Részletes beszámoló és képriport

4–5. oldal

Indianapolis pokla

9. oldal

Jogi esetek

8. oldal

Mátyás a király

11. oldal

1992. JÚNIUS
1. évfolyam 4. sz.

Mautzi-team

HÍREK AUTO NEWS

DÍJMENTES
Megjelenik kéthetente



I. OREX-RALLYE

Abszolút első:
RANGA L.– BÜKI E.
LANCIA DELTA 1:56:55

Második:
MARUZSI L.– SZIGETVÁRI M.
FORD SIERRA 2:03:51

Harmadik:
TÓTH F. – CSÖKŐ Z.
VW GOLF GTI 16V 02:08:07



Negyedik:
Horner P. – Görög G.
Lancia Delta 02:09:03

Ötödik
Tóth M. – Házi J.
Lancia Delta 02:09:08

Hatodik:
Garami Z. – Szávolovits L.
Mazda 323 02:09:31



Jelentjük:

BOLDOGOK VAGYUNK!



Kisbér Orex rallye június 13-14. Fantasztikus, mert szenzációs verseny volt, mert célba értünk, mert kategóriát nyertünk. Biztosan érzi az olvasó, hogy nagyon elfogult vagyok, de az autósport értő barátai, szerelmesei nagyon jól tudják, mit jelentett a célbaérkezés a számunkra.

Ezen a versenyen is igazolódott az a mondás, hogy „az élet igazságtalan". Elsősorban Ferjáncz Attilára gondolok, aki fantasztikus húzóereje a magyar rallye sportnak, vagy azért, mert példaképe a versenyzőknek vagy azért, mert le akarjuk Őt győzni vagy mert egyszerűen tiszteletet parancsol személyisége.

Azonkívül, hogy feltüzelte Kisbér apraja-nagyját egy ilyen komoly versenyrendezés erejéig, Ő maga foggal-körömmel küzdött, vezetett is az 5. gyorsasági szakaszig 15 másodperccel. A hatodik gyorson viszont kicsúszott, holott emberemlékezet óta nem esett el versenyen. „Tandari János: egy bal kettőben kicsit szélesebbet fordultunk az árokparton, a szpojler eltörte az olajcsövet, a motor csapágyas lett, képtelenek voltunk folytatni a versenyt." Ha valaki én igazán el tudom képzelni mit éreztek.

Talán sorolnám is tovább a nagy veszteseket. Lajtai—Kiss illetve Keszler—Németh Toyotája nem készült el, Maksa—Vass az autó kulcsát nem találta s bár jöttek egy pár gyorsot a több mint tíz perc késéssel kizárták önmagukat. Először az Oroszlán testvérek Mitsubitshije hajolt meg egy öles fa előtt, majd Érdi—Borbély két jó idő után kiszakadt hátsó futóművel állt ki. Faragó—Rack a turbo meghibásodása miatt az abszolut negyedik helyről esett ki, Topor—Horváth Audija hengerfejes lett (pedig Ők örököltek a negyedik helyet), Felián—Galgcózi, Farkas—Bakó a 6—7. gyorsaságinál kezdtek volna feljönni, amikor egy kicsúszás illetve a kuplung meghibásodása megpecsételte sorsukat. Nem véletlenül hagytam utoljára Tóth Janiékat, akinek nem ez volt a versenye. Előbb navigátorát, Gergely Ferit ijesztgette azzal, hogy a jobb ajtót behorpasztotta. Később a 12. gyorsaságin megpördült, majd a nem éppen szerencsés 13.-on felborult. Közben azonban négyszer abszolut időt ment, s állt a második helyen. Ha fiatalos hevét okosan legyőzte volna, most 35 ponttal állna az abszolut első helyen két verseny után.

Mindenesetre a mi autónk most aztán igazán időre, jól elő volt készítve, így nyugodt szívvel vágtunk a versenynek. Matyi különösen jókedélyű volt. Misi szervezte a szervizcsapatot, mindenki tudta mikor hol kell lennie, mikor kell gumit cserélnie. Ilyen verseny még nem volt, a kerékcseréken kívül jobbára szélvédőt kellett törölni s az autót átnézni, megsimogatni. Közepes tempóval kezdtünk, tudtuk nagyon hosszú verseny áll előttünk s hogy a hántai gyorsasági szakasz gyilkos lesz az autók számára. Már az edzésen meggyőződtünk róla, hogy a legnagyobb jószándék mellett sem sikerült igazán ez a pálya. Akkor is azt mondtam, most is az a véleményem, hogy ez a katlan a magyar autósport paradicsoma lehet a Hungaroring mellett. Első ránézésre azonnal Farkasgyepű jutott az eszembe. Az edzéseken viszont kiderült nagyon lassúra sikerült a pálya, ami nemcsak azért volt kellemetlen, mert egyes—kettesben kellett végigautózni, hanem ennél a tempónál az autók fékezése s a kanyarokból való kigyorsulása tönkreteszi a pályát. Nagyságrenddel kellene meggyorsítani, s akkor a nézők számára is látványosabb lenne még abban az esetben is, ha így egyszerre csak 5—6 autót látnának. Kis Kokoéké (Dudás—Gábor) minden elismerésem, hogy a hátsókerék hajtású BMW-vel végigautózták a versenyt, s az abszolut 7. helyen értek célba. (A második gyorsasági rosszul mért idejénél viszont tőle, csapatfőnökétől és Gábor Jancsitól — akiről köztudott az egyik legjobb navigátorként mindig méri az időt — vártam volna először, hogy jelezze egy perccel elírták az idejüket.) Rajta kívül a Garami—Szávolovits páros hősies autózása aratott nagy közönségsikert mivel a 8. gyorsasági szakaszon tetőre tették autójukat. Szélvédő nélkül autóztak tovább az esőben—sárban s végül az abszolut 6. helyen értek célba. Tóth—Csökő 3. helye csodálatos eredmény főleg ha figyelembe vesszük csak kétkerékhajtású WV Golf autóval mentek ezen a nehéz pályán. Horner—Görög páros látványosan szépen autózott s lett negyedik. Tóth—Házi tőle megszokott biztos célbaérkezőként követték őket. A nagy vesztesek között említhettem volna a bajai Vizin Laciékat Gönczivel a jobbján, akik Lancia autójukkal már az abszolut harmadik helyre tornázták fel magukat, amikor egy defekt miatt három percet veszítettek. Selmeczi—Jutassy autója általában kihagyott, egyébként meg nem ment. Így nem is lehetett jó eredményt elérni. Gerencsér—Mészáros jó formában volt de ez a pálya túl kemény dió volt a Kadettnak, mint a Konta—Szabó páros esetében is. Turi—Tóth kis Suzukijával nyerte az N 2-t s lett az előkelő 11. helyezett. Az N 3 győztese a Szádeczky—Bereczky páros lett Peugeot 205 GTI-vel, míg az A 7-T Keil—Molnár páros Suzukival aratta le. Az A 8 nyertese a Kis—Bedő páros Hideg Jani csapatából, Ladával.

Ranga Laciról és mithfahrerérőlBüki Ernőről szándékosan nem tettem idáig említést. Legyenek Ők tudósításom happy-endje. Bajnokhoz méltóan, okosan autózták végig ezt a versenyt, mindig annyit adva ki magukból amennyit a pillanatnyi helyzet kíván. Talán csak a nézők kedvéért lett volna kívánatos a végén egy sziporkázóbb autózás.

A pergően, jól szervezett versenyt szenzációs hangulatú díjkiosztó zárta (még szerencse, hogy Károly Balázs decibelmérője nem volt a Polgármesteri Hivatalban, mert Ő biztosan kizárta volna a résztvevőket), ahol Ferjáncz Attila büszkén adhatta át az első helyezettnek járó hollóházi vázát.

Meghatott szervizcsapatunk véleménye a verseny végén:

Szlávi Csaba, a szervíz-team oszlopos tagja, a vacsora kovácsa;

„Sokat dolgozott a csapat az autón, részünkről ennyivel tudunk hozzájárulni a sikerhez"

Nyirő Laci a team egyik fő szerelője;

„Egy jó kapusnak jó szerencse... Mi kell egy versenyhez? Jó autó, jó navigátor és egy adag szerencse. Most nekünk mindez összeállt."

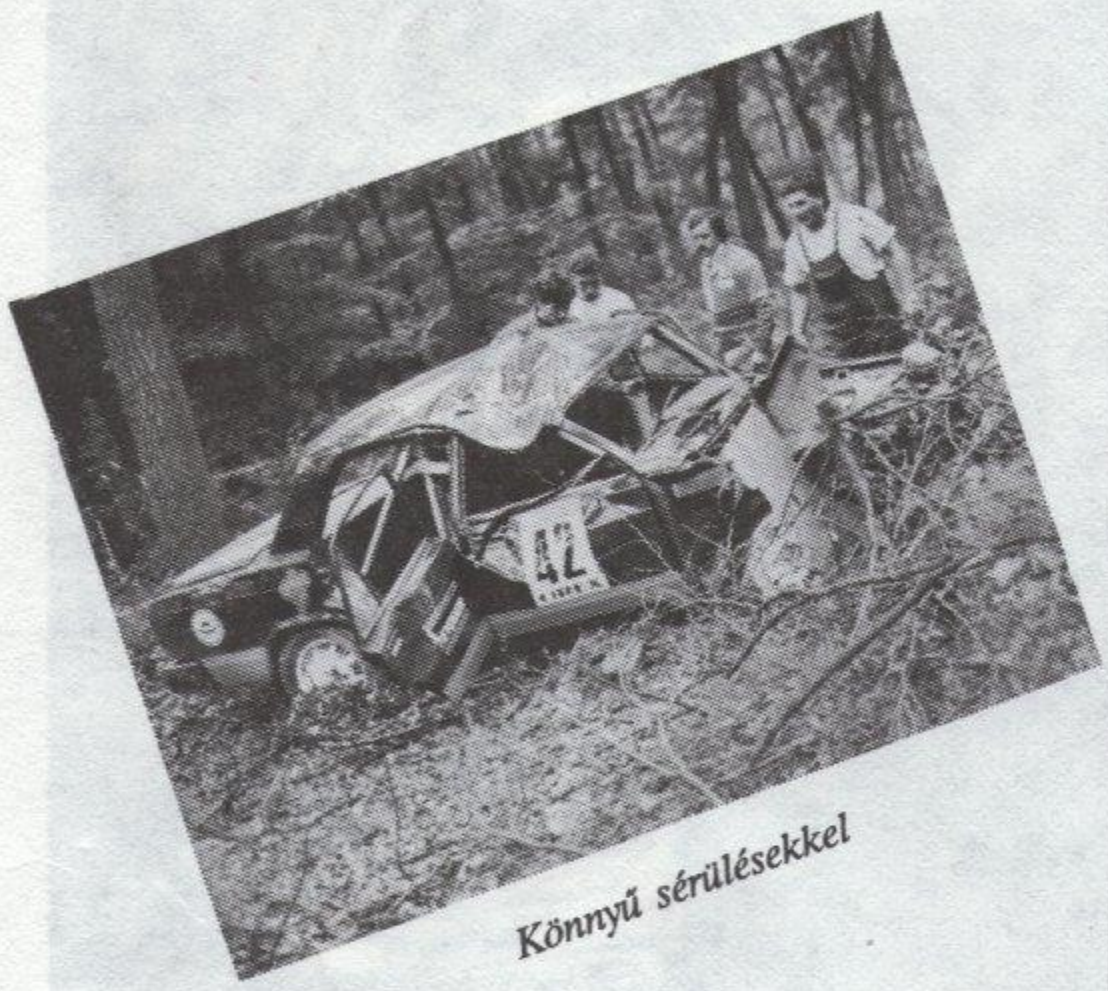
Maruzsi László



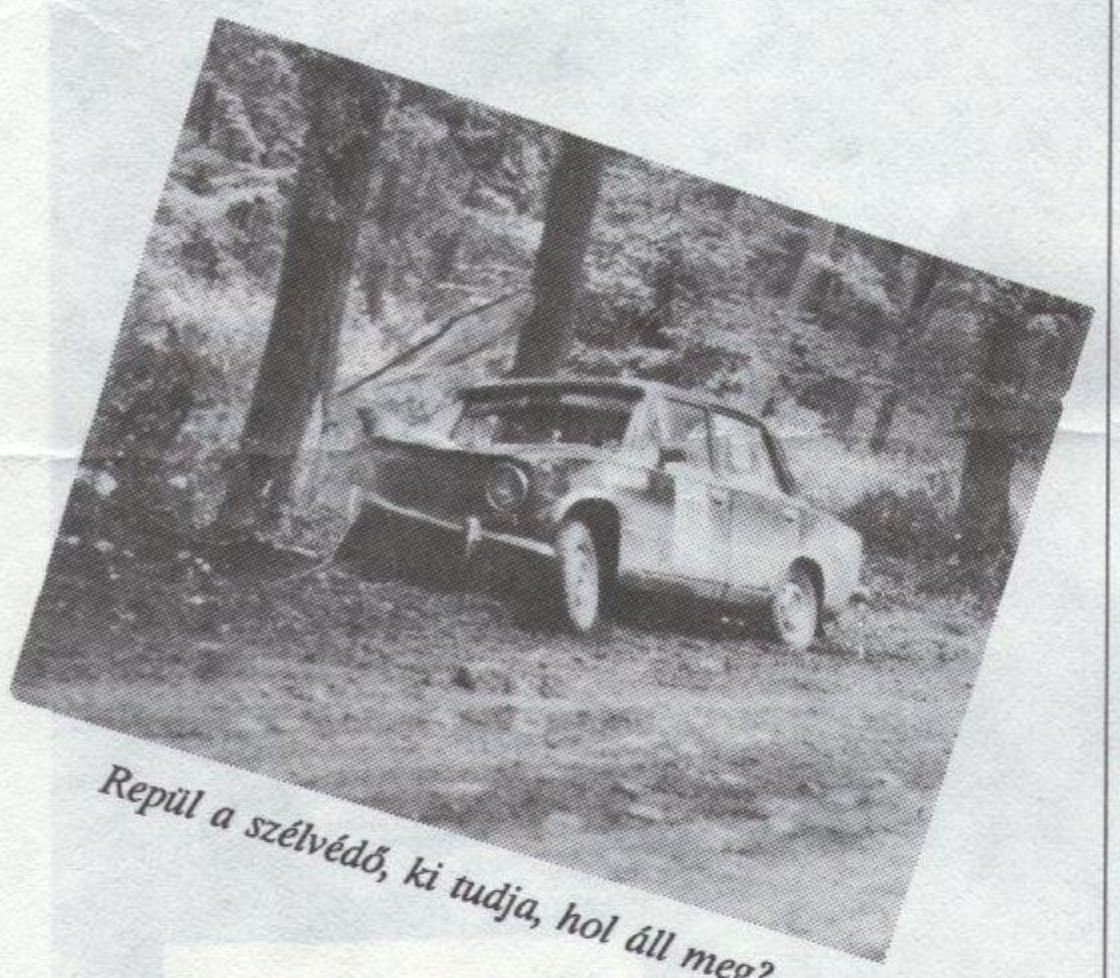
Hántai szervizpont: mindenki teszi a dolgát



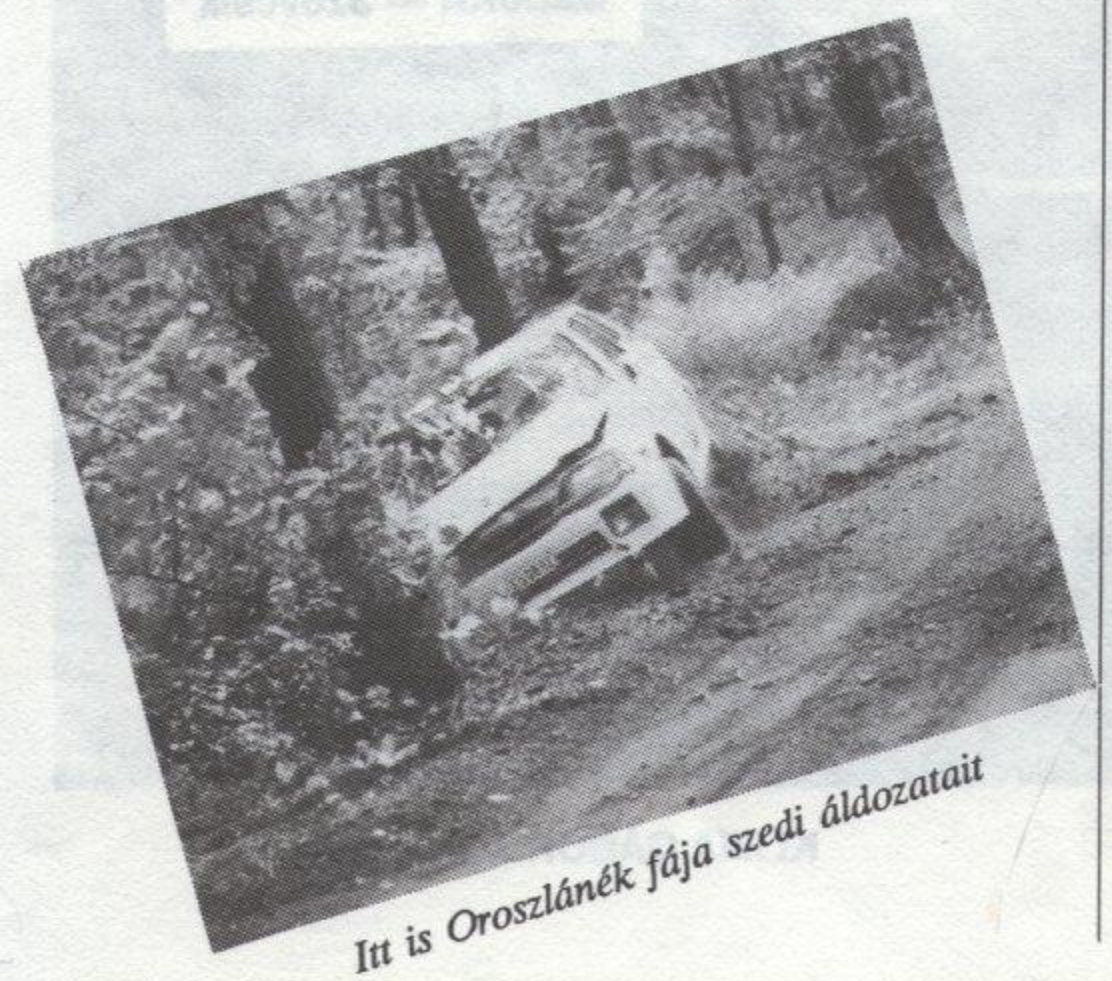
KLIMA GÁBOR képriportja



Könnyű sérülésekkel



Repül a szélvédő, ki tudja, hol áll meg?



Itt is Oroszlánék fája szedi áldozatait

Az I. OREX Rallye-ról jelentjük

De nézzük azért egy kicsit részletesebben, hogy hogyan is történt mindez.

I. gyorsasági szakasz

1. Ferjáncz—Tandari 3:35; 2. Ranga—Büki 3:41; 3. Tóth—Gergely 3:43; 4. Faragó—Rack 3:52; 5. Érdi—Borbély 3:54; 6. Oroszlán—Oroszlán 358; 7. Maruzsi—Szigetvári 3:59

Azt hiszem, az eredményünkből is jól látszik, hogy erősen biztonsági tempót mentünk, és való igaz, eszemben sem volt bármit is kockáztatni. Az volt ugyanis a véleményünk, hogy ezen az új pályán az első körben jobb lesz, ha csak szétnézünk, aztán majd meglátjuk, mit is kell tennünk a későbbiekben.

A fejlemények bennünket igazoltak...

II. gyorsasági szakasz

1. Ferjáncz—Tandari 9:30; 2. Ranga—Büki 9:32; 3. Tóth—Gergely 9:42; 4. Faragó—Rack 9:51; 5. Topor—Horvát 10:09; 6. Érdi—Borbély 10:09; ... 10. Maruzsi—Szigetvári 10:35

Ferjáncz megint Ranga előtt volt, ezúttal azonban már csak néhány másodperccel, dehát a rallye-t azt ilyen icike-picike másodpercekkel mérik... Nekünk elég sokat mértek belőle, de nem csüggedtünk, hiszen mondtam már, hogy biztonsági tempóban száguldottunk — egyelőre a többiek után. Ez persze, ha meggondolom, még mindig jobb, mint amit az Oroszlánék választottak (Választottak? Választottak a fenét!) — beleharaptak egy akkora fába, hogy megakadt a torkukon. Máris befejezték a versenyt. Mindez egy olyan simlis kanyarban történt, amelyik talán a csobánkai hídas kanyarhoz hasonlítható, mármint a simlissége okán, így aztán később többen is elkövették ugyanazt a hibát, amit az Oroszlánok. Érdi ezen a gyorsaságin még jött velünk, de mint később elmondta, a vége felé az egyik dobbantónál leszakadt a hátsó futóműve, a két gátló felső végén lévő erősítések gondolták meg magukat. Ha őszinte akarok lenni, és miért ne akarnék, meg kell mondanom, mi is kissé kalandosan vettük ezt a magasságot, mi is elég közelről megnéztük az Oroszlánék fáját — de hát az előzetes óvatosságunknak köszönhetően mi nem vettünk érintőt róla... Nem tudom pontosan, de elképzelhetőnek tartom, hogy Tóth Janika is itt horpasztotta be a jobb első ajtaját...

III. gyorsasági szakasz

1. Ferjáncz—Tandari 4:20; 2. Ranga—Büki 4:26; 3. Tóth—Gergely 4:34; 4. Faragó—Rack 4:40; 5. Topor—Horváth 4:46; 6. Tóth—Csökő 4:49; 7. Maruzsi—Szigetvári 4:54

Eseménytelen szakasznak mondanám, mert a mi szempontunkból tényleg az is volt. Sőt azzal, hogy Ferjáncz továbbra is simán Ranga előtt járt, már ami az idejét illeti, másutt is eseménytelenséget sejtet...

IV. gyorsasági szakasz

1. Tóth—Gergely 3:32; 2. Ranga—Büki 3:33; 3. Ferjáncz—Tandari 3:37; 4. Maruzsi—Szigetvári 3:48; 5. Topor—Horváth 3:50; 6. Garami—Szávolovics 3:54

Már a második kört kezdtük, s ez azt is jelentette, hogy egy kicsit húzósabban mentünk, mint korábban, már éreztem, hogy mit engedhetek meg magamnak. Ez meg is látszik már az időnkön és a helyezésünkön is. Ráadásul elöl is volt egy kis keveredés, Tóth nyerte a gyorsaságit, s ez arra utalt, hogy egyrészt ő is jobban érzi már az autóját, mint az első körben, meg aztán mégiscsak nyerni akar... Ez a gyorsasági volt különben Faragó Szabó —Rackék veszte, nem jutottak túlságosan sokáig szegények.

V. gyorsasági szakasz

1. Tóth—Gergely 9:35; 2. Ferjáncz—Tandari 9:42; 3. Ranga—Büki 9:47; 4. Topor—Horváth 9:56; 5. Felián—Galgóczi 10:20; 6. Horner—Görög 10:25; 7. Maruzsi—Szigetvári 10:26

A mi tepsinknek (ha szabad így becéznem az autónkat) egyáltalán nem tetszett továbbra sem az új hántai pálya és hiába mentünk sokkal jobbat rajta, mint előbb, hát nem jutottunk semmivel sem előbbre. Viszont megint Tóth brillírozott, ugyanakkor mögötte Ferjáncz megint csak Rangáék elé került, igazán jónak ígérkezett a verseny.

VI. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 4:29; 2. Tóth—Gergely 4:29; 3. Maruzsi—Szigetvári 4:45; 4. Topor—Horváth 4:50; 5. Tóth—Csökő 4:51; 6. Felián—Galgóczi 4:53

Meglehetősen húzósat igyekeztünk menni és Matyival örömmel láttam, hogy sikerült is, mégpedig minden különösebb kaland nélkül. Ennél jobb érzés talán nincs is, amikor az ember igazán igyekszik gyorsan menni, és megy is, de közben érzi azt is, hogy kézben tartja az autót, nincs semmi kockáztatás, semmi elnagyolt dolog. Ferjáncz viszont alighanem mindenáron újból a legjobb időt akarta futni — legalábbis erre utal, hogy kicsúszott — ő, aki nemigen szokott elesni versenyen, aztán ennek következtében minden baja lett az autójának, fel is adta a versenyt. Az ő versenyét. Nagyon sajnáltuk a dolgot.

VII. gyorsasági szakasz

1. Tóth—Gergely 3:30; 2. Ranga—Büki 3:31; 3. Maruzsi—Szigetvári 3:49; 4. Felián—Galgóczi 3:50; 5. Farkas—Bakó 3:53; 6. Garami—Szávolovits 3:56

Mielőtt nekiindultunk a gyorsaságinak, hallottuk, hogy Toporék motorja szétégett, állítólag nem kapott elég benzint az AC hibája miatt, dehát ki tudja azt ilyenkor még pontosan. Tóth egyetlen másodperccel került Ranga elé és ez nem semmi — de az se, hogy mi már az előkelő harmadik helyet hoztuk el,

(Folytatás az 5. oldalon)

Az I. OREX Rallye-ról jelentjük

(Folytatás a 4. oldalról)

no szintén egyetlen másodperccel Feliánék előtt...

VIII. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 10:51; 2. Tóth—Gergely 11:31; 3. Vizin—Gönci 11:45; 4. Maruzsi—Szigetvári 11:48; 5. Tóth—Házi 11:51; 6. Horner—Görög 11:56

Eddigre éppen leesett az eső, leszakadt az ég és ez azt jelentette, hogy mindenki egy-másfél perccel ment rosszabbat korábbi önmagánál. Meg aztán sokan borultak, csúszkáltak is nagyon. Például Garamiék borultak nagyot, Feliánék meg felakadtak a partoldalon és gén vártak a gyerekek és mérhetetlenül sok lakatosmunkát végeztek el, újjáépítették szép lassan, fokozatosan az egész autót — hogy vissza lehessen majd rakni a szélvédőt, hiszen anélkül azért nem lehet sokáig autózni. Mert amúgy jött ránk az eső, a sár, de nem adtuk föl, mert annyi néző volt, hogy nem lehetett őket cserben hagyni, ha már kijöttek, csinálni kellett tovább a show-t. De akkor azért már késő volt, nem számíthattunk jó eredményre. Viszont alapvetően megváltozott a véleményem a Mazdáról: ma már, hogy alighanem megtanultunk Mazdául, azt mondom, csodálatos autó. Amit most kibírt — nem hiszem, hogy sok másik márka utána csinálja. A véleményem pedig a verseny-



Felián—Galgóczi az egyik legszebb autóban

vesztettek vagy öt percet emiatt, míg végre le tudtak kászálódni szorult helyzetükből.

Különben idézem Garami Zolit: „Én az idén tulajdonképpen már nem is akartam versenyezni, de nem tudtam eladni a Mazdát, így aztán mégis idekeveredtem a rajthoz. Viszont nem volt időm kipróbálni úgy isten igazából sem a gumikat, sem a pályát, sem az autót. Az egyik kétszer balos kanyarban elakasztottam a bal első kerekemet s akörül fordultunk egy teljes háromszázhatvan fokot, meg a fejünk körül is. Igen látványosan összetörtük az autót, a szélvédőnk kiesett és nem maradt érintetlen egyetlen tenyérnyi darab sem a gépen. Ennek ellenére, amikor végre talpra álltunk, kiderült, hogy sem a motornak, sem a futóműnek semmi baja — mentünk tehát tovább. Minden gyorsasági ről? Nagyon kemény csata volt és jó alkalom, terep a nagy csatára. A pálya jó lesz, csak egy kicsit meg kell keményíteni a kanyarokat, egyébként nem baj, ha egy kicsit lassúbb a többieknél, hadd hozza csak össze a mezőnyt... Az meg, hogy WC és vécépapír is volt a nézők számára, az olyan luxus, amiről hazai pályán azt hiszem, nem is álmodhattak. Nem lennék meglepődve, ha rövidesen lenne itt egy EB-futam — én legalábbis ugyanúgy éreztem magam, mint amikor Ausztriában versenyeztem, olyan volt a kiszolgálás. Nekem ez a véleményem."

IX. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 9:17; 2. Tóth—Gergely 11:31; 3. Maruzsi—Szigetvári 10:06; 4. Horner—Görög 10:13; 5. Selmeci—Kutasi 10:27; 6. Garami—Szávolovits 10:32



„Már csak egy gyors van hátra"



Ferdiék, a nagy vesztesek

Másnap abszolut sorrendben rajtoltunk harmadikként, vezettünk egy perccel a kategóriánkban, s ez megvallom, földobott. Talán ennek is volt köszönhető, hogy fordultunk egyet kétkeréken mi is és csak a Jóisten és Matyi súlya mentett meg attól, hogy fejreálljunk. Négy-öt másodpercig döntetlen volt a dolog, ennyi ideig álltunk oldalra billenten, de aztán megúsztuk a dolgot. Éppen jókor jött ez a kis balhé, mert figyelmeztetett: csak nyugalom, még hosszú a verseny. Vettem is az üzenetet.

X. gyorsasági szakasz

1. Tóth—Gergely 4:37; 2. Ranga—Büki 4:50; 3. Maruzsi—Szigetvári 4:53; 4. Tóth—Csökő 5:04; 5. Vizin—Gönci 5:09; 6. Garami—Szávolovics 5:12

ri 4:20; 4. Dudás—Gábor 4:22; 5. Tóth—Csökő 4:28; 6. Turi—Tóth 4:38

Kokóék BMW-vel abszolut negyedikek, Túriék a hatodik időt jöttek Suzukival. Nem semmi!

XIII. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 9:23; 2. Maruzsi—Szigetvári 10:00; 3. Horner—Görög 10:02; 4. Vizin—Gönci 10:14; 5. Tóth—Házi 10:14; 6. Selmeczi—Jutassy 10:16

Az a nagy akarás, ami Tóth Janikát hajtotta, alighanem az bosszúlta meg magát. Ezen a gyorsaságin ugyanis, kisebb-nagyobb koccanás, perdülés figyelmeztetés ellenére sem igyekezett kicsit óvatosabban menni, mint korábban, hanem teljes erőből győzelemre törve száguldott



Feriék küzdöttek, az látszik

Ha jól emlékszem, a kis Kokónak ekkor kellett difit cserélnie, ha nem, akkor eggyel később. Mi meg már egészen urasan továbbra is ott voltunk a harmadik helyen, esemény nélkül...

XI. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 3:36; 2. Tóth—Gergely 3:43; 3. Maruzsi—Szigetvári 3:54; 4. Tóth—Csökő 4:02; 5. Dudás—Gábor 4:02; 6. Garai—Szávolovics 4:07

Tóth Janika megperdült. Gondolom, kicsit gyorsabban ment a kelleténél. Ranga mindenesetre ezúttal is elébe került, s ez bizony idegesítő...

XII. gyorsasági szakasz

1. Ranga—Büki 4:02; 2. Tóth—Gergely 4:17; 3. Maruzsi—Szigetvá-

— és felborult... Ezzel aztán tulajdonképpen vége is lett a versenynek. Mert Rangáék A-s autóját mi nem tudtuk volna semmiképpen sem befogni, tehát ők nyugodtan autózhattak ott elöl, és ami bennünket illet — mi is elég könnyen tartani tudtuk a megszerzett kategória-első, abszolút második helyünket. Mögöttünk még nagy csata folyt az abszolut harmadik helyért a Tóth—Csökő páros sikerével.

Olyan boldogok voltunk, hogy csak na. A végén, mármint az utolsó gyorsaságin elbőgtük magunkat. Mondtuk is, tiszta égő, s kezdtük letörölni a könnyeinket, amikor a csapathoz értünk. S mit gondoltok mit láttunk? Egy sereg könnyes arcot. Még ezt az érzelgős csapatot?!

Maruzsi László

Rallye-világbajnokság

ŐRSÉGVÁLTÁS?

Két éve immár, hogy a Rallye Világbajnokság a Kankkunen—Sainz párbajtól zajos. Az idén új trónkövetelő tűnt fel, és úgy látszik, mire a két harci kakas észbe kap, már csak a Didier Auriol mögötti helyért tépázhatja egymás tollát.

Ki gondolta volna, hogy az idén így alakulnak a Rallye-VB erőviszonyai? Sainz tavalyelőtt meglepetésre nyert az összesítésben, tavaly pedig — szintén váratlanul — csak a második lett a Toyota Celicával. Legnagyobb ellenfele mindkétszer a Lanciás Juha Kankkunen volt, a sportág háromszoros világbajnoka. A jó teljesítményhez persze jó autó is kell, és az eredmények alapján azt kell mondanunk, hogy a tavalyi A-csoportos Toyota Celica és a Lancia Delta HF Integrale hasonló szinten álltak. Az idénre mindkét autót módosították, a Toyota teljesen új kocsit állít rajthoz, a Lancia — amely már nem gyári csapat — csak módosította a sokak által kiöregedettnek vélt Integralét.

Naná, hogy a Lanciásoknak lett igazuk: 1992-ben az eddig öt futamból négyet Lanciával nyertek, és csak egy lett a Toyota zsákmánya. Ezt az egy győzelmet sem lehet igazán értékelni: a Safari Rallye mindig pénzkérdés volt, hiszen itt az autók szélvészgyorsan használódnak el.

Sainznak például mindennap új turbót kellett a kocsijába építeni, a Lanciások pedig többet mentek felnin, mint gumin, annyi defektjük volt. A verseny komolytalanságát Sainz durván egyórás előnye jelzi: ekkora különbség más versenyeken még az abszolút első és a legeslegutolsó befutó között sincs...

Sokkal érdekesebb, hogy a Lancia négy győzelme közül hármat a — főleg Markku Alénhoz és társaihoz képest — fiatal Didier Auriol neve mellé írtak. Igazság szerint „Didi" már nem számít kezdőnek: a Korzika Rallye már évek óta neki áll, és a Montén is nyert már két alkalommal. Igazi klasszisnak mégsem tekintették, mígnem tavaly Juha Kankkunen csak nagy nehezen tudta legyőzni őt a Bajnokok Versenyén. (Mint tudjuk, a Bajnokok Versenyén két, ugyanolyan autó versenyez egymással a kitűzött pályán. Mindkét kocsinak saját sávja van, az első kör után sávot cserélnek. Kétkörös a futam, így mindenki ugyanazon az úton megy végig, a verseny tehát teljesen igazságos.) Auriol a döntőbe jutásáért nem kisebb egyéniséget, mint az 1990-es világbajnok Carlos Sainzot utasította maga mögé, ráadásul úgy, hogy még a Sainznak hazai pályát jelentő Toyota volánja mögött is jobbnak bizonyult. Ezek után az idei sikersorozat már nem nevezhető meglepetésnek!

Nem tudni, hogy a Martini-Lancia csapatban létezik-e valamiféle sorrend. Ha igen, immár Auriolnak kell az egyes számú pilótának lennie: a végső értékeléskor nem számít mindegyik futam, ezért aki sokat nyer, jóval nagyobb eséllyel pályázik a trónra. Hiába vezeti még mindig Kankkunen a ponttáblázatot, a mínuszolás miatt Auriol van előnyben vele szemben. Azt hiszem, „Didi" joggal lenne csalódott, ha ebben az évben nem ő lenne a rallye-világbajnok.

Tóth Ibolya

A két ász: Carlos Sainz (Toyota) és Juha Kankkunen (Lancia)?



Barum Rallye — némi nosztalgiával

Nagy dilemma előtt álltam ezen a hétvégén, hogy a magyar bajnokság második futamát nézzem meg Kisbéren, vagy engedve a Toyota Team csábításának, a tízszeres európai pontot érő Barum Rallyet.

Mivel egy profi csapat kulisszatitkait belülről megismerni nem lehet kis lehetőség, ezért az utóbbi mellett voksoltam.

A 22. Barum Rallye Zlinben került megrendezésre. 8 ország 63 indulója állt rajthoz, köztük olyan sztárok, mint Erwin Weber, aki tavaly a VW-nek nyert német bajnokságot — most egy Mitsubishi Galant pilótája. Franz Wittmann, aki jelenleg vezeti az osztrák bajnokságot — Toyota Celicával indult (ez az utolsó csavarig megegyezik azzal, amivel ifj. Tóth János nyerte a Salgó-rallye-t). A nagy ellenfél Baumschlager, Weber helyét vette át a VW motorsportnál, és lassan már nyugodtan nevezhetjük a legpechesebb versenyzőnek (de erről majd később). Beszéljünk még a házigazdákról. Úgy látszik a Cseh és Szlovák Köztársaságban az autósportban is megtörtént a rendszerváltás. A három ex Skoda-gyári versenyző: V. Blahna, L. Krecek gr. As Ford Cosworth-szal, J. Sivik Lancia Integrálával állt versenybe.

Sajnos, mint már a bevezetőben utaltam rá, honfitársaim nem indultak ebben a küzdelemben. No nem a honi rallye-sok hibája ez, hanem a magyar versenynaptáré. Pedig az elmúlt években többezer rallye-rajongó zarándokolt el Zlinbe (ex Gottvaldov), hogy egy magas színvonalú versenyt láthasson, fantasztikus mezőnnyel, kevés pénzért, hideg sörök mellett.

Délután háromkor a Moszkva szálló árnyékából elsőként Weber—Heimer páros rajtolt. Mindjárt az első gyorsaságin Weber—Wittmann—Baumschlager parádés „tűzijátékot" rendezett. Két másodpercen belül volt az első három versenyző. Mindenki azt hitte, óriási meccsnek lesz tanúja, de sajnos a technika ördöge hamar közbeavatkozott. Úgy látszik, mostanában ez az ördög Baumschlagert üldözi. Sorozatban a harmadik versenyen kerül szembe műszaki hibával, és ha hinni lehet a szóbeszédnek, akkor ez egy igazi műhiba volt — kb. 160-as tempónál kiszakadt a kormányösszekötő. Szerencse a balszerencsében, hogy ez az erdőből kiérve egy tisztáson történt. Így is mire Baumschlager a kormányozhatatlan autóval kiért a gyorsaságiról, 20 perc időhátrányba került és ezzel visszaesett a 63., azaz az utolsó helyre. Ez azért érthetetlen, hogy egy gyári csapat sorozatban követ el ilyen hibákat. Nem hinném, hogy ez öregbítené a VW jóhírét. Egy normális ember ezek után hanyatthomlok elmenekülne a helyszínről, ehelyett Baumschlager egy gyors kormánymű-csere után üldözőbe vette az élmezőnyt. Félidőig, azaz a 9. gyorsaságiig 3 gyorsot nyert és négyszer lett második. Közben Wittmann a „biztos" második hely tudatában visszavett a tempóból. Neki az osztrák bajnokság számít, —igen, ezt a sportot fejből is játsszák. Az első két hely így már eldöntöttnek látszott, azonban a harmadikért ádáz küzdelem folyt a három hazai menő páros — Blahna—Schovánek, Sivik—Houst, Krecek—Krecman — és az osztrák Mayer—Gottlib (Ford—Cosworth) között.

Az első nap végén az eredmény:

1. Weber—Hiemer,	0:00
2 Wittmann—Patterman	1:30
3. Blahna—Schovanek	3:20
4. Mayer—Gottlieb	3:30
5. Sivik—Houst	3:45
6. Krecek—Krecman	3:49.

Baumschlager a huszadik helyre jött fel.

Az egyórás javítási időben a csapatok nagy munkába kezdtek. A Mitsubishinél a három szervizkamion által körülvett placcon az autó minden csavarjára jutott egy-egy szerelő. Mellettük a VW motorsportnál nem kisebb létszámmal, de kissé lógó orral vizsgálták az autót, nehogy még egy baki bekövetkezzen. Baumschlager reménykedett, hogyha hat gyorsasági alatt közel három percet (!) ledolgozott, akkor a következő napi huszonöt gyorson behozhatja hátrányát (a maradék tizenhét percet!). A Toyota Team valódi show-műsort rendezett a nézőknek. Bár eddig az autó tökéletesen „muzsikált", a biztos célbaérés érdekében a szerelők a komplett futóművet kicserélték. Harminc perc múlva a gép újra menetkészen állt. A Toyota-csapatban különben egy magyar „idegenlégiós" is dolgozik, közismert néven Roni, aki az EXPO-rallye után szerződött a teamhez.

Második nap úgy kezdődött, ahogy Baumschlager megjósolta. Száguldozott a pályákon, mintha nem lett volna fék az autójában. Sorra nyerte a gyorsaságikat — eszeveszett tempót diktált. Közben Weber és Wittmann békésen poroszkált az első két helyen mindaddig, még Wittmannak meggyűlt a baja a sebességváltóval — ezzel pedig értékes másodperceket veszített. A váltócsere a szerelőknek röpke tíz percig tartott. „De ha az üzlet beindul!" A következő szakaszon Weber bal hátsó defekttel ért célba (20 másodpercet veszített). A következő gyorson a defektek állása Wéber—Wittmann 1:1 — Wittmann 6 kilométert jobb első defekttel tett meg, újabb munkát adva szerelőinek (gyors futóműcsere). Az élen lejátszódó pechsorozat hozzásegítette az üldözőket a felzárkózáshoz. Blahna kiállításával (3. helyről) Sivik, Mayer, Krecek sorrend alakult ki, állandó helycserével. Baumschlager fantasztikus hajrával már a hatodik helyre jött fel, de úgy látszik a szerencse csak vendég volt nála. A huszonharmadik gyorsaságin a VW végleg bedobta a törülközőt — megállt a differenciálműve. Innen kezdve az élmezőnyben már változás nem történt, a dobogó harmadik fokáért azonban tovább folyt a küzdelem Krecek, Mayer és Sivik között. Több szakaszon másodpercre azonos időt autóztak, először Sivikék szálltak ki a harcból defektjük miatt, majd Mayerék motorja kezdett erősen melegedni. Az utolsó gyorsasági rajtjánál Mayer akár mozdonyvezetőnek is érezhette magát, gépe annyira gőzölgött — a különbség Mayer és Krecek között 30 másodperc, Mayer javára. Ilyen is ritkán fordul elő, hogy egy rangos versenyen az utolsó gyorsasági döntsön helyezést. A zlini célban óriási ünneplés kezdődött. Wéber és mitfahrere, Hiener, örült frissen megszerzett 200 EB pontjának. A második helyezéssel a Wittmann—Patterman páros és velük a Toyota-csapat immár karnyújtásnyira került az osztrák bajnokság megnyeréséhez. A nehezen megtartott harmadik helyre az osztrák Mayer—Gottlieb érkezett füstölgő autóval.

A győzelmi ünneplést figyelve eszembe jutott, hogy egy pár évvel ezelőtt Ferjáncz Attila és dr. Tandari János állt ezen a dobogón (1987), őket ünnepelte a tömeg. Reméljük, hogy hasonló magyar sikerre nem kell már sokáig várnunk.



Toyota Európa Team
Talán jövőre a „Barum"-on is.

Eredmény:

1. Erwin Weber—Hiemer Manfred (Mitsubishi Galant) 3:10:13

2. Franz Wittmann—J. Patterman (Toyota Celica) 0:06:37

3. Walter Mayer—Gottlieb (Ford Sierra) 0:12:10

4 .L. Krecek—J. Krecman (Ford Sierra) 0:12:15

5 .J. Sivik—M. Houst (Lancia Delta) 0:13:29

Maróti Mónika

Jogi esetek

A zöld kártya és buktatói



Bizonyára minden autótulajdonos berzenkedéssel vette tudomásul, hogy idén május elsejétől nem csupán érvényes forgalmi engedéllyel, megfelelő mennyiségű benzinnel és működőképes gépkocsival kell rendelkeznie annak, aki autózni kíván, hanem mindezeken felül be kell szereznie azt az igazolólapot, amit mostanában egyszerűen „zöld kártyának" neveznek az érintettek.

Ez a kártya az autók környezetvédelmi felülvizsgálatának eredményességét mutatja és igazolja, megléte elsőrendű feltétele a forgalmi engedély kiállításának.

A környezetvédelmi vizsgálatot minden közúton, vagy közúti forgalom elől el nem zárt más úton — magánúton — közlekedő magyar rendszámú és magyar forgalmi engedéllyel rendelkező gépkocsihoz el kell végeztetni. A közforgalom elől elzárt autós-sportpályákon, cross- és rallye-pályákon közlekedőknek nem kell! Az igazolólapot — a „zöld kártyát" — be kell szereznie az új és a régi autók tulajdonosainak egyaránt.

A Magyarországon most forgalomba kerülő autóknak — akár újonnan, akár használtan kerülnek belföldi forgalomba — **a rendelet 30 napot enged** a környezetvédelmi vizsgálat elvégeztetésére. A határidőt attól a naptól kell számítani, amikortól a gépkocsit belföldi forgalomba helyezik. Ha pl. az autó külföldről kerül behozatalra, forgalomba kerülésének napja a vámeljárás lefolytatása és a műszaki vizsga után, a forgalmi rendszám kiadásának napja.

A már forgalomban lévő gépkocsik esetén a határidő 1992. május 1. napjától 1993. április 30. napjáig terjed, ami azt jelenti, — nagyon fontos! — hogy ezen az idő intervallumon belül, legkésőbb abban a hónapban kell elvégeztetni a vizsgálatot, amelyik megegyező hónapban a forgalmi engedélye lejár. Ha tehát a kocsi „műszakija" 1992. június 30. napján jár le, úgy az új műszaki vizsgával egyidejűleg kell és célszerű megcsináltatni a zöld kártyát is a kocsira.

Ha a gépkocsink forgalmi engedélye nem ebben az időben jár le, hanem 1993. április 30. napja után, úgy a környezetvédelmi viszgálatot akkor is 1992. május 1. napja és 1993. április 30. napja között kell elvégeztetni! Hogy pontosan mikor, ezt részletesebben kell leírnunk, mivel nagyon sokan nem értik tisztán a jogszabály szövegét.

Nos, e két időpont között a vizsgálatot abban a hónapban kell elvégeztetni, amelyik hónapnak megfelel a forgalmi engedély lejárata. Tehát: ha pl. 1994. októberében jár le a forgalmi engedély, 1992. októberében kell elvégeztetni a vizsgálatot, — mert 1992. májusa és 1993. áprilisa között csak ez az októberi hónap van —, ha a forgalmi 1994. márciusában jár le, úgy a vizsgálatot 1993. márciusában kell elvégeztetni, hiszen a fenti két időpont között csak 1993-ban van márciusi hónap, stb. **Ez a szabály most ugyan kissé értelmetlennek tűnik,** azonban a későbbiekben talán megkönnyíti majd a kártya érvényesítését, hiszen az előbb-utóbb egy időpontra esik majd a forgalmi érvényesítésével.

Soron kívül elvégezhető a környezetvédelmi vizsgálat abban az esetben, ha már kiállított kártyánkat elveszítjük, sőt a vizsgálat feltétlenül szükséges is, hiszen a kártyáról másolatot kiállítani nem lehet. Ismételt fizetés ellenében tehát újabb kártyát kell készíttetnünk.

Szintén soron kívül kell elvégeztetni azoknak a gépkocsiknak a vizsgálatát, amelyeknél motorcserét végeznek, ennek határideje a motorcsere forgalmi engedélybe történő bejegyzéstől számított 30 nap.

Ha már egyszer megkaptuk a gépkocsi igazoló lapját, nagyon fontos, hogy ne felejtsük el meghatározott időközönként újra elvégeztetni a vizsgálatot. A kártya érvényességi határideje nem a gépkocsi korához, hanem a motor fajtájához igazodik, tehát az Otto rendszerű motorral meghajtott, három komponensre ható katalizátorral ellátott, szabályozott keverék képzésű gépkocsik esetében a 3 évenként, a többi autó esetében pedig évenként kell a kártyát érvényesíttetni.

A fentiekből adódóan könnyen meglehet, hogy a forgalmi engedélyünk érvényes ugyan, azonban a kártya érvénytelen, s emiatt kell szembenéznünk az ellenőrző szervek eljárásával, ami azt jelenti, hogy **a rendőrhatóság és a területi közlekedési felügyelet** ellenőrizheti — egyéb iratainkkal együtt — a környezetvédelmi igazolólap meglétét és érvényességét is, s ha valami nincs rendben — megbírságolnak.

A gépkocsi kipufogójának szennyezőanyag tartalma is ellenőrizhető a közúti forgalomban. Ezt a vizsgálatot szintén a közelekedési felügyelet végzi, s ha a szennyezőanyag tartalom nem felel meg a megállapíott határértéknek, az igazolólap érvényességét 15 napra korlátoznia kell. Gyakorlatilag ez alatt az idő alatt kell a kocsit megfelelő állapotba hozni, és a környezetvédelmi vizsgálatot elvégezni, mert a 15 nap letelte után a gépkocsi nem közlekedhet.

Sajnos ugyanez a következménye annak is, ha a már kiállított kártyát szeretnénk újra érvényesíteni, s a gépkocsi nem felel meg a légszennyezettségi határértéknek. Így, ha egy helyen kívánjuk elvégeztetni a forgalmi engedély érvényesítését, és a környezetvédelmi vizsgálatot, s az írt okból a zöld kártyát nem kapjuk meg, csak akkor tudjuk műszakilag levizsgáztatni a gépkocsit, ha a vizsgáztató szerv vállalja, hogy a hibát kiküszöböli, és az autót légszennyezési határértékekre beállítja. Ha nem egy helyen végzik a munkát és az érvényesítést, vagyis ha a szervizelő műhely és a kártya kiállítója ill. érvényesítője más, úgy két helyre kell a kocsit szállítani, egyik helyen a szervizt végzik, míg a másik helyen a szerviz minőségét tanusító kártyát kapjuk meg. Ez **elég sok kellemetlenséget fog okozni** a jövőben.

Úgy gondoljuk, célszerű felhívni olvasóink figyelmét azokra a paraméterekre, amelyek szerint a vizsgálatot lefolytatják. Így megnézik a kipufogórendszer állapotát, a karaktergáz visszavezető rendszerét, a motor fordulatszámának egyenletességét alapjáratban a fényszórók bekapcsolása mellett, a légszűrőbetét állapotát minden gépkocsinál, ezen kívül Otto rendszerű motor esetén az alapelőgyújtást, a zárószöget, a gyújtógyertyák állapotát, dízel üzemű motornál pedig az előfecskendezési szöget, a teljes töltés leszabályozási fordulatszámát.

Ezeknél a vizsgálatoknál az adott járműtípushoz a gyártó által megadott beállítási értéket kell figyelembe venni.

Vizsgálják ezen kívül Otto rendszerű motornál a gépkocsi szénmonoxid és szénhidrogén kibocsátását, valamint dízel motor esetében az alapjáratról és az emelt fordulatszámú alapjáratról, gyorsítás esetén jelentkező füstölés mértékét.

Ennél a vizsgálatnál is a gyári előírásokban megadott értékeket kell alapul venni, tehát egyik esetben sem kizárt, hogy két gépkocsi különböző értékeknek feleljen meg.

Reméljük, talán van olyan olvasónk, akiknek írásunk ezen része használható infromációkat szolgáltat, azt azonban nem ajánljuk, hogy barkácsoljanak kocsijaikon, mert nem biztos az eredmény.

Már csak egy dolgot szeretnénk olvasónk tudomására hozni: a vizsgálat díja 350 Ft, ami magába foglalja azt az 50 Ft-ot is, melyet az igazolólap kiállításáért kell kifizetnünk. Ezt a díjat csekken kell befizetnünk a vizsgálat helye szerint illetékes területi közlekedési felügyelet számlájára.

Szeretnénk felhívni autószerelő, vagy szerviztulajdonos olvasóink figyelmét arra, hogy a Közlekedési Felügyelettől kérvényezni lehet környezetvédelmi felülvizsgálat elvégzésére feljogosító engedélyt, vagyis, hogy a szervizük kártyakiállító és -érvényesítő lehessen. A kérelem alapján a felügyelet megvizsgálja, hogy adott helyen megfelelnek-e a körülmények ilyen engedély kiadásához.

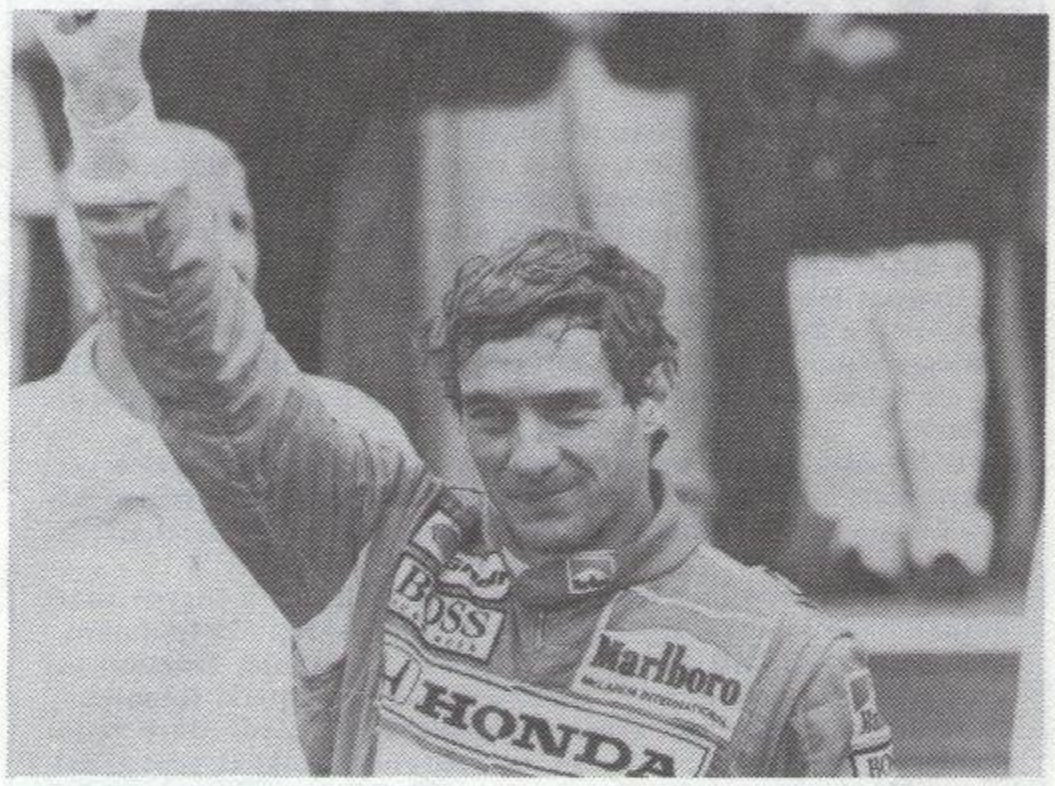
S még valami, akit esetleg a jogszabály bővebben érdekel, úgy azt megtalálhatja az 1991. évi Magyar Közlöny 140. számában, 18/1991. KHVM.r. szám alatt.

Dávid Társas Ügyvédi Iroda

Dr. Hoppál Gábor

Forma-1

Hihetetlen győzelem



Ayrton Senna — Marlboro McLaren Honda
Végre győzelem!

Ha tavaly valaki azt mondja: „Hurrá, Senna nyert!" — mindenki megrántja a vállát — na és, megszoktuk. Az idén azonban nem ez a helyzet. Senna győzelme a Monaco GP-n óriási meglepetést jelentett — de áttörést még nem.

Akit érdekel a Forma-1, biztosan sokszor eltöprengett már a Williams-Renaultok idei sikersorozatának titkán. Végül is szinte hihetetlen, hogy egy, a tavalyihoz képest lényegében változatlan autó az egész Forma-1-es mezőnyre két teljes másodpercet verjen körönként!

Csodák viszont nincsenek. A Williamsek egyértelműen nagyon jók — de az is biztos, hogy a többiek nem hozzák a formájukat. A McLaren, miközben az idei autót fejlesztette, eleinte a tavalyit futtatta, amelyen viszont alig történt változtatás. Az új autó és az új motor együttesétől természetes módon nem várhatták, hogy azonnal gyorsabb lesz mindenki másnál, sőt, ilyenkor még a megbízhatatlanság is megbocsájtható. A McLaren MP4/7 most kezd gyorsulni, és minden bizonnyal előbb-utóbb az egyik legjobb kocsi lesz.

Gyengélkedik a Ferrari is. A „forradalminak" nevezett, kettős fenekű autó kiábrándítóan lassú. A fejlesztési munkákkal csak most, a Monaco GP-n sikerült odáig eljutni, hogy a kocsi jobb edzésidőt fusson, mint a tavalyi. A baj csak az, hogy az 1991-es Ferrari sem volt éppen szélvészgyors...

A Benettont nem lehet igazán nagy csapatnak nevezni, hiszen költségvetése a McLaren, a Williams és Ferrari mellett szinte eltörpül. Mégis, a nyolchengeres Ford motor és a csúnya, de jó váz a sikerre éhes Schumacher kezében ütőképes kombináció. A győzelmi esélyektől azonban messze vannak még.

Ezek után Senna monacói győzelme óriási teljesítmény. Igaz, hogy pokoli nagy szerencse kellett hozzá, de az is igaz, hogy ő volt az első, aki ezt elismerte. Mindenki számára világos, hogy a brazil pilóta a jelenlegi erőviszonyok közepette vagy így nyer, vagy sehogy. És az is éppen ilyen egyértelmű, hogy a Forma-1 már régen szolgáltatott a legutóbbi futamhoz mérhető izgalmakat. A Mansell-győzelmek kicsit unalmassá kezdtek már válni...

A sors fintora, hogy éppen ott tört meg a Williams sikerszériája, ahol a legunalmasabb versenyek szoktak zajlani: Monacóban. Az utolsó öt körig a verseny sem volt látványos: Alesit ezúttal Schumacher torpedózta meg, Capelli megint kicsúszott, Bergert a technika ördöge tréfálta meg. Előzni alig lehetett, ezért a kerékcserével mindenki nagyon csínján bánt. Talán erre fázott rá a majdnem végig magabiztosan vezető Mansell: félperces előny birtokában kellett gumit cserélnie, és ez az előny öt másodperccel volt kevesebb annál, mint amennyi ahhoz kellett volna, hogy nyerjen. Csak Senna mögé tudott visszaállni, és hiába hozta be öt másodperces hátrányát két kör alatt: más Sennát utolérni, és megint más dolog megelőzni. Ugyan a brazil nem követett el szabálytalanságot, viselkedését mégsem lehet sportszerűnek nevezni. Szerintem azonban nincs ember a Földön, aki Senna helyében elengedte volna Mansellt. Én csak azt csodáltam, hogy Nigel milyen türelmes volt: sokkal erőszakosabban is támadhatott volna, és ezen — a verseny- ző vérmérsékletét ismerve — senki nem lepődhetett volna meg. Mansell azonban mintha nyugodtabb lenne az utóbbi időben.

Persze szüksége is van a higgadtságra. A következő futam helyszínén, Kanadában tavaly nevetséges módon vesztette el a győzelmet: integetés közben kikapcsolta a motort. Ez persze nem hivatalos információ, de minden jel erre mutat: az autót, miután behúzták a boxba, minden további nélkül beindították, a váltó működött, benzin volt még bőven: a kiesés csak és kizárólag a versenyző hibájából következhetett be. Ezek azok az apró „hülyeségek", amelyek miatt Mansellt sikersorozata után sem állítja piedesztálra a sajtó, pedig az idén a „brit oroszlán" valóban minden szempontból kifogástalanul versenyez.

Nos, most majd bizonyíthat. Csak a dolga lesz egyre nehezebb: a műszaki előírások keretein belül van egy olyan autó, amelynél nincs jobb. Hogy ettől mennyire van a Williams, nem tudni, de az biztos, hogy ma ez az autó áll a legközelebb hozzá. A többiek nyilván gyorsabban fejlődnek majd — ezért bízom benne, hogy a Forma-1 újra olyan magas szinten szórakoztat majd, mint nem is olyan régen.

Massimo Prato

Végeredmény:

1. Ayrton Senna 1:50:59, 372 s
2. Nigel Mansell 1:50:59, 587 s
3. Riccardo Patrese
4. Michael Schumacher
5. Martin Brundle
6. Bertrand Gachot

A világbajnokság állása:

1. Mansell 56 pont
2. Patrese 28 pont
3. Schumacher 20 pont
4. Senna 18 pont
5. Berger 8 pont
6. Alesi 7 pont



Berger Monacoban talán már a kanadai győzelemről álmodozik Lauda társaságában.

Piquet javulófélben

Jó hírek érkeznek a távoli Indianapolisból Nelson Piquet-ről, a háromszoros Forma-1 világbajnokról, aki súlyos balesetet szenvedett a híres-hírhedt 500 mérföldes verseny edzései során. Fizikai állapota javul, pszichológiailag azonban még mindig mélyponton van. „Soha többet nem ülök versenyautóba — mondja — még egy fotó kedvéért sem!"

Ám Emerson Fittipaldi, a jóbarát honfitárs ezt nem hiszi, szerinte fog még versenyezni a népszerű volánművész. Alessandro Nannini, a helikopterbalesetet szenvedett Forma-1-es kolléga, akinek leszakadt karját szinte csodával határos módon sikerült visszaoperálni, táviratot küldött Piquet-nek. „Legroszszabb esetben együtt vezetünk — írta — te kormányozol, én pedig nyomom a pedálokat."

Terry Trammel doktor szerint még egy év is beletelhet, míg a kitűnő brazil sportember újra járhat.

Piquet egyébként rengeteg levelet és táviratot kap, s hogy a magyar rajongók — akik nem kevesen vannak — írhassanak közöljük címét: Methodist Hospital, Nelson Piquet, Floor 7A, 16th Street, Indianapolis, Indiana, USA.

Hogy megkönnyítsük a dolgot, szerkesztőségünk vállalja, hogy összegyűjti a leveleket és együtt elküldi Piquet-nek, az első Magyar Grand Prix nyertesének.

R-r

Good bye Gyulafirátót

Volt egyszer két EXPO

Isten veled Gyulafirátót — Puszta helyett Pannónia címmel jelent meg apró írásocska a Motor Sport Aktuell című tekintélyes svájci autó- és motorsport szaklapban. S mondjuk meg rögtön az elején, nem hízelgő szavakkal emlékeznek meg a lapban a legutóbbi EXPO Rallyeről. Ez annál is inkább sajnálatos, mert csak nagyritkán jelenik meg cikk kis hazánkkal kapcsolatban és jobban esne szívünknek, ha e ritka alkalmakkor szép szavakkal említenék Magyarországot.

Ami a lényeget illeti: Hans Kellner, az osztrák „rallye-guru" nem kíván többé versenyt rendezni a magyarokkal. A benfentesebbek tudják, hogy nem ez volt Kellner úr első összezördülése hazánk fiaival, akik nem kevés borsot törtek már a Semperit Rallye-k alkalmával a derék sógor orra alá. Ám az még a rendszerváltás előtti korszakban történt, ahogy az is, hogy a két különböző társadalmi berendezkedésű ország közösen Expót akart rendezni. Ez az ötlet kútba esett, de az ezzel kapcsolatos rallye terve megvalósult.

Előbb tavaly, amikor sok-sok magyar versenyzőpáros nevezett be a versenyre, ám mint kiderült csak azért, hogy az addig ismeretlen Rába Ringen tréningezhessen. Ott ugyanis pár héttel később magyar országos bajnoki futam volt. Így aztán a versenyen — mármint az EXPO Rallye-n — csak kevés magyar állt rajthoz, kicsi volt a mezőny, kevésbé érdekes a viadal. Akkor Kellner úr úgy érezte becsapták a magyar autósok, ám hogy mit mondott, azt nem áruljuk el — azt nem bírná el a nyomdafesték.

Többen feltették a kérdést, vajon miért nem kapott az alkalmon az amúgy is versenyszűkében élő autósportunk, miért nem lett hazai bajnoki osztrák pénzen az EXPO Rallye. Mindenki meghallotta a kérdést, csak az illetékesek nem, így aztán nem csoda, ha idén sem lett magyar verseny a második EXPO Rallye sem.

Huszonhárom versenyzőpáros részvételével zajlott a viadal, kellemes hangulatú lett volna, ha nem számítanak fel a magyar rendezők olyan tetemes pályabérletet Kellneréknek, s ha rendben lett volna az összes pálya.

Ám nem így volt és a sógorok jövőre nem lépik át a határt, hanem annak túloldalán, a Harrach birtokon alakítanak ki egy új gyorsaságit.

R. P.



BARÁTI KÖR

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

Hogyan lehet valaki a Baráti Kör tagja?

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

1. Közöttük kerül majd kisorsolásra Maruzsi László első versenyautója, a ma is tökéletes állapotban lévő, felújított; versenyképes Lada VFTS — amelynek ára ma már eszmei ár, meghatározhatatlan!

2. Szintén sorsoljuk majd azokat a tagokat, akik ingyen utazhatnak bajnokunkkal egy-egy külföldi Európa-bajnoki futamára.

3. Minden Baráti Kör-tag egy bérletet kap majd, amellyel ingyen tekinthet meg minden hazai rallye-cross bajnoki futamot.

4. Végül a Maruzsi Team természetesen időről-időre rendszeresen ajándékokkal kedveskedik (feliratos trikókkal, sapkákkal, esernyőkkel, stb.) mindazoknak, akik vállalják a csapatot, akik belépnek a MARUZSI TEAM BARÁTI KÖRÉBE.

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

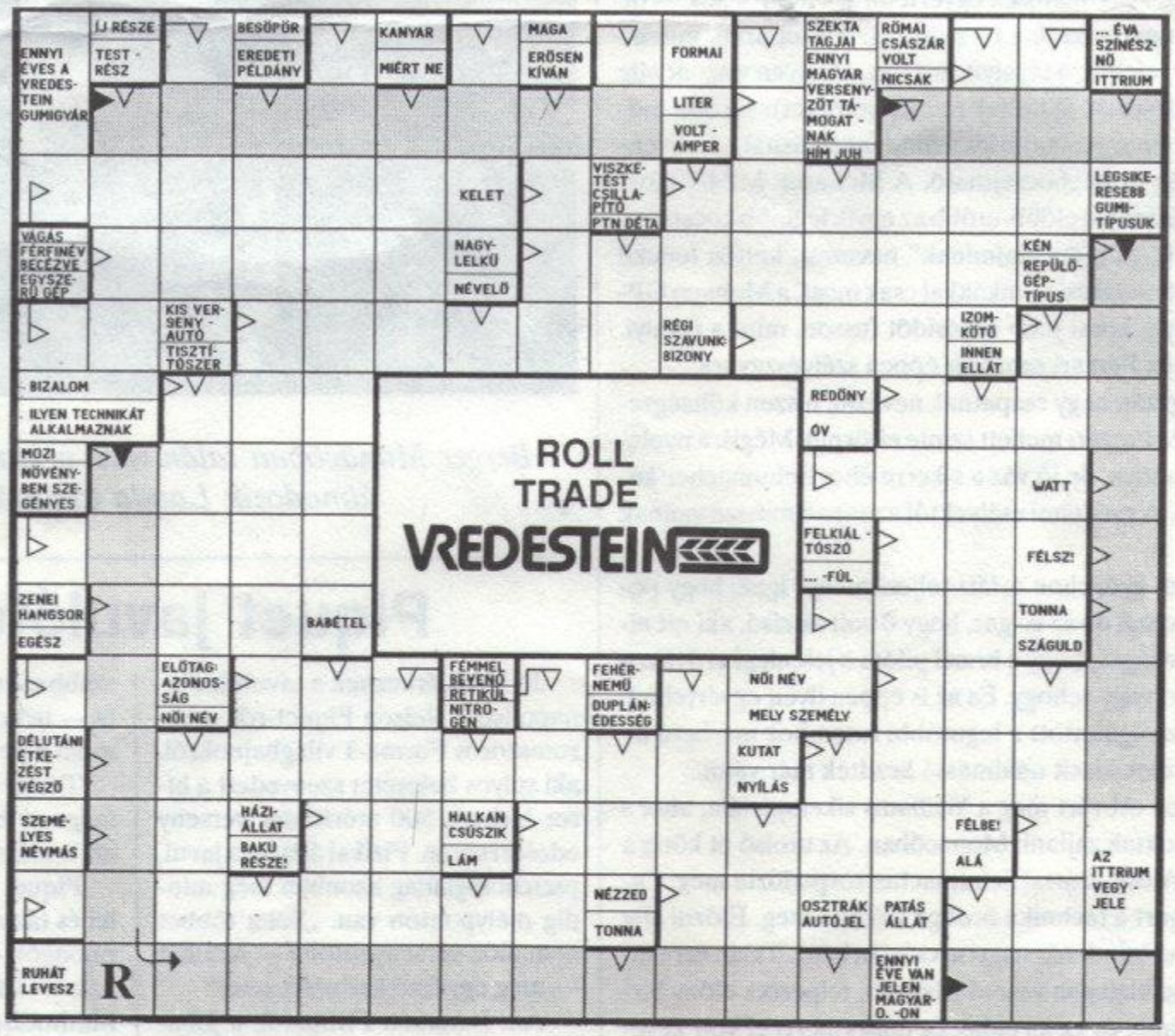
Kopeczky Lajos
a Baráti Kör ügyvezetője

NYILATKOZAT

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

Név: . . . . . .

Cím: . . . . . .



Az első szám helyes megfejtései; HINTEREGGER, SZEKSZÁRDI, KENETHHANSEN, FORD COSWORTH

Elnézésüket kérjük a keresztrejtvény hibájáért. A helyes megfejtés: Kenneth Hansen, természetesen mindkét megfejtést elfogadtuk.

Az első szám nyertesei:
Szalai Róbert Győr, Bácsai út 137.
Garai József Kisbér, Köztársaság u. 62.
ifj. Váróczi Frigyes Balatonkenese, Dobó Katalin u. 22.
Dózsa István Budapest, Madarász u. 35. VII/44.
Simon Zsolt Szekszárd, Béri B. 75.
Aranyosi Csaba Csém, Béke út 33.
Agócs Flórián Cered, Fenyves út 1.
Kakuk József Nagydobos, Fő út 269.
Császár Zoltánné Lengyeltóti, Nagyház u. 4.
Édler Tamás Almásfüzitő-felső, Verő Imre u. 7/c.
Csányi Gyula Komárom, Csillag ltp. 58. III/5.
Pálfy Zsolt Tatabánya II., Vadász u. 31. III/1.

Minden megfejtést nagyon köszönünk, várjuk további leveleiteket.

Beküldési határidő: július 14.

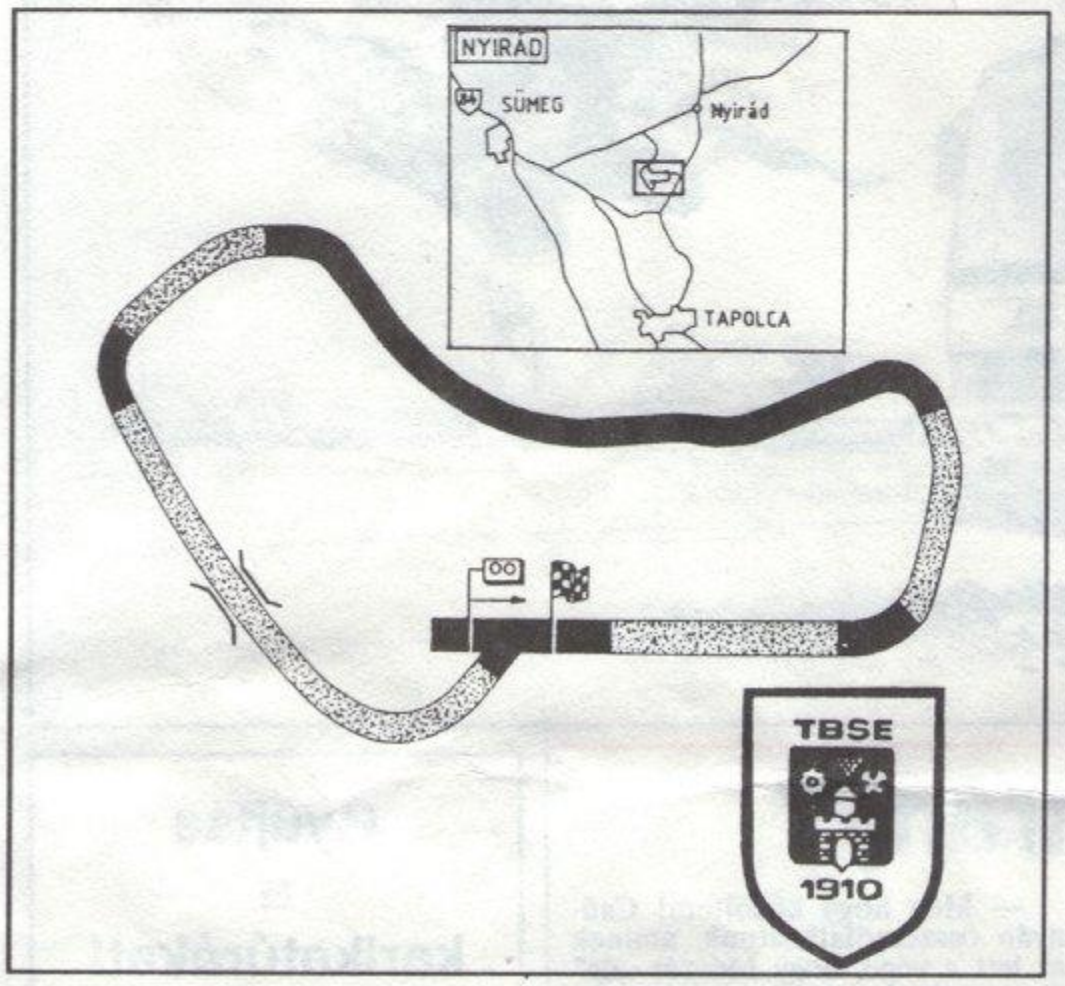
Nyirádi nyár

Június 28.: Soron kívül Rallye-cross OB futam Nyírádon

A '92-s rallye-cross évad úgy indult, hogy sajnálatos módon elmaradt a szombathelyi és a cseszneki futam. Ráadásul a versenynaptár is úgy alakult, hogy a megmaradt ádándi futam után az első verseny is csak július 5-ére esett! Úgy gondoltuk, túl nagy szünet ez a megrövidült bajnokságban. Megvizsgáltuk lehetőségeinket és felajánlottuk a Szövetségnek, hogy soron kívül megrendezünk egy versenyt.

Elképzelésünket az Autós IB támogatta és így — némi adminisztrációs huzavona után — június 8-án meghirdethettük soron kívüli versenyünket június 28-ára. Előzetes felméréseink azt mutatják, hogy itt lesz a teljes mezőny, remélhetőleg még Fodor Gyuri is, aki most éppen Franciaországban képviseli a magyar színeket, reméljük sikeresen.

TBSE



Rallye-cross versenyek a TBSE nyirádi pályáján

Dátumvándorlás

Tapolcán is — úgy, mint a többi rallye-cross versenyt rendezők — még 1991 őszén megterveztük a '92. évi versenyek menetrendjét. Elterveztük, hogy július 18—19-én megrendezzük az 5. Nemzetközi Rallye-cross versenyünket és — mint már négy éve minden alkalommal — október 11-én az év utolsó bajnoki versenyét. A terv, ha részben is, csak terv maradt. Történt ugyanis, hogy a FISA-hoz (a nemzetközi autósport szövetség) bejelentett nyári nemzetközi versenyünk időpontjára rátették a Rallye-cross csapat EB nürburingi versenyét!

Mondtuk, sebaj! De mivel a magyar versenyzők is érdekeltek lehetnek az EB-n, hát hozzuk előre a versenyt egy héttel, ott úgy sincs semmi. Így kezdtük tervezni a július 10-11-i dátumot. Am ez az időpont is csak májusig maradt „állva". Ekkor tudtuk meg, hogy valamikor áprilisban berakták ide a magyar Motoros VB-t, amin a sportbírói kar csaknem teljes egészében részt vesz!

Ismét változtatnunk kellett. Most ott tartunk, — és ez már végleges — hogy július 25-26-án rendezzük meg ezt a versenyt, mely — talán — szerencsés módon csaknem egybeesik a Veszprém Rallye-val. Azért csaknem, mert a rallye-val 24-25-én kerül megrendezésre, így azok akik, mindkét versenyre kíváncsiak, 26-án megnézhetik a rallye-cross verseny érdemi részét; selejtezőket és a döntőket! Természetesen azoknak a versenyzőknek, akik indulnak a Veszprém Rallye-n és a rallye-cross versenyen is indulnának — úgy mint tavaly — most is lehetőséget biztosítunk a versenyen való indulásra. Így — többek mellett — láthatják majd Maruzsi Lacit, ifj. Tóth Jánost és Dudás Gyulát mindkét versenyen!

A nemzetközi versenyünk különösen nagy érdeklődésre tarthat számot, hisz első alkalommal Magyarországon ez a verseny nem egyszerűen nemzetközi verseny, hanem egyúttal osztrák bajnoki futam is! Itt lesz a teljes osztrák mezőny! És reméljük, osztrák barátaink mellett szép számmal jönnek majd, Európa más tájairól is.

Végleges programunk tehát a nyirádi rallye-cross pályán:

Július 25—26.: 5. Nemzetközi Rallye-cross verseny + osztrák és magyar bajnoki futam

Október 11.: Rallye-cross országos bajnoki futam

Minden érdeklődőt szeretettel várunk!

TBSE Autó sport szakosztály

Mátyás a király!

Hogy bevált-e az ellentábor taktikája?

Nos, erről a Mátyás király és az okos lány meséje jut eszembe. Tudják, amelyikben hozott is ajándékot és nem is a főhős. Mert bevált az a terv, hogy ne Szigetvári Matyi legyen a legjobb helyezett a magyar gyorsasági hegyi bajnokságban a pécsi versenyen.

Meg nem is vált be, mert ő lett a legjobb magyar. No, de menjünk sorjában!

Szigetvári-idő köszöntött a mezőnyre, ami egyben az Európa-bajnokság magyar futama is volt a már klasszikus mecseki emelkedőn. Mi az a „Szigetvári-idő"? Az, amikor az égiek kegyeikbe fogadják az apró termetű szőke volánművészt, megnyitják az egek csatornáit, hogy pótolják a hiányzó lóerőket Matyi számára. Mert ilyenkor kell igazán tudni vezetni...

A sokszáz lóerős masinák gáztipró vadulós vezetői alól kipörögnek a kerekek, farolnak a gépek és többet mennek keresztbe, mint előre. Ám aki finoman, érzéssel kezeli a gépet, annak jó időt mutatnak a versenybírói órák. És Matyi ebben vitathatatlanul a legjobb hazai autóversenyző!

Hány önjelölt sztárt láttunk már elsápadni, ha kissé beborult az ég a rajt idejének közelében, mennyien omlottak össze már a start előtt, ha lehullott pár csepp eső? S akkor jött „a Szigetvári" és megverte a sokszor erősebb gépekkel induló esélyeseket! Így volt ez azon a bizonyos pécsi versenynapon is, amikor legjobb magyar volt és mégis csak második lett az OB abszolút sorrendjében. Hogyan lehet ez? Úgy, hogy az ellentábor hozott egy osztrák fiút, aki benevezett egy hazai egyesület színeiben a magyar hegyi bajnokságra, s ő még Matyinál is gyorsabb volt a vízen!

Egy csöppet sem csökkenti a derék sógor teljesítményét, hogy ő az Alpok lankáin tanult meg nedves időben is remekül autózni, nem is szállnánk vitába a magyar bajnoki kiírással — inkább megemeljük kalapunkat a remek teljesítmény előtt.

Ám változatlanul Szigetvári a legjobb magyar esőmenő. Vagy úgy is mondhatnánk: ha esik, Mátyás a király!

RP

Eredménylista a Mátrai Autós Hegyiversenyről

Június 20., szombat

abszolút

1. Rainer Fink	Kövesdán MC, PRC BMW	**5:03,29**
2. Tóth János	Somogy ASE, Waltham Osella	**5:06,35**
3. Szigetvári Mátyás	Bp. Volán SC, F-Ford Reynard	**5:20,59**
4. Richter Ernő	Carex SC, Opel Lotus	5:20,90
5. Kövesdán András	Kövesdán MC, BMW M3	5:24,93
6. Kálmándi Pap László	Bp. Volán SC, Estoria	5:25,65

Június 21., vasárnap

abszolút

1. Szigetvári Mátyás	Bp. Volán SC, F-Ford Reynard	**5:40,68**
2. Richter Ernő	Carex SC, Opel Lotus	**5:48,66**
3. Móczár Péter	Móczár SE, Mercedes 190	**5:49,33**
4. Kálmándi Pap László	Budapesti Volán SC, Estoria	5:57,66
5. Szabó Zoltán	Hung.ária Biztosító SE, Sroi 90	6:07,60
6. Cserkuti József	Hungária Biztosító SE, BMW	6:09,93



Új verseny? Új botrány?

Lapzártakor került sor a mátrai hegyi versenyre, ami mint mostanában már szokás, meghozta a maga botrányait (kizárások, időmérő-meghibásodás, tisztázatlan időmérés). Sikerült megszólaltatni Klink Jánost, a magyar autósport nagy öregjét.

— Talán kezdjük az elején, hogyan indult a verseny?

— Én már régi, öreg róka vagyok, de ilyet még nem tapasztaltam. A jelenlegi sisakom megfelelt hat európa-bajnoki futamon, itt miért nem, egyszerűen nem értem. De nem csak velem, szinte mindenkivel szórakozott a MAMSZ részéről Sándor István és Károly Balázs. Eredeti homológ ruhánkba próbáltak belekötni. Kiderült, hogy az én csuklyámmal is problémák vannak, pedig teljesen szabályos volt. A felháborító mégsem ez, hanem mikor már beálltam a rajtba, húzkodták a fejemről a sisakot. Félre akartak állítani, hogy fizessek 500 forintot. Mutassanak nekem olyan autóversenyzőt, aki pénzzel ül be az autójába versenyzeni, mit gondoltak, hogy tankolnom kell közben?

— Végül félreállítottak valakit?

— Igen, a tizenkettes számú versenyzőt, akit be is soroltak Adorján (Móczár-team) versenyzőtársam elé.

— És Ön?

— Végül engem is. Az autóból ki figyeli a táblát, hogy van-e büntetése vagy nincs! Egyébként „szerencsésen" alakultak a dolgok, mert egy motor eközben felrobbant a pályán, és az egyik hajtűkanyar úszott az olajban. Ha nem állítanak félre, és nem ér oda az egyik srác figyelmeztetni a társaságot, nyugodt szívvel ráengednek a pályára. Ilyen teljesítményű autóknál ez felelőtlenség.

— Már csak az érdekelne, egyáltalán elindult a futam?

— Hogyne, az első futamban másfél másodperccel voltam gyorsabb, mint az N-csoportban az ellenfelem.

— És a második futam?

— Itt kezdődtek a bonyodalmak. Körülbelül a verseny közepén megállították a mezőnyt azzal, hogy Móczár óvást nyújtott be, miszerint az első futamban az ő versenyzőjét akadályozták a pályán. Nekem van egy nyilatkozatom a 12. számú versenyzőtől, hogy igaz utolérte Adorján, de ő szabályosan lehúzódott és zöld utat engedett Móczár versenyzőjének. Ekkor már tudtam, hogy a versenyt én nyertem.

— Mit tett erre a verseny rendezősége?

— Amit Móczár úr parancsolt, új rajtengedélyt adott Adorjánnak, aki ezzel olyan időt tudott futni, hogy nyert. Ezt azonban teljesen szabálytalannak találom. Egy egész napot töltöttem a MAMSZ-ban, végignéztem az összes szabálykönyvet és csak azt találtam, hogy ha egy versenyző akadályoz, meg lehet büntetni, de hogy újra indítani valakit, ez egészen nonszensz! Mellette az az érdekesség, hogy Adorján még be sem ért a célba Móczár már tudta az idejét, és azt, hogy megnyeri a versenyt. Mi ez, ha nem manipulálás az idővel? Undorítónak és szégyenletesnek találom, hogy csak azért, mert a Postabank volt a verseny szponzora, Móczár egyes embereket kötélen rángathat.

— Közölte vele is az észrevételeit?

— Még hogy közöltem! Csúnyán összeszólalkoztunk, aminek az lett a vége, hogy Móczár „úr" életveszélyesen megfenyegetett engem és a fiamat is. Mindezt többszáz tanú előtt tette. Egyébként videofelvétel készült róla. Nem az első eset volt, a pécsi hegyin ugyanezt csinálta.

— Már nem is merem remélni, hogy a vasárnapi verseny minden gond nélkül zajlott le.

— Hát nem. A futamokat a rossz időjárás miatt percenként indították. Erről tájékoztattak minket. Természetesen mindenhol az a szokás, hogy fotocellával indulnak a gépek. Hát itt elromlott, ezt viszont elfelejtették közölni a versenyzőkkel. Az egész mezőny hátránnyal indult, kivéve azt az egykettőt, aki honnan, honnan nem, tudott a dologról. Én úgy szoktam rajtolni, hogy kb. 3 másodpercet állok a rajtban, hiszen a fotocella azt érzékeli, ha átléptem a rajtvonalat, és onnan számol. A hátrányomat így már nem tudtam behozni, ezért otthagytam az egész versenyt. Felháborítónak találom a verseny rendezését és a verseny lebonyolításáért felelős személyek hozzáállását a vitás kérdésekhez. Eddig még nem dőlt el, hogy a Szövetség igazat ad-e, de ez nem is lényeges, az a legfontosabb, hogy ennek nem szabadna megtörténnie.

Görgényi Gabriella

A sportszerűség miatt természetesen Móczár urat ugyancsak szerettük volna megszólaltatni, de sajnos egész nap tárgyalt. Remélem, a következő számunkban közölhetjük az összes érintett álláspontját.

Gyűjtse a karikatúrákat!

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

Aki azt is megírja szerkesztüségünkbe, hogy mikor és milyen apropóból készült ez a grafika, külön jutalomban részesül.

Maruzsi Autó Hírek News
Megjelenik kéthetenként.
Felelős kiadó: Maruzsi-Team
AZI Hinteregger
Maruzsi László
Szerkeszti
a szerkesztőbizottság.
Felelős szerkesztő:
Dávid Sándor
Szerkesztőség:
1136 Budapest, Sallai út 23/B
Telefon: 149-0684
Nyomda:
RADÍR KFT, Tatabánya
ISSN 1216–1772