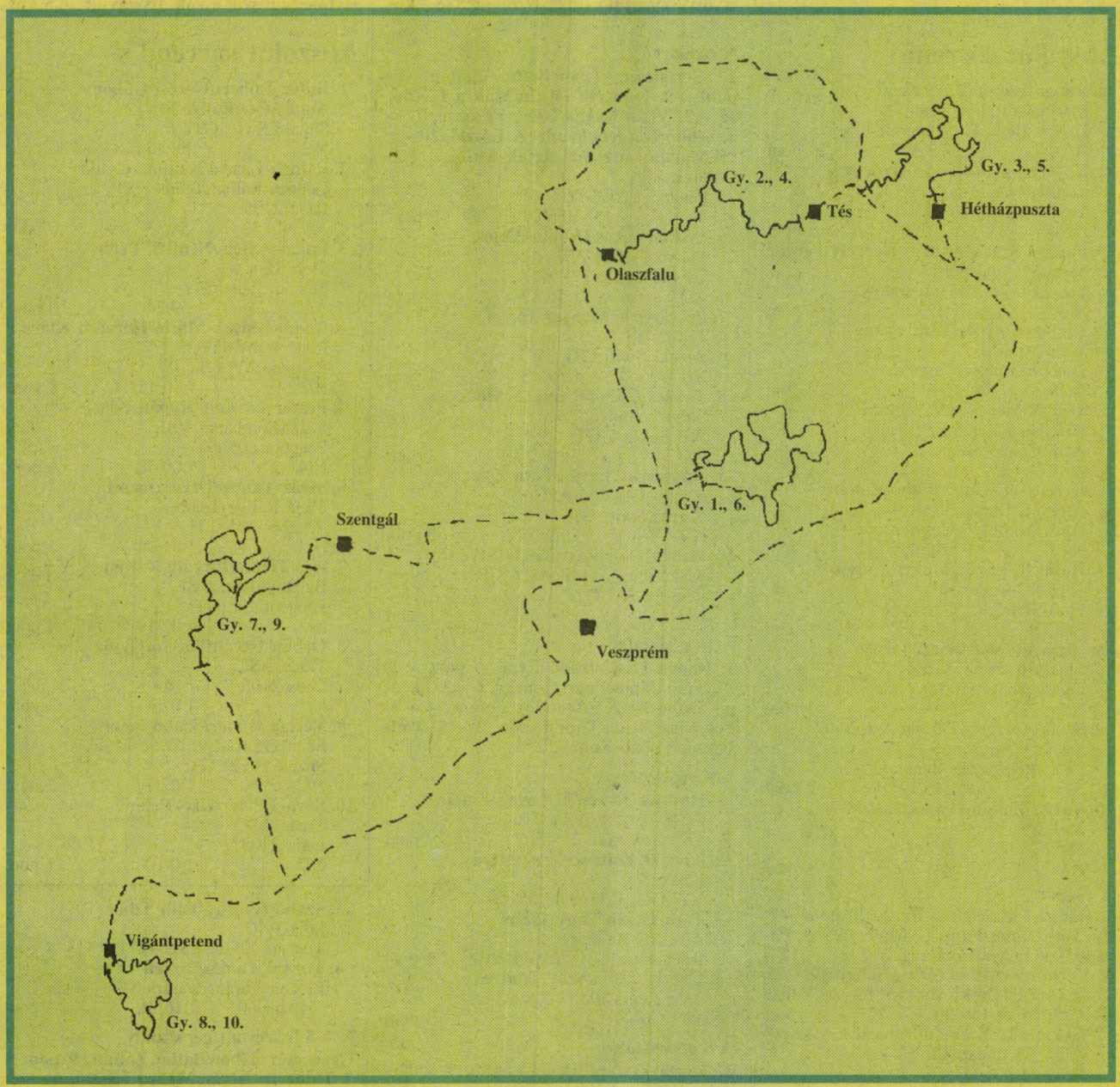
8. László Emil/Dobos Zoltán
Hungária Rendőregylet
Lada 2105
A/7 53'22" 3 pont

9. Illés István/Bércesi Zsolt
Góliát Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 53'43" 2 pont

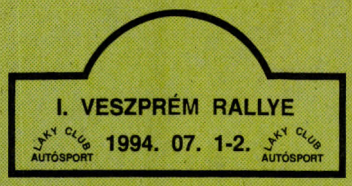
10. Réti Miklós/László Béla
Stoll SE
Lada 2105
A/7 53'45" 1 pont

I. VESZPRÉM RALLYE

LAKY CLUB AUTÓSPORT 1994. 07. 1-2. LAKY CLUB AUTÓSPORT



Gy. 1., 6.,	Gyulafirátóti Lőtér	1. Ranga/Büki	17'14"	6. Tóth/Papp 16'48"
Gy. 2., 4.,	Olaszfalu–Kistés	2. Ranga/Büki	06'03"	7. Tóth/Papp 06'31"
Gy. 3., 5.,	Hétházpuszta–Csőszpuszta	3. Ranga/Büki	09'53"	8. Ranga/Büki 05'09"
Gy. 7., 9.,	Szentgál–Urkút	4. Ranga/Büki	06'08"	9. Ranga/Büki 06'29"
Gy. 8., 10.,	Vigántpetend–Vigántpetend	5. Ranga/Büki	09'59"	10. Ranga/Büki 05'12"



Veszprém Rali '94

1994. július 1–2.
Veszprém

Nevezett: 88 **Nem indult: 22**
Rajtolt: 66 **Kiesett: 35**
Értékelhető: 29 **Kizárva: 2**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 146,3 km

Abszolút sorrend

1. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:29'37" 20 pont

2. ifj. Tóth János/Papp György
Waltham Autósport
Toyota Celica 4WD
A/10 1:30'09" 15 pont

3. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc
Sashegy Autósport
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:32'49" 12 pont

4. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba
Váci Autó SE
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:36'19" 10 pont

5. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán
JHK-Hitachi Juhász SE
Audi Coupé S2
A/10 1:36'42" 8 pont

6. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán
Áfor SC Budapest
Ford Escort RS Cosworth
N/5 1:40'03" 6 pont

7. Huberth István/Makra László
Áfor SC Budapest
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:40'38" 4 pont

8. Vizin László/Gönczi László
Bajai Spartacus Vizügy SC
Lancia Delta HF Integrale
N/5 1:43'39" 3 pont

9. Szabó Gergely/Penderik László
Sashegy Autósport
Lancia Delta HF Integrale
N/5 1:46'12" 2 pont

10. Varga Zoltán/Pénzes László
Stoll SE
Lada 2107
A/8 1:49'49" 1 pont

A csoport
1. Ranga László/Büki Ernő, 20 pont – 2. ifj. Tóth János/Papp György, 15 – 3. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc, 12 – 4. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 10 – 5. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 8 – 6. Varga Zoltán/Pénzes László, 6 –

7. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos
Áfor SC Budapest
Peugeot 205 GTi
A/8 1:50'19" 4 pont

8. Balatonyi Árpád/Domján Attila
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6—7 1:53'16" 3 pont

9. Héder Lajos/Héder Gyula
Váci Autó SE
Lada 2107
A/8 1:54'35" 2 pont

10. Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage
A/8 1:56'13" 1 pont

N csoport
1. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 20 pont – 2. Huberth István/Makra László, 15 – 3. Vizin László/Gönczi László, 12 – 4. Szabó Gergely/Penderik László, 10 –

5. Martin László/dr. Izsák Attila
Stoll SE
Peugeot 205 GTi
N/3 1:56'03" 8 pont

6. Bodnár Ákos/Lehócz János
Rallye-CHEM ASE
Toyota Celica GT
N/5 1:56'12" 6 pont

7. Pék László/Magyar József
TBSE 1910.
Suzuki Swift GTi
N/1—2 1:59'18" 4 pont

8. Takács Gábor/Czeczon Mónika
Servico Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 2:07'19" 3 pont

9. Dudinszky István/Tóth Zsolt
Kontor Gázautó ASC
Suzuki Swift GTi
N/1—2 2:09'05" 2 pont

10. Halász Dezső/Atrakocsi István
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Peugeot 205 GTi
N/3 2:09'36" 1 pont

A/10 géposztály
1. Ranga László/Büki Ernő, 9 pont – 2. ifj. Tóth János/Papp György, 6 – 3. Faragó Szabó András/Gergely Ferenc, 4 – 4. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 3 – 5. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 2

A/9 géposztály

1. Hostnik József/R. Lovag Zoltán
CHK Varázs Cerka Team
VW Golf GTi 1:57'16" 9 pont

2. Trexler Zoltán/Herr Mátyás
Főtaxi SC
VW Golf GTi 2:02'05" 6 pont

3. Tóth István/Nagy János
Áfor SC Budapest
Opel Astra GSi 2:06'51" 4 pont

4. Grózly Attila/Szőts Andrea
Alba Regia Rallye Team
VW Golf GTi 2:15'51" 3 pont

A/8 géposztály
1. Varga Zoltán/Pénzes László, 9 pont – 2. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos, 6 – 3. Héder Lajos/Héder Gyula, 4 – 4. Csukovics István Gajdos Ákos, 3 –

5. Matics Mihály/Barassó László
Autósport Göbölös
Lada 21074 2:00'59" 2 pont

A/6–7 géposztály
1. Balatonyi Árpád/Domján Attila, 9 pont –

2. Kozma László/Molnár Tamás
Haladás SE Debrecen
Lada 2105 1:57'14" 6 pont

Veszprém Rali '94

1994. július 1–2.
Veszprém II. osztály

Nevezett: 154 **Nem indult: 36**
Rajtolt: 118 **Kiesett: 68**
Értékelhető: 40 **Kizárva: 10**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 74,5 km

Abszolút sorrend

1. Bútor Róbert/Gerőfi Gábor
Autó ÁGO Rallye SE
Suzuki Swift GTi
N/2 58:16 20 pont

2. Balogh László/Kalmár Gyula
Geotim Rallye Team
Lada 2105
A/7 58:33 15 pont

3. Lakatos Béla/Németh Péter
Stoll SE
Suzuki Swift GTi
A/7 59:34 10 pont

4. Radóné Sisák Mária/Horváth Klára
Radó Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 1:00:15 8 pont

5. Fráter István/Czippán Béla
Százhalombattai VSE
Peugeot 205 GTi
N/4 1:00:38 6 pont

6. Mráz Tamás/Ötvös József
Mráz Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 1:01:04 5 pont

7. Ács Tibor/Horváth Zoltán
Balatonföldvári SE
Peugeot 205 GTi
N/3 1:02:19 4 pont

8. Orbán István/Flaskó Gyula
Trade ASC
Lada 2105
N/2 1:02:43 3 pont

9. Veriga Gábor/Szabó Péter
Selmeczi Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 1:02:49 2 pont

10. Sóvári Péter/Kiss Péter
Trade ASC
Lada 2105
N/2 1:03:04 1 pont

3. Szabó György/Tóth Tibor
Főtaxi SC
Trabant 601 S 2:05'45" 4 pont

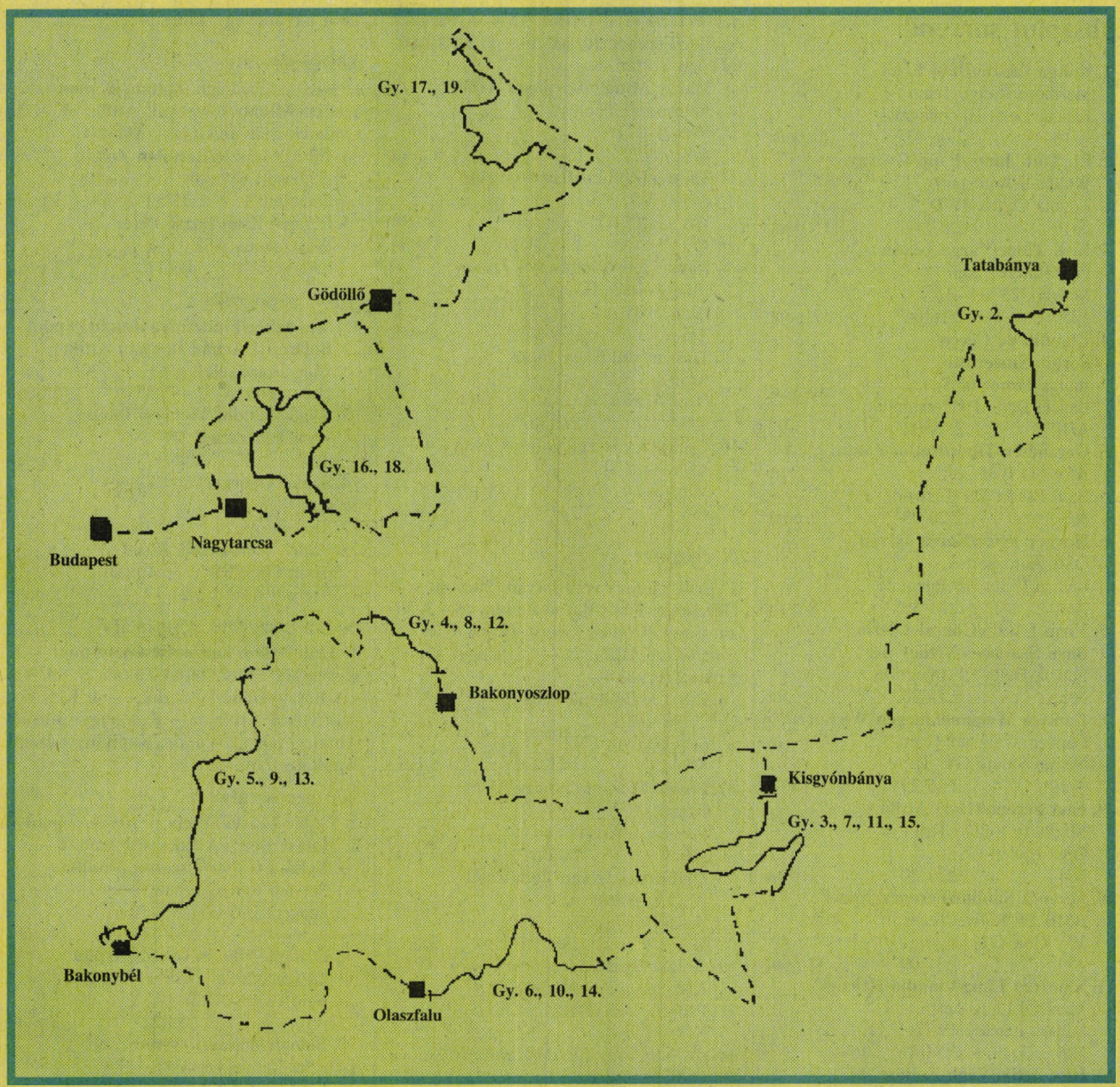
4. Turáni Tamás/Tolnai Éva
El-Ton Varázs Garázs SE
Trabant 601 S 2:16'36" 3 pont

N/4–5 összevont géposztály
Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 9 pont – 2. Huberth István/Makra László, 6 — 3. Vizin László/Gönczi László, 4 — 4. Szabó Gergely/Penderik László, 3 – 5. Bodnár Ákos/Lehócz János, 2

N/1–2–3 összevont géposztály
1. Martin László/dr. Izsák Attila, 9 pont – 2. Pék László/Magyar József, 6 – 3. Takács Gábor/Czeczon Mónika, 4 — 4. Dudinszky István/Tóth Zsolt, 3 – 5. Halász Dezső/Atrakocsi István, 2 –

6. Árvay Gábor/Bauer Miklós
El-Ton Varázs Garázs SE
Peugeot 205 R 2:25'40" 1 pont

INTERNATIONAL BUDAPEST Bel-Ami RALLYE 1994. Aug. 4–6.



Gy. 1. (nem értékelt), Budapest, Dózsa György út (szlalomverseny)
Gy. 2., Tatabánya—Várgesztes
Gy. 3., 7., 11., 15., Kisgyónbánya—Bakonyoszlop
Gy. 4., 8., 12., Bakonyoszlop—Réde
Gy. 5., 9., 13., Fenyőfő—Bakonybél
Gy. 6., 10., 14., Olaszfalu—Tés
Gy. 16., 18., Nagytarcsa—Nagytarcsa
Gy. 17., 19., Domony—Galgamácsa

1. Ranga/Büki00'43"(Liatti/Pirollo00'43")
2. Tóth/Papp 05'41" (Liatti/Pirollo 05'41")
3. Ranga/Büki04'49"(Liatti/Pirollo04'44")
4. Tóth/Papp 03'30" (Liatti/Pirollo 03'48")
5. Tóth/Csökő11'30"(Liatti/Pirollo10'24")
6. Ranga/Büki06'02"(Liatti/Pirollo05'57")
7. Ranga/Büki04'44"(Liatti/Pirollo04'44")
8. Tóth/Papp 03'25" (Liatti/Pirollo 03'32")
9. Tóth/Papp 10'41" (Liatti/Pirollo 10'21")
10. Ranga/Büki06'01"(Liatti/Pirollo06'05")
11. Ranga/Büki04'44"(Liatti/Pirollo04'44")
12. Ranga/Büki03'25"(Liatti/Pirollo03'33")
13. Ranga/Büki10'38"(Liatti/Pirollo10'18")
14. Ranga/Büki06'02"(Liatti/Pirollo06'03")
15. Ranga/Büki04'45"(Liatti/Pirollo04'44")
16. Ranga/Büki12'41"(Liatti/Pirollo12'19")
17. Tóth/Papp 07'09" (Liatti/Pirollo 07'06")
18. Ranga/Büki12'16"(Liatti/Pirollo12'11")
19. Tóth/Papp 07'22" (Liatti/Pirollo –)

9. Nemzetközi Budapest Bel-Ami Rali

1994. augusztus 4—6.
Budapest

Nevezett: 109 **Nem indult: 30**
Rajtolt: 79 **Kiesett: 41**
Értékelhető: 35 **Kizárva: 3**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 204,7 km

Abszolút sorrend

1. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
A/10 2:06'25" 20 pont

2. ifj. Tóth János/Papp György
Waltham Autósport
Toyota Celica 4WD
A/10 2:07'17" 15 pont

3. Érdi Tibor/Varga István
Érdi Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 2:16'06" 12 pont

4. Claudio de Cecco/ Giorgio Sincerotto
Italian Promotor S.
Lancia Delta HF Integrale
A/10 2:19'07" –

5. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán
Áfor SC Budapest
Ford Escort RS Cosworth
N/5 2:20'05" 10 pont

6. Horner Péter/Kerék István
OSC Autósport
Lancia Delta HF Integrale
A/10 2:21'39" 8 pont

7. Vizin László/Gönczi László
Bajai Spartacus Vízügy SC
Lancia Delta HF Integrale
N/5 2:25'20" 6 pont

8. Carsten Weigand/Jürgen Wichorra
Carsten Weigand Team
Nissan Sunny GTi–R
A/10 2:25'29" –

9. Kiss Ferenc/Géczi Attila
Marlboro Rallye Team
Opel Kadett GSi
N/4 2:27'20" 4 pont

10. Ferencz Sándor/Ferencz József
BMB FF Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 2:31'09" 3 pont

11. Manfred Lang/Claudia Reichel
Manfred Lang Team
Subaru Legacy 4WD
N/5 2:34'41" –

12. Kiss Attila/Végh Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada Szamara
A/8 2:36'06" 2 pont

13. Palágyi József/Antal Ferenc
Stoll SE
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 2:36'29" 1 pont

A csoport

1. Ranga László/Büki Ernő, 20 pont – 2. ifj. Tóth János/Papp György, 15 – 3. Horner Péter/Kerék István, 12 – 4. Ferencz Sándor/Ferencz József, 10 – 5. Kiss Attila/Végh Zoltán, 8 –

6. Matics Mihály/Baranyai Attila
Autósport Göbölös
Lada 21074
A/8 2:37'12" 6 pont

7. Trexler Zoltán/Herr Mátyás
Főtaxi SC
VW Golf GTi
A/9 2:38'11" 4 pont

8. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6–7 2:39'37" 3 pont

9. Tóth István/Nagy János
Áfor SC Budapest
Opel Astra GSi
A/9 2:40'46" 2 pont

10. Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage
A/8 2:41'11" 1 pont

N csoport

1. Érdi Tibor/Varga István, 20 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 15 – 3. Vizin László/Gönczi László, 12 – 4. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 10 – 5. Palágyi József/ Antal Ferenc, 8 –

6. Pék László/Bene Péter
TBSE 1910.
Suzuki Swift GTi
N/1–2 2:41'31" 6 pont

7. Pintér Márió/Ferenczy Attila
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi
N/3 2:42'51" 4 pont

8. Dudinszky István/Tóth Zsolt
ASC Kiskőrös
Suzuki Swift GTi
N/1–2 2:45'55" 3 pont

9. Halász Dezső/Atrakocsi István
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Peugeot 205 GTi
N/3 2:48'20" 2 pont

10. dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán
OSC Autósport
Opel Kadett GSi
N/4 2:54'35" 1 pont

A/10 géposztály

1. Ranga László/Büki Ernő, 9 pont – 2. ifj. Tóth János/Papp György, 6 – 3. Horner Péter/Kerék István 4 –

A/9 géposztály

1. Ferencz Sándor/Ferencz József, 9 pont – 2. Trexler Zoltán/Herr Mátyás, 6 – 3. Tóth István/Nagy János, 4

A/8 géposztály

1. Kiss Attila/Végh Zoltán, 9 pont – 2. Matics Mihály/Baranyai Attila, 6 – 3. Csukovics István/Gajdos Ákos, 4

4. Dibusz László/Bertalan Zoltán
Autósport Göbölös
Lada 2107 2:43'59" 3 pont

5. Pozsgai Zsolt/Bazsó Péter
West Impex ASE
Lada 21074 3:06'11" 2 pont

A/6–7 géposztály

1. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán, 9 pont – 2. Balatonyi Árpád/Domján Attila
Hungarolada Rallye SE
Lada 2105 2:45'24" 6 pont

3. Bögös Sándor/Mohácsi László
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 2:46'17" 4 pont

4. Szabó György/Tóth Tibor
Főtaxi SC
Trabant 601 S 2:54'02" 3 pont

5. Erdei Zsolt/Ecseti József
Total Car ASE
Trabant 601 3:21'17" 2 pont

N/4–5 összevont géposztály

1. Érdi Tibor/Varga István, 9 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 6 – 3. Vizin László/Gönczi László, 4 – 4. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 3 – 5. Palágyi József/ Antal Ferenc, 2 – 6. dr. Kapitány László/ Kapitány Zoltán, 1

N/3 géposztály

1. Pintér Márió/Ferenczy Attila, 9 pont – 2. Halász Dezső/Atrakocsi István, 6 –

3. Takács Gábor/Czeczon Mónika
Servico Rallye Team
Peugeot 205 GTi
2:54'37" 4 pont

4. Ördögh Miklós/Takács Árpád
EI-Ton Varázs Garázs SE
Ford Escort XR3i
2:58'22" 3 pont

5. Balogh Zoltán/Levente Zsolt
Frici Rallye Team
Ford Escort XR3i
3:02'07" 2 pont

N/1–2 géposztály

1. Pék László/Bene Péter, 9 pont – 2. Dudinszky István/Tóth Zsolt, 6

MAGYAR SUZUKI



Várjuk az érdeklődőket
december 13-án 13 órakor Esztergomban,
a Magyar Autóklub
Schweidel József utcai székházában
az 1995. évi
magyar ralibajnokság futamai keretén belül
rendezendő

MAGYAR SUZUKI KUPA

előzetes megbeszélésére

Pék László



A leghóravalóbb abroncs az Y lamellás

XM+S ALPIN

A tökéletes abroncs nedves és jeges úton

XM+S 130

BIZTONSÁG ELSŐ KÉZBŐL

AGRO® GUMI kft.

8618 Kereki, Petőfi S. u. Tel.: (84) 365-017, (84) 365-173
1032 Budapest, Bécsi út 170.
Tel.: 250-1439 Rádiótelefon: (06-60) 329-557

MICHELIN®

RANGA ÉS A NAP FELÉ FORDULÓK



– Nekem talány, hogy Pécsett, amikor begördültetek a célba, s ez egyben azt is jelentette, hogy megnyertétek a bajnokságot, szóval ott és akkor hova tűnt az öröm az arcokról?

– Hidd el, nem tudom, de hogy őszinte legyek, egy kicsit zavart, hogy amerre néztem, az arcokra ráfagyott a mosoly – válaszolja *Ranga László*, aki *Büki Ernővel* az oldalán zsinórban negyedszer szerezte meg az abszolút értékelésben a bajnoki címet. – Mi azért ünnepeltünk, hiszen egy kutya kemény év után sikerült a trónon maradnunk.

– Törvényszerű az, hogy nálunk a sikeremberekre egy idő után ferde szemmel néznek?

– Talán ez a bajnokok kivédhetetlen sorsa. *Ferjáncz Attila* vesszőfutása közismert, a kanosszajárást mi sem kerülhetjük el.

– Olyanok, akik az elmúlt években téged istenítettek, elfordultak tőled?

– Akadnak ilyenek. A kisfiam úgy hívja őket, hogy a nap felé fordulók. Igyekszem túltenni magam az egész dolgon, még ha nem is lesz egyszerű.

– Ahogy haladunk előre az időben, csökken közted és az „üldözők" közötti távolság. Korábban azt mondtad, hogy ez jó, mert ettől lesz élvezetes a hazai bajnokság.

– Ezt az állítást most is tartom, de ha megkérdeznénk a nézőket vagy a szponzorokat, ugyanígy vélekednének. Mi az idén a szerencsére nem panaszkodhattunk, annak ellenére, hogy műszaki problémák sorát kellett menet közben megoldanunk.

– Önkritikusan bevallottad, hogy tartasz az eső áztatta pályáktól. Sőt az esztergomi második helyet egyértelműen azzal magyaráztad, hogy a nedves aszfalton nem mertél kockáztatni. Tetszett, hogy nem kerestél technikai kibúvót.

– Nem kenyerem a hazudozás. Nem kell szégyellni azt, amiben az ember nem mozog olyan otthonosan. Ahhoz, hogy ilyen pályán jól tudjak autózni, rengeteget kellene tréningezni, tesztelni a gumikat, a futóművet. Bármennyire is furcsa, mi nem vagyunk profi autóversenyzők, hiszen mindössze hat alkalommal ülünk a Lanciában, amit egy nappal a futam előtt kapunk meg az olaszoktól. De a vizes pályáknál maradva, nem véletlen az, hogy a Formula–1-ben, ha esni kezd az eső, azonnal behívják az autókat, és nem csak azért, hogy kereket cseréljenek. Szinte átépítik a kocsit, hogy a gyorsaság mellett biztonságos is legyen.

– Mesés összegekről szól a fáma, ha a te neved szóba kerül, merthogy azt mondják, profi vagy, ebből élsz.

– Ez annyira nem igaz, hogy napi tíz-tizenkét órát dolgozom, ami nem biztos, hogy mindig összefügg az autóversenyzéssel. De ha például megkérdeznéd *Tóth Janikát*, biztos vagyok benne, hogy ő is reggeltől estig melózik, csak hogy ralizhasson. Az ember egyébként sem a fizetéstől, hanem a lehetőségektől válik profivá.

– De azért előretekintesz?

– Persze. Mindig keresek motivációt, hogy miért csináljam. Tavaly az vitt előre, hogy a betegségemből felépülve újra felvegyem a harcot. Ez sikerült. Bevallom őszintén, hogy az idén sajnos nem volt semmi, ami a mozgatórugót jelentette volna. Úgy érzem, hogy ebből a miliőből ki kell szakadnom, ami azt jelenti, hogy egyre több külföldi versenyen kellene elindulnunk.

PRÓBÁLOK A MAGAM FEJE UTÁN MENNI

„Finito" – ennyi csúszott ki *ifjabb Tóth János* száján a pécsi verseny nyolcadik gyorsasági rajtjánál, és már nyúlt is a biztonsági öv után, hogy kiszabadítsa magát az ülésből. Majd még gyorsan hozzátette: – Gyuri, siessünk, toljuk félre az autót, hogy Attila el tudjon rajtolni.

A huszonhat éves pilóta három éven át nyúzta a Toyotát, s ezalatt egy második, egy harmadik, s az idén újból egy második helyezést szerzett az A csoportos mezőnyben. Az első két évben mindkétszer egy-egy futamgyőzelemre tellett tőle, ebben az évben viszont úgy érkezett *Papp Györggyel*, navigátorával Pécsre, hogy már két győztes „meccs" volt a tarsolyában. A kényszerű kiállás egyben szertefoszlatta azt a reményt is, hogy a bajnoki cím sorsát illetően a döntés a befejező futamra, vagyis a Kisbér Ralira marad.



– Törvényszerű volt, hogy megállt az autód?

– Igen, sajnos várható volt, hogy előbb vagy utóbb „kileheli" a lelkét. Én azt is csodálom, hogy ez a motor kibírta az utolsó két évet. Amit ez az autó kapott! Egy rossz szót sem mondhatok rá, hiszen tavaly is jóformán csak olajat és gyertyát cseréltünk benne.

– Lejárt a Celica homologizációja, vagyis örökre búcsút veszel tőle. Mit köszönhetsz ennek az autónak.

– Ez a technika biztosította a fejlődésemet. Aki már ült hasonló kaliberű autóban, tudja, hogy nem sétakocsikázás egy ilyen járgánnyal, mondjuk, erdőben, keskeny aszfalton kétszázzal száguldani. Úgy érzem, hogy megtanultam, miként kell bánni az ilyen és ehhez hasonló, háromszáz lóerős autókkal, ami persze nem jelenti azt, hogy már mindent tudnék. Az elmúlt három év arra is jó volt, hogy lehiggadtam, s az idén már próbáltam a magam feje után menni. Talán jó úton járok...

– Sikerélménnyel vártátok a pécsi futamot, hiszen az előző versenyt, a Miskolc Nagydíjat megnyertétek. Motoszkált a fejedben, hogy Rangáékat utolérhetitek?

– Őszintén szólva nem nagyon foglalkoztam ezzel. Lehet, hogy épp ezért nyugodtan, felszabadultan készültem a versenyre. Egyedül attól tartottam, hogy Laci nagyon meglép előlem, szerettem volna 20–30 másodpercen belül követni. Nem tagadom, az átlagnál egy kicsit többet vállaltam. Egyetlen kanyarban sem tudtunk volna még 1 km/óra sebességgel sem gyorsabban menni. Mind a hét gyorsaságin így mentünk végig. Csak hát...

– Mindig elnézlek benneteket, Ranga Laciékkal, Ferjáncz Attiláékkal, Kontáékkal, Tóth Feriékkel, és még sorolhatnám, szóval vidám hangulatban, békében beszélgettek, tréfálkoztok. Ezek szerint példás az összetartás.

– Szoros barátság nincs, de megértjük egymást. Ferjáncz Attilának például nagyon sokat köszönhetek, Ranga Lacit tisztelem, kitűnő sofőr, príma háttérrel. Nálam egy dolog a mérvadó: a korrekt versenyzőtársakat szeretem.

– Buta kérdés, mikor leszel bajnok?

– Lehet, hogy sohasem.

– Ezt el tudod képzelni?

– El, de persze a cél a bajnokság. Nagyon szeretnék egyszer bajnoki címet nyerni. Nem vágyom arra, hogy tizenhatszor vagy akár ötször én legyek a legjobb. Egyszer szeretnék az első számú magyar ralipilóta lenni, s utána Európa-bajnoki vagy netán világbajnoki futamon szeretném megmérni magam.

– Ehhez feltétlenül magyar bajnokságot kell nyerned?

– Ha nyugodt szívvel és tiszta lelkiismerettel akarok rajthoz állni, akkor igen.

– Türelmetlen vagy?

– Én nem, de a fater már inkább. Ám ő már elmúlt ötvenéves, én pedig még a harminctól is messze állok.

BUDAI FERENC

FLEXABO KERESKEDELMI KFT.

1149 Budapest, Egressy út 15.
Tel./fax: 252-2279, 251-2226

Fiorella gömbcsuklók

Doduco autóvillamosság

Fifft lámpatestek

Rhibo karosszéria elemek

E. Techno 1. izzítógyertyák

Schmitter porlasztócsúcsok

Löbro féltengelyek

Victory tömítések

Gates vezérműszíjak, ékszíjak

E.T.F. fékbetétek

Shell kenőanyagok

Cromodora visszapillantó tükrök

Savara levegő és olajszűrők

Prandini vízpumpák

ATE fékalkatrészek

Kolbenschsmidt motoralkatrészek

AUTÓALKATRÉSZ NAGY- ÉS KISKERESKEDELEM

SZŰKÜLŐ SZAKADÉK

– *Akik a kisbéri rali gyorsasági szakaszai rajtjánál és céljánál hallották, amint nyomdafestéket nem tűrő kifejezésekkel illetted a szegény Fordot, alig hittek a fülüknek,* Ferjáncz Attilát *még soha nem hallották így beszélni. Mivel szolgált rá a kemény kritikára?*

– Nem ment. Ráadásul a második versenyen hagyott cserben. Pécsett elfolyt a kormányszervoolaj, Kisbéren pedig a turbó adta fel a harcot. Egész évben „alulmúlta" önmagát, de ennek többnyire pénzügyi oka van.

– *Te voltál az első a mezőnyben, aki ezt a típust választottad, az előbb elmondottak azt jelentik, hogy nem váltotta be a hozzá fűzött szép reményeket?*

– Ez azért nem ilyen egyszerű, a Ford kiváló autó, hiszen a világbajnokságban is jelentős sikereket ér el. Nem tudtuk kihozni belőle a maximumot, ehhez jóval több pénzre lett volna szükségünk, mint amennyi volt. Tulajdonképpen egyedül a futóművet érzem tökéletesnek. Az autó jelen állapotában körülbelül 80 százalékos. A Ford fejlesztőmérnökei pedig nem tétlenkednek, nap mint nap előállnak valami újdonsággal, amit anyagilag bizony nehéz követni.

– *A te versenyautódon láthattunk először „füstszínű" reklámokat, ezek aztán szép lassan elhalványultak, a Ford gyakorlatilag kék-fehér színű.*

– Megváltozott a cégek reklámpolitikája, csak a legnagyobbak tehetik meg, hogy mindenhol jelen legyenek, a többiek kiválasztanak egy sportágat, ami nem biztos, hogy a rali. Nagyon sokat köszönhetünk viszont a Mobil Oil Hungary Kft.-nek, mondhatni, ez a versenyszezon nem jött volna létre, ha nincs a Mobil. Az anyagi támogatáson túlmenően a teljes szezonban Mobil kenőanyagokat használtunk.

– *Mitől más a Mobil olaj?*

– A motor rutinellenőrzésekor derült ki, az alkatrészek kevésbé koptak, mint várható volt. Mindez az olaj kiváló magas hőmérsékleten való viselkedésének volt köszönhető. A Mobil és a Ford neve már egyébként is összeforrt, a világbajnokságban a Ford gyári csapat is Mobil kenőanyagokat használ.

– *Elégedett vagy a bronzzal?*

– Ha reálisan gondolkodom, igen. Ezzel az autóval, ezekkel a kondíciókkal ez nem rossz eredmény. Hogy lesz-e újra 1-es rajtszám az autómon? Ahhoz, hogy egyáltalán valós alapja legyen annak, hogy felvehessem a küzdelmet az élen állókkal, a jelenleginél jóval stabilabb anyagi bázisra lenne szükség.



„Hogy lesz-e újra 1-es rajtszám az autómon?"

– *A neved fogalom a sportban. Előfordul, hogy tapasztalatlanabb versenyzők tanácsodat, véleményedet kérik?*

– A raliban elég nehéz tanácsot adni abban, hogy melyik kanyarban milyen gyorsan kell menni, nagy improvizációs készségre van szükség. De ha kérnek, segítek.

– *Az elmúlt évadról mi a véleményed?*

– Bővelkedett izgalmakban, nem várt fordulatokban. A hét forduló óriási anyagi megterhelést jelent a versenyzőknek. Mindent egybevetve azonban úgy érzem, a rendezők és a versenyzők között tátongó szakadék szűkülni kezdett.

– *Tudom, nem szeretsz a jövő évi tervekről beszélni, de mégis, mire számíthatunk?*

– Nagyjából ugyanarra, mint 1994-ben. Megpróbáljuk a Fordot „erősítő kúrára fogni", mert a mezőny óriási tempót diktál.

KÁRÁSZY
CÉG
ALAPÍTVA: 1872

BOGE
BILSTEIN KONI
lengéscsillapítók.



Ajtókitámasztó gázrugók, spirálrugók
és egyéb gk-alkatrészek.

Szaküzlet: 1134 Budapest,
Lehel u. 17/d.
Tel./fax: 120-3836

GYÁRI MINŐSÉG OLCSÓ ÁRON!

Lengéscsillapító-felújítás
gyári alkatrészekkel, „H" engedéllyel.

Javítóműhely: 1063 Budapest,
Szinyei Merse u. 6.
Tel.: 153-3324

Lengéscsillapítók ki- és beszerelése.

VISZONTELADÓKNAK MAGAS KEDVEZMÉNY!

JUVENTUS
RÁDIÓ
AM 810 KHZ
FM 89,5 MHZ
FM 93,9 MHZ

HIRDETÉSFELVÉTEL:

JUVENTUS RÁDIÓ
KERESKEDELMI IGAZGATÓSÁG

(Új címünk)
1075 Budapest,
Rumbach Sebestyén u. 19–21. VI. emelet
Telefon: 267-9043; Fax: 267-9049

A JUVENTUS RÁDIÓ
AZ AUTÓ-MOTOR SPORT BARÁTJA

I. VESZPRÉM RALLYE
LÁKY CLUB AUTÓSPORT 1994. 07. 1-2. LÁKY CLUB AUTÓSPORT

HARMADIK FELVONÁS







Ferjáncz Attila és Tóth Csaba még a rajtdobogó előtt egy rendhagyó felvételen

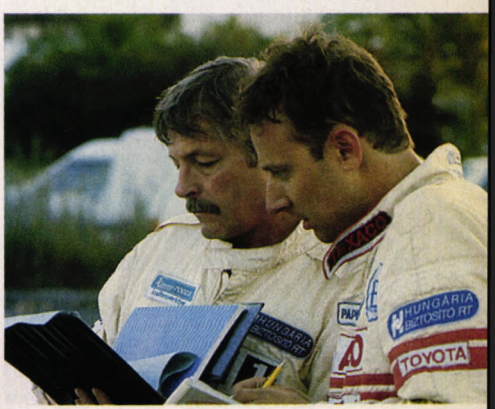


A helybéliek nyugodt hétvégéjét a raliversenyek általában alaposan felforgatják



A HungaroLada jóvoltából külön kupáért küzdhetnek a ladás versenyzők, az egyik esélyes a Balatonyi–Domján duó

Egy év kihagyás után visszatért a színtereket adók sorába Veszprém. Az érdeklődők ismét hosszú sorokban vándoroltak a nézőtérre, hiszen az első két felvonás után mindkét csoport élén duplázódtak a babérokra vágyók. A főpróbán derült ki, hogy *Túri Tamás* betegsége miatt kénytelen volt visszalépni, *Ferjáncz* pedig autót cserélt. Az Esztergomban fogyóeszközzé vált Ford helyett régi Lanciáját vitte színre. A bakonyi porondon, a *Ranga–ifj. Tóth* párharc végsőkig kiélezetté vált, amit nyújtottak, igazi kasszasikernek számított. Nem tudott teljes mértékben csatlakozni a fő műsorszámhoz a *Faragó–Gergely* duó, ám sokkal tetszetősebbet alakítottak, mint eddig bármikor. Visszatért a színre a *Tóth–Csökő*–Audi trió, de az összehangoltság hiánya meglátszott bemutatójukon. Ismét bakizott *Érdiék* Mazdája, így a biztosnak számító pontokat nyújtották át az első győzelmét megszerző *Gerencsér–Bathó* kettősnek. Érdiéknél csúnyábban jártak az



Az egyik legfontosabb kérdés: hogy is állnak a többiek? Papp György és Tóth Csaba egyezteti az időket

I. VESZPRÉM RALLYE

LÁKY CLUB AUTÓSPORT 1994. 07. 1-2. LÁKY CLUB AUTÓSPORT



Az A9-es géposztály a megnövekedett Golf-áramlatnak köszönhetően az idén mindvégig életképes maradt



A Martin–dr. Izsák kettős poroló Peugeot-ja, a hajmáskéri tankpályán, amely hírhedt a versenyzők körében



Egy kanyar, ami jobban görbült, mint ahogy azt Maticsék tervezték



Ranga László nem előre iszik a medve bőrére, hanem már a győzelmet ünnepli

Oroszlán fivérek, náluk nem az autó lelke, hanem külleme szorult ápolásra.

A színitanodások tavalyi bajnokai, *Kiss Ferenc* és *Géczi Attila* már az első felvonásban is bebizonyították, hogy jól begyakorolták a szakmát, és a nagyok között is megállják helyüket, legalábbis addig, amíg Opeljük bírja.

Kiváló alakításokat láthattunk a ladásoktól, méltán közönségkedvencek még mindig. A megszokott csapatból *Vojcsikék* idén kiléptek, de *Kiss Lászlóék*, *Kiss Attiláék*, *Balatonyi Árpádék* és nem utolsósorban a „komikus" szerepkörét is eljátszó *Varga–Pénzes* kettős fellépése általában visszavarázsolja a ralik jó légkörét. Természetesen a „múltidéző" nem létezhet Trabant nélkül, amelyben a herceg szerepét *Szabó György* alakítja.

A veszprémi színház slágere idén is a kiélezett csatajelenet volt, amelyet forgószínpadként többször a programba iktatott a rendező. Akik itt nem hullottak el, már biztos sikerre számíthattak. Így volt ezzel a *Huberth–Makra* páros vagy az általában egyenletesen jó teljesítményt nyújtó *Vizin–Gönczi* kettős.

A fárasztó előadást befejező csekély számú szereplőt kitartó vastaps köszöntötte, a rajongók továbbra is hűségesen követik a vándorszínházat, és abban bíznak, hogy a legközelebbi alkalommal is hasonló remekművet láthatnak.

ÚJ HELYEN IS!

PIRELLI - Pásztóy

A PIRELLI teljes választéka! 300-féle gumiabroncs (személyautóra, motorkerékpárra, terepjáróra kis- és nagy teherautóra is) raktárról – azonnal – kapható.

- **Gumiszerelés**
- **Kerék-kiegyensúlyozás**
- **Számítógépes futómű-beállítás 4 fejes gépen 3 méteres magasságig**



Budapest XI., Budafoki út 113/B,
XXII., Erdőhegy u. 1.
(70. sz. főút 10,5 km, benzinkút mellett)
Tel./fax: 226-2598, 226-2589
(csak munkaidőben)
Nyitva: naponta 8–12.30 óráig, 13.30–17 óráig.
Szombat, vasárnap zárva.

PIRELLI gumiabroncs-újdonságok a teljes méretválasztékban!

P200 CHRONO



145/70 TR 13-tól 185/65 HR 14-ig
Aszimmetrikus mintázat
P ZERO csúcstechnológia.
Kategóriájában a *világon a legjobb!*

WINTER 180 PERFORMANCE



155/70 R13 TI 75S-től 175/65 R14 TI 82S-ig
Erős tapadást és magas kényelmi színvonalat biztosít nagy sebességnél is.
Megbízható teljesítményt nyújt a havas utakon is.

TÉLI GUMIABRONCSOK MÁR KAPHATÓK!

Törzsvásárlók, nagy tételt megrendelők extra kedvezményt kapnak.

Választékunk tovább bővült: UNIROYAL GOODYEAR MICHELIN, BARUM, BRIDGESTONE stb. gumiabroncsok is kaphatók.

Az N csoport bajnoka, a Gerencsér Tibor–Bathó Zoltán páros is PIRELLI gumival versenyez!

PIRELLI gumival a legjobb nyomon jár!

NEGYEDIK FELVONÁS







A Ranga–Büki kettős kedvenc versenyei közé tartozik a budapesti futam, hiszen zsinórban harmadszor győztek

Az N csoportban szép eredményeket tudhat magáénak az Érdi–Varga páros, a fővárosi versenyen sosem csalódnak



A Kiss–Géczi duót, ha műszaki problémák nem gátolják, kategóriájuk legeredményesebb képviselői



A Vizin–Gönczi duó a lassan múzeumba illő Lanciával a szériakategóriában azért a legjobbak között van

Általában az évad legfényesebb előadásának ígérkezik, hiszen fővárosközpontú és a világszínpad felé kacsingató eseményről van szó. A rendezők igyekeznek a nézők kedvében járni, és egy-egy külföldi sztárt bedobnak annak érdekében, hogy még nagyobb vonzerőt teremtsenek. Az elmúlt évben *Baumschlager* volt a nagy csali, de belebukott a dologba. Idén egy fokkal nagyobb nevet, az Európa-színpad vezéregyéniségét, a *Liatti–Pirollo* duót láthattuk a Budapest környéki színtereken. Az olasz kettős annyira kilógott a sorból, hogy alakításukban csak gyönyörködni volt érdemes, a körülöttük lévő háttér miatt hazai előadóinkkal nem volt szabad összehasonlítani őket. A tény viszont tény marad. A műsor végén nekik sem sok dicsekednivalójuk akadt.

A magyar szereposztásban ismét feltűnt a *Horner–Kerék* duó, és ahogyan az tőlük megszokott, az epizódszerep ismét jól bevált nekik. Távozott viszont a társulattól *Faragó* és *Gergely*, és csak a színfalak mögött szemlélődött a *Ferjáncz–Tóth* páros, ami biztos, hogy szegényebbé tette az előadást.

A hosszú felvonás végét nem tudták kivárni *Vojcsikék*, de a *Tóth–Csökő* páros is hasonlóan furcsa kilépővel távozott. A szélsőségek nagy megformálói *Érdiék*,



A Gerencsér–Bathó páros hamar megbarátkozott az új Escort Cosworthszal, amellyel a szériakategória bajnokságára törnek

Pierro Liatti személyében Európa-bajnok érkezett hazánkba, De akárcsak tavaly Raimund Baumschlager, totálkárral fejezte be a futamot



Szabó György a Trabanttal rendszeresen a nagyobb kategóriából csen el pontokat



ebben a felvonásban, a színpad alapos ismeretében magabiztos vígjátékot nyújtottak. E darabban tett nagy lépést a következő szezon címszerepének elnyeréséért a *Ranga–Büki* kettős. Egyszerűen nem hagyták magukat kizökkenteni megszokott szerepkörükből, és azt nyújtották, amit jól tudnak. *Ifj. Tóthék* játékán érezni lehetett, hogy nincs minden rendben, kissé kedveszegetten működtek, pedig nekik mint a jövő sztárpalántáinak nem kellene egy-egy sikertelenségen elkeseredniük.

A nagy finálén a legeredményesebb vendégművész végül a *De Cecco–Sincerotto* páros lett, a hazaiak közül pedig *Kiss Ferencék* és a *Ferencz* testvérek jelentkeztek értékes pontokért.

Az előadás létrehozói tökéletes színpadképre törekedtek, hiszen a külsőségek megítélésén sok múlik. A helyenként repedezett díszlet foltozgatására, jobb esetben cseréjére pedig bőven van még idő, ám egy nagyobb szabású Európa-bajnoki eseménynél, amelyet ismét megpályáztak, a bagatell hibák is súlyosak lehetnek.



Ifj. Tóth János a gyorsaságikon hibátlanul autózott, az egyik etapon azonban az erdőbe ugratott

SUZUKI SZTRÁDA
márkakereskedés



Márkakereskedésünkben a Suzuki valamennyi Magyarországon forgalmazott típusát megrendelheti, illetve raktárkészlettől függően három napon belül átveheti.

Már 10 százalék előleg befizetése után, a hitelképesség vizsgálata nélkül helyszíni ügyintézéssel vásárolhatja meg a kiválasztott gépkocsit. Jogi személyeknek kedvező lizing- és tartósbérlet-konstrukciókat ajánlunk.

Márkakereskedésünkben a Suzuki teljes választékának garanciális, illetve egyéb szervizelését vállaljuk.

Kísérje figyelemmel évközi akcióinkat.

SUZUKI SZTRÁDA
hogy a MI AUTÓNK az Öné legyen.

Budapest III., Szentendrei út 217.
Nyitva: hétfőtől péntekig: 9–18 óráig, szombaton: 9–13
Tel.: 160-8209

Budapest XI., Barázda köz 12.
Nyitva: hétfőtől péntekig: 9–18
Tel.: 166-4932



CROSS BOX
car design studio

Versenyfelszerelések és kiegészítők (OMP, Sparco, Sabelt, Heigo, Ferodo, Sachs, Bilstein). Versenyzőknek kedvezmény. Katalógusunk 900 forintért megrendelhető. 1165 Budapest, Bökényföldi út 8. Telefon: 271-2566

RALI 1995

VERSENYNAPTÁR

Április 21–23. 12. Mogürt Salgó Rali, Salgótarján
Nemzetközi verseny és I., II. osztályú bajnoki futam

Május 19–21. III. Arbau Esztergom Rali, Esztergom
Nemzetközi verseny és I., II. osztályú bajnoki futam

Június 16–17. IV. Kisbér Rali, Kisbér
I., II. osztályú bajnoki futam

Június 30.–Július 1. Veszprém Rali, Veszprém
I., II. osztályú bajnoki futam

Augusztus 3–5. 10. Budapest Rali, Budapest
Európa-bajnoki futam és I. osztályú bajnoki futam

Szeptember 1–3. Miskolc Rali, Miskolc
I., II. osztályú bajnoki futam

Október 6–8. 28. Mecsek Rali, Pécs
Nemzetközi verseny és I., II. osztályú bajnoki futam



RALLYCROSS

MITSUBISHI CONTREX-PROFER KUPA



1994. aug. 20–21. Ádánd

rain-x®

a láthatatlan ablaktörlő

MI MÁR KIPRÓBÁLTUK!

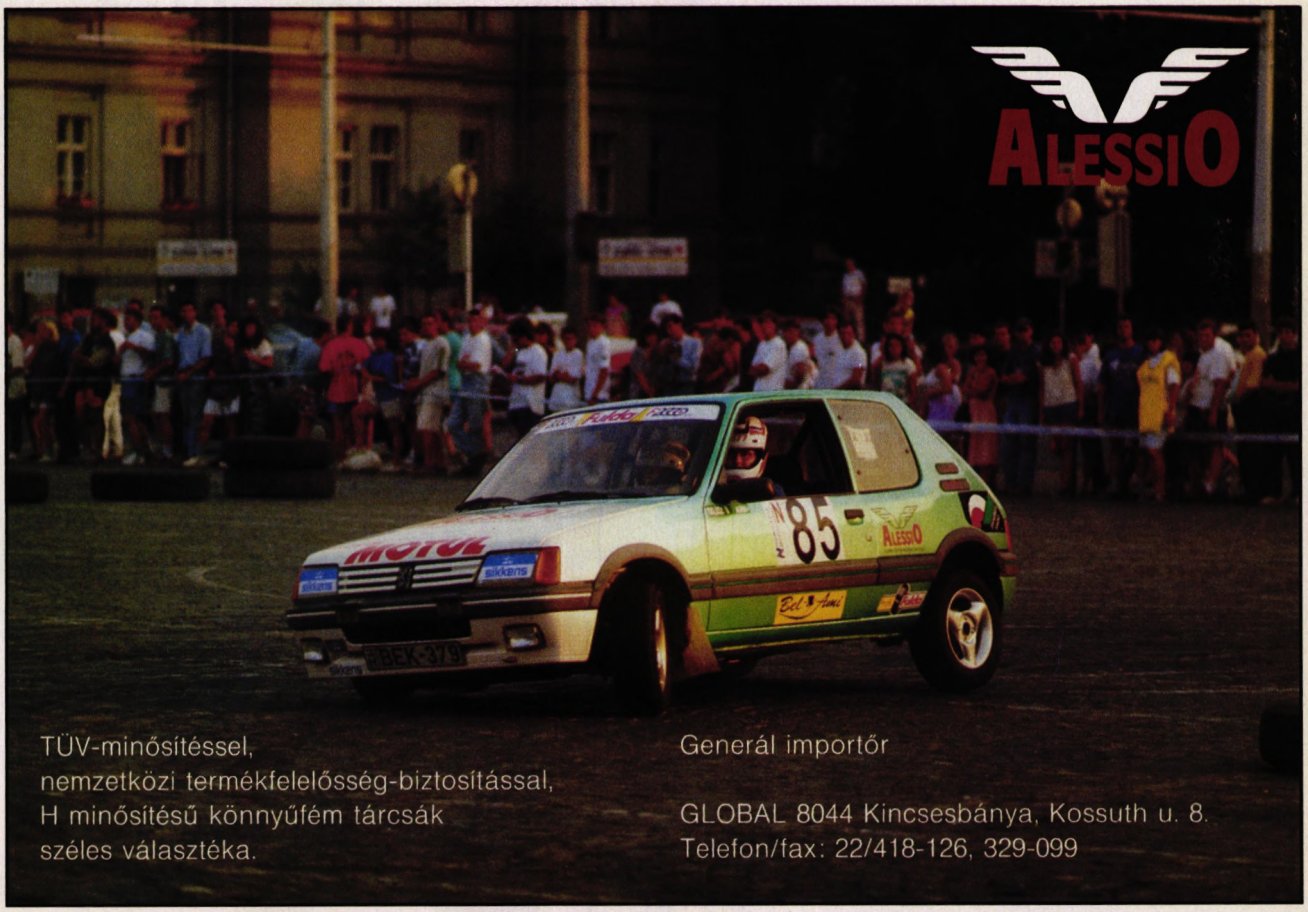
A rain–x ultravékony, tökéletesen átlátszó, nem ragadó bevonat, amely taszítja a vizet, a sarat és a szennyeződést a szélvédőkről, az ablakokról és a fényszórókról.

ÖN ÉS A KOCSIJA IS JÓL JÁR VELE!

Nagykereskedelmi forgalmazó:

ANILIN Kereskedelmi Rt.
1097 Budapest, Gubacsi út 10/A.
Tel.: 218-0228, fax: 215-2387
Kiskereskedelmi árusítás:
1083 Budapest, Bacsó Béla u. 10–12.

ANILIN



TÜV-minősítéssel,
nemzetközi termékfelelősség-biztosítással,
H minősítésű könnyűfém tárcsák
széles választéka.

Generál importőr

GLOBAL 8044 Kincsesbánya, Kossuth u. 8.
Telefon/fax: 22/418-126, 329-099


Mobil 1
Mobil 1
K746 COO


Motorsport
Mobil 1
MICHELIN
OZ
7

AKZO
sikkens

A PROFIK A PROFIKKAL DOLGOZNAK

A SIKKENS közkedvelt és széles körben ismert név az autófestékek világában. Nem csupán autófestékeket takar, hanem egy olyan termékcsaládot, amely a késkittektől kezdve az alapozókon és szórókitteken keresztül három különböző fedőbevonatig minden anyagot tartalmaz. Részeit képezik ugyanakkor azok a segédanyagok is, amelyek elengedhetetlenek a szilikonmentesítésnél, a műanyagok fényezésénél és előkészítésénél.

A keverőgépeket mérleggel, színdokumentációval és mikrofilmleolvasóval együtt, térítés nélkül bocsátjuk vásárlóink rendelkezésére.

A SIKKENS név olyan speciális szolgáltatási rendszert is jelent, melyben a termékek egymáshoz rendelhetők, s az így kialakult együttes válik teljessé a felhasználók betanításával és folyamatos segítő tájékoztatásával.



Forgalmazó:
AKZO NOBEL COATINGS RT.
SIKKENS ÜZLETÁG
Budapest, XI., Sztregova u. 26.
Tel.: (1) 185-1522 Fax: (1) 185-3766

NŐK A VOLÁNNÁL



A legnagyobbak között a legkisebbel, Győri Erika és a FIAT Cinquecento

Az autóverseny hosszú időn keresztül kizárólag férfisportnak számított. Így volt ez a raliban is, ahol a nyolcvanas évekig a hölgyeknek csak a navigátori székben juthatott hely. Ekkor azonban színre lépett egy női duó, *Michele Mouton* és *Fabrizia Pons*, akik a nemzetközi mezőnyben is elismerésre méltóan szerepeltek. Nemcsak szépek, hanem gyorsak is voltak, így hamarosan az Audi gyári csapatába kerültek a német *Walter Röhrl* mellé. A világbajnoki futamokon is számtalan alkalommal okoztak kellemetlen perceket férfi vetélytársaiknak. Talán eredményes helytállásuknak köszönhetően is egyre többen kaptak kedvet a gyengébb nem képviselői közül a ralizáshoz. Az 1990-ben útjára indított nőivilágkupa-sorozatban már nem indulhattak, de mindketten közeli kontaktusban maradtak szeretett sportágukkal. Mouton minden évben lelkes rendezője a szezont záró bajnokok tornájának, míg Pons kisebb szünet után, anyai teendői mellett *Ari Vatanen* oldalán az SMS-csapat színeiben idén visszatért a legjobbak közé.

Az első világkupát a brit *Louise Aitken-Walker* nyerte a svéd *Tina Thörnerrel* az oldalán. Aitken-Walker teljesítményét a királyi család is elismerte, hiszen Erzsébet királynő személyesen tüntette ki a brit sportolót, aki néhány éve visszavonult, családját helyezve előtérbe. Navigátora, Thörner a német *Isolde Holderied* párjaként azonban újra meg újra harcba száll a bajnoki címért, amelyet idén végül begyűjthettek. A győzelemben jelentős szerepe van a német Ralliart Deutschlandnak, amely az 1992-es Európa-bajnokot, *Erwin Webert* is „feláldozta" a hölgyek sikeréért.



Isolde Holderied és Tina Thörner az FIA hölgyvilágkupájának idei nyertesei



Fabrizia Pons hosszú szünet után tért vissza Ari Vatanen párjaként

Az utóbbi években már Magyarországon sem meglepő a női vezetők látványa a legfelső, valamint a II. osztályban. Tavaly a „nagyok" között *Kovács Enikő* igyekezett bizonyítani rátermetségét Suzuki Swifttel, míg idén *Győri Erika* a legkisebb FIAT, egy Cinquecento volánja mögött harcolt a másodpercekért. Mindketten bebizonyították, megtanulták a leckét. Kategóriájukban méltó és sportszerű ellenfeleik vetélytársaiknak. Hasonlóan remekül szerepelt a „kicsik" között *Radóné Sisák Mária*, aki *Horváth Klárával* az oldalán az abszolút tizenharmadik és csoportötödik helyezést szerzett. A gokartbajnok *Forró Juditról* sem feledkezhetünk el, aki idén több alkalommal előfutóként „bontogatta" szárnyait a bajnokságra sokáig esélyes *ifj. Tóth János* húgával *Tóth Krisztinával*.

S természetesen essen szó az Autó-Motor munkatársairól, *Fekete Katalinról*, aki 1992-ben a ralimásodosztályban, és *Kecskeméti Andreáról*, aki idén a Mecsek Ralin bizonyította navigátori tudását.

SZÁGULDÓ BETŰVETŐK

A 27. Mecsek Rali szombati rajtja alighanem életem egyik legizgalmasabb napja volt. Alig mertem elhinni, hogy az egyik előfutó autóban, a 0 rajtszámot viselő, a Stoll Autóház által rendelkezésre bocsátott FIAT Puntóban *Dudás (Kokó) Gyula* navigátora én, *Kecskeméti Andrea* lehetek.

Évek óta élek az autóversenyzés világában, elméletben kiválóan tudom, mi a navigátor dolga, de ezt a gyakorlatban is jól csinálni, igazi kihívás.

A „kaland" pénteken kezdődött, amikor éjszakába nyúlóan lázasan másoltam *Gábor János* itinereit, hogy legalább a jeleket felismerjem, s tudjam, milyen tagolásban kell visszamondanom, hiszen Kokó pontosan elmondja, mit szeretne visszahallani.

A szombati rajtnál izgatottan lapozgattam az itinert, életemben először ültem „majdnem versenyautóban", bár elnézték volna, nem akartam hibázni.

Az első gyorsasági szakasz rajtjánál remegve csatoltam fel a bukósisakot, de a kocka el volt vetve. A célban „a főnök" csak annyit mondott, nem rossz, de ha közben levegőt is veszek néha, biztosan jobb lesz. A gyorsaságik közötti etapon aztán kedvemre gyakorolhattam az ideális időre való érkezést, mindazt, amit elméletben már tudtam, s igen büszke voltam magamra, hogy egyetlen időellenőrzőről sem késtünk, s korán sem érkeztünk. Alig vártam a következő „száguldást", s egyre jobban tetszett ez a szakma. Bevallom, kicsit fájó szívvel adtam át a stafétabotot – a stopperórát és az itinert – kollégámnak, *Petán Péternek*, aki vasárnap diktálta az iramot és az irányt.



Isten hozott – de én viszlek – szólt a szívélyes meghívás Kokótól, hogy merre, azt viszont mi diktáltuk, Petán Péterrel.

A pünkösdi királyságnak hamar vége szakadt, de arra jó volt, hogy megbizonyosodjam arról, amit eddig is sejtettem: ralizni nagyszerű dolog.

MISKOLC NAGYDÍJ Rallye
SZEPTEMBER 2-3-4. '94

ÖTÖDIK FELVONÁS

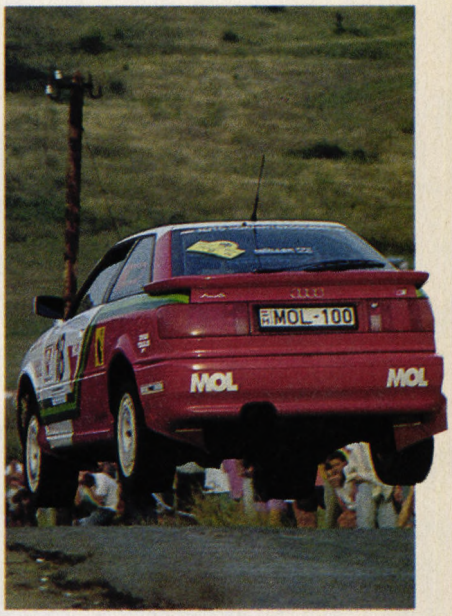






Hosszú szünet után tértek vissza a ralisok a Bükkbe. Az Oroszlán testvérpáros jól szerepelt a nézők lelkes biztatása közben

Repül az Audi dr. Konta Imrével és Mészáros Sándorral





Hosszú évek kihagyása után végre-valahára felújították a miskolci színpadot. Természetesen főpróbát is tartottak a környéken, és csak utána következhetett az igazi visszatérés. Nem volt egyszerű dolguk a rendezőknek, hiszen a színpadácsolás közben nem csak az asztalosokra kellett vigyázniuk. Egy-két jó előre kibérelt páholyban ülő ugyanis nem nézte jó szemmel az önálló igyekezetet. Szerencsére magán az előadáson az előkészítés nehézségei már egyáltalán nem látszottak. A művészek teljes odaadással készültek, és a közönség kedvében járva káprázatos előadást tartottak.

A nagyjelenetet ismét *Ranga* és *ifj. Tóth* alakította. A sors ebben a darabban Rangáékat hozta hátrányosabb helyzetbe, így be kellett érniük a végszavazással. A sikert vitathatatlanul a trónkövetelők könyvelhették el, esélyt adva maguknak a címszerep esetleges megkaparintására is. Erőgyűjtögetés után helyenként csodálatos alakításokat nyújtva lépett ismét fel a *Fer-*

Kozma László mutatványát nemcsak a nézők, hanem a kamerák is figyelemmel kísérték (középen)



A Bertinus Kft. jóvoltából a világbajnoki premier után nem sokkal Magyarországon is megjelentek a Tavriák

MISKOLC NAGYDÍJ Rallye
SZEPTEMBER 2-3-4. '94



A szériábbnál is szériább Opel Kadettet repteti az Orosz–Szaniszló kettős

Ranga László segítői gyűrűjében pihen a következő gyorsasági előtt





A miskolci verseny egy különpróbával kezdődött, amelyet a helyi salakmotoros arénában rendeztek meg

jáncz–Tóth páros. A kisszínpadon zajló előjáték során méltán elkönyvelt sikerét kamatoztatta a későbbiek során is *Horner Péter*, és az őt megillető helyen zárta a programot.

Nagy kérdése volt a műsornak, hogy az *Érdi–Varga* duó mit hoz ki magából annak érdekében, hogy a csúcsra kerüljön. Alakításukba szépséghiba csúszott, így *Gerencsérék* a győztesek nyugalmával hajolhattak meg közönségük előtt. Cseppnyi vigasz lehetett *Oroszlánék* számára, hogy ebben az előadásban ők is kedvezőbb szerephez jutottak, bár ebben közrejátszottak Vizinék is, akik tőlük szokatlan módon óriásit buktak. Ez a fellépés egyébként látható javulást hozott *Tóth Ferenc* színpadi mozgásában is, egyes részeknél már komoly vetélytársa volt a főszereplőknek. A szériások audisai, a *dr. Konta–Mészáros* páros pedig első alkalommal léphetett fel a nagy finálében, ami magukra találásukat bizonyította. Igazán szép párharcot láthattunk a hazai színpadon játszó *Veszprémi* házaspártól és a nyomukban lévő *Szádeczky–Bereczky* duótól. A Peugeot-háborúba egy jó ideig bele-belebeszélt egy rendkívül tehetséges fiatal páros, *Mészáros Attila* és *Mihalovics Miklós* is.

Az előadás abszolút biztosítása, a „jóakarat" ellenére némi kavalkádot okozott a fellépők körében is. A nézőtéri és színpadi rendfenntartók időnként túlértékelték feladatukat, ami többekben kellemetlen emlékeket hagyott.

(M)INNOVEX?

Navigare necesse est, azaz hajózni márpedig kell, mondták a jó latinok, mert még nem ismerték, nem ismerhették a gépkocsit. A régi mondást ma úgy fordíthatnánk, hogy autózni kell. Az árut és az utasokat el kell juttatni rendeltetési helyükre, ha esik, ha fúj. Kedvezőtlen időjárás esetén különösen előtérbe kerül autónk egy olyan alkatrésze, amellyel leginkább úgy vannak legtöbben, mint az egészséggel. Csak akkor vesznek tudomást róla, amikor baj van vele. Természetesnek tartjuk, hogy teljesíti feladatát, és meglehetősen feldühíti az embert, ha egy defekt vagy valamely rossz szándékú szomszéd tréfája miatt nem tudjuk folytatni utunkat. Talán kitalálták már, hogy a gumiabroncsokról van szó, amelyekkel akkor foglalkozunk a legtöbbet, ha elérkezik a csere ideje. Valóban nem egyszerű a döntés. Ma már számtalan márkájú és árkategóriájú gumiabroncs kapható, s nehéz megindokolni, miért éppen az egyik vagy a másik mellett tesszük le voksunkat. Ezért sokan keresgélnek, több viszonteladóhoz is ellátogatnak. Teszik ezt annak ellenére, hogy erre ma már nincs igazán szükség. Az Innovex Kft. üzleti filozófiájának lényege, hogy választékával minden igényt kielégítsen. Árban, minőségben és sokoldalúságban egyaránt.

Személygépkocsi-abroncsok területén ezért kezdtek el a világ egyik vezető márkáját jelentő Pirelli gumikkal foglalkozni. A Pirelli nem szorul bemutatásra, sok magyar autós jár már évek óta nagy megelégedéssel ilyen abroncsokkal. A Pirelli a Formula–1 versenysorozatban is bizonyított, s a tuningcégek mintegy nyolcvan százaléka – tehát tízből nyolc! – is Pirellit ajánl a növelt teljesítményű, sportos autókhoz. Ilyen szupergumi például a 400 km/h sebességnél is biztonságos, felemás mintázatú P Zero. Egy kategóriával lejjebb vagy némi átfedéssel kínálják az év elején bemutatott Pirelli P 5000 Vizzola elnevezésű gumikat, amelyeket a felső közép és a luxuskategóriájú autók számára fejlesztettek ki. A jó mintázatú, kiváló úttartást és vízelvezetést biztosító Vizzolák méretsora 14 colnál kezdődik, ezért csak kevés középkategóriás autóra lehet felszerelni. Azonban a Pirellinél fontosnak tartják a FIAT Tipók, Volkswagen Golfok, Opel Astrák, valamint a többi, ebbe az osztályba sorolható gépkocsik tulajdonosait is. Számukra gyártják a Pirelli legújabb kutatásainak felhasználásával készült, ebben az évben bemutatott P200 Chrono fantázianevű sorozatot, mely nagyszerű vízelvezető képességű felemás mintázata mellett kedvező árával hívja fel magára a figyelmet. További újdonság az a téli gumiabroncs, amelyet kifejezetten az európai időjárási körülményeket tekintetbe véve dolgoztak ki. A W210P jelzéssel ellátott abroncs például olyat tud, amit kevés riválisa. Egyaránt alkalmas a havas, latyakos úton a vonóerő vagy a fékhatás átvitelére, vagy száraz úton akár 210 km/h tempójú száguldásra. Ezért változó útviszonyok mellett is gyorsan és biztonságosan lehet haladni velük. Ezek mellett természetesen a Pirelli megtartotta több régebb óta futó típusát, melyek mindegyike egyfajta összegzése annak az évtizedek óta folyó kutató- és fejlesztőmunkának, amelynek a Pirelli abroncsok világszerte elismert kiváló minősége köszönhető.

Hazánkba szép számmal érkeztek és érkeznek használt nyugati gyártmányú gépkocsik. Ezek között nem egy a sportos kategóriába tartozik, ezért nagy sebességhatárú, jó úttartást biztosító gumiabroncsokat kell rájuk felszerelni. Azonban nem mindenki engedheti meg magának, hogy az esetleg már tízéves kort is megért GTI-jére vagy Gsi-jére Pirelliket szereltessen. Az ő igényeikre számítva szerezte meg az Innovex Kft. az olasz versenypályáról ismerős nevű Monza gumiabroncsok képviseleti jogát. A világ ötödik gumi-előállítójának, a japán Sumitomo cégnek (például a Dunlop is hozzá tartozik) a technológiájával Malayziában készülő abroncsok egyesítik magukban a jó minőség és kedvező árfekvés ma már elengedhetetlen követelményét.

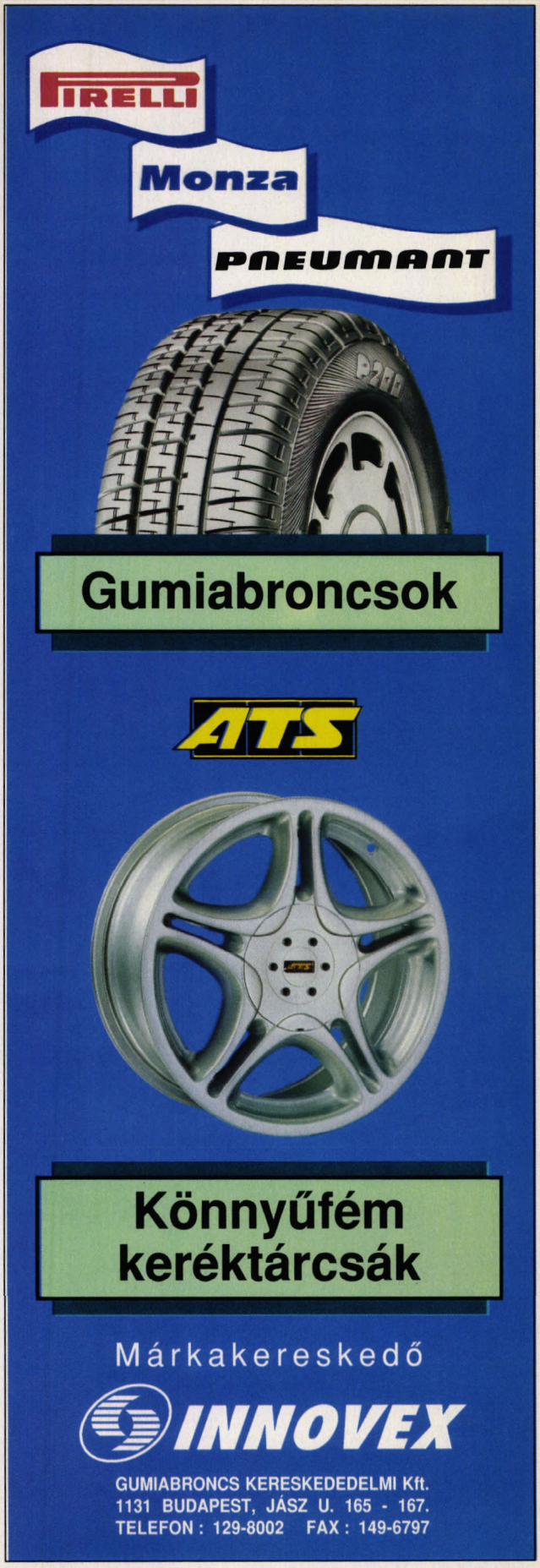
Hasonlóan fontos volt a minőségi szempont a harmadik márkánál, a német Pneumantnál. A volt szocialista országok gyárai közül a Pneumant jelentetett meg először H sebességhatárú (210 km/h) abroncsokat, s ma már ott tartanak, hogy egy típusukat a Porsche is ajánlja némely old timer modelljéhez. E mellett a Pneumant-árak messze alulmúlják más német, illetve nyugat-európai gyártók árait.

A nagyon olcsó, de használható gumit keresők sem maradnak kerékrevaló nélkül. Számukra jövő év elejétől kezdenek forgalmazni rendkívül kedvező árfekvésű abroncsokat, nem szem elől téveszte a minőségi elvárásokat.

Nehéz, talán lehetetlen, olyan típusú és korú autót megnevezni, amihez az Innovexnél nem találni árban és minőségben megfelelőt. De találni mást is. Az Innovex nemcsak személygépkocsikhoz való, hanem tehergépkocsik, kishaszonjárművek, sőt, mezőgazdasági gépek számára használható abroncsokat is kínál.

Az Innovex (Bp. XIII., Jász u. 165–167., telefon:129-8002, illetve 149-6797) nagykereskedő cég, termékeit elsősorban viszonteladóin keresztül forgalmazza. Számukra mindenekelőtt piaci garanciákat biztosít, ami azt jelenti, hogy szerződött partnere közvetlen közelében garantáltan nem köt újabb szerződést, és így nem csinál „házon belüli" konkurenciát. Ezen túlmenően természetes a teljesítményorientált kedvezményrendszer és a vevők és a viszonteladók, valamint a viszonteladók és az Innovex kapcsolatát befolyásoló bel- és külföldi továbbképzési rendszer, amely a viszonteladók számára ingyenes.

Aki további részletekre is kíváncsi, vagy csak egy új testre szabott gumigarnitúrát szeretne autójára, megtalálja Budapesten a XIII. kerület, Jász utca 165–167-ben, vagy telefonon érdeklődhet a 129-8002 és a 149-6797 számon.



RALI-AUTÓK ADATAI







	AUDI COUPÉ S2	FORD ESCORT RS COSWORTH	FORD SIERRA RS COSWORTH
Lökettérfogat/1,7-es turbószorzóval (cm³):	2236/3784	1993/3390	1995/3391
Hengerek száma:	5	4	4
Szelepek száma:	20	16	16
Furat/Löket (mm/mm):	81,0/86,4	90,8/76,9	90,8/77
Sűrítés:	8,5	7,5	8
Legnagyobb teljesítmény (LE/1/min):	300+/4300	300+/6250	290/4700
Legnagyobb forgatónyomaték (Nm/1/min):	560/3800	450/5000	320/3500
Gyújtásrendszer:	Bosch	Weber–Marelli	Weber–Marelli
Feltöltőrendszer:	KKK Turbo	Garrett Turbo	Garrett Turbo
Vezérlés:	2–OHC	2–OHC	2–OHC
Motor elhelyezése:	Elöl hosszában	Elöl hosszában	Elöl keresztben
Differenciálzárak (elől/középen/hátul):	M/V/M	V/V/V	M/V/M
Kuplungtárcsák száma:	2	2	1
Sebességfokozatok száma:	6	7	5
Első fék:	tárcsa (330)	tárcsa (355)	tárcsa (283)
Hátsó fék:	tárcsa (305)	tárcsa (315)	tárcsa (272)
Első kerékfelfüggesztés:	McPherson	McPherson	McPherson
Hátsó kerékfelfüggesztés:	McPherson	ferde lengőkaros	ferde lengőkaros
Hosszúság (mm):	4401	4211	4495
Szélesség (mm):	1716	1734	1700
Magasság (mm):	1375	1425	1360
Tengelytáv (mm):	2548	2550	2610
Nyomtáv elől (mm):	1446	1490	1450
Nyomtáv hátul (mm):	1437	1490	1470
Tömeg (kg):	1303	1220	1420
A homologizáció száma:	A5467	A5466	N5414
A homologizáció dátuma:	1993. 01. 01.	1993. 01. 01.	1990. 08. 01.







	OPEL KADETT GSI	PEUGEOT 205 GTI	SUZUKI SWIFT GTI
Lökettérfogat/1,7-es turbószorzóval (cm³):	1998	1580	1299
Hengerek száma:	4	4	4
Szelepek száma:	16	16	16
Furat/Löket (mm/mm):	86/86	83/73	74/75,5
Sűrítés:	10,5	11	10
Legnagyobb teljesítmény (LE/1/min):	180/6000	140/700	101/6450
Legnagyobb forgatónyomaték (Nm/1/min):	210/4800	240/4000	113/3000
Gyújtásrendszer:	Bosch	Bosch	Suzuki
Feltöltőrendszer:	–	–	–
Vezérlés:	2–OHC	OHC	2–OHC
Motor elhelyezése:	Elöl keresztben	Elöl keresztben	Elöl keresztben
Differenciálzárak (elől/középen/hátul):	–/–/–	M/–/–	–/–/–
Kuplungtárcsák száma:	1	1	1
Sebességfokozatok száma:	5	5	5
Első fék:	tárcsa (256)	tárcsa	tárcsa (213)
Hátsó fék:	tárcsa (236)	tárcsa	dob
Első kerékfelfüggesztés:	McPherson	McPherson	McPherson
Hátsó kerékfelfüggesztés:	kapcsolt hosszlengőkaros	hosszlengőkaros	ferde keresztlengőkaros
Hosszúság (mm):	4000	3705	3745
Szélesség (mm):	1665	1590	1580
Magasság (mm):	1400	1350	1350
Tengelytáv (mm):	2520	2420	2265
Nyomtáv elől (mm):	1400	1380	1365
Nyomtáv hátul (mm):	1405	1345	1340
Tömeg (kg):	1050	920	890
A homologizáció száma:	N5320	A5301	N5382
A homologizáció dátuma:	1988. 01. 01.	1986. 05. 01.	1989. 04. 01.



LADA 2105, 2107
1295/1569
4
8
79/66, 79/80
11
135/8000, 160/8500
150/4000, 200/4500
Lada
–
OHC
Elöl hosszában
–/–/M
1
5
tárcsa (253)
dob
dupla trapézkaros
merev hidas
4045/4145
1610/1620
1440
2425
1350/1365
1305/1320
1000/1060
A5174/A5381
1983. 11. 01./1989. 04. 01.



LANCIA DELTA HF INTEGRALE
1995/3391
4
16
84/90
7,7
300+/7000
430/4500
IAW–Weber
Garrett Turbo
2–OHC
Elöl keresztben
M/V/M
2
6
tárcsa (332)
tárcsa (282)
McPherson
McPherson
3900
1700
1360
2480
1566
1526
1205
A5448
1992. 01. 01.



MAZDA 323 GT–R
1840/3128
4
16
83/85
8,5
280/6000
280/4500
Mazda
IHI Turbo
2–OHC
Elöl keresztben
V/V/V
1
5
tárcsa (257)
tárcsa (251)
McPherson
hossz- és keresztlengőkaros
4035
1690
1390
2450
1445
1435
1200
N5473
1993. 01. 01.



MITSUBISHI GALANT VR–4
1997/3395
4
16
85/88
7,8
270/6400
300/3000
Bosch
Mitsubishi Turbo
2–OHC
Elöl keresztben
V/V/V
2
5
tárcsa (266)
tárcsa (256)
McPherson
ferde lengőkaros
4570
1695
1435
2600
1460
1450
1430
N5364
1988. 05. 01.



TAVRIA (ZAZ–1102)
1092
4
8
72/67
10,5
70/7500
125/7500
Siemens
–
OHC
Elöl keresztben
M/–/–
1
5
tárcsa (236)
dob
McPherson
kapcsolt hosszlengőkaros
3710
1550
1320
2320
1315
1290
750
A5424
1991. 01. 01.



TOYOTA CELICA 4WD
1998/3397
4
16
86/86
8,5
300+/5600
470/4000
EFI
Toyota Turbo
2–OHC
Elöl keresztben
M/V/M
2
6
tárcsa (343)
tárcsa (295)
McPherson
McPherson
4410
1745
1300
2545
1510
1510
1222
A5363
1988. 05. 01.



TRABANT P 601 R
594,5
2
–
72/73
11,5 (7,5)
46/5200
90/5200
Trabant
–
forgótárcsás
Elöl keresztben
M/–/–
1
5
dob (Wartburg)
dob
Keresztlaprugós
Keresztlaprugós
3510
1505
1440
2020
1205
1255
750
A5210
1984. 04. 01.



VOLKSWAGEN GOLF GTI
1781
4
16
81/86,4
10
194/7000
240/4800
Bosch
–
2–OHC
Elöl keresztben
M/–/–
1
5
tárcsa (256)
tárcsa (179)
McPherson
kapcsolt hosszlengőkaros
3985
1665
1405
2475
1425
1420
920
A5295
1986. 03. 01.

27. MECSEK RALLYE
PÉCS '94
SEIKO FOTOPRINT Ford

HATODIK FELVONÁS





Lajtai Zsolt a Mecsek útjain mindig elemében érzi magát, ha csak egy versenyen indul, Pécsett akkor is legjobbak között van



Telt ház. Nem is lehet csodálkozni rajta, hiszen ezen az előadáson sok minden eldőlhetett. Jó forgatókönyvvel álltak elő a pécsiek, bár gyaníthatóan a látványtervező egyéni akciókat is beépített a programba. Talán túlméretezte a hideg jelenetek szá-



A Huberth–Makra páros a vetélytársak megingását kihasználva az abszolút második helyezést szerezte meg



Ifj. Tóth János számára a Mecsek Rali keserűen záródott, hiszen a Toyota motorja felmondta a szolgálatot



Az októberi időjárás alaposan meglepte a versenyzőket, havas körülmények között kellett bizonyítaniuk



A Veszprémi–Veszpréminé páros egész évben remekül szerepelt kategóriájában

A pécsi betonszakaszok nem igazán fekszenek az Audinak, a Tóth–Csökő kettős ennek ellenére odaért a dobogóra



mát és a havazást. Az előadók azonban fogcsikorgatva nekilendültek, és pillanatok alatt átforrósították a légkört. Az *ifj. Tóth–Papp* kettős belépője mindjárt feladta a leckét *Rangáéknak*. A válasz természetesen nem váratott sokáig magára, ám a drámai végkifejlet talán túl korán bekövetkezett. Ifj. Tóthék autója kilehelte lelkét, így nemcsak a felvonás további szerepéről, de a hőn áhított címszerepreményekről is le kellett mondaniuk. A rutinos főszereplők, Ranga László és *Büki Ernő* nem hibázott. Nem játszották túl szerepüket, pusztán aprólékosan kidolgozott éves fellépési tervüket rövidítették meg azzal, hogy már ezután az előadás után lefoglalták a következő szezon címszerepét.

A szériatagozatos előadáson is egymást érték a meglepetések. *Érdiék* és *Oroszlánék* újra a „lent"-nél tartottak, míg *Hubertháknál, Kontáéknál* és *Vizinéknél* a „fent" jött el. A lehető legfurcsább attrakciót *Gerencsérék* iktatták a programba azzal, hogy a biztos és eléggé nyugodtan megszerezhető siker helyett kipattantak a színről. Szokatlan kilépőt mutattak be *Ferjánczék* is, őket általában nem hagyja teljesen cserben autójuk, Pécsett mégis ez történt.

A HungaroLada márkakülönítménye ezen a fellépésen is tökéletes csapatmunkát mutatott, és a kivívott pozícióikat nem engedték ki kezeik közül. Egyelőre vegyes érzelmekkel, de mindenképpen a különlegességekre való figyelemmel szemléli a közönség a két gyári Tavria fellépését. *Bögösék* és *Dékányék* műsorról műsorra javítják eredményeiket. Ebben a darabban nem kellett már szerepelnie a Suzukik megszállottjának, *Pék Lászlónak*. A biztos győzelem tudatában, energiát tartalékolva készült a következő szezonra, ahol tervei szerint külön szerepelnek majd a hazai gyártású „kedvencei".



Olaszországból érkezett az exgyári Lancia Delta, amellyel Horner Péter vette fel a versenyt

A Bögös István vezette kis ukrán Tavria számtalan helyzetben bizonyította, érdemes vele komolyan számolni













Amerikai motorolaj- és üzemanyag-adalékok

wynn's®

- Fáradt, kopott motorok teljesítményének regenerálása.
- Olajszivárgás megszüntetése.
- Motorbelsőtér tisztítása.
- Sebváltó, diffi búgó hangjának megszüntetése.
- Karburátorbefecskendező, adagoló tisztítása.
- Vízhűtőszivárgás eltömítése.
- Versenybenzin-oktánszám növelése.
- Autókozmetikumok.

Kizárólagos magyarországi képviselet: GARIA Kft.
1144 Budapest, Bosnyák u. 43.
Telefon: 183-5922
252-8393





















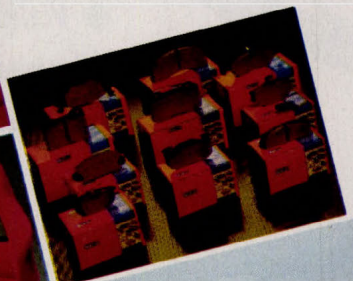














• Sportülések • verseny- és szerelőruhák • „ültető" rugók • bukócsövek • autósdzsekik • sisakok hangosítással • különleges Compomatív keréktárcsák • szabadidő-, távvezető ruhák • 4,6 pontos biztonsági övek • tűzálló alsóruházat • versenygumik • autóspólók • sportkormányok • vezetőcipők • teljesítménynövelő cserekomputerek • autósutazótáskák • homologizációs lapok • versenyfékbetétek • pedálok, taposók • szélkabátok, mellények • spéci vezérműtengelyek •

sparco

A világelső sparco exkluzív sport- és versenyautó-tartozékokat, teljesítményfokozó kiegészítőket forgalmazza:

Garia Kft.
Telefon: 252-8393, 183-5922

FELTÖREKVŐK

BÜKK RALI
1994. JÚLIUS 23–24.
MISKOLC
II. OSZTÁLY

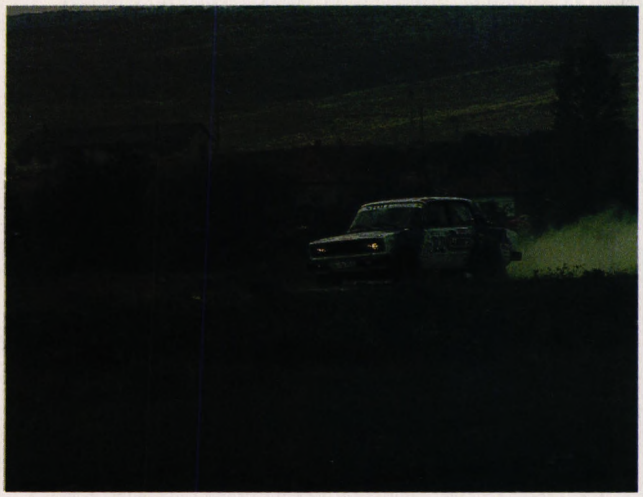
Nevezett: 136 **Nem indult: 28**
Rajtolt: 108 **Kiesett: 55**
Értékelhető: 53 **Kizárva: –**
Gyorsasági szakaszok össztávja: 71 km

Elmerenghetnénk azon, hogy mennyivel izgalmasabb a rali első osztály, mint a technikában fényévekkel lemaradó másodosztály, az úgynevezett utánpótlás. Kinek, ahogy tetszik.

Az „amatőrök" hazai mezőnye igazán népes sereggel büszkélkedhet, hiszen minden futamon száz feletti létszámban sorakoznak a rajtnál. Az idei év már a második, hogy önálló futamot is kaptak, 1993-ban Szekszárd, ez évben pedig Miskolc adott otthont a következő generációnak.

A harc természetesen sokkal kiélezettebb, a versenygépek megközelítőleg azonosak, és az „adok-kapok" játék nem az élen álló hat autó között bonyolódik, mint a „profiknál".

A pályák szélén álló közönség mindig nagy ovációval köszönti a megérkező „kamikazékat", mégis ők a rali mostohagyermekei, hiszen a rivaldafényben az első osztály mezőnye áll.



ABSZOLÚT SORREND

1. Grózly László/Angyalfi Károly		
Alba Regia Rallye Team		
Suzuki Swift GTi		
N/2	38'07"	20 pont
2. László Emil/Dobos Zoltán		
Hungária Rendőregylet		
Lada 2105		
A/7	38'21"	15 pont
3. Szeleczky Tamás/Bőke Attila		
Hegyaljai Adatrend		
Suzuki Swift GTi		
N/2	38'37'	12 pont
4. Mráz Tamás/Majoros Attila		
Mráz Rallye Team		
Peugeot 205 GTi		
N/3	39'00"	10 pont
5. Balogh László/Kalmár Gyula		
Geotim Rallye Team		
Lada 2105		
A/7	39'33"	8 pont
6. Stréhli József/Iványi Sándor		
Autósport Göbölös		
Skoda 130 L		
A/7	40'04"	6 pont
7. Fráter István/Czippán Béla		
Százhalombattai VSE		
Peugeot 205 GTi		
N/3	40'22"	4 pont
8. Bata Zsolt/Medve György		
Nógrád Volán SE		
Lada 2107		
N/3	40'35"	3 pont
9. Boros Csaba/Kollár Péter		
Fortuna Rallye Team		
Suzuki Swift GTi		
A/7	40'47"	2 pont
10. Wieszt János/Kovács István		
CHK Varázs Cerka Team		
Lada 2105		
A/7	41'00"	1 pont

Magyar Köztársaság Rali II. Országos Bajnokság a Hungária Biztosító Rt. Kupáért 1994. évi végeredménye
ABSZOLÚT SORREND

H. NÉV	EGYESÜLET	AUTÓ	OB. I.	OB. II.	OB. III.	OB. IV.	OB. V.	ÖSSZ.
1. Bútor Róbert/Gerőfi Gábor	Autó Ágó Rallye SE	Suzuki Swift GTi	4	20	0	20	15	59
2. Balogh László/Kalmár Gyula	Geotim Rallye Team	Lada 2105	15	15	8	8	0	46
3. Mráz Tamás/Majoros Attila, Ötvös József	Mráz Rallye Team	Peugeot 205 GTi	0	6	10	12	6	34
4. Szeleczky Tamás/Bőke Attila, Vig Zsolt	Hegyaljai Adatrend	Suzuki Swift GTi	0	0	12	0	20	32
5. László Emil/Dobos Zoltán	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	3	0	15	10	4	32
6. Veriga Gábor/Györkő József, Szabó Péter	Selmeczi Rallye Team	Suzuki Swift GTi	0	2	0	15	12	29
7. Stréhli József/Iványi Sándor	Autósport Göbölös	Skoda 130 L	20	0	6	0	0	26
8. Grózly László/Angyalfi Károly	Alba Regia Rallye Team	Suzuki Swift GTi	0	0	20	0	1	21
9. Fráter István/Czippán Béla	Százhalombattai VSE	Peugeot 205 GTi	0	8	4	0	3	15
10. Lakatos Béla/Németh Péter	Stoll SE	Suzuki Swift GTi	0	12	0	0	0	12
11. Födő Imre/Landsmann Antal	Radó Rallye Team	Lada 2105	12	0	0	0	0	12
12. Szabó Csaba/Csoknyai Attila, Őri Sándor	Főtaxi SC	Peugeot 205 GTi	0	0	0	4	8	12
13. Radóné Sisák Mária/Horváth Klára	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTi	0	10	0	1	0	11
14. Tengeri András/Babai Norbert	Miskolc ASE	Suzuki Swift GTi	0	0	0	0	10	10
15. Barna Tibor/Vida József	Nyíregyházi Volán Dózsa	Lada 2105	10	0	0	0	0	10
16. Kopcsándy Ferenc/Kovács József	HKS Mobil ASE	Opel Corsa GSi	8	0	0	2	0	10
17. Dornai Tibor/Travnik Zsolt	Total Car SE	Peugeot 205 GTi	0	0	0	6	0	6
18. Bráner János/Radácsi Zsolt	Haladás SE Debrecen	Lada 2105	6	0	0	0	0	6
19. Ács Tibor/Horváth Zoltán	Balatonföldvári ASE	Peugeot 205 GTi	0	4	0	0	0	4
20. Király Gábor/Király Zoltán	Stoll SE	Lada 2105	0	0	0	3	0	3
21. Orbán István/Lénárt Sándor, Flaskó Gyula	Trade ASC	Lada 2105	0	3	0	0	0	3
22. Bata Zsolt/Medve György	Nógrád Volán SE	Lada 2107	0	0	3	0	0	3
23. Floch István/Gyug Béla, Pénzes László	EP Paulus Rallye Team	Lada 2105	0	0	0	0	2	2
24. Boros Csaba/Kollár Péter	Fortuna Rallye Team	Suzuki Swift GTi	0	0	2	0	0	2
25. Illés István/Bércesi Zsolt	Góliát Rallye Team	Suzuki Swift GTi	2	0	0	0	0	2
26. Sóvári Péter/Kiss Péter	Trade ASC	Lada 2105	0	1	0	0	0	1
27. Wieszt János/Kovács István	CHK Varázs Cerka Team	Lada 2105	0	0	1	0	0	1
28. Réti Miklós/László Béla	Stoll SE	Lada 2105	1	0	0	0	0	1

Bármelyik autótípust választom, az biztos, hogy a Merco-Projekttől fogom lízingelni!



A MERCO-PROJEKT KFT.
A POSTABANK LÍZINGCÉGE

POSTA BANK

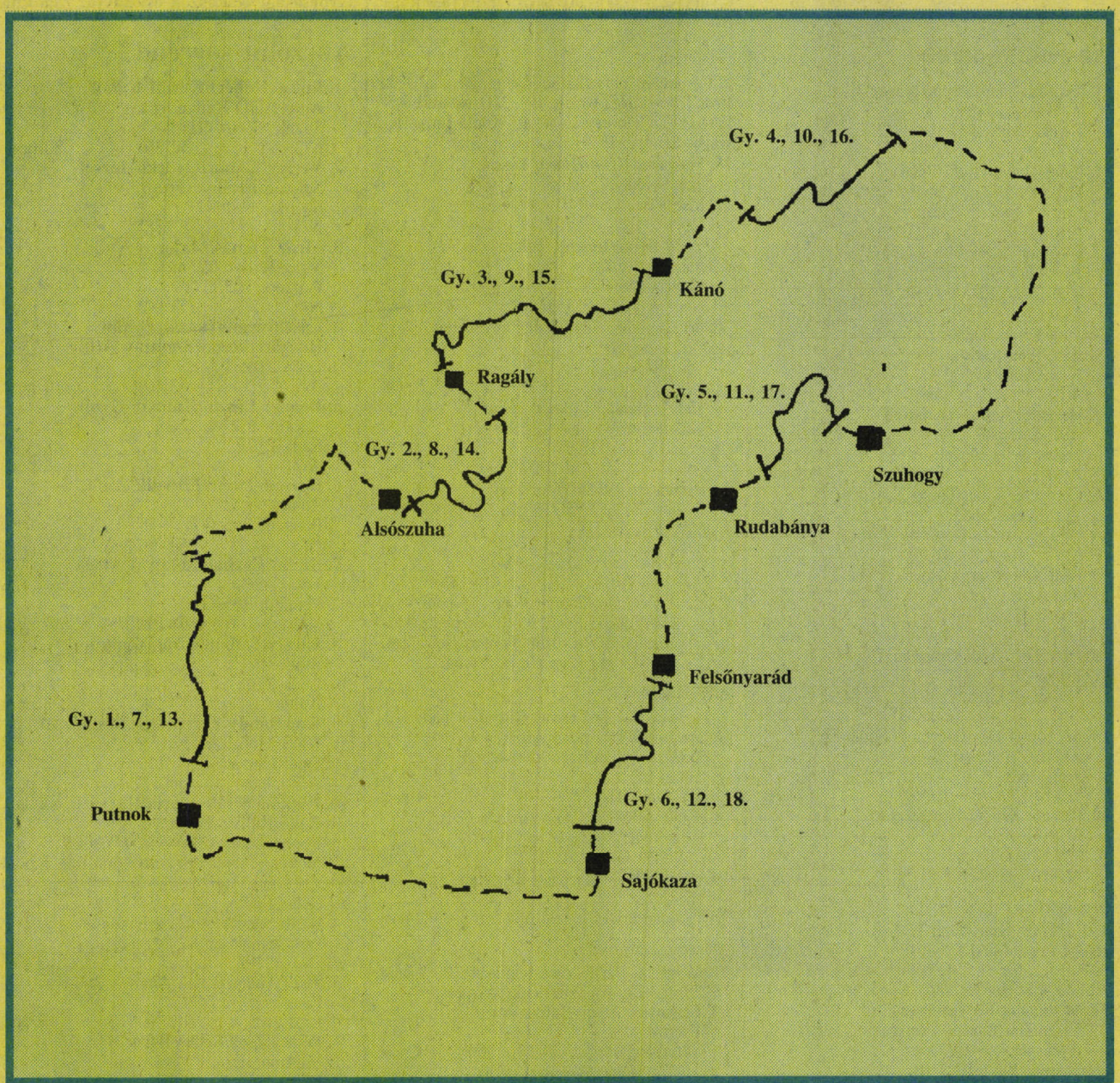
Ajánlatuk meggyőzött:

– a számomra előnyös feltételekről,
– a gyors ügyintézésükről,
– a biztos tulajdonosi háttérről,
– és arról, hogy a bázisérték 25%-os befizetése esetén csak 117 % a lízingszorzó 37 hónapos futamidőre.

MERCO-PROJEKT KFT.

IRODA: 1067 BUDAPEST, SZONDI U. 9. TELEFON: 112-0822, 132-3300/186 FAX: 112-0822 NYITVATARTÁS: HÉTKÖZNAP 08-17
KÉPVISELETEK: 6000 KECSKEMÉT MÁJUS 1. TÉR 6. (ALFÖLD ÁRUHÁZ) TEL/FAX: (76) 483-711/72 NYITVATARTÁS: HÉTKÖZNAP 08-16
8900 ZALAEGERSZEG MÁRTÍROK ÚT 42-44. (KSH ÉPÜLETE) TEL/FAX: (92) 320-684 NYITVATARTÁS: HÉTKÖZNAP 08-16

MISKOLC NAGYDÍJ Rallye
SZEPTEMBER 2-3-4. '94



Gy. 1., 7., 13.,	Putnok–Kelemér	1. Tóth/Papp	03'13"	10. Tóth/Papp	03'05"
Gy. 2., 8., 14.,	Alsószuha–Ragály	2. Ranga/Büki	04'49"	11. Ranga/Büki	03'20"
Gy. 3., 9., 15.,	Ragály–Kánó	3. Ranga/Büki	04'26"	12. Ranga/Büki	02'33"
Gy. 4., 10., 16.,	Szőlősardó–Perkupa	4. Tóth/Papp	03'01"	13. Tóth/Papp	03'12"
Gy. 5., 11., 17.,	Szuhogy–Rudabánya	5. Ranga/Büki	03'18"	14. Tóth/Papp	04'48"
Gy. 6., 12., 18.,	Felsőnyarád–Sajókaza	6. Tóth/Papp	02'35"	15. Ranga/Büki	04'26"
		7. Tóth/Papp	03'10"	16. Ranga/Büki	03'05"
		8. Tóth/Papp	04'48"	17. Ranga/Büki	03'16"
		9. Tóth/Papp	04'31"	18. Ranga/Büki	02'35"



Miskolc Nagydíj '94

1994. szeptember 2–4.
Miskolc

Nevezett: 84 **Nem indult: 30**
Rajtolt: 54 **Kiesett: 18**
Értékelhető: 33 **Kizárva: 3**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 118,2 km

Abszolút sorrend

1. ifj. Tóth János/Papp György
Waltham Autósport
Toyota Celica 4WD
A/10 1:04'33" 20 pont

2. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:05'31" 15 pont

3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba
Váci Autó SE
Ford Escort RS Cosworth
A/10 1:06'50" 12 pont

4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán
JHK-Hitachi Juhász SE
Audi Coupé S2
A/10 1:08'16" 10 pont

5. Horner Péter/Kerék István
OSC Autósport
Lancia Delta HF Integrate
A/10 1:09'42" 8 pont

6. Gerencsér Tibor/Bahtó Zoltán
Áfor SC Budapest
Ford Escort RS Cosworth
N/5 1:11'28" 6 pont

7. Érdi Tibor/Varga István
Érdi Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 1:12'01" 4 pont

8. Oroszlán László/Oroszlán Tibor
Rawex SC
Mitsubishi Galant VR–4
N/5 1:13'37" 3 pont

9. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor
Áfor SC Budapest
Audi Coupé S2
N/5 1:15'09" 2 pont

10. Ferencz Sándor/Ferencz József
BNB FF Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 1:15'36" 1 pont

A-csoport

1. ifj. Tóth János/Papp György, 20 pont – 2. Ranga László/Büki Ernő, 15 – 3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 12 – 4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 10 – 5. Horner Péter/Kerék István, 8 – 6. Ferenc Sándor/Ferencz József, 6–

7. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.
Nyíregyházi Volán Dózsa
Peugeot 205 GTi
A/8 1:16'48" 4 pont

8. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos
Áfor SC Budapest
Peugeot 205 GTi
A/8 1:17'18" 3 pont

9. Balatonyi Árpád/Domján Attila
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/6–7 1:18'09" 2 pont

10. Halász Zsolt/Táborszky Attila
Calypso Rallye Team
Opel Kadett GSi
A/9 1:18'37" 1 pont

N-csoport

1. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 20 pont – 2. Érdi Tibor/Varga István, 15 – 3. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 12 – 4. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor, 10 –

5. Mészáros Gábor/Jakab László
Stratos Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 1:16'49" 8 pont

6. Radó István/Kőszegi Zoltán
Radó Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 1:20'47" 6 pont

8. dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán
OSC Autósport
Opel Kadett GSi
N/4 1:23'45" 3 pont

9. Halász Dezső/Atrakocsi István
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Peugeot 205 GTi
N/3 1:26'58" 2 pont

10. Dudinszky István/Tóth Zsolt
Kontor Gázautó ASC
Suzuki Swift GTi
N/1–2 1:27'15" 1 pont

A/10 géposztály

1. ifj. Tóth János/Papp György, 9 pont – 2. Ranga László/Büki Ernő, 6 – 3. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 4 – 4. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 3 – 5. Horner Péter/Kerék István, 2

A/9 géposztály

1. Ferencz Sándor/Ferencz József, 9 pont – 2. Halász Dezső/Táborszky Attila, 6 –

3. Trexler Zoltán/Herr Mátyás
Főtaxi SC
VW Golf GTi 1:19'49" 4 pont

Grózly Attila/Szőts Andrea
Albe Regia Rallye Team
VW Golt GTi 1:20'55" 3 pont

5. Németh Zsolt/Korpácsi Brigitta
Biner SE
Peugeot 205 GTi 1:33'21" 2 pont

A/8 géposztály

1. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É., 9 pont – 2. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos, 6 –

3. Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage 1:21'56" 4 pont

4. Matics Mihály/Baranyai Attila
Autósport Göbölös
Lada 21074 1:30'15" 3 pont

5. Fehér István/Varga Tamás
Kiskunsági ÁG Medosz SK
Lada 21074 1:37'46" 2 pont

A/6–7 gépozstály

1. Balatonyi Árpád/Domján Attila, 9 pont

2. Raus Tibor/Pindzulya Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105 1:19'14" 6 pont

3. Kozma László/Kiss József
Haladás SE Debrecen
Lada 2105 1:21'55" 4 pont

4. Bögös Sándor/Mohácsi László
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:22'49" 3 pont

5. Tisza Andor/Lipták János
Fanatic Rallye SC
Lada 2105 1:25'00" 2 pont

6. Réthey Zsolt/Réthey Tibor
Szinkron SE
Lada 2105 1:26'14" 1 pont

N/4–5 összevont géposztály

1. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 9 pont – 2. Érdi Tibor/Varga István, 6 – 3. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 4 – 4. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor, 3 – 5. Mészáros Gábor/Jakab László, 2 – 6. dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán 1

N/1–2–3 összevont géposztály

1. Radó István/Kőszegi Zoltán, 9 pont – 2. Martin László/dr. Izsák Attila, 6 – 3. Halász Dezső/Atrakocsi István, 4 – 4. Dudinszky István/Tóth Zsolt, 1

Miskolc Nagydíj '94

1994. szeptember 2–4.
Miskolc II. osztály

Nevezett: 132 **Nem indult: 30**
Rajtolt: 102 **Kiesett: 31**
Értékelhető: 65 **Kizárva: 6**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 78,8 km

Abszolút sorrend

1. Bútor Róbert/Gerőfi Gábor
Autó ÁGO Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 52'30" 20 pont

2. Veriga Gábor/Györkő József
Selmeczi Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 52'35" 15 pont

3. Mráz Tamás/Majoros Attila
Mráz Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 53'00" 12 pont

4. László Emil/Dobos Zoltán
Hungária Rendőregylet
Lada 2105
A/7 53'09" 10 pont

5. Balogh László/Kalmár Gyula
Geotim Rallye Team
Lada 2105
A/7 53'33" 8 pont

6. Dornai Tibor/Travnik Zsolt
Total Car SE
Peugeot 205 GTi
N/3 54'06" 6 pont

7. Szabó Csaba/Csoknyai Attila
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi
N/3 54'22" 4 pont

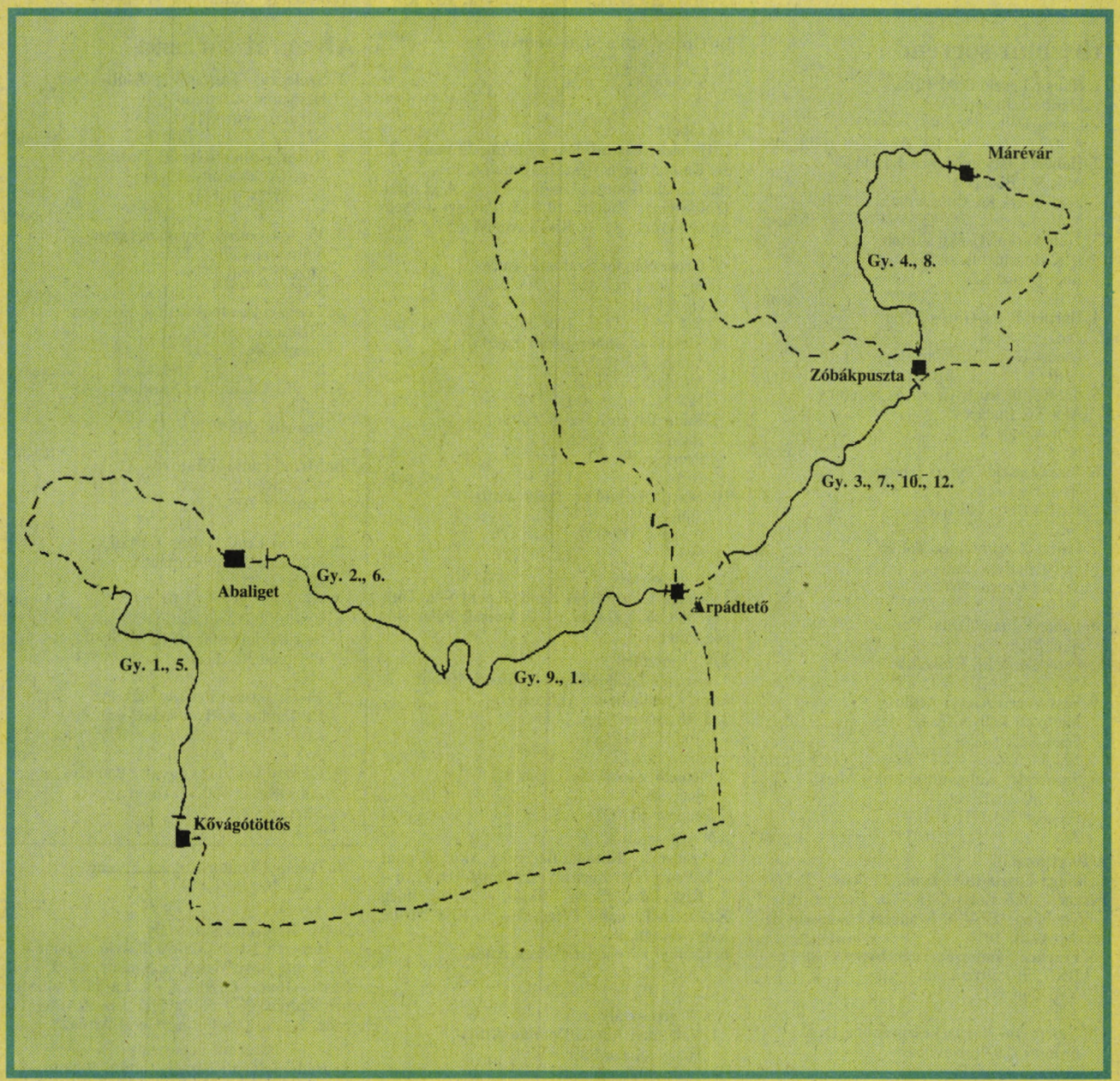
8. Király Gábor/Király Zoltán
Stoll SE
Lada 2105
A/7 54'24" 3 pont

9. Kopcsándy Ferenc/Kovács József
HKS Mobil ASE
Opel Corsa GSi
A/7 54'31" 2 pont

10. Radóné Sisák Mária/Horváth Klára
Radó Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 54'36" 1 pont

27. MECSEK RALLYE PÉCS '94

SEIKO FOTOPRINT Ford



Gy. 1., 5.,	Kővágótöttös—Nyárásvölgy	1.	Tóth/Papp	05'15"	7.	Tóth/Papp	03'40"
Gy. 2., 6.,	Abaliget—Árpádtető	2.	Ranga/Büki	08'14"	8.	Ferjáncz/Tóth	08'14"
Gy. 3., 7., 10., 12.,	Józsefháza—Zobákpuszta	3.	Tóth/Papp	03'40"	9.	Ranga/Büki	05'07"
		4.	Tóth/Papp	07'41"	10.	Tóth/Csökő	04'00"
Gy. 4., 8.,	Márévár—Zobákpuszta	5.	Ranga/Büki	05'05"	11.	Ranga/Büki	04'55"
Gy. 9., 11.,	Pécs-Camping—Árpádtető	6.	Tóth/Papp	08'07"	12.	Ranga/Büki	03'57"



27. Mecsek Rali

1994. október 7–9.

Pécs

Nevezett: 86 **Nem indult: 21**
Rajtolt: 65 **Kiesett: 17**
Értékelhető: 46 **Kizárva: 2**
Gyorsasági szakaszok össztávja: 135 km

Abszolút sorrend

1. Ranga László/Büki Ernő
Marlboro Rallye Team
Lancia Delta Integrale
A/10 1:08'25" 20 pont

2. Huberth István/Makra László
Áfor SC Budapest
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:12'57" 15 pont

3. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán
JHK-Hitachi Juhász SE
Audi Coupé S2
A/10 1:13'04" 12 pont

4. Horner Péter/Görög Péter
OSC Autósport
Lancia Delta HF Integrale
A/10 1:13'35" 10 pont

5. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor
Áfor SC Budapest
Audi Coupé S2
N/5 1:13'40" 8 pont

6. Vizin László/Gönczi László
Bajai Spartacus Vízügy SC
Lancia Delta HF Integrale
N/5 1:13'48" 6 pont

7. Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán
Lajtai Rallye Team
Toyota Celica 4WD
N/5 1:14'27" 4 pont

8. Palágyi József/Antal Ferenc
Stoll SE
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:15'44" 3 pont

9. Kiss Ferenc/Géczi Attila
Marlboro Rallye Team
Opel Kadett GSi
N/4 1:15'48" 2 pont

10. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos
Áfor SC Budapest
Peugeot 205 GTi
A/8 1:16'35" 1 pont

A/10 géposztály
1. Ranga László/Büki Ernő, 20 pont – 2. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 15 – 3. Horner Péter/Görög Péter, 12 – 4. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos, 10 –

5. Ferencz Sándor/Ferencz József
BNB FF Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 1:16'56" 8 pont

6. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.
Nyíregyházi Volán Dózsa
Peugeot 205 GTi
A/8 1:17'11" 6 pont

7. Kiss László/Bedő Miklós
HungaroLada Rallye SE
Lada 21074
A/8 1:18'19" 4 pont

8. Hideg Krisztián/Tarnafői Péter
Hideg Team SE
Lada 2107
A/8 1:20'07" 3 pont

9. Kiss Attila/Végh Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada Szamara
A/8 1:20'23" 2 pont

10. Grózly Attila/Szőts Andrea
Alba Regia Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 1:20'59" 1 pont

N csoport
1. Huberth István/Makra László, 20 pont – 2. dr. Katona Imre/Mészáros Sándor, 15 – 3. Vizin László/Gönczi László, 12. – 4. Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán, 10 – 5. Palágyi József/Antal Ferenc, 8 – 6. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 6 –

7. Orosz Sándor/Szaniszló Imre
Invesza Opel ASE
Opel Kadett GSi
N/4 1:19'26" 4 pont

8. Mészáros Gábor/Jakab László
Stratos Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 1:19'31" 3 pont

9. Radó István/Kőszegi Zoltán
Radó Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 1:21'44" 2 pont

10. Martin László/dr. Izsák Attila
Stoll SE
Peugeot 205 GTi
N/3 1:21'53" 1 pont

A/10 géposztály
1. Ranga László/Büki Ernő, 9 pont – 2. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 6 – 3. Horner Péter/Görög Péter, 4

A/9 géposztály
1. Ferencz Sándor/Ferencz József, 9 pont – 2. Grózly Attila/Szőts Andrea, 6 –
3. Tóth István/Nagy János
Áfor SC Budapest
Opel Astra GSi 1:26'55" 4 pont

4. Németh Zsolt/Szőri Attila
Biner SE
Peugeot 205 GTi 1:34'33" 3 pont

A/8 géposztály
1. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos, 9 pont – 2. Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É., 6 – 3. Kiss László/Bedő Miklós, 4 – 4. Hideg Krisztián/Tarnafői Péter, 3 – 5. Kiss Attila/Végh Zoltán, 2 –

6. Csángó Ferenc/Dr. Varga Attila
Tempó Rallye Club
Lada 2107 1:22'28" 1 pont

A/6–7 géposztály

1. Balatonyi Árpád/Domján Attila
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105 1:21'59" 9 pont

2. Páldi Zsolt/Csépány Csaba
Balatonföldvári ASE
Lada 2105 1:23'27" 6 pont

3. Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105 1:23'33" 4 pont

4. Kozma László/Kiss József
Haladás SE Debrecen
Lada 2105 1:24'17" 3 pont

5. Bögös Sándor/Mohácsi László
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:25'42" 2 pont

6. Dékány Sándor/Lukács Ferenc
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:26'34" 1 pont

N/4–5 összevont géposztály
1. Huberth István/Makra László, 9 pont – 2. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor, 6 – 3. Vizin László/Gönczi László, 4 – 4. Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán, 3 – 5. Palágyi József/Antal Ferenc, 2 – 6. Kiss Ferenc/Géczi Attila, 1

N/1–2–3 összevont géposztály
1. Radó István/Kőszegi Zoltán, 9 pont – 2. Martin László/dr. Izsák Attila, 6 –
3. Nagy Zoltán/Király Gábor
Góliát Rallye Team
Peugeot 205 GTi 1:22'26" 4 pont

4. Pintér Márió/Ferenczy Attila
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi 1:23'04" 3 pont

5. Murányi János/Tóth Csaba
Mercurius ASC
Peugeot 205 R 1:25'54" 2 pont

6. Dudinszky István/Tóth Zsolt
ASC Kiskőrös
Suzuki Swift GTi 1:27'34" 1 pont

27. Mecsek Rali

1994. október 7–9.

Pécs II. osztály

Nevezett: 138 **Nem indult: 31**
Rajtolt: 107 **Kiesett: 24**
Értékelhető: 81 **Kizárva: 2**
Gyorsasági szakaszok össztávja: 89 km

Abszolút sorrend

1. Szeleczky Tamás/Víg Zsolt
Hegyaljai Adatrend
Suzuki Swift GTi
N/2 1:00:39 20 pont

2. Bútor Róbert/Gerőfi Gábor
Autó ÁGO Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 1:01:13 15 pont

3. Veriga Gábor/Györkő József
Selmeczi Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 1:01:37 12 pont

4. Tengeri András/Babai Norbert
Miskolci ASE
Suzuki Swift GTI
N/2 1:01:40 10 pont

5. Szabó Csaba/Őri Sándor
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi
N/3 1:01:57 8 pont

6. Mráz Tamás/Majoros Attila
Mráz Rallye Team
Peugeot 205 GTi
N/3 1:02:23 6 pont

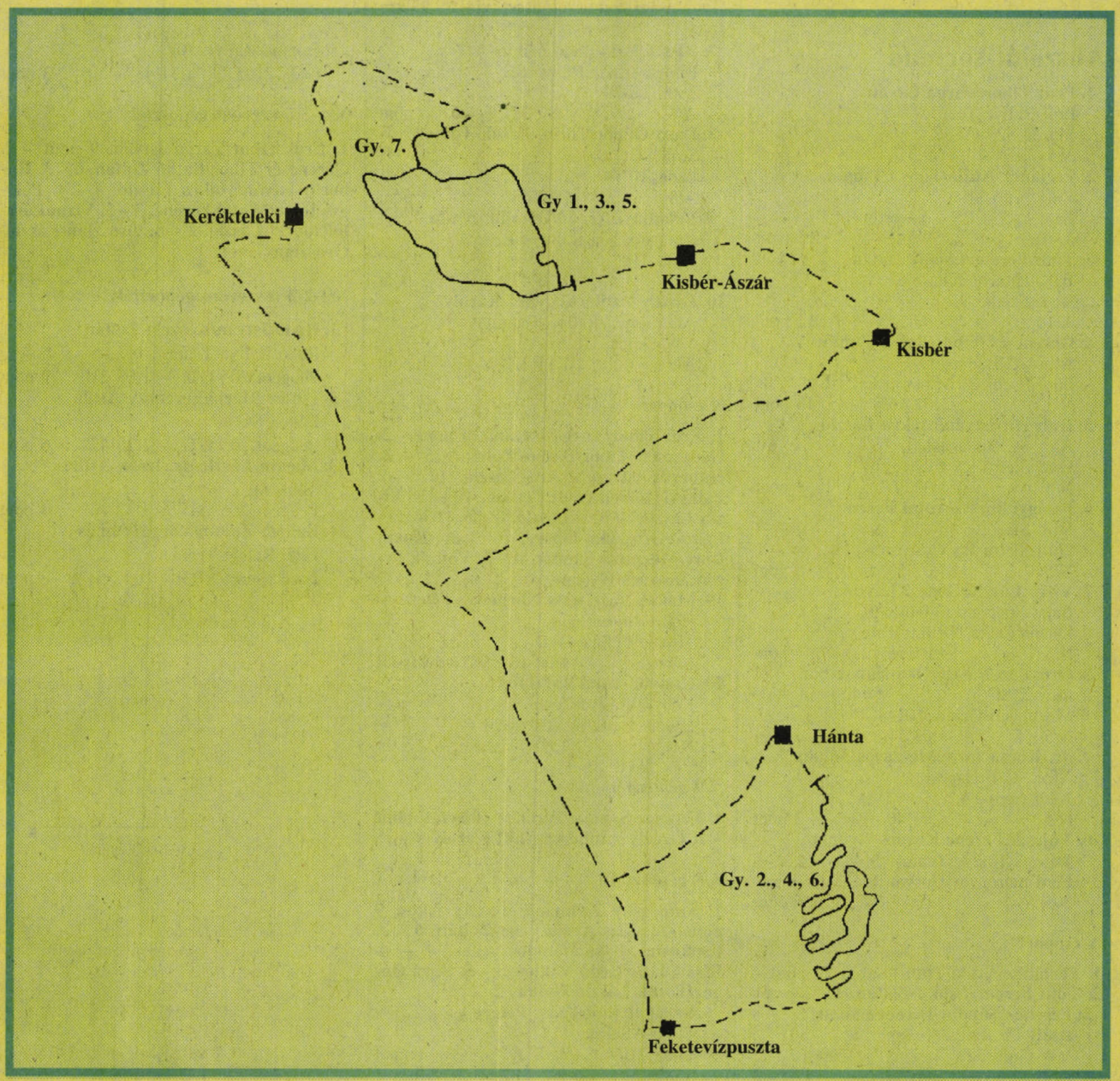
7. László Emil/Dobos Zoltán
Hungária Rendőregylet
Lada 2105
A/7 1:02:24 4 pont

8. Fráter István/Czippán Béla
Százhalombattai VSE
Peugeot 205 GTi
N/3 1:02:58 3 pont

9. Floch István/Pénzes László
EP Paulus Rallye Team
Lada 2105
A/7 1:03:11 2 pont

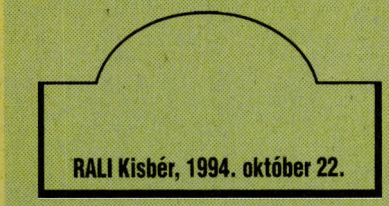
10. Grózly László/Angyalfi Károly
Alba Regia Rallye Team
Suzuki Swift GTi
N/2 1:03:13 1 pont

RALI Kisbér, 1994. október 22.



Gy. 1., 3., 5., Kisbér-Ászár—Kisbér-Ászár (körverseny)
Gy. 2., 4., 6., Hánta—Feketevízpuszta
Gy. 7., Kisbér-Ászár—Kisbér-Ászár

1.	Érdi/Varga	10'47"
2.	Ferjáncz/Tóth	08'25"
3.	Érdi/Varga	10'39"
4.	Érdi/Varga	08'19"
5.	Ferjáncz/Tóth	10'33"
6.	Érdi/Varga	08'10"
7.	Ferjáncz/Tóth	02'39"



Kisbér Rali

1994. október 21–22.

Kisbér

Nevezett:57 **Nem indult: 8**
Rajtolt: 49 **Kiesett: 14**
Értékelhető: 33 **Kizárva: 2**

Gyorsasági szakaszok össztávja: 85,95 km

Abszolút sorrend

1. Érdi Tibor/Varga István
Érdi Rallye Team
Mazda 323 GT–R
N/5 59'47" 20 pont
2. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba
Váci Autó SE
Ford Escort RS Cosworth
A/10 59'54" 15 pont
3. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán
JHK–Hitachi Juhász SE
Audi Coupe S2
A/10 1:00'14" 12 pont
4. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán
Áfor SC Budapest
Ford Escort RS Cosworth
N/5 1:01'46" 10 pont
5. Huberth István/Makra László
Áfor SC Budapest
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:02'30" 8 pont
6. Palágyi József/Antal Ferenc
Stoll SE
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:02'53" 6 pont
7. Vizin László/Gönczi László
Bajai Spartacus Vízügy SC
Lancia Delta HF Integrale
N/5 1:02'56" 4 pont
8. Oroszlán László/Oroszlán Tibor
Rawex SC
Mitsubishi Galant VR–4
N/5 1:03'11" 3 pont
9. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor
Áfor SC Budapest
Audi Coupé S2
N/5 1:03'40" 2 pont
10. Vojcsik Ferenc/Kovács György
Vojcsik Rallye Team
Ford Sierra RS Cosworth
N/5 1:03'49" 1 pont

A csoport

1. Ferjáncz Attila/Tóth Csaba, 20 pont – 2. Tóth Ferenc/Csökő Zoltán, 15 –
3. Ferencz Sándor/Ferencz József
BMB FF Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 1:06'09" 12 pont
4. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos
Áfor SC Budapest
Peugeot 205 GTi
A/8 1:06'51" 10 pont
5. Kiss Attila/Végh Zoltán
HungaroLada Rallye SE
Lada Szamara
A/8 1:08'39 8 pont
Csukovics István/Gajdos Ákos
Váci Autó SE
Mitsubishi Mirage
A/8 1:09'05" 6 pont
7. Kiss László/Bedő Miklós
HungaroLada Rallye SE
Lada 21074
A/8 1:09'27" 4 pont
8. Dara Gábor/Török László Gábor
Stoll SE
Lada 21074
A/8 1:10'40" 3 pont
9. Balatonyi Árpád/Domján Attila
HungaroLada Rallye SE
Lada 2105
A/7 1:10'47" 2 pont
10. Grózly Attila/Angyalfi Károly
Alba Regia Rallye Team
VW Golf GTi
A/9 1:11'12" 1 pont

N csoport

1. Érdi Tibor/Varga István, 20 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 15 – 3. Huberth István/Makra László, 12. – 4. Palágyi József/Antal Ferenc, 10 – 5. Vizin László/Gönczi László, 8 – 6. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 6 – 7. dr. Konta Imre/Mészáros Sándor, 4 – 8. Vojcsik Ferenc/Kovács György, 3 –
9. Maksa Imre/Vass Norbert
Hód Rallye Team
Toyota Celica 4WD
N/5 1:04'16" 2 pont
10. Kanyik Antal/Balló Pál
Kanyik Rallye Team
Lancia Delta HF Integrale
N/5 1:04'39" 1 pont

A/9 géposztály

1. Ferencz Sándor/Ferencz József, 9 pont – 2. Grózly Attila/Angyalfi Károly, 6

A/8 géposztály

1. Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos, 9 pont – 2. Kiss Attila/Végh Zoltán, 6 – 3. Csukovics István/Gajdos Ákos, 4 – 4. Kiss László/Bedő Miklós, 3 – 5. Dara Gábor/Török László Gábor, 2 –
6. Szilágyi János/Kiss Péter
Stille ASC
Lada 2107 1:11'29" 1 pont

A/7 géposztály

1. Balatonyi Árpád/Domján Attila, 9 pont –
2. Turáni Tamás/Fogarasi Krisztina
El-Ton Varázs Garázs SE
Trabant 601 SE
1:19'43" 6 pont
3. Bögös Sándor/Mohácsi László
Posta Járműtelep SE
Tavria 1102 1:22'01" 4 pont
4. Tisza Andor/Lipták János
Fanatic Rallye SC
Lada 2105 1:31'48" 3 pont

N/4–5 összevont géposztály

1. Érdi Tibor/Varga István, 9 pont – 2. Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán, 6 – 3. Huberth István/Makra László, 4 – 4. Palágyi József/Antal Ferenc, 3 – 5. Vizin László/Gönczi László, 2 – 6. Oroszlán László/Oroszlán Tibor, 1

N/1-2-3 összevont géposztály

1. Radó István/Kőszegi Zoltán
Radó Rallye Team
Peugeot 205 GTi 1:09'21" 9 pont
2. Pintér Márió/Ferenczy Attila
Főtaxi SC
Peugeot 205 GTi 1:10'47" 6 pont
3. Martin László/dr. Izsák Attila
Stoll SE
Peugeot 205 GTi 1:12'16" 4 pont
4. Balogh Zoltán/Varga Tamás
Frici Rallye Team
Ford Escort XR3i 1:12'51" 3 pont

Magyar Köztársasági Rali I. Országos Bajnokság a Hungária Biztosító Rt. Kupáért 1994. évi végeredménye

Abszolút sorrend

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Ranga László/Büki Ernő	Marlboro Rallye Team	Lancia Delta HF Integrale	95
2.	Ifj. Tóth János/Papp György	Váci Autó SE	Toyota Celica 4WD	82
3.	Ferjáncz Attila/Tóth Csaba	Váci Autó SE	Ford Escort RS Cosworth	64
4.	Tóth Ferenc/Csökő Zoltán	JHK-Hitachi Juhász SE	Audi Coupé S2	52
5.	Érdi Tibor/Varga István	Érdi Rallye Team	Mazda 323 GT-R	44
6.	Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán	Áfor SC Budapest	Ford Escort RS Cosworth	38
7.	Huberth István/Makra László	Áfor SC Budapest	Ford Sierra RS Cosworth	30
8.	Horner Péter/Kerék István	OSC Autósport	Lancia Delta HF Integrale	26
9.	Vizin László/Gönczi László	Bajai Spartacus Vízügy SC	Lancia Delta HF Integrale	22
10.	Faragó Sz. András/Gergely Ferenc	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	20
11.	Palágyi József/Antal Ferenc	Stoll SE	Ford Sierra RS Cosworth	13
12.	dr. Konta Imre/Mészáros Sándor	Áfor SC Budapest	Audi Coupé S2	12
13.	Túri Tamás/Tóth Imre	Népliget Motorsport SE	Mazda 323 GT-R	10
14.	Oroszlán László/Oroszlán Tibor	Rawex SC	Mitsubishi Galant VR-4	10
15.	Kiss Ferenc/Géczi Attila	Marlboro Rallye Team	Opel Kadett GSi	8
16.	Vojcsik Ferenc/Kovács György	Vojcsik Rallye Team	Ford Sierra RS Cosworth	7
17.	Keszler Mátyás/Hering Gyula	Stoll SE	Lancia Delta HF Integrale	4
18.	Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán	Lajtai Rallye Team	Toyota Celica 4WD	4
19.	Ferencz Sándor/Ferencz József	BMB FF Rallye Team	VW Golf GTi	4
20.	Kiss Attila/Végh Zoltán	HungaroLada Rallye SE	Lada Szamara	2
21.	Szabó Gergely/Penderik László	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	2
22.	Varga Zoltán/Pénzes László	Stoll SE	Lada 2107	1
23.	Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos	Áfor SC Budapest	Peugeot 205 GTi	1
24.	Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.	Nyíregyházi Volán Dózsa	Peugeot 205 GTi	1

A csoport (túrakocsik -javított szériaautók)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Ranga László/Büki Ernő	Marlboro Rallye Team	Lancia Delta HF Integrale	95
2.	Ifj. Tóth János/Papp György	Váci Autó SE	Toyota Celica 4WD	82
3.	Ferjáncz Attila/Tóth Csaba	Váci Autó SE	Ford Escort RS Cosworth	69
4.	Tóth Ferenc/Csökő Zoltán	JHK-Hitachi Juhász SE	Audi Coupé S2	58
5.	Ferencz Sándor/Ferencz József	BMB FF Rallye Team	VW Golf GTi	36
6.	Horner Péter/Kerék István	OSC Autósport	Lancia Delta HF Integrale	32
7.	Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos	Áfor SC Budapest	Peugeot 205 GTi	27
8.	Faragó Sz. András/Gergely Ferenc	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	22
9.	Kiss Attila/Végh Zoltán	HungaroLada Rallye SE	Lada Szamara	18
10.	Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.	Nyíregyházi Volán Dózsa	Peugeot 205 GTi	18
11.	Kiss László/Bedő Miklós	HungaroLada Rallye SE	Lada 21074	14
12.	Matics Mihály/Barassó László/Baranyai Attila	Autósport Göbölös	Lada 2107	12
13.	Balatonyi Árpád/Domján Attila	HungaroLada Rallye SE	Lada 2105	12
14.	Varga Zoltán/Pénzes László	Stoll SE	Lada 2107	10
15.	Keszler Mátyás/Hering Gyula	Stoll SE	Lancia Delta HF Integrale	8
16.	Csukovics István/Gajdos Ákos	Váci Autó SE	Mitsubishi Mirage	8
17.	Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán	HungaroLada Rallye SE	Lada 2105	6
18.	Geiger Miklós/Ziener György	Autó Profi Rallye Team	VW Golf GTi	4
19.	Trexsler Zoltán/Herr Mátyás	Főtaxi SC	VW Golf GTi	4
20.	Hideg Krisztián/Tajnafői Péter	Hideg Team SE	Lada 2107	3
21.	Dara Gábor/Török László Gábor	Stoll SE	Lada 21074	3
22.	Csángó Ferenc/dr. Varga Attila	Tempó Rallye Club	Lada 2107	2
23.	Tóth István/Nagy János	Áfor SC Budapest	Opel Astra GSi	2
24.	Héder Lajos/Héder Gyula	Váci Autó SE	Lada 2107	2
25.	Németh Gyula/Glancz István	Mikron SC	Lada 21074	2
26.	Grózly Attila/Szőts Andrea/Angyalfi Károly	Alba Regia Rallye Team	VW Golf GTi	2
27.	Halász Zsolt/Táborszky Attila	Calypso Rallye Team	Opel Kadett GSi	1

A/10 géposztály (2000 cm³ felett)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Ranga László/Büki Ernő	Marlboro Rallye Team	Lancia Delta HF Integrale	42
2.	Ifj. Tóth János/Papp György	Váci Autó SE	Toyota Celica 4WD	34
3.	Ferjáncz Attila/Tóth Csaba	Váci Autó SE	Ford Escort RS Cosworth	17
4.	Tóth Ferenc/Csökő Zoltán	JHK-Hitachi Juhász SE	Audi Coupé S2	14
5.	Horner Péter/Kerék István	OSC Autósport	Lancia Delta HF Integrale	10
6.	Faragó Sz. András/Gergely Ferenc	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	7
7.	Keszler Mátyás/Hering Gyula	Stoll SE	Lancia Delta HF Integrale	2
8.	Szivák Zoltán/Tormási Ferenc	Lőrinczi Autósport SE	Audi 90 quattro	1

A/9 géposztály (1601—2000 cm³-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Ferencz Sándor/Ferencz József	BMB FF Rallye Team	VW Golf GTi	36
2.	Trexler Zoltán/Herr Mátyás	Főtaxi SC	VW Golf GTi	29
3.	Grózly Attila/Szőts Andrea/Angyalfi Károly	Alba Regia Rallye Team	VW Golf GTi	18
4.	Tóth István/Nagy János	Áfor SC Budapest	Opel Astra GSi	12
5.	Németh Zsolt/Szőri Attila/Korpácsi Brigitta	Biner SE	Peugeot 205 GTi	11
6.	Geiger Miklós/Ziener György	Autó Profi Rallye Team	VW Golf GTi	9
7.	Hostnik József/R. Lovag Zoltán/Schultz Ferenc	CHK Varázs Cerka Team	VW Golf GTi	9
8.	Halász Zsolt/Táborszky Attila	Calypso Rallye Team	Opel Kadett GSi	6

A/8 géposztály (1301—1600 cm³-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Szádeczky Kálmán/Bereczky Ákos	Áfor SC Budapest	Peugeot 205 GTi	30
2.	Veszprémi Barna/Veszpréminé D. É.	Nyíregyházi Volán Dózsa	Peugeot 205 GTi	24
3.	Kiss Attila/Végh Zoltán	HungaroLada Rallye SE	Lada Szamara	17
4.	Matics Mihály/Barassó László/Baranyai Attila	Autósport Göbölös	Lada 2107	17
5.	Csukovics István/Gajdos Ákos	Váci Autó SE	Mitsubishi Mirage	17
6.	Kiss László/Bedő Miklós	HungaroLada Rallye SE	Lada 21074	16
7.	Varga Zoltán/Pénzes László	Stoll SE	Lada 2107	13
8.	Csángó Ferenc/dr. Varga Attila	Tempó Rallye Club	Lada 2107	7
9.	Németh Gyula/Glancz István	Mikron SC	Lada 21074	7
10.	Héder Lajos/Héder Gyula	Váci Autó SE	Lada 2107	4
11.	Vass István/Dömök Zoltán	Servico Rallye Team	Lada 2107	3
12.	Dibusz László/Bertalan Zoltán	Autósport Göbölös	Lada 21074	3
13.	Hideg Krisztián/Tajnafői Péter	Hideg Team SE	Lada 2107	3
14.	Fehér István/Varga Zsolt/Varga Tamás	Kiskunsági ÁG Medosz SK	Lada 21074	3
15.	Pozsgai Zsolt/Bazsó Péter	West Impex ASE	Lada 21074	2
16.	Mészáros Attila/Mihalovics Miklós	Váci Autó SE	Peugeot 205 GTi	2
17.	Dara Gábor/Török László Gábor	Stoll SE	Lada 21074	2
18.	Szilágyi János/Kiss Péter	Stille ASC	Lada 2107	1

A/6—7 géposztály (1300 cm³-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Balatonyi Árpád/Domján Attila	HungaroLada Rallye SE	Lada 2105	45
2.	Raus Tibor/Pindzsulya Zoltán	HungaroLada Rallye SE	Lada 2105	34
3.	Bögös Sándor/Mohácsi László	Posta Járműtelep SE	Tavria 1102	16
4.	Kozma László/Kiss József	Haladás SE Debrecen	Lada 2105	15
5.	Tisza Andor/Horváth Péter/Lipták János	Fanatic Rallye SC	Lada 2105	12
6.	Turáni Tamás/Tolnai Éva/Fogarasi Krisztina	El-Ton Varázs Garázs SE	Trabant 601 S	9
7.	Szabó György/Tóth Tibor	Főtaxi SC	Trabant 601 S	9
8.	Páldi Zsolt/Csépány Csaba	Balatonföldvári ASE	Lada 2105	6
9.	Dékány Sándor/Lukács Ferenc	Posta Járműtelep SE	Tavria 1102	6
10.	Erdei Zsolt/Ecseti József	Total-Car ASE	Trabant 601 S	2
11.	Győri Erika/Friedrich László	Stoll SE	FIAT Cinquecento	1
12.	Réthey Zsolt/Réthey Tibor	Szinkron SE	Lada 2105	1

N csoport (szériaautók)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán	Áfor SC Budapest	Ford Escort RS Cosworth	85
2.	Érdi Tibor/Varga István	Érdi Rallye Team	Mazda 323 GT-R	75
3.	Huberth István/Makra László	Áfor SC Budapest	Ford Sierra RS Cosworth	57
4.	Vizin László/Gönczi László	Bajai Spartacus Vízügy SC	Lancia Delta HF Integrale	56
5.	Palágyi József/Antal Ferenc	Stoll SE	Ford Sierra RS Cosworth	42
6.	dr. Konta Imre/Mészáros Sándor	Áfor SC Budapest	Audi Coupé S2	33
7.	Oroszlán László/Oroszlán Tibor	Rawex SC	Mitsubishi Galant VR-4	30

8.	Kiss Ferenc/Géczi Attila	Marlboro Rallye Team	Opel Kadett GSi	26
9.	Túri Tamás/Tóth Imre	Népliget Motorsport SE	Mazda 323 GT-R	20
10.	Vojcsik Ferenc/Kovács György	Vojcsik Rallye Team	Ford Sierra RS Cosworth	18
11.	Martin László/dr. Izsák Attila	Stoll SE	Peugeot 205 GTi	18
12.	Orosz Sándor/Szaniszló Imre	Inveszta Opel ASE	Opel Kadett GSi	16
13.	Pék László/Magyar József	TBSE 1910.	Suzuki Swift GTi	13
14.	Mészáros Gábor/Jakab László	Stratos Rallye Team	Mazda 323 GT-R	11
15.	Szabó Gergely/Penderik László	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	10
16.	Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán	Lajtai Rallye Team	Toyota Celica 4WD	10
17.	Radó István/Kőszegi Zoltán	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTi	8
18.	Bodnár Ákos/Lehócz János	Rallye Chem ASE	Toyota Celica 4WD	6
19.	Pintér Márió/Ferenczy Attila	Főtaxi SC	Peugeot 205 GTi	6
20.	Dudinszky István/Tóth Zsolt	ASC Kiskőrös	Suzuki Swift GTi	6
21.	dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán	OSC Autósport	Opel Kadett GSi	5
22.	Halász Dezső/Atrakocsi István	Kiskunsági ÁG Medosz SK	Peugeot 205 GTi	5
23.	Takács Gábor/Czeczon Mónika	Servico Rallye Team	Peugeot 205 GTi	3
24.	Tóth István/Nagy János	Áfor SC Budapest	Opel Astra GSi	3
25.	Nagy Zoltán/Király Gábor	Góliát Rallye Team	Peugeot 205 GTi	2
26.	Maksa Imre/Vass Norbert	Hód Rallye Team	Toyota Celica 4WD	2
27.	Kanyik Antal/Balló Pál	Kanyik Rallye Team	Lancia Delta HF Integrale	1

N/5 géposztály (2000 cm^3-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Gerencsér Tibor/Bathó Zoltán	Áfor SC Budapest	Ford Escort RS Cosworth	36
2.	Érdi Tibor/Varga István	Érdi Rallye Team	Mazda 323 GT-R	33
3.	Huberth István/Makra László	Áfor SC Budapest	Ford Sierra RS Cosworth	22
4.	Vizin László/Gönczi László	Bajai Spartacus Vízügy SC	Lancia Delta HF Integrale	18
5.	Palágyi József/Antal Ferenc	Stoll SE	Ford Sierra RS Cosworth	12
6.	dr. Konta Imre/Mészáros Sándor	Áfor SC Budapest	Audi Coupé S2	11
7.	Túri Tamás/Tóth Imre	Népliget Motorsport SE	Mazda 323 GT-R	9
8.	Oroszlán László/Oroszlán Tibor	Rawex SC	Mitsubishi Galant VR-4	9
9.	Vojcsik Ferenc/Kovács György	Vojcsik Rallye Team	Ford Sierra RS Cosworth	6
10.	Szabó Gergely/Penderik László	Sashegy Autósport Klub	Lancia Delta HF Integrale	3
11.	Lajtai Zsolt/Steiner Zoltán	Lajtai Rallye Team	Toyota Celica 4WD	3
12.	Bodnár Ákos/Lehócz János	Rallye Chem ASE	Toyota Celica 4WD	2
13.	Mészáros Gábor/Jakab László	Stratos Rallye Team	Mazda 323 GT-R	2
14.	Cseri József/Varga Ferenc	Autófókusz Rallye Team	Toyota Celica 4WD	1

N/4 géposztály (1601—2000 cm^3-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Kiss Ferenc/Géczi Attila	Marlboro Rallye Team	Opel Kadett GSi	13
2.	Orosz Sándor/Szaniszló Imre	Inveszta Opel ASE	Opel Kadett GSi	7
3.	dr. Kapitány László/Kapitány Zoltán	Kontor Gázauto	Opel Kadett GSi	5
4.	Tóth István/Nagy János	Áfor SC Budapest	Opel Astra GSi	4

N/3 géposztály (1301—1600 cm^3-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Martin László/Dr. Izsák Attila	Stoll SE	Peugeot 205 GTi	34
2.	Radó István/Kőszegi Zoltán	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTi	27
3.	Pintér Márió/Ferenczy Attila	Főtaxi SC	Peugeot 205 GTi	24
4.	Halász Dezső/Atrakocsi István	Kiskunsági ÁG Medosz SK	Peugeot 205 GTi	14
5.	Nagy Zoltán/Király Gábor	Góliát Rallye Team	Peugeot 205 GTi	10
6.	Takács Gábor/Czeczon Mónika	Servico Rallye Team	Peugeot 205 GTi	8
7.	Ördögh Miklós/Takács Árpád	El-Ton Varázs Garázs SE	Ford Escort XR3i	7
8.	Balogh Zoltán/Levente Zsolt/Varga Tamás	Frici Rallye Team	Ford Escort XR3i	5
9.	Kovács Endre/Sándor Péter	Sunoco Rallye Team	Toyota Corolla	1

N/1—2 géposztály (1300 cm^3-ig)

H.	Név	Egyesület	Autó	Össz.
1.	Pék László/Magyar József	TBSE 1910.	Suzuki Swift GTi	24
2.	Dudinszky István/Tóth Zsolt	ASC Kiskőrös	Suzuki Swift GTi	13
3.	Juhász Ferenc/Gubrán János	Gubró Autó SE	Suzuki Swift GTi	3
4.	Murányi János/Tóth Csaba	Mercurius ASC	Peugeot 205 R	2
5.	Árvay Gábor/Bauer Miklós	El-Ton Varázs Garázs SE	Peugeot 205 R	1

HungaroLADA KUPA

Évek óta visszatérő színfoltja a hazai ralinak a Lada versenyjárművek külön mérkőzése. Idén sem volt ez másképp, külön kupáért versenyezhetett valamennnyi ladás.

Megkérdeztük a HungaroLada Rallye SE elnökét, *Végh Józsefet,* mi a véleménye az idei évről:

— Igazán jó csapat állt össze úgy az első, mint a másodosztályban. A HungaroLadától kapott erkölcsi és anyagi támogatás lehetővé tette, hogy a legjobbat hozzuk ki ezekből a gépekből. Örülök annak, hogy már a második bajnoki futamtól értékelték a kupa valamennyi résztvevőjét. Számomra azonban a legnagyobb öröm, hogy I. osztályban a *Balatonyi Árpád/Domján Attila* kettős — egyesületünk versenyzői — nyerték el a megtisztelő címet. Egész évben kiegyensúlyozott formát mutattak, minden versenyen elindultak és célba is érkeztek, többnyire győztes helyen. A II. osztályban két kategóriában versengtek a különdíjért, az A/7-es géposztályban a *Balogh László/Kalmár Gyula* páros, az N/3-as géposztályban pedig *Bata Zsolt/Medve György* kettős vitte el a pálmát.





Európa egyik legnagyobb, elektromechanikus kapuszerkezeteket gyártó cége megbízható működésével és kedvező áraival sok hívet szerzett magának. Távvezérlésű garázsajtó- és kapunyitó automatikák, karos és láncos sorompók, parkolóőrök eladása.

Billenő garázsajtók, szekcionál kapuk magán- és ipari használatra.

KERESSEN BENNÜNKET BIZALOMMAL!

Magyarországi képviselet:
KLING Mérnöki, Ipari és Kereskedelmi Kft.
1106 Budapest, Pesti Gábor u. 43.
TEL.: 262-9041
265-0745
FAX: 265-0292

A NASSAU KAPU EURÓPA KAPUJA

A lehetőségek világában Trondheimtől Torinóig, Lisszabontól Bécsig. Nagyvárosoktól falvakig, nemzetközi cégektől mesterekig és gazdaságokig. Bárhol, ahol a NASSAU márka található, ott a jó minőség, a tökéletes működés és a csodálatos formatervezés garantált. Szívesen látjuk bármikor a NASSAU lehetőségek világában.

Magyarországi képviselet:
KLING Mérnöki, Ipari és Kereskedelmi Kft.
1106 Budapest, Pesti Gábor u. 43.
Tel.: 262-9041
265-0745
Fax: 265-0292



snowfox gumi

SNOWFOX INTERNATIONAL KFT.
H-1208 BUDAPEST,
Helsinki út 124-126.
Tel.: 283-1118,
Tel./Fax : 283-0147

SNOWFOX GUMI KFT.
H-6728 SZEGED,
Budapesti út 1.
Tel.: (62) 324-295,
Tel./Fax : (62) 324-284

SNOWFOX GUMI CENTER KFT.
H-9700 SZOMBATHELY,
Zanati út 29/a
Tel.: (94) 310-420,
Tel./Fax : (94) 310-421
(novemberben nyílik)

kereskedelmi partnereink :

Continental

MICHELIN

HANKOOK

Firestone

bandag

javítás, szerelés, statikus és elektronikus centírozás, futóműbeállítás, tömörabroncs préselés

autó és munkagép gumi, acél és könnyűfém keréktárcsák, tartozékok, szaktanácsadás

Kis- és nagykereskedelem. Kereskedőknek házhozszállítás.

RALI Kisbér, 1994. október 22.

HETEDIK FELVONÁS







Gerencsérék a pécsi bakiból tanulva, a bajnokság megnyerését szem előtt tartva, csak a biztos célba érkezésre törekedtek

Sokáig úgy tűnt, a kisbéri darabból nem lesz semmi, hiszen ha valamit „föntről" nem támogatnak, annak fuccs. Aztán, ahogyan az ilyenkor már lenni szokott, mások nyújtanak segítő kezet, és mégis megszületik a produkció. Lehet, hogy a kisbéri kamaraszínházban nem olyan fényesen indult a dolog, ahogyan egy valódi nagyszínházban, de aztán az előadás értéke megnyugtatta az aggodalmaskodókat. Tulajdonképpen az vitathatatlan, hogy a hántai kisszínpad a lehető legszebb, látványtervezésben verhetetlen, és évek óta isteníti a közönség. Tény viszont, hogy az



Az év első versenyén (Salgótarján) és a zárófutamon láthattuk előfutóként a Dudás–Gábor–Nissan triót



A Kiss–Végh kettős Szamarájának a hántai katlan jobban feküdt, mint az ászári körverseny



Maksáéknak némi kaland után az utolsó versenyen végre sikerült pontszerző helyen célba érkezniük

RALI Kisbér, 1994. október 22.



A Vojcsik–Kovács páros a kezdeti nehézségek után kezdi megtalálni az összhangot a Ford Sierra Cosworthszal

Az Audinak igazán feküdt a kisbéri pálya, a Tóth–Csökő duó mégsem tudta megelőzni a házigazda Ferjáncz Attilát





A Kozma–Kiss páros Ladáján a bal első futómű később alaposan átalakult



A Ferencz testvérpáros az utolsó futamon biztosította be a kategória-elsőséget



Radóék látványos autózással nagy csatában szerezték meg a kategóriagyőzelmet, annak ellenére, hogy a bajnoki cím sorsa már korábban eldőlt

új bajnok *Ranga László* és *Büki Ernő*, valamint a második helyezett *ifj. Tóth János* és *Papp György* lemondta az évbúcsúztató fellépést, a többiek azonban nagyobb alakításra készültek, hiszen az év végi eredményesség szempontjából még bőven volt mit eldönteni.

Elsődlegesen az volt a kérdés, hogy sikerül-e összehangolnia *Ferjáncz Attilának* a forgatókönyvíró, rendező, főszereplő és ki tudja még milyen szerepeket. Nagyjából sikerült, legalábbis ami az év végi ügyeket illeti. *Tóth Ferencék* eléggé enerváltan játszottak, annak ellenére, hogy ez a színtér talán nekik kedvezett a legjobban. Nem lehetett viszont „leállítani" az *Érdi–Varga* duót, akik fergeteges magánszámba kezdtek, s talán a már minden mindegy alapon életük eddigi legnagyobb alakításaként elvitték a pálmát. Nem volt ennyire „fontos" dolga a *Gerencsér–Bathó* kettősnek, amely az évad egyik legegyenletesebb teljesítményét nyújtva méltán szerzett végső dicsőséget is.

Megerőltető, de egyben csodálatra méltó alakítást nyújtottak *Szádeczkyék*, akik a végjáték előtt kiállni kényszerülő *Veszprémiékkel* mérkőztek.

Ismét tapsolhatott a nagyérdemű *Dudás Gyulának* és *Gábor Jánosnak*, a dolog szépséghibája mindössze az volt, hogy ismét csak előfutóként láthattuk őket.

A rövid felvonást egy-két kellemes epizód egészítette ki, mint például a rend őreinek elismerése, akik szokatlan módon nyílt színi vastapsot kaptak a szereplőktől és a nézőktől egyaránt.

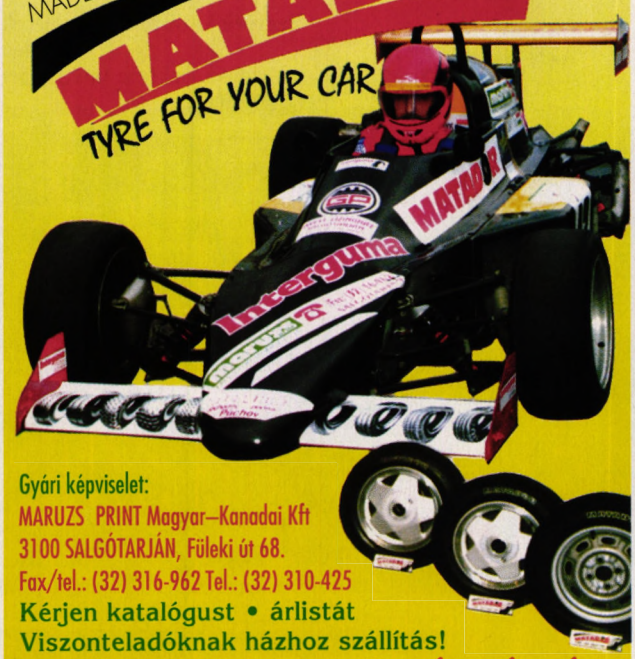
Egy évadot legalább olyan nehéz befejezni, mint elkezdeni, hiszen a legvégső felvonás után, amikor a függöny lehullik, tényleg lezárul valami, és hiába írják ki a bejáratra, Rali Prolongálva, a következő szezonig elcsendesednek a színpadok, és a közönségnek hosszasan kell várnia, hogy ismét láthassa kedvenceit.

Nyugati minőség keleti áron!

MADE IN SLOVÁKIA

MATADOR®

TYRE FOR YOUR CAR



Gyári képviselet:
MARUZS PRINT Magyar–Kanadai Kft
3100 SALGÓTARJÁN, Füleki út 68.
Fax/tel.: (32) 316-962 Tel.: (32) 310-425
Kérjen katalógust • árlistát
Viszonteladóknak házhoz szállítás!

EXPORT KONSZIGNÁCIÓRÓL



Láng
AUTÓALKATRÉSZEK

Szűrők ▲ ékszíjak ▲ vezérműszíjak ▲ fékbetétek ▲ fékpofák ▲ féktárcsák ▲ fékdobok ▲ fékhidraulika- és javítókészletek ▲ kerékcsapágy készletek ▲ csapágyak ▲ féltengelycsuklók ▲ féltengelyek ▲ gumiharangok ▲ gömbfejek ▲ lengőkarok ▲ lengéscsillapítók ▲ kuplungok ▲ kardánkeresztek ▲ gyújtáselektromos alkatrészek ▲ gyertyák ▲ porlasztócsúcsok ▲ gyújtókábelek ▲ kipufogók ▲ izzók ▲ tömítések ▲ karosszériaelemek ▲

Területi nagykereskedők:

Budapest	**Breco Autósbolt** 1211 Bp. II., Rákóczi F. út 133. 276-0978, 276-6835	**Kecskemét**	**Vrabély Imre** 6000 Kecskemét, Madár u. 8. 06-76-494-227
Budapest	**Miskey Autósbolt** 1039 Bp., Mátyás király u. 2. 250-0826	**Nagykanizsa**	**Sztráda Autósbolt** 8800 Nagykanizsa, Teleki u. 1. 06-93-311-599
Budapest	**Autó-Mobilux Alkatrész Nagyáruház** 1196 Bp., Nagykőrösi út 25. 06-60-339-882	**Pécs**	**Király Autós Ker. Bt.** 7630 Pécs, Zsolnay V. u. 54. 06-72-324-986
Békéscsaba	**P+A Bt.** 5600 Békéscsaba, Bartók B. u. 66/1. 06-66-328-984	**Székesfehérvár**	**A.G.A. CAR Ker. Kft.** 8000 Székesfehérvár, Móri út 154. 06-22-314-486
Csorna	**Molnár Tibor** 9300 Csorna, Erzsébet királyné útja 42. Csorna 472	**Szigetvár**	**Szervó Profit Kft.** 7900 Szigetvár, József A. u. 83/2. 06-73-311-555
Debrecen	**Nagy és Társai Kft.** 4025 Debrecen, Széchenyi u. 22. 06-52-346-539	**Szolnok**	**Szathmáry Car Kft.** 5000 Szolnok, Móricz Zs. u. 16. 06-56-422-456
Göd	**Dalnoki György** 2131 Göd, Jávorka u. 1. 06-27-345-238	**Tata**	**Auto 5 Bt.** 2890 Tata, Somogyi B. út 24. 06-34-382-014
Győr	**Kicsi Kocsi Bt.** 9021 Győr, Jókai u. 13-17. 06-96-318-296	**Vác**	**Lavina Szerviz** 2600 Vác, Szilassy u. 1/B 06-27-317-096

LÁNG KERESKEDELMI KFT.
1138 BP., VÁCI ÚT 156.
TEL.: 120-14-60, 120-14-69, FAX: 269-87-44

T.MARK STÚDIÓ

GT AUTO ALARM

A MEGNYUGTATÓ AUTÓVÉDELEM

- gépjárműriasztók 9400 Ft-tól 37 900 Ft-ig
- a '94-es év slágere, az indításgátló (inmobiliser) önállóan és riasztóval egybeépítve 8880 Ft-tól 28 200 Ft-ig
- kulcsfejre épített speciális rádiós távirányítók
- központi ajtózárak
- elektromos ablakemelők
- autóhifi

A GT AUTO ALARM

magyarországi importőre
PILLÉR–N BT.
06 60 351-595

Budapesti képviselet és szerviz:
CSÉPÁNY ÉS TÁRSAI
1104 Bp., Lavotta u. 30.
Tel./fax: 260-3605

GÉPESÍTETT TÚRABAKANCSOK

TEREPRALI

Az 1994-es év fordulóján, hivatalosan 1995. január 1-jén 17. alkalommal indul útjára az a verseny, amely megalapozta a terepralit. Nem más ez, mint a Párizs–Dakar. (Némi kilengésként volt már más a végcél, mint a legutóbbin Párizs, vagy lesz új rajthely, mint a legfrissebben Granada, de a lényegen, mármint azon, hogy a Párizs–Dakar fogalom, ezek nem változtatnak.) Talán azért, hogy a különleges járművek ne várakozzanak tétlenül egy teljes évig, már régóta különböző versenyeket kreálnak, amelyeken a kemény terepezés megszállottjai indulhatnak. Nemzetközi szinten is elismert, úgynevezett világkupasorozatuk azonban csak tavaly óta létezik.

A terepralizás hazai viszonylatban is egy versenyből nőtte ki magát, ami Mavad Rali néven vált ismertté. Az egyre növekedő résztvevői létszám pedig itthon is „mellékversenyek" létrehozását inspirálta. Tavaly már hivatalos MAMSZ-kupasorozatként egy szép évet zárhattak a gépesített túrabakancsosok. Az első hazai díjat, az autósoknál a *Balázs János–Jójárt András*–Mitsubishi Pajero trió érdemelte ki, míg a a motorosoknál *Kerekes György* és Husqvarnája győzedelmeskedett. Idén már komoly elvárások szerint, a nemzetközi szabályokhoz alkalmazkodva első ízben hirdetnek majd országos bajnokságot.

A rali és a tereprali lényegét tekintve azonos elven működik. Két nagyon fontos eltérés azonban a terepesek munkáját nehezíti. Az erdőn-mezőn száguldók nem ismerik előre a teljesítendő útvonalat (nem edzhetők a pályák), így minden pillanatban alkalmazkodniuk kell. A folyamatos improvizálás abszolút bizalmon alapuló összhangot kíván pilóta és navigátor között, ha jó eredményt akarnak elérni. A motorosok esetében pedig még nehezebb a dolog, hiszen nekik egyedül kell megoldaniuk a feladatot. A másik jelentős eltérés az, hogy külső segítséget (szervizt) csak a kijelölt helyen és időben lehet igénybe venni, ami a versenyzők alaposabb technikai felkészültségét kívánja meg.

Benyóék kezdeti szerencséjének talán a szandai bukfenc vetett véget





Az első versenyen némi meglepetésre győzelemmel kezdett a Szabó–Bognár kettős (középen)

Az elsőéves Pribula–Bertalan kettős teljesítménye alkalmanként még az öreg rókáknak is komoly fejtörést okozott



A Greff–Szaksz duót eredményes szereplésében leginkább egy szemből érkező versenyzőtárs akadályozta, aminek következtében a Range eleje egy kicsit megrogyott

A Bártfai–Kenessei páros egy-egy apró hiba után végül belerázkódott a terepezésbe





A Gál–Oroszlán páros, a miskolci versenyen vizesárok-átúszásból is jelesre vizsgázott



Az évad egyik legeredményesebb nivás kettőse, a Papp–Poór vegyes páros



Felfalusiék subarus fellépése sokáig váratott magára, de az eredmények igazolták elképzeléseiket

TECHNIKÁS EGYENESEINK

TEREPRALI MOTORON

Selmecziék tuti társukkal csak a szezon első felében versenyeztek, később autót váltottak



Bosszantó műszaki problémák után, végül sikerült talpra állítani a Tüskés–Lamboy páros versenygépét



A „csapatszellem" erősítése céljából viszont a versenyen végig érvényben van az a szabály, hogy a versenyben lévő jármű és személyzete segíthet társainak.

A terepraliban az autósok és a motorosok is több csoportban versenyezhetnek. A széria-terepjárókat T1, a javított változatokat, T2, a prototípus, egyedi tervezésen alapuló autókat a T3 csoportba sorolják, a nemzetközi szabályoknak megfelelően. Magyarországon létezik még egy rendkívüli társaság, amelynek tagjai nem felelnek meg a szigorú nemzetközi mércének, de olyan sokan voltak, hogy nem lehetett figyelmen kívül hagyni őket, így a „sehovásemjókat" egy önálló H csoportba sorolták.

A motorosokat henger- és ütemszám szerint osztályozzák. A kétütemű egyhengereseket az M1, a négyütemű egyhengereseket az M2, a kétütemű, négyütemű többhengereseket pedig az M3 csoportba sorolják.

Az első országos bajnokságot hét futamra írták ki, amelyből egyénenként a legjobb öt eredményt értékelik, szakasztott úgy, mint a raliban.

Szerkesztőségünk – cseppet sem titkoltan – lelkes támogatója ennek az igazán nemes vetélkedésnek. Versenybeszámolóink jelentős része általában a nagyobb létszámot képviselő autóstáborral foglalkozott, a motorosok amolyan mostohagyerekek voltak, pedig a kétkerekűek között bennfentes „titkos ügynökünk" is van. Éves elmaradásunkat pótolván, a résztvevő szemszögéből kaphatunk összesített képet a bajnokságról.

Motorosszemmel nézve úgy tűnik, a terepprali-bajnokság versenykiírása valamely véletlennek köszönhetően pontosan igazodik a csapadékzónák magyarországi tombolásának időpontjaihoz, ugyanis egy kivétellel minden futamon vagy esik az eső (hó), vagy éppen esett néhány nappal korábban. Az a bizonyos kivételverseny általában nyáron, olyan hétvégén van, ami után a meteorológusok napokig örvendeznek, részletesen elemezve, hány melegrekord dőlt meg.

Mindez nem valamiféle sajnáltatás akar lenni, bizonyság erre, hogy máris rámutatunk a nagy tévedésre, amit jobbára az autóval versenyző terepralisok hangoztatnak, miszerint sáros talajon az autó gyorsabb. Elméletileg persze ezt sem lehet kizárni, a rideg valóság azonban mást mutat. Először is: motorkerékpárral sáros talajon dőreség lassan menni. Aki így tesz, biztosan hamar elesik, mert belebonyolódik olyasfajta részletproblémákba, mint hogy az adott keréknyom bal vagy jobb oldalán célszerű haladni. Nagy kövér gázt kell húzni és átdübörögni az útnak nevezett dágvány felett, lehetőleg úgy, hogy a kerekek ne érjék a földet (csúszásveszély), de ha ez mégis elkerülhetetlen, akkor inkább csak a hátsó. Másodszor: autóval nem lehet mandineren kanyarodni, amin az értendő, hogy a kanyarok külső ívén gyakorta van kisebb-nagyobb rézsű, s ezen a jól ledöntött motor be tud fordulni a kicsúszás veszélye nélkül. Harmadszor: a bukkanók, gödrök motorkerékpáron alig észrevehetők, autóval azonban erős fékezést és lassú áthajtást igényelnek, különben valamelyik futómű könnyen helyben maradhat.

Ha jobban meggondolom, negyedik előnyként említhető az is, hogy az autókban ketten vezetnek, az egyik tekeri a kor-

armafilt IPARI ÉS KERESKEDELMI RT.

A-TÓL Z-IG

Az Amarfilt nemcsak külföldi partnerek számára exportálja gépjárművekhez korszerű olaj- és levegőszűrőit, azok a hazai piacon is keresettek. Igazolhatják mindezt azok az AUDI, BMW, CITROËN, FIAT, FORD, MAZDA, MERCEDES, NISSAN, OPEL, PEUGEOT, VW, ZASTAWA vagy más típusok tulajdonosai, akik megtisztelték az Rt.-t vásárlásaikkal.

Címünk: 1135 Budapest, Reitter Ferenc u. 37.
Telefon: 270-3655. Telefax: 149-8553. Telex: 22-5969.
DISZKONTÁRUHÁZAINK: 1135 Budapest, Szegedi u. 56.
Telefon: 129-0082.
8900 Zalaegerszeg, Napsugár u. 26.
5420 Túrkeve, Frankel Leó u. 16.

VISZONTELADÓINKNAK NAGY ÁRENGEDMÉNYT BIZTOSÍTUNK!

Testvére
tavalyi remek szereplése után,
idén Nádor István tette le
a család névjegyét

Majosházi Péter, az Autó-Motor SC
fiatal versenyzője pillanatok alatt
megbarátkozott
a terepmotorozás stílusával





Sasvári Sándor
nemcsak versenyzőként,
hanem csapatvezetőként is
bizonyított

Kerekes György formaingadozás nélkül,
egyenletes teljesítménnyel motorozta végig
a szezont



FIAT

STOLL-AUTÓHÁZ BONYHÁD

Agip

FIAT és Lancia gépjárművek forgalmazása, lízing, részletfizetés, tartós bérlet. Magas színvonalú kiszolgálás, teljes körű alkatrészellátás, modern márkaszerviz.

7150 Bonyhád, Zrínyi u. 29. Telefon/fax: (74) 351-730 (A Stoll SE hivatalos főtámogatója.)

NE FELEDJE, NÉLKÜLÖ(N)K NEM MEGY!

Kiváló minőségű alkatrészek a közvetlen gyári importőrtől, raktárról, igen kedvező árakon:

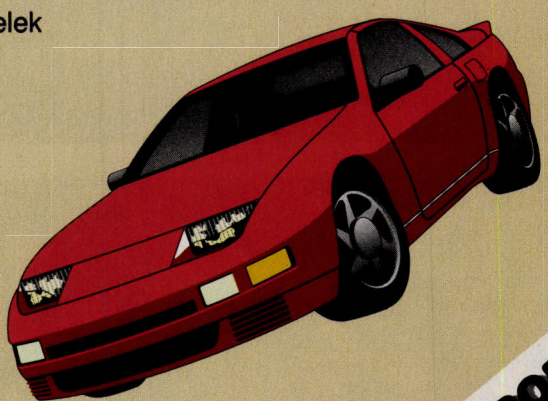
BERU — gyújtógyertyák és kábelek

ORIGINAL de Carbon — lengéscsillapítók

MAHLE — sportdugattyúk

Bendix® — fékalkatrészek

LUK — kuplungok



A VERSENYSPORT-BAN IS!

INDIT-TRADE

2040 Budaörs, Szabadság út 86. Tel./Fax: 153-6856

TEREPRALI MOTORON



Prommer József vízibiciklizés közben



Petró Lajos nyomkeresőben

mányt, a másik meg nézi az itinert és félreinformálja társát, hiszen oly temérdek idő áll rendelkezésre egy-egy irányváltás bejelentésére, hogy abból csak keveredés lehet. Motoron mindez nem történhet meg, hiszen ott a kormányon az itinertartó, amit menet közben, a kormánymarkolatot kissé elengedve kell tekerni, hogy megtudjuk, merre kell menni. Az itiner misztikus jelekkel telerajzolt valami, mutatja, ha kanyarodni kell, s ha valamire különösen érdemes ügyelni, azt rövid üzenet formájában közli.

Egy szandai versenyen friss erdőirtáson vezetett át az „út", amely kisebb-nagyobb sziklákból némileg egyengetett valami volt. Úgy rázta a motort alattam, hogy képtelen voltam az itineren feltüntetett felkiáltójeles szöveget elolvasni. Mire simább helyre értem, a motor összes csavarja meglazult, viszont az írást el lehetett olvasni: Köves út!

Szóval összességében semmi az egész. Nézni kell az itinert, figyelni a tripmastert (ez a kis készülék mutatja a megtett utat, az időt), és közben jó gyorsan menni. Hogy mikor van idő az olvasgatásra? *Nádor István* szerint (ő az idei bajnoki cím várományosa) az itinert leghelyesebb féktávon olvasni. Akkor úgy sincs semmi dolog, mert a kerekek megcsúszását nem kunszt megérezni, tehát lehet nézelődni.

Visszatérve a sárhoz mint alapkérdéshez, tudni kell róla, hogy több formában létezik. Van szántás típusú, ami mély és laza, villámgyorsan eltömi a lassan bócorgó motoros gumijának bütyökhézagait, és kezdődhet a korcsolyázás. Aztán ott a foltos dágvány, ami a dűlőutak horhosaiban megbújó kistengert takarja. A kérdés az: lassan, óvatosan hajtsunk-e át rajta, avagy gyorsan, nagy sebességgel. *Csősz Lajos*, a visszafogottnak éppen nem nevezhető stílusú endurospecialista szerint a sáron nagy sebességgel kell áthajtani, mert akkor szinte biztosan szárazra esünk, ahol később könnyű berúgni a motort. Aki lassan megy át a sáron, a közepébe fog esni, ott pedig bajos az újraindítás. A harmadik sárfajta az alattomos, amin az értendő, hogy a barna erdei talajból képződött zsiradékot megszokja a motoros, és nagy önhittségében (hű de rég nem estem már el) későn veszi észre, hogy a talaj agyagosra váltott. Csusszanás. (Utóbbi szakszó, copyright Csősz Lajos, aki megáll hatalmasat zakózott motorostársa mellett – szerencsétlen éppen azt próbálja megtudni, hogy hány keze és bordája maradt épen –, és részvétteljes hangon felteszi a kérdést: – Elcsusszantál?)

A tereprali egyik szépsége abban rejlik, hogy ha egy verseny előtt esetleg néhány hétig tartó szárazság volt (ami kizárt, lásd fent), az erdőben akkor is bőven van sár. Tavasszal meg hó és jég. Egy márciusi kisbéri verseny előtt már hetekkel megindult az olvadás, a mezőkről rég eltűntek az utolsó hófoltok is, az utak szárazak voltak, a ragyogó napsütésben nagy vidáman hagytuk el az első időellenőrző állomást, majd derékszögben be kellett fordulni a mezőről egy erdei útra, ahol idilli januári hangulat fogadott, vakító fehér hó mindenfelé. Egy kerékvágásba csúszva barátkoztam a dologgal, amikor észrevettem a távolban *Balogh Róbert*et, az AM fotóriporterét. Ilyen helyzetben mindenki igyekszik valami huszáros dolgot csinálni, hadd lássék, milyen legényesen megy ez a motorozás. Én is elhatároztam, hogy kiugratok a nyomból, amiből egy leszúrt Rittberger lett. Máig emlékszem a Nolan sisak koppanásának hangjára.

S hogy legyen szakmai mondandója is áttekintésünknek, végezetül vizsgáljuk meg, milyen motorkerékpáros ralistatípusok vannak. (Párhuzam: lásd szlovák–magyar szakszótár, motorista címszó). Először is létezik a klasszis, de rá nem érdemes szót fecsérelni, mert teljesen érdektelen, csak megy, nem téved el, gyors, és rendszerint győz. Mostanában Nádor Istvánnak hívják. Aztán ott az alapos, aki nagy megfontoltsággal, vadászkopóként megy az itiner szerint, a félreérthető jeleknél körbejár, sosem téved el, így rendszerint dobogóközelben végez. Tipikus esete *Prommer József*. A harmadik a száguldozó, aki rettenetesen gyors, de nincs igazán sok türelme az itinernézéshez, ezért az összes kanyar helyett egyenesen megy tovább. Fáj, hogy meg kell említenem e helyütt *Petró Lajos* barátom nevét, de ezt követeli az őszinteség. Mellesleg nem csekély élmény látni, hogy ahol, mondjuk ötvennel hajtok, elvágtat mellettem százzal (terepen, erdei úton), aztán egy kis idő múlva megint és később újra. A rendes versenytáv dupláját szokta megtenni, de ez pontokban nem jövedelmező. Szinte lehetetlen elfogultság nélkül írni a negyedik típusról (ez lenne a szerző), inkább csak egy sokatmondó jelenetet idéznék. Egy verseny valamelyik gyorsasági szakaszát egyszer megnézte Nádor István, aki akkor még nem ralizott, csak endurózott, és a verseny után sommásan rávilágított a lényegre: – Azt hiszem, az a baj, hogy nem tudsz kanyarodni.

Ehhez nincs mit hozzátenni, inkább csak sluszpoénként említem, hogy nemrégiben kritikusom részt vett egy enduroverseny pályabejárásán, és valamely horhosban jó nagyot esett. Feltápászkodván így szólt kajánul vigyorgó társaihoz: – Látjátok, ezért szeretem jobban a terepralit. Azok a technikás egyenesek…

OCSKAY ZOLTÁN

TEREPRALI

VERSENYNAPTÁR 1995

Február 25–26.	Országos bajnokság 1. futam	Szanda
Március 31.–április 2.	Országos bajnokság 2. futam	Budapest
Április 29–30.	Országos bajnokság 3. futam	Kisbér
Május 13–14.	Országos bajnokság 4. futam	Miskolc
Június 2–4.	Országos bajnokság 5. futam	Budapest
Június 24–25.	Országos bajnokság 6. futam	Bér
Július 29–30.	Országos bajnokság 7. futam	Etyek
Október 14–15.	Országos bajnokság 8. futam	Pécs
November 4–5.	Országos bajnokság 9. futam	Szanda



autó motor RALI 1994 1995 KÜLÖNKIADÁS
ARA: 1347 FT

1994. november 29.

Főszerkesztő: **OCSKAY ZOLTÁN** · Felelős szerkesztő: **BESSENYEY KRISZTINA** · Olvasószerkesztő: **M. Nagy Péter** · Tervezőszerkesztő: **Major-Maróthy Szabolcs** · Munkatársak: **Balogh Róbert, Fekete Katalin, Kecskeméti Andrea, Kökény Roland.** Szerkesztőség: 1085 Budapest, Blaha Lujza tér 3. Levélcím: 1400 Budapest, Pf. 1.
Kiadja a Hírlapkiadó Rt. 1959 Budapest VIII., Blaha Lujza tér 3. Telefon: 138-2399, 138-4306
Felelős kiadó: **DR. MOLNÁR PÉTER** vezérigazgató.
Kossuth Nyomda Rt., Budapest. Felelős vezető: **SZÉKELY KÁROLY** vezérigazgató
Megvásárolható az alábbi terjesztők hírlapárusainál: Magyar Posta, Extra-Hír Kft., Budapest-Press Kft., R-Press Hírlap- és Könyvterjesztő Kft., Új Passz Kft., Medvecz és Társa Kft. Bohus Kálmán magánvállalkozó, Zuna László magánvállalkozó. INDEX: 25180, HU ISSN 0005-0792

HungaroLADA

1087 Budapest, Könyves Kálmán krt. 76.
Telefon: 210-0460, fax: 269-9037

Az AvtoVAZ kizárólagos magyarországi márkaképviselete



Belföldi tevékenységi köre:

személygépkocsi-import, -értékesítés,

pótalkatrész-import, -értékesítés,

teljes körű garanciális szervizszolgáltatás

A közkedvelt katalizátoros Ladák 8 alaptípusából választhat az ország 45 márkakereskedőjénél, amelyhez 80 tagot számláló szervizhálózatunk biztosít szakszerű hátteret.

HungaroLADA





ÁRA: 147 FT

autó motor RALI 1994 1995

KÜLÖNKIADÁS





