Ára: egy liter benzin (150 Ft)

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

III. évf. 1997. 1. szám

Megjelenik havonta

ARAL

Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, az ARAL kutaknál és a versenyeken

Monte Carlo Rallye
Újdonság = H csoport
Építsünk versenyautót!

MINDNYÁJAN ÍGY INDULTUNK...



A "SZERELEM" TÁRGYA MOST IS UGYANAZ, CSAK A TECHNIKA MÁS...

MAHLE	- sport- és szériadugattyúk
BERU	- gyújtástechnika
KNECHT MAHLE Filter	- szűrők
ORIGINAL de Carbon	- gázos lengéscsillapítók terepjárókhoz és off-road versenyautókhoz is
FERODO	- sport- és szériafékbetétek

INDIT-TRADE
MINŐSÉGI AUTÓALKATRÉSZEK

RALLYE LICENCCEL ENGEDMÉNY!

2040 Budaörs, Szabadság út 86.
Telefon/Fax: (23) 440-856, (23) 440-857

Külföldi versenyek

FEBRUÁR

7-10.	Svéd Rally (S)	VB
14-16.	Boucles de Spa (B)	EB 5x
20-22.	Finnskog Norway (N)	EB 10x
28-03.	Safari Rally (EAK)	VB

MÁRCIUS

06-08.	El Corte Ingles (E)	EB 20x
06-09.	Ciocco (I)	EB 2x
12-15.	Thaiföld Rally (T)	AP
20-22.	Sumava Rally (CZ)	EB 2x, MK
22-27.	Portugál Rally (P)	VB
28-30.	Circuit des Ardennes(B)	EB 2x

*VB-világbajnokság; EB- Európa bajnokság; MK Mitropa Kupa

A VB állása

1. C. Sainz (E)	12
2. P. Liatti (I)	10
3. K. Eriksson (S)	10
4. T. Mäkinen (FIN)	8
5. A. Schwarz (D)	4
6. C. McRae (GB)	3
7. U. Nittel (D)	2
8. T. Rädström (S)	2
9. H. Lungaard (DK)	1

"N" csoport

1. G. Trelles	16
2. K. Backlund	13
3. A. Kremer	8
4. S. Weldfrickson	8
5. M. Stohl	6

MÁRKA VB

1. Subaru	23
2. Mitsubishi	10
3. Ford	10

FORMULA 2

1. Skoda	16
2. VW	14
3. SEAT	7
4. Opel	6
5. Renault	1

DUNAKANYAR RÁDIÓ
FM 91.9
FM 68.99

Így kell csinálni!



A rally világbajnokság futamai kapcsán egyre több szó esik egy fiatal belga versenyzőről, akit tavalyelőtt még csak a szűk szakma ismert. Egy év és mindössze három vb. futam után a Monte Carlo Rallye-n már nem számított meglepetésnek, hogy kétszer is abszolút időt autózott, az első nap után vezette a versenyt és teljesen egyenrangú ellenfele volt McRaenek, Mäkinennek vagy akár Sainznak. Sőt, a verseny előtt Freddy Loix-t mint titkos esélyest tartották számon.

Szinte hihetetlen, hogy valaki egy év alatt - hiszen ennyi ideje ül A8-as versenyautóban- ennyit fejlődjön és így befusson.

Ha egy pillantást vetünk Freddy pályafutására, megállapíthatjuk, hogy egészen a tavalyi évig semmiben sem különbözik egy átlagos versenyzői karriertől. Ekkor karolta fel a Toyota Belgium csapata. Igen, Belgiumban a Toyota importőrnek saját rally csapata van. És ez a csapat valóban mindent elkövetett, hogy választott favoritjuk befusson.

Hogy mi ez a minden? Nézzük sorban. Tavaly a Catalunya Rally előtt Freddy két napot tölthetett gumi teszteléssel, amivel azonban nem a Michelin gyár, hanem saját csapata bízta meg, azzal a céllal, hogy minél több rutint szerezzen a különböző keverékek és mintázatok viselkedéséről. A versenyen már saját tapasztalatai alapján választhatta ki az éppen megfelelő abroncsokat és nagyrészt ennek köszönhetően szerezte meg az elismerésre méltó negyedik helyet.

A verseny után két(!) nappal már egy belga bajnoki futamon indult, természetesen itt is a vb. szintű versenyautóban. Ha pedig valaki ilyen gyakran vezet verseny körülmények között, az szimte összenő az autójával, és olyan tapasztalatokra tesz szert, amit egyrészt másképp nem lehet megszerezni, másrészt előbb-utóbb győzelemhez vezet. Akkor pedig azok a bizonyos marketinges hölgyek és urak már hallhatják is azoknak a frankoknak a csilingelését, amit az emberek Toyoták vásárlására költenek.

A téli pihenő azzal kezdődött, hogy Freddy átruccant a RAC Rallyra, ahol honfitársának, Munsternek "jégkémkedett". Bár az ilyenfajta pályafelderítést össze sem lehet hasonlítani a versenyzéssel, mégis kiváló lehetőség új gyorsaságik megismerésére és tapasztalatszerzésre.

Anglia után a Kanári-szigetek következtek, ahol a Bajnokok tornáján nem sikerült ugyan jól a szereplés, de Loix csapata ebből is erényt kovácsolt. Gyorsan világgá kürtölték, hogy egész Belgiumban az ő versenyzőjüket tartották a legalkalmasabbnak egy ilyen rangos eseményen való résztvételre.

A versenyek és a jégkémkedés után következett az igazi munka. Loix-t csapata elküldte Svédországba, ahol Radströmnek segített a Toyota tesztelésén. Mivel a svéd pilóta teljesen más stílust képvisel, Loix saját bevallása szerint is rengeteget tanult tőle. Januárban pedig több hetet töltött Franciaországban, ahol a Monte Carlo Rallye-ra készült és próbálta kitapasztalni a helyi viszonyokat. Panaszra csak azért lehetett oka, mert nem maradt ideje Norvégiába utazni egy speciális "hórally" iskolába.

Ne felejtsük el, ezt a felkészülést egy olyan pilóta számára tartották fontosnak, aki már a vb.-n is többször bizonyított és aki évente tízszer annyi kilométert vezet versenykörülmények között, mint bármelyik magyar kollégája. Erre persze mindenki rávágja, könnyű neki, a Toyota Belgium a Marlboroval és a Castrollal karöltve előteremti a szükséges, nem is kevés pénzt. Ebben teljesen igazuk is van, de talán nem csak a versenyzőknek kellene Loixtól tanulnia. Csapata nem csak azzal foglalkozik, hogy megszerezze a lehető legjobb autót, minél több versenyen indítsa őt, állandó tesztelési és tanulási lehetőséget biztosítson számára, hanem az eredményeket "el is adják". Ha egy újságíró betéved egy vb. futam sajtószobájába, azonnal hatszáz darab Loix fényképpel találja magát szemben, amin egész véletlenül tökéletesen olvashatók a Toyota, a Marlboro és a Castrol feliratok. A fényképek mellett lévő sajtóanyagokból mindent megtudhatunk Freddyről és navigátoráról Sven Smeetsről, a kedvenc ételüktől kezdve (hátha egy szakácsmagazin újságírója pont ez után érdeklődne) az előző versenynapon történtekig. A hírügynökségek pedig ontják magukból a képeket és a tudósításokat, amelyeket a világ összes újsága ingyen használhat fel. Ezek után nem meglepő, hogy minden lap tele van Loixról és a Toyota Belgiumról szóló hírekkel.

Természetesen a sajtóanyagokban kiemelik, hogy micsoda megtiszteltetés a Toyota Belgium számára együtt dolgozni egy ilyen kiváló sportemberrel, aki egész hazájának dicsőséget szerez.

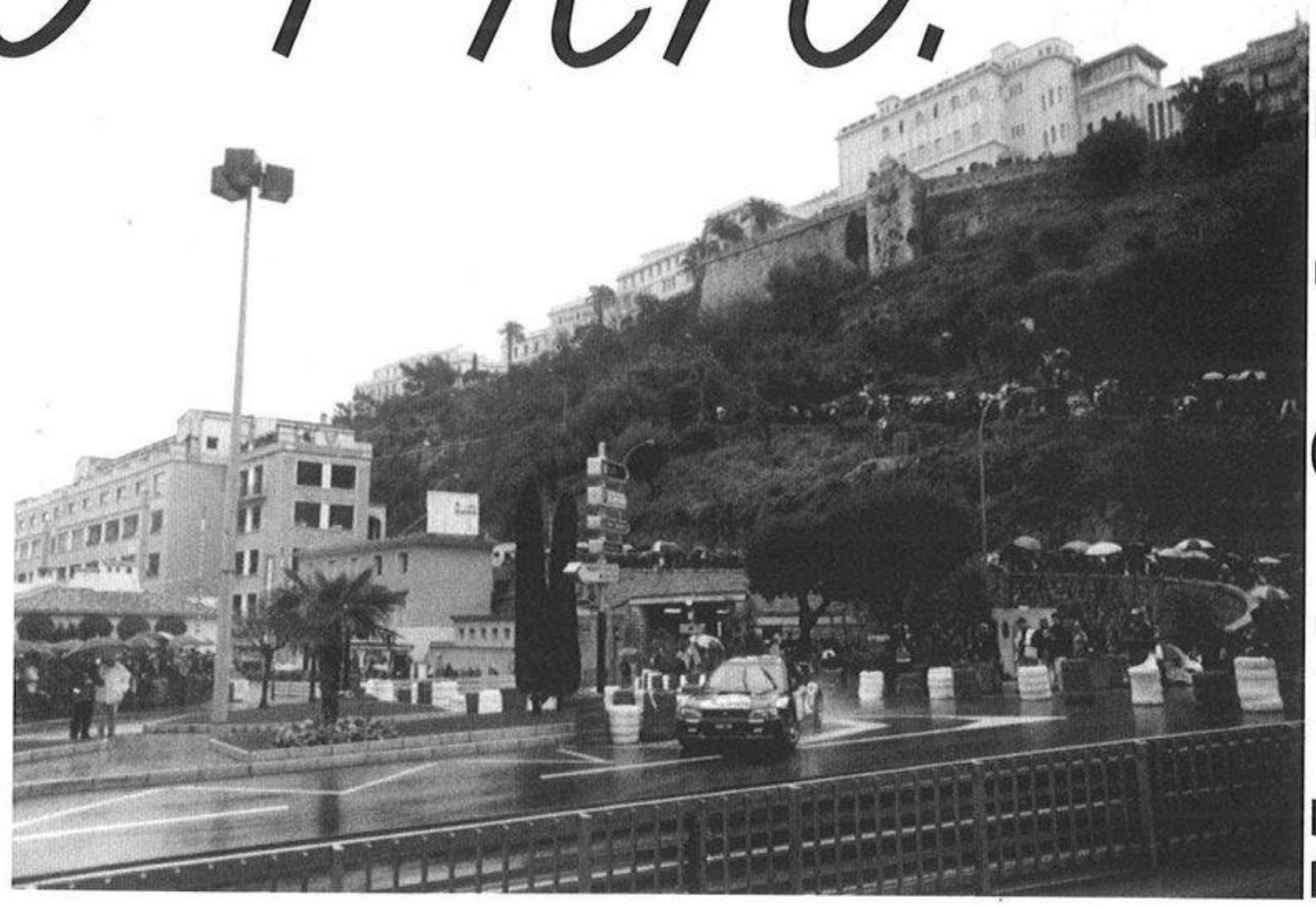
Mihályi Csaba

Freddy Loix kétéves szerződést írt alá a Toyota Motorsporttal, és a gyári csapatnak opciója van az 1999-es évre is.Mielőtt megkezdi tevékenységét mint gyári menő, elindul a már betervezett versenyeken, kétszer Belgiumban és a VB-n a jelenlegi csapatában.
- emlékeztet Juhára (Kankkunen) és Carlosra (Sainz). A tesztek során a mérnökök és a szerelők is megkedvelték köyvetlen stílusát és kitűnő humorát. Már csak idő kérdése, hogy mikor éri el első VB győzelmét. - nyilatkozta Ove Andersson, a Toyota Motorsport elnöke, aki nagy tehetségkutatónak számít. */TRACO/*

Bravo Piero!

Monte Carlo Rallye

Történelmi pillanatoknak lehettünk szemtanúi a 65. Monte Carlo Rallye-n. A World Rally Carok debütálásával 1986. óta, amikor is a "B" csoportos autókat kitiltották, a legnagyobb műszaki változását élte meg a sportág. Ha figyelembe vesszük azt is, hogy a vetésforgó eltörlésével újra 14 futamból áll a bajnokság, a versenyek lebonyolítási rendje is megváltozott, és hogy a Forma 1-hez hasonló pontozást vezettek be, megállapíthatjuk, új fejezet kezdődött a rally történetében.



A sok újdonság közül természetesen a WRC - kre volt kíváncsi mindenki. Talán ezért is volt meglepő, hogy a Mitsubishi egy mezei "A"-s EVO IV-es Lancert nevezett. Ezzel látszólag hátrányba kerültek a Ford és a Subaru WRC-ivel szemben, de mint megtudhattuk, mindkét utóbbi csapat kifutott az időből és főleg a motorok terén nem tudták befejezni a fejlesztést. Ez azért is érintette őket érzékenyen, mert csak 12 havonta lehet új World Rally Cart homologizáltatni és az elmaradt fejlesztések majd csak a '98-as modelleken jelenhetnek meg.

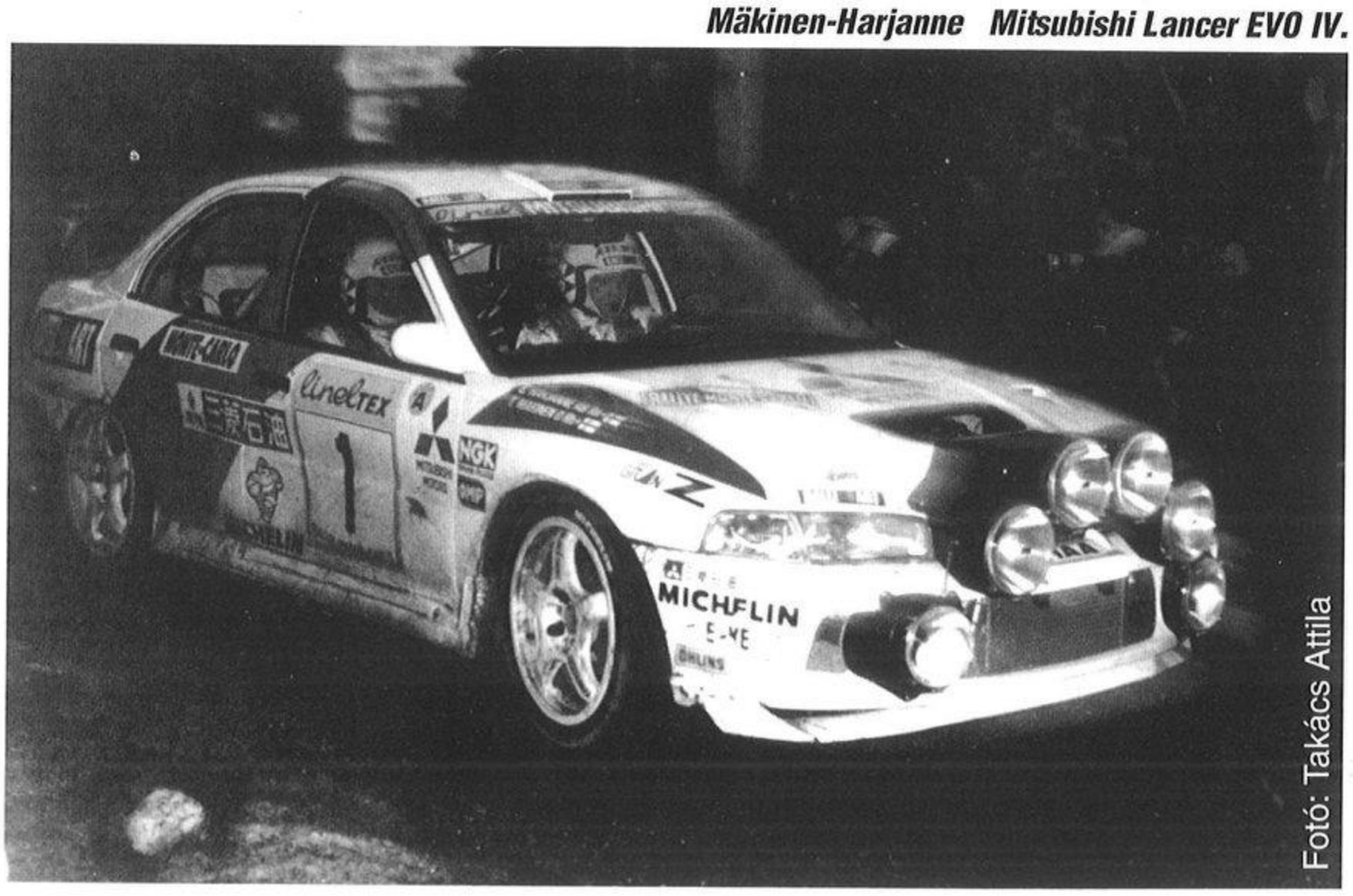
A szabályváltozások nem csak az autókat, hanem magát a versenyt is érintették. Az új rend szerint a vb. futamok nem tarthatnak 3 napnál tovább, de a "0. napon" lehetőség nyílik egy prológ rendezésére. A 6 napos Montenál ez azt jelentette, hogy a csillagtúrától és a negyedik nap reggelére nyúló éjszakai szakasztól is meg kellett válni. A rendezők ezen a úgy próbáltak segíteni, hogy a mezőnyt kettéosztották. Az amatőr versenyzők számára az ***Albert Herceg Kupát*** írták ki, csillagtúrával együtt, az igazi Monte Carlo Rally 23 fős mezőnye pedig a Monacoi prológon csatlakozott hozzájuk, hogy aztán teljesen azonos útvonalon ugyan, de két külön értékelt versenyen vegyenek részt.

A verseny kétségkívül leglátványosabb része a monte carloi Forma 1-es pálya célegyenesében és az uszoda körüli részen rendezett prológ volt. Az eső áztatta utcai gyorsasági egy kicsit meglepte a versenyzőket akiknek egy része a szalagkorláton karcolta össze autóját, másik részük pedig inkább óvatoskodott, aminek az lett a következménye, hogy a "karcolósok" elverték őket.

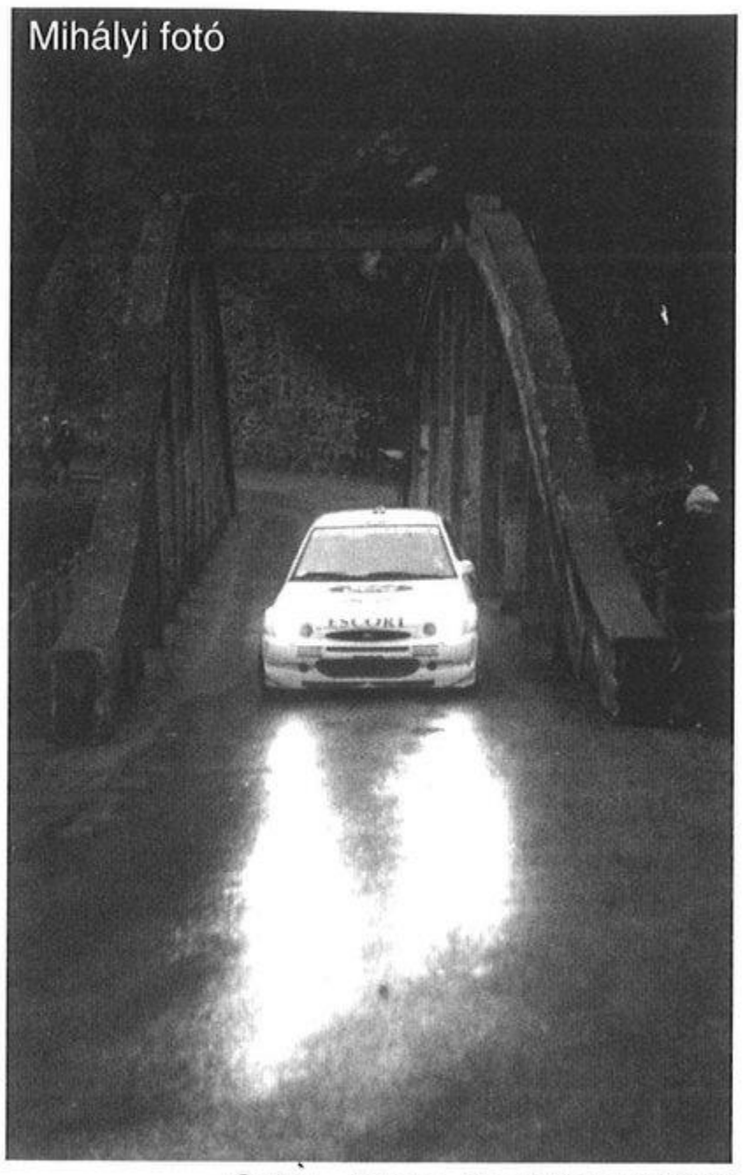
A szezon első gyorsaságiját az egyre inkább befutott vb. sztárnak tekinthető *Loix* nyerte *Sainz* előtt.

A rövid show után a mezőny egy maratoni etappal Valencebe költözött, hogy másnap kezdetét vehesse az igazi rally. Az időjárás változatlanul nem akarta szebbik arcát mutatni. Ekkor már második napja esett. Ráadásul a magasabban fekvő helyeken a napközben leesett eső tükörjéggé fagyott, máshol pedig sebtiben vízelvezető árkokat kellett ásni a nem kívánatos tavak megszüntetésére. Ehhez jött még a helyenként megmaradt hó és máris lehetetlen volt gumit választani. Nem csak a két egymást követő pályák igényeltek volna

Mäkinen-Harjanne Mitsubishi Lancer EVO IV.



Fotó: Takács Attila



Sainz - Moya Ford Escort WRC

különböző abroncsokat, de egyazon pályán belül is többször változott a talaj (vízesről havasra, aztán jegesre majd kezdődött elölről).

Sainz a tőle megszokott precizitással kezdett és már az első gyorson átvette a vezetést, a hó láttán kicsit megilletődött *Loix*-tól. *Mäkinen* mindent megpróbált, hogy becserkéssze a spanyolt, de mivel ő indult elsőnek, ráhárult a feladat, hogy a havas pályákon nyomot vágjon, ráadásul nagy igyekezetében kétszer meg is forgott. A második pörgésnél a szekvenciális váltó elég nehezen akarta megtalálni a hátramenetet, ami további értékes másodperceket jelentett.

Liatti egész nap a gumik válogatásával volt elfoglalva. Az öt gyorsaságiból mindössze kétszer talált bele, igaz mindkétszer abszolút időt autózott, amivel felzárkózott a harmadik helyre. *McRae* nem győzött morogni szélvédője párásodása miatt. Talán ennek volt köszönhető, hogy a leghavasabb burzet-i gyorson egy hófalnak ütközött. Navigátorának, *Nicky Grist*nek kellett visszatolnia az útra. Ennek ellenére *Loix*-val holtversenyben negyedikként zárta a napot.

Amíg *Sainznak* minden összejött az élen, addig csapattársa, *Armin Schwarz* ki sem látszott a problémákból. Az első pályán mindjárt leverte autója orrát, amit a szerviz ugyan rendbehozott, de a kormányszerkezet cseréjére már nem maradt idő. Ennek köszönhetően Burzet-ben ő is eltalált egy hófalat. Este pedig a világítása kezdett pislákolni.

Másnap csodák-csodájára elállt az eső és kisütött a nap, ami újabb veszélyeket rejtett. A látszólag száraz út kívánta a tempós autózást, ám a pályák emelkedésével kezdett hűlni az idő és kezdtek előkerülni az alattomos jégfoltok. Egy ilyen "alattomosságon" piruettezett *McRae*, aminek a végén egy fatuskó szétszaggatta mindkét oldali futóművét. *Colin* szokásához híven valahogy kikínlódta magát a pályáról, de késése miatt már nem folytathatta a versenyt.

Loix kicsit ártalmatlanabbul ugyan, de szintén árokba csúszott, ahol nagy ijedtében gyorsan lefogazta a rükvercet. Így meg kellett várnia amíg néhány néző a segítségére siet, és visszatolják az útra. Bár Freddynek ezzel minden vérmes reménye elszállt a nyomatékosság kedvéért két gyorssal később megismételte mutatványát, amivel visszaesett a huszadik helyre.



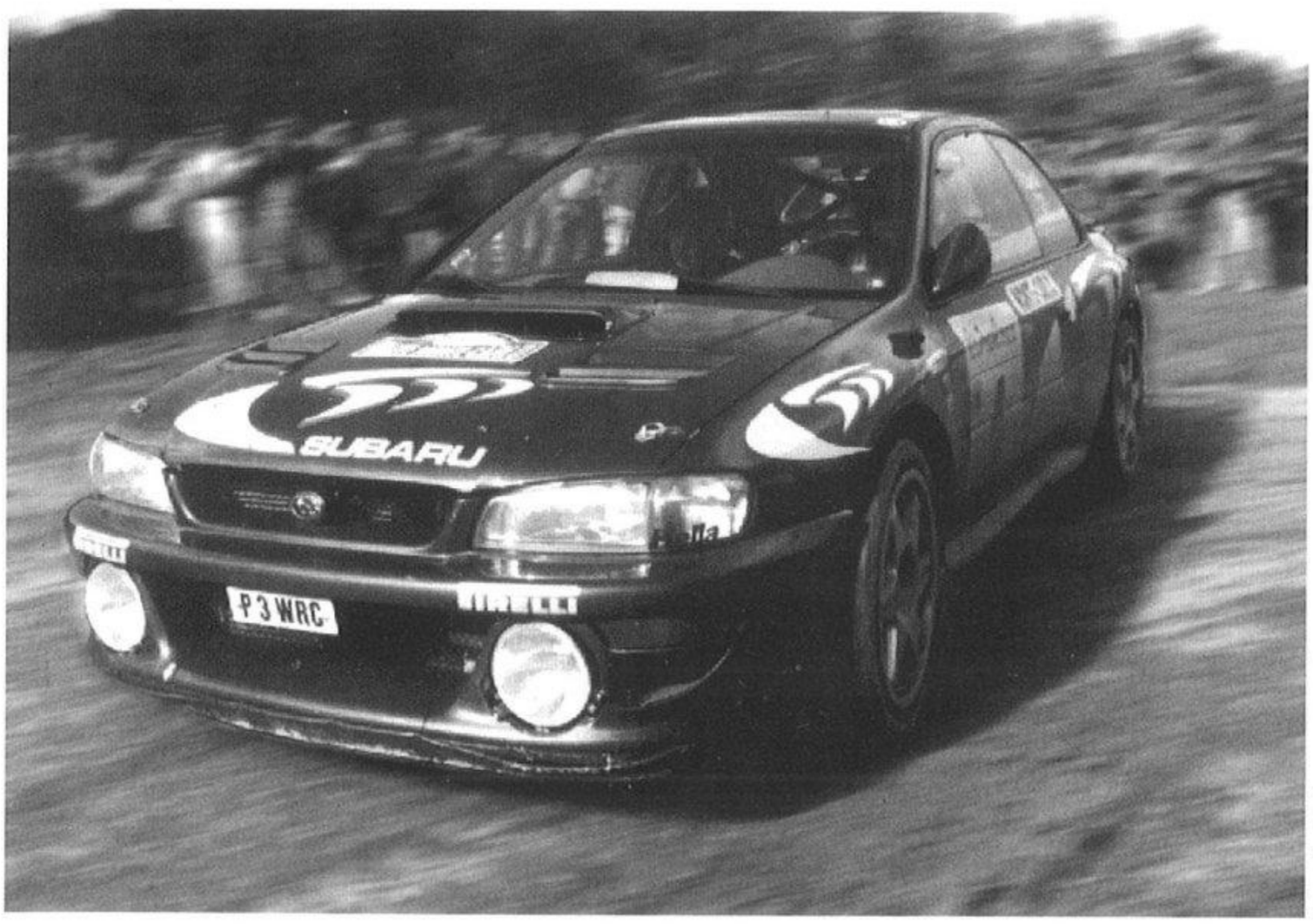
Schwarz - Giraudet Ford Escort WRC

Amíg *McRae* és *Loix* árkot jártak, addig *Mäkinen* és *Liatti* megtáltosodtak. Szegény *Sainz* nem győzte kapkodni a fejét, amikor a reggeli vezető pozíciója után hirtelen a harmadik helyen találta magát. *Mäkinennek* végre összejött egy kalandmentes nap és ha nem is nagy előnnyel, de magabiztosan vezette a versenyt. *Liatti* időközben rájött, hogy előző napi gondjait nem a gumik okozták, hanem a keményre hangolt futómű. A felfüggesztés lágyítása annyira jól sikerült, hogy estére *Mäkinen* mögött lőtávolba került.

A második nap áldozata lett *Auriol* is , aki egy tavalyról megmaradt Cosworth-tal az ötödik helyről esett ki, az osztómű kettétörése miatt.

A zárónap egy igazi csemegével, Sisteronnal és egy minden eddigit felülmúló égszakadással kezdődött. A verseny talán legnehezebb pályáján a fordos *Baroni* és a Grifone színekben versenyző *Ponce* ugyanabba az árokba esett, az addig egyébként kiválóan versenyző *Depping* pedig a gyorsaságit követő etapon kényszerült a verseny feladására.

Liatti - Pons Subaru WRC



Fotó: Rózsa Zoltán

Tájékoztató a rally szakág 1996. évéről

Ismét egy sikeres évad zárásával járulunk a magyar rallyesport 30 éves történelméhez.
Meggyőződésem, hogy az 1996-os évad minden téren fejlődést mutat az előző évekhez hasonlítva és megfelelően alapozza meg a szakág jövőjét.
A magyar autósport tömegsportja a rallye. Nemcsak azért, mert a közúton használt autókhoz legközelebb álló gépkocsikkal és szinte teljes egészében közúton zajlik, hanem a résztvevők számát illetően is. 1996-ban 122 I. osztályú, 104 II. osztályú és 202 navigátori, összesen 428 versenyzői licencet adtunk ki. A rallyeban nevező klubok, szakosztályok száma 109 volt.
A nyolc fordulóra tervezett országos bajnokság végül 7 I. osztályú és 6 II. osztályú futam lett. A Budapest Rally anyagi okok miatt maradt el. A versenyek színvonala az előző évekhez képest emelkedett, de szinte mindegyiknél voltak kisebb-nagyobb hiányosságok.
Ehhez azonban ismerni kell a rendezők gondjait a környezetvédőkkel, a szponzorokkal, az úttulajdonosokkal, a folyamatosan emelkedő árakkal. A nézők és versenyzők biztonságát is egyre nagyobb összegekért lehet biztosítani akkor, amikor egy-egy versenyen százezer feletti tömeg szurkol a pályák mellett.
Első kísérletünk a szlovák-magyar közös futam Kassán mind a versenyzők mind a vezetők és nézők körében elismerést váltott ki. Versenyzőink szinte minden géposztályban bizonyították, hogy nemzetközi mezőnyben is megállják a helyüket, és egyetlen külföldi versenyen sem vallanának szégyent.
Versenyzőinkről még egy rövid statisztika.
- A hét I. osztályú versenyen átlagosan 81 nevezésből 75 állt rajthoz és 43 ért célba.
- A hat másodosztályú versenyen átlag 61 nevezett, 54 rajtolt el és 36 ért célba,
- A három nemzetközi versenyen 8 külföldi (osztrák, szlovák, cseh, orosz) versenyző indult.
Nemzetközi eredményünk kevés van, de nagyon büszkék vagyunk. Az ötszörös szorzós YU rallyen két párosunk indult és a Varga István - Nagy Nándor páros megszerezte a kategória II. helyét. A tízszeres szorzós Román Rallyet Ranga László - Büki Ernő páros nyerte meg. A San Remoi vb. futamon pedig az ifj. Tóth János - Gergely Ferenc páros képviselte sikerrel a magyar rallyet, akik a 11. helyen értek célba. A többi versenyzőnek azonban maradt a magyar bajnokság, mert anyagi okok miatt szinte lehetetlen még a legtehetségesebb versenyzőknek is a külföldi szereplés.
A járművek minősége is javult mindkét osztályban. A világszínvonalat képviselő összkerékhajtású gépkocsik száma tízen felül van, a jól tuningolt nyugati márkák is meghatározóak mindkét osztályban. De nem feledkezhetünk meg a nézők kedvenceiről a sok éve futkosó Ladákról sem, mert az I. osztályban 24, míg a II. osztályban 44 versenyző ért el eredményt a Lada Kupa sorozatban. Ez évben búcsúztunk a Trabantoktól, reméljük az utánpótlás jó eszközei lesznek.
A szakági bizottság eredeti 5 tagját (Dezséri Gyula, Dudás Gyula, Merényi Tibor, Szántó László) további két taggal egészítette ki. A versenyzők Ligája Oroszlán Tibort, a rallye rendezők, pedig Köhler Zoltánt delegálták.
A szakági bizottság az év folyamán 1.800.000.- forintot fordított a rendezvények biztonságának támogatására, és közel másfél millió a díjkiosztó ünnepségre és díjakra.
Büszkén mondhatom el, hogy az év autóversenyzőjét ismét a rallyeból választotta az Elnökség ifj. Tóth János személyében.
Az év legszínvonalasabb versenyét pedig a Veszprémben rendezte a Laky Club.
Az 1997. évi terveink között szerepel az utánpótlást biztosító rallye-túra futamok megrendezése, a H csoport bajnokságának indítása azoknak a gépkocsiknak, melyek versenyeztek Magyarországon és lejárt a homológizációjuk, illetve a VFTS versenyautóknak.
Ezután már csak köszönetet szeretnék mondani versenyzőinknek a sportszerű részvételeit, családtagjainak a támogatásért és együttérzésért a volt MAMSZ minden tisztségviselőjének a bíróknak, a rendezőknek, hivatalos támogatóknak a HungaroLADÁ-nak az együttműködésért és nem utolsó sorban azoknak, akiktől a Közgyűlésen ismét bizalmat kaptam.
Bízom abban, hogy 1997-es év is sok kellemes és kedves sportélményt szerez a rallye minden kedvelőjének.

Csizmadia Gábor sk.
szakágvezető



RÉSZVÉTEL AZ 1996. ÉVI VERSENYEKEN

Rendezvény		I. osztály	II. osztály
Champion Arbau Esztergom	nevezett:	78	61
	rajtolt:	60	56
	célba ért:	39	40
MOL Salgó Salgótarján	nevezett:	102	64
	rajtolt:	87	57
	célba ért:	51	40
VSZ Kosice Kassa	nevezett:	46	
	rajtolt:	35	
	célba ért:	18	
HB Kisbér Kisbér	nevezett:	84	57
	rajtolt:	51	46
	célba ért:	35	28
Veszprém Rallye Veszprém	nevezett:	88	61
	rajtolt:	74	53
	célba ért:	40	29
Miskolc Rally Miskolc	nevezett:	77	66
	rajtolt:	69	58
	célba ért:	46	38
MOL Mecsek Pécs	nevezett:	88	57
	rajtolt:	75	53
	célba ért:	43	39

Bérbe adnám több versenyt nyert, Trabant 601 ERS típusú "N" csoportos versenyautómat az 1997. évi túra bajnokság futamaira, valamint szlalom és rallycross derbi versenyekre. Tel.: 06 (20) 565-392

Eladó egy "A" csoportos Trabant rajtkész állapotban. Ir. ár: 160.000 Ft . Ugyanitt Trabant szervízelés "A" és "N" csoportos Trabant épités és versenyalkatrészek. Érd.: 06(20)384-550 Erdei Zsolt

Ford Escort RS Cosworth eladó, ugyanitt Escort Cosworthra keréktárcsák eladók.
Érd.: 06(30)465-754 Horváth József

Eladó egy Lada 1600 "A"-s tréningautó, váltóval együtt. Érd.: Matics 06(20) 286-207

Eladó "A" csoportos Trabant versenygépkocsi, a bajnokságban kategória 2. helyezést értünk el vele. Sárga, buborékos, nagyon szép. Ugyanitt 52-es cseh tűzálló overal kapható.
Érd.: 06(28)310-487; (20) 435-244

Eladó 2 db "A" csoportos Suzuki Swift GTI versenykész állapotban Érd.: 06(20)231-295; (22)316-062

Eladó egy N2-es Lada Samara rallyautó, versenykész állapotban tartalék alkatrészekkel (váltók). Érd: 06(34) 324-016 nappal; (34)332-430



Eladó gyári új FIA homológ ülés, széles öv, 50-es tűzálló ruha. Keresek használt fehér 58-as ruhát.
Tel.: 06 (20) 415-413 Boári Botond

Peugeot 205 GTI "N-as" versenyautó eladó.
Tel: 06 (76) 495-352

Eladó 4 db 7x15-ös ET 49-es 4x100-as osztóval OZ racing felni.
Ára: 20.000Ft/db
Tel.:
06 (1) 410-0416 egész nap;
06 (1) 407-2566 9-17-ig
Galambos A.

"A" csoportos 1300-as Lada 2105-ös versenyautó eladó versenykész állapotban. Tartalék alkatrészekkel, kerekekkel. Ára 950.000 Ft
Tel.: 06 (88) 407-467 Szabó Attila

Ford Escort RS Cosworth eladó.
Ugyanitt Escort Cosworthra keréktárcsák eladók.
Tel.: 06 (30) 465-754

Peugeot 205 GTI, 1996-ban Rally II-ben "N3" kategóriában bajnokságot nyert versenyautó eladó, rajtkész állapotban.
Tel.:06(53)310-973 Horváth

FOTÓSOK!
Készüljetek! A lapunknak megküldött, és közölt fotókból az év végén kiválasztjuk az ÉV RALLY FOTÓJÁT.
Díja:10000Ft honorárium.
Eredményhirdetés az 1998 januári számban.

RALLI ART
LANCER
EVOLÚCIÓ IV

Mitsubishi Lancer Evo IV - es elérhetö a Co-ordSport-tól, Nagy-Britannia Ralliart dilerétöl. Az 1996-os pilóták Világbajnokságán A és N csoportban nyertes Lancer-böl fejlesztve a logikus lépés mindenkinek, aki komolyan nyerni akar.



Co-ordSport LIMITED

Tel: 00 44 121 557 3187
Fax: 00 44 121 522 3620

VIDEO
SOLO RALLY
HAVONTA MEGJELENŐ RALLY ÖSSZEFOGLALÓ
1992 JÚLIUSTÓL
S R O RO
TELJES FUTAMOK
Rally Sanremo1994, 1995, 1996;
1995 Monte Carlo; 1995 Tour De Corse
Kamera az autóban 120 perc
MONDIALE - McRae, Kankkunen, Biasion, Delacour, Sainz, Eriksson, Vatanen
CAMERACAR - Kankkunen, Liatti, Navarra, Wittmann, de Mevius...
OLASZ SZTÁROK
Bukás - Sokk
Éves bukásösszefoglaló: 1991-1996
Válogatott őrült bukások: Volume 1,2,3
ÚJDONSÁGOK:
INCIDENTI: Őrült bukások válogatás Volume 4
'96 ÁZSIA-PACIFIK Bajnokság + félóra nosztalgia, a régi "B" és "4"-es csoport autói (Porsche, Lancia Stratos, Fiat 131..)

RALLYSZURKOLÓK FIGYELEM

1997. március 22-én, szombaton az OMV Hungária és a Leier-Márton Autósport Egyesület, év eleji teszt-versenyt rendez a RÁBARINGEN.

A program 8 órakor kezdődik, amikor a meghívott versenyzők edzési és teszt lehetőséget kapnak. 14.00 órakor következik a verseny,amit 2x3,6 km-es pályán rendeznek.

Lapzártáig a következő versenyezők jelezték vissza részvételüket:
Bathó Zoltán, Bútor Róbert, Csukovics István, Fülöp Rajmund, Gerencsér Titi, Hényel Gyula, Kiss Feri, Oroszlán Tibor, Radó István, Szeleczky Tamás, Tóth Gili, Vizin László, Vojcsik Golyó

A rendezők további versenyezők jelentkezését várják.
A Rábaring Écs felől közelíthető meg.

Múltkori számunkból technikai okok miatt kimaradt Király János és Szunyi Csaba fotója, akik 1996-ban rally másodosztályban az "N" csoport első helyezettjei lettek. Most pótoljuk.





Sisteron nem csak az ő orruk alá tört borsot. Az élmezőnyből senkinek sem sikerült eltalálni a megfelelő gumit a hol havas - hol tavas pályán. A legrosszabbul kétségkívül *Mäkinen* taktikázott, aki *Sainz*hoz hasonlóan egy gyors alatt az élről a harmadik helyre pottyant, amikor *Liatti*tól kerek 38 másodpercet spejzolt.

Liatti ezzel mindjárt az élen is találta magát, amitől úgy megtáltosodott, hogy egymás után öt gyorsot nyert. *Mäkinen,* malőrjét kijavítandó, hatalmas hajrába kezdett, és bár az már látszott, hogy *Liattival* nem tudja felvenni a versenyt, legalább *Sainzot* szerette volna befogni. A nagy sietség azonban megbosszulta magát és beestek egy árokba, ami két egész percet, és búcsút jelentett a dobogó két felső fokától.

Ez a gyorsasági egyébként a defektmentes betétek diadalát hozta. A szervizponton meglepődve tapasztalták, hogy *Mäkinen* három (!), *Liatti* pedig két defekttel jött le a pályáról minden gond nélkül.

Mäkinen kalandjával gyakorlatilag el is dőlt a verseny. *Liatti* egy igen meggyőző hajrával nyert az előtt a *Sainz* előtt, aki a lehetetlent is kiautózta a még mindig kicsit erőtlen Fordból, és bár néha panaszkodott a gyújtásra, meg a fékekre, de a verseny folyamán egyetlen pici hibát sem vétett. A "mezőny legtöbbet fejlődött pilótája" címet *Nittel* érdemelte ki aki *Mäkinen* tavalyi "A"-s autójával indult és ahhoz képest, hogy az első nap jobbára csak "öblögetett" a kanyarok előtt (nem merte egygázzal elnyomni az autót) harmadnapra egészen belejött, és ha nem kellett volna kereket cserélnie egy gyorson, még időeredménye is közelebb lett volna *Schwarz*éhoz.

Az utolsó pontszerző helyet a dán bajnok, *Lundgaard* szerezte meg, egy félgyári Toyotával, orrhossznyival *Ranga Laci* Subaruját hajtó svájci *Burri* előtt.

Az N csoport versenyében a Mitsubishi

folytatás a 8. oldalon

Jönnek a csehek

F2

A RAC Rally F2-es parádéja után meglehetősen karcsúnak hatott a mindössze két Skodából, két Seatból és egy fél utcai privát Golfból álló kétkerekes mezőny.

Seaték a hosszúnak nem nevezhető téli pihenő alatt is serényen munkálkodtak. Új futóművet és lengéscsillapítókat kaptak autóik, amiket mindenképpen két fiatal tehetséges pilótára akartak bízni. Választásuk a Catalunya Rallye sztárjára *Oriol Gomez*re és a RAC Rallyn már bizonyított *Harri Rovanperá*ra esett, de *Weber* sem kapott obsitot, rá három vb, néhány Eb. futamon és a német bajnokságban számítanak.

A rally nagyhatalommá előlépett Skoda gyár szinte semmit sem változtatott a Feliciákon, és az évek óta bevált pilótáit *Pavel Siberát* és *Emil Trinert* nevezte.

A versenyen történteket talán lehetne kicsit szépíteni, de a lényeg akkor is az maradna, hogy az 1,6-os Skodák úgy elverték a 2 literes Seatokat, mintha a spanyolok ott sem lettek volna.

Még mielőtt valaki tiltott rafinériára gondolna, hadd jegyezzem meg, hogy aligha van a világon még két olyan pilóta akik ennyire össze lennének szokva autóikkal és akik ennyire biztos kézzel tudnák őket terelni mint *Sibera* és *Triner*. Teljesítményükre jellemző, hogy a gyors pályákon ahol a lóerő számít, az 1,6-os motoroknak megfelelően mezőny végén



végeztek, de a technikásabb gyorsokon még az első tízbe is be tudták verekedni magukat.

A cseheknél egyébként az a pletyka járja, hogy már dolgoznak az Octavia kit caron, és amint sikerül a homologizációhoz szükséges 25000 utcait legyártani, bevetik.

Akkor pedig reszkess F2-világ!!





akár előre elkönyvelhette volna a győzelmet. A négy széria autóból ugyanis három Lancer volt, egy pedig *Gasner* révén Proton Vira, de mint tudjuk a Proton nem gyárt turbós összkerekes autót, vagyis a kérdés úgy módosult, hogy gyémántos, vagy Proton emblémával ellátott Mitsubishi nyeri-e a versenyt.

Nagy küzdelem tulajdonképpen nem alakult ki. Az N-es világbajnoki cím védője *Trelles* annak ellenére, hogy egy centit sem hajlandó keresztbe autózni - ahol viszont íven el lehet fordulni, ott nincs nála gyorsabb - mondhatni rajt-cél győzelmet aratott az újdonsült német bajnok *Kremer* előtt.

Mihályi Csaba
TRACO nyomán

SAFARI RALLY - előzetes

Traco

Rajtsorrend:

1	Mäkinen-Harjanne	Mitsubishi Lancer EVO IV.
2	Burns-Reid	Mitsubishi Carisma GT
3	McRae-Grist	Subaru Impreza WRC
4	Eriksson-Purmander	Subaru Impreza WRC
5	Sainz-Moya	Ford Escort WRC
6	Schwarz-Giraudet	Ford Escort WRC

13 gyorsasági szakasz - 1367,30 km
Normál etap - 982,65 km
Össztáv - 2349,95 km
Leghosszabb gyorsasági: Olkeytado - 155,75 km
Legrövidebb gyorsasági: Corner Baridi - 62,35 km
Korábbi győztesek: 1996-Mäkinen, 1995-Fujimoto, 1994-Duncan, 1993-Kankunnen, 1992-Sainz, 1991Kankunnen

Carlos Sainz nehezen emészt...



MONTE CARLO RALLYE VÉGEREDMÉNY

1. Liatti-Pons (I)	Subaru WRC	A	4:26:58
2. Sainz-Moya(E)	Ford WRC	A	55
3. Mäkinen-Harjanne(F)	Mitsubishi Evo IV.	A	2:31
4. Schwarz-Giraudet(D/F)	Ford WRC	A	5:05
5. Nittel-Thörner(D/S)	Mitsubishi EvoIII.	A	15:44
6. Lundgaard-Pedersen(DK)	Toyota	A	18:28
7. Burri-Hofmann (CH)	Subaru	A	18:37
8. Holderied-Francois(D/F)	Toyota	A	23:41
9. Trelles-Del Buono (U)	Mitsubishi EvoIII.	N/1.	25:01
10. Kremer-Behling (D)	Mitsubishi EvoIII.	N/2.	25:53
11. Triner-Julius (CZ)	Skoda	F2/1	26:43
12. Sibera-Gross (CZ)	Skoda	F2/2	27:05
14. Rovanpera-Sinander(SF)	Seat	F2/3	27:24
15. Gomez-Marti (E)	Seat	F2/4	36:12

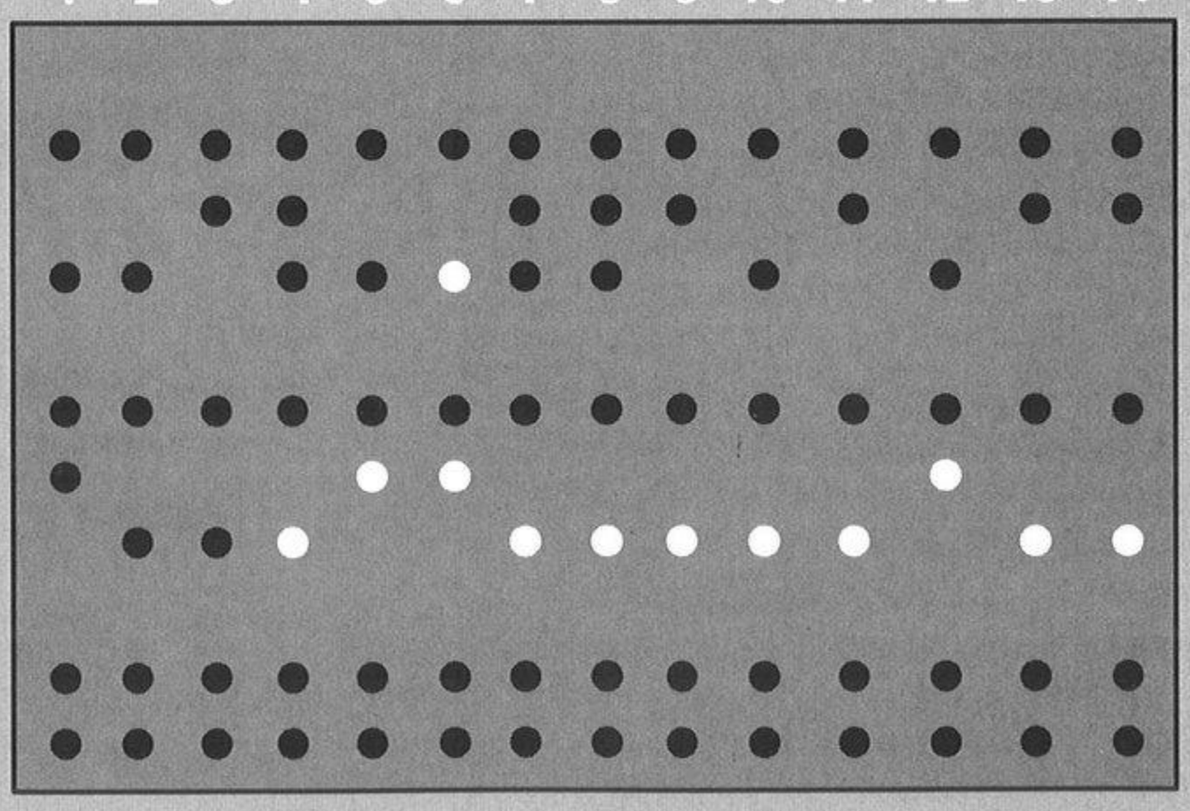
A versenyben vezető pilóták

Loix 1. gyorsasági, Sainz 2-6. gy., Mäkinen 7-12. gy., Liatti 13-18. gy.

Gyorsasági szakasz győztesek:

Liatti 9, Mäkinen 4, Loix 2, Schwarz 2, Sainz 1

1997 RALLY VB - HOL, KI, MIVEL?



● Biztosan
● Talán

Versenyek: 1. Monte Carlo, 2. Svéd,3. Safari 4. Portugál, 5. Catalunya, 6. Korzika, 7. Argentina, 8. Akropolisz, 9. Újzéland, 10. Ezertó, 11. Indonézia, 12. SanRemo, 13. Australia, 14. RAC .

/Coordsport/

rally Top LISTA

PILÓTÁK

1.ifj.Tóth János	905
2.Ranga László	467
3.Ferjáncz Attila	343
4.Érdi Tibor	275
5.Dudás Gyula *Kokó*	222
6.Vojcsik Ferenc *Golyó*	199
7.Varga Zoltán *Cigány*	185
8.Szeleczky Tamás	160
9.Tóth Ferenc *Gili*	147
10.Bathó Zoltán	126
11.Turi Tamás	115
12.Gerencsér Tibor *Titi*	102
13.Kiss Ferenc	97
Matics Mihály	97
15.Balatonyi Árpád	93
16.Horner Péter *Bubu*	91
17.Maruzsi László	69
18.Radó István	60
19.Krizsán Attila	54
20.Szajky István	47
21.Mráz Tamás	46
22.Tisza Andor	45
23.Wieszt János	39
24.Ördögh Mixi	36
Varga István	36
26.Vizin László	33
27.Födő Imre	32
Hideg Krisztián	32
29.Hideg János	30
30.Radóné Sisák Mária	25
31.ifj. Faragó András *Ebi*	24
Veszprémi Barna	24
33.Győri Erika	23
34.Kővári Barna	22
Sóvári Péter	21
36.Bútor Róbert	20
37.Boros Csaba	18
Nagy Zoltán	18
39.Budai Béla	17
Rausch Tibor	17
41.Floch István	16
42.Fischer Ákos	15
Szabó Gergely	14
44.Szabó György	13
Bense István	13
46.Kiss Attila	21
Vass István *Piedon*	12
48.László Emil	10
Czakó	10
Fülöp Rajmund	10
51.Babinecz Zsolt	9
Szeleges Attila	9
Pesti Tamás	9
Takácsy Pál	9
55.Gerőfi Gábor	8
56.Ráti Miklós	7
57.Aczél József	6
Bereczk Tamás	6

NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	715
2.Büki Ernő	621
3.Tandari János	307
4.Csökő Zoltán	240
5.Varga István	225
6.Kovács György	165
7.Tóth Csaba	154
8.Tóth Imre	148
9.Répa Katalin	139
10.Pénzes László	128
11.Oroszlán Tibor	125
12.Kerék István	70
13.Gábor János	64
Takács Attila	64
15.Papp Gyögy	59
16.Bereczky Ákos	55
17.Kosztolányi Tamás	48
18.Vasas Csaba	46
19.Revák Réka	45
20.Veszpréminé D. Éva	43
21.Majoros Attila	40
22.Kiss Ernő	34
Penderik L.	29
24.Doma Gábor	28
id. Faragó Sz. András	28
26.Német *16V* Péter	27
Nagy István	27
28.Birkner Gábor	26
29.Kovács Zsolt	25
30.Gönczi László	23
31.Andrejszky Zoltán	22
32.Fabók Tibor	21
Szántó Szabolcs	21
34.Nagy Nándor	20
35.Zsembery Jenő	19
36.Bíró Zoltán	18
37.Dobos György	16
38.Prókai Béla	15
Árva István	15
40.Horváth Károly	14
41.Dobos Zoltán	13
42.Borsos Péter	12
Juttasy József	12
44.Mészáros Sándor	11
45.Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
Dann Gábor	10
48.Csizmeg Zsolt	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Marossy Zsolt	9
Táborszky Attila	9
Fogarassy Krisztina	9
Pindzsulya Zoltán	9
Virányi György	9
57.Dömök Zsolt	8
58.Bathó Zoltán	7
László Béla	7
60.Czippán Béla	6
Hajdú Tibor	6

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

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	798
2.Carlos Sainz	655
3.Juha Kankkunen	552
4.Didier Auriol	312
5.Walter Röhrl	268
6.Piero Liatti	176
7.Jean Ragnotti	143
8.Stig Blomquist	138
9.Tommi Mäkinen	127
10.Francois Delecour	110
11.Ari Vatanen	85
12.Alex Fiorio	68
13.Miki Biasion	66
14.Isolde Holderied	64
15.Andrea Aghini	50
16.Béres József	45
17.Kenneth Eriksson	37
18.Armin Schwarz	37
19.Philippe Bugalski	29
20.Freddy Loix	26
21.Michele Mouton	22
Pavel Sibera	22
23.Patrick Snijers	21
24.Markku Alen	20
25.Henry Toivonnen	19
26.Alistair McRae	17
27.Richard Burns	16
28.Enrico Bertone	14
Jorge Bica	14
30.Franz Wittnann	13
31.Blachna	12
32.Gianfranco Cunico	11
Tammeka	10
Csubrikov	10
35.Jorge Recalde	9
Marc Duez	9
37.Sergio Pianezzola	8
Sandro Munari	8
39.Erwin Weber	7
Hannu Mikola	7
Stanislav Chovanec	7
42.Gregoir de Mevius	6
43.Gustavo Trelles	6
Raphael Sperrer	6
45.Dominic Bryned	5
Manfred Stohl	5
47.Willi Stengg	4
Kris Rosenberger	4

AUTÓK

1.Subaru	715
2.Toyota	687
3.Ford	519
4.Lada	495
5.Lancia	403
6.Lada VFTS	259
7.Renault	175
8.Peugeot	144
9.Audi	141
10.Skoda	104
11.Opel	88
12.Mitsubishi	86
13.Mazda	76
14.Trabant	69
15.BMW	52
16.Nissan	32
17.Tavria	24
18.Seat	21
19.VW	12
20.Honda	11
21.Wartburg	10
22.Citroen	6

VS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● APC AUTÓSZERVÍZ Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX.Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerviz XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● FINO Market, Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24.● Ford Szeleczky hivatalos márkakereskedés IX.Ráday u. 16.● Mazda Profi Bt. XIII.Reitter F. u. 164. **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **Csorna:** Molnár Autósbolt **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DÖMSÖD:** Kapitány Cukrászda **DUNAKESZI** Tóth György Autójavító, Blaha L. u. 1.● Michelin Gumi Service, Kertész u. 10.● Agip benzinkút **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autóalkatrészbolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Molnár Autós bolt (Shell kút) **KISKUNLACHÁZA:** Kapitány Cukrászda és FRT filmnyomó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **ÓCSA:** Bejó Motorműhely Kft. Temető út 13. **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/ 252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gépkölcsönző Fő u. 179. **RÁCALMÁS:** Liaz alkatrészbolt **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13. **TÉT:** Molnár Autósbolt

KERESSE AZ ARAL KUTAKNÁL!

VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 30db

ELŐFIZETHETŐ

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

Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Főszerkesztő: Schwartzenberger István
Főmunkatárs: Mihályi Csaba
Munkatársak: Csűri Gábor, Szalai Róbert, TRACO
Fotó: Takács Attila, Rózsa Zoltán, Klima Gábor, Klima László, Kollár Attila
Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel/Fax: 28/410177
Felelős kiadó: Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Nyomda: ROLA Kft. 06(60)343-116
Felelős vezető: Rózsavölgyi Sándor

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 13. (1995,1996)

Összeállította: Csűri Gábor

SUBARU 555

A japán Fuji Heavy Industries multinacionális vállalat Subaru márkanéven forgalmazott személyautói már évtizedek óta arról ismertek, hogy összekerékmeghajtással készülnek. Az utóbbi években rallyversenyeken is nagy hírnévre tettek szert a csillagképemblémás autók. (Subaru=Fiastyúk)

Az Impreza világpremiere 1992. október 22-én volt Tokioban és már a következő év áprilisában megkapta a homologizációt a rallyváltozat. Az új versenyautót az 1993-as 1000 Tó Rallyen indították először a vb-n, mégpedig Markku Alen és Ari Vatanen vezetésével. A bemutatkozás igen jól sikerült, hiszen Vatanen a második helyet harcolta ki.

Az első futamgyőzelem Sainz nevéhez fűződik. (1994. Acropolis Rallye) 1995-ben - a Toyotákkal kapcsolatos botrány után - a Subaru simán nyerte a konstruktőrök világbajnokságát. Az egyéni értékelésben a két Subaru pilóta McRae és Sainz holtversenyben álltak az élen az utolsó futam a RAC Rallye előtt. McRae sokáig emlékezetes nagy csatában 36 másodperccel jobb volt így megszerezte élete első világbajnoki címét. 1996-ban ismét a Subaru diadalmaskodott a gyártók versenyében: McRae, Eriksson, és Liatti autózták össze ezt az eredményt. (Sainz 1996-ban Forddal ment)

A versenygépek fejlesztésében a Subaru Tokiói székhelyű sportrészlege, STI (Subaru Tecnica International), illetve az angliai kisüzem, a Prodrive játsszák a vezérszerepet. A fődarabokat az STI szállítja, és az angliai főhadiszálláson építik meg az autókat. A fékrendszer alkatrészeit a Brembo, a sebességváltó lényeges elemeit a Hewland szállítja, a vízzelhűtött lengéscsillapítók Bilstein gyármányúak. Érdekesség, hogy a sebességváltóház speciális ötvözete Rolls-Royce licenc alapján készül. A hosszirányban beépített feltuningolt Subaru boxermotor teljesítménye hivatalos adatok szerint 300 LE, ám hozzáértők azt mondják, hogy a nagymenők autói közel 400 lóerősek - méghozzá lefelé kerekítve...

Az erőátvitelt és a futóművet is a speciális igénybevételnek megfelelően alakítják ki. A motorvezérlésben, a fékerő - és nyomatékeloszlásban természetesen főszerepet kap a computer.

Az előírások értelmében minimum 1200 kg tömegű gép félelmetes menetteljesítményekre képes, ami tulajdonképpen nem csoda, sok szakterület csúcsteljesítménye realizálódik egy ilyen versenyautóban.

Ennek viszont ára van: magáncsapatok 410 ezer dollárért vásárolhatják meg a csúcstechnikát.



Motor: 1994 ccm-es, négyhengeres boxer, 16 szelepes, hengersoronként 2 felülfekvő vezéműtengely (DOHC), turbófeltöltés, töltőlevegő - visszahűtéssel, legnagyobb turbónyomás 2 bar, 300 LE/6500, 450 Nm/4000
Erőátvitel: állandó összkerékhajtás, 3 tárcsás karbonkuplung, 6 sebességes kézikapcsolású vagy félautomata aszinkron sebességváltó
Futómű: elöl független felfüggesztés, McPherson rugóstagok, gázos lengéscsillapítók
hátul független felfüggesztés, McPherson rugóstagok, gázos lengéscsillapítók
kerekek 7 coll x 16 coll (murvára),
8 coll x 18 coll (aszfaltra)
Fékek: elöl hátul ventillációs hűtésű tárcsafékek, elöl 6, hátul 4 féknyereg, aszfaltos pályán elöl vízhűtés is
Kormánymű: fogasléces, hidraulikus rásegítővel

BAJNOKOK A VERSENYPÁLYÁN

Ford

SZELECZKY
Alkatrész Szaküzlet
1092 Budapest, Ráday u. 16.
Tel.: 215-28-88

D&W

Shop sparco

Ford Motorsport

BAJNOKOK AZ ALKATRÉSZBEN

OMP OMP

UTCAI ÉS VERSENY FELSZERELÉSEK KATALÓGUSBÓL MEGRENDELHETŐK.

Tűzálló ruhák:	68.500 Ft-tól	Kormánykerekek:	16.500 Ft-tól
Bukósisakok:	41.200 Ft-tól	Toronymerevítők:	8.300 Ft-tól
Ülések:	35.200 Ft-tól	Kuplungtárcsák:	21.500 Ft-tól
3"-os biztonsági övek:	34.400 Ft-tól	Sportlégszűrők:	7.600 Ft-tól
Motortér leszorítók:	1.800 Ft-tól	Sportdobok:	17.900 Ft-tól

Az árak az ÁFÁ-t tartalmazzák.

Fahrer Racing Club
1221 Budapest, Krajcár u. 8.
Tel.: 60/439-474;30/525-430

H CSOPORT

A versenyszezon kezdete előtt talán időszerű belepillantanunk a műszaki szabályokba, annál is inkább, mert az idén új csoporttal gazdagodik a magyar rallybajnokság. Hogy valójában mit is takar a H csoport, Károly Balázstól, az Autós Technikai Bizottság vezetőjétől kérdeztük.

Milyen autók vehetnek részt a H csoport versenyein?

Először is a rallyban kiírt H csoport nem azonos a rallycrossban vagy a pályaversenyzésben kiírt H csoporttal. A hivatalos neve is "rally H csoport", ahol azok az autók vehetnek részt amelyek a magyar rallybajnokságban gépkönyvezve voltak, vagyis a 94-es, 95-ös, vagy a 96-os évben a magyar rallybajnokságban részt vettek. Ezzel szerettük volna kiküszöbölni, hogy külföldről bármilyen rettenetes H csoportos autót behozzanak. A versenyzők kérése volt, hogy amelyik autónak lejárt a homologizációja azzal is tovább lehessen versenyezni. Illetve volt még egy olyan külön kérés, hogy a Lada VFTS-ek is kapjanak lehetőséget versenyzésre.

Milyen műszaki szabályoknak kell megfelelni ezeknek az autóknak?

A legutolsó homologizációjuknak kell megfelelniük. Kivétel a biztonsági berendezések, amelyekre viszont a jelenlegi szabályok érvényesek, éppúgy mint a turbószűkítőnek is a jelenleg érvényben lévő méretűnek kell lennie.

Milyen kategóriák lesznek?

Két géposztályra bontottuk a mezőnyt, 1600 cm^3 alatti illetve 1600 cm^3 feletti autókra. Nem lesz külön "A", "N" és VFTS csoport, hanem csak a hengerűrtartalom alapján lesznek megkülönböztetve. Természetesen a két géposztályt abszolútban és külön külön is értékeljük.

Kik indulhatnak a H csoportban?

Mivel a H csoport az elsőosztályú mezőnyben, annak a végén fog menni, csak "A" licences, vagyis elsőosztályú vezetői licenccel rendelkező versenyzők indulhatnak.

Szó esett a gépkönyvezésről, mit kell tudni róla?

Természetesen a H csoportos autóknak is kötelező a gépkönyvezés. Mivel a gépkönyv egy évre szól ezeket az autókat is újra kell gépkönyvezni.

A gépkönyvezésre rajtkész állapotban lévő versenyautót kell elhozni. Itt főleg a biztonsági berendezéseket, az autónak az azonosítását, az állagát, illetve azt vizsgáljuk, hogy megfelel-e a jelenlegi szabályoknak, és itt történik az első hivatalos zajmérés is.

Milyen hibák szoktak előfordulni?

Olyan hiányosság, hogy az autót egyáltalán nem tudjuk legépkönyvezni, nagyon ritka. Főleg azokkal a biztonsági berendezésekkel van probléma, amik otthon készültek, és nem gyári eredetűek, vagy

idén már nem csak előfutóként...





Károly Balázs, ahogy illik tűzálló, homológ ruhában

nem versenyfelszereléseket gyártó cégektől származik.

Ami visszatérő hiba szokott lenni a versenyzők részéről, az az, hogy gépkönyvezésre nem hoznak magukkal fényképet az autóról, ami azért fontos, mert mint minden igazolványban, a gépkönyvben is előírás, hogy az autó fényképe szerepeljen. Közúti ellenőrzésre kerül sor a rendőrök is gépkönyv alapján azonosítják az autót.

Az "A" vagy az "N" csoport terén történtek-e változások az idén?

Nagy, generális változások nem történtek. Olyan apróságok változtak, hogy az "A" 1600-as kategóriában a 7,5 collos kerékszélességet az FIA megnövelte 8 collra. Ami a homologizációs engedélyeket illeti, ott azt tudnám kiemelni, hogy a Peugeot 205 Rallye 1,3 homológizációját egy évvel meghosszabították, ami azt jelenti, hogy az idén még szerepelhet az első osztályban is. Másodosztályban részt vehetnek a Magyar Suzuki Swift (MAB 35S) típusú, nemzeti homologizációval rendelkező versenygépkocsik.

Mi volt a legmeglepőbb eset, amivel pályafutásod alatt találkoztál?

Tavalyelőtt gépkönyvezésre odatoltak egy látszólag felkészített versenyautót. Amikor viszont felnyitottuk a gépháztetőt, és belenéztünk, meglepődve tapasztaltuk, hogy se motor, se váltó, se ülés, semmi nincs az autóban. Megkérdeztem a versenyzőtől, hogy akkor tulajdonképpen miért jött gépkönyvezésre. Erre az volt a válasz, hogy hát *én* itt vagyok. Kénytelen voltam tájékoztatni, hogy mi nem a versenyzőt, hanem az autót gépkönyvezzük, amit tágra nyílt szemmel és meglepődve fogadott.

De az autó hangja rendben volt.

Igen, miután három ember tolta, nagyon csendes volt az autó.

Mihályi Csaba

STRÉHLI JÓZSEF



Klima-foto

A neved évek óta összeforrott a Skodával, és még akkor sem voltál hűtlen hozzá, amikor a tied volt az egyetlen 120-as a mezőnyben.

Ha azért a pénzért amiért az első autómat megvettem, egy Ladát kaptam volna,akkor lehet, hogy most is egy Ladában ülök. Skodára volt pénzem, és volt bennem egy bizonyítási vágy, hogy egy ilyen, kicsit lenézett autóval nyerjek. A 120-as után a Favoritra voksoltam, ami gyakorlatilag egy világbajnok autó. Azt hiszem nem tettem rossz lóra vele. Megbízható, az alkatrész utánpótlása megoldható, és ami nem utolsó szempont, hogy a gyári tutit lehet megszerezni hozzá.

Az év elején még bajnok esélyesként tartottak számon benneteket.

A 96-os évre szinte teljesen átépítettük az autót. Esztergomban az abszolút második helyen végeztünk. A Salgó Rallyn negyedikek lettünk. Itt kaptunk 10 másodperc büntetést, mert a rajtdobogón leszakítottuk a kipufogó- csövet, aminek a javítása túlcsúszott az etapidőn és kikéstünk egy percet. Ez a 10 másodperc végül nagyon hiányzott, mert 1 másodperccel maradtunk le a dobogós helyről. Kisbéren 1-es rajtszámmal indultunk és az első háromban voltunk, amikor lekapcsolódott az áramtalanítónk. Majdnem egy percet álltunk, a gyorsaságin, mire rájöttünk, hogy mi volt a hiba, mert egyből a legrosszabbra gondoltunk. Ennek köszönhetően visszacsúsztunk a 6. helyre.

Ettől kezdve nem voltatok valami szerencsések.

Ha itt egy vonalat húzunk és azt mondom, hogy nem megyünk tovább, akkor is ugyanezen a helyen végeztünk volna, vagyis a kategória 3. és az abszolút 5. helyen.

Mi történt?

A Veszprém Rallyra nagyon készültünk, a lőtéri gyorsaságit is végiggyalogoltuk. Tudtam, hogy ez az autó helyen tud lenni és a második hellyel nagyon számoltam. Végül egy alapvető hiba miatt estünk ki. Olyan fék van a Favoriton amin két helyen lehet állítani a fékhatást. Mivel ez volt az első murvás verseny ezért itt lett volna igazán értelme, de ezt beállítani is tudni kell. Mi mindig oda állítottuk ahova gondoltuk, de valójában sosem volt jó. Egy ilyen rossz fékbeállítás végett az első gyors második kanyarjában nekimentünk egy villanyoszlopnak.

Miskolcon sem értetek célba.

Miskolcon nagyon taktikusan, kivárásos alapon akartam autózni. Egyáltalán nem hajtottunk, mindenféleképpen célba akartunk érni. A második - harmadik helyen álltunk, amikor az egyik felnink egy elég súlyos károsodást szenvedett, amiért kereket kellett cserélnünk. Mivel anyagilag nem voltunk nagyon eleresztve, nem volt több egyforma gumink le kellett vennünk két kereket és két másfajta gumit tettünk fel. Ezt soha többet nem fogom megtenni. Az autónak a dinamikája, viselkedése ettől teljesen felborult. Ennek tudható be, hogy a következő gyorson egy jobbos kanyarban megúszott az autó eleje, lecsúsztunk az út szélére, ahol megdobott az árok, átrepültünk az út túlsó oldalára, és úgy istenigazából fenékre estünk.

Mit kellett volna tenni?

Mind a négy kereket le kellett volna cserélni.

Idei tervek?

Most árulom az autót. Megpróbálok kicsit belebonyolódni az üzleti életbe, de remélem az év közepétől újra ringbe szállhatok.

Kik segítenek a versenyzésben?

Navigátorom, Locher Jani, aki korábban szintén versenyzett, és főleg a saját vállalkozások. Van egy autósboltom, ami mi más lehetne mint Skoda.

M.C.

RA RÓ
KUPA ÓRO
Ideje: március 9. vasárnap
Helye: Mór, benzin kút parkoló (aszfalt pálya)
Nevezés a helyszínen.
Edzés: Márc. 9. vasárnap 7.00-9.00-ig
Rajt: 10.00 órakor
Kategóriák: mint az előző években
Díjazás: az elmúlt évek versenyei szerint
6 kategóriában + abszolút
Tá ék ztatás: T d r Rally t :
(22) 0 -0 32 u k a ap k 1.00-1.00-

Rakparti Slalomparty

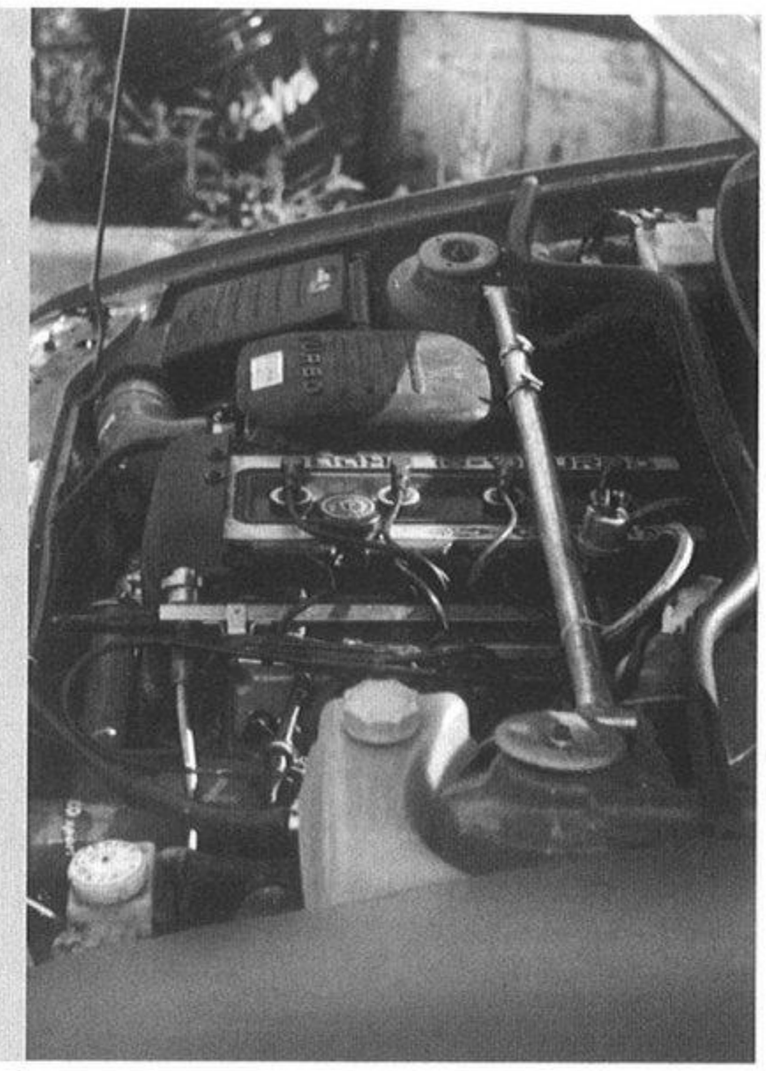
A Budapesti Műszaki Egyetem Közlekedésmérnöki Kara ***március 9-én*** *rendezi hagyományos autós ügyességi és gyorsulási versenyét.*
Nevezi a helyszínen lehet.
(Bp., XI. Műegyetem rkp. 1-3.) 7.00-8.45-ig.
Nevezési díj: ***1000 Ft***
Megközelítés a Szent Gellért tér felől.

A verseny 9.00 órakor kezdődik, melyre minden érdeklődőt szeretettel várunk.



Építsünk versenyautót!

Előző számunkban Philip Dunabintől megtudhattuk hogyan fejlesztették ki a Ford World Rally Carját, de vajon egy N csoportos versenyautó építése is ilyen komoly feladat? A választ a rallyautó építés, és karbantartás egyik legszakavatottabb képviselőjétől, Leitgéb Jánostól, vagy ahogyan a benzingőz birodalmában jobban ismerik, Jaditól (dzsadi) kapjuk meg. Megtudhatjuk tőle hogyan fogjunk versenyautó építéshez, illetve milyen tapasztalatokat szerzett Vizin László N-es Ford Escortja szervízelése során.



Mi az első teendő versenyautó építésénél?

Legelőször a dokumentációkat kell beszerezni. Ez ennél a típusnál elég könnyű dolog, mert a Ford Motorsporttól hozzá lehet jutni mindenhez, míg például a Lanciáról semmit nem lehet beszerezni.

Ha már megvan a kellő dokumentáció, az autó melyik részével kezdjük?

A karosszériával! Egy N-es autónál az a legfontosabb, hogy lehetőség szerint a legminimálisabb súlyra csökkentsük le. Ez azt jelenti, hogy ha nem sport karosszériából, hanem egy utcai autóból indulunk ki, akkor az alvázvédőt és minden zajszigetelőt, amit a szabálykönyv enged, ki kell venni belőle. Ezek után jönnek az elektromos vezetékek. Egy Escort Cosworthban ugyanis a különböző kényelmi és extra felszerelések miatt, mint például a rádió vagy a fűthető tükör, benne van legalább 50 kg kábel pluszban. Ezeket úgy kell kiszerelni, hogy a pótfelszereléseket, mint a sisakrádió, mindjárt rá lehessen kötni valamelyik feleslegessé vált vezetékre, így nem kell új kábelt behúzni.



Ha már lekönnyítettük a kasznit, gondolom meg is kell erősíteni?

Ebből a szempontból a Ford szerencsés eset, mert egy olyan bukócső van benne, ami nem kíván mellette más erősítést.

Ezek szerint a bukócsőnek nem csak védelmi feladata van?

Nem! Gyakorlatilag a bukócső tartja össze, és merevíti a karosszériát, enélkül összecsuklana az autó. A Fordot bárhol meg lehet emelni, nyílik-csukódik rajta minden, ellentétben a Lanciával, amit ha megemeltünk, nem lehet kinyitni az ajtaját, annyira vetemedett a karosszériája.

Ha már bent van a bukócső, akkor jönnek olyan dolgok, mint az ülések, a biztonsági övek, a sisaktartók, a tűzoltókészülékek, stb. amikkel el lehet bíbelődni.

Minek kell bent maradnia az autóban?

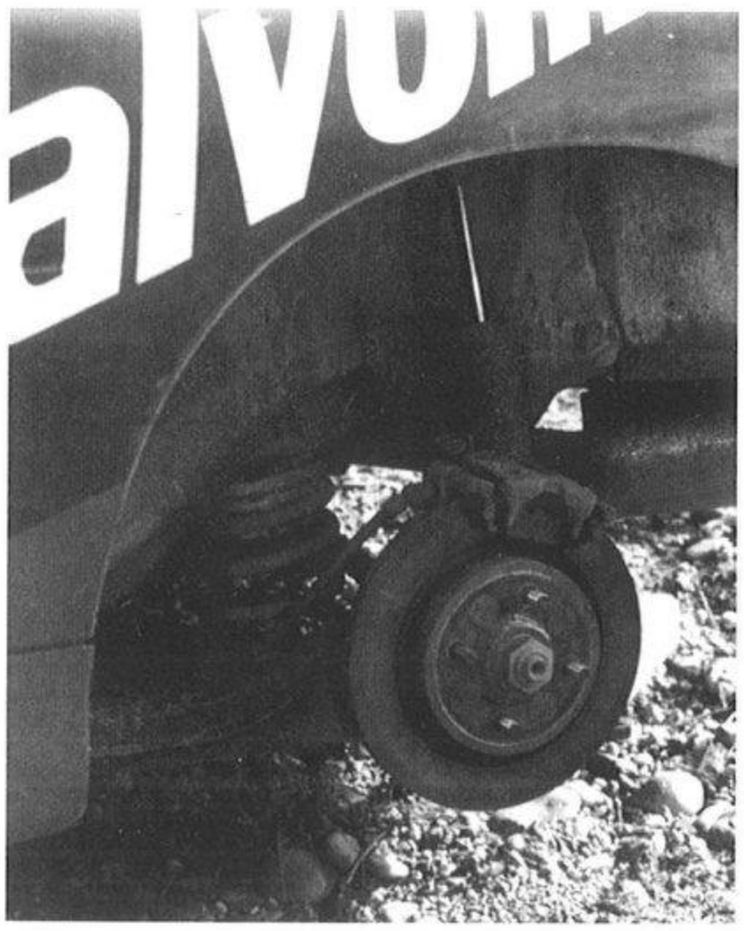
Például a hátsó ülésnek teljesen utcainak kell lennie (N-es autó), csak át kellett helyezni, hogy elférjen a pótkerék, a gumitank és a bukócső.

Megvan a kasznink, mi a következő lépés?

A futómű. Különböző futóműveket használunk murvára és aszfaltra, de van egy kimondottan vegyes talajra való is. Most már az N csoport is olyan erős lett, hogy teljesen természetessé vált, hogy ha változik a pálya talaja, akkor futóművet kell cserélni. Ez nálunk úgy néz ki, hogy elöl komplett futóművet cserélünk, hátul pedig csak rugót és lengéscsillapítót. Egy ilyen csere egyébként kb. 10 percet vesz igénybe.

Mi a különbség a kétféle futómű között.

A murvás pályák mindenféle képpen puhább futóművet és elöl más kerékdőlést igényelnek. A Fordon a gólyalábon lehet dőlést állítani, más dőlésfokú gólyaláb van aszfaltra, és más murvára. A gólyaláb cserénél tehát a dőlés is automatikusan állítódik.





Miért van szükség különböző kerékdőlésre?

Nyilvánvalóan aszfalton nagyobb negatív dőlésre van szükség, amitől stabilabb lesz az autó. Ez murván is jó lenne, de irritálja a futóművet. Rossz úton a nagy negatív dőlés mindenféleképpen árt a csapágyaknak és a tengelycsonknak. Ha murva futóművet használsz aszfalton, akkor észrevehetően romlik az autó stabilitása, ez fordítva nem mondható el, tehát aszfalt futóművel nyugodtan lehetne menni murván, de nagyon igénybe veszi az alkatrészeket és ezért kell kicserélni.

Fékek?

Az N-es autókon széria féknek kell lennie, ezért nagyon fontos fékbetét kiválasztása. Mi Ferrodoval megyünk. Van egy szénszálas betét is, ami nagyon jó viszont tördeli a féktárcsát. Többször is kipróbáltuk, de többe van a leves mint a hús. Jobban fog ugyan, de eltöri a féktárcsát, amitől a legváratlanabb pillanatban beesik a fékpedál, ami egy versenyautónál nem éppen szerencsés dolog. A fékolaj nagyon sarkallatos pontja még a rendszernek. Nagy forráspontú fékolajat kell alkalmazni. Mi a Fordgyárhoz hasonlóan AP Racinggel versenyzünk. A hajtásláncon mit változtathatunk

Az utcai 25 Nm-es középső viszkokuplung helyett a gyár 50 Nm-eset ajánl a versenyautóhoz, de ezzel aszfalton tolja az elejét. Ezért a színtiszta aszfalt versenyekre vissza rakjuk a szériát, és csak murván használjuk az 50 Nm-est.

Mit jelent az 50 Nm?

Azt jelenti, hogy 50 Nm-nyi forgatónyomaték különbségnél kezd el dolgozni. Magyarul az első és a hátsó tengelyeken maximum ekkora nyomatékkülönbség lehet. Ez magya-rázza azt is, hogy az N-es Fordokkal nem lehet három keréken autózni. Az első futóműben nincs ugyanis sper, és sem a 25-ös, sem pedig az 50-es viszkókuplung nem tudja az autót sokáig hajtani, csak addig, amíg fel nem forr a viszkóban az olaj.

Ez okozza a Fordok féltengely törését is?

A Ford első hajtása egy elég nevetséges darab. Az 50-es viszkóval amellett, hogy tolja az elejét, az első difit is nagyon irritálja. Az első difi egyébként is az autó egyik gyenge pontja, ami ráadásul akkora, hogy egy gokartba sem raknám bele. Mi egy N-es Ford Motorsport difit használunk, amit minden verseny után szétszedünk és megröntgenezünk. A szériától egyébként csak annyiban különbözik hogy pontosabb a megmunkálása és egy szilíciumos bevonatot raknak a tetejére, amitől kopásállóbbá válik.

Mondhatjuk, hogy az első hajtás az autó leggyengébb pontja?

Inkább a váltó, ami általában a harmadik sebességet le szokta vetni magáról. A váltók terén egyébként két nézet alakult ki. A mezőny egyik fele N-es sportváltót használ, ami majdnem egyenesfogazású, de az áttétele természetesen megegyezik a szériával. Borzasztóan drága, egy fogaskerék garnitúra kétszerese a szériának, és volt akinek ugyanúgy eltört. Mi amikor megvetük az autót, azt mondták, hogy a szériaváltó két versenyes, a sportváltó elmegy egy évet. Nem tudom honnan számolták az évet, de nekünk a BudapestRallyn megállt. Ezután raktunk össze egy másikat, és azóta azt használjuk. Minden verseny után szétszedjük és ellenőrizzük.

Rossz a konstrukció, vagy gyenge anyagból készült?

Erős a motor hozzá. A mezőny eleje közel van a 300 LE-höz, amit ezek a váltók már nem bírnak. Az a baj, hogy a gyár már leállt a fejlesztéssel. A motorok az elektronikai tuning miatt erősödnek,a váltók viszont maradnak a régiek.

Az autónk már megvan, jöhet a motor. Érdemes egyébként a motort a végére hagyni?

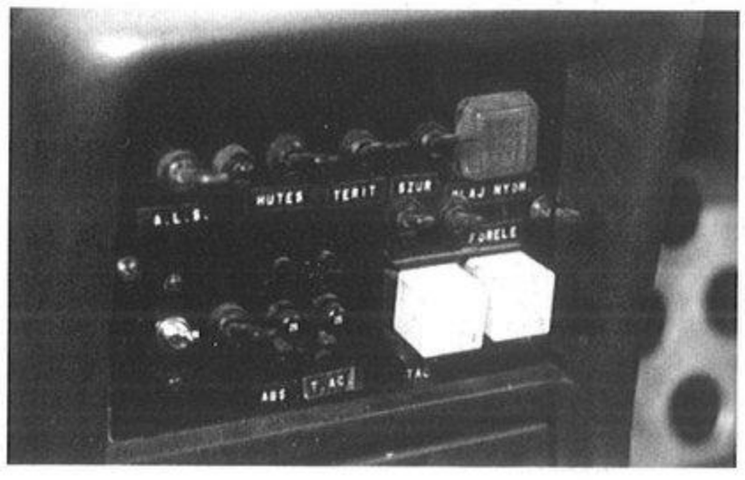
Magyarországon nagy divat, hogy mindenki a motorral akar nyerni. Meggyőződésem, hogy ma már egy jó futóművel, vagy jó fékkel, ne adj isten jó gumikkal sokkal többet lehet nyerni, mint egy motorral. Egyébként pedig jó futómű és fékek nélkül a motor nem ér semmit. Hiába van erős motorod, ha az autót nem tudod úton tartani.

A motor természetesen fontos. Nagyon sokat kell vele dolgozni és mégtöbbet rákölteni. Mivel ez egy N-es motor, nem lehet hozzányulni az aljához, gondolok itt a dugattyúkra és a hengerfejnek is szériának kell maradnia. Ma már a legfontosabb az elektronika, ami szinte napról-napra fejlődik.

Az elektronikai tuning computer cserét jelent?

Csak egy panelt kell kicserélni, de ezen kívül minden apróságot is meg kell változtatni. Más injektorfejeket, benzinnyomásszabályzót, AC pumpát és gyertyákat kell használni.

Kép és szöveg: Mihályi Csaba



RS RALLYSPORT

ORIOL GOMEZ -MARC MARTI
MAXI MEGANE - Renault Espagne