RALLYE PRESS

ÁRA: 79.50 Ft

1 évfolyam 4. szám 1994. Augusztus.



TEXACO



SPORT AZ ÜZLETBEN, VAGY ÜZLET A SPORTBAN (4.old.)

A Relatív biztonság is lehet nyerő (3. old.)
Románia Rallye EB futam (17 old.)
Ford hétvége Nagydoboson (12 old.)

HIDEG JÁNOS „KARIKÁS" KANYAROK (18. old.)

Egy kis szorongás 220 km/óránál... (9. old.)
„Király a Király boldog akar lenni" (6-7. old.)
Vannak még csodák (10. old)

A POLONÉZ TÁNCA (22.old.)

Monte Carlo Rallye (21. old.)
Régi idők, dr. Tandari (11. old.)
Ranga ismét formában (8. old.)



HungaroLADA

Elkezdődött a holland PRINS LPG rendszerű vegyesüzemű (gáz-benzin) gépkocsi értékesítése.
Fogyasztói ár beszereléssel 99.000 Ft.
Az első 200 megrendelő 20% kedvezményt kap.
0 vagy 5000 km-ig futott autó esetén 3 év vagy 120 000 km a garancia.

Előnyei:

– károsanyag kibocsájtás minimális (töredéke mint a benzin üzem)

– nincsenek indítási problémák még szélsőséges hőmérsékleteknél sem (-15 °C-ig)

– a motor vonóereje közepes fordulatokon megnövekszik (15-20%)

– üzemanyagfogyasztása kedvező, (benzinhez képest 3-4 Ft/km megtakarítás érhető el.)

– a motor és a katalizátor élettartama hosszabb

– tökéletes biztonságot nyújtanak az alábbi tartozékok
  – 80%-os töltőszelep
  – biztonsági szelep
  – fő tápszelep (elektromos)
  – LPG reteszelőszelep (elektromos)
  – benzin reteszelőszelep (elektromos)

– hosszú élettartamú, hibátlanul működő szerkezeti elemek, amelyek az ENSZ EGB 67-es szabványnak megfelelnek.

– különleges felépítésű PRINS elpárologtató, amely rendkívül finom gázüzemanyag -levegő arány meghatározást tesz lehetővé, még az égés megtörténte előtt.

Információ:

INTERAG AUTÓ KFT.
1097 Budapest, Kén u. 1.
Tel.: 127-1651

VAGÉP Rt.
4401 Nyíregyháza, Lujza u. 1.
Tel.: 42/343-233

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Érdi Tibor–Varga István

A relatív biztonság is lehet nyerő



Rallye Press: – Éppen ideje volt már, hogy bemutassunk titeket is, hiszen azon 10–15 páros közé tartoztok, akik meghatározó egyéniségei a magyar ralisportnak. Mondhatnám, hogy a közönség kedvencei vagytok, noha láthatólag elhagytátok a tinédzserkort...

Érdi: – Jócskán, hiszen én 1955-ben születtem. Zuglóban most egy 10 szobás panziót vezetek, ami a családi háttért és megélhetést biztosítja. Így a versenyzést a szponzoraim jóvoltából művelhetem.

R. P.: – Hogyan tud egy vállalkozó a mai rohanó élet mellett versenyezni?

Érdi: – Hát, egy nagyon összetett életritmust kell felvenni, hogy minden működjön és sikerüljön. Mindenesetre jó nagy rohanás az egész. Tulajdonképpen a szponzorszerzés és az autó építése egyformán embert próbáló feladat. Valamint ehhez jön még a család és az egzisztencia. Nagyon fontos a családi béke szintentartása...

R.P.: – Mióta jegyzed, hogy jegyeznek téged, mint autóversenyzőt?

Érdi: – Magamat, mint versenyzőt 1976 óta jegyzem. Nagy Ferenc mellett kezdtem navigátorként, mert ő tudott pénzeket félre tenni, hogy versenyezhessünk. És akkor még csak egy S 100-as Skodával mentünk. Úgy igazából azonban '82 után lendültem bele, ugródeszkának kaptam egy „csodálatos használt autót", amivel jól szerepeltünk. Nem mindig nyertünk, de azokat az eredményeket is ugyanúgy becsülöm: a 2-3. helyezést is sikernek könyvelem el. Kudarcnak azt tartom, ha kiesünk...

R.P.: – Ars-poetikának elfogadom. Mutassátok be a raliautótokat!

Érdi: – Hat éve ülünk Mazdában. Ez a mostani már a negyedik Mazdánk. És ez a legjobban sikerült, a legerősebb eddig. 1850 köbcentis, 16 szelepes, 280 lóerős, 1200 kg-os, kimondottan N-csoportba fejlesztett, összkerékhajtású raliató. Idő kellett megtanulni a kezelését, hogy megtanuljam hol, mikor, hogyan tereljem az autót. A lényeg, hogy ne az autó vigyen minket, hanem mi vezessük „őt". Relatíve biztonságosan versenyzünk, s talán ezért is lehet, hogy négy éve egy karcolás sem esett a Mazdán.

Varga: – Nagyon nagy összeszokás kell a ralizáshoz. Igazán akkor megyünk gyorsan, ha a gyorsaságik végén mindkettőnkről folyik a víz... Tibi biztonságosan vezet, nem igen „kalandozik".



R.P.: – Ha már itt tartunk: milyen itinert írtok?

Varga: – Mi 1-től 3-ig jelöljük a kanyarokat. Sebességi fokozatokat csak ritkán írunk, esetleg 130–140 km-es sebességnél. Nem másolunk, kicsit javítunk. Szerintem sok információt használunk, még a nagyon pici bukkanót is felírjuk. De pl. FÉK-et sosem írunk..., azt Tibi tudja-érzi. Némi problémát az összetorlódó kanyarok jelenthetnek.

Érdi: – Tulajdonképpen ha a verseny rendezősége mindenhez tartja magát, akkor a nézők szabályozhatók. Én úgy gondolom, minden versenyzőben fékként hat, ha a nézők rossz helyen állnak, mert ott bármi történhet, s ilyenkor a végsőkig korrigálni kell a versenyzőnek. De bízom annyira a nézőkben, hogy ha beszaladnak a pályára, akkor ki is szaladnak időben... Ha pedig nem, akkor biztosan baja történik.

R. P.: – Miért versenyeztek: az eredményért, a dicsőségért, az autózásért?

Érdi: – Részemről azért, mert szeretek száguldozni! A feltételek ehhez adottak, s amint látható, igyekszünk mind jobb feltételek mellett versenyezni. Nem feltétlenül a győzelem, a győzni akarás motivál, ez az egész játék csodálatos, és valahol teljesen mindegy 1., 2. vagy 3. lesz az ember...

R.P.: – Hogy álltok idén a bajnokságban?

Érdi: – Hát... eddig aztán „nagyon jól"... kétszer kiestünk, de előtte a Salgón nyertünk. Izgatottan és kíváncsian várjuk a miskolci versenyt, amely hosszú kihagyás után állítólag újból megrendezésre kerül. Ha így lesz, szívemből szurkolok a rendezőknek, mert a régi hirhedt-híres pályákon, mint pl. Varbó, Bükkszentkereszt, Jukóbánya igazából a tehetség dönt! Jó lenne, ha egy ilyen versennyel színesedne a Magyar Ralibajnokság!

F. K.

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Sport az üzletben, vagy üzlet a sportban?

Amikor először megrendezték a Párizs–Dakart, mindenki azt hitte, ez egy jó buli, száguldás a sivatagban. Akik rendezték, már akkor tudták, hogy ez egy öldöklő küzdelem és a győzelemnek ára van. A feltételek kegyetlenek.

A rajt egy Szilveszter előtti nagy karnevál hatalmas tömeggel, petárdákkal, ünneppel és úgy búcsúztatják a versenyzőket, mint akik a sivatagot mennek meghódítani. Olyan ez, mint a légió egy a cél: győzni. Legyőzni a másikat, na meg legyőzni a természetet.

Sokat gondolkodtam, kinek, miért is éri meg. A versenyző szenved, kínlódik, kockáztat is, lehet, hogy célba sem ér. A rendezési költségek a csillagos égben járnak, hiszen az ivóvizet is kétezer kilométerről hozzák. A gyárak milliókért állítják elő a gépeket, a szponzorok még ennél is többet fizetnek, természetesen dollárban. Mégis mindenki ott akar lenni, mert befektetés nélkül nincs üzlet. Abban a világban reklám híján nem lehet a csúcson maradni. Aki nincs ott, azt lassan elfelejtik. Hogy az olvasó kicsit tájékozott legyen, egy számot írok le. A győztes Vaatanen–Berglend páros, Citroen-Camel autója egymillió dollárba került. És ez csak az autó, alkatrész és egy megtett kilométer költsége nélkül. Nem is írom le, például, hogy a versenyzők menyiért szerződnek.

Mindent összevetve, a Párizs–Dakar a raliversenyek királya, ehhez hasonló másik nincs. Aki itt jól szerepel, évekig prioritást élvez. Hát akkor miért is éri meg? Én is kíváncsi voltam.

Beszélgettem versenyzőkkel, faggatta őket. Jószerével szinte mindegyiket a vállalkozás nagyszerűsége, szélsőséges feltételek, a légiós „kaland" hajtotta, meg az az emberi igyekezet, hogy mindig le akarja győzni a természetet. A győzelem, a jó szereplés sportértéke óriási. Bár erről senki nem beszélt, az adóhivatalok sem járnak rosszul. És ezt a versenyt a „száguldó fiúk" – Vaatanen és társa – negyedszer nyerték meg. Szerintem ezt a teljesítményt soha nem tudják túlszárnyalni.

A gyárak egy ilyen versenyautó kifejlesztésébe hatalmas energiát, pénzt fektetnek. De aki nyer, sokat fog eladni. A franciák ebből is presztizst csinálnak, francia autónak kell nyerni! Amíg a verseny tart – és ez nem kevés – minden jelentősebb újság legalább két oldal terjedelemben csak erről közölt interjúkat, híreket. Olyan ez a franciáknak, mint az olaszoknak a mundiál.

Gondolom, amit eddig írtam, abból az is érezhető, hogy a verseny menedzselése a szponzoroknak miért fontos, miért éri meg. Nemrég beszélgettem a Camel cigarettagyár reklámfőnökével, és azt mondta: „Tudod, szinte kibirhatatlanul magasak a reklámköltségek, alig tudjuk megfizetni, de nem engedhetjük meg magunknak, hogy egy másik mamut cég egyeduralkodóan reklámozzon, mert akkor egy idő után a piacon is ez a helyzet lesz. Bele vagyunk kényszerítve. Ha a keszthetyűt nem vesszük fel, lemaradunk. Ez ránk is igaz!

Említette, a szervezési költségek nagyon magasak. Hát ez hogy térülhet meg? Megtérül! Egy autó nevezési díja nyolcvanezer márka. De fizet a számítógépipar, a tv-társaságok, végül is a kör bezárul. Mindenki megcsinálja a maga üzletét.

X. X.

KURCZ

NYUGATI AUTÓALKATRÉSZEK
ÉS FELSZERELÉSI CIKKEK
Közvetlen importőr.
Nyitva:
hétfőtől péntekig: 8–17 óráig, szombaton megbeszélés szerint
7624 Pécs, Zója u. 5/a. Tel./fax: (72) 328-418
Német, japán és francia gyártmányú gépkocsikhoz gyors alkatrészellátás raktárról vagy megrendelés alapján.
Országos szinten egyedülálló
SZAKIRODALOMMAL rendelkezünk!
Raktárkészletünkből

- Volkswagen-Audi „gyári alkatrészek"
- féltengelycsuklók, féltengely gumiharangok
- kuplung-, gázbovdenek, kézifékkötelek
- kilométerspirálok
- vízpumpák
- kuplungok
- tömítések (japánokhoz is!)
- gömbfejek
- szűrők
- olajok
- és még sok minden!

Tisztelettel várjuk
Kedves Vásárlóinkat!



WEST KFT Autóteka

Autó és autóalkatrész ker. kft.
1084 Budapest, Auróra u. 39.
Telefon/fax: 210-3344

FERODO

Autóhűtő-fékbetét-féktárcsa
-lengéscsillapító minden
nyugat-európai típushoz

Továbbá: VW-Audi
alkatrészek kis- és
nagykereskedése raktárról.

Viszonteladói kedvezmény

30%-ig

Rallye-Racing fékbetétek

az összes verseny- és szériaautóhoz, kedvező áron

Nyitvatartás
H–p.: 9–17-ig • Szo.: 10–14-ig

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

Rallye arcképcsarnok



Most induló sorozatunkban szeretnénk bemutatni olyan párosokat is, akik nagyon ritkán vagy egyáltalán nem szerepeltek még a ralisajtó hasábjain. Ők is szerepelnek a versenyeken, de közülük – különböző okok miatt, melyeket most nem taglalunk – elég kevesen jutnak át a célvonalon. Viszont ők ugyanolyan aktív résztvevői a raliversenyeknek, éppolyan hittel és akarással csinálják, mint a profik, a menők. Legyen hát megadva nekik a lehetőség a bemutatkozásra. Elsőként a Görög–Jászfalussy páros következzék.

Görög Péter 1982-ben kezdte, ő is mint nagyon sokan, navigátorként. Dr. Csermely Gyula, Karácsonyi Tamás és Horner Péter mellett koptatta az „anyósülést" éveken keresztül. Nem volt egy rossz iskola, azt meg kell hagyni. Akik csak az utóbbi időkben járnak ralikra, azoknak nem kell bemutatni Horner Pétert sem. 1992-ben a Rali II-ben az éves összesítésben kitűnően végeztek, a népes Ladás mezőnyben! '93-ban léptek fel az I. osztályba, s már egy A-s Ladával, ám sajnos, számukra ez az évad a nagy bukások, kiesések sorozatát hozta. Csupán egy versenyen értek célba, a kategória 4. helyén, a többi futamon csak fotón vagy videón láttak céltáblát... A nézők elsősorban merész, látványos vezetési stílusa miatt szeretik, amelyet fanatikus gyakorlással szerzett meg: amikor az év vége felé leesik az első hó, Görög talán az első versenyző, aki kijön a Népligetbe, s a friss havon csiszolgatja tudását. A főváros VIII. kerülete amúgy ismert ralisok lakóhelye: Görög Péteren kívül Varga „Cigány" Zoli, Kanyik Antal, Hoffer Barna – ők különösebb bemutatásra nem szorulnak – és Horner „Bubu" Péter együtt a „rali-kerület" gárdája.

Az idei évet Görög Péter új navigátorral kezdte, Penderik László helyére Jászfalussy Gyula került, de már egy új autóba, egy Peugeot 205-ösbe ülve. Idén először mondhatnak magukénak bővebb szponzori támogatást: a Bombyx Rt., a Chevignon, a Schiffer Divatcég jóvoltából, valamint magát a versenyautót is biztosító olasz, Castelfranco Rallye egyesület támogatásával. Az évadnyitó Mogürt Salgó Rallye-n ugyan a differenciálmű hibájából kiállni kényszerültek, de továbbra is nagyon bíznak eredményességükben. Péternek nem okozott gondot a váltás, a hátulhajtott Lada után éppolyan magabiztosan vezeti a Peugeot-t, mintha évek óta azzal versenyezne. Alapelve, hogy mindenféle fajta autóval lehet gyorsan és eredményesen autózni, de előbb „össze kell ismerkedni" a géppel. Ebből a szempontból is példaképe Colin McRae, aki sosem esik zavarba, ha más autóba ül, mint amihez szokott. Jászfalussy kedvence Juha Kankunen mellett az olasz Tiziano Siviero, aki Miki Biassionnak navigál a Ford-csapatban a rali vb-n. És noha anyagiak szűkében vannak, ezért ha technikában nem is tudják teljesen követni a példaképeiket, a realitások talaján maradva megpróbálnak úgy autózni, mint a „nagyok", szívvel-lélekkel, és remélik, minél több szerencsével az 1994-es évadban.



K. S. F.

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

„KIRÁLY A KIRÁLY"

A kevés lóerőket nagy bátorsággal pótoljuk...

Rallye Press: – Titeket rendesen keverünk, a nézők legalább is, annyi a Király Pécsett a raliban, hogy...

Király Gábor: – Megértelek, mások is így vannak velünk. Nos, én 25 éves vagyok, nőtlen. A bátyám és egyben navigátorom Király Zoltán, aki 27 éves. Én szakács vagyok, bár mostanában egy büfékocsit üzemeltetek, ő viszont gépész a Pécsi Vízműnél. Tavaly Rali II-ben indultunk, s az évad végén a géposztályunk 3. helyén, az abszolút értékelésben pedig a 7. helyen végeztünk. Mi is magunkénak valljuk ama régi ralimondást, miszerint: a kevés lóerőt nagy bátorsággal kell pótolni! Ezzel előny szerezhető az erősebb autók ellen. Mert a mi ellenfeleink Suzukikkal, Peugeot-kal indulnak. Mi pedig a Ladánkkal csak az olyan gyorsaságikon tudunk elcsípni 1-2 mp-t, ahol bátorságra is szükség van. Természetesen csak ott, ahol nincsenek hosszú egyenesek, mert ezeken a jobb gyorsulásuk, a magasabb végsebességük előny számukra. Viszont a laza, csúszós, murvás pályákon van esélyünk velük szemben.

R. P.: – Milyen az idei Rali II-es mezőny?

K. Gábor: – Nem akarom a Rali I-es kollégákat leszólni, de a Rali II-es mezőny most sokkal nehezebb, keményebb! Mert például ebben a géposztályban Rali I-ben van mondjuk 7 autó összesen, s aki elindul, az pontot is szerez, míg nálunk 35 autó van a kategóriában. És közel azonos autók, itt tényleg a vezetési tudás dominál. Itt mindenki ügyes, mindenki tele van hévvel és nyerni akar, de csak az első 6 kap pontot. Nagyon meg kell ezért küzdeni.

R. P.: – Milyen előzményekkel bírsz?

K. Gábor: – A Pannon Volán SC-nél kezdtem a versenyzést, Lajtai Zsoltnak szervizeltem, majd navigálni kezdtem, Ludescher Lóránt mellett a Trabiban. Aztán végül a bal oldali ülés következett, ahol egy saját magam által felkészített A-s Trabiban ismerkedtem a vezetéssel. Azután következett egy széria-Zsiguli, ami nagyon sok pluszt adott a későbbiekhez.

R. P.: – Milyen a vezetéstechnikád?

K. Gábor: – Most már kezdek „ésszel autózni": ha nem muszáj, nem csúszkálunk keresztbe, de azért a murván kihasználok minden lehetőséget. Ez jó a nézőknek, kellemes nekünk is. Amúgy nézőpárti vagyok, szeretek nekik autózni, és azt hiszem, ez eddig még nem ment az időeredményünk rovására.

R. P.: – Tény, hogy néhányan hajlamosak megmosolyogni a Ladákat, pedig az egyik leglátványosabb kategória. Mit tud az autótok?

K. Gábor: – A miénk egy A-as, 1300-as Lada, amelynek motorját 50 százalékban Budapesten Havasi Péternél, másik felében itt Pécsett csinálták Katona Zoltán, azaz „Katica" segítségével. 100–105 lóerős, tehát nem a rosszak közül való... A homologizáció eléggé szűk határokat szabott nekünk: a váltó csak Nova-váltó lehet, bár van benne egy 4,7-es sperdifi. Kitűnő futóművét Nesz Tibor, Deli Gábor, Rácz István és Jantkó Norbert munkájának köszönheti. Egyben ez a brigád kísér minket a ralikon.

R. P.: – Honnan lestétek el az itinerkészítés fortélyait?

K. Gábor: – Lajtaitól, Porth Gabitól és persze Ranga Laciéktól csipegettem össze a morzsákat, mindannyian profik, érdemes tőlük tanulni. Így az itinerünk egy picit biztosan más, mint az övék, de nagy vonalakban ugyanaz. Újabban egy-két rázósabb – főleg 3-as – fordulókra feldiktálom a sebességet is. Van néhány pálya – pl. itt a Mecsek Ralin –, ahol a Ladával kiautózhatjuk végsebességét, a 165 km/órát, ami mámorítóan jó érzés!

R. P.: – Hogyan álltok idáig 1994-ben?

K. Gábor: – Nos, eddig nem jeleskedtünk. Két versenyből egyiket sem tudtuk befejezni. Esztergomban a 2. gyorsaságin kalandoztunk, sok időveszteséggel, s végül műszaki hiba miatt kellett kiállnunk. Viszont a pécsi hegyin sikerült kategóriát nyernem! Aztán jött a veszprémi, ahol a technika ördöge ismét megviccelt bennünket, és elúszott az addig megszerzett kategória 3. helyünk... Hogy mi a véleményem a rendezésről? Kicsit jobban odafigyelhetnének a Rali II-es mezőnyre is! Az I. osztályúak futama után bizonyos pályák autógyilkossá vedlenek, ezeket rendbe hozhatnák a II-sek futama előtt. Mert a mi autóink sem olcsók: 350–400 ezerbe van egy ilyen Lada, s egy rali költsége 70–90 ezer között mozog.

Támogatók: Wynn's amerikai gépjárműtechnikai adalékokat forgalmazó GARIA KFT., Biztonságtechnikában élenjáró TÜVATI RT., FIAT STOLL Autóház, AGIP, Rallye Press.

F. K.



FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

BOLDOG AKAR LENNI!"

Királyi többesben az anyósülésről

Valljuk be, a sajtó és tömegkommunikáció a rali kapcsán jóformán kizárólag a vezetőket szólaltatja meg, általuk nevesítenek egy-egy ralipárost. Azt az érzést keltve ezzel a külső szemlélődőben, hogy a navigátorok holmi fölösleges nehezékek az autókban. Holott a valóságban homlokegyenest más a helyzet: botorkáló „vak ló" lenne valamennyi pilóta, ha nem ülne mellette az „anyós"!

Most legyen a szó kizárólagosan egy navigátoré! A sok pécsi Király egyike; nem is próbálom szortírozni, melyik Király mikor melyikkel versenyzett, a lényeg, királyian autóznak!

R. P.: – Óhatatlanul előjön akkor ez a kérdés: mi van, ha törik az autó?

Király: –...Hát, a veszprémi ralit ilyen okból hagytuk ki. A Salgón jól kezdtünk, majd Esztergomban a tréningen fejtetőre estünk a Peugeot-val. Három nap, három éjjel dolgozott a szervizünk, hogy időre elkészüljön az autónk, aztán a versenyen ismét „sikerült" esni egyet, és ezután már, szponzorok hiányában, a veszprémi ralira már nem készült el az autó...

R. P.: – Miképpen írsz itinert,

Király: – Teljesen hagyományos módon írunk: speciális jelünk sincs. Mivel másolni nem szeretek, ceruzával írom fel, s ha minden kott kerékvágásba. A fordítottja ritkábban fordulna elő, akkor ő kérdezne vissza, de ilyen problémánk még nem volt. Ennél az autónál még van rá lehetőség, hogy az információt a kanyar előtt többször is elmondhatom. Előfordul viszont, hogy az itinerben nem szereplő, plussz információt rögtönzök, ha a helyzet úgy kívánja. Szerencsére Zoli ezt igényli is, és ezekből még sosem adódott gond. Versenyautónk egy 1600 köbcentis N-es Peugeot 205 GTI, kb. 110 lóerős. Megbízható, strapabíró raliautó, htul gyári futóművel, elöl Bilsteinekkel, ám bizonyos drasztikus gyorsaságikat még így is nehezen viseli el, de a Peugeot a többi autóhoz képest nagyon bírja a



Király Gábor: – 26 éves vállalkozó vagyok, egy bútorboltom van, s itt, a Pécs-Hirden lévő Góliát SC-nél versenyzünk. Néhány évvel ezelőtt beugróként kezdtem, '91-ben Hering Gyulának navigáltam, azóta pedig Nagy Zolival versenyzünk.

Rallye Press: – Összefoglalnád akkor most navigátor szemmel a felkészülést és a versenyzést?!

Király: – Kétfelé bontanám: hogy hogyan szeretnénk, és hogy mi lesz ebből a valóságban. A hogyan szeretnénket behatárolják az anyagi lehetőségeink, mivel szponzor híján saját zsebből versenyzünk.

jó, akkor nem radírozom ki, hanem filctollal átírom. Mi is 1-től 5-ig számozunk kanyart, sebességi fokozatot csak kritikus helyen jelölünk. Abszolút íven autózunk, emiatt kívülről nem túl látványos. Ha néha van időm verseny közben felnézni, azt is láthatom, félelmetes a nézők viselkedése! Biztos, hogy akaratlanul is visszafogja a vezetőt a versenyzésben. Tudatalatt ez mindenkire hat...

R. P.: – Mire kell figyelnie a navigátornak, s mi az, amivel tehermentesíteni tudja a vezetőt?

Király: – Ez benne van a pakliban... De nagyon ritkán fordul elő. Ha észreveszem, hogy tévesztettem, rögtön szólok Zolinak, menjen „egyedül", amíg vissza nem találok a megszostrapát. Elérhető vele a 200 km/órás végsebesség, pl. a Mecsek Ralin, a hetvehelyi gyorsaságin száguldottunk ennyivel...

R. P.: – Úgy tudom – és említetted is – egyetlen támogatótok a saját céged a Korona Bútorház, de kik a segítőitek a versenyeken?

Király: – Igen hálásak lehetünk Bereczki Ákosnak, aki egykoron vezetett, ma navigátor, akitől a Peugeot-leckét megtanulhattuk, és ha kell alkatrészekkel is, azok beszerzésében sokat segít. Szervizcsapatunk teljes egészében önzetlen baráti segítségen alapul, nélkülük teljes mértékben nullák lennénk. Eddig szerencsénkre verseny közben alkatrészt nem kellett cserélniök.

F. K.

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Ranga ismét formában!

Rallye Press: – Azt rebesgetik, hogy nem vagytok beszélő viszonyban Tóth Janikával?

Ranga: – Ez így nem igaz. Mindenképpen ellenfelek vagyunk, de nem ellenségek. Viszont történtek olyan dolgok, amik miatt nem mondhatom, hogy teljesen felhőtlen köztünk a kapcsolat... Valamint nem biztos, hogy az ellenfeleknek barátoknak is kell lenni, és nem hajszolom, hogy barátság alakuljon ki közöttünk. Ugyanakkor a magyar autósportnak szüksége van a jó versenyekre, amihez hozzá tartozik, hogy a pályán nem ellenségeknek, nem ellenségként kell versenyezni. Viszont a jó versenyekhez nem szükséges mindenkinek barátságban lennie a másikkal.

R. P.: – Nézegetem a veszprémi eredménylistát: összidőben 30 mp-vel nyertetek Janikáék előtt: nem tűnik nagy különbségnek, vagy nektek az?

Ranga: – Azt hiszem, nem számítanak ezek a különbségek. Elég kiélezett küzdelem volt ifj. Tóth Jánosék és köztünk, majd a többiek leszakadtak egy kicsit. Eléggé embert próbáló, autógyilkos pályák voltak, lehet, hogy több műszaki problémájuk volt, mint nekünk. Elég nagy hőségben versenyeztünk, és „kicsit" brutális volt a hajmáskéri lőtér, ezzel együtt nekünk abszolút pozitívan végződött a verseny, mert megnyertük. Mindazonáltal az is látszik, hogy a '94-es ralibajnokság nem lesz egy sétagalopp...

R. P.: – Tehát nézzük: ti mentetek összidőben 1 óra 29,37-et, Janikáék pedig 1 óra 30,09-et. Hogyan alakulhatott ki ez az eredmény?

Ranga: – Igen, 32 mp-vel nyertünk, de itt vannak más tényezők is. Például nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy csak nekünk adatott meg a portalan út látványa! Mert az utánunk következőknek hatalmas porfelhőben kellett az utat keresgélni! Ha a helyzet fordított lett volna, akkor biztosan sokkal gyorsabban autóztak volna! Meg is kaptuk a célban, hogy csak azért tudunk nyerni, mert mi sosem autózunk porban... Megnyugtatnék mindenkit: 13 évig én is autóztam más porában. Na, de nézzük a versenyt: A 10 gyorsaságiból kettőt Janikáék nyertek. A 6., a hajmáskéri lőtérit, és a 7., a szentgáli gyorsaságit, mind a kető murva. Az előbbin 9, a másikon 2 mp-vel nyertek. Mindig hallom Donáczi Gyuri – régi barátom és versnyzőtársam mondását, miszerint a rajtnál kell 1 mp előnyt szerezni, majd azt megtartani, esetleg a célig kicsit növelni! Ez így tiszta matematika. Tehát Janikáékkal nagyon szorosan versenyeztünk, időközben csak másodpercek választottak el egymástól minket, mely másodpercek a verseny végére 32-re nőttek. Ami szerintem egy ilyen feltételű, nehéz versenyen abszolút minimális különbség. Főleg, ha pl. azt nézem, hogy a 7. helyezett már 11 percre volt tőlünk.

R. P.: – A Marlboro Rallye Team többi versenyzője hogyan szerepelt?

Ranga: – A Kiss–Gécyi páros beváltotta a hozzájuk fűzött reményeket, amiket én reméltem és támasztottam velük szemben. Azzal együtt is, hogy az idei 3 versenyből kettőn kiestek, ami nem biztos, hogy egyedül az ő hibájuk volt. Amikor célba érnek, potenciálisan gyorsak: a Salgón az N-es kétliteres, elsőkerékhajtású Opellal abszolút 9.-ek voltak, s kategóriát nyertek. Esztergomban a verseny elején álltak ki műszaki hiba miatt. Veszprémben már a táv 80 százalékát teljesítették, amikor a bal oldali féltengelyük eltörött. Addig az abszolútban a 7., N-ben a 3. helyen autóztak. Mindenképpen azt hiszem, övék a jövő! Mert még fiatalok, lelkesek, nagyon szeretném, hogy egyszer igazi nagy versenyzővé váljanak, nem itthon, de külföldön is! Bár addig még nagyon sok víznek kell lefolyni a Dunán... De minden elismerésem az övék; ez az első évük a rali I-ben.

F. K.



SUZUKI

MÁRKA SZERVIZ

Budapest X., Paprika utca 61.
gk.-értékesítés: Tel.: 183-7386
szervizműhely + alkatrész-értékesítés
Tel.: 06-30-443-297

MÁTHÉ TAMÁS

autójavító és vizsgáztató műhelye
Személy- és kistehergépkocsik,
motorkerékpárok, utánfutók, lakókocsik
vizsgára felkészítése

VIZSGÁZTATÁSA

saját telephelyen

ZÖLDKÁRTYA

vizsgálat és kiadás, benzin- és diesel üzemű
gépkocsik részére
Karambolos javítások, biztosítási ügyintézés

OLTCIT MÁRKASZERVIZ

Bp. XVII., Zrínyi u. 5/B.
Tel.: 06-60-319-733, 06-30-443-298

PREMIER VIDEO STÚDIÓ

A RALLYE BAJNOKSÁG
I. és II. osztály összes futamáról,
ahogy az előző években, idén is
videofelvételt készítünk.

A versenyeket 4–5 kamerával rögzítjük, melyekről 3 órás

VHS VIDEOKAZETTA RENDELHETŐ

A kazettát utánvétellel postázzuk.

A megrendelést a **135-2712, 135-9513**-as telefonon
vagy levélben kérjük.

Postacím: **PREMIER VIDEO STÚDIÓ**
1026 Budapest, Szilágyi E. fasor 41. Zágon Zsolt

NYUGATI AUTÓK BONTÓJA
9143 ENESE-MAJOR
Tel./Fax: (96) 363-016

VISZTRICZ Kft

VISZTRICZ KFT. – AUTÓBONTÓ

Győrtől 20 km-re a 85-ös főútvonal mellett,
Sopron irányában

FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád. Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

TÓTH FERENC - CSÖKŐ ZOLTÁN
AUDI S 2

Egy kis szorongás 220 km/óránál...

R.P. - Feri, te valaha pécsi voltál, van köze ennek a ralizásodhoz?

Tóth F. „Gili" - Hát hogyne volna! Most, 38 évesen nosztalgiával gondolok vissza azokra az időkre. Szívem csücske Pécs! Egészen véletlenül kerültem ebbe a sportba: egy alkalommal elvették a jogosítványomat, és kénytelen voltam a munkám miatt sofőrt fogadni. Mit ad isten, Kákonyi Attilának hívták az illetőt... Innentől biztosítva volt a „fertőzésem". Mindenki állította, nem lehetek normális, ha beülök Attila mellé!

Én érdekes módon biztonságban éreztem magam mellette: fantasztikusan lazán, bár vakmerően autózott, de mégis megnyugtatott a stílusa. Attilával 2 versenyt mentünk, majd Topor Kálmánnal egy egész évadot, Hideg Janival 1 versenyt. Mindegyik megérne egy tanulmányt... Topor után gondoltam, hogy meg kéne próbálnom, mint vezető: rengeteget tanultam tőlük és igyekeztem a jót kiszűrni, a rosszat hamar elfelejteni. Treningeken lehet sokat ellesni: Kákonyi Attilától a lazaságot, Hideg Janitól az akarást, Topor Kálmántól egyfajta szívósságot.

R.P. - Milyen autóval kezdtél azután versenyezni?

Tóth F. „Gili" - Mint annyian mások, egy széria 1300-as Zsigulival a II-osztályban.

R.P. - Ehhez képest mára óriásit fejlődtetek...

Tóth F. „Gili" - Igen, mert most AUDI S 2-vel versenyezhetünk. Ez 300 lóerős, négykerék meghajtású, hatsebességes, robosztus raliautó, a futómű az igazi erőssége az autónak!

R.P.: - Szerinted is érvényes az a mind jobban elterjedő nézet, miszerint egy versenyautón nem is annyira a motor, mint inkább a futómű a döntő?

Tóth F. „Gili" - Nyilván a motor alapkövetelmény, de nagyon lényeges a futómű! Az Audinál ez fokozottan érvényes, hiszen az összkerékhajtás miatt sokféleképpen viselkedhet: alapvetően hasonlít a hátsóhajtásúhoz; mindaddig, amíg el nem kezdem csúsztatni, viszont úgy viselkedik, mint egy fronthajtású autó. Amikor felkészülten érkezem egy kanyarba, és a hátulját elindítom, onnantól olyan, mint a hátsókerékhajtású autó...

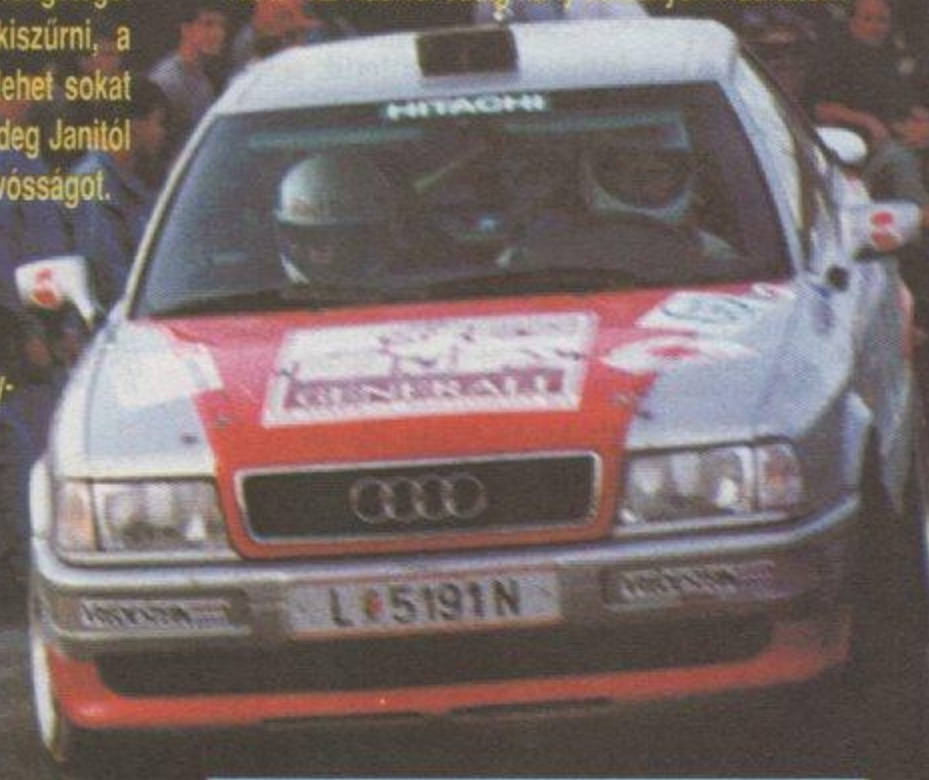
R.P. - Hát... nem lehet egyszerű megszokni. Mutasd be a navigátorod!

Tóth F. „Gili" - Csökő Zoli nem csak navigátorom, hanem a magánéletben is barátom. Rengeteg időt töltünk együtt. Bízom benne, hogy sokáig tudunk még együtt versenyezni. Borzasztóan higgadt, és még csak 26 éves. Abszolút kompenzáljuk egymást!

R.P. - Milyen itinert írtok?

Tóth F. „Gili" - Ugyanazokat a jelzéseket használjuk, mint az előző években. Csak talán még precízebben, és nagyon sok információt írunk! Használjuk a „Sima", „Tempó", „Szigorú" szavakat, valamint a „+" és „-" (plusszos, mínuszos) jeleket, illetve a „!" jelet.

R.P.: - Az Audival eddig hány versenyen indultatok?



Tóth F. „Gili" - Idén két versenyen álltunk rajthoz: a Salgón abszolút 4.-ek lettünk, majd egy versenyt ki kellett hagynunk.

R.P.: - Szemléltesd, kérlek, mit tud az Audi?

Tóth F. „Gili" - Az Audinak nagyon hosszú a végáttétele, végsebessége 220 km/óra. A veszprémi ralin a murván több helyütt is végsebességet autóztunk. Egyfajta szorongás folyamatosan van bennem, ami szerintem természetes, és az ilyen egyeneseknek nagyon várjuk a végét.... Ezekkel az autókkal a murván 100 km/óra alatt ritkán autózunk.

R.P.: - Azt már nem is kérdem, mert sokatok szerint tény, hogy a hazai pályák autórombolók: mik azok az alkatrészek, amik fogyóeszköznek számítanak a raliban?

Tóth F. „Gili" - Általában a gólyalábak és minden, ami a kocsi alján helyezkedik el. Valamint a fékbetétek és a gumik. Egyébként Michelin gumikkal versenyezünk.

R.P.: - Milyen ma a hangulat a ralisok körében, viszonyítva a tíz évvel ezelőttihez?

Tóth F. „Gili" - Úgy érzem, napjainkban egy mélypont után ismét kezd jó lenni a hangulat, a feszültség lazulásával a régihez kezd hasonlítani. Igen, a rendezéssel vannak még problémák, de sok mindent tudomásul kell venni... Nekünk a rali már rég nem hobbi autózás! Ez lett az életformánk! Ettől függetlenül a szponzoraink nem azt várják el tőlünk, hogy elsők legyünk, hanem, hogy célba érjünk és őket képviseljük.

R.P.: - Ahogy hallom, manapság - már régóta... - nincs versenykaszkó. Mi van, ha törik az autó..?

Tóth F. „Gili" - Tudomásom szerint a magyar ralimezőnyben nekünk van egyedül biztosítva a versenyautónk, ilyen módon támogat bennünket a Generali Biztosító. De szerencsére még nem fordult elő, hogy fizetniük kellett volna!

R.P.: - A magánélet hogyan fér bele a ralizásba, vagy fordítva?

Tóth F. „Gili" - Természetesen nehéz összeegyeztetni a munkát és a versenyzést, főleg egy bizonyos szinten túl. Ebben is szerencsésnek tartom magamat, mert egy olyan kereskedelmi vállalkozást vezetek, ahol a kollégáim messzemenően tolerálják e szenvedélyemet.

TÁMOGATÓK:

Porsche Hungária,

Juhász László, a Hitachi Juhász SC. elnöke

Cobra riasztók forgalmazója

Generali Biztosító

Siems and Klein
(az Audival korábban Raphael
Sperrer és navigátora, „ARAFAT" versenyzett)

Vredestein (gumik)

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Még néhány szó a II. Champion-Arbau Rallye-ról

Vannak még csodák!

Bizony vannak, mégpedig igen tekintélyesek, az egyik éppen az esztergomi ralin történt, május 20-21-én, az első osztály N 3-as géposztályában.

A mezőny talán legöregebb, nyugodtan állíthatom, legesélytelenebb, de azért még szép fehéren csillogó versenyautójával, az elnyűhetetlen Ford Escort XR3i-vel, amivel, egy árva bajnoki pontocska megszerzése is lehetetlennek tűnt, szereztünk egy igazi csodának számító, kategória III. helyezést, a hozzátartozó pompás serleggel együtt. Az azért túlzás, hogy szereztünk, az ölünke hullott, de ne vágjunk a dolgok elébe...

„Párja nincs" navigátorommal, Takács Árpival, becsülettel tréningeztünk a versenyre, volt olyan gyorsasági, amin háromszor is végigmentünk. Megállapítottuk, itt csak az fog célba érni, aki a lehetőségekhez képest, a legjobban kíméli és beosztja az autót. Ez be is jött. Esztergom szélén, festői környezetben kanyarog a Strázsa-hegyi autószaggató gyorsasági szakasz, amely idén is hű maradt önmagához. Rendesen megrostálta a mezőnyt.

Aki nem ragadt be a néhol kilincsig érő sárba, annak is jutott jó néhány gödör és kátyú, ami megkeserítette az életét. A verseny másnapjára akkora vízmosta kráter keletkezett, a pálya egy igen gyors részén, hogy abban akár egy víziló is kényelmesen elbújhatott volna. Szerencsénkre, mire mi a gyorsasági rajtjához értünk, a mezőny eleje már második körére várt, vagy húsz perce, így válthattunk néhány szót Rangáékkal, Ferjánczékkal, Tóth Janikáékkal. Pontosan elmondták, hol kell majd erősen vigyázni. Hálából én is meséltem néhány közepes erősségű viccet. Árpi csendesen megjegyezte, úgy látja, abszolútban is előrébb akarok kerülni, mert eddig csak a saját kategóriámat fárasztottam le rajt előtt, de most az élmezőnyt se kímélem. Be kellett látnom, az ő tempójuknál ez valóban nem tréfa, visszafogtam magam, csak minden másodikat mondtam el.

A csoda meg egyre érett. Az N 2-3-as géposztály esélyesei sorra hullottak. Pék László, szó szerint beugrott az árokba, Takács Gábort és Czeczon Mónikát a vezérműtengely szimmering hibája kényszerítette megállásra. Nem volt kegyelem Juhász Ferinek sem, „eldobta" ugyan az autót, de nem esett komoly baja a Suzukinak, mígnem Nagy Zoli Peugeot-ja rajta nem landolt. Radó István ugyan megpróbált kijönni tűzhányóvá változott autójával a gyorsaságiról, de végül mégis jobbnak látta kívülről végignézni, miként hapdálják a lángok a műszerfalat. Szelindi János Alfájában a rotor robbant fel, de még mindig jobb, mintha az egyesületük neve a „Total-Car" diadalmaskodott volna.



Ezen a versenyen a citrom díjat a Kovács József–Leitner László–Peugeot 205 Rallye trió érdemelte ki. Az utolsó gyorsasági, utolsó 300 méterén úszott el harmadik helyezésünk.

Megérdemelten lett első, a kategóriában Martin László és dr. Izsák Attila, Pintér Márió és Ferenczy Attila, páros előtt.

Talán, ha az időjárás kegyesebb lett volna a rendezőkhöz, gördülékenyebben zajlott volna a verseny, de így sem volt rossz, arról nem beszélve, most csupa öreg rali róka végzett a kategóriák 3-dik helyén: Ferjáncz Attila, Oroszlán László, Cigány (Varga Zoli), Tisza Andor és végül csak befértem én is ebbe az illusztris társaságba, köszönet érte, mindenkinek!

Ördögh Miklós

APRÓHIRDETÉS

Autó és versenyautó adás-vétel közvetítés, versenyzéshez tartozékok és alkatrészek közvetítése, navigátor és szponzor közvetítés. VAN?...! Közvetítő Iroda 1026. Budapest, Szilágyi E. fasor 103. hétköznap: 14–19 óráig, telefonüzenet: 156-36-54. Ugyanitt Rallye Press újságba hirdetésfelvétel.

Kézi és számítógépes járműdekoráció rendelhető, festmény is. Kívánság szerinti, kézi gravírozás autóüvegre. Tel: 156-36-54 Varázs Garázs Autókozmetika Budapest II., Szilágyi E. fasor 105.

BMW 750i eladó, 125 ekm-rel, szervizkönyvvel, minden extrával, 2,9 M Ft-ért. Tel.: 269-65-49, 117-80-82

Hella Rallye 2000, gyárilag krómozott, új kiegészítő fényszóró, 1 pár eladó. Tel.: 1-563-654

Opel Kadett GSI 16 V N csoportos versenyautó, 12 db komplett kerékkel 800 000 Ft-ért eladó. Ugyanitt Lada 2107, 1600-as A csoportos versenyautó 250 000 Ft-ért eladó. Servico Rallye Team Tel.: 212-09-25, 06-30-442-323, Rádli József.

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

Régi idők

Dr. Tandari I.

(Részlet egy hat évvel ezelőtti beszélgetésből)

Sokat és pontosan dolgozunk. Ha valaki kétszer végigmegy a pályán, akkor nem lehet egy olyan itinert készíteni, hogy bizton nyugodt lelkiismerettel valaki úgy eljön oda a rajtvonalhoz, hogy maximális sebességgel fog autózni, mert ez ahhoz kevés. Sok munka, sok finomítás, és akkor van egy tökéletes bizalmad abban, hogy amit csináltál, amit írtál itinert, az biztos visszaadja azt, ami az úton van. Az egyik alap, hogy már magának az itinernek annyira biztosnak és pontosnak kell lenni, hogy ott nem lehet egy olyan eltérés, vagy valami olyan rejtett hiba marad benne, hogy egy bukkanó után egy kanyar nem pontosan olyan, amilyennek felírtad, vagy nem azon az oldalon van az autó, amelyiken te felírtad, vagy nem úgy kell kezdeni egy fordulót, vagy nem úgy szűkül be, vagy nem úgy nyílik ki egy kanyar, ahogy te felírtad. Ez az egyik alap. A másik, hogy ezt ugyanilyan biztonsággal kell utána visszaadni. Kellő időben, nem korábban, nem később, nem többet, mint amennyit az ember normálisan egy ilyen versenytempóba tudatilag fel tud fogni. Ez mindig egy nagyon fontos dolog, hogy ennek az egésznek hallatlan jó ritmusba kell megtörténni. Ez az egész egy zene, vagy folyamatos valami, egy jó játék. Én mindig azt mondom, hogy ha valaki kicsit késik, kicsit siet, vagy valahol hibázik, akkor olyan, mint amikor a ping-pongban csuszát ütnek.

Abban a pillanatban amikor kizökkentél ebből a ritmusból, akkor megint csak idő kell ahhoz, hogy visszaállj. Ehhez kell egy jó adag összeszokottság és a mi összeszokottságunkra az a jellemző, hogy végigmegyünk egy 20, vagy egy 30 km-es gyorsaságin, és egymástól függetlenül megmondjuk, hogy ezen a pályán 4 mp-cel jobbat lehetett volna autózni, vagy tudod, hogy ezen a pályán 4 mp-cel jobbat lehetett volna autózni, vagy tudod, hogy gyengébbet mentél, vagy lassabban mentél azért, mert lassabban akartál menni, mint mondjuk éppen egy biztonsági menetet mentél, de ezt mi tudjuk egymásról. Ezt soha senki más kívülről nem tudja megítélni, csak te tudod belülről, azt tudod, hogy mennyi maradt benned, azt tudod, hogy kiatóztad a maximumot, vagy nem autóztad ki. Olyan van, hogy egy 30 km-es gyorsaságin végigmégy 4-szer egy versenyen és 4-szer néhány mp szórással egyformát végy. Ez pedig azt jelenti, hogy te annyit tudsz, ezek a képességeid, vagy akkor abba a pillanatban azon a napon ennyit autózol, vagy arról a pályáról ennyit hiszel, de én mindig azt mondom, hogy az együttműködés hiánya, meg a rossz autózás példája, mikor valaki egy gyorsaságin fél mp-ces, vagy egy perces szórásokkal autózik. De egy olyan időeltérések vannak, hogy a harmadik menetben mentem valami fantasztikusat, erre mindig azt tudom mondani, hogy az első kettőben miért nem mentél olyat. Én nem azt mondom, hogy a harmadik volt a gyors, hanem az a kettő miért volt lassúbb. Hát nem így van?

Ehhez kell egy kis idő, együtt eltöltött idő, ez kezdőknek egyből nem megy.

Nem is vagyok abban olyan biztos, hogy olyan nagyon sok együtt eltöltött idő kell, hanem az kell, hogy valahogy összepasszoljatok. Az első versenyünk, amikor Bulgáriában voltunk az Attilával és úgy nézett rám, mintegy idegenre, én is úgy néztem rá, mintegy idegenre, soha semmi közünk nem volt egymáshoz, azon kívül, hogy ugyanazon az udvaron sétáltunk. Elmentünk az első versenyre úgy bánt velem egyébként, mint a hímes tojással, ezt sosem felejtem el, megáll, amikor dohányozni akartam, nagyon jó ízűt tréningeztünk. Mindig mindent megbeszéltünk, hogy mit miért.

Sokat beszéltek közben?

Nem. Ma már semmit. Ma már azért nem beszéljük meg, mert számára természetes dolog az, amit csinálunk, az a lényege a dolognak és ezt biztos Attila is elmondta már, hogy az a jó, ha egy versenyen nem szólal meg. Akkor ez azt jelenti, hogy minden pontosan úgy történik, ahogy elképzeltük, nem korábban, nem később. Ez egy nehéz dolog, ezt te tudod, hogy megtalálni azt, hogy mindig minden század mp-re akkor menjen, amikor kell, mert ha korán adod, akkor mi van, egy 300 m egyenes után jön egy bal 3 50, jobb 2 25, bal 4 és és ezt ott elmondod, elfelejti mire odaérsz, meg egyáltalán valahogy nem akkor kell, én legalábbis azt követem, hogy mindig akkor, amikor a cselekvési intervallum előtt kezdem el adni azt az információt, ami szerint neki végül is cselekedni kell.

Fel szoktál nézni menetközben? Kontrolálod a dolgokat?

Mindig követem a környezetet, én mindig ahhoz viszonyítok. Nem tudom, hogy akivel korábban együtt versenyzett Attila az, hogy csinálta, mert annak idején, amikor kezdtünk versenyezni, akkor kérdezte, hogy miért nézek előre, lehet, hogy azt hitte, hogy azért nézek előre, mert félek. Olyan típus vagyok, hogy viszonylag rövid idő alatt csak felnézek és fel tudom mérni, de a környezet nélkül tulajdonképpen ezt ez egészet nem tudom megvalósítani. Tehát egy zárt szekrényben nem tudom megcsinálni.

Tehát vizuálisan tájékozódom.

Vizuálisan tájékozódom azzal együtt, hogy az ember azt érzi, amikor ködbe mégy, vagy olyan esőbe mégy, hogy nyilván mindjárt mindent át kell értékelni.

Előfordulhat-e, hogy tévedtél?

Igen. Ez is egy olyan dolog, hogy az egy igaztalan kijelentése lenne valakinek, aki azt mondja, hogy nem tévedett. Attilával együtt versenyzünk most már 8 éve, ha én azt mondanám, hogy a 8 év alatt egyetlen egyszer nem tévedtem, ez nem lenne igaz, mert ez a nagy számok törvénye a mai komputeres világban is.

Ha azt veszed alapul, hogy mondjuk egy franciországi versenyen 30–40 ezer kanyar az, amibe be kell fordulni és ez az kanyar, egy-egy kanyar átlagosan 4-5 információval jár együtt, vagy csak járjon hárommal együtt, akkor ha te azt beszorzod kb. egy versenyen 100 egynéhány ezer információt adsz át.

Ez azt jelenti, hogy szellemileg igen fárasztó? Mennyit vesz ki belőled egy ilyen verseny?

Sokat, kilóban is, meg általában energiában, mert egy verseny után igényli a kikapcsolódást, a pihenést. A verseny alatt soha nem érzek fáradtságot. Ez egy érdekes dolog, ez egy természetes dolog, hogy az ember addig, amíg a verseny folyik, fáradtságot nem érez, addig nem érzi azt, hogy a figyelmed nem tökéletes. Lehet, hogy nem olyan 100%-os a fogyelmed, mint a verseny rajtjánál. Relatíve úgy érzi az ember, hogy meg van a maximális figyelme, de ezt úgy tudod lemérni, hogy egy verseny mennyit vesz ki belőled, hogy amikor vége van a versenynek, azt követően mi történik. Számtalan olyan dolog van, ami a környezetedből, a veled történtekből, a verseny után történtekből nem marad meg benned, pedig, hogyha te egy normális figyelemmel, kipihent állapotban szemléled ezt az egészet, akkor sokkal-sokkal több dolog megmarad. Hogy odajön valaki, hogy láttál és nem láttad. Nyilvánvaló, hogy egy koncentrált figyelmet igényel, meg ezt lehet tudatosan fejleszteni. Mindig azt szokták kérdezni tőlem, hogy félsz, féltél már. Tényleg soha-soha azonkívül, hogy ezzel provokálják az embert, nem merül fel az bennem, hogy félek, vagy hogy félni kell. Egy kizárólag ezekben a szituációkban az merül fel, hogy nagyon kell figyelni. Aki fél, az nem tud figyelni. A félelem sokkal korábban van, mint az, hogy neked figyelned kell. Ha ez egy másfajta pszichés folyamat, a félelem meg a figyelem. Ha én félek, akkor tulajdonképpen azt mondom, hogy alkalmatlan vagyok. Más kérdés az, hogy én tudom azt, hogy ez egy veszélyes szituáció, vagy egy veszélyes helyzet, és ezért még fokozottabban kell figyelni, de ez csak a felelősségérzetemmel van paritásban, nem a félelemmel.

Volt-e már olyan szituáció, hogy hű, ez meleg helyzet volt?

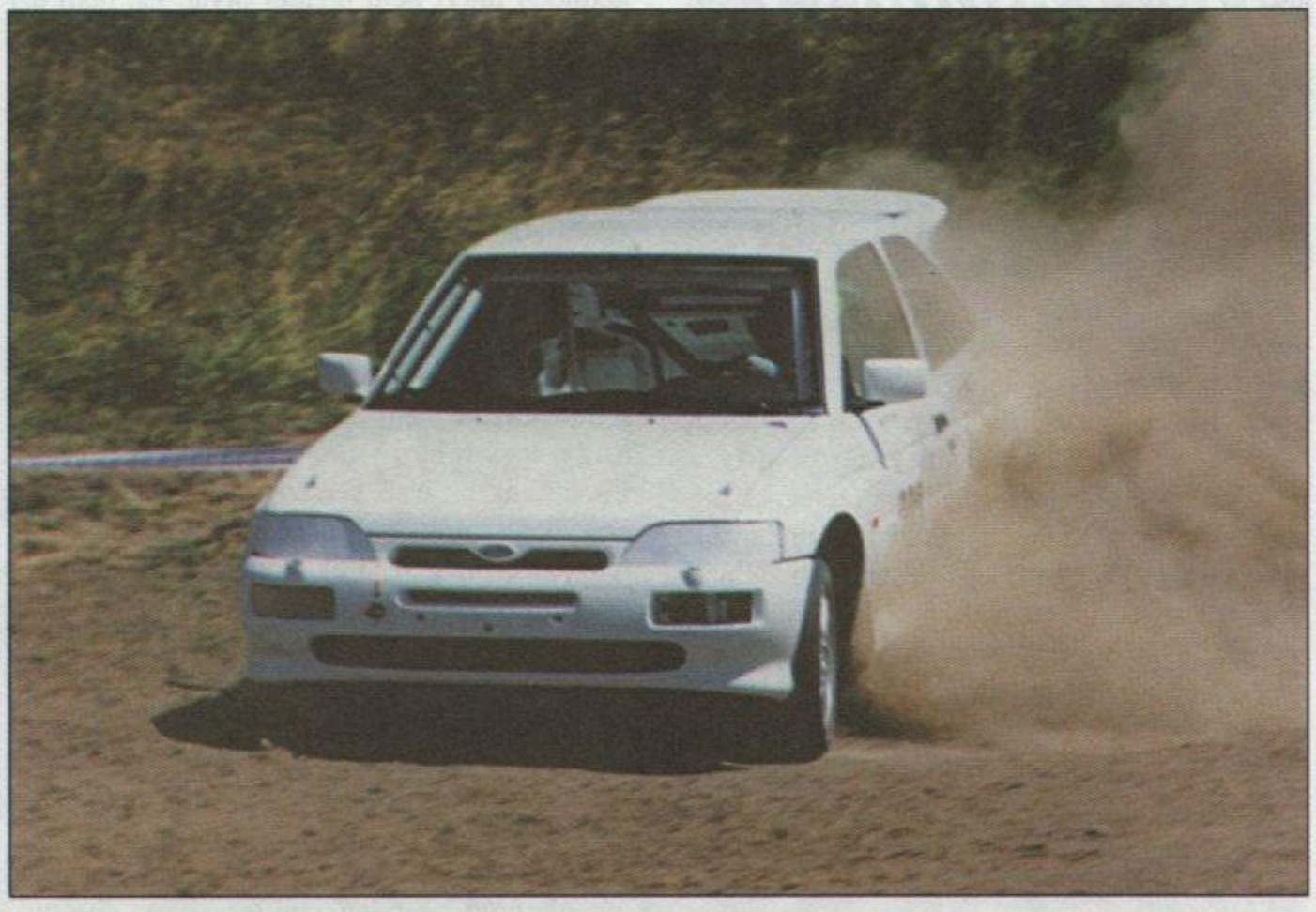
Mindig csak utólag, hogy, hű ez egy meleg helyzet volt, hű majdnem belementünk az árokba, és akkor mindig az vetődik fel az emberben, hogy hű akkor összetörtük volna az autót. Az a tizedik lépcsőn jelentkezne, de az elemzésben már odáig nem jut el, hogy ha az autó összetörik, akkor lehet, hogy neked is összetörhet valamid. Ennek az egésznek az eszköze, a feltétele egy ép, egészséges, mozgásképes autó. Következésképpen mikor bementél az árokba, vagy nekimentél a falnak, nem tudsz továbbmenni, akkor elsőként mindig az jelentkezik, hogy úristen, vége van a versenynek. És akkor egy óriási csönd, egy borzasztó pszichés állapot és tudod, hogy nincs tovább, és hátadra kapnád az autót, vagy visszafordítanál mindent, hogy menjünk mégegyszer, de ismétlési lehetőség azért nincs adva, az csak a következő versenyen van.

F.K.

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

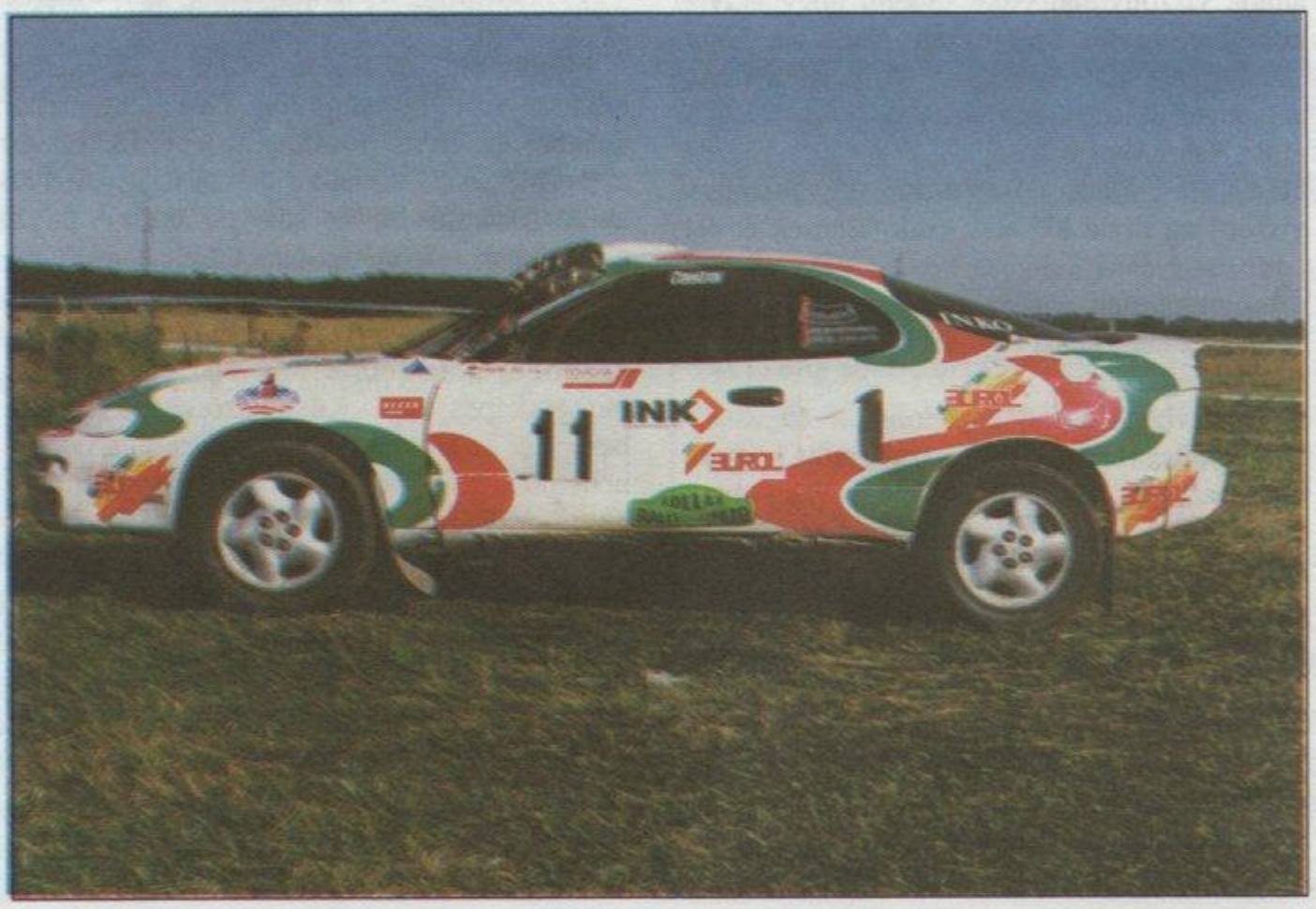
Ford hétvége Nagydoboson



Nagydoboson rendezték meg a Rallyecross OB 5. futamát, melyre csak 29 autó érkezett meg a szabolcsi község legelőjén kiépített pályára. A gyors és technikás pályán a por jelentette a legnagyobb kihívást. Igaz, aki az élen ment, annak nem volt por, pedig többször locsolták is a pályát. De térjünk visza a dolgok elejére. A szombati gépkönyvezésen már reggel több szenzáció borzolta a kedélyeket. Elkészült és már itt volt Fejes Tamás Ford Escort Cosworthja, amely annyira az utolsó pillanatra készült el, hogy a szerelők az edzés előtt matricázták föl az autót! A másik nagy szenzáció a H-csoportot vezető Nagy Sándor nevéhez fűződik, aki év közben cserélt autót. A Lanciát cserélte fel egy gyönyörű fehér (egyenlőre) Ford Escort Cosworthra! A versenyzők és a nézők kíváncsian várták az edzőfutamokat. Már az edzésen több versenyzőtől elpártolt a szerencse. A Golffal versenyző Szelva a rajtegyenes végén lévő kanyarban nagyot bukott. Mint később kiderült, csak látványos volt az autó a borulás okozta horpadások sokasága, de a szélvédő hiánya miatt nem indulhatott a futamokon.

Ezután kigyulladt Hegyaljai Toyotája, aki megdöbbenten vette tudomásul, hogy ezen a versenyen már valószínűleg nem lesz 2., mint a múltkorin. A kiesők listáját gyarapította a Mazdával versenyző Baky József, aki váltóhiba miatt volt kénytelen búcsúzni a további küzdelmektől. Ugyanilyen okból került nagyon hamar a kiesettek közé az idén először versenyző Fejes Tamás is. A legjobb edzésidőt közben meglepetésre(?!) Keszler Mátyás futotta a Lanciával.

A kevés megmaradt autó ellenére izgalmas futamokban gyönyörködhetett a több ezer főnyi közönség.



Gál Csaba, aki mostanában egyre jobban autózik a szuper-Porschéval egy féltengelycsere után sikeresen szállt harcba ismét. Móczár nem nagyon hihetett a szemének, amikor a Fordos Nagy lerajtolta az egyik futamban. Móczár hamar felocsúdott és az első kanyarba már ő fordult be elsőnek. Nem így járt Keszler. Igaz, ő simán lerajtolta Fodort, aki a lökhárítóján autózott a 3. körig, amikoris megelőzte és nyerte a futamot. Kotán Péter, aki már igencsak kezdi megszokni a Fordot, egyre biztosabban és egyre gyorsabban autózgatott.

Nagy Attila kivárásos alapon autózott a Forddal, de meg kellett elégednie a 4. hellyel. Nem sok jót mondhatna az 5. helyen autózó Gál Zoli sem, aki a nagy porban hamarabb akart befordulni egy kanyarba, mint kellett volna, és egy pillanat alatt rommá zúzta az autót, amelyből szerencsére sértetlenül szállt ki! Az ő kiesése után került az 5. helyre az idei évben eddig szenzációs formát mutató Vajvoda Sándor a már nem éppen fiatal Skodájával! Igaz, hogy a maga kategóriájában nagyon jó, de még a Lanciák és Fordok között is megállja a helyét, de ehhez még egy olyan jó pilóta is kell, mint Vajvoda.

Így utólag mindent összevetve jó és

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

izgalmas versenyt láthatott a nagyérdemű közönség.

Aki még nem volt rallyecross versenyen, ajánlom, hogy a közeljövőben nézzen meg egyet. Valószínű, hogy nem az lesz az utolsó is.

Eredmények: Div. I.: 1. Bubor Zoltán (Lancia), 2. Szabó József (Toyota), 3. Balázs András (Mazda). Div II.: 1. Kotán Péter (Ford), 2. Keszler Mátyás (Lancia), 3. Fodor György (Toyota). H. csop.: 1. Gál Csaba (Porsche), 2. Móczár Péter (Lancia), 3. Nagy Sándor (Ford). H. csop. 1600 cm^3 alatt: 1. Vajvoda Sándor (Skoda), 2. Kámán Gábor (Skoda), 3. Szijj L. Csaba (Skoda).

K. ATI



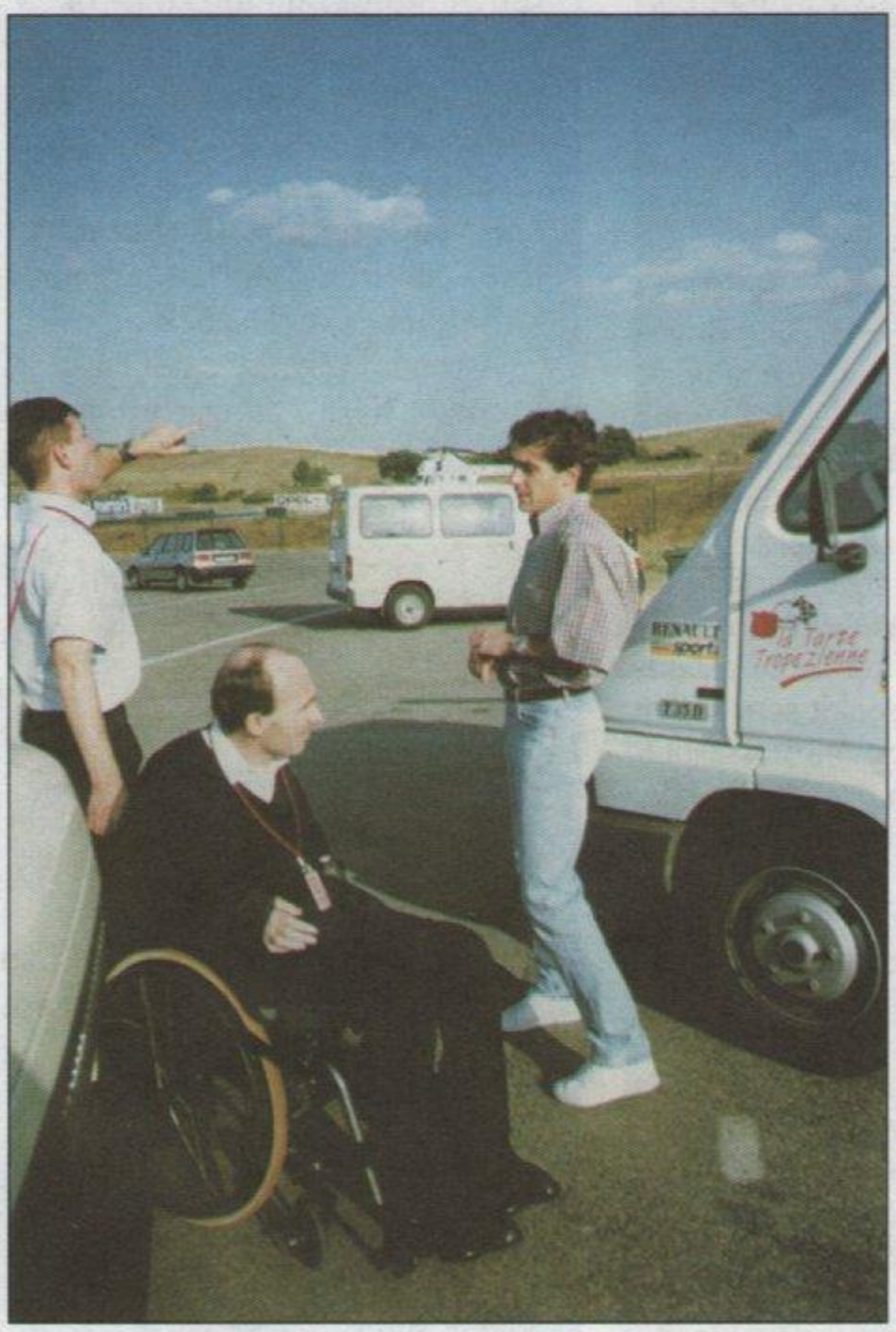
Segélynyújtás másfél percen belül

Kilencedik alkalommal rendezünk Forma 1-et a Hungaroringen. Az eddigi 8 Magyar Nagydíj egészségügyi biztosítását az Országos Mentőszolgálat látta el. Nemcsak a 26 körbe-körbe száguldó versenyző, hanem a segítőik, a versenybírák, valamint nem utolsósorban a nézők életéért, testi épségéért is felelősek. Dr. Andics László mentőfőorvos, a Budapesti Mentőszervezet vezetője irányítja ezt a felelősségteljes munkát. Őt kérdeztem, mi történik a pályán balesetet szenvedő versenyzővel?

– Úgy helyezkedünk el a pálya szélén, hogy bárhol is történik a baj, 90 másodpercen belül hatékonyan megkezdhessük a mentést. Hét mentőgépkocsink áll készenlétben a 4 kilométer hosszú körpálya mentén. Mindegyikben egy mentőorvos és egy mentőápoló ül készenlétben a verseny alatt. Az ajtót nem szabad kinyitni, hogy azonnal indulhassanak.

A pálya mentén 15 orvos áll gyalogosan készenlétben. Orvosi táskájukban vérzéscsillapító és lélegeztető készülék van. A bajt ők észlelik legelőször és jelentik nekem rádión. Jómagam a verseny alatt a toronyban a versenyigazgató mellett foglalok helyet.

A balesetet a 25 poszt valamelyike is látja – esetleg több is –, s a posztvezető is jelenti rádión. Rögtön betartják a sárga zászlót, s az orvos befut a sérülthöz. A versenyzőt nem veheti ki a kocsiból, csak a sisakját veheti le, hogy légutat biztosíthasson, ruben-ballonnal lélegeztethessen, valamint vérzést csillapíthasson. A legközelebbi mentőautó rádióutasításra indul. Nekik mindig a verseny szerinti menetirányban kell menni, nem mehetnek szemben az 1-200 kilométeres sebességgel haladó versenyzőkkel. Mindig úgy kell megállni a sérültnél, hogy a mentőkocsi védje a sérültet és a mentésben résztvevőket a többi versenyzőtől.



Lehet, hogy épp a mentőhelikopterre várva beszélte meg tavaly Frank Williams Ayrton Sennával az idei közös munkát

Bolgár Iván felvétele

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Még az odaérkező mentőkocsi személyzete sem veheti ki a versenyzőt, csak a 6 fős KED-csapat. Belőlük kettő van a Forma 1-en, a pálya két ellentétes pontján. Ők is csak menetirányban indulhatnak rádióutasításra. Először a Schancz-gallért teszik a versenyző nyakára, hogy az esetleges nyakcsigolyatörés szövédményét kivédjék. (Ilyet láthattunk Horn Gyulán is, amikor lekerült fejéről a korona.) Ezután kerül a versenyző fejére és felső testére a KED-mellény, mely rögzíti gerincét. A vállakon lévő fogok segítségével könnyebb kiemelni a szűk autóból a sérültet. Közben a lábára is vigyázni kell, nehogy beakadjon a pedálok közé. A sérültet azután szükség esetén a mentőkocsi vákuum-matracába is beteszik, ha combcsont-, vagy lábszártörése van, s a torony közelében lévő Medicar Centerbe szállítják.

A pálya szélén külön autóban foglal helyet Watkins doktor. Az idegsebész professzor mind a 16 versenyen ott van, kíséri az utazó cirkuszt kontinensről kontinensre. Ő is odaér a versenyzőhöz, s az ellátással, szállítással kapcsolatos szava szentírás. A pályához tartozik még két technikai gyorsbeavatkozó orvosos kocsi is, mely a versenyző kiszabadításában, műszaki mentésben segít. Az ambulancián öt szakorvos várja a sérültet a megfelelő asszisztenciával. Van közöttük mellkas- és hasi sebész, aneszteziológus, belgyógyász, idegsebész és égési specialista. Ez látszatra több mint 5, de mindegyikük több szakhoz is ért. Zömük mentőorvos, de jön kolléga a versenyre a Honvéd és a János Kórházból is. A Medicar Centerben steril műtő, altatógép, röntgen áll rendelkezésre. Cél az életveszély elhárítása, és a sérült szállítható állapotba hozatala. A szállításra 3 mentőautó van készenlétben a könnyebb sérülteknek és 2 mentőhelikopter a súlyos, életveszélyes állapotban lévőknek. A budapesti kórházak közül ilyenkor az Országos Traumatológiai Intézet tart kiemelt ügyeletet. Nálunk a helikopter is le tud szállni.

A versenyen – s a péntek-szombati szabad- és időmérő edzésen – a szabadnapos mentődolgozók vesznek részt. Bérüket a Hungaroring Kft. adja. Állandóan ugyanaz a csapat dolgozik, csak kihalásos alapon lehet közéjük bekerülni. A gépkocsivezetők állandóan gyakorolják a közlekedést a pályán. Ezt szolgálja a csütörtöki „fantompróba" is a verseny előtt. Mindig a belső íven kell haladniuk, s csak a lehető legkisebb szögben keresztezhetik a pályát. Már a bemelegítő kör előtt legkisebb szögben keresztezhetik a pályát. Már a bemelegítő kör előtt be kell indítanunk a mentőautók motorját, a második kör végéig járó motorokkal kell várakozniuk. Csak rádióutasításra szabad leállítani a motort, s baleset esetén ugyancsak rádióutasításra azonnal kell indulniuk. Ezért is nem szabad az edzések és a futam idején senkinek sem kiszállni a kocsiból, nehogy időveszteséget okozzon a beszállás.

A nézők biztonságára szektoronként ügyel egy-egy mentőautó, s a főtribünnél egy rohamkocsi. Indokolt esetben elhagyhatja a helyszínt, és kórházba szállíthatja a beteget. Ilyenkor a szomszédos szektor egységének kell besegíteni. Egy infarktusos beteget azonnal kell szállítani, nincs idő szállítókocsira várni. Előfordult már olyan is az eddigi gyakorlatban, hogy a Medical Centerbe szállították a nézőt. Sajnos haláleset is előfordult 3 évvel ezelőtt. Egy német halt bele az izgalmakba a rajtnál.

Versenyzőkkel nem fordult még elő baleset a Magyar Nagydíjak történetében. A Hungaroring elég lassú és biztonságos pálya, a kanyarokban megfelelő kifutás, sebességet csillapító kavicságy található. A pálya neuralgikus pontjának érzem – folytatta a főorvos – a célegyenesbe bevezető és onnan kivezető egy-egy jobbos kanyart, valamint az A-B szektor környéki kanyarkombinációt. Motorversenyeken is itt szoktak bukások, kicsúszások lenni.

A mentőmunkát a Hungaroring Kft. fizeti. A Forma 1-en kívül a Hungaroringen zajló egyéb versenyeken is biztosítunk, de itt csökkentett létszámmal. Vállalunk egyéb feladatot is. Néhány éve több őszi napon át a nemrég tragikus körülmények között elhunyt Ayrton Senna tesztelte kocsiját, s mi 9 órától 18 óráig teljes készültségben voltunk. 9 órán keresztül szinte végig a pályán volt, rótta a köröket. Fantasztikus időket ment, hisz senkit sem kellett előzgetnie. Kért még egy óra hosszabbítást, s mindenki szívesen maradt 19 óráig, mert csodáltuk sportolói kitartását.

Mentőhelikopterünk a verseny előtt-után nem végzi bérmunkában a nézők szállítását, erre más légitársaság alakult. Williams urat viszont mindig mi szállítjuk ki a Ferihegyi Repülőtérre helikopterünkkel saját repülőjéhez a verseny után. Róla köztudomású, hogy mozgássérült. Mégse kéri, hogy szánalomból ingyen vigyük, hanem megfizeti munkánkat. Addig jó, amíg csak erre kell igénybe vennünk a helikoptert. Eddig egyszer sem kellett a versenyt súlyos baleset miatt piros zászlóval leállítani. Bízom abban, hogy idén se törik meg ez a hagyomány!

Zmeskall Z. Tamás

Ayrton Senna Verseny-Jármű Emlékkiállítás

Budapest, 1994. augusztus 12–13–14.
(IX. ker., Nagyvárad tér, Orczy Kert)

Nagy fába vágta fejszéjét a Glancz István, a Mikron SC raliversenyzője által vezetett szervező bizottság, amikor elhatározta, hogy Magyarországon először, olyan verseny-jármű kiállítást rendeznek, ahol, lehetőség szerint, az összes járműhöz kapcsolódó sportág verseny eszközeit kiállítják.

Az Ayrton Senna emlékének szentelt nagyszabású kiállításon a közönség nemcsak a legkülönfélébb versenyautókban gyönyörködhet. Szerepelnek majd versenymotorok, motorcsónakok, vitorláshajók, kerékpárok, sárkányrepülőgépek, hogy csak néhányat említsek a megszámlálhatatlan látnivaló közül.

A vendégek között, a hazai sportolók mellett, várhatólag neves külföldiek is ott lesznek.

A rendezvény egyidőben lesz a Forma-1 hazai, hungaroringi futamával, így amennyiben elfogadják a meghívást, több Forma-1-es versenyző is részt vesz a kiállításon.

Egésznapos műsor szórakoztatja majd a közönséget és a kiállítókat. Neves zenekarokon kívül, lesz a park taván Jet Ski bemutató, műrepülő modell bemutató, és bringóhintó verseny autóversenyzőknek, hogy a különféle vetélkedőkről ne is beszéljek.

A rendezők minden kiállítani szándékozó jelentkezését szeretettel várják, legyen versenyjárműve akár gördeszka, akár szánkó, veterán autó, netán tengeralattjáró.

Jelentkezni a következő címen és telefonszámon lehet:

Glancz István 1132 Budapest, Visegrádi u. 14. 3. e. 3. a.

Telefon: 131-26-40

Ördögh Miklós

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Turáni Tamás: a tradíció folytatódik

Köztudott, hogy édesapád is versenyzett. Ő milyen autóval indult, annak idején?

– Ladával ment hegyen, azonkívül olyan nagyságoknak navigált, mint Rusznyák István, Turán Frici, majd Petró Lajos.

Mikor hagyta abba az aktív sportot?

– Úgy, 10–15 éve, én még gyerek voltam.

Ezek szerint már egész kis korodban, szinte az anyatejjel benzingőzt szívtál. Mikor kezdted a versenyzést?

– 1992-ben indultam Rallye II-ben, amit néhány év szlalomozás előzött meg, ahol édesanyám autóját „teszteltem".

Milyen autóval versenyzel?

– Egy A csoportos Trabantom van.

Ez a versenygép hány lóerős?

– Jó kérdés, gőzöm sincs, de sosem elég, az biztos.

Ki tuningolta a motort?

– Ezt az „erőművet", amivel az idén már Rallye I-ben versenyzünk, Kuhár Antal és Komora Ferenc építette.

A múlt évben milyen eredményt értetek el?

– 1993-ban, Rallye II-ben, kategória III-ok lettünk, navigátorommal, Bagossy Zoltánnal.

Volt-e valami szerepe édesapádnak abban, hogy Te is versenyzel?

– Rengeteg, kis korom óta, szinte az összes versenyén ott voltam, majd amikor komolyra fordult a dolog, megpróbált lebeszélni. Ez adta a végső lökést.

Atyád ellátogat a versenyeidre?

– Igen, azóta fordult a kocka, most Ő jár engem megnézni.

Mennyivel jelent nagyobb erőpróbát szá-modra az első osztály, a tavalyi másodosztályhoz képest?

– Leginkább, talán anyagilag, de állóképesség tekintetében sem ugyan az, akár a fizikai oldalát vesszük, akár a technikait.

Nem veti vissza a lelkesedésedet, hogy az A csoport, 1300-as kategóriájában kell küzdened a Trabival?

– Igazából ezt az évet, tanuló évnek szánom, így különösebben nem zavar.

Mit vársz a Budapest Rallye-tól?

– Célba kell érnünk! Megpróbálunk minél jobb helyezést elérni, hogy kedvében járhassunk szponzorainknak, az UNIX TRADE Kft.-nek és Pesti Tomi gumiszerelőnek.

Milyen egyesületben kezdtél versenyezni?

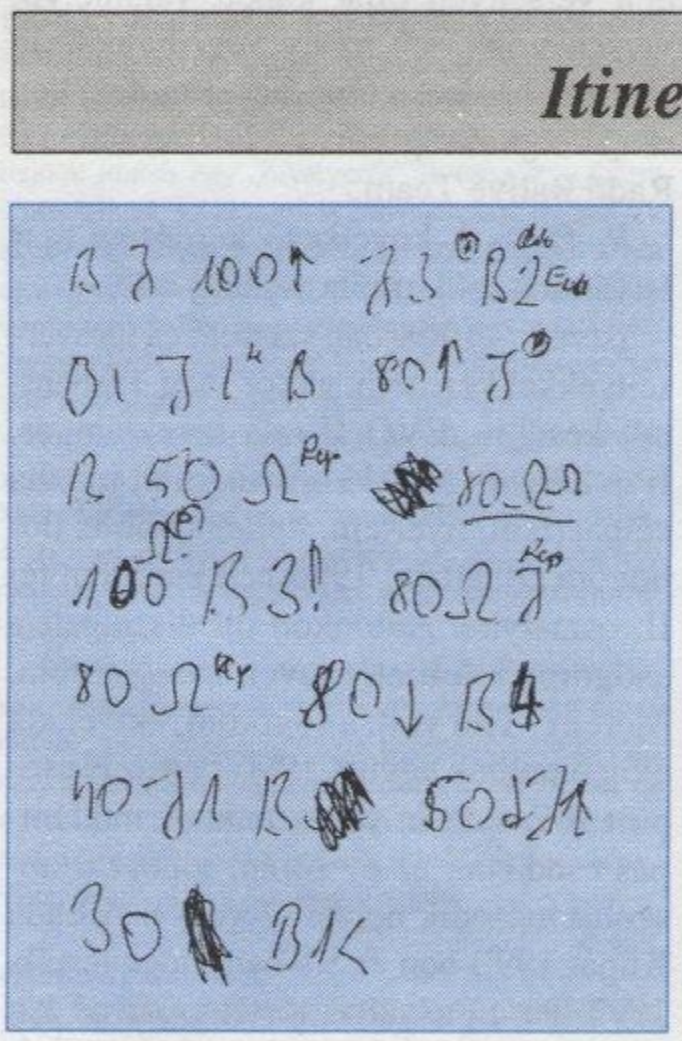
– A Flotta Press Autósport Egyesületben kezdtem, amely sajnos nemrég megszűnt, így jelenleg az ország legnagyobb létszámú autósport egyesületében versenyzem, a budapesti, EL-TON & VARÁZS GARÁZS SE-ben.

Ördögh Miklós

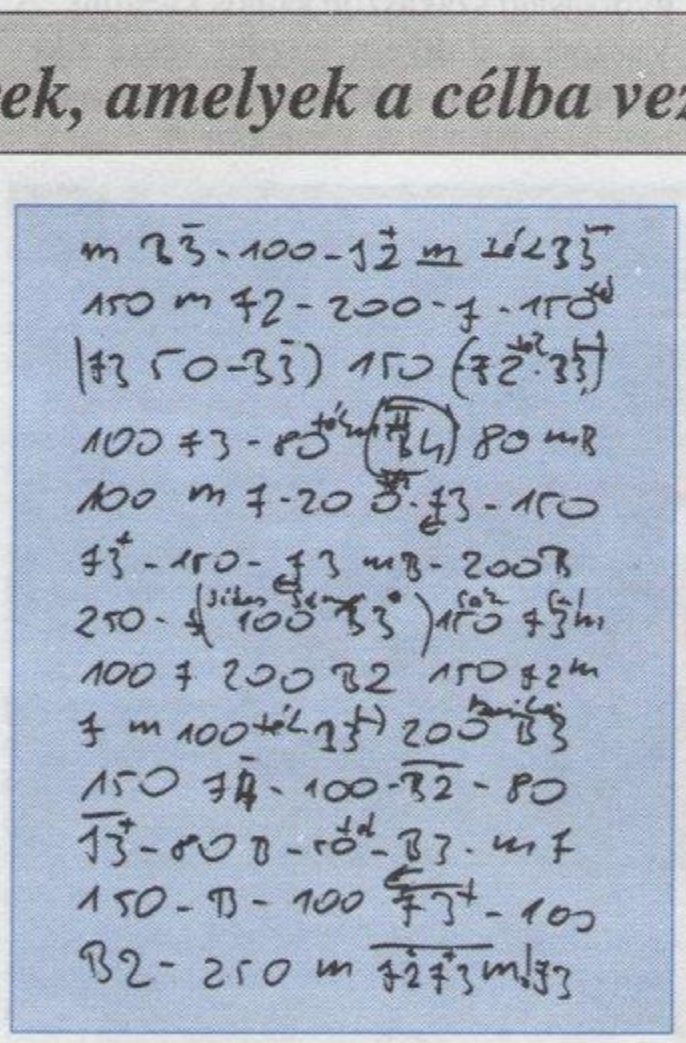


Nem könnyű úton maradni (Foto Klima)

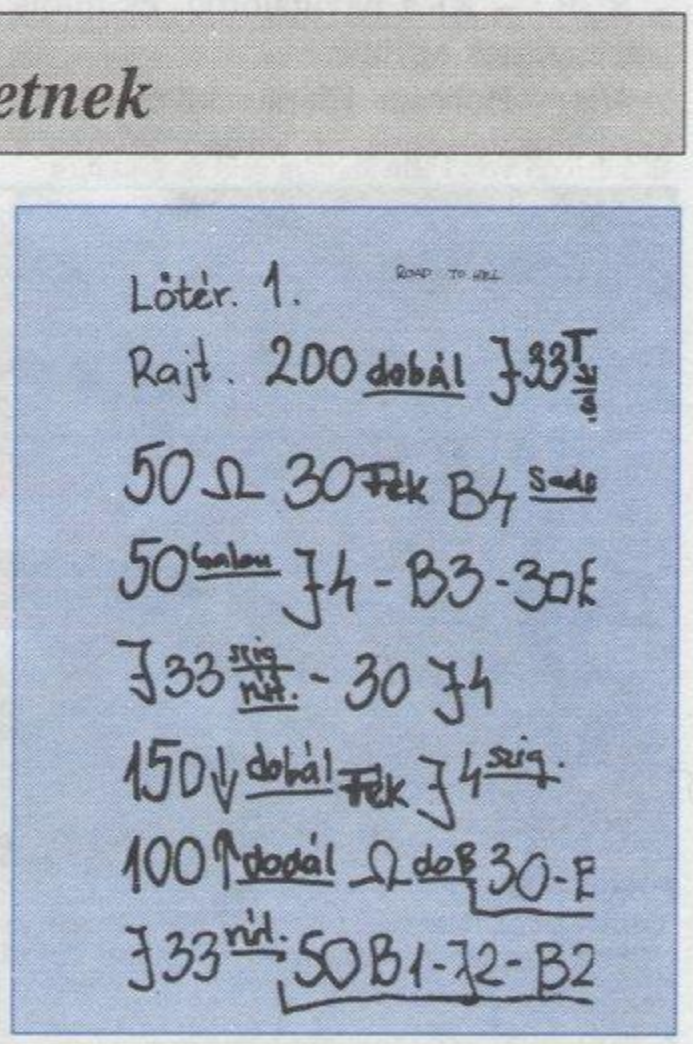
Itinerek, amelyek a célba vezetnek



Érdi–Varga páros itinerje



Hideg–Bán páros itinerje



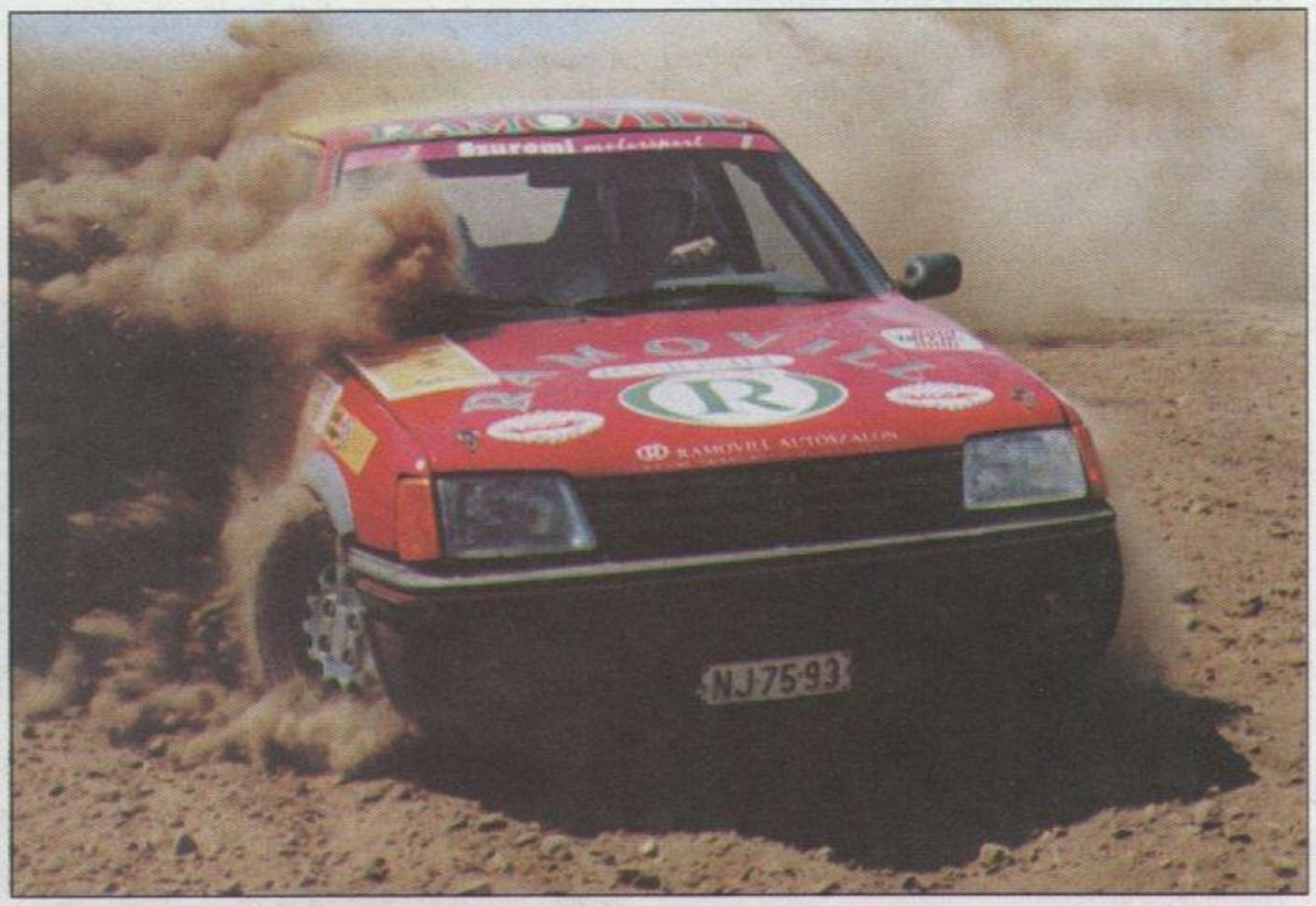
Nagy–Király páros itinerje

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Radó Rallye Team

Egy család, két versenyző?



Talán nemcsak Magyarországon egyedül álló a dunaharaszti Radó házaspár, náluk ugyanis feleség, férj külön-külön autóban versenyez, vezetőként.

Radóné Sisák Marika, rendkívül csinos fiatal hölgy, akiről az ember legmerészebb álmában sem gondolná, hogy raliversenyző. Hozzá szól első kérdésem, mikor kerültél szorosabb kapcsolatba az autósporttal?

Marika: – 1991-ben indultam először túraversenyen, Lada 2105-össel, majd 1993-ban következett a Rallye II., ahol az éves bajnokságban kategória 5. helyet sikerült elérni.

Rallye Press: – Mivel foglalkozol, amikor éppen nem versenyzel?

M.: – Egyesületünk szakosztályvezetői teendőit látom el, egyébként óvónő vagyok.

R. P.: – A múlt évben ültél át a Ladából egy Peugeot 205 GTI, N csoportos 1600-as versenyautóba, milyen volt a hátsókerék hajtás után a fronthajtás?

M.: – Több mint tíz éve vezetek, ennek ellenére nem volt könnyű megszokni, hogy ez az autó nagyobb tempónál szereti tolni az orrát.

R. P.: – Ki a navigátorod, és mióta versenyeztek együtt?

M.: – Horváth Klára, akivel együtt kezdtünk versenyezni, kitűnő navigátor és legfőbb erénye, hogy csak néha fél mellettem, bár ez csak utólag szokott kiderülni.

R. P.: – Tavaly kategória 3-ik helyen végeztetek, hogy alakul az idei szezon?

M.: – Az esztergomi ralin dobogós helyről kuplunghiba miatt az utolsó előtti gyorsasági szakaszon sajnos kiestünk. A Veszprém Rallye-n viszont végre sikerült megnyerni a kategóriát, N csoportban 2-ok lettünk és abszolútban 4-ikek.

R. P.: – Akkor volt mit ünnepelnetek. Az egyesületben hány versenyzőpáros van jelenleg?

M.: – Első osztályban egy autónk indul, férjem, Radó István vezetésével. Másodosztályban 5 párosunk van és egy túraversenyzőnk. A tavalyi évben minden versenyen díjat kapott valamelyik versenyzőnk, sőt az év végi bajnokság szerint, ha lett volna az elmúlt évben csapatbajnokság kiírva, első lett volna a Radó Rallye Team.

R. P.: – A következő kérdésem már Istvánhoz szól, mióta versenyzel?

István: – 1968-ban szlalom és túraversenyekkel kezdtem, akkor még Trabanttal, később „EVO II-es", kereklámpás, IP-s Zsigulival. Akkoriban, mint ma, ha célbaértem, nyertem, de legalább is dobogóra állhattam. 1990-ben kerültem fel II. osztályba. Autónkon ott díszelgett a „sógorok" felirat, mivel navigátorom, Merényi Tibi volt, a sógorom, akivel két évig mentünk együtt. 1990-ben az N csoport II-ik helyén végeztünk a kereklámpás csodával, az év során, többször abszolút második helyet szerezve. A Lada Kupát 1990-ben és 91-ben megnyertük. 1992-ben típusváltás történt, bár ne lett volna, mindenesetre már első osztályban



FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

harcoltunk a technikával. Ismerkedtünk a Peugeot műszaki felépítésével, általában gyorsasági közepén. Csak az év utolsó versenyén sikerült célba érnünk, ott viszont nyertük a kategóriát. Belefáradtam az autóval való küzdelembe és még nagyobba tenyereltem... Beleszerettem egy Lancia Delta Integraléba. Sjnos a szerelem nem volt kölcsönös. Rosszabb volt, mint egy házasság, ugyanis a feleségem nem viszi el minden pénzemet. Végül is hamar szakítottunk, miután az 1993-as Salgó Rallye-n cserben hagyott, hála „Cigánynak", sikerült megválnom az autótól.

R. P.: – Csöbörből vissza a vödörbe, ismét következett a Peugeot, igaz?

I.: – Így van, mivel azonban a mezőny nagy részének én „faragom" az autóját, a sajátomra soha nem marad elég idő, ezért, idén „kész" versenyautót vettem, ami „kész is lett"! Idén, az eddigi három futam mindegyikén ki kellett állnunk valamilyen műszaki probléma miatt. Bár a veszprémi verseny után már úgy döntöttem, elég, mégis tovább folytatom a versenyzést, és ebben Te is hibás vagy, mert megint meggyőztél!

R. P.: – Azért, nagyon, biztos nem haragszol rám. Ezek szerint marad a Peugeot 205 GTI 1600-as?

I.: – Marad, de saját kezűleg építem.

R. P.: – Marad az N csoport is?

I.: – Természetesen.

R. P.: – Ki volt eddig a legjobb navigátorod?

I.: – Mind jó volt, de talán a legjobb ifj. Merényi Tibor, aki az ÁFOR SC szakosztályvezetőjének a fia.

R. P.: – Kik a támogatóitok?

I.: – Akik nélkül nem tudnánk versenyezni: a Dunakenyér Rt., a dunaharaszti Pécsi Testvérek Autósáruház, Szigethalom, Budalakk Rt., R és Mayer Kft., Szigethalom, a Karl és Társai Bt., az Autóitató Kft., Dunaharaszti. De legnagyobb szponzorunk a családi kassza.

R. P.: – Visszakanyarodva az autódhoz, úgy látszik, csak rali iszonya van, mert az összes szlalom, és túraversenyen, amin elindulsz vele, megnyered, hogy van ez?

I.: – Valószínűleg csak néhány méteres gyorsulási versenyen lenne szabad indulni vele, azon talán végig érne.

Mindezek ellenére optimista vagyok, hiszen még hátra van legalább három verseny és tavaly is csak ennyin értünk célba, mégis bajnokságot nyertünk.

R. P.: – Edina, 7, éves kislányotok hogyan éli meg szülei sportját?

M.: – Ha díjat hozunk, annak nagyon örül, de ez természetes, hiszen benzingőzben nevelkedik.

R. P.: – Mit szólnátok, ha egy szép napon bejelentené, hogy ő is versenyezni szeretne?

M.: – Nem örülnék, de nem is ellenezném.

I.: – Ezt el is várom tőle és maximálisan támogatni fogom!

R. P.: – Úgy legyen!

Ördögh Miklós

Románia Rali EB-futam

Magyarok a rajtnál

Ez év júniusában bonyolították le Nagybányán a Románia Ralit, amely egyben egy ötszörös szorzójú Eb-futam. Ezen – végre – Ranga és Maksa is megmérettetett.

Ott volt a rajtnál a bolgár Petrov ('94-es Arany Homok hússzoros EB 4. helyezett) –, akinek nem szűkmarkúak a szponzorai, ugyanis készpénzzel fizetett Angliában a gyári versenyautóért és tréningautóért –, aztán az osztrák Weinsengruber, tavalyi N-es bajnok immár egy „bivalyerős" A csoportos Sierre Cosworthtal. Az olaszok is képviseltették magukat a közönségkedvenc Berti és az ifjú titán Caldani révén egy-egy izmos Lanciával. Az angolok N-es mezője – végig utazva Európán – Joannides, egy gyári jobb kormányos N-es autóval érkezett és természetesen ott volt a mi „Laci Rangánk és Imi Maksánk"!

Óriási szeretet fogadta Rangáékat és a tavalyi versenyen hét pályán csúcsot autózó Maksát! Rangát külön figyelem kísérte, hiszen egyik fő szponzorának, a Shellnek romániai képviselete volt az EB-futam fő támogatója, de az egész város megmozdult a rendezvény érdekében!

Soha nem gondoltam volna, hogy Romániában kell megtudnom és tapasztalnom, hogy miért nincs nálunk még, az ország egyik legkedveltebb és legnézettebb versenyágában a raliban EB-futam és miért van a sokak által fenntartással fogadott romániai közegben már ötszörös minősítésű verseny. Több pontban tudnám összefoglalni:

1. Minden a versenyzőkért, csapatokért, újságírókért, nézőkért történik.

2. Törekedtek kiváló minőségű pályákat kijelölni a Máramarosi-havasokban. Ahol a tél megviselte az aszfaltot, ott akár az egész pályát újra aszfaltozták!

3. A verseny előtt tíz nappal minden gyorsasági rajtját, célját, stop beíróját felfestették, megszámozták! Akár a rajtidőket is odapingálhatták volna, annyira pontosan zaljott minden. A gyorsaságik mentén egyméteres sávban lekaszálták az aljnövényzetet.

4. Az órák minden pontos századmásodpercnyi pontossággal együtt jártak. Ezek után az időméréssel kapcsolatban senkinek nem merülhetett fel semmilyen feltételezése!

5. A sajtótájékoztató után, ahol több mint száz újságíró, tv-s, rádiós jelenlétében Petrov, Ranga, Weisengruber jelent meg, nincs olyan román, aki ne tudná újságból, rádióból, hogy Rangát a Marlboro, a Shell, a Lippai Rt. támogatja.

6. A Shell vezérletével és egy lelkes nagybányai csapat szervezésében egy egész ország akarja a még nagyobb minősítésű versenyt. A Shell úgy segít, hogy nincs még Romániában üzemanyagkútja, csak kenőanyagkat forgalmaz, de kétlem, hogy a kutak elkészülte után lesz olyan román, amely elkerülné őket a tankolásnál.

Az újságírókat olyan színes monitorú számítógépek segítették, amelyből pontosan tudtuk, hogy Maksáék hol estek be a 2. gyorson az árokba, hogy ezt defekt okozta, mennyit tötöttek ott, kik, mikor emelték ki őket, hogy Rangáék melyik gyorson álltak meg, mi volt a hiba oka, hogy az előtte lévő időellenőrzőn még látták és pontosan mikor adták fel.

Mert sajnos feladták! Az első gyorsasági második kilométere után ledobta a turbócsövet az autó, így autóztak 4 gyorsaságin keresztül, ami 4 perc 17 mp-s hátrányt jelentett rögtön az elején. De nem adták fel, sok volt még hátra, hiszen EB szinten nem 4-5 pálya van 15 alkalommal összesen, hanem 16-féle pályából 36 gyorsaságit jelöltek ki! Rangáék tudták, hogy nincs minden veszve, és óriási tempóban, űzve-hajtva a négyéves Lanciát és a mezőnyt csörtettek előre! A 12. gyorsasági szakaszig már négy gyorsot ők nyertek, és az abszolút 24. helyről már a negyediken autóztak, mikor a motor 4. hengerében a dugattyú nem kívánt tovább szerepelni az Európa-bajnokságon!

Maksáék az első gyorsra már késve érkeztek és sajnos a szerencse sem kísérte őket. Egy hirtelen defekt után nem tudta az autót egyenesbe hozni és becsúsztak egy árokba, ahonnan 29 perc után kemény kézimunka után a nézők rakták vissza őket a pályára! Imréék akkora hátrányba kerültek, hogy feladni kényszerültek a versenyt.

Pedig Rangáéknak volt esélyük a győzelemre – de szép lett volna –, mert Weisengruber vezető helyről szaltózott az árokba, Petrov ugyanilyen pozícióból „csak" oldalára döntötte a méregdrága Cosworthot, szóval lett volna esély felzárkózni. De, mint Ranga mondta, ha „ha-val" kezdődő mondatoknak nincs jelentősége! Talán jövőre.

Reméljük – román rendezőkkel együtt –, hogy a MAMSZ vezetői betekintvén az 1995-ös nemzetközi versenynaptárba, véglegesen úgy állítják össze a hazai programot, hogy legjobbjaink legalább a közeli országokban zajló EB-futamokon vehessenek részt, ne kelljen egy Veszprém Rali edzés miatt lemondani egy tízszeres EB-t! Mert „Laci Rangát és Imi Maksát" jövőre is várják a rendezők!

Kósa András

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

„Nem indulok, mégis ott vagyok, s ez a lényeg!"

Hideg János „karikás" kanyarjai



Rallye Press: – Hallani véltünk olyan pletykákat, miszerint visszavonulsz a raliversenyzéstől. Igaz-e a mende-monda?

Hideg J.: – Pillanatnyilag én ezt így nem merem kijelenteni, ez nem megy olyan könnyen 20 éves versenyzés után... Most 43 éves vagyok, s ebben az évben ünnepelhetném a 20 éves autóversenyzői pályafutásomat! Igaz, a raliban a fiam javára le kellett mondanom az aktív versenyzésről, noha előfutóként itt-ott mentünk, de pl. tavaly ralikrosszban még indultam a Forddal.

R. P.: – A fiadat te vitted bele az autósportba vagy ment magától?

Hideg: – Soha nem erőltettem, befolyásoltam, hogy folytassa pályafutásomat, önszántából, s ami fontos, önerőből kezdett versenyezni. Krisztián jelenleg katona, így most kisebb szünetet kénytelen beiktatni, de kezdetnek nagyon szép eredmény volt tőle, hogy az első ralikrosszos évében Ranga Laci után 2. lett! Igaz, nem a legerősebb kategóriában, de hát egy Ladával nem lehet ott indulni. Az 1600-as A-s Ladájával hasonló időket produkál, mint a legjobbak, s ez ad neki önbizalmat a folytatáshoz. Ezért is hagyom én egy időre most abba az aktív ralizást: egy családban egy főnek is nagyon nehéz önerőből csinálnia ezt... Tehát még nem jelenteném be a visszavonulásomat. Amint egy kicsit jobb anyagiak adódnak és egy olyan ütőképes autó, akkor biztosan felhúzom a bukósisakot, és megyek!

R. P.: – Milyen autó lenne adott esetben az „álmaid raliautója"?

Hideg J.: – Nincs ilyen... nekem jó volna bármilyen, csak menjen rendesen. Nyilván, mint a Fordhoz szokott versenyző, talán egy újabb Forddal eredményesebb lennék, de amúgy teljesen mindegy, milyen márka: lehetőleg összkerekes legyen, mert kétkerékhajtásúval a mai mezőnyben már nem lehet igazán labdába rúgni. Ha itt valaki nem fejlődik együtt a technikával, abban a szent pillanatban kiesik az első 10-ből!

R. P.: – Húsz éves rutinodból, tapasztalatodból mit tudsz átadni, mint a legfontosabbat a fiadnak?

Hideg: – Először is azokat, amiket a raliban nem kell megcsinálni, amikre mi hosszú évek során saját kárunkon rájöttünk. A Ladákat ma még nem szabad leírni, mert egy ilyen Gruppe A-s Ladával ott lehet lenni az abszolútban! Tehát próbálom rávezetni őket, a felesleges elkerülésére. Pl. a futómű erősítgetésével másik alkatrész kárát okozzuk; hiába erősítünk meg valamely elemet, ha a másik, amihez kapcsolódik, nem bírja és szétmegy. Egy raliautót alulról kell felépíteni, szisztematikusan, semmit sem átlépve, kihagyva. De érdekes módon, nem mindig fogadják meg tanácsaimat, s rájöttem, talán nem is kéne mindig, mindenben kezüket fogni. Szintúgy a vezetési fogásokban: amikor mondom, most itt nem kell menni, szinte biztos, hogy történik valami; kerék nélkül, trapézon érkezik célba, stb. Mindenkit hagyni kell, mert lehet, csak megzavarom vele... talán jobb lesz, ha a saját útját járja és kitapasztal mindent a saját bőrén. De ezzel együtt is jóval könnyebb nekik, mint hajdanán nekünk, mert nekünk akkor senki nem mondott semmit.

R. P.: – Melyik korszakodra emlékszel vissza legszívesebben?

Hideg J.: – Hadd ne számoljam ki az évet: amikor 20–25 évesek voltunk! Mert fiatalok voltunk, tele hévvel, lázzal. És sokkal kiegyenlítettebb volt a műszaki háttér: persze, voltak autók között különbségek, hogyne lettek volna! De nem akkorák, mint ma! És többen voltunk egy kategóriában, néha húszan is. Mondjuk öten mentünk egyforma időt, csak másodpercnyi eltérésekkel. Ma ez ritkán fordul elő, legtöbbször percnyi különbségek jönnek ki már az első tíz helyezettnél. Hogy ez mitől adódhat? Ma már elsősorban attól, nem mindegy, hogy egy raliautó 10 millióba vagy 15 millióba kerül! Szerintem emberek között ekkora különbség nincsen: ezek a fiatal fiúk és a velük együtt versengő korombeliek mind nagyon profi módon kezelik az autót! És hidd el, ha egy komoly raliautóba beülnék, némi gyakorlás után én is mennék olyan időket! Egy hónap gyakorlás után nem volna nagyon nagy különbség. Nyilván ehhez több éves rutin kell, és nagyon tehetséges vezető, de légy nyugodt, megközelítőleg azonos időket mennék én is egy korszerű raliautóval. Csak éppen anyagiak miatt nem tehetem...

R. P.: – A régi családias, baráti hangulat és kapcsolat a versenyzők, a klubok között mára alaposan megváltozott. Mi a véleményed erről?

Hideg J.: – Ez egyfelől teljesen természetes. A nagy szakosztályok megszűntek, csupa egyszemélyes, kisebb team működik ma, se idejük, se lehetőségük, mert akkor máshonnan jött a pénz, nem kellett idejük javarészét erre fordítani. Ma piaci szinten működik ez is, mint minden más, a magánversenyzés miatt nagyobb a rivalizálás, nem tud kialakulni olyan kötetlen hangulat. Régen belefért egy klubba a csóró gyerek is és a gazdag

RALLYE PRESS

Rallye Press sport havilap • Kiadó neve: Új Manager Press • Kiadásért felelős: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztető: Farkasné Gulyás Katalin • Főszerkesztető-helyettes: Fekete Kálmán • Főmunkatárs: Ördögh Miklós • Szerkesztőség: 7621 Pécs, Kassa u. 14. Telefon: (72) 313-329 Telefax: (72) 313-329 Üzenetrögzítő: (72) 313-329 • Szedés: Fülöpné Barna Judit • Tipográfia, tördelés: Németh János • Készült a DUPLEX-ROTA Kft. Nyomdájában Pécs, Megyeri út 66. Felelős vezető: Kecskés István

FIAT FIAT - Budai Autóház Kaposvár, Vár u. 16. Telefon: (82) 319-720 Fax: (82) 312-826

is. A gazdag meghívta vacsorára a csórót, és eldumáltak. Ma ilyen nincs, mert míg az egyik sátorban alszik, a másik drága szállodában, tehát nem is találkozhatnak össze... Manapság legjobban érzékelhető e különbség a versenyzés költségeiben. Egy csomó híres, jó régi pályáról kiszorultunk, helyette el kell fogadnunk, amiket kijelöltek, s ezek pedig gyakran autószaggatók. S ilyenkor ki húzza a rövidebbet? A csóró, mert nem cserélgetheti kedvére és gyorsaságinként a futóművet, mint sokan... Nagy különbség ám az egyik pályán murvára való futóművel, a simán pedig pályafutóművel autózni, de hát ez is csak csupán pénz kérdése...

R. P.: – Ha már itt tartunk: vannak-e szponzoraitok?

Hideg J.: – Hát ez a mi nagy problémánk, s emiatt estünk is vissza, hogy sosem voltak igazán nagy, tőkeerős szponzoraink. Soha életemben 250–300 ezer forint reklámpénznél többet nem kaptam. Persze, ennek is nagyon örültem és hálás vagyok érte! Kaposvári szinten az utóbbi időben ez nem jött össze, távolabbi kapcsolataink nincsenek. Krisztián versenyeztetése is egy baráti kör segítségén múlik: kaposvári autókereskedők, lakatosok, szerelők segítik, néha 15–20 ezer forintnak is nagyon lehet örülni, és már erre is rá vagyunk szorulva. Ebből már megoldódik a bezin, a szállás és a kaja...

R. P.: – Hogyan fest ma egy Lada raliköltségvetése?

Hideg J.: – Attól függ... Mert ha vesz valaki egy A-s felkészített Ladát, akkor kijön úgy félmillóból. Ha ugyanezt otthon akarja megépíteni, akkor jóval többe fog kerülni: szétszedni, mindent megerősíteni, akkor jóval többe fog kerülni: szétszedni, mindent megerősíteni, ma már az sem mindegy, milyen a bukócső, sebváltó, futómű, tuningolt motor, szóval akkor egymillió forintban kell gondolkodni. És egy Ladát lehet ebből házilag felépíteni. Az igaz, hogy egy ilyen Ladával a hazai mezőnyben az abszolút 10–12. helyen lehet valaki, ha mellette vezetni is tud kicsit. Ha ezt vesszük, akkor nem is olyan rossz eredmény ez. No, kihagytam, hogy ehhez hozzá jön még a versenyenkénti költség... Ja, és a gumik! Nagyon drágák, és egy spiccen lévő párosnak, ha nyerni akar, 5-6 garnitúra gumi kell egy versenyre... Ezeken felül, ha van nagyon nagy akarás és hit, ha adva van egy segítőkész baráti gárda, meg némi reklámpénz, akkor ha nagyon csóró módra is, de el lehet autózgatni, nyerni nem, de nem is ez a lényeg! Felfogás kérdése, ki, miért csinálja? Szenzációs érzés keresztbe-kasul száguldani, tapsot kapni a nézőktől egy-egy jól sikerült forduló után, és végül a célban leizzadva elkönyvelni egy újabb futamot! Persze, a megnyert verseny még fokozza ezt az élményt, de nem ez a lényeg! Hanem az esemény! A raliban ez az igazi: itt mindig történik valami, ha akarom, ha nem: a legsimább gyorsaságin is ezer kaland adódik útközben. A siker ugyanúgy további lendületet ad, mint néha a kudarc.

R. P.: – Fiad, Hideg Krisztián már Rali I-ben indul. Neki és a többi kezdőnek mit tudsz mesélni az itinerkészítésetekről?

Hideg J.: – Nagyon sokféle módszert és formát kipróbálhattam az évek során. Kezdetben magamtól, később a többiektől ellesve írtuk itinerjeinket. Eleinte nagyon sok információt jegyeztünk fel, de később rájöttünk, hogy nem jó... Ne értsd félre, de ma sok fiatalnál látom, annyira kidolgozott, olyan sok információval felépített itinerrel autóznak, hogy szinte fejből tudják a pályákat! Ami elsőre nem tűnik rossznak, de abban a pillanatban, ha kijutnak valamelyik külföldi ralira, rájönnek, hogy ott ez a módszer alkalmazhatatlan. Mert nagyon sok a hosszú, bonyolult gyorsasági, amiket nem lehet betanulni. És ilyenkor kell a letisztult, kevés, de a fontos információkat tartalmazó itiner, mert sokat lehet – és bizony kell is – improvizálni! És ez adja a raliversenyzés izgalmát! Nálam egyik ilyen fontos elem a „Bukkanó", ebből a legkisebbet is jelöltük, mert vizuálisan adott támpontot. Minden gyorsaságin kiválasztottam azt a 2-3 kanyart, amelyek valami miatt – szakadék, nagy fák stb. – különösen veszélyesnek tartottam, ezeket körrel jelölve „Karikás" kanyaroknak neveztük el. Ezek „rosszindulatú", nem szimpatikus kanyarok voltak, ahol „megüthettük" magunkat.

Fekete Kálmán

HEXÁN KFT

Vegyianyag-finomító,-Töltő és Kereskedelmi Kft.

(MOL RT. Dunai Finomító Gyártelep)
2443 Százhalombatta, Pf.: 32.
Telefon: (23) 352-818)
Fax: (23) 354-615

Szénhidrogén típusú finomvegyszerek
(benzol, toluol, xilol, petroléterek)
Festékipari higítók
(lakkbenzin, foltbenzin, petróleum, aromás, nitrohigító, terpenol)
Oldószerek
(speciál benzinek, aromás szénhidrogének)
Dunasol
(petróleum kályhákhoz)

Előállítása és nagykereskedelmi értékesítése termelői áron.

BOSCH

GSM 900 mobil telefonok

Car Tel SC

zsebtelefon 71 600 Ft + áfa

Car Tel kitt C

autóba szerelhető,

kihangosítható 70 000 Ft + áfa

Gépkocsijába a helyszínen beépítjük.

SIM-kártya kiadása a készülék vásárlásától számított 2 órán belül.



BOSCH autószerviz

Kaposvár, Kisgáti u. 15. Tel.:
82/417-975, 30/464-243

FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ
Bonyhád, Zrínyi u. 29.
Tel./Fax: (74) 351-730

HASZNÁLTAUTÓ-PIAC

Típus	Évj.	km	Tul.	Szín	Ár
Alfa Romeo 33 1,8DT	1988	111 000	1	szürke metál	420 000
FIAT UNO 1,3 d	1987	96 000	4	FEHÉR	290 000
Opel Record 2,0	1978	62 500	1	sárga	180 000
Pontiac Fiero 2,5	1984			fekete	350 000
FIAT Cabrio 1,5	1984	114 000	1	barna met.	350 000
FIAT Ritmo 1,7 D	1982	90 700	2	barna	190 000
BMW 524 TD	1983	134 400	2	szürke met.	320 000
Ford Escort 1,6 D	1986	92 000		piros	370 000
Mitsubischi Lancier 1,8 GL	1985	93 000	1	ezüst met.	330 000
Volvo 760 2,4 D	1985	179 000	1	fehér	55 000
BMW 315 1,6	1983	146 000	1	Zöld met.	280 000
Opel Ascona 1,6 D	1988	111 000	1	sárga	299 000
Renault 9 GTD 1,9 D	1987	100 400	2	bordó	399 000
VW LT 281	1979	232 000		fehér	399 000
Opel Kadett 1,3	1985	80 600	1	sárga	340 000
Peugeot 305 Combi 1,9 D	1984	182 000	1	ezüst met.	220 000
Volvo 340 1,6 D	1988	88 000	3	kék met.	440 000
FIAT Uno 75 IE	1988	59 000	1	fehér	399 000
Ford Escort 1,3	1981	66 000	1	ezüst met.	225 000
FIAT Tempra 1,6	1992	39 000	1	fehér	999 000
FIAT Regata SW 1,9 D	1986	114 000	2	zöld met.	310 000
FIAT Tipo 1,6	1989	49 000	1	fehér	580 000
Mazda 323 1,5	1986	140 000		szürke met.	340 000
FIAT Tipo 1,9 TD	1989	138 000	1	fehér	670 000
FIAT Uno 75 IE	1986	80 000		bordó	320 000
Ford Sierra 2,3 D	1986	134 000		fehér	350 000
Lancia Prisima TD	1986	90 000	1	ezüst met.	399 000
SEAT Ibiza 1,7 D	1987	80 000	1	kék met.	320 000
Isuzu Gemini 1,6 16 V	1989	98 000		fehér	730 000
Renault 18 1,6 Turbo	1984	72 000		ezést met.	330 000
Mazda 626 2,0 D	1987	760 000	1	ezüst met.	550 000
FIAT Ritmo D	1987	115 000	1	fehér	330 000
Lancia Delta TDS	1988	105 000	1	szürke met.	420 000
Ford Fiesta 1,1	1988	65 000	1	piros	440 000
Renault 11 1,4	1988	84 000	1	krémszínű	480 000
FIAT Tempra 1,6	1990	120 000		fehér	779 000
Peugeot 505 2,5 ID	1988		2	ezüst met.	385 000
Ford Escort 1,6 D	1986	115 000	2	fehér	400 000
FIAT UNO 60 BASE	1990	102 000	1	fehér	480 000
FIAT UNO 455	1989	96 400	2	szürke met.	420 000
VW 26 platós	1978	160 000		fehér	280 000
FIAT Ducato 18 DF	1989	81 000	1	fehér	1 125 000
Mitsubishi Galant 2,0 GLS	1987	113 000		ezüst met.	375 000
FIAT Croma 2,0	1988	121 900	1	piros	530 000
FIAT UNO 1,3 D	1990	70 600	3	fehér	530 000
FIAT Tipo 1,9 TD	1989	140 000	1	fehér	670 000
Lancia Delta 1,5	1984	65 600	3	fehér-kék	260 000
Lancia Prisma TD	1986	176 000		fehér	430 000
Lancia Prisma TD	1988	173 000	1	kék	440 000
FIAT Ducato Panorama	1986	150 000		fehér	750 000
FIAT Croma 2,5 TD	1988	180 000		barna met.	550 000
Nissan Cherry 1,3	1984	100 900	1	bordó met.	270 000
FIAT Tipo 1,7 D	1989	79 000	2	zöld met.	650 000
FIAT Tipo 1,7 D	1990	63 600	1	fehér	650 000
VW Golf 1,5 D	1980	77 000	1	drapp	180 000
FIAT Tipo 1,1	1990	79 000	1	fehér	620 000
BMW 316 1,6	1975	160 000	1	piros	170 000
FIAT Tempra 1,9 TD	1991	118 000	1	zöld met.	1 050 000
Ford Sierra 1,8 TD CL	1990	106 000		ezüst met.	770 000
FIAT Panda 4,4	1985	46 000	1	piros	240 000
Dacia 1310 TX	1989	45 000	1	kék	220 000

FIAT STOLL AUTÓHÁZ
Bonyhád, Zrínyi u. 29. – Tel./Fax: (74) 351-730

Bakos Zsolt – Trabant A 6

Valaki beszólt az ablakon...

...és kezdődött a gond Zsolti számára. De ne vágjunk a dolgok elibe! Mint azt korábban is kinyilatkoztattuk, ha nem is sűrűn, de időnként helyet kívánunk adni a nem híres, nem bajnok, és még ismert versenyzőknek is, ha éppen van valami érdekes sztorijuk, mondanivalójuk. Következzék tehát egy salgótarjáni versenyző, aki egyszuszra adta elő mondókáját.

Bakos Zsolt: – Mivel Salgótarjánban nőttem fel, hamar megfertőződtem a rali benzingőzös levegőjével. És már 13 éves koromban eldöntöttem, ha szakad, ha törtik, én versenyző leszek! Elcsentem a szüleim vadonatúj Trabiját, és körbeszáguldoztam vele a Salgó Rali gyorsasági pályáit, mígnem egy felelőtlen pillanatomban kézifékes fordulót kíséreltem meg és... fejtetőn landoltam az árokban. Nahát, ez volt az a pillanat, amikor eltökéltem, hogy ralizni fogok! Akkor éppen az a Kromberger Zsolti ült mellettem, aki jelenleg az A 6-os kategóriában versenyzik. Az elhatározásom 1993-ban vált valóra, amikor Medve Sándornak navigálva a X. Mogürt Salgó Ralin az A 6-os kategóriában 5. helyezést értünk el. De én vezetni szerettem volna! Vettem egy N 1-es Trabantot és elkezdtem túrázni, de sajnos, az eredmények még várattak magukra... Illetve, ki tudja, ugyanis négy versenyből háromszor kategória ötödikek lettünk.

No, azután jött a miskolci verseny, ahol megelégelvén az örökös 5. helyünket, azt mondtam: vagy jobb helyezést érünk el vagy „összecsukjuk" a Trabit. Nem titok, ez utóbbi jött be... Az úgy történt, hogy az utolsó gyorsasági rajtjánál beszólt valaki az ablakon, hogy ...„az időtök szerint dobogón vagytok!" Bár csak ne tette volna: eszembe jutott a késésért kapott 10 mp-s büntetőnk, és elkezdtem sietni... Már a cél felé repesztettünk, amikor jött egy 300 egyenes, erős lejtővel, majd Bukkanó és Bal 4! Én meg úgy „ezerrel" érkeztem bele a kombinációba, a dobbantó akkorát dobott rajtunk, hogy a Bal 4 melletti árokba repültünk, s ott bukfenchegyeket „adtunk elő". Mikor megálltunk, a Trabi kasznijából csak egy vázkeret maradt... nekünk szerencsére – addig! – nem esett bajunk. De nem így Hetei Imre navigátorom, aki kiszállva a roncsból, elesett egy „hatalmas" kavicsban és leverte térdéről a bőrt... Ezek után elhisszük, hogy a rali veszélyes sport...

Az 1994-es évem jól is kezdődött, meg nem. „Nem jól", mert navigátor hiánya miatt „kénytelen" voltam beülni Kovács András barátom mellé az A 6-os Trabijába navigálni, másrészt valóban jól folytatódott, mert mindjárt az első versenyünkön, Esztergomban kategória másodikak lettünk, s az első hely is csak 5 mp-n múlott... Úgy érzem, idén nagyon jól sikerült az Erdei Zsolt által készített motor! Ezúton szeretném megköszönni az egyetlen támogatónknak bizalmát és segítségét megköszönni, a Budapesti Poszter Galériának!

Lejegyezte: F. K.

FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Ralimesék

Klink János, mint szervizes a Monte Carló Rallye-n

A hazai autósport nagy öregjei, szerintem már annyi anekdotát, történetet hordoznak magukban, hogy időnként önkéntelenül is kibuggyan belőlük. Így történt ez a pécsi hegyiverseny előestéjén is, amikor Klink János vendégeiként kóstolgattuk a rostonsültet, hozzá vörösbort szopogattunk, s hegyipálya depójában táborozó 52 éves versenyző mesélni kezdett.

Klink: – Barátságunk Klaus Fritzingerrel közel 10 éve tart. Én akkor még Toyotával versenyeztem, úgy ismerkedtünk össze, hogy alkatrészért mentem hozzá. Összebarátkoztunk s ez a mai napig is tart. Mondtam neki, nagyon szívesen elmennék a versenyműhelyébe tanulni. Fritzingert az idősebb rajongók jól ismerhetik, hiszen annak idején a legendás hírű, s mind a mai napig az egyik legizgalmasabb ralipályán, Farkasgyepűn többször is láthatták száguldani Toyota Celicájával. Tehát szívesen mentem volna hozzá tanulni, csakhogy ott lehessek. Egyik szezon végén felhívtam, hogy most ráérnék. Örült neki, akkor készítette fel a Toyotáját a soron következő Monte Carlo Rallye-ra. 21 napig dolgoztam neki reggel 8-tól éjfélig... s 8 kilót sikerült fogynom a 21 nap alatt... Egy vadonatúj autót szedtünk szét, s kezdtük a nulláról felépíteni, míg kemény munkával lett belőle egy Gruppe A-s versenyautó. Fritzinger úr bár 58 éves volt akkor, egy nagyon kemény, sportos alkatú és rendkívüli munkabírású ember. Amíg ő el nem fáradt, nem volt szabad leülni, s ő általában éjjel 11-ig, éjfélig bírta. Piszokul birta a tempót! Csakhamar rogyadoztam a kimerültségtől, amikor aztán lefogytam 8 kilót, már jobban bírtam. Nem erre számítottam, az biztos, de a lényeg, hogy elkészült a Gruppe A-s Toyota versenyautó. Megbeszéltük, hogy január 15-én lesz a rajt, pár napra hazajöttem, de 7-én már visszautaztam, hogy az indulásra való felkészülésben részt vegyek. Január 11-én indultunk Franciaországba, csapatunk 24 fős volt. Szervizautóink és a kakóautók is rogyásig lettek pakolva, főleg alkatrészekkel. A csapatnak külön szakácsa volt...

10 napig voltunk úton, s ezalatt – a versenyt is beleszámítva – 7000 km-t autóztam. Ebből 5 ezret a verseny alatt, amikor is a szervizpontokra kellett időben érkeznem. Autóztam 3 méteres hófalak között a lakóautóval fenn a Pireneusokban, 120–130 km-es sebességgel... De nemcsak ez jelentett megpróbáltatást, hanem pl. az is, hogy fent 2500 méteren még hó volt, lent Monte Carlóban meg 20 fok meleg. Olyan eldugott hegyi tájakon, tanyákon ment az utunk, hogy néha azt hittem, hogy a Holdon járunk... Ősi, vad vidékeken, mintha évszázadokat léptünk volna vissza. Egyszerűen nem volt a házakon ablak, pedig Franciaország nem egy elmaradott ország... és mégis, ott fönn a „sasfészekben" olyan keskeny utcákon jártunk, hogy szinte „élre fordítva" kellett autóznom. Láttam a hegyi emberek, normandok, bretonok egyszerű életvitelét, s ez nagyon nagy élmény volt! Olyan sziklakanyonokban közlekedtünk, hogy azt hittem, leviszi a lakóautó tetejét! Ezen a ralin részt venni – függetlenül a helyezéstől – már maga rang.

A szervezés is fantasztikus méretű volt! Mi ezt elképzelni sem tudjuk... Hatalmas tömegek zarándokoltak el a legeldugottabb helyekre is. Egyik faluban 22 tv-készüléken közvetítették a ralit. Mindenhol ökörsütés, fantasztikus vendéglátás! Látszott, hogy szívvügyük a Monte Carlo Rallye! Csodálatos volt látni, mennyire szeretik a versenyzőket, milyen népszerűségnek örvendhettek!

A szervizcsapat összhangja egy külön tanulmányt megérne. Nem a versenyző, sem a navigátor, hanem egy team-főnök irányítja az egészet. Hóna alatt egy 2 cm vastag füzettel, amiben az utolsó percig előre kidolgozott versenyterv volt, amiből minden szervizes kapott. Minden mérnöki pontossággal kidolgozva, naponta külön térképet kaptunk, pontos útvonaljelöléssel és időbeosztással. Mindannyiunknak át kellett tanulmányozni, s csak ezután vette kezdetét a nagy körforgás. Amikor szorított az idő, a versenyzőknek ki se kellett szállni az autójukból, felemeltük, s 8 ember ugrott alá, hogy tegye, ami éppen szükséges. Csupán a 30 perces etap-szünetben szállhattak ki Fritzingerék, hogy a fűtött sátorban melegedjenek kicsit. Meglepetések adódtak bőven: összekészítettünk 160 db kereket, amit a jeges, havas pályákra gyártottak. Megérkeztünk Saint Etienne-be, ahol a rajt volt, és kisütött a nap! Mindössze 1 gyorsaságin lehetett némi hóra számítani... A 160 kereket elrakhattuk tartalékba, és gyorsan venni kellett 100 valahány másik, száraz útra való kereket. Ez ott nem volt probléma, mert úton, útfélen standot állított valamelyik világcég, és viszonylag olcsón bármit azonnal megvásárolhatott bárki. A szerviztervünk olyan precíz, mindenre kiterjedő volt, hogy nem csúszhatott, nem csúszott bele hiba. Minimális, azonnal megoldható problémák adódtak csupán.

(János itt abbahagyta, megsült a szalonna, és éjfél is elmúlt már. Ígérte, van még mit mesélnie, legközelebb folytatja...)



Fekete Kálmán

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

FIAT STOLL AUTÓHÁZ Bonyhád, Zrínyi u. 29. Tel./Fax: (74) 351-730

Régi idők, régi arcok

(Részlet egy meg nem jelent könyvből.) 1989

A Polonéz tánca

(Kanyik Antal és Tóth Csaba)



A cím lehetne teljesen helytelen, hisz' a polonéz valójában s önmagában egy tánc. Szótári meghatározás szerint: mérsékelt háromnegyedes ütemű lengyel nemzeti tánc. Hogy lehet tehát a táncnak tánca. Úgy, hogy a Polonéz egy autó, mint az köztudott. Ámbár ezt a típust Magyarországon vajmi kevésbé ismeri a nagyközönség, mert dacára, hogy KGST-termék, ki tudja, miért – valószínűleg anyagi okok miatt – a lengyel partner nem szállít belőle hozzánk.

A Plonéz így szinte nyugati autónak számít, sőt, egy Opelhez vagy BMW-hez könnyebb ma már Budapesten alkatrészt szerezni, mint a lengyel autóipar eme, egyébként remek termékéhez. Józan eszű ember tehát még utcai használatra sem venne Polonézt, nemhogy versenyzésre. Erre csak a teljesen becsavarodott emberfajta képes, akit más néven így hívnak – autóversenyző...

Kanyik Antal 1958-ban született Budapesten. Az „őrület" rabjává 1979-ben lett, akkor kezdett versenyezni, és Dudás Mihállyal mindjárt magyar bajnokságot nyertek. 1980-tól e beszélgetésig Tóth Csabával száguldanak a ralikon. Mindig is az 1600-as kategóriában indultak, ez fekszik nekik. Maszek autószerelőként dolgozik édesapja Telepi utcai műhelyében, ott készülnek a versenyautóink is. Nős, másfél éves kisfia van.

Navigátora Tóth Csaba, 45 éves, 1977 óta versenyez, előbb a Budapesti Spartacusban, majd a Budapesti Volánnál Jakab Lászlóval, és 1980-tól Kanyik Antallal. Magánkereskedő, két kislánya, s egy fia van.

F. K.: – Nem túlzás, bombaként robbantatok az élmezőnybe. Mikor és hogyan is volt ez?

K. A.: – Szerencsénk volt talán... életem első versenyévadját megnyertük. 1979-ben, az utolsó három futamot abszolút győztesként nyertük. A Casco, a Salgó és a Volán Ralit. Az akkori versenyek egyértelműen érdekesebbek, izgalmasabbak voltak. A mai ralikon, a mostani kiélezett helyzetekben egyet hibázunk, s azzal mondjuk húsz-harminc másodpercet vesztünk, azzal nagyon nehéz a rövid távú versenyeken ezt a hátrányt ledolgozni. Régen komoly, hosszútávú ralikat rendeztek, nyugodtabb hajtás jellemezte a versenyzési stílust, sok minden belefért. Sokkal több technikás murvás gyorsasági volt, gondolok itt elsősorban Farkasgyepűre, a márihalmi murvás-homokos gyorsaságira. Hosszabb etap-időket szabtak, így a rosszabb utakon lenyüstölt autók rendbehozatalára több idő maradt. Ez ma kint, a külföldi versenyeken is még így van, hagynak időt az autó rendbetételére, nem cél, hogy egy páros a gyorsaságik közti, tulajdonképpen jelentéktelen etapokon veszítse el a versenyt. Mindez azt szorgalmazza, kimondottan a gyorsaságikon dőljön el a verseny. Nemcsak hosszabbak voltak az etapok, hanem ezáltal pihentetőbbek, jobban felfrissültünk. A mai rövid távú ralik egyik nagy hiányossága, hogy ha bármi oknál fogva picit elcsúszik a mezőny, vagy valami miatt meg kell állítani, akkor órákat állhatunk az út szélén, lelazulunk, elálmosodunk, majd elrajtolva az első húsz kanyarban a korábbi ritmusból kiesve csak botorkálunk... Régen az ilyen jellegű hibáknak egy részét a hosszú etapok elnyelték. Ma már – nyilván anyagiak miatt is – kisebb területeket vonnak be a versenyzésbe, jobb esetben adódik három-négy gyorsasági, s ezeken körözünk.

F. K.: – A versenyek tehát rövidebbek, feszítettebbek lettek, de egyben a technikai fejlődéssel megnőttek a lóerők, s ezzel a sebességek is. Logikus a kérdés, mennyit nőtt a rali veszélyessége?

K. A.: – Veszélyesebb lett, de ezt igazából most kezdem érezni, a Polonézzel. A korábbi 1600-as, gruppe B-s Ladáimmal nem nőtt ilyen arányban, nem volt érezhető ennyire a teljesítménykülönbség. Átlagban mindenki gyorsabb lett, de ezt a nagy differenciát, ami most az autóból és a helyenként rendkívül gyors pályákból adódik, csak az utóbbi időben érzékelem.

F. K.: – Nem egy külföldi versenyen láthattuk, hogy a gyári Polonézek milyen csodálatosan száguldanak, önkéntelenül is felidézték a legendás FIAT 131 Abarth-ok emlékét, hiszen az köztudott, legalábbis autósport berkekben, hogy a lengyel Polonéz karosszériájában a híres Abarth FIAT motor licence dübörög. De hát, gondolom, egy magyar autóversenyző aligha juthat hozzá egy ilyen gyári versenyautóhoz. Hogy jött az ötlet, hogy Polonézzel versenyezzetek tovább?

K. A.: – Utólag, úgy tűnik, nem volt szerencsés választás. Mert amikor én elhatároztam, hogy Polonéz versenyautót építek, még szó sem volt arról, hogy a gruppe-B kategóriát egyszercsak eltörlik. Elkezdtem gyűjtögetni a hozzávaló felszereléseket, alkatrészeket, és már a szükséges mennyiség hatvan százaléka megvolt, amikor elkezdődtek a rali vb-n a súlyos, halálos balesetek. És akkor a FIAT egyik napról a másikra beszüntette a gruppe-B-t, mondván, túl erősek ezek az autók, ezért van a sok tragédia. Ez lassan hozzánk is beszivárgott, tudtuk, egy-két év múlva itthon is megszüntetik ezt a kategóriát. (Az 1989-es évadban már a magyar ralikon sem indulhat a bajnoki értékelésben gruppe B-s autó. A szerző.) Én mégis úgy döntöttem, végigcsinálom, illetve addig, ameddig lehet. És megpróbálok annyi élményt kiszedni ebből az autóból, amennyit csak lehet, mert utána a polcon lévő alkatrészekkel nem tudok mit kezdeni.

F. K.: – Ezek szerint ez tehát egy vérbeli gruppe B-s Polonéz?

K. A.: – Igen, ez egy 2000 köbcentis, 200 lóerős, benzinbefecskendezős Polonéz. Három fontos fődarabtól lett igazivá az autó: a FIAT motor, a sebességváltó és differenciálmű miatt. Ezek mind gyári dolgok. A motorról tudni kell, hogy a gyár ezt az alapmotort használja a FIAT és a Lancia típusokba, csak variálja, hol kompresszorral, hol turbóval vagy együtt mindkettővel. Az én motorom megegyezik a FIAT 131 Abarth két vezérműtengelyes, Kugel-Fischer befecskendezős motorjával. Ötsebességes gyári Colotti, szinkron nélküli váltója van, a közlőmű pedig fix hátsóhidas, laprugós megoldás, ami első hallásra elavultnak tűnhet, de mondjuk a Lada hátsó futóművéhez képest nagyon kellemes a stabilitása. És ebben helyezkedik el a hetvenöt százalékos Colotti sperdifi. 1987-ben, az első évében a Polonézzel állandó időzavarban és késésben voltunk. Sosem készült el annyira az autó, hogy azzal annyit tréningezhettünk volna, ami elegendő, vagy amitől kijöttek volna a kezdeti hibák.

F. K.: – A gyárból kaptál segítséget?

K. A.: – Nem ők adták a nagy segítséget... a motorhoz például elővettem az Abarth katalógusát, szakirodalmat. Mivel ez egy bevált motor, bíztam benne. No meg magunkban, mert a műhelyünk egyik profilja a FIAT, és nyolc évet dolgoztam a FIAT szervizben, tehát innen is adódott egy háttér. Hajdanán, a hőskorban a Földes Józsiék Polski FIAT Monte-Carlóval mentek, abban ugyanilyen motor volt. Megmaradt tehát sok tapasztalat, a többit a szakirodalomból merítettük. Döntő tényező még, hogy a Polonéz szocialista gyártmány, a karosszériaelemeket viszonylag könnyebben be lehet szerezni, mint egy nyugati típusét...

F. K.: – Tényleg, honnan szereztetek Polonéz karosszériát?

K. A.: – Vettem egy komplett, üzemképes, hároméves autót, amit aztán atomjaira szétszedve aprólékosan újjáépítettünk. Persze, a homologizációs lapja szerint.

F. K.: – Ahhoz hogyan jutottatok hozzá?

(Folyt. köv.)

FIAT FIAT - Budai Autóház
Kaposvár, Vár u. 16.
Telefon: (82) 319-720
Fax: (82) 312-826

KIZÁRÓLAGOS MAGYARORSZÁGI KÉPVISELET

GARIA kft

1141 Budapest, Bosnyák u. 43.
Telefon: (1) 252-8393, (1) 183-5922 Fax: (1) 183-5923

MINTABOLT:

1158 Budapest, Késmárk u. 18.
(volt Cservenka M. u. 94.)

AMERIKAI

wynn's®

MOTOROLAJ ÉS ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

SZERVIZANYAGOK

Motor Cleaner: Motorbelső mosó, olajtér tisztítására.

Radiátor Stop Leak: Hűtőtömítő.

Radiátor Flush: Hűtőtisztító.

ÜZEMANYAG-ADALÉKOK

Dieselsystemreiniger: Üzemanyag-minőségjavító és füstöléscsökkentő.

Benzin Additiv: Teljesítménynövelő és károsanyag-kibocsájtás csökkentő. Befecskendező, adagoló karbantartó, égéstér tisztítóadalékok.

OLAJDALÉKOK

Super Charge: Öreg, kopott motorok regenerálója, visszaállítja az eredeti kompressziót és az olajnyomást.
Super Friction Proofing: Új motorok kopáscsökkentője.
Heavy Duty Concentrate f. Diesel: Turbó diesel motorok kopáscsökkentője.
HPLS: Hajtóművek, sebességváltók, differenciálművek zaj- és kopáscsökkentője.

KOZMETIKUMOK

Samponok, polírozó anyagok régi-új lakkfelületekre. Magasfényű védőviaszok

WYNN'S termékek kaphatók: minden jobb autósboltban és töltőállomáson!

LEGENDA KFT.

Legjobbat a legjobb áron!

Honda személygépkocsik teljes választéka, részlet és lízingfizetési lehetőséggel!



TOVÁBBI SZOLGÁLTATÁSAINK:

- Honda márkaszerviz
- Hétvégén is nyitva tartó autómosó
- Élelmiszeráruház

Szépségszalon:

- fodrász
- kozmetikus
- műköröm
- 55/8-as szoláriumok
  (Az országban az egyetlen)
- alfamasszázs (A városban az első)

Mindent egy helyen, a Legendánál!

Cím: Székesfehérvár, Verseci út 1-15. Telefon: 22/340-116