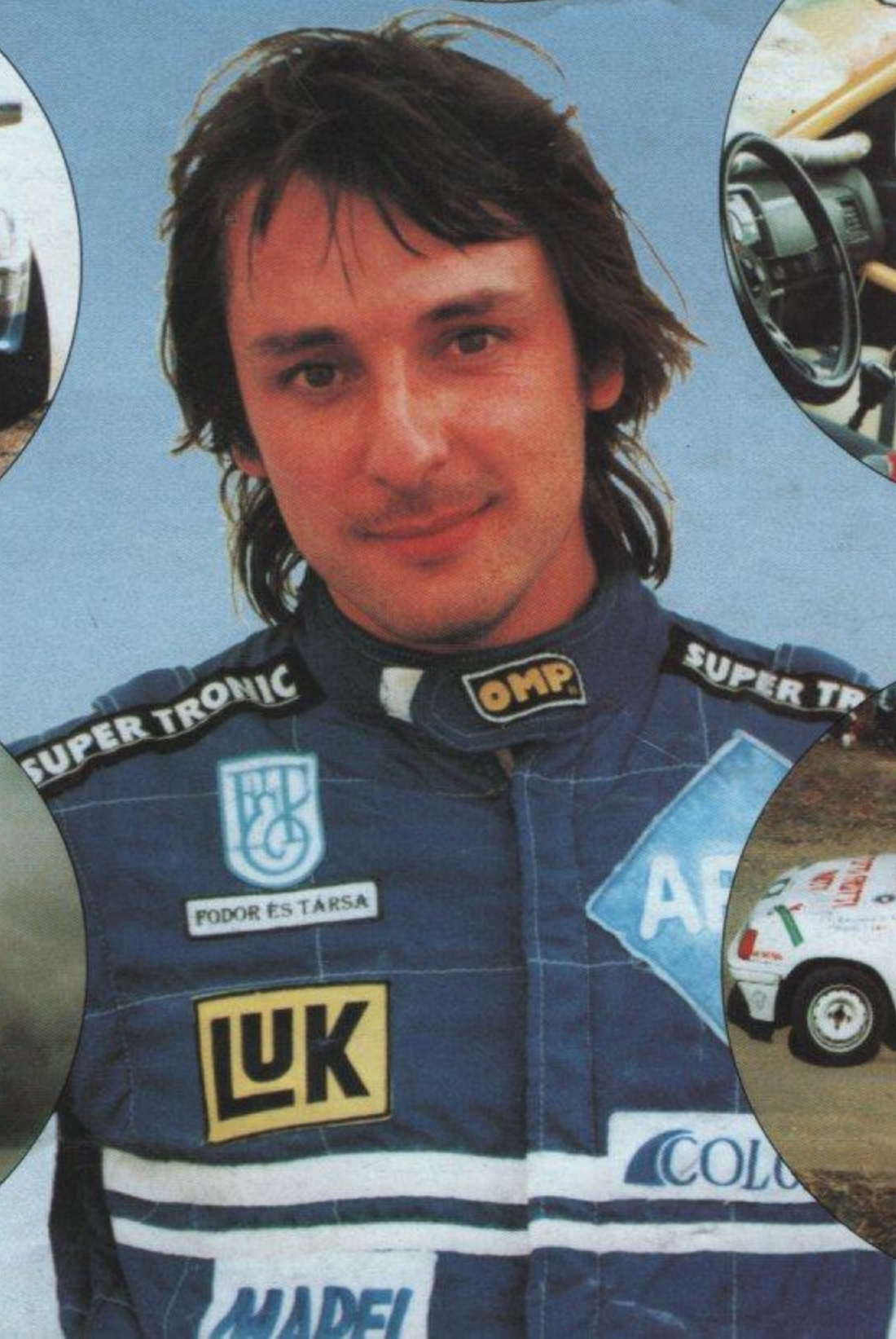
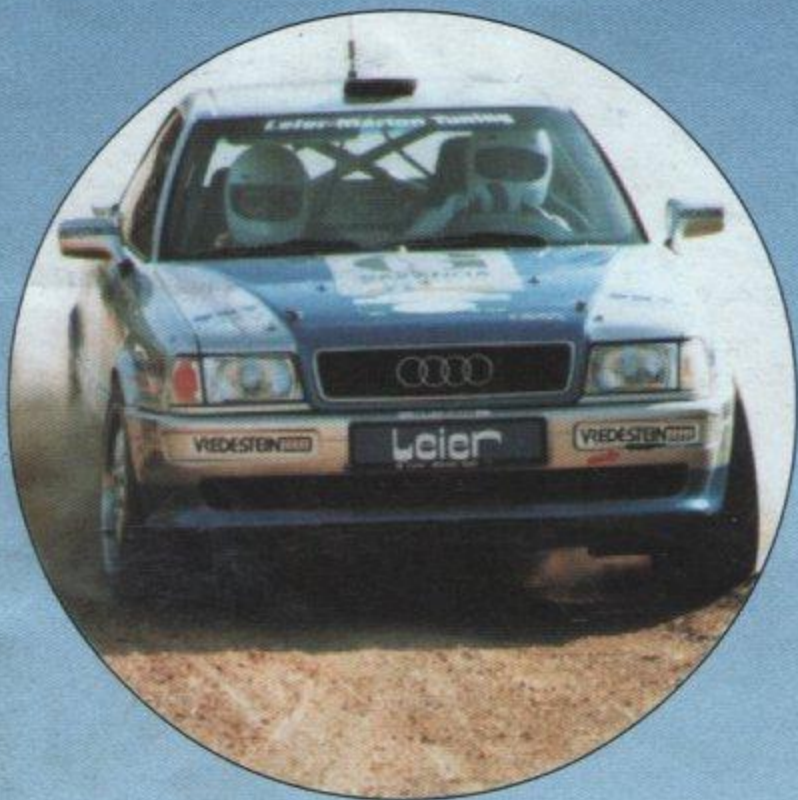


„NAVIGÁTOR” '96

Híradás a rallye világából

I. ÉVFOLYAM 3. SZÁM

- Öt éve történt...
- Salgótarján
- Kassa
- Ralikrossz: Szombathely, Ádánd
- Tereprali Kísbéren
- Ferjancz Attila és Tóth Csaba
- Kísbéri előzetes





CINTIA

Négy és fél éves, de már igazi nő. Egy mosollyal levesz a lábamról. Mikor meghallja, hogy fényképezni is fogunk, keres egy rúzszt és fülig összekeni magát. Édesapjával, Ajtay Sándorral soha nem láthatták egymást, hiszen Cintia 1991. június 22-én még nem született meg. Édesanyjával, Gombos Zsuzsával beszélgettem a szomorú évforduló kapcsán a szántópusztai emlékműnél.

NAVIGÁTOR Milyen a kapcsolatot az autósporttal?

Zs.: 1989-ben ismertem meg Sanyit. Előtte azt sem tudtam, hogy létezik ilyen sport, hogy rallye. Akkor még a Túri Tomival versenyzett. Életemben először egy pécsi versenyre mentem el és soha nem fogom elfelejteni, hogy Árpádtetőn volt vagy negyven ember, akik csak azért jöttek el Miskolcra, hogy a Tominak és a Sanyinak szurkoljanak. Mikor terhes voltam, egy darabig nem mentem versenyekre, mert nehezen viseltem a terhességet, de azóta is járunk.

NAVIGÁTOR Kik állnak közel hozzátok a mai mezőnyből?

Zs.: Az Oroszlán Tibiék nagyon, aztán a Túri Tomi, Ranga, Gili, Janika, Cigány, Katona Zsoltiék, Faragó, Szabó Gergő és a Golyó. Ők ha erre járnak, meglátogatnak. Úgy érzem, nem csak a versenyzőktől, hanem a nézőktől is megkapja Sanyi a neki járó tiszteletet. Mikor eljövünk ide, az emlékműhöz szinte mindig találkozunk valakivel. Éppen ma voltak itt Nagykanizsáról.

NAVIGÁTOR Mesélj egy picit magatokról!

Zs.: Én Füreden laktam, Sanyi Miskolcon. Néha találkoztunk, de tudod, azért az nem olyan volt. '90 nyár végén költözött ide a Balatonra. Még egyszer hazament egy-két hónapra, aztán karácsonytól éltünk együtt. Tudod milyen kevés idő volt az... Nagyon összekovácsolódtunk és hirtelen túl sok minden történt. Kiderült, hogy terhes vagyok, nagyon várta, hogy megszülessen a gyerek. Imádta a piciket. Aztán a baleset...

NAVIGÁTOR Milyen volt ő?

Zs.: Jó humorú, igazi társasági ember volt. Szerették. Az autósportban nem is tudnék olyan embert mondani, aki ellensége lett volna. Nagyon bosszantotta, ha műszaki hiba miatt kiestek. Lelkibeteg volt az ilyen dolgoktól. A sírás kerülgette mikor az autó elromlott és nem érték célba. A Tomi mellől úgy szállt ki, hogy ha lesz pénz a versenyzésre, akkor visszaül. Számára ez egy nagy lehetőség volt. Állandóan éjjelekig szereltek és azt mondta, el sem tudja képzelni, hogy lesz olyan, mikor csak beül az autóba, elmegy versenyre és mikor vége van szépen hazajön, nem kell összeolajoznia magát.

NAVIGÁTOR Kislányotok, Cintia miben hasonlít Sanyira?

Zs.: A szeme, sája, foga, szemöldöke, szempillája és a szövege. Ugyanolyan társasági ember, mint ő volt. Inkább rá hasonlít, mint énrám. Igaz, hogy ma már sokat változott, de a kiskori fényképeken tisztára a Sanyi. A mosolya, a gödrök az arcán, minden. Nyolc hónapos volt, mikor öt fénykép közül megmutatta melyik az apukája. A balesetet elmeséltem neki, hogy tudja mi történt, így legalább érti miért járunk versenyekre. Egyébként imád versenyt nézni, kívülről fújja a neveket. Ha Sanyiról kérdezik, csak annyit mond: „Apa autóversenyző volt, gyorsan mentek, összetört az autó és most fent van a csillagokban.”

NAVIGÁTOR Ha jól tudom, a miskolci versenyen minden évben átadják a legjobb navigátornak járó „Ajtay Sándor díjat”.

Zs.: Igen, bár oda még egyszer sem tudtunk elmenni, de most már Cintia elég nagy, szeretném ha ebben az évben ő adhatná át.

NAVIGÁTOR Mi az, ami a baleset óta bántott vagy rosszul esett az elmúlt öt évben?

Zs.: Van egy pár dolog... A baleset után könyörögnöm kellett, hogy az életbiztosítást kifizessék a gyereknek. Hiába volt kezemben a kötvény, ügyvédet kellett fogadnom, hogy megkapjuk a pénzt. A bukósisakot is csak két év múlva kaptuk meg, nem tudom, hol hánykolódott addig.

A TV-ben bemondták és több újságban megjelent, hogy Sanyiék szponzora létrehozott egy alapítványt a család és a Lipi megsegítésére. A későbbiekben ez az alapítvány kívánta támogatni az autóversenyeken balesetet szenvedetteket, de most, mikor szükségünk lenne rá, mindenhol falba ütköztem, nem is foglalkoztak velem.

Az akkori csapat elég nagy volt, de egyedül Káldi János jön azóta is. Látod, ezen a kereszten volt egy darab a biztonsági övből. A szervizcsapattal tettük ide, rajta volt a baleset időpontja és a Sanyi neve. Ezt valaki elvitte innen és ez nagyon bánt. Jó lenne, ha visszakérülne ide...

NAVIGÁTOR Mi az, ami nagyon jól esett?

Zs.: A „Bubu” volt az első, aki elhelyezett egy feliratot itt, a baleset helyszínén.

A néni, aki látta a balesetet már elköltözött az erdészházból. Valahol Kaposvár mellett lakik, de azért minden évben hoz virágot az évfordulóra. Mi is hasonlóképpen teszünk majd június 22-én...



NINDZSA

Gyermekkoromban félve jöttem ki a moziból egy-egy akciófilm után, mert a kijáratnál nálam jóval markosabb legények – a film kábulatában – akkora pofonokat keverték le a gyengébbeknek, hogy az igencsak vetekedett az év végi bizonyítvány jutalmával. Nindzsa volt ott mindenki, még akkor is, ha legkisebb lévén csak otthon a nagymama macskáját püfölte el.

Valami hasonló érzés kerítheti hatalmába az autóversenyekről hazatérő „hurkatöltő kipufogójú” Zsigulik utasait is, mikor békeességben megöregedett, kalapos bácsikat kergetnek az árokba Trabantjukkal együtt. Az égiek foghatták a kezüket azoknak a srácoknak, akik a szorospataki gyorsasági edzésén önszorgalomból nekiveselkedtek a pályának, mígnem úgy beleestek egy tíz méteres szakadékba, hogy tangabugyi sem csúszhat jobban egy kerek női popsiba nyár derekán a Palatinuson. Ugyebár a bugyit is ki lehet húzni, az autót is kirángatták és szerencsére változatlan létszámmal poroltak el a helyszínről, maguk mögött hagyva szélvédőket, sárvédőt és még néhány apróságot. Nem vagyok meggyőződve arról, hogy ilyen töretlen jókedvvel térnek haza, ha a létszámellenőrzésnél a legénység valamelyik tagja már nem mondja azt, hogy: jelen.

Akkor két dolog jutott az eszembe. Az egyik: mikor én voltam a legkisebb a mozi előtt és én is nindzsa akartam lenni, akkor hazamentem, megpofoztam a kutyát, de az legfeljebb az én fenekemet harapta meg, sohasem valamelyik barátomét. A másik: szemlélődjeteK egy kicsit a strandon és hamar rá fogtok jönni, hogy hiába húzzák ki, az a fránya bugyi előbb-utóbb visszacsúszik.

Ezúttal Vass Pisti dolgoztatja a nézőket



A LICENCEK MELLÉ...

... év elején minden versenyzőnek kellene adni egy-egy naptárt is, hogy tisztában legyenek az edzések időpontjával, ugyanis környékbeli lakosok elmondása szerint már néhány héttel a verseny előtt a fél mezőny a mogyorósoromi pályán lődörgött. Az sem lenne rossz megoldás, ha egy becsületkasszát helyeznének el a rendezők a szakasz végén, ahová a „feketézők” is bedobálhatnák minden kör végén az ezreseket, ugyanis ennyiért lehetett plusz edzéslehetőséget vásárolni, bár lehet, hogy a „magyar rali becsületkasszáját” csak kiröhögnek, mint Mátészalkán a szoláriumot.

Nem véletlen, hogy a Salgó Rallye már legenda a versenyzők körében, hiszen a környék lakói szívesen látják a csapatokat és évek óta olyan gyorsasági szakaszok vannak műsoron, melyek hallatán versenyzők és nézők egyaránt elismerően bólintanak. Sokan csak legyintettek, mikor a téli álmából ébredező Mátra útjain meglátták a 23. Mol-Salgó Rallyt nemzetközi szintre emelő Alexandrov-Safonyi kettőst edzőautójukkal, melyet az orosz pilóta stílusa már kissé megviselt. Verseny előtt négy nappal megérkezett Potapovék „éles” autója és ettől kezdve versenyzőink félve gurultak vissza a gyorsaságikon, mert barátainkat nem zavarta egy-egy szűkre fogott „bal háromban” a szembejövő ceredi busz és már edzéseképpen irgalmatlan tempót autóztak. Ugyanezt elmondhatnánk néhány magyar párosról is, akik szintén félreértelmezték a pályabejárást, helyi lakosok számára életveszélyessé téve a munkából haza vezető utat. „Akinek nem inge ne vegye magára”, de tényleg gondolniuk kellene ilyesmire is, mert hát azért ebből már voltak csúnya balesetek.

A körverseny helyszínén rendezett „nyúlfarknyi” gyorsaságira már péntek délelőtt megindult a tömeg, melyet soha nem látott biztonsági intézkedésekkel tartottak kordában a rendezők.

Péntek délután ezt a szakaszt kétszer, míg szombaton a Salgótarján-Kazár, a Zagyvaróna-Cered, a Parádsasvár-Ga-

Érdiek jól hajráztak



A győztes trió

lyatető, a Mogyorósorom-Mátraalmás és a Szorospaták-Szuha gyorsaságikat háromszor teljesítette a rali első osztály.

A verseny folyamán 29 páros adta fel a küzdelmet, egyet pedig a verseny végén kizártak késésért. Nem tudni, hogy az átlagosnál több szervizmunka, vagy talán az etapidők rövidsége miatt kapott 21 páros büntetést, de az biztos, hogy kitétek magukért, hiszen összesen 1600 másodpercet gyűjtöttek be.

Ifjabb Tóth János és Gergely Ferenc 80 mindenre elszánt párossal a háta mögött vágott neki a kétnapos erőpróbának és elképesztő tempót autózva nyertek 15 gyorsasági szakaszt. A szerencse ezúttal sem állt Ranga László és Büki Ernő mellé, hiszen egy lecsúszott turbócső miatt mindössze nyolc gyorsot tudtak teljesíteni. Az igazsághoz tartozik, hogy míg versenyben voltak, kettő szakaszon ők autózták a legjobb időt.

Rosszul kezdett Érdi Tibor és Varga István. Ők még péntek délután egy korlát alá szorították a Mazdát pontosan egy percet veszítve, nem kis bosszúságot okozva Rangáéknak, akik ily módon utolérték őket és csak botorkálni tudtak az embertelen porban. Szerintem még Érdiek is kinevették volna, ha ezután valaki arra fogad, hogy a második helyen végeznek, pedig így történt. Sikerült bebizonyítaniuk, hogy nem adják fel egykönnyen.

Szavahihető ember ez a Csökő Zoli, mert minden hajszál pontosan úgy történt, ahogy az előző számunkban elmondta, mikor a Salgóról kérdeztük. Egyenletes teljesítménnyel kormányozták a harmadik helyre az Audit és ez azt jelenti, hogy két verseny után ők vezetik a bajnokságot. Gratulálunk!

A legtöbb kérdés Ferjancz Attiláékkal kapcsolatban érkezett hozzánk. Szóba jött kiesés, kizárás, kiállítás, így jobbnak láttuk, ha Attila maga mondja el a történeteket:

„Bármennyire is furcsának tűnik, a salgótarjáni bakink az én hibám. Verseny előtt vettem hat darab olasz felnit, ezzel elmondtam mindent, és nem mértem meg. A gumimérésnél volt a probléma, a felni négy milliméterrel szélesebb volt, ettől hasasabb lett a gumi. Ezen múltott. Ezt a gumit csak arra a ceredi gyorsaságira szereltük fel és azt is tudtuk, hogy a Károly Balázs ott fog mérni, mert minden évben ott mér. Nem csalási szándék volt, egyszerűen nem kontrolláltuk ma-

gunkat. Hasas volt a gumi, a Balázs rárakta a tolómérőt, mondta, hogy ennyi meg annyi, én nem akartam hinni a fülemnek, de mivel nem négy vagy öt tizedről, hanem négy meg négy és fél milliméterről volt szó, mondtam, hogy nincs miről beszélni, menjünk haza. A gumi mérete jó, bejöhét bárki a raktárba, megmérheti őket, mindegyik egyforma, a felni új volt és nem mértem meg. Ezért álltunk ki.”

Mit mondhatunk? Kár érte.

És most nézzük a részleteket.

A/8. Az ifj. Tóth-Gergely kettős győzelme természetesen csoport- és kategóriagyőzelmet is jelentett. Rangáék a hatodik gyors után még csupán hat másodperccel lemaradva üldözték őket a második helyen, mígnem a hetedik szakaszon a lecsúszott turbócső miatt kilenc percet vesztek és visszaestek a 66. helyre, majd be is fejezték a versenyt. Pénteki bakijuk után Érdiek a harmincadik helyről lendültek támadásba, nagy léptekkel haladva az élmezőny felé. Három gyorsasági elég volt számukra, hogy a kategória negyedik helyén üldözzék „Giliéket” és a tizen-



Dara Gábor és Török László „pofás” Corsájukkal

egyedik gyorsasági szakasz után sikerült előrelépniük a második helyre. A kitűnően versenyző Tóth „Gili” és Csökö Zoltán harmadik, Keszler Mátyás Hering Gyulával a negyedik helyen ért célba.

- | | | |
|----------------------------|---------------|--------|
| 1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. | Toyota Celica | 9 pont |
| 2. Érdi T.-Varga I. | Mazda 323 | 6 pont |
| 3. Tóth F.-Csökö Z. | Audi S2 | 4 pont |
| 4. Keszler M.-Héring Gy. | Audi S2 | 3 pont |

A/7. Az Esztergomban remekül szereplő Keill Józsefék autóját a ceredi pályán láttuk félreállítva. Mindössze három gyorsot teljesítettek gond nélkül. Nagy harcot vívott a győzelemért a Takácsy-Simon és a Bútor-Tóth kettős. Bútorék jobban kezdtek, de a negyedik gyors után Takácsy Pál az élre állt, és onnan nem tágitott a verseny végéig. Bojtár Attiláék ismét harmadikak lettek, az első versenyen ezüstérmes Hényel-Andrejszky duónak be kellett érnie három ponttal.

- | | | |
|----------------------------|----------------|--------|
| 1. Takácsy P.-Simon T. | Opel Astra | 9 pont |
| 2. Bútor R.-Tóth V. | Opel Kadett | 6 pont |
| 3. Bojtár A.-Prókay B. | Renault Clió | 4 pont |
| 4. Hényel G.-Andrejszky Z. | Opel Kadett | 3 pont |
| 5. Patai Sz. Z.-Illyés J. | Vauxhall Astra | 2 pont |
| 6. Erdei I.-Takács F. | VW Golf | 1 pont |



Takácsy Pált nem zavarta a nyitott ajtó

A/6. A Szabó-Petrikovics és a Sóvári-Varga párosok megismételték az esztergomi második, illetve harmadik helyezésüket. Korán befejezte a száguldást a géposztály nagy esélyese Kiss László, ezt használták ki Dara Gábor és Török László az Arrow Rallye Team versenyzői, akik megnyerték kategóriájukat, fél perccel megelőzve az ezüstérmes párost. Akadtak kiesők bőven, szám szerint 11-en, többek között Maruzsi László, Szajky István és Veszprémi Barna.

- | | | |
|-----------------------------|-----------------|--------|
| 1. Dara G.-Török L. | Opel Corsa | 9 pont |
| 2. Szabó Gy.-Petrikovics L. | Peugeot 205 GTI | 6 pont |
| 3. Sóvári P.-Varga Zs. | Lada 21074 | 4 pont |
| 4. Ferenczi K.-Kurunczy I. | Lada 21074 | 3 pont |
| 5. Szabó Sz.-Kolozsvári Zs. | Lada 21074 | 2 pont |
| 6. Németh A.-Surányi Gy. | Lada 21074 | 1 pont |

A/5. Már a gépátvételen megkezdődtek a kategória küzdelmei, mikor „élelmes” nyomozók úgy látták jónak, ha egy tavalyi pécsi ügy miatt pont itt veszik el Matics Misi jogosítványát. Úgy látszik, egész télen nem volt idejük a vitás kérdések rendezésére. Balatonyi Árpádék egy perccel verték meg az ezüstérmes Floch-Gyug párost. Ezúttal célba ért a Geotim is. Balogh László és Csepela Tamás négy pontot szerzett. Egy hellyel ugyan hátrébb, mint az előző versenyen, de biztos pontszerzőként gurult át a célvonalon Fehér István és Varga Zsolt.

Ilyen felvételek gyakran készülnek Balatonyiétról



RONCSDERBI

Nincs rallye-verseny bukások nélkül. Ez alól a Salgó sem volt kivétel. Akadt olyan versenyző is, akinek a gyorsaságikat összekötő normál szakaszon sikerült totálkárosra törni autóját.

Brutális stílusával egyértelmű közönségsikert aratott az Alexandrov-Safony kettős, akik a kazári lassítóban nem mindennapi borulást mutattak be, de a verseny alatt nem ez volt az egyetlen attrakciójuk. Az, hogy „lépten-nyomon” felborultak, nem zavarta őket az abszolút negyedik hely elérésében.

Dr. Konta Imre is maradandó nyomokat hagyott a Ford karosszériájában, annyira, hogy a versenyt már nem tudták befejezni.

Ábrahám Zoltán Mike Andrással folyamatosan dolgozott, míg a végleges formát kialakították és így gurultak át a célvonalon.

Az anyagiak vonatkozásában szerintem Bodnár Ákos vitte el a pálmát, mert ő aztán tényleg csak a kormányt hagyta sértetlenül a Mazdán.

Dibusz László és Tenke Bertalan Szorospatakon próbált az átlagosnál jobb időt autózni, mígnem a cél előtt nem sokkal belegabalyodtak az erdőbe.

Lacit sikerült lapzárta előtt elcsípnünk, így megtudtuk a részleteket is.

NAVIGATOR *Hogy készültetek a Salgóra?*

D.L.: Mindenképpen szerettünk volna jó helyen végezni, így egész héten tréningeztünk. Szerencsénk volt, hogy régi ismert pályák voltak, így a ritmust illetően már voltak különböző rémképeink. Úgy éreztem, nem volt gyenge pontunk, rendesen felkészültünk.

NAVIGATOR *Milyen taktikával vágatok neki?*

D.L.: Mindig bekegerezáljuk a pályákat, eldöntjük melyik pályán lehet adni és melyiken kapni, kiválasztunk olyan gyorsaságikat, ahol azt mondom, itt tudunk hozni a többiekhez képest. Szorospatak is ilyen volt. Tudtam, hogy a Salgó egy „potyogós” verseny, így azt terveztem, hogy nem egy megszegyenítő, lassú tempóval, hanem magunkhoz mérten egy kicsit sportosabb, de csak olyan 80-85 %-os autózással célba érünk.

NAVIGATOR *Hogy álltatok a versenyben?*

D.L.: A bukás a 12. gyorsan történt. Nem álltunk rosszul, de mivel nem nagyon estek ki, mondtam a Bercinek, hogy nincs mese, mennünk kell, ha dobogóra akarunk állni. Így rajtoltunk el Szorospatakon.

NAVIGATOR *Mi volt a hiba?*



Alexandrovékát „agyonütni” sem lehetett, átmentek mindenem.



Az új Fordoknál lehet, hogy figyelembe veszik az átalakítási kísérleteket.



Dibuszék szerencsésen megúszták.

Bodnár Ákos alapos munkát végzett



51 NAVIGATOR '96
Híradás a rallye világból

D.L.: Az első körben, Zagyarónán kezemben maradt a váltókar, eltört a rögzítő csavar. Nagyon felidegesített, hogy emiatt kaptunk egy „huszást”. A szerviz nem tudta meghegeszteni, de egy kiesett rali II-es páros odaadta az övét, ami tíz centivel hosszabb volt, mint a miénk. Nem tudtam megszokni, mert nem éreztem, hogy hol van, többször lyukat váltottam és ez felidegesített. Elrajtoltunk, nagyon jól kijött minden, míg ismét melléváltottam. Akkor leszállt a köd, a „bal kettőket” is teljes gázon fordultam és ez a cél előtti negyedik kanyarban sok volt. Kisodródtunk, le sem szálltam a gázzal és vissza is mentünk, de az út „bogárhátú” volt és átdobott a másik felére, ahol az úttal párhuzamosan a padkán tűztünk előre. Addig emlékszem a dologra, míg megláttam egy két méter széles vízmosást. Utána csak az van bennem, mikor kimáztunk az autóból. Mint utólag kiderült, 13 métert repültünk és a hátsó híd összegabalyodott mindenféle fákkal. Olyan 120-140-el mehettünk, amikor történt ez az egész. Valószínű, enyhe agyrázkódásom lehetett, mert egy óra múlva rosszul lettem, hányinger meg ilyesmi. Egyébként más bajunk nem lett. A nézők azt mondták, mikor kifordultunk előtte a jobbosból, már lehetett látni, hogy itt bukás lesz a vége. Arra rájöttem, hogy az önuralmamot soha nem szabad elveszíteni.

HIÁBA SZÁMOLTÁK KI...

... a rendezők a szabályoknak megfelelően a Kazárról Zagyváronára vezető szakasz idejét, az valahogy mégis kurtára sikeredett, hiszen néhány versenyző olyan tempót autózott Mátraszélén, a faluban, ami gyakorlott nézőknek is fejtörést okozott a jövőt illetően: vajon hol érdekesebb versenyt nézni, a kazári „hidasban”, vagy a mátraszélei „italboltosban”?

Csodálkozott a másodosztályú mezőny a rajt előtt, mert rajtbogót is ritkán látnak, nemhogy még a városközpontba is beengedjék őket. Az első autó reggel nyolc órakor vágott neki az első osztályéval megegyező útvonalnak. Mind az öt pályán két ízben vonult át a „látványteremtés” csapata élén az előfutó Gál „Babával”, aki bődületes hangú terepjárójával csinált rendet és szabad utat az első autónak.

A tíz gyorsasági eléggé megtépázta a mezőnyt, hiszen mindössze negyvenen voltak értékelhetőek, tizenhat párost „legyőzött” a Mátra. Tizennyolc autó legénysége gyűjtött útvonalhibapontot, hárman két alkalommal is. A legtöbbet, egy perc negyven másodpercet Csomor László és Hofmann Zoltán.

A szakaszgyőzelmeken hatan osztoztak, Tóthék 3, Fülöpék és Rektenwaldék 2-2, Födőék, Szamosék és Stréhliék 1-1 alkalommal voltak a leggyorsabbak. A teljesség kedvéért le kell írunk, hogy a számítógép nem ír holtversenyt, több második helyezés megegyezik a gyorsasági legjobb idejével.

Óriási meglepetés volt a galyatetői beíronál, hogy Tóth Janika 3.07-es idejéhez képest a 201-es páros 2.45-öt jött. A versenyzők segítségével hamar kiderült, hogy a rajt és a cél órája nem jár együtt.



Födőék nem értek célba

Az első Kazáron Födőék és Fülöpék „melegítettek” a legjobban. Hamar kiderült, hogy Födő Imi nem nyugdíjas módján kíván autózni. Nem tévedtek, akik Cereden is rájuk tippeltek, de ez a gyors már a Wieszt-Hámori duótól sem állt távol.

Vezettek a versenyben, mikor Mogyoróssorom után műszaki hiba miatt kiálltak Födőék. A verseny kimenetelét legjobban az ötödik gyors befolyásolta, ahol különböző problémák miatt a harmadik, negyedik, ötödik helyen álló Wieszt, Bordák, Fülöp hármas egy időre eltűnt a színről és hátulról lendültek újra támadásba.

Az első kör végén közel egyórásra sikeredett kényszerpihenő alatt volt időnk átnézni az autókat és érdekes karosszéria-átalakításokat láthattunk. A szakmai zsűri díját, ha lenne ilyen, biztosan az a Lada kapta volna, amelynek a fél ajtaja kartonpapírból volt. Hát bezárni nem lehetett könnyű, az biztos.

Tíz szakasz után az egyenletesen, jó iramban versenyző Rektenwald Zolt és Frankó János nyerte a másodosztály versenyét. Igazolva, hogy nem véletlenül végeztek Esztergomban is az élmezőnyben.

Mindössze négy Trabi kezdte meg a harcot, így nem volt számukra külön kategória. A másodosztály eredményét három géposztályban hirdették ki.

Kevesen maradtak a trabisok





Támcsuék harmadik időt jöttek Mogyorósormon.

A/4-5. A kategória végeredménye természetesen a csoporté is. A győztes Tóth István és Kronome Ákos 1!! másodperccel előzte meg Stréhliékét, akik 10 másodperces büntetőidejüknek köszönhetően az ezüstérmét. Péntes Zsolt és Ibrányi György a hetedik gyorsan abszolút második időt jöttek, így felküzdötték magukat a harmadik helyre. Fülöpék kettő másodperccel voltak gyorsabbak. Az ötödik Martin-Metz és hússzal a Szokolai-Szokolai párosoknál, akik ideje megegyezett a defektekkel küzdő Wieszt Janiéval.

1. Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	9 pont
2. Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	6 pont
3. Péntes Zs.-Ibrányi Gy.	Lada Szamara	4 pont
4. Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	3 pont
5. Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	2 pont
6. Szokolai T.-Szokolai B.	Lada 2105	1 pont

N/3. Radónéék ezúttal nem bízták a véletlenre és fél perccel megelőzték az esztergomi versenyen győztes Horváth-Asztalos kettőst. A géposztály sorrendje megegyezett a csoportéval, annyi szépséghibával, hogy a csoport élére az N/2-ből Rektenwaldék kerültek. Jól hajrázott a hazai pályán Boros Csaba Balázssal és Szamosék is negyedik helyre terelték a szépségdíjas Peugeot 106-ost, abszolút időt autózva a parádi hegyipályán.

1. Radóné S. M.-Monostori P.	Peugeot 205	9 pont
2. Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	6 pont
3. Boros Cs.-Balázs A.	Peugeot 205	4 pont
4. Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	3 pont
5. Páhi Cs.-Hinger Z.	Lada 2107	2 pont
6. Veres Á.-Sajti M.	Peugeot 205	1 pont



A győztes Radóné Monostori Péterrel



Király János és Szunyi Csaba harmadikak lettek

N/2. Csakúgy, mint az első versenyen, most is tízen gurultak át a célvonalon. Az élen Rektenwald Zsolttal és Frankó Jánossal. Csontos Szilárd kiesése után egy hellyel esztergomi pozíciója elé ugrott a Posta-Jandsó és a Király-Szunyi kettős. Utóbbi pilóta egy tetőegyengetést is produkált a nagy igyekezetben. Posta Attiláék ezüstérme a csoportküzdelmekben egy kilencedik helyhez volt elegendő.

1. Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	9 pont
2. Posta A.-Jandsó F.	Peugeot 205	6 pont
3. Király J.-Szunyi Cs.	Lada Szamara	4 pont
4. Galambos G.-Farkas M.	Lada 2105	3 pont
5. Péter Z.-Havas I.	Lada 2105	2 pont
6. Szibilla L.-Szabó T.	Peugeot 205	1 pont

Bármennyire is nem volt saját kategóriájuk, azért csak megküzdött a távval két Trabi. A Kovács-Martinkovics páros hat másodperccel előzte meg Kőváry Barnát és Taródi Jánost.

A RALI II. ABSZOLÚT EREDMÉNYLISTÁJA

1. Rektenwald Zs.-Frankó J.	20 pont	6. Fülöp R.-Iványi S.	6 pont
2. Tóth I.-Kronome Á.	15 pont	7. Horváth P.-Asztalos T.	4 pont
3. Stréhli J.-Locher J.	12 pont	8. Martin J.-Metz Cs.	3 pont
4. Radóné S. M.-Monostori P.	10 pont	9. Boros Cs.-Balázs A.	2 pont
5. Péntes Zs.-Ibrányi Gy.	8 pont	10. Szamos T.-Rozgonyi G.	1 pont

A Lada-kupa küzdelmeire következő számunkban visszatérünk.

II. SNOWFOX

A szélsőségek versenye



Kollár Attila

Tartok tőle, hogy előbb-utóbb egy katasztrófamentő egység jól fizető munkát ajánl majd Kollár Attilának, ha továbbra is Edmund Hillary kitartásával harcol a természettel, csak azért, hogy „nem egyszerű” tudósításokat készítsen a tereprali küzdelmeiről.

Íme:

Nagy László ugratja a Hondát



Kisbéren folytatódott az országos tereprali bajnokság második futama, amely a II. Snowfox Kupa néven került megrendezésre. A verseny egyik meglepetését a motoros Balogh Sándor jelentette, aki egy 350 cm³-es, oldalkocsis Jawával és Nagy Zsuzsanna segítségével vágott neki a távnak. A 14 autós és 10 motoros kellemes tavaszi napsütésben, de nagyon hideg, erős szélben vágott neki szombaton reggel a versenynek. Benyó Miki ismét új mitfaherrel indult. Ezúttal Rack Györggyel, akinek a neve ismerősen cseng a ralit szeretők népes táborában. A motorosoknál csak a mezőnyből hiányzott Nádor István, aki a versenyen végig irányította csapata, a Namoto Team versenyzőit. A kisbéri polgármesteri hivatal elől induló mezőnyt Keleti György honvédelmi miniszter is rajtoltatta. Az első napi 4 szelektív szakasz a ralikon már megismert hántai és ászári pálya volt 2-szer-2-szer. A pályákról tudni kell, hogy ezek inkább raliautóknak valók. Az épített autóknak itt előnyük volt a többiekkel szemben. Az ászári pálya ugyanis kifejezetten gyors pálya volt. A hántai kicsit nehezebb, emelkedőkkel, lejtőkkel, hajtűkanyarokkal tűzdelve. Erről bővebben tudnának mesélni a Canada Oil Club színeiben versenyző Felfalusi-Érczes duó tagjai, akik az egyik kanyarban az oldalára borították a Subarut. A vezető elmondása szerint Érczes Zoli olyan jól érezte magát bekötte felül, hogy esze ágában sem volt lejönni onnan. A nézők visszaborították az autót, ők folytatták a versenyt és be is fejezték. Ezt az első szelektív szakaszt Gál Babáék nyerték. A 2. szelektív a gyors ászári pálya volt. Itt estek ki a Birgés testvérek a Mitsubishivel. A vezető, Sándor elmondása szerint új bukósiskában versenyeztek és úgy látszik, hogy az túl jó, mert nem hallották, hogy a motorból furcsa hangok jönnek ki. Ő padlógig nyomta a gázt, de az autó egyre csak lassult, egyszer hirtelen megállt és a motorból a lóerők szétszaladtak az ászári szőlődombok közé. Nem sok jó termett ezen a pályán egy másik Mitsubishi, de szintén Canada Oilos Bártfai-Kenessey párosnak sem, akik az új motorjukat próbálgatták nem sok

sikerrel. Egy elektromos zárlat miatt búcsúztak a további küzdelmekről. A többiek nemcsak egymással, hanem a nagy széllel és erős napsütéssel is viaskodtak. A 2. szelektívét a Benyó-Rack páros nyerte. A 2. és 4. prológ elég simán zajlott le. Ma már elég sima dolog, hogy a mezőny eleje, szinte másodpercekre van egymástól, ami a terepraliban igen



Felfalusiék üldözik a Mitsubishit

csak szokatlan volt. Az első nap végére olyan eredmény alakult ki, ami igen sok embert meglepett, ugyanis a 4. szakasz után a Gál-Oroszlán páros 1!!! mp-cel vezetett a Benyó-Rack duó előtt! Mögöttük volt a Tüskés-Lamboy és a Selmeczi-Jutassy páros. A 2. nap azután úgy kezdődött, hogy ilyenre álmukban nem gondoltak a fiúk sem. Esett eső, esett hó, fújta a szél és még hideg is volt. Az autósok közül sokan örültek neki, mi viszont egyáltalán nem. Igaz, ennek is volt egy pozitívum-



A győztesek: Gál István, Oroszlán Tibor és a SSANG YONG

ma, hogy nem volt por. De inkább az lett volna. Az idő rosszra fordulásával jöttek a történések. Több motoros elmondása szerint nem téli versenyre készültek, ezért otthon hagyták a speciális szemüvegüket és így nekik kellett kézzel törölgetniük. Az autósoknál a 3. helyen álló Tüskés-Lamboy duó tév-

- | | | |
|---------------------------|---------------|--------|
| 1. Balatonyi Á.-Németh P. | Lada 2105 | 9 pont |
| 2. Floch I.-Gyug B. | Lada 2105 | 6 pont |
| 3. Balogh L.-Csepela T. | Lada Szamara | 4 pont |
| 4. Fehér I.-Varga Zs. | Lada 2105 | 3 pont |
| 5. Krizsán A.-Vasas Cs. | Skoda Favorit | 2 pont |
| 6. Orbán I.-Flaskó Gy. | Lada 2105 | 1 pont |

N/4. Nyugodtan mondhatjuk, hogy ebben a géposztályban lesz idén a legnagyobb küzdelem, hiszen nagyon jó pilóták nagyon jó autókkal szállnak harcba és az elmúlt két évben itt láthattuk a legnagyobb technikai fejlődést. Salgótarjánban az Oroszlán testvérpáros megkezdte ismerkedését az új Lancerral, ami egy harmadik helyet eredményezett. A győzelemért Bathó Zoltán és Kiss Feri folytatott ádáz küzdelmet, amelyből Bathóék kerültek ki győztesen. Ezen a versenyen Vizin Lászlóék be kellett érniük a negyedik hellyel. Nem sikerült dr. Konta Imre és Táborny Áttila szárnyalása, mert nem talpra estek, maradandó károsodásokat okozva a Fordban. A géposztály másik „autógyilkosa” Bodnár Ákos volt, aki szintén összehajtotta versenyautóját. Ezúttal sem érték célba Hideg Krisztiánék és a kiesők között volt Gerencsér Tibor is.



Ezúttal célba értek és győztek: Radó István és Bereczky Ákos

- | | | |
|----------------------------|-------------------|--------|
| 1. Bathó Z.-Kosztolányi T. | Ford Escort CW | 9 pont |
| 2. Kiss F.-Kiss E. | Ford Escort CW | 6 pont |
| 3. Oroszlán L.-Oroszlán T. | Mitsubishi Lancer | 4 pont |
| 4. Vizin L.-Gönczi L. | Ford Escort CW | 3 pont |
| 5. Szeleczy T.-Rack Gy. | Ford Escort CW | 2 pont |

N/3. A Salgó Rallyen célba ért és meg is nyerte kategóriáját Radó István és Bereczky Ákos, 15 másodperccel megelőzve Várkonyi Szabolcsékat, és közel egy perccel Koch Gábort és Hoffer Barnát. A géposztályban mindössze ketten nem fejezték be a versenyt és egy nevező, Ördögh Mixi nem állt rajthoz. Az első verseny győztese Varga Bálint és Szabados Balázs a Mátrában három pontot gyűjtött.

- | | | |
|-----------------------------|--------------|--------|
| 1. Radó I.-Bereczky Á. | Renault Clio | 9 pont |
| 2. Várkonyi Sz.-Ferenczy T. | Opel Kadett | 6 pont |
| 3. Koch G.-Hoffer B. | Opel Kadett | 4 pont |
| 4. Varga B.-Szabados B. | Opel Kadett | 3 pont |
| 5. Halász Zs.-Vörös F. | Opel Kadett | 2 pont |
| 6. Szorcsik L.-Kollár P. | Opel Kadett | 1 pont |



Bathóéknek a második verseny volt az első és rögtön nyertek is

N/1-2. A létszámhiánnyal küzdő N/1 géposztályt egyfeljebb sorolták. Ez nem zavarta különösebben a Murányi-Csontos párost, akik a nagyobbak között lettek harmadikak. Ismét viharos tempót diktált Nagy Zoltán és Bíró Zoltán, akik már második alkalommal szerezték meg a kilenc pontot, egy perccel megelőzve Martin Lászlóékat.

- | | | |
|--------------------------|-----------------|--------|
| 1. Nagy Z.-Bíró Z. | Peugeot 205 GTI | 9 pont |
| 2. Martin L.-Takács Á. | Peugeot 205 GTI | 6 pont |
| 3. Murányi J.-Csontos T. | Peugeot 205 GTI | 4 pont |
| 4. Hermann L.-Pencz Z. | Toyota Corolla | 3 pont |
| 5. Ollé S.-Lukács Zs. | Suzuki Swift | 2 pont |
| 6. Katona E.-Balogh Zs. | Suzuki Swift | 1 pont |

▲ 23. MOL-SALGÓ RALLYE VÉGEREDMÉNYE:

- | | |
|----------------------------|---------|
| 1. Ifj. Tóth J.-Gergely F. | 20 pont |
| 2. Érdi T.-Varga I. | 15 pont |
| 3. Tóth F.-Csökő Z. | 12 pont |
| 4. Bathó Z.-Kosztolányi T. | 10 pont |
| 5. Kiss F.-Kiss E. | 8 pont |
| 6. Oroszlán T.-Oroszlán L. | 6 pont |
| 7. Vizin L.-Gönczi L. | 4 pont |
| 8. Szeleczy T.-Rack Gy. | 3 pont |
| 9. Keszler M.-Hering Gy. | 2 pont |
| 10. Takácsy P.-Simon T. | 1 pont |

Nagy Zoltánék tempóját nem tudták követni az ellenfelek



NAVIGÁTOR Csaba javíts ki, ha rosszul látom, de Te kevesebbet szerepelsz a különböző médiákban, mint a riválisaid. Miért van ez?

Cs.: Gondolom, én olyan típus vagyok, aki nem igazán szeret szerepelni. Nekem elég, ha az Attila mellett ülök és versenyzem. Ez a reklámdolog, a felhajtás nem az én világom. Inkább arról beszélnek, hogy a navigátorokat úgy általában szeretik hátterbe szorítani, a vezetőket helyezik előtérbe, ami valahol normális is, de azért egy navigátor és itt most nem magamról beszélek, hanem általában, pontosan annyira kiveszi a részét a felkészülésből, szállásszerzésből esetleg a szponzorkeresésből, tehát gyakorlatilag mindent csinál, amit kell egy csapaton belül. Beleteszi az egészségét, idegeit, vásárra viszi a bőrét, esetleg egy olyan ember mellett, aki nem biztos, hogy az a jó találat. Véleményem szerint ez a „navigátor-kérdés” nincs elrendezve és ha már ezt kérdezted, akkor megmondom őszintén, hogy volt több olyan eset, ami teljesen felháborított. Például '91-ben, mikor a Rangáék nyerték a bajnokságot, a tévében volt egy beszélgetés velük, kettőjükkel és feltettek tizenöt vagy tizenhét kérdést a Lacinak, „hogyan volt a bajnokság” stb., a Büki Ernő végig ott ült mellette, a végén felálltak, mondta a riporter, hogy köszönöm, sziasztok és kivonultak.

Nemrég egy újságot olvastam, ahol volt egy kép a Toyotáról és oda volt írva, hogy a „Salgó kupát nyerte ifj. Tóth János”. Ezt nem az ifj. Tóth János nyerte, hanem az autó, az ifj. Tóth János és a Gergely Ferenc. Sorolhatnám az ilyen eseteket. Na most én ezért nem szeretek odaállni például egy TV-riportnál, mert áll ott az ember, mint a sült hal, aztán ismeretlenek vagy ismerősök mondják, hogy „mi van, te nem tudsz szólni egy értelmeset”. Ettől függetlenül, visszatérve az elejére én nem nagyon szeretek szerepelni, az egész autóversenyzés az Attiláról szól nem rólam. Én segítek neki, amiben tudok. Amit mondtam a navigátorokról, az nekem egy régi fájdalom, mert ők mindent megtesznek és akár a tévében, akár más médiákban méltánytalanul nem azt a helyet foglalják el, amit megérdemelnének.

NAVIGÁTOR Magánemberként mivel foglalkozol?

Cs.: Családom van, három gyermekem, két lány és utoljára sikeredett egy fiú. Vállalkozó vagyok több formában és ezenkívül a sport, csak a sport érdekel. Jégkorong, lovaglás, tenisz. A jégkorongot '57 óta csinálom, úgyhogy nem ma kezdődött, de ma is az a fő sportág. Nem az autóversenyzés, hanem a hoki.

NAVIGÁTOR Huszadik éve ülsz a jobb oldalon. Ennyi idő alatt kialakult egy „árfolyamod”, hogy ki mellé ülnél be?

Cs.: Igen, ez már régen. Mondjuk ebben a tekintetben elég monogám vagyok, mert a Kanyik Anti mellett tíz évig ültem és közben meg utána lettek volna lehetőségeim, de most sokat számít, hogy milyen ember, aki mellé beülök. Nem kimondottan, hogy mint versenyző, persze az is, hanem, mint ember. Mikor az Antitól eljöttem, akkor ültem három-négy ember mellett, de ők is mind olyanok voltak, akiket nagyon régen ismertem és

ezért vállaltam. Személyes emlékek számítottak. Előfordult, hogy hívtak máshonnan is, de anélkül, hogy bárkit is megsértenék vagy lebecsülnek, semmiféle korábbi kapcsolat nem volt és így nem tudtam elképzelni, hogy napokat eltöltsék velem.

NAVIGÁTOR Mi volt a legnagyobb bukásod vagy az a pillanat, amikor megijedtél?

A.: Ilyet ne kérdezzél, mert akármerre megyünk és van egy nagyobb kanyar, mindjárt mondja, hogy hopp itt is fölborultunk az Antival, ott is fölborultunk az Antival”. Mondtam is neki: „Csaba ti többet mentetek a tetőn, mint a keréken.” Hát ebből már lehetnek emlékek...

Cs.: Nem az Antival, nem olyan sokszor, inkább csak a vége felé, de hát a Móczárral is estünk, mindenkivel estem. Egy pár nagyot borultam már, az igaz. Félni akkor félttem, mikor három gyermekem született.

NAVIGÁTOR Más pilóták, más autók, más tempó. Hogyan változik az itiner?

Cs.: Amilyen gyors egy pilóta, olyan gyorsra diktálja az itinert, azt visszaadni nyilván más feladat. Mindig a sofőrtől függ, hogy milyen bonyolult az itiner. Van olyan, hogy nagyon lelassítja magát, ez valószínű abból adódhat, hogy nem biztos magában. Ilyenkor könnyű dolga van a navigátornak, mert ő is lassú. Ha egy pilóta biztos magában, nagyon gyorsan megy, gyors itinert diktál, akkor a navigátornak is jobban oda kell figyelni.

A.: Nekem az a véleményem, hogy a navigátornak olyan itinert kell diktálni, hogy folyamatosan mondja, mert ha szünetek vannak, akkor hajlamos arra, hogy kiessen a ritmusból. Ha olyan a helyzet, akkor tereptárgyakat vagy mondjon bármit, de ne azt nézze, hogy „mi újság van?”, mert utána nem tud visszakapni egy gyors tempóba. Ő csak foglalkozzon a papírkájával és én majd haladok. A sofőrnek is jó érzés, ha tudja, hol járunk.

NAVIGÁTOR Közkedvelt dolog a navigátorokat a félelemtől kérdezni...

Cs.: Szerintem egy egészséges félelem mindenkiben van. Egy versenyfázis, egy drukk, hogy mit

csinálsz jól, elszámolod, nem számolod, tudod-e mondani. Ez egy vegyes dolog, amiben a félelem is benne van. Az soha nem juthat eszébe egy versenyzőnek, hogy most el fogunk esni, fölmelegünk a fára vagy felborulunk. Én már egy pár bukást átéltem, azt hiszem, senki nincs a mezőnyben, aki annyit esett volna, mint én, de előtte soha nem jutott eszembe, tehát nem arra készülsz rá egy gyorsaságin, hogy fölborulunk-e. Ahogy megvan a balhé, és utána a csönd. „Jól vagy? Élsz? Nincs semmi bajod? Másszunk ki!” és ennyi. Én ezt így dolgozom fel magamban. Olyan azonban nincs, hogy valaki soha nem fél. Aki ezt mondja, az hazudik, mert igenis mikor egy autó 160-nal megy egy keskeny erdei úton és érzed most már nincs tovább, nem tudja megfogni, egyből azt nézed, hogy kisebb vagy nagyobb fát talál el. Akkor persze, hogy megijed az ember.

Igazából félni a műszaki hibától lehet. Most Esztergomban kijöttünk Lábatlanról és lehet, hogy abban a tempóban elég lett volna még egy kanyar, hogy kiessen a kerék, mert már kipotyogott az összes golyó, meg minden. Ezekről inkább lehet félni, de mondom ilyen nincs, hogy valaki egy technikai sportot űz, pályaversenyző, motorcsónakversenyző, sárkányrepülő vagy ejtőernyős és úgy száll fel vagy úgy ugrik ki a repülőből, hogy „jaj Istenem, leérek vagy nem érek?” vagy „ernyővel érek le vagy ernyő nélkül?”.

NAVIGÁTOR Hogyan változott a hazai autósport?

A.: Ha magammal kezdem a dolgot, mindig azt mondták, hogy nekem könnyű volt, mert jó autóm voltak. Csak egy példát mondjak. Mikor a Renault 5-re, a kicsire ráültünk azt mondta mindenki, hogy oké, rá lehet ülni, de adjam írásba, hogy ezzel az autóval meg fogom nyerni a bajnokságot, mert akkor esküdött mindenki, hogy a Zsigulinál meg a 130 RS-nél jobb autó nincs. Ránéztek egy Renaultra, azt mondták, hogy rövidebb is ötven centivel, meg kisebb is mint a Zsiguli, hogy képzeljük, hogy ezzel nyerni fogunk. Megkérdeztem a Renault-soktól, hogy „lehet ezzel bajnokságot nyerni?” Ők azt mondták, ha jól hajtom, lehet. Na most én voltam az egyetlen olyan barom, aki év elején aláírtam egy ilyen papírt, hogy meg fogom nyerni a bajnokságot. Ez olyan jól sikerült, hogy az utolsó verse-



Nem „dobozban” vették, mégis jól muzsikált a Ford

KUPA KISBÉR

útra vitte a Rover Audit értékes perceket veszítve. Ugyanígy járt a Benyó-Rack duó is, akik szintén hátrébb csúsztak. Jó formájukat hozták a Tóth testvérek a Range Roverral. A Felfalusi-Érczes duó ablaktörlője megakadt és ez erősen korlátozta őket a tempós haladásban. Így járt a Barcza-Kovács páros is. A motorosoknál, ha lett volna közönségdíj – az autósoknál a Felfalusi-Érczes páros kapta a hántai borulásért –, akkor biztos, hogy Prommer József kapja, mert egy nagy pocsolján való átkeléskor megakadt az első kerék és ő a kormány fölött szaltóval merült az éppen tisztának nem nevezhető dágványba. Ezután felállt, tovább folytatta és be is fejezte a versenyt. Ugyanígy a Barcza-Kovács páros nagy tempóval haladt át és az autójuk úgy nézett ki, mintha bevakolták volna. Az utolsó szelektíven is történtek dolgok. A szakasz végénél volt egy kis fahíd. A motoros Nagy László 1 keréken jött igencsak nagy tempóval. Akkorával, hogy majdnem hanyatt esett. Az autósoknál a Tóth testvérek átkelése hagyott mélyebb nyomot a hídban és a nézőkben egyaránt. Itt érte utol a

Benyó-Rack páros az előttük 2 perccel indult Gál-Oroszlán duót! Nem egyszerű tempót jöttek, az biztos. Felfalusiék is itt értek utol egy Mitsubishi-t. Nem örültek a szerelők sem, ugyanis szakadó esőben kellett dolgozniuk. Mindent összevetve jó, izgalmas versenyt láthattunk. A győzelmet ismét a Gál-Oroszlán páros szerezte meg zsinórban 6. alkalommal, amelyből Gál Baba elmondása szerint: 4 havas verseny volt. Úgy látszik a Ssang Yong

Musso beváltja a hozzáfűzött reményeket. A 2. helyet a Selmeczi-Jutassy páros foglalta el az egyenletes jó teljesítményükkel, míg a 3. helyre érkezett a Benyó Rack duó, akik a szenzációs autózásukkal a késést ennyire tudták behozni. 4. helyre ért Tüskés Lamboy-jal az oldalán, míg az 5. lett a Tóth testvérpár, akiknek az érdeme, hogy a hagyományos terepjárók között ők lettek az elsők. A motorosoknál a múltkori győztes Kerekes György volt a legnagyobb esélyes és hozta a formáját, ugyanis ismét sikerült győznie. Elmondása szerint az első nap minden jó volt, a második nap viszont a hó nagy ellenségnek számított. Az előző versenyekhez képest jobban kellett vigyázni, de valószínű, hogy a maci megint szerencsét hozott. A 2. Nagy László Prommerral csatázott. Utóbbit csak az esése vetette vissza. A motorosoknál is látszik a kielezett küzdelem, hiszen a 4., 5., 6. helyet elfoglaló Prommer József, Kmetty György, Ruzsa János egy percen belül helyezkedik el az eredménylistán. Külön dicséretet érdemel az oldalkocsis Jawa-val induló és célba is érkező Balogh Sándor a vele végig kitartó Nagy Zsuzsannával együtt. ■



Tóth testvérek úton az 5. helyre

EREDMÉNYEK

Snowfox Terep Rallye

1996. április 13-14. Kisbér

Rsz.	Egyesület	Autótípus	Gyors. idő	Absz. sor.	Rsz.	Egyesület	Autótípus	Gyors. idő	Absz. sor.
	Versenyző 1	Gépcsop.	Hiba idő	Gépcsop.		Versenyző 1	Gépcsop.	Hiba idő	Gépcsop.
	Versenyző 2	Gépcsop.	Össz. idő	Géposzt.		Versenyző 2	Gépcsop.	Össz. idő	Géposzt.
AUTÓSOK					MOTOROSOK				
102	Váci Autó SE	Ssang Yong	1:00:25	1	2	Motex SE	Husqvarna	1:02:40	1
	Gál István	Musso	0:00	1		Kerekes György	3/M	1:00	1
	Oroszlán Tibor	3/T	1:00:25	1				1:03:40	1
100	Stoll SE	Rover	1:01:20	2	16	Namoto Team	Honda	1:05:11	2
	Selmeczi György	Audi	0:00	2		Nagy László	2/M	1:00	1
	Jutassy József	3/T	1:01:20	2				1:06:11	1
106	Fülöp Team	Rover	1:01:23	3	18	Art Off Road	Honda	1:10:09	3
	Benyó Miklós	Audi	0:00	3		Hornyák Tamás		4:30	1
	Rack György	3/T	1:01:23	3				1:14:39	1

AMATŐR MOTOROSOK

52	Namoto Team	Jawa	1:42:05	1
	Balogh Sándor	Welorex	16:00	1
	Nagy Zsuzsanna	MA	1:58:05	1

Bártfai

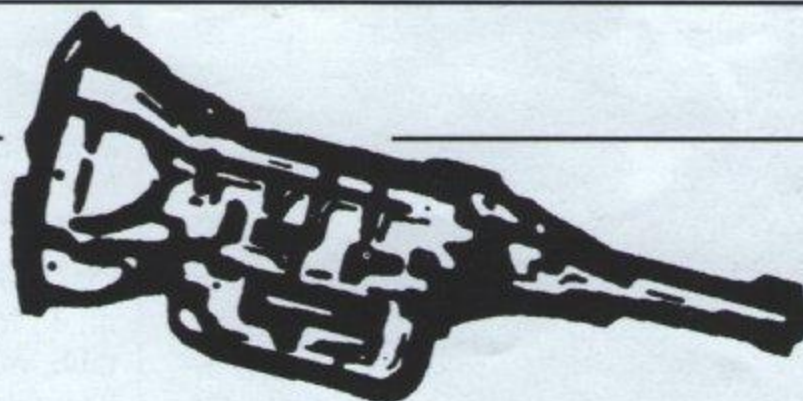
AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

TEL.: 260-18-57, 06-20/351-892

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17



KÖZKÍVÁNATOMRA!

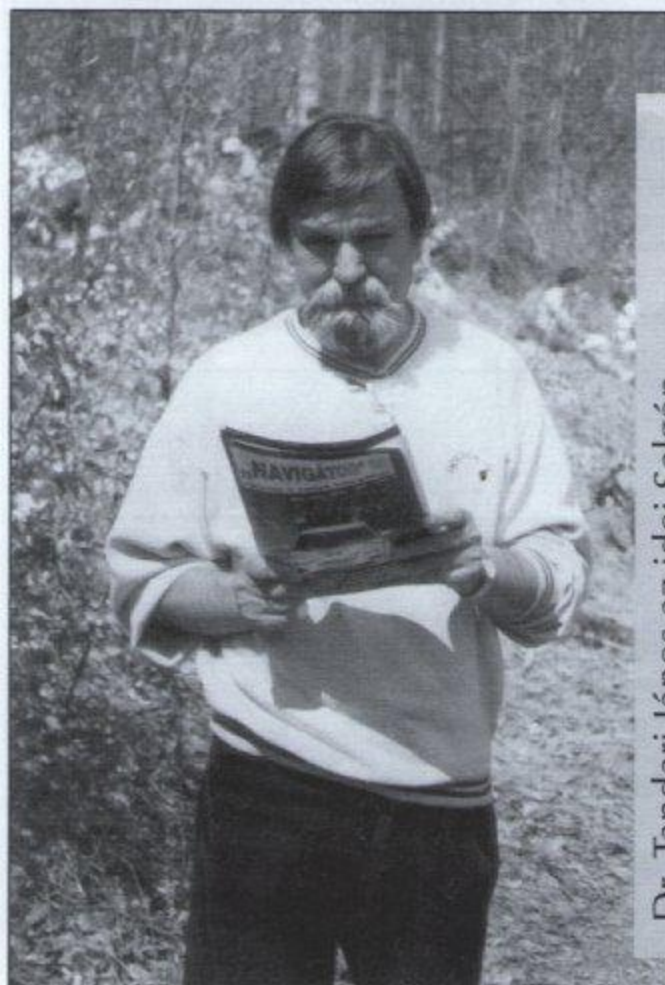
Ha mondjuk egy lovaspólóbajnokkal készítenék riportot egy autósportlap hasábjain joggal kérdőjelezhetnék meg lapunk szakmaiságát, nemkülönben ha mondjuk egy fehérnemű bemutatóra kalauzolnám az olvasókat. Kérdőre vonhatnának a járási labdarúgó-bajnokság tudósításáért is vagy ha szárnyasételek receptjeit közölném, melyek mikrohullámú sütőben készíthetők. Ez esetben azonban szó sem lehet ilyesmiről, de ha valaki mégsem értené, hogy miért pont Ferjancz Attilával és Tóth Csabával beszélgettem, annak csupán annyit mondhatok: csak úgy, közkívánatomra!

NAVIGÁTOR Attila, kezdjük 1993-mal.

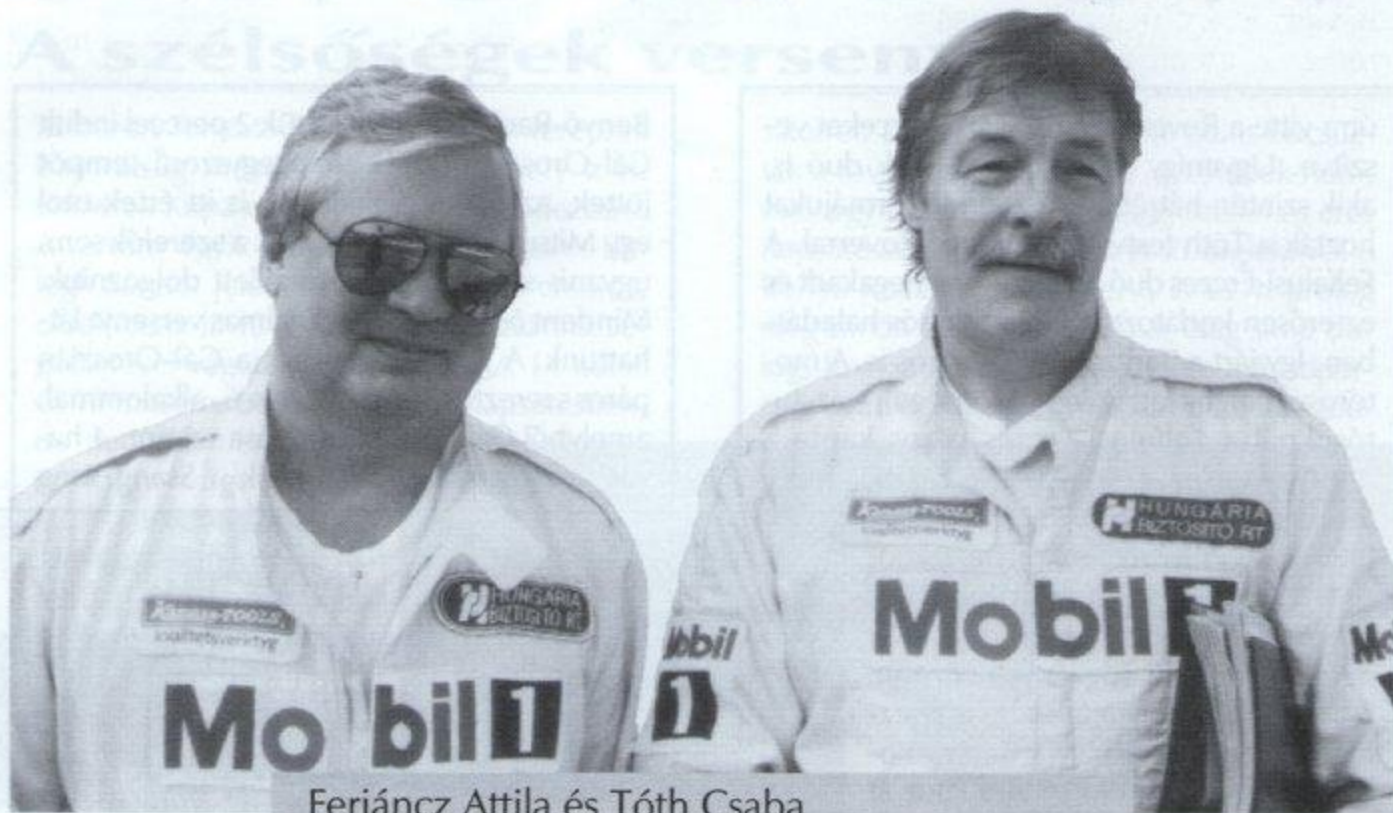
A.: A '93-as év számomra több okból is rettenetes volt. Igazából előző év végén a pécsi verseny magaslatában elhatároztuk, hogy típust váltunk. Ennek érdekében elkezdtünk szervezkedni. Akkor követtem el életem egyik vagy talán legnagyobb ballépését, hogy befogtam a Ford építésébe. Közben sajnálatos módon a Jánossal történt ez a baleset, de már a '93-as év felépítése megkezdődött. Az autó építése folyamatban volt, tárgyalások folytak szponzorokkal, tehát elindult a műkuskerék. Mikor a Jánossal történt a baleset, úgy voltam, hogy tényleg abba kellene hagyni. Első nekifutásra nem hittem, hogy a Jánossal olyan tragikus a helyzet, mint amilyen volt, de ahogy telt az idő, egyre inkább látszott, hogy ő már nem tud autózni. Közben az autó is fejlődött és így egyre nagyobb nyomás nehezedett rám. Egyszer csak összelálkoztam a Csabával és kérdeztem, nincs-e kedve beülni. Mondtam neki, hogy kapsz három percet, aztán gyorsan mondd el, hogy mi újság. Így keveredtünk össze.

NAVIGÁTOR A Jánossal nagyon sok időt töltöttetek el együtt. Nem nézted-e kritikus szemmel a Csabát?

A.: Az autó is új volt és a Csaba is új volt. A lényeg az, hogy a hagyományokhoz híven az



Dr. Tandari János az idei Salgón



Ferjancz Attila és Tóth Csaba

autó megint csak a Salgó Rali előtt egy nappal lett kész és igazándiból a ceredi pályán ültünk először az autóban a gépátvétel után, addig csak az én autómmal tréningeztünk, ez volt az első mélyvíz. Hozzá tartozik az igazsághoz, hogy az első két verseny nem ment olyan flottul, mint tizenöt év alatt a Janival, de a Csaba rettenetesen gyorsan belerázódott abba a veteményeskertbe, amit én irkállok. A lényeg az, hogy ment.

NAVIGÁTOR Csaba, ha jól tudom, húsz évvel ezelőtt, 1976-ban kezdett. Lehet-e a pályafutásod csúcса, hogy az Attila mellett ülsz?

Cs.: Ez egészen biztos, hogy így van és gondolom, minden jelenleg „állásban lévő” magyar navigátor így gondolná ezt. Nem szeretem dicsérni, de én a magam részéről a legjobban felkészült magyar pilótának tartom. Ebbe aztán vegyél bele mindent, a pályaeépítést, a felírást, szabályismeretet, műszaki ismeretet, a vezetésről nem is szólva. Valószínűnek tartom, hogy az én korosztályomnak, akik az Attilán nőttünk fel, nem azért, mert olyan öreg, hanem mert akkor volt a csúcson, a navigátorkodás végállomását, csúcсаát az Attila jelenti. Természetesen azóta jött a Janika, jött egy Ranga Laci, jöttek mások, és azok is nagyon jó pilóták, de a mai nap is azt mondom, hogy az egészet megvizsgálva Attila az, aki nálam a pályafutás csúcсаát jelenti. Nagy kitüntetés, hogy maga mellé ülteti az embert, úgy, hogy végsősoron azt sem tudja, mit produkáltam más mellett. Legfeljebb hallomásból, mert egy egyesületben versenyeztünk a Volánnál meg egy darabig a Camelnél is.

NAVIGÁTOR Mikor beültél az Attila mellé, volt-e valami különleges, amire azt mondtad, hogy na ő ettől megy gyorsabban, mint a többiek?

Cs.: Igen. Ezt nagyon nehéz így elmondani, de véleményem szerint sokkal nyugodtabb, mint akik mellett ültem. Más a pályák feldolgozása, nem csak az, hogy mi van az itinerben leírva, hanem hogy őben-

ne mi van, az egészen kivételes, és persze a vezetői technikája meg a tudása is. Az itiner diktálása számomra bonyolult volt, mert neki egészen más a távolságfelvétele, mint azoknak, akikkel eddig mentem. Sokkal tisztább az itinere.

A.: Az igazsághoz tartozik, hogy én még tudnék ezen farigcsálni, de nem kell, mert a kezdeti stádiumhoz képest, így is sokat nehezítettem, csak a Csaba nem is veszi észre. Lehetne ezen még nehezíteni, de akkor, amikor egy pályán ötször-hatszor végig lehet menni, megvan rá a tréninglehetőség, akkor nem kell elkészeríteni az ő életét, hogy még azt is diktálom neki, hogy „bal három harmadik pluszos” vagy „bal kettő negyedik mínuszos”. Ez ott nagyon lényeges, mikor egy pályán csak kétszer vagy háromszor lehet menni. Mikor az EB-eket jártuk, egyszer fel tudtuk írni, egyszer meg gyorsan kontrolláltuk, akkor volt jelentősége.

NAVIGÁTOR Mennyire vagytok „összekötte”?

A.: Most nagyon, mert a Csaba eltette a slusszkulcsot!

NAVIGÁTOR Arra gondoltam, hogy ha egyikőtök abbahagyná...

Cs.: Látod, itt is jelentkezik a navigátorok semmibevétele. Egy sofőr az egy perc alatt kirúghatja a navigátorát, de ez fordítva nem szokott működni.

A.: Na most én állati „kirúgós” vagyok, mert a Zsembery Jenővel tíz, a Jánossal tizenöt évig ültem együtt az autóban, a Csabával nem akarok, mert olyan „szemtelenül” beszélt, úgy-hogy jövőre ki fogom rúgni...

Cs.: Nálam nem jöhet szóba másik pilóta, nem csak azért, mert az én szememben ez a szint a maximum, hanem a koromnál fogva nem tudok olyan közel kerülni máshoz, mert nálam húsz évvel fiatalabb srácok versenyeznek. Volt már olyan navigátor-pilóta kapcsolat, akik összeültek és rájöttek, hogy képtelenek napokat együtt tölteni.

HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ RALI KISBÉR JÚNIUS 14-16.

Legnagyobb sajnálatunkra lapzártáig nem sikerült az összes pályát kiderítenünk, de azért némi hasznos információval szolgálhatunk.

Pénteken a másodosztály gépátvételével kezdődik a háromnapos program a Közlekedési Felügyelet kisbéri telepén 11.30-kor.

Szombaton reggel 7.00-kor rajtol el a 201-es autó a kisbéri Városházától, az első osztály ugyanebben az időpontban sorakozik gépátvételre. Ezen a napon csak betonos gyorsaságik lesznek műsoron, mégpedig három. A Rali II. három kört megy mindegyiken és kilenc szakasz után délután fél kettő körül érkezik a célba. A Rali I. délután kettőkor rajtol és leváltja a másodosztályt a „színpadon”. Számukra is azonos az útvonal, annyi különbséggel, hogy ők van ahol csak kétszer robognak el. Az az igazság, hogy vannak elképzeléseink és hallottunk is egy-két dolgot az útvonalról, de azért nem írjuk le, mert ha megváltozna valami, nem szeretnénk, ha bárki is a fejünket venné.

Vasárnap csak Rali I. és csak murva. A hántai katlan háromszor, a kerékteleki gyorsasági, ami nem körverseny, de így is 11 km-esre sikeredett, a harmadik pedig a sövénykúti erdei pálya.

Megkérünk mindenkit a rendezők nevében is, hogy ne Sövénykútra menjen versenyt nézni, mert egyrészt nézők szempontjából nem élvezhető, másrészt olyan feltételekkel adta oda az úttulajdonos, amit nagyon nehéz a rendezőknek teljesíteni. Ha lehet, az összes gyorsan vigyázzunk az erdőre, hogy a jövőben is rendezhessenek versenyt ezen a környéken. A lap megjelenésekor már valószínű, pontos információkkal tudunk szolgálni a szerkesztőség telefonszámán.

SZÉLVÉDŐ KLINIKA

NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!

Cégünk több éve üzemel és áll a lakosság szolgálatában. Tevékenységünk a **GÉPJÁRMŰVEK SZÉLVÉDŐÜVEGEINEK JAVÍTÁSÁRA ÉS CSERÉJÉRE** szakosodott, folyamatosan követve a legújabb technológiát!

Vállaljuk: oldal- és hátsó üvegek beszerzését és cseréjét, kavicsörögt fényszórók szakszerű és olcsó javítását. Autóklub-tagoknak kedvezményt biztosítunk!

További szolgáltatásaink: gépjárművek CASCO-biztosítás alapján történő helyszíni kárfelvétele és kárügyintézése a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság ügyfelei részére.

GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA: SCHNELLGANG Bt.!

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni a többi biztosítótársasággal is!



Minden típusú gépjárművének üvegproblémájával forduljon a SCHNELLGANG Járműjavító Szolgálató és Kereskedelmi Bt.-hez!

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89.

Tel.: (06) 60/339-409

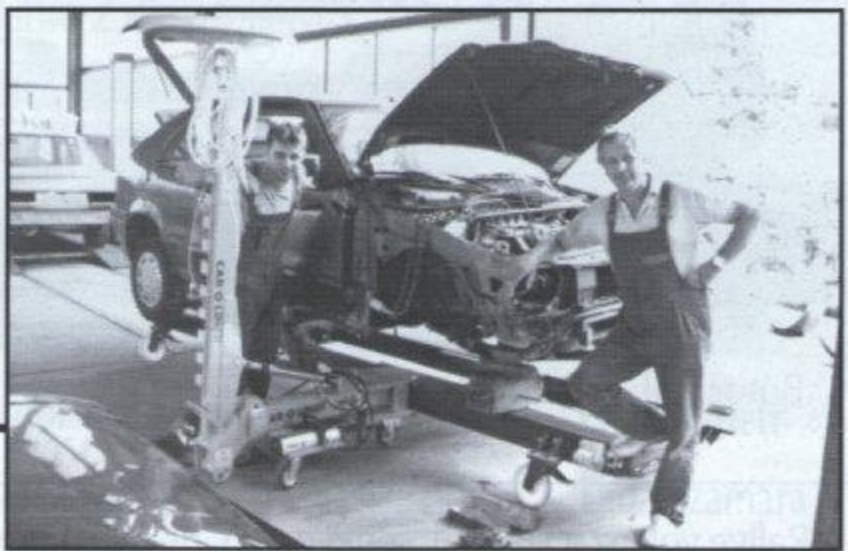
Bíró Sándor cégtulajdonos

KISPOLSKI ÉS LADA AUTÓSBOLT
AUTÓ *Csánó* KAROSSZÉRIASZERVIZ

Csánó József

Tatabánya III., Szent István u. 75.

Tel.: 34/324-342, 06-20/443-711



JÓ UTAT, JÓ VERSENYT KÍVÁN
A KORNER BT.

A TATABÁNYAI ÉS AZ ÉRDI 
TÖLTŐÁLLOMÁS ÜZEMELTETŐJE.

nyen nem is kellett indulni, ott csak nézőként voltam, pedig nem nagyon szoktam versenyt nézni. Ennyit a Renault-s korszak elejéről. Ezután jött, ami igazából jó autó lett és az magyar viszonylatban kilógott a sorból, mikor megkaptuk a turbót, és én akkor önként dőlve kivonultam a magyar bajnokságból. Ezt ugyan sokan elfelejtik, de én öt évig nem mentem a magyar bajnokságban. Öt év ugye nem kevés idő, de nem indultam itthon, mert éreztem, hogy a feltételeim egy klasszissal jobbak, mint ami Magyarországon volt. Akkor nyertek mások is bajnokságot, akkor nyert a Hideg, nyert a Ranga, a Pempő. Abban az időben kezdtünk EB-re jární. Közben volt a béke-barátság kupa időszak, meg ilyesmi, de szépen lassan elfogyott a béke-barátság is, meg a kupa is és igenis megváltoztak a feltételek és jó autók vannak a magyar bajnokságban, sőt azt mondják, hogy a magyar mezőny egy fokkal erősebb, mint az osztrák. Az emberek lassan elkoptak, akik maradtak, azoknál a pénzszerzés morális zavarokat okozott, ezért a békés hangulat, ami korábban kialakult, mikor közel egyenlő feltételekkel indultak a versenyzők, teljesen megromlott. Egyrészt a pénzszerzés miatt, mert különböző hazugságokkal próbálják a másiktól elhozni a szponzori pénzeket, másrészt a pályán sem igazán fair dolgok történnek.

NAVIGÁTOR *Hogy látod a mai magyar mezőnyt?*

A.: Hiába van valakinek jó autója és fakezű. Ez olyan dolog, a Csaba biztos örül ennek a hasonlatnak, hogyha valaki egy rossz lóval akar lovagolni, biztos, hogy nem tud, mert le fogja verni a lécet vagy leesik róla. Lehet, hogy valakinek rosszabb az autója, de van tehetsége, akkor valamit tud kompenzálni, de azért a mérleg mindig abba az irányba dől el, hogy kinek milyen autója van, milyen gumikat tud rá venni, szóval a technikán nagyon sok múlik. Én azt mondom, az autóversenyzés úgy áll össze, hogy 60 % szerencse, 30 % technika és 10 % a sofőr.

Cs.: És hol a navigátor?

A.: Benne van a sofőrben. Tehát a pénzen nagyon sok múlik, hogy ki mit tud megvásárolni. Azonos feltételek mellett már nincs olyan nagy különbség.



Begipszelt lábbal sem látja borúsna a helyzetet

NAVIGÁTOR *'93 óta folyamatosan ti magatok fejlesztitek a Fordot. Lépést tudtok tartani így a technikai fejlődéssel, külföldi versenycsapatokkal?*

A.: Ha van valakinek egy kazalnyi pénze, akkor abból lehet gazdálkodni. Nekünk nincs annyi pénzünk, de hogy lépést tudjunk tartani, ezért megvan a szakember háttér, megvan a műhely háttér, tehát saját magunk bütyköljük az autót és amit erre kellene kifizetnünk, azt megspóroljuk.

Vegyél egy órát. Az, hogy egy dobozban adják, vagy egy zacskóban, az nem mindegy, mert meg kell vened a dobozt is az órához és akkor az nagyon drága, de ha megveszed egy zacskóban, olcsóbban meg fogod kapni. Gyakorlatilag nekünk a dobozra nincs pénzünk. Az anyagi hátrányainkat úgy próbáljuk kompenzálni, hogy igenis magunk csináljuk meg az autót jól vagy rosszul, mert ilyen is van.

Cs.: Azt is mondd, hogy legalább nagyon jó szerelők vannak hozzá!

A.: Hát jó, szerelők mondjuk azok vannak, mert többé kevésbé együtt vagyunk 25 éve, láttak már jó autót és építettünk is egy pár jó autót, Renault-t, Audit, Lanciát, most ezt a Fordot, úgyhogy az az alapismeretek és az iskola megvan ezzel kapcsolatban.

NAVIGÁTOR *Milyen a viszonyod ma a fiatalokkal, versenyzőtársakkal?*

A.: Ezzel kapcsolatban rettentő sok rossz hír kapott szárnyra a pályákon. Sokan mondják rólam, hogy megközelíthetetlen vagyok és ezt mondják az újságírók is. Ez nagyon egyszerű dolog, ha valaki nem hív fel vagy nem keres meg, akkor nem tudok vele beszélni. Én nem találhatom ki, hogy Kovács Géza akar velem beszélgetni. Annyira még nem megy, de ha valaki felhív, hogy „jó napot kívánok, XY vagyok” és találkozni akar velem, vagy tanácsot kérni, akkor bármikor, bárkinek.

Cs.: Ez egy állati nehéz dolog, mert ha van egy jó versenyző, egy jó sportoló, vagy egy jó színész, őt ismeri mindenki. Az az egy azonban nem ismerhet mindenkit. Ha valakihez nem úgy szól véletlenül, mert hát az egy vadidegen ember, de ő azt gondolja, hogy „ismerem őt, mert hát neki drukkolok, őt nézem a színházban” és ebből azt mondják, hogy ez a valaki beképzelt.

A.: A Csabának igaza van és kicsit kapcsolódik az előző kérdésekhez, hogy mondjuk tizenöt évvel ezelőtt volt 80 vagy 100 versenyző, most van 300. Azt a száz embert is nagyon nehéz volt vizuálisan és emberileg is fejben tartani, a háromezázat pedig lehetetlen. A lényeg az, hogy én úgy gondolom, nem vagyok egy jéghegy, akit nem lehet megközelíteni. Érzem magam annyira felkészültnek műszakilag, elméletileg és talán még gyakorlatilag is, hogy ha valaki megkeres, akkor tudjak neki tanácsot adni.

NAVIGÁTOR *Tehát, ha valaki odamegy hozzád, hogy „itt hogy mész el?”, akkor elmondod?*

A.: Ez rettenetesen nehéz kérdés, mert itt nincsenek kaptafák, ez nem foci. Annak idején jártam a Testnevelési Főiskolára, ilyen általános edzői tanfolyamot végeztem. Oda van írva a papírra, hogy autós edző lehetek, de lehetnék én fociedző is. A rendszerváltás előtti

időszakban volt edzői státusz. Egy csapatnál volt ilyen kapitány, olyan kapitány és volt egy edzői státusz is, kapott érte havonta háromszáz forintot aztán jól van, de ebben a sportágban ilyen, hogy edző, ilyen nem létezik.

Elég sokszor megkértek, hogy üljek be és mondjam meg, hogy tud vezetni. Én nagyon szívesen beülök, de semmi értelme nincs. Nem azért, mert félős vagyok, hanem ha mellette ülök, az eleve egy olyan stresszt okoz, hogy vagy visszafogja magát vagy mutatni akar valamit és egyik sem jó. Plusz nincs ott a navigátor, aki mondja a „történetet”. A következőt csináltam: ülj be az autóba a navigátorral, indulj el és én majd megyek utánad. Ha meguntad, állj félre és majd ott megmondom miért nem tudsz vezetni, vagy mitől vezetesz jól. Ilyenek voltak, de pontos tanácsot nem tudok adni, mert nem tudom mi van a kezében vagy a lábában. Mostanság inkább „jogi” tanácsokért jönnek, hogy mit szabad csinálni vagy mit nem lehet csinálni. Ezt is szívesen megmondom, attól függetlenül, hogy minden benne van a szabálykönyvben, csak valószínű könnyebb velem beszélgetni, mint elolvasni a szabálykönyvet. Volt már olyan is, hogy valaki megkérdezte, hogy itt negyedikkel vagy hányadikkal fordulsz el. Mondtam, hogy én negyedikkel. Megpróbálta ő is, aztán elesett. Ilyen van, mert ugye negyedikkel lehet menni hatvannal is, meg százhatvannal is.

NAVIGÁTOR *Kiből lehet autóversenyző? Kivel érdemes foglalkozni?*

A.: Ezt mindig az adott embernek kell tudni eldöntenie. Én nagyon szeretnék hegedülni vagy tangóharmónikázni. Isten bizony, de nincs hozzá semmilyen készségem. Azt tudom, hogy van a hegedű azt ide kell rakni meg van a vonó is és meg is tudom szólaltatni, de aki azt hallgatja biztos, hogy hányingert fog kapni. Így van ez az autóversenyenél is. Látok videofelvételeket, a gyerek befordul a kanyarba és utána ameddig a szem ellát csak nyolcasokat ír a pályára. Hát gőze nincs hozzá, be van oltva az autóversenyzés ellen. Annak mi a nyavalyát mondjak? Jön a másik srác látom, hogy elcsúszott az autó, egyet korrigál és már megy tovább. Hopp! Ennek lehet magyarázni! Annak, amelyik utána száz vagy kétszáz métert megy egyik árokból ki, a másikba be, annak nincs mit mondani. Kicsit átfordítva ez a hegedülés.

NAVIGÁTOR *Térjünk rá 1996-ra. Mennyire vagy eredménycentrikus?*

A.: Hazudnék, ha azt mondanám, hogy nem szeretünk első lenni, de azért azon már túl vagyok, hogy mindenáron, tehát én azért nem fogok fejfel nekimenni a falnak vagy a fának, hogy nyerjek.

NAVIGÁTOR *Milyen helyezésre számítasz év végén?*

A.: A salgótarjáni bakink nagyon szíven bőkött még akkor is, ha az én hibám volt. Bánatomban elkezdtem lábtengőzni és eltört a lábam, így a kassai verseny is elmarad számunkra, de azért nem adjuk fel, ha nem veszik le a gipszet, akkor levágom és Kisbéren megyünk. Úgy érzem, amit kitűztünk célul, a dobogó valamelyik fokát, az nem elérhetetlen.

NAVIGÁTOR *Kik látják fantáziát Ferjancz Attilában és Tóth Csabában?*

A.: A Hungária Biztosító Rt., a Mobil Hungária, a Tónus Kft. és a Ford Píramis. ■

kaptak egy defektet és már felküzdötték magukat a harmadik helyre, mikor megállt a motor és a lóerőkkel együtt reményeik is elszálltak.

Érdi Tibor-Varga István: Az egyik gyorsasági célja előtt kb. 500 méterrel egy balos kanyart nem tudtak megfogni és a kanyar után beestek egy híd mellé, kidöntve egy kisebb fát és a Mazda futóművét. Nem lehetett egyszerű kanyar, mert a 30-as rajtszámú Felicia Kit-Car is két keréken fordult el.

Bathó Zoltán-Kosztolányi Tamás: Úgy látszik, rájuk mosolygott a szerencse. A tavalyi balszerencsés év után az idén egy első és egy második hellyel kezdték az évet. A második gyorsan defektet kaptak, de utána nagyobb gond nélkül egyre jobb tempót autózva jöttek fel a második helyig. A versenyzők szívébe is belopták magukat, mert az első nap végén több párosnak is segített a szervizük.

Szeleczy Tamás-Penderik László: Az edzőautó lépett elő versenyautóvá. Életük első külföldi versenyén taktikus versenyzéssel csoport- és kategóriagyőzelmet arattak. Az első két gyorsaságin kockáztattak és ez bejött, mert utána már csak meg kellett őrizniük előnyüket. A második szakasz volt Tamásék kedvence és azon kevesek közé tartoznak, akik defekt nélkül mentek végig a versenyen, viszont háromszor is kellett féktengelyt cserélniük.

Oroszlán László-Oroszlán Tibor: Megbarátkoztak az új Lancerral és itt is megmutatták, hogy képesek kiugró idő-



Radóék megismételték a salgótarjáni fellépésüket

volna a munkát, mert másnap rögtön az első gyorsan kilyukadt a váltójuk.

A meglepetés erejével hatott, hogy a verseny közbeni technikai ellenőrzések a gyorsasági szakaszok beírójában történtek. A versenyen nem volt időcsúszás és a szervizek külön szerviztínert kaptak.

Kíváncsian várjuk a kisbéri folytatást.

AZ ELSŐ OSZTÁLYÚ RALIBAJNOKSÁG HARMADIK FUTAMÁNAK VÉGEREDMÉNYE. KASSA, 1996. 05. 17-18.

- | | | |
|-----|---------------------------------|---------------|
| 1. | Ifj. Tóth J.-Gergely F. | Toyota Celica |
| 2. | Tóth F.-Csökö Z. | Audi S2 |
| 3. | Szeleczy T.-Penderik L. | Ford Escort |
| 4. | Bathó Z.-Kosztolányi T. | Ford Escort |
| 5. | Oroszlán L.-Oroszlán T. | Mitsubishi L. |
| 6. | Vizin L.-Gönczi L. | Ford Escort |
| 7. | Keszler M.-Héring Gy. | Audi S2 |
| 8. | Veszprémi B.-Veszpréminé D. Éva | Peugeot 205 |
| 9. | Bútor R.-Tóth V. | Opel Kadett |
| 10. | Kiss L.-Bedő M. | Lada Szamara |
| 11. | Radó I.-Bereczky Á. | Renault Clio |
| 12. | Bodnár Á.-Lehőcz J. | Mazda 323 |
| 13. | Kapitány L.-Kapitány J. | Opel Kadett |
| 14. | Halász Zs.-Vörös J. | Opel Kadett |
| 15. | Vargha B.-Szabados B. | Opel Kadett |
| 16. | Ollé S.-Lukács Zs. | Suzuki Swift |
| 17. | Dudinszky I.-Tóth Zs. | Opel Kadett |
| 18. | Dibusz L.-Tenke B. | Lada 2107 |



Veszprémiék a kategória élén végeztek

ket autózni. Minden különösebb gond nélkül érkeztek az „N” csoport harmadik helyére. Kassai eredményükkel jelenleg a csoport harmadik helyén állnak.

Dr. Konta Imre-Táborszky Attila: Az általuk terelgetett Red Bull fogat hamar kiállni kényszerült a turbó hibája miatt.

Balogh László-Csepela Tamás: Nem volt szerencséje a Geotim-nek, mert az első gyors felénél kiszakadt egy darab a kartertömítésből és szépen lassan elfolyott az olajuk, amit a motor nem nagyon tudott értékelni.

Balatonyi Árpád-Németh Péter: Az első nap végén kuplungtárcsát és szerkezetet cseréltek, de megspórolhatták

KASSA '96

EGY FOCICSAPATNÁL...

... nagy szó, ha idegenben győzni tud. Ifjabb Tóth János és Gergely Ferenc nem csinált nagy ügyet a dologból, egyszerűen csak olyan tempót diktáltak, melyet a mezőny képtelen volt követni és tetemes előnnyel diadalmaskodtak a kassai versenyen.

Huszonkettedik alkalommal rendezték meg ezt a rallyt, versenyzőink mégis vegyes érzelmekkel fogadták a külföldi megmérettetés lehetőségét, és mindössze negyvennyolcan neveztek. A rajtlistát böngészve felvetődött bennem a kérdés, hogy mi lett volna, ha nem összevont szlovák-magyar bajnoki futamot hirdetnek, mert a magyar vi tézek nélkül igencsak sovány, harmincöt autóból álló mezőny verődött volna össze.

Az indulók létszámából adódóan nem hirdettek minden kategóriában győzteseket, így egy picit furcsa eredmények születtek, de le a kalappal mindenki előtt, aki teljesítette a távot.



Bútor Róbert és Tóth Vilmos

Rallye volt ez a javából, senki nem vihetett magával szalmazsákot a navigátor helyett, mert új, ismeretlen pályákon kellett versenyezni, szükség volt a pontos itinerre, ha nem akart négy defektet kapni egy gyorsaságin. Az első napon 8, a másodikon 10 szakaszt tudhatott maga mögött, aki átgurult a célvonalon. A verseny vízvonalstója a második gyors volt, ahol szinte mindenki problémákkal küzdött.

Mind magyar, mind pedig nemzetközi értékelésben Janikáék vitték el a pálmát, közel három perccel megelőzve a Chovanec-Kurus és héttel a Tóth-Csökő párosokat. „Giliék” ismét remekül autóztak és úgy tűnik,



A „kis” Toyota

továbbra sem kívánják kiengedni kezükből az első helyet.

Most pedig nézzünk néhány párost, mi is történt velük.

Ifj. Tóth János-Gergely Ferenc: A „kis” Toyotával indultak, ami gyengébb, mint a GT FOUR, viszont jobban bírja a rossz utakat. Janika szerint a szerencséjével sem álltak hadilábon, de neki is maximálisan kellett koncentrálnia, szükség volt egy jó itinerre és fokozottabb szerep jutott a navigátornak is az ismeretlen pályákon.

Tóth „Gili” Ferenc-Csökő Zoltán: Csökő Zoli szerint a második gyorsasági volt a legnehezebb. Defektet a pontos itiner miatt nem kaptak, viszont a kormányoszervóval voltak kisebb problémák. A verseny folyamán mindössze kétszer hibáztak, de sikerült korrigálniuk. Megtisztelőnek tartják, hogy ilyen nagy nevek előtt vezetik a bajnokságot.

Ranga László-Büki Ernő: Lassan közhelynek számít, hogy a szerencse ezúttal sem állt melléjük. A második gyorson

Ezúttal nem sikerült Érdiéknek



PERIMED KUPA RALLYECROSS OB ÁDÁND MÁJUS 04-05.

DIVÍZIÓ I. „N” ABSZOLÚT

1. Balázs András	Érdi Rallye Team	Mazda 323 GTR
2. Tamás László	Tamox Motorsport	Ford Escort CW
3. Horváth Károly	Hubert Motorsport	Ford Sierra CW
4. Tárkányi Zoltán	Adorján Motorsport	Ford Sierra CW
5. Kámán Gábor	Zalaegerszegi AMSE	Lancia Delta HF INT.

DIVÍZIÓ II. „A” ABSZOLÚT:

1. Kotán Péter	Fahrer Racing Club	Ford Escort CW
2. Horváth Roland	Horváth Művek SE	Ford Fiesta
3. Bubor Zoltán	BGM Autósport	Lancia Delta INT.
4. Tóth László	Befutó AMSE	Audi 90 Quattro
5. Ifj. Bánkúti Gábor	Fahrer Racing Club	Peugeot 309 GTI.

KÉTKERÉKHAJTÁSÚ KATEGÓRIA:

1. Ifj. Bánkúti Gábor	Peugeot 309 GTI.
2. Bakó József	Mazda 323
3. Igrényi Zoltán	Peugeot 205 GTI

DIVÍZIÓ IV. „H” ABSZOLÚT:

1. Sziklai Tamás	Sziklai Rallye Team	Lancia Delta INT.
2. Sipos Árpád	TBSE 1910	Porsche 911
3. Szíjj Csaba	SPEEDY Motorsport	Skoda 130 LR
4. Németh Ottó	TBSE 1910	BMW M3
5. Krancz Antal	Szerpen-Team AMSE	Skoda 130 LR

1600 CCM ALATTI KATEGÓRIA

1. Szíjj Csaba	Skoda 130 LR
2. Krancz Antal	Skoda 130 LR
3. Tóth Zoltán	Citroen AX Sport

CSAPATVERSENY:

1. TBSE
2. Befutó AMSE
3. Fahrer Racing Club

DIVÍZIÓ II.-IV. 1600 CCM

ALATTI KÉTKERÉKHAJTÁSÚAK

LADA CROSS DÖNTŐ

1. Péntes Lajos
2. Krivanek János
3. Vígh Gábor

1. Ifj. Bánkúti Gábor	Peugeot 309
2. Sipos Árpád	Porsche 911
3. Igrényi Zoltán	Peugeot 205



TUTI AUTÓ Kft.

BOSCH HIVATALOS MÁRKASZERVIZ

2800 Tatabánya,
Táncsics M. u.
Tel./fax:
34/311-344, 331-551

- | | |
|---|---|
| - Motorok műszeres diagnosztikája | - ALEX légkondicionáló berendezés szerelése |
| - Diesel- és benzin-befecskendezős autók javítása | - Autóalkatrész-árusítás |
| - Motorok felújítása | - Bosch kéziszerszámok |
| - Környezetvédelmi felülvizsgálat | - Blaupunkt hi-fi árusítás |



HEGYALJAI PÁL

Ha munka, akkor... ----- WV, Audi javítás.
 Ha család, akkor... ----- feleség, gyerek.
 Ha zene, akkor... ----- Kelly Family.
 Ha film, akkor... ----- Rallye VB-k (Kollártól).
 Ha nők, akkor... ----- itt van az asszony.
 Ha másik sport, akkor... ----- autóverseny.
 Ha autó, akkor... ----- Audi S2.
 Ha bukás, akkor... ----- 1995. Cserénfa.
 Ha másik társ, akkor... ----- marad a régi csapat.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- jó lenne még menni.
 Ha álom, akkor ----- Rallyecross EB "A" döntő.



BIRGÉS SÁNDOR



Ha munka, akkor... ----- mindegy, csak pénz legyen belőle.
 Ha család, akkor... ----- megértő, és nagy legyen.
 Ha zene, akkor... ----- jó rekedt legyen a hangod „Joe”.
 Ha film, akkor... ----- csak a Dallas ne legyen!
 Ha nők, akkor... ----- szőkék és szépek legyenek.
 Ha másik sport, akkor... ----- bűvárokodás ha van rá keret.
 Ha autó, akkor... ----- 200 lóerő felett.
 Ha bukás, akkor... ----- csak a közönség kedvéért.
 Ha másik társ, akkor... ----- a mostanit már úgy megszoktam!
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- gyűjtök egy kis pénzt és újra kezdem.
 Ha álom, akkor... ----- EB-i megmérettetés és persze sok, sok, sok pénz a versenyekre!

BALOGH LÁSZLÓ

Ha munka, akkor... ----- GEOTIM.
 Ha család, akkor... ----- GEOTIM.
 Ha zene, akkor... ----- zenekart még nem alakítottunk!
 Ha film, akkor... ----- Rallye VB futam.
 Ha nők, akkor... ----- egy, de az tökéletes!
 Ha másik sport, akkor... ----- nincs másik, csak rallye.
 Ha autó, akkor... ----- 2108 Lada Samara.
 Ha bukás, akkor ----- Bükk Rallye.
 Ha másik társ, akkor... ----- a mostani jó.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- nagyon, nagyon rossz lesz.
 Ha álom, akkor... ----- Subaru Impreza (Csak álom).



HORNER PÉTER (BUBU)



Ha munka, akkor... ----- saját autószervez.
 Ha család, akkor... ----- édesanyám.
 Ha zene, akkor... ----- Louis Armstrong.
 Ha film, akkor... ----- Polip.
 Ha nők, akkor... ----- szép és kedves.
 Ha másik sport, akkor... ----- Forma 1.
 Ha autó, akkor ----- Audi és Ferrari.
 Ha bukás, akkor... ----- San Marino.
 Ha másik társ, akkor... ----- a jelenlegivel elégedett vagyok.
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- családalapítás.
 Ha álom, akkor... ----- gyári A-s Lanciával végigmenni egy évet Rallye VB-n gyári versenyzőként.

VARGA BALÁZS

Ha munka, akkor... ----- versenyautó-építés
 Ha család, akkor... ----- szponzorok és drukkerok
 Ha zene, akkor... ----- Duran Duran
 Ha film, akkor... ----- Féktelenül
 Ha nők, akkor... ----- megértő, rallye-t szerető
 Ha másik sport, akkor... ----- rallyecross
 Ha autó, akkor... ----- Lada 2105 A5
 ha bukás, akkor... ----- 1992. Salgótarján
 Ha másik társ, akkor... ----- ugyanez több lelkesedéssel
 Ha már nem versenyzel, akkor... ----- ülök a hintaszékben és Kollár sportfotókat nézek.





RALLYECROSS OB SZOMBATHELY

DIVÍZIÓ I. „N” ABSZOLÚT:

1. Balázs András	Érdi Rallye Team	Mazda 323 GTR
2. Tamás László	Tamox Motorsport	Ford Escort CW.
3. Horváth Károly	Hubert Motorsport	Ford Sierra CW
4. Kámán Gábor	Zalaegerszegi AMSE	Lancia Delta HF
5. Tárkányi Zoltán	Adorján Motorsport	Ford Sierra CW

DIVÍZIÓ II. „A” ABSZOLÚT:

1. Bubor Zoltán	BGM Autósport	Lancia Delta INT.
2. Kotán Péter	Fahrer Racing Club	Ford Escort CW.
3. Harsányi Zoltán	Fahrer Racing Club	Toyota Celica
4. Horváth Roland	Horváth Művek SE	Ford Fiesta
5. Gál Zoltán	Befutó AMSE	VW Golf

KÉTKERÉK HAJTÁSÚ KATEGÓRIA:

1. Ifj. Bánkúti Gábor	Peugeot 309 GTI.
2. Rigó Lajos	Citroen BX
3. Tomor István	VW Golf GTI

DIVÍZIÓ IV. „H” ABSZOLÚT:

1. Szíjj Csaba	Speedy Motorsport	Skoda 130 LR
2. Németh Ottó	TBSE 1910	BMW M3
3. Horváth Ferenc	Horváth Művek SE	BMW 325 IX.
4. Szíjj Zsolt	Speedy Motorsport	Skoda 130 LR
5. Sziklai Tamás	Sziklai Rallye Team	Lancia Delta INT.

1600 CCM ALATTI KATEGÓRIA

1. Szíjj Csaba	Skoda 130 LR
2. Szíjj Zsolt	Skoda 130 LR
3. Rácz László	Skoda 130 LR

DIVÍZIÓ II.-IV. 1600 CCM ALATTI KÉTKERÉKHAJTÁSÚAK

1. Ifj. Bánkúti Gábor	Peugeot 309 GTI
2. Rigó Lajos	Citroen BX
3. Németh Ottó	BMW M3

EB-FUTAM AUSZTRIÁBAN

Április 20-21-én Rallyecross EB-futamot rendeztek az ausztriai Melkben. Hazánkat a **Fahrer Racing Club** versenyzői, **Kotán Péter** és **ifj. Bánkúti Gábor** képviselték. Szép sikernek könyvelhetjük el, hogy a Ford Escort Cosworth-ot kormányozó Kotán Péter tizedik, ifj. Bánkúti Gábor Peugeot 309-esével pedig 21. lett divíziójában.

Gratulálunk!

AUTÓ TUTI BT.

LE AKARJA CSERÉLNI A RÉGIT? JÖJJÖN EL HOZZÁNK!

**Autókereskedésünkbe várjuk a régi
 és leendő autótulajdonosokat!**

2800 Tatabánya, Táncsics M. u. Tel./fax: 34/311-344, 331-551

A Rali I. állása három verseny után

ABSZOLUT ÉRTÉKELÉS

Tóth F.-Csökö Zoltán	Audi S2.	42 pont
ifj. Tóth J.-Gergely F.	Toyota Celica	40 pont
Vizin L.-Gönczi L.	Ford Escort	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford Escort	20 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort	20 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi L.	18 pont
Kiss F.-Kiss E.	Ford Escort	16 pont
Érdi T.-Varga I.	Mazda 323	15 pont
Szeleczky T.-Penderik L.	Ford Escort	15 pont
dr. Konta I.-Táborszky A.	Ford Escort	10 pont

„A” CSOPORT

Tóth F.-Csökö Z.	Audi S2.	42 pont
ifj. Tóth J.-Gergely F.	Toyota Celica	40 pont
Keszler M.-Hering Gy.	Audi Sz.	22 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	Ford Escort	20 pont
Érdi T.-Varga I.	Mazda 323	15 pont
Bútor R.-Tóth V.	Opel Kadett	14 pont
Horner P.-Kerék I.	Lancia Delta	12 pont
Kiss L.-Bedő M.	Lada Samara	12 pont
Keill J.-Molnár A.	Opel Astra	10 pont
Veszprém B.-Veszpréminé D. Éva	Peugeot 205	10 pont

„N” CSOPORT

Vizin L.-Gönczi L.	Ford Escort	40 pont
Bathó Z.-Kosztolányi T.	Ford Escort	35 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	Mitsubishi L.	32 pont
Szeleczky T.-Penderik L.	Ford Escort	28 pont
Kiss F.-Kiss E.	Ford Escort	27 pont
dr. Konta I.-Táborszky A.	Ford Escort	15 pont
Radó I.-Bereczky Á.	Renault Clío	14 pont
Gerencsér T.-Garamvölgyi Z.	Ford Escort	10 pont
Bodnár Á.-Lehócz J.	Mazda 323	9 pont
Hubert I.-Mészáros S.	Ford Sierra	6 pont

A/8. KATEGÓRIA

Ifj. Tóth J.-Gergely F.	18 pont
Tóth F.-Csökö Z.	16 pont
Ferjancz A.-Tóth Cs.	9 pont
Keszler M.-Hering Gy.	7 pont
Érdi T.-Varga I.	6 pont
Horner P.-Kerék I.	4 pont

A/7. KATEGÓRIA

Keill J.-Molnár A.	9 pont
Hényel Gy.-Andrejszky Z.	9 pont
Takácsy P.-Simon T.	9 pont
Bútor R.-Tóth V.	9 pont
Bojtár A.-Prókay B.	8 pont
Erdei I.-Takács F.	4 pont
Patai Sz. Z.-Illyés J.	2 pont

A/6. KATEGÓRIA

Kiss L.-Bedő M.	15 pont
Szabó Gy.-Petrikovics I.	12 pont
Dara G.-Török L.	9 pont
Veszprémi B.-Veszpréminé D. Éva	9 pont
Sóvári P.-Varga Zs.	8 pont
Dibusz L.-Jenke B.	4 pont
Vass I.-Dömök Z.	3 pont
Ferenczi K.-Kurunczi I.	3 pont

A/5. KATEGÓRIA

Floch J.-Gyug B.	15 pont
Balatonyi Á.-Németh P.	9 pont
Orbán I.-Flaskó Gy.	7 pont
Fehér I.-Varga Zs.	7 pont
Balogh L.-Csepela T.	4 pont
Dékány S.-Bányai G.	3 pont
Markovics Gy.-Kazár M.	2 pont
Krizsán A.-Nasas Cs.	2 pont

N/4 KATEGÓRIA

Bathó Z.-Kosztolányi T.	15 pont
Vizin L.-Gönczi L.	15 pont
Szeleczky T.-Penderik L.	11 pont
Oroszlán L.-Oroszlán T.	10 pont
Kiss F.-Kiss E.	10 pont
dr. Konta I.-Táborszky A.	6 pont
Gerencsér T.-Garamvölgyi Z.	3 pont

N/3 KATEGÓRIA

Radó I.-Berecki Á.	18 pont
Varga B.-Szabados B.	15 pont
Kapitány L.-Kapitány J.	12 pont
Halász Zs.-Vörös J.	10 pont
Várkonyi Sz.-Ferenczy T.	6 pont
Koch G.-Hoffer B.	4 pont
Dudinszky I.-Tóth Zs.	4 pont

N/2 KATEGÓRIA

Nagy Z.-Bíró Z.	18 pont
Martin L.-Takács A.	12 pont
Szigei A.-Szűcs S.	4 pont
Varga I.-Nagy S.	3 pont
Herman L.-Pencz Z.	3 pont

N/1 KATEGÓRIA

Olle S.-Lukács Zs.	4 pont
Murányi J.-Csontos E.	4 pont
Katoná E.-Balogh Zs.	1 pont

A Rallye II. állása két verseny után

ABSZOLUT ÉRTÉKELÉS

Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	27 pont
Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	26 pont
Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	26 pont
Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	25 pont
Födő I.-Födő T.	Lada 2105	12 pont
Radóné Sisák M.-Monostori P.	Peugeot 205	10 pont
Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	8 pont
Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	8 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	Lada Samara	8 pont
Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	6 pont

„A” CSOPORT

Stréhli J.-Locher J.	Skoda Favorit	30 pont
Fülöp R.-Iványi S.	Skoda Favorit	30 pont
Tóth I.-Kronome Á.	Opel Corsa	30 pont
Wieszt J.-Hámori G.	Lada 2105	14 pont
Martin J.-Metz Cs.	Lada 2105	14 pont
Födő I.-Födő T.	Lada 2105	12 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	Lada Samara	12 pont
Maricsek M.-Kovács K.	Lada 2105	7 pont
Szokolai T.-Szokolai B.	Lada 2105	6 pont
Faltusz P.-Békefi Z.	Lada 2105	3 pont
Támcsu Z.-Fejedelem O.	Lada 2105	3 pont

„N” CSOPORT

Rektenwald Zs.-Frankó J.	Peugeot 205	40 pont
Horváth P.-Asztalos T.	Peugeot 205	27 pont
Radóné Sisák M.-Monostori P.	Peugeot 205	15 pont
Geng E.-Czinó S.	Opel Corsa	12 pont
Boros Cs.-Balázs A.	Peugeot	11 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	Peugeot 106	10 pont
Csontos Sz.-Dittrich Z.	Suzuki GTI	10 pont
Szabó M.-Sárdi E.	Ford Fiesta	8 pont
Posta A.-Jandsó E.	Peugeot 205	8 pont
Páhi Cs.-Hinger Z.	Lada 2107	6 pont

A/5 KATEGÓRIA

Fülöp R.-Iványi S.	12 pont
Stréhli J.-Locher J.	12 pont
Tóth I.-Kronome Á.	12 pont
Födő I.-Födő T.	4 pont
Pénzes Zs.-Ibrányi Gy.	4 pont
Martin J.-Metz Cs.	3 pont
Wieszt J.-Hámori G.	2 pont
Szokolai T.-Szokolai B.	1 pont

N/2 KATEGÓRIA

Rektenwald Zs.-Frankó J.	18 pont
Posta A.-Jandsó E.	10 pont
Király J.-Szunyi Cs.	7 pont
Csontos Sz.-Dittrich Z.	6 pont
Galambos G.-Farkas M.	3 pont
Tóth J.-Lendvai Z.	2 pont
Péter Z.-Havas I.	2 pont

A/4 KATEGÓRIA

Kovács E.-Marinkovics R.	9 pont
Gémesi L.-Handl Z.	6 pont
Gerőfi G.-Gerőfi L.	4 pont
Sánta P.-Bordák P.	3 pont

N/3 KATEGÓRIA

Horváth P.-Asztalos T.	15 pont
Radóné Sisák M.-Monostori P.	9 pont
Geng E.-Czinó S.	6 pont
Görög T.-Rátkai S.	4 pont
Boros Cs.-Balázs A.	4 pont
Szamos T.-Rozgonyi G.	4 pont
Szabó M.-Sárdi E.	3 pont
Bereczki N.-Takács I.	2 pont
Páhi Cs.-Hinger Z.	2 pont

„EGY MALOMBAN ŐRLÜNK...”

Csakúgy, mint most, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket. Most a rali-crossra esett a választásunk.



Sofőr: Kotán Péter
Kategória: Divízió II.
Autótípus: Ford Escort CW
súlya: 1180 kg
Motor
hengerűrt.: 2000 ccm turbó
teljesítmény: 340 LE
maximális fordulat: 7000
Váltó: 5 sebességes, „Kotán”
Fék: elől-hátul tárcsa
Gumi vízen: Yokohama
szárazon: Yokohama

Sofőr: Harsányi Zoltán
Kategória: Divízió II.
Autótípus: Toyota Celica
súlya: 1070 kg
Motor
hengerűrt.: 2000 ccm turbó
teljesítmény: 350 LE
maximális fordulat: 7200
Váltó: 5 sebességes, „Kotán”
Fék: elől-hátul tárcsa
Gumi vízen: Michelin
szárazon: Avon

Sofőr: Bubor Zoltán
Kategória: Divízió II.
Autótípus: Lancia Delta HF
súlya: 1100 kg
Motor
hengerűrt.: 1997 ccm turbó
teljesítmény: 378 LE
maximális fordulat: 7400
Váltó: 6 sebességes, tolókeres
Fék: elől-hátul tárcsa
Gumi vízen: Pirelli
szárazon: Pirelli

Eladó Skoda Favorit új Sachs első „N”-es lengéscsillapítók. Favoritra új könnyűfémfelnik 5,5x13, és 200-as Michelin gumik szélesített Lada felnikkel. Telefon: 282-4587, ifj. Kovács Gyula

Kadett GSI „A” és „N” csoportos versenyautók eladók, illetve bérelhetők. Ugyanitt 2 db sárga 58-as méretű tűzálló ruha csak együtt eladó. Érdeklődni: 30/433-989

VW Golf I. 1,8 GTI-tet Pirelli alufelnikkel, napfénytetővel elcserélném „N”-csoportos kocka Ladára, lehet enyhén törött is. Telefon: 06-20/430-775

ÉTVÁGYGERJESZTŐ JÚNIUSRA

Június 08-09.	Terep-rallye	Budapest
Június 14-16.	Rallye OB I-II.	Kisbér
Június 15-16.	Rallyecross	Cserénfa
Június 22-23.	Gokart	Győr
Június 29-30.	Autós hegyverseny	Pécs
Június 29-30.	Terep-rallye	Bér

A versenyekkel kapcsolatban szívesen adunk felvilágosítást a szerkesztőség telefonszámán.

Megrendelőlap

Megrendelem postai utánvétellel a Navigátor'96 című lap 1996-ban megjelenő számait. Vállalom, hogy a lap árát, 200 Ft-ot és a postaköltséget átvételkor fizetem.

Név:

Lakcím:

Tel.:

Dátum:

Kérjük megrendelési igény esetén ezt a szelvényt a szerkesztőség címére (2831 Tarján, Pf. 15.) visszaküldeni szíveskedjenek!

aláírás

Impresszum

Kiadó: Sher-Wood Bt. Tatabánya, Fő tér 3. **Szerkesztőség:** 2831 Tarján, Pf. 15. Tel.: 06/20-458-548 **Felelős szerkesztő:** Iványi Sándor
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt. Tel.: 34/316-539 **Nyomda:** Turul Nyomda Kft. Tel.: 34/316-644

BGM Egy név a **RALLYECROSS** élvonalából **BGM**



Rallyecross OB I. Szombathely DIV. II. 1. hely Bubor Zoltán

Ez a győzelem nem jött volna létre, ha nincs a :

BGM Egy név a **VÁLLALKOZÁSOK** világából **BGM**

Hogy ön és autója jól járjon!

- KECSKEMÉT
- OROSHÁZA
- SZENTES
- SZARVAS
- CSONGRÁD
- NAGYKŐRÖS
- KISKUNF. HÁZA



KIS ÉS NAGYKERESKEDELEM

VEVŐSZOLGÁLAT Tel.: 76/476-614

BGM Egy név a **SIKER** érdekében **BGM**

LAPUNK KÖVETKEZŐ SZÁMA ELŐRELÁTHATÓAN JÚNIUS VÉGÉN JELENIK MEG.



„Velünk jobban jár”

Kisbéren is 
OMV



ÖMV-Shop

Olajcsere

Bleifrei 95 118,6

Super 92 123,6

Extra 98 125,7

Diesel 105,4



Ahogy egész évben, a Kisbéri Rallye ideje alatt is jó minőségű üzemanyagokkal és kitűnő olajokkal várja az autósokat a Kisbéri OMV Benzinkút.

A Shop-ban édességek, italok, dohányárúk és autófelszerelési cikkek széles skálájából válogathatnak az arrajárók. A Snack Bárban gyorsan és kényelmesen étkezhetnek a vendégek a nap 24 órájában.

„Velünk jobban jár” Kisbéren is 
OMV

Balesetmentes, jó versenyt kívánnak minden résztvevőnek és nézőnek a kút üzemeltetői.