

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

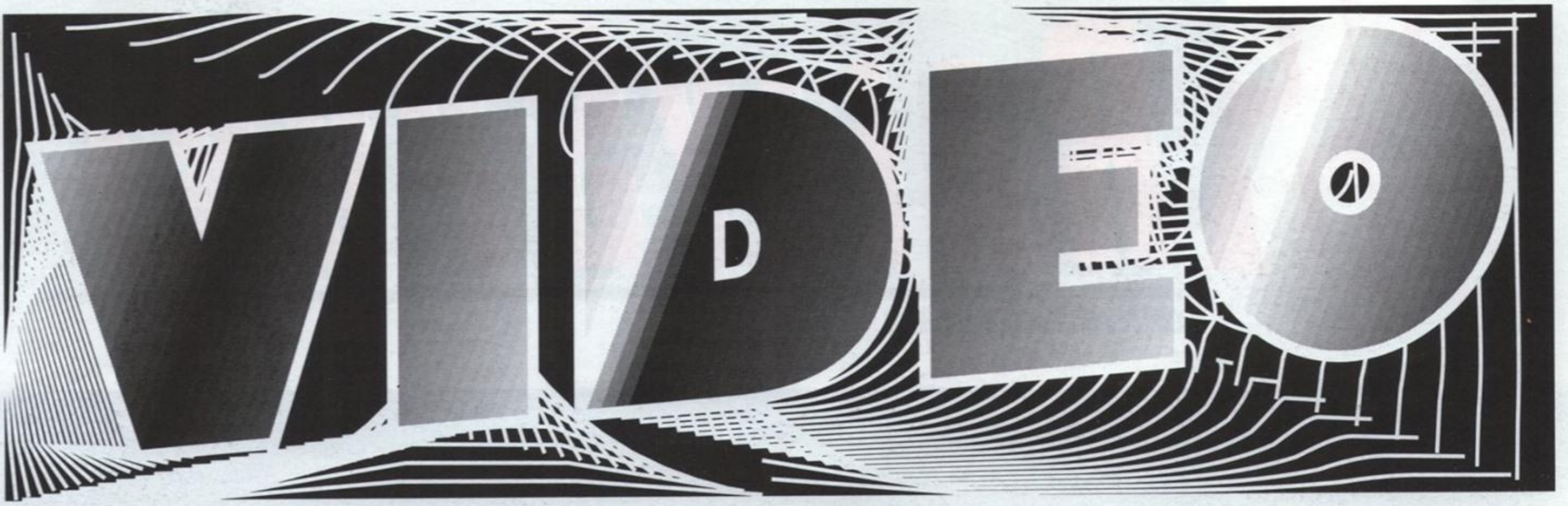
II. évf. 8. szám 1996. szeptember

Megjelenik havonta



Kapható a szerződött AUTÓSOLGÁLTATÁSOKBAN, és a versenyeken

**Miskolc Rallye
Négykarikás játékos
VB-re magyar!**



EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

SOLO RALLY HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

1992 júliustól decemberig	1	–	6
1993 januártól decemberig	7	–	18
1994 januártól decemberig	19	–	30

SOLO

'95 JANUÁR 31 RAC Targa Florio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	'95 FEBRUÁR MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biation(FordEscort)	'95 MÁRCIUS 33 SVÉD RALLY Boucles de Spa Rally del Ciocco Bajnokok Tornája AUTÓKAMERA Kankunnen(Toyota)	'95 MÁJUS Rally Torino Circuit Des Ardennes 34 Grasse Alpin Rallye des Geants AUTÓKAMERA: Meneghini(Clio Maxi)
'95 ÁPRILIS 35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	'95 JÚNIUS 36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	'95 JÚLIUS ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	'95 AUGUSZTUS Alsazia Raid Polski 39 Marca Ypres AUTÓKAMERA: Dallavilla(Toyota GT4)
'95 SZEPT. ÚJZÉLAND Rally della Lana Deutschland 38 Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	'95 OKTÓBER AUSZTRÁLIA Ezertó Rally Elpa-Messina 40 Mobile AUTÓKAMERA: Blomquist (FordEscort)	'95 NOVEMBER 41 SANREMO Mont Blanc Cyprus Rally Bassano - Antibes AUTÓKAMERA: C.Sainz (Subaru)	'95 DECEMBER Catalunya 42 San Marino SEMPERIT Piancavallo - Aviano AUTÓKAMERA: F. Tabaton (Toyota C.)

SOLO

'96 JANUÁR 43 RAC Condroz Gerona Tourquet - Monza AUTÓKAMERA: R. Travaglia (Renault)	'96 FEBRUÁR 44	'96 MÁRCIUS MONTECARLO 45 Fiat 500 Kupa Svéd Rally - Arctic Cunico campione AUTÓKAMERA P. Longhi (Ford Esc.)	'96 ÁPRILIS GRANADA DAKAR '96 46
'96 MÁJUS 47 Palme Ciocco Torino Coppa Liburna AUTÓKAMERA: A. Fiorio(BMW318IS)			

SERIE ORO

- 101 1994 RALLYE SANREMO
 - 102 1995 MONTE CARLO
 - 103 1995 TOUR DE CORSE
 - 110 1995 RALLYE SANREMO
- a teljes futamok

Kamera az autóban

- 104 Olasz Sztárok
- 105 *Mondiale*
C.Mc.Rae - J. Kankunnen - M. Biassion - S. Haider - M. Wilson - F. Delacour - C. Sainz - K. Eriksson - D. Auriol - A. Vatanen
- 106 *Cameracar*
J. Kankunnen - P. Liatti - A. Navarra - G. de Mevius - G. Pianezzola - P. Longhi - P. Snijers - S. Pianezzola - P. de Martini - F. Wittmann

120 PERCI

Bukás-Sokk

201 1991
202 1992
203 1993
204 1994
210 1995

HARD CRASH örült bukások

- 205 Volume 1.
- 206 Volume 2.
- 207 Volume 3.

Külföldi versenyek

OKTÓBER

- 11-13. Hermes-Dodonis EB 5x (GR)
- 12-16. Sanremo VB (I)
- 18-20. Azur-Antibes EB 20x (F)
- 30-11.03. San Marino EB 10x (RSM)
- 31-11.03. Rallye do Algavre EB5x (P)

NOVEMBER

- 3-6. Catalonia VB+F2 (E)
- 7-9. Semperit EB 10x (A)
- 8-9. Golden Tulip EB 5x (NL)
- 22-24. Rally du Var EB 5x (F)
- 24-27. Network Q RAC F2 (GB)

Már tesztköreit futja az új Subaru Impreza, amelyet a 97-től életbelépő World Rally Car szabályok alapján építettek. Az autóról egyelőre annyit lehet tudni, hogy egy kicsivel nagyobb hátsó szárnyat kapott, és hogy négy dugattyús fékrendszerrel szerepelték. A tesztek további érdekessége, hogy a "hosszú" Nürburgringen nem a csapat hivatalos szállítójának a Pirellinek a gumijait használták, hanem Bridgestone pneukon próbálták az új autót.

Egyre sokasodnak a fekete fellegek a Seat csapat feje felett. Az év elején még az F2-es bajnokság legesélyesebbjeinek számítottak az Ibiza kit-carok, annál is inkább, mert rajtuk kívül csak a Skoda hirdetett teljes F2-es vb programot. Jesus Puras sem az Argentín, sem pedig az Új-Zéland Rallyt nem tudta befejezni, Erwin Weber pedig mind kétszer a jóval gyengébb alig másfél literes Feliciák mögött végzett...

A VB állása

1. T. Mäkinen (FIN)	115
2. C. Sainz (E)	74
3. K. Eriksson (S)	66
4. C. McRae (GB)	52
5. P. Liatti (I)	41
5. J. Kankkunen (FIN)	37

A márka-VB állása

1. Mitsubishi	293
2. Subaru	284
3. Ford	220

1.600,000 NÉZŐ

Még a nyár elején, egy fiatal és minden bizonnyal tehetséges pályaversenyző hívta össze tájékoztatóra a sajtó képviselőit. Az összegyűlt, zömében laikus újságírók azonnal valami kapaszkodót kerestek és ismerve a világhírű szponzor autósportbéli előéletét, találtak is. Mindenkit az érdekelt, hogy a pilóta dédelget e Formula 1-es álmokat, akar e részese lenni a legnagyobb cirkusznak, mikorra tehető, hogy a világ legismertebb pilótái között rója majd a világ legismertebb pályáin a köröket. Azonnal a szenzációt keresték és mivel nem volt, hát csináltak. A fiatal és tehetséges versenyzőt szinte kikiáltották a lehetséges első - persze ne feledkezzünk meg Kesjár Csabáról - formula pilótának.

Mindez csak azért érdekes, mert nemrégiben hivatalos sajtótájékoztatón jelentették be, hogy az ifj. Tóth - Gergely páros, indul a rally világbajnokság soron következő futamán, a 38. Sanremo Rallyn. Leszámítva Ferjanczot, nem volt még a honi rallynak, pontosabban autósportnak olyan bajnoka, aki ilyen hírű és súlyú versenyen képviselte volna Magyarországot. Az Aral és a No Fear, nem is szólva Tabaton úrról a Grifone team főnökéről felismerte a gyerek tehetségét, amit a mindenre elszánt, tántoríthatatlan manager, Dudás Misi lehetőséggé szervezett. Akárhogyan nézzük, Janika és Gergely Feri VB részvétele legalább akkora fegyvertény, mintha valaki Formula-1-es kocsiba ülne. Sőt, leszámítva a rallysta elfoglaltságot, nagyobb, hiszen a Rally VB - és ez tényekkel bizonyítható - népszerűbb és talán komolyabb verseny mint a Forma-1 cirkusz. Egyetlen adat: a Nemzetközi Autómobil Szövetség a FIA a nézőszámokra vonatkozó hivatalos adatai szerint a 95-ös futamokat csaknem 10 millió ember látta, méghozzá a helyszínen. A Sanremo Rallyn például 1 millió 600 ezer ember kísérté figyelemmel az eseményeket.

Ezek a nézők ezúttal egy magyar párost is megismerhetnek és reményeink szerint jól emlékeztetükbe véshetik a két nevet. Ennek ellenére nálunk a dolog súlyát mintha nem érezte volna meg a sajtó. Mindez valamiféle megfeszíthetetlen szűklátókörűségről tanuskodik. A rally minálunk mostohagyerek, amelynek nagyszerűségét nem hajlandó észrevenni a magyar sajtó nagyobbik része. A bajnoki futamokról, jó ha pár soros hír, elvértve megjelenik a nagy napilapokban. Az is előfordult, hogy egy nagy példányszámú újságban maga a sportrovatot irányító főszerkesztő helyettes tiltotta le a rallyt a lap hasábjairól, mondván, hogy úri sport, hülyeség és senkit sem érdekel. De gondoljunk csak a tavalyi tragédiára, amikor a Salgón meghalt egy néző. Aznap este a Telesportban a suttogós pingpongtudósításairól ismert "hátkéremző" asztalitenisz tudor csinált szenzációt a bajból. Kommentárját érthetetlen módon úgy vezette fel, hogy "már megint áldozatot követelt a rally". Vagy elég csak a közelmúltra gondolni. Az összes hazai média, éppen azok, amelyek a legkitartóbban hallgatnak a rallyról, most nem késlekedtek szenzációként tálalni, hogy a finnországi futamon, az 1000. rallyn baleset történt, amikor egy kocsi a nézők tömegébe rohant. Magáról a versenyről, a VB-ről egyetlen szó sem hangzott el. Csak a tragédia. A dologban az a furcsa, hogy mindez, a baleset, a halál, a Formula-1 versenyeknél mondhatni elfogadott, elsősorban rossz hír és csak másodsorban szenzáció. Belefér a versenybe, hozzá tartozik, mint focihoz a bokánrúgás. Csak a rally megítélésében oly szigorú a sajtó.

Éppen ezért lesz odakinn Janikáéknak feladata annyira fontos. Ők nem csak magukért és támogatóikért kell, hogy szépen szerepeljenek a világ sokak szerint második leghosszabb és legnehezebb rallyversenyén. Ha úgy tetszik küldetésük van. Misszióba mennek, hogy eredményükkel megmutassák a világnak a magyar rally helyzetét, itthon pedig azt, hogy a rally nem egyszerű technikai sport. Ebben fog nekik segíteni az a több ezer szurkoló, akik ott lesznek a sanremoi, arezzoi és gubbioi pályák szélén és drukkolnak nekik és a rallynak.

Schwartz...

**DUNAKANYAR
RÁDIÓ**

**FM 91.9
FM 68.99**



3. MISKOLC 1996.

Rallye

Ha röviden akarjuk jellemezni a legutóbbi miskolci futamot, elég legyen annyi, hogy voltak akik élvezték a versenyt, amennyiben BAZ megyében élnek varacs-kosdisznók. Ez persze az időjárás rovására írható, mintsem a rendezők hibája. Az előző két futam ugyanis mindig élvezetes versenyt hozott, ám ennek még az emlékét is elmosta az ideai eső. Persze nem szabad mindent az égiekre kenni, hiszen már a júliusi futamon, Veszprémben eldőlt az abszolút magyar bajnoki cím sorsa. Illetve ... de erről később.

Azok jártak jól, akik csütörtökön, mindjárt a verseny nyitányán résztvettek. Igaz, hogy a hagyományos prológ, a salakpályán rendezett körverseny eredménye nem számított bele a végső elszámolásba, a közönség mégis örömmel fogadta a bemutatót. A lelátókon egy gombostűt sem lehetett leejteni, ennek megfelelően a program üzleti vállalkozásnak sem lehetett utolsó. A több ezer fizető néző ugyanis háromszáz forintos áron jutott a jegyekhez és az élvezethez.

Ezúttal is kiváló rendezői elgondolásnak bizonyult, szinten tartva a közönség



Klima fotó

éberségét és lelkesedését, hogy a versenyzők csökkenő rajtszámok sorrendjében teljesítették a kerékpáros üldözőversenyek mintájára, párosával a négy kört. Így merészebb kanyarvételt, egy látványosabb korrigálást, a közönség ovációval jutalmazott. A bemutató mégis kissé egyhangú volt, egészen addig, amíg húsz alá nem csökkentek a rajtszámok. A

pilótáknak nem kellett féltetni a salakon könnyen táncoló technikát, nem kellett a sokak szerint ballasztá degradálódott navigátorokra figyelni, vagyis látványt kellett nyújtani.

És a hozzáértő közönség tudta is kitől mit várhat. Többek között *Ferjancz* is, aki a színpadok mögött, autójának támaszkodva beszélgetett, amikor hirtelen elindult az aréna bejárata felé, mondván, hogy *Bubu* következik, azt már csak megnézzük. Nem kellett csalódnia sem *Ferdinek*, sem a közönségnek. *Horner Péter*, második körben egy aligha véletlen kicsúszás egyenes folyamánként, csak jókora, lendületes piruettek után találta meg az irányt. A közönségnek autózott, éppen azt a "cirkuszt" művelve, amit a közönség várt és amiért fizetett. Páratlan lelkesedéssel és hangerővel honorálták *Horner* "jócselakedetét". A versenybizottság ezzel szemben akkora büntetést szabott ki a Lancia pilótájára, hogy annak elment a kedve az egész versenytől, csomagolt és haza ment.

Mint kiderült sokan készültek hasonló show műsorral, ám a rendezők élve a gyanuperrel hivatalos utasításban vették elejét a renitenskedésnek. Vagyis a vállalkozó szellemű versenyzők legfeljebb - *Vojcsik Golyó* terminológiájával élve - autóiknak diszkréten "csapatták a farát". Ennek ellenére a közönség nem csalódott, hiszen a rallyrajongók, beleértve mindenféle sportot, a saktól, a ritmikus sportgimnasztikáig, a legodaadóbb és



Klima fotó

leghűségesebb szurkolói a hazai sportéletnek.

Ezt persze sokkal inkább bizonyította a pénteki és szombati versenynap. A márciusi ifjaknak ugyanis ott, a Nemzeti Múzeum előtt inkább kedvét szegte a csapadék, mint a bükkszentkereszti gyorsasági szurkolóinak. Nekik nem árthatott se sár, se hideg.

Nem úgy a versenyzőknek, akiknek külön kihívást jelentettek a csúszós utak. Például *Tóth Gili Ferenc*, akinek egyes rajtszámát ki várakozással, ki pedig elképedve, de mindenképpen vegyes érzelmekkel és megoszló véleménnyel vette tudomásul, megpróbálkozott átugrani a technika szabta korlátot. Papírforma szerint aligha, ám papíron mégiscsak lehetősége lett volna arra, hogy futamgyőzelmével egy lépéssel közelebb kerüljön az abszolút bajnoki címhez, egyes rajtszáma pedig totálisan indokolt volt, hiszen Janika mögött jelentős előnnyel még mindig ő volt az abszolút második.

autóztak, a nyálkás, száradófélben levő utakon, és még a legjobb gumiválasztás is tartogatott meglepetéseket.

Érdi Tibiék gyakorlatilag leiskolázták a mezőnyt. A tizennégy értékelt gyorsaságiból tizenháromat megnyertek, és hogy végül a dobogó tetejére mégsem ők állhattak fel, az Mazdájának műszaki hibájának tudható be. Pontosabban egy civil közúti balesetnek, amitől a szervizbusz, amelyben a megfelelő "motyó" volt, nem jutott fel a gyorsasági céljához. A verseny



Klima fotó



Fotó: Szabó-Jilek Ádám

Hogy végülis egy olajfolton, vagy a lehetőség terhe miatt túlkockáztatva, de mindjárt az első gyorsaságin "eldobta a vasat". *Ranga* tehát nyugodtan autózhatott volna az élen, csak hogy sosem titkolta, hogy nem szereti a vizes pályákat. Így, hogy az eső a lóerőkülönbségeket is elmosta, kiegyenlítettebbé vált a mezőny. *Turi* a hazai pálya előnyeit is élvezve elképesztő időket futott, míg az "N" csoportos menők is a csúcs közelében

Bükkszentkereszt aszfaltja gyakorlatilag a végét járja. Utcai autóval egy kínszenvedés rajta felérni a kútgyűrűnyi kifagyások miatt. Ahol még ép a burkolat, ott meg bakhátas, saras, meg ki tudja milyen eső előtt, eső után. Ha felújítanák páratlan gyors lehetne!

Klima fotó



Matics Misi épp "elszáll"

Gili

egyébként a rendőri helyszínelés miatt csúszott csaknem egy órát.

Megint nem volt szerencséje *Hideg Krisztiánnak*, aki kiállását azzal magyarázta, hogy megállt az autója. Ám megelőzve a kételkedő megjegyzéseket, mindjárt hozzá is tette, hogy tetőn állt meg, vagyis tempóját senki sem vonhatta kétségbe. Nekik bele kellett törődniük sorsukba, ám *Érdi*, késése miatt tetemes büntetéssel a középmezőnyben zárta a napot.

Az eső általában óvatosságra intette a résztvevőket, ezért másnap a vártnál többen rajtolhattak el a szombati első, putnoki gyorsasági szakaszon. Ekkor még versenyben volt *Ferjancz* is, aki tőle szokatlan türelmetlenséggel várta a késlekedő rajtolást. Az eső szemerkélni kezdett és *Ferdi* is azok közé tartozott, akik sima aszfaltgumikkal készültek arra, hogy mielőbb eljussanak Putnokról Kelemérre. *Vojcsikék* is megkockáztatták a pályagumikat, ám *Golyó* a keresztben autózás lehetőségében láthatóan még örömet is lelte.

Ezen a versenynapon mégsem a pilótáknak jutott a főszerep. A szőlőszárdói pályán sokkal inkább egy anonim néző felmenőit emlegette az eső ellenére összegyűlt több ezres tömeg. A rajt előtt ugyanis kiderült, hogy valaki nem sajnálva pénzt és fáradságot, a legnagyobb ugrató után felloccsolta a pályát, több doboz motorolajjal. Jóllehet a határozottságáról jól ismert *Lakatos Lajos* megpróbálta kideríteni, ki leli örömet abban, hogy életveszélybe sodorja a versenyzőket és a nézőket, a tettnek nem akadt felelőse. Így a

SANREMO WB

1996. Október 13. vasárnap

15.00 Rajt - SANREMO
23.00 Parc Fermé - GUBBIO, Piazza Signoria

Október 14. hétfő

08.00 Rajt - GUBBIO
08.04 1. Szervizpark - GUBBIO
08.35 **Gy.1. NERBISCI** (32,17 km)
09.23 2. Szervizpark - GUBBIO
10.01 **Gy.2. S.BARTOLOMEO** (47,84 km)
11.24 3. Szervizpark - GUBBIO
11.49. Átszortosító állomás - GUBBIO
12.44. **Gy.3. NERBISCI** (32,17 km)
13.32 4. Szervizpark - GUBBIO
14.10 **Gy.4. S.BARTOLOMEO** (47,84 km)
Tankolási lehetőség - PIETRALUNGA
16.04 5. Szervizpark - AREZZO
17.31 1. nap CÉL - AREZZO, Piazza Grande

Október 15. kedd

06.00 2. nap RAJT - AREZZO, Piazza Grande
06.08 6. Szervizpark - AREZZO
07.19 **Gy.5. MARIE** (10,95km)
08.08 **Gy.6. MONTALCINO** (24,79 km)
08.43 Átszortosító állomás - MONTALCINO
09.38 8. Szervizpark - TORRENIERI
10.06 **Gy.7. MONTALCINO** (24,79 km)
12.02 **Gy.8. CHIUSDINO** (17,33 km)
12.33 9. Szervizpark - MONTICIANO
13.59 **Gy.9. ULIGNANO** (15,59 km)
Tankolási lehetőség - MOLINO D'ERA
14.45 Átszortosító állomás - VOLTERRA
15.44 **Gy.10. PALAGIONE** (9,45 km)
16.05 **Gy.11.ULIGNANO** (15,59 km)
16.49 10. Szervizpark - LA ROSA
Tankolási lehetőség - S.ILARIO
23.13 2. nap CÉL - SANREMO

Október 16. szerda

07.30 3. nap RAJT - SANREMO
07.45 11. Szervizpark - TAGGIA
08.13 **Gy.12. MONTE CEPPPO** (40,76 km)
Tankolási lehetőség - PIGNA
09.26 **Gy.13. APRICALE** (10,65 km)
10.12 12. Szervizpark - TAGGIA
11.00 **Gy.14. COLLE D'OGGIA** (15,74 km)
12.00 **Gy.15. MENDATICA** (10,09 km)
12.19 **Gy.16. PIAGGA** (11,97 km)
13.00 13. Szervizpark - NAVA
13.20 Átszortosító állomás - NAVA
14.07 **PONTE DEL PASSI** (14,62 km)
Tankolási lehetőség - BADALUCCO
14.59 **PASSO GHIMBEGNA** (30,98 km)
16.01 14. Szervizpark - PIAN DI ROMA
16.26 CÉL - SANREMO

TOMMI MAKINEN 1996. RALLY VILÁGBAJNOKA



ifj. TÓTH JÁNOS-Gergely Ferenc 1996. MAGYAR RALLY BAJNOKAI



Fotó: Molnár Péter

rally TOP LISTA

PILÓTÁK

1. ifj. Tóth János	764
2. Ranga László	400
3. Ferjancz Attila	301
4. Érdi Tibor	219
5. Vojcsik Ferenc Golyó	184
6. Varga Zoltán Cigány	174
7. Dudás Gyula Kokó	171
8. Tóth Ferenc Gili	130
9. Szelecky Tamás	120
10. Bathó Zoltán	102
11. Matics Mihály	92
12. Turi Tamás	87
13. Gerencsér Tibor Titi	84
14. Balatonyi Árpád	80
15. Kiss Ferenc	72
16. Horner Péter Bubú	66
17. Maruzsi László	64
18. Radó István	56
19. Mráz Tamás	40
20. Szajky István	39
21. Wieszt János	37
22. Ördögh Mixi	36
Varga István	36
24. Földi Imre	32
25. Hideg Krisztián	28
26. Hideg János	24
Vizin László	24
28. ifj. Faragó András Ebi	23
29. Veszprémi Barna	21
30. Sóvári Péter	20
31. Bútor Róbert	18
Krizsán Attila	18
33. Radóné Sisák Mária	16
34. Boros Csaba	15
Fischer Ákos	15
36. Floch István	14
37. Rausch Tibor	13
Bense István	13
39. Budai Béla	11
Tisza Andor	11
Vass István Piedon	11
42. Fülöp Rajmund	10
Györi Erika	10
Szabó Gergely	10
László Emil	10
46. Babinecz Zsolt	9
Kiss Attila	9
Pesti Tamás	9
49. Takácsy Pál	8
50. Kóvári Barna	7
Ráti Miklós	7
52. Aczél József	6
Bereczk Tamás	6
Bojtár Attila	6
Fráter István	6
Jurszik Mária	6
Mészáros Sándor	6
Ráti Miklós	6

NAVIGÁTOROK

1. Gergely Ferenc	599
2. Büki Ernő	507
3. Tandari János	274
4. Csökö Zoltán	208
5. Varga István	193
6. Kovács György	131
7. Tóth Imre	126
8. Tóth Csaba	124
9. Péntes László	122
10. Oroszlán Tibor	98
11. Répa Katalin	89
12. Takács Attila	62
13. Kerék István	58
14. Bereczky Ákos	55
Gábor János	55
16. Papp György	47
17. Veszpréminé D. Éva	43
18. Kosztolányi Tamás	39
19. Majoros Attila	36
20. Doma Gábor	28
21. Kovács Zsolt	25
22. Birkner Gábor	24
23. Német 16V Péter	23
24. Fabók Tibor	21
Kiss Ernő	21
Szántó Szabolcs	21
27. Nagy Nándor	18
Revák Réka	18
id. Faragó Sz. András	18
Vasas Csaba	18
Zsembery Jenő	18
32. Andrejszky Zoltán	16
Dobos György	16
34. Árva István	15
Gönczi László	15
Prókai Béla	15
37. Penderik L.	14
38. Dobos Zoltán	13
Horváth Károly	13
39. Mészáros Sándor	11
40. Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
Vasas Cs.	10
43. Borsos Péter	9
Csizmeg Zsolt	9
Dann Gábor	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Marossy Zsolt	9
Táborszky Attila	9
51. Bathó Zoltán	7
László Béla	7
Fogarassy Krisztina	7
54. Czipán Béla	6
Hajdú Tibor	6
Juttasy József	6
Markovics György	6
Nagy Nándor	6
Pindzsulya Zoltán	6
Turáni Tamás	6

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1. Colin McRae	687
2. Carlos Sainz	550
3. Juha Kankkunen	493
4. Didier Auriol	284
5. Walter Röhrl	235
6. Piero Liatti	136
7. Jean Ragnotti	126
8. Stig Blomqvist	118
9. Francois Delecour	105
10. Tommi Mäkinen	87
11. Ari Vatanen	75
12. Alex Fiorio	52
13. Mikki Biasion	51
14. Andrea Aghini	46
15. Béres József	35
16. Kenneth Eriksson	34
17. Isolde Holderied	33
18. Armin Schwarz	25
19. Philippe Bugalski	23
20. Michele Mouton	22
21. Patric Snijers	19
22. Alistair McRae	17
23. Markku Allen	16
24. Enrico Bertone	13
Jorge Bica	13
26. Richard Burns	12
27. H. Toivonen	10
Tammeka	10
Csubrikov	10
30. Jorge Recalde	9
F. Wittmann	9
Blachna	9
Sergio Pianezzola	8
34. E. Weber	7
Hannu Mikola	7
Marc Duez	7
S. Munari	7
38. Gustavo Trettes	6
Sibera	6
Stanislav Chovanec	6
41. Dominic Bryned	5
Manfred Stohl	5
43. Jindrich Stofa	4
Freddy Loix	4
Gianfranco Cunico	4
46. DeMevis	3
S. Brunza	3
Yves Loubet	3

AUTÓK

1. Subaru	592
2. Toyota	565
3. Ford	442
4. Lada	415
5. Lancia	317
6. Lada VFTS	226
7. Renault	155
8. Audi	124
9. Peugeot	112
10. Opel	83
11. Mazda	69
12. Skoda	64
Mitsubishi	64
14. Trabant	50
15. BMW	46
16. Nissan	23
17. Tauria	20
Seat	20
19. Honda	11
20. VW	10
Wartburg	10
22. Citroen	5

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

HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77.
BUDAPEST: EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczy és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● APC AUTÓSZERVÍZ Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX. Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerző XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● FINO Market, Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24.
BUDAÖRS: EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **Csorna:** Molnár Autósbolt **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DÖMSÖD:** Kapiátny Cukrászda **DUNA-ÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT autó-alkatrészbolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Molnár Autós bolt (Shell kút) **KISKUNLACHÁZA:** Kapitány Cukrászda és FRT filmnyomó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerző - Pótkerék csárda **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT Gép-kölcsönző Fő u. 179. **RÁCALMÁS:** Liaz alkatrészbolt **SALGÓTARJÁN:** KEILL autósbolt **SZÁNTÓD-PUSZTA:** CHRYSLER szalon **SZEGED:** COOLER Petrozsényi u. 12/b ● Fényespont Bt. Rákóczi u. 13. **TÉT:** Molnár Autósbolt

VÁRJUK TOVÁBBI
TERJESZTŐK
JELENTKEZÉSÉT!
legkisebb rendelési
mennyiség 30db

ELŐFIZETHETŐ

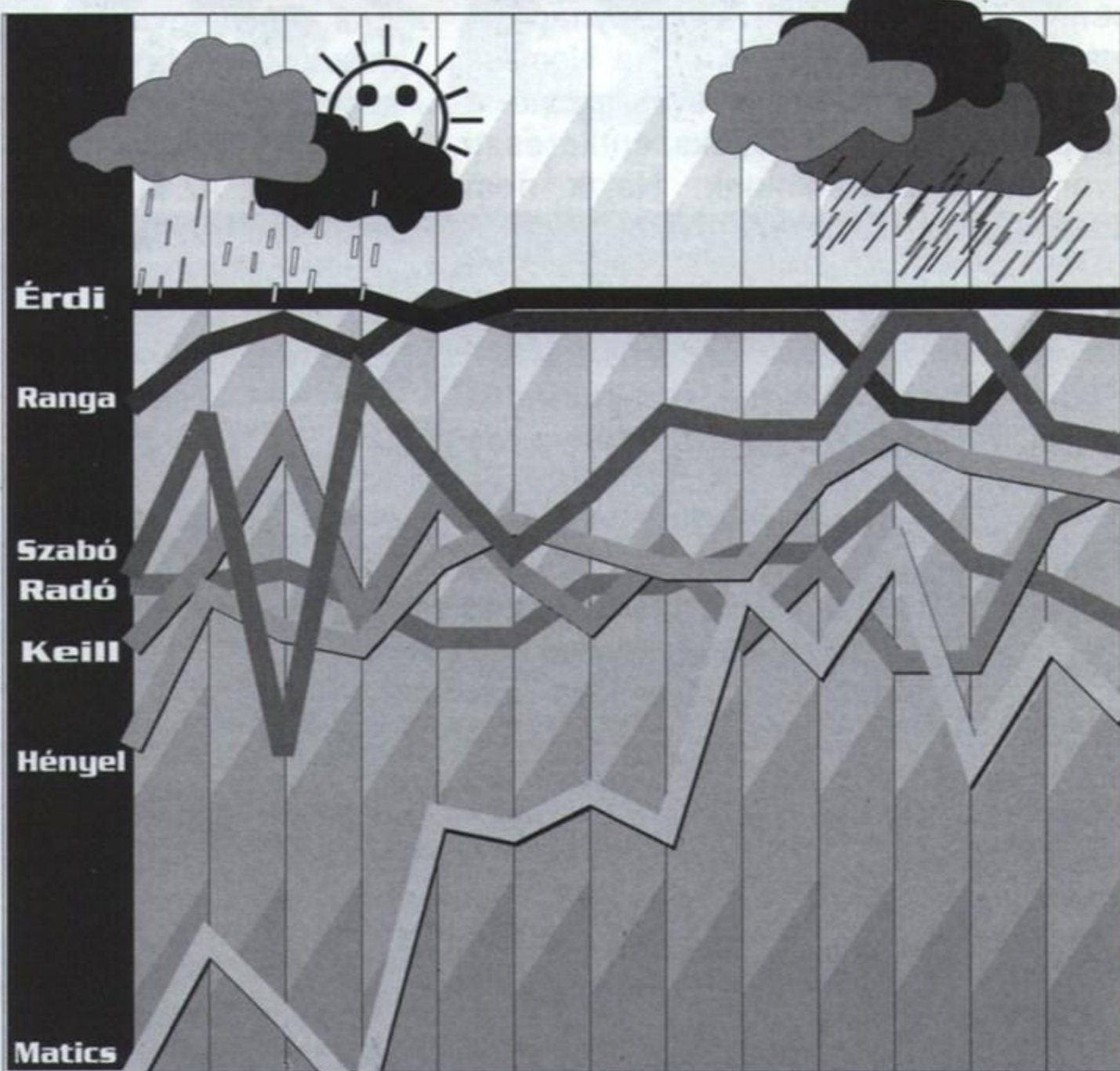
Félévre 900.-
Egy évre 1800.-
postai utalványon a szerkesztőség
címén!

Szerkeszti a szerkesztőbizottság
Főszerkesztő: Schwarzenberger István
Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel/Fax: 28/410177
Felelős kiadó: Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Nyomda: ROLA - Valkó
Műszaki vezető: Rózsavölgyi Sándor

EREDMÉNYLISTA

Abszolút sorrend	csapat	autó	csop./kat	össz. idő	csoport	kategória
1. Ranga-Büki	MOL Rally Team	Subaru Impreza	A/8	01:08:07	1.	1.
2. Érdi-Varga	Total Érdi Rally T.	Mazda 323	A/8	01:09:15	2.	2.
3. Kiss-Kiss	AMC Rally Team	Ford Escort CW	N/4	01:09:17	1.	1.
4. Szelezky-Penderik	H&T Rallye Club	Ford Escort CW	N/4	01:10:46	2.	2.
5. Vizin-Gönczi	Bajai Spartacus	Ford Escort CW	N/4	01:11:49	3.	3.
6. Bathó-Kosztolányi	E.C.S. Motorsport	Ford Escort CW	N/4	01:11:51	4.	4.
7. Vojcsik-Kovács	Vojcsik Rally SE	Ford Sierra CW	A/8	01:12:17	3.	3.
8. Szabó-Takács	Budaörs Motorsport	Ford Escort CW	N/4	01:12:25	5.	5.
9. Csukovics-Gajdos	Laczkó M. SE	Mitsubishi Lancer	N/4	01:12:39	6.	6.
10. Havasi-Tábori	H&T Rallye Club	Ford Escort CW	N/4	01:12:43	7.	7.
11. Gerencsér-Birkner	Pász-Ger Titi SE	Ford Escort CW	N/4	01:13:23	8.	8.
12. Keill-Molnár	Keill Motorsport	Opel Astra GSi	A/7	01:14:55	4.	1.
13. Hényel-Györi	AutóÁgó Rally Club	Opel Kadett GSi	A/7	01:15:07	5.	2.
14. Radó-Bereczky	Radó Rallye Team	Renault Clio W.	N/3	01:15:50	9.	1.
15. Dara-Török	Arrow Rallye Team	Opel Corsa	A/6	01:16:31	6.	1.
16. Várkonyi-Ferenczy	Ritmus ASE	Opel Kadett GSi	N/3	01:17:28	10.	2.
17. Veszprémi-V.né	Volán Dózsa SE	Peugeot 205 GTI	A/6	01:17:40	7.	2.
18. Bodnár-Orbán	Total Érdi Rallye T.	Mazda 323 GT-R	N/4	01:18:27	11.	9.
19. Kiss-Bedő	HungaroLada SE	Lada Samara	A/6	01:18:33	8.	3.
20. Balogh-Csepela	Geotim Rallye Team	Lada Samara	A/5	01:19:42	9.	1.
21. Floch-Gyug	Webasto Rallye Team	Lada 2105	A/5	01:19:51	10.	2.
22. Koch-Hoffer	Her-Ko Univerzum	Opel Kadett GSi	N/3	01:19:56	12.	3.
23. Balatonyi-Németh	Stoll SE	Lada 2105	A/5	01:20:12	11.	3.
24. Barna-Pannuska	H&T Rallye Club	Lada 21074	A/6	01:20:14	12.	4.
25. Markovics-Kazár	Dream Rallye Team	Opel Corsa GSi	A/5	01:20:21	13.	4.
26. Bojtár-Keresztyén	EL-TON VGSE	Renault Clio S.W.	A/7	01:20:28	14.	3.
27. Matics-Árva	Spindler ASE	Lada 2105	A/6	01:20:43	15.	5.
28. Mráz-Boros	Mráz Rally Team	Opel Astra GSi	N/3	01:20:46	13.	4.
29. Spitzmüller-Laczkó	H&T Rallye Club	Skoda Favorit	A/5	01:20:51	16.	5.
30. Mészáros-Mihálov.	Syncro TRT	Lada Samara	A/5	01:20:52	17.	6.
31. Orbán-Flaskó	Trade ASC	Lada 2105	A/5	01:21:52	18.	7.
32. Bereczk-Majoros	Trade ASC	Peugeot 205 R	N/1	01:22:07	14.	1.
33. Dékány-Bányai	Bertinus Rallye Team	Tavria 1102	A/5	01:22:24	19.	8.
34. Takács-Ács	E.P. Paulus ASE	Peugeot 205 GTI	N/2	01:22:41	15.	1.
35. Ollé-Lukács	Ollé-Kiss Team	Suzuki Swift GTI	N/1	01:22:43	16.	2.
36. Fehér-Varga	Kiskunsági ÁG	Lada 2105	A/5	01:23:29	20.	9.
37. Kozma-Revák	Haladás SE	Lada 2107	A/6	01:24:50	21.	6.
38. Dornai-Lovász	Uri Team	Peugeot 205 GTI	A/6	01:24:51	22.	7.
39. Herman-Pencz	Főtaxi SC	Toyota Corolla	N/2	01:26:19	17.	2.
40. Katona E.-Balogh	Forma Racing Team	Suzuki Swift GTI	N/1	01:27:13	18.	3.
41. Dudinszky-Tóth	Kontor Gázautó Klub	Opel Kadett GSi	N/3	01:27:36	19.	5.
42. Kovács-Zelena	EL-TON VGSE	Peugeot 205 GTI	N/2	01:29:57	20.	3.
43. Lukács-Szarvas	Apszis Rallye Team	Peugeot 205 GTI	N/1	01:30:10	21.	4.
44. Szabó-Kovács	Fortuna Rallye Team	Lada 21074	A/6	01:32:33	23.	8.
45. Ördögh-Marossy	EL-TON VGSE	Peugeot 205 GTI	N/2	01:34:29	22.	4.
46. Árvay-Bauer	EL-TON VGSE	Peugeot 205 GTI	N/1	01:37:53	23.	5.

TELJESÍTMÉNYGÖRBE



A diagram a 14 értékelte gyorsasági eredménye alapján készült. Az egyéni teljesítményeket a versenyt befejező, negyvenhat versenyző százalékában ábrázoltuk, tehát a leggyorsabb=100%, a negyvenhatodik=0%. Az egyes eredményeket természetesen az illusztrált esőn kívül sok minden befolyásolja, ám mindenképpen jellemző a görbe vonalvezetése.



A "sánc" alján a hómunkások

Klima fotó

versenyt csak tetemes csúszással folytathatták, miután az autók "landolásának" területéről két és fél mázsa cementtel megpróbálták eltüntetni az olajat.

Mint később kiderült, a szakaszt ki is vették a gyorsaságik közül, ám a rendezők kérték, hogy minden versenyző sisakban és legalábbis látványos tempóban teljesítse az etapot, ha már ennyi ember összegyűlt a legendás ugratók mentén. Nem is tűnt fel a kényes turpisság, egyesek feltűnően lassú tempóját az olajfoltoktól való félelemnek tudták be. Néhányan azonban úgy érezték, a közönség megérdemel egy kis látványt. A nem kötelező ugrógyakorlatot *Golyó* és a *Veszprémi házaspár* is "élesben" teljesítette, továbbá igazi báránnyelként szállt a felhős Hényel-féle Opel is.

Érdeemes visszatérni *Lakatos Lajosra*, akinek a versenyait nem véletlenül kedveli

a közönség. Azokon a versenyeken, amelyekben érdekelt a veszprémi verseny atyja, a néző sohasem marad bizonytalanságban. Mindig talál időt arra, hogy ott, ahol a legtöbb néző várakozik, megálljon és hangosbemondón legalább a pontos rajtidőt és a verseny állását közölje. Neki köszönhető, hogy a Szőlősardón várakozó ezrek, végtelen türelemmel és megértéssel várták kedvenceiket, az elkészerítően hideg, esős időben.

Ez a verseny egyben arról is szólt, hogy a nézők mit képesek kibírni a rallyért, a versenyzőkért. Hogy lássák, miként faragja le *Érdi* tekintélyes hátrányát, vagy miként tűri *Turi* a megváltoztathatatlant. Ő ugyanis a második szőlősardói gyorsot a közönség soraiban nézte. Egy elhamarkodott visszaváltásnál a magas fordulatszámot megsínylették a szelephimbák és a motor

"megkötött". A magyarázat illet *Turi* versenyzői egyéniségéhez. Ahogy azt később csapatfőnöke mondta, a "gyerek" nem is akart magyarázkodni. Egyszerűen bevalotta, hogy elszúrta. *Kokó* szerint ennek is bele kell férnie egy versenybe, legyen a következmény bármilyen elkészerítő.

Persze a célba érkezők között is volt néhány elégedetlen. A versenyt ugyanis idő előtt lefűjték, így az utolsó gyorsaságikat kihagyva kellett felhajtani a céldobogóra. A nézők is lemaradtak a fináléről, a csalódott versenyzőkről pedig tudni lehetett, hogy ők azok, akik elestek a javítás lehetőségétől.

A harmadik, csonkára sikeredett Miskolc Rallye ezzel bekerült az emlékezetes versenyek sorába. Ám aligha a szép emlékek közé.

Négykarikás játékos

Tavaly sok probléma volt az autókkal, az idén pedig egycsapásra a legmegbízhatóbb lett. Ennyit jelentett, hogy átfestették a pirosról kékre?

Gili: A tavalyi problémákat az okozta, hogy nem volt megfelelő háttérünk, és csak a kitartásunknak volt köszönhető, hogy valahogy megcsináltuk a szezont. Az utolsó két versenyen sikerült jól szerepelelnünk, aminek köszönhetően új partnereket és szponzorokat találtunk. Ők szavaztak nekünk bizalmat, és festették át az autót pirosról kékre. Az, hogy ehhez az autóhoz megvan a megfelelő háttér, meglátszik az eredményen is. Műszakilag is jobb állapotba került. Bár az év elején kapott egy új motort, de erősebb nem lett tőle.

Az idei szezonban kisebbféle meglepetés volt, hogy ilyen jól szerepeltetek a bajnok-ságban.

Gili: Ugy gondolom, hogy ez az eredmény folyamatosan bennünk volt egy ideje, és ehhez az kellett, hogy megfelelő anyagi, technikai és emberi háttér álljon mögöttünk. Nem éreztem meglepetésnek, mert a kiemelkedő eredményeket úgy értük el, hogy ha kellett óvatoskodtunk, ha kellett siettünk, de semmi esetre sem száguldoztunk az első pillanattól kezdve az utolsóig.

Zoli, neked van a legjobb rálátásod Gilire, változott-e valamit tavaly óta, ami indokolhatja ezt a jó szereplést?

Csökő Zoli: Mindig is igyekeztünk nagyon komolyan felkészülni a versenyekre. Egyáltalán nem jellemző ránk a vakmerőség. Gili nagyon össze tudja szedni magát, ha erre szükség van. Lehet, hogy ez egyben hibája is, mert az első gyorsaságikon talán nem vagyunk annyira bemelegedve. Hatodik éve versenyzünk együtt, fél szavakból is megértjük egymást, de azért mindig kitalálunk valami apróságot, amitől úgy érezzük, hogy gyorsabbak tudunk

lenni. Főleg az itiner írásánál, és annak felhasználásánál. Nagyon sok információt adok át Gilinek. Ezt edzés közben állandóan gyakorolni, és csiszolni kell.

Összehasonlítva az élmezőny többi autó-jával, mik az előnyei és mik a hátrányai az Audinak?

Gili: Az előny egyértelműen az autó megbízhatósága, legalábbis ez eddig így volt. Hátránya az, hogy nincs mögötte gyári fejlesztés, és borzasztóan nehéz. Legalább 150-170 kg-val nehezebb, mint a kategória társai. Azt sem mondanám, hogy a futóműve erősebb, mert ez az autó egy hét éves konstrukció. A maga idejében valóban kiemelkedő volt, de azt hiszem most már ezt nem lehet elmondani róla.

Nemrég Ausztriában jártatok a Harrach Sprinten. Hogy jött az ötlet a vendégszerelésre?

Gili: A sportegyesületünk névadója, Leier úr és az egyik szponzorunk, az ÖMV szintén osztrák. Még az év elején megbeszéltük, hogy ha van rá lehetőség, akkor egyfajta jutalomjáték gyanánt Ausztriában is részt vennénk egy versenyen. Anyagi és más okok miatt a Harrach Sprintre esett a választásunk.

A versenyt Ernst Harrach gróf a saját birtokán rendezte. A gróf egyébként régen maga is versenyzett, az utóbbi néhány évben pedig előfutóként szokott indulni. Időnként a garázsából előhúzgál valamilyen autót, mert, hogy valójában hány autója van, nem igen tudja senki. Az idén egy Lancia Integraleval szerepelt.

Miben különbözik egy magyar versenytől?

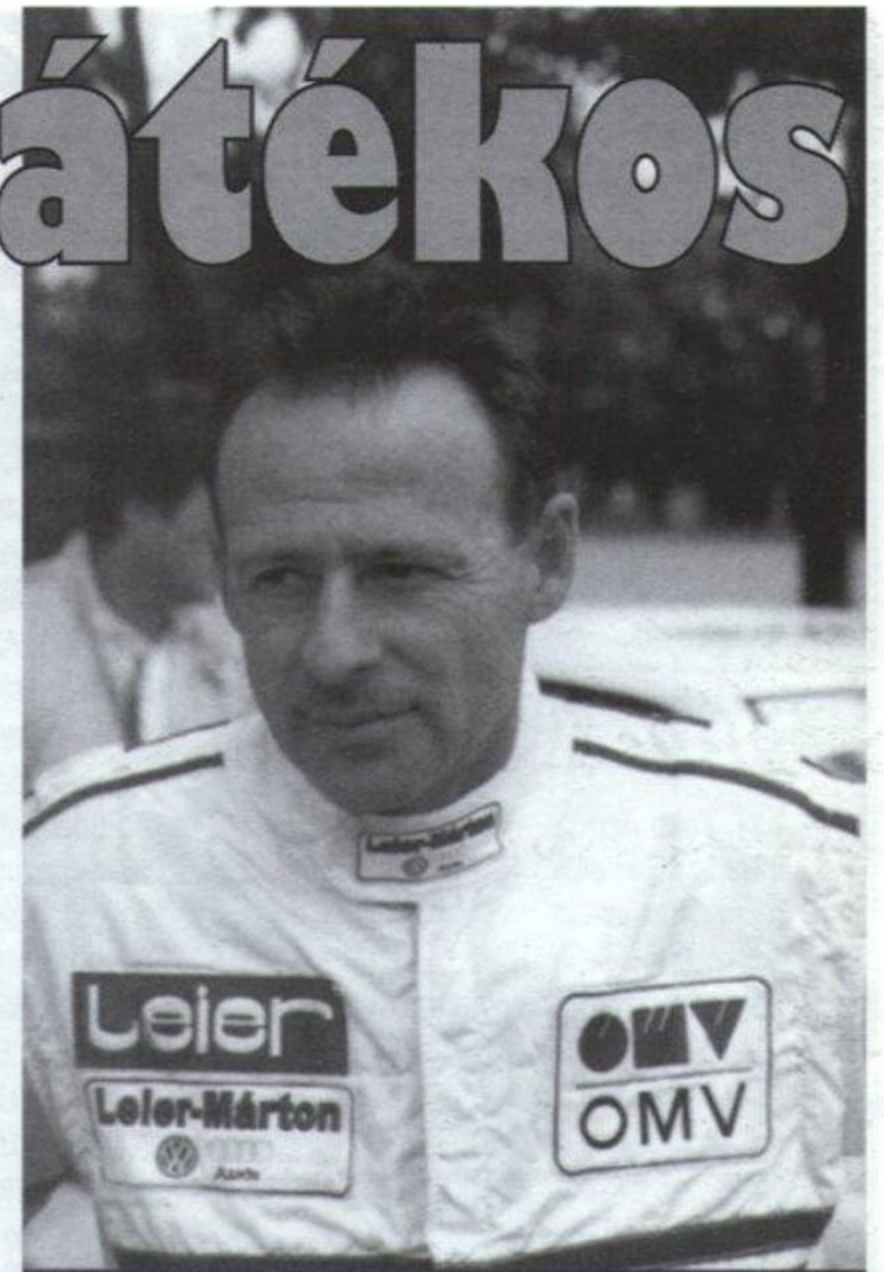
Csökő Zoli: Alapvetően annyiban más, hogy ez egy rallysprint. Ugyanazt a 21,5 km-es, murvás pályát kell teljesíteni hat alkalommal, de összesen kétszer lehet rajta tréningezni. Az edzés is szerves része a versenynek, időellenőrző állomással, és minden mással, ennek megfelelően természetesen már itt is a versenyautót kell használni.

Milyenek voltak az ellenfelek?

Gili: Az osztrák bajnokságról annyit érdemes tudni, hogy az élmezőny borzasztóan erős, de a középmezőny lényegesen gyengébb, mint Magyarországon. Különösen Manfred Stohl-ra figyeltünk, aki szintén Audival versenyzett, illetve Raphael Sperre-re, aki egy Renault Megan kit-carral indult.

Hogyan szerepeltetek?

Csökő Zoli: Sajnos az elején becsúszott



egy hiba, amit fel kell vállalnom. Egy perccel előbb mentünk be egy időellenőrzőre. Mentségem, hogy nem figyelmetlenség miatt történt. A tréning körökben ugyanis percenként indították az autókat, a versenyen pedig két percenként. Ezt nem tudtuk. Úgyhogy korrektül kivártuk az egy percet, az előttünk rajtoló Sperrerék után, és bementünk, mire közölték a sportbírók, hogy még nem kellett volna.

Gili: Gyakorlatilag az utolsó helyről kezdtük a versenyt, az első nap végére eljutottunk a nyolcadikra, másnap pedig a negyedikre. Ha nem csúszik közbe ez a kis hiba, akkor harmadikok lehettünk volna. Manfred Stohl-lal egyébként nagyon közeli időket autóztunk, ami - ha figyelembe vesszük, hogy ők már évek óta ezen a pályán versenyeznek, mi pedig most jártunk itt először - azt hiszem nem rossz eredmény.

Kik támogatnak?

Gili: Hál istennek nagy szurkoló táborunk van, ami mindig nagyon inspirált arra, hogy mégjobban csináljuk, amit csinálunk. A szurkolóink és a szerviz csapatunk mellett természetesen a szponzoraink, az ÖMV, a Garancia Biztosító, a Standox, a Vredestein, az IKR Bábolna Rt., a Diavia, a Polima Kft., a Unix Trade Kft., és a Raaberfreight is mindig mellettünk állnak.

Egy futam van még hátra, milyen eredményt céloztok meg?

Gili: Nem szeretnénk esélylatolgatásokba bocsájtkozni, mert egyrészt babonás vagyok, másrészt a technikai sport mindig egyfajta lutri, bármi megtörténhet. Egy dolog tény, mindenki mindent megtesz azért, hogy az a nagyon áhított második hely összejöjjön.

Mihályi Csaba



VB-re magyar!

A közelgő világbajnoki Sanremo Rally előtt Gergely Ferit kérdeztük a lehetőségekről.

- Az év elején még négy vb futamról volt szó.

- Az a négy, az három volt. Azért jelentettünk be ennyit az év elején, mert volt egy szponzorunk, aki vállalta a három vb futam költségeit. Aztán az utolsó pillanatban, nem személyes hanem bizonyos üzleti okok miatt visszalépett. Ezért is vagyunk most nagyon boldogok, hogy az Aral Hungária Kft. és a No Fear támogatásával mégis eljutottunk, azt hiszem a világbajnoki futamok közül a második legnehezebbre, a 38. Sanremo Rallyra.

Miért esett a választás pont erre a versenyre?

Egyrészt időben így jött ki a legjobban, mert hát a magyar bajnokságban is helyt kellett állnunk, az Aral Hungária számára ugyanis ez volt az elsődleges szempont, másrészt hogy, Európában, a közelben van. Ezzel a választásunkkal lehetőség nyílt egy olyan szerződés megkötésére is, hogy ha a táv 50%-a előtt műszaki hiba miatt ki kell állnunk, akkor egyből költözünk át a Cataluna Rallyra.

A magyar versenyekkel összehasonlítva, milyenek a kinti pályák?

Először is a lefutott négy magyar versenynek az össztávja felel meg annak, amit most egyszerre kell teljesítenünk. Négy napig éjjel-nappal autózunk, 1968 km az össztáv, amiből 430 km a gyorsasági. Két harmada murvás, egy harmada aszfaltos, a 15 km-es pályáktól a 43 km-ig minden előfordul, de nem is ez a leglényegesebb, hanem az hogy a murva nagyon jó minőségű, de egész más a vonalvezetése, mint a magyar pályáknak, és egész mást stílust követel.

Nehezebbek, mint a magyar pályák?

Sokkal technikásabbak, és mégis nagyon gyorsak. Gyakorlatilag egészen mást kell csinálni. Janikával amikor kimentünk megnézni a pályákat, először úgy gondoltuk, hogy a murvát megnézzük, felírjuk, aztán majd improvizálunk, és az edzéseken inkább az aszfaltra koncentrálnunk. Amikor viszont megláttuk a

pályákat, és végig mentünk rajtuk, akkor azt mondtuk, hogy csere, a murvára kell nagyon figyelni és majd az aszfalton meglátjuk, hogy mit lehet produkálni.

Mennyi edzési lehetőség van?

Tíz nappal a verseny előtt kapunk egy GT-Four-t, ami külsőre ugyanolyan, mint a versenyautó, belsőre egy kicsit más, N-es futómű van alatta, utcai gumikkal, az utcai változattól egy kicsit erősebb motorral van szerelve, nem lehet benne bukócső, és nem lehet rajta reklám sem. Ezzel fogjuk igazából belőni a pályákat, addig pedig megpróbáljuk a lehető legtöbb információt beszerezni, és jól felkészülni a versenyre.

Milyen speciális felkészülést igényel a verseny?

Fizikálisan és szellemileg is abszolút ott kell lenni. Ha valaki belegondol abba, hogy 40 km-en keresztül, mind Janikának, mind nekem figyelni kell arra, hogy ne hibázzunk, ez borzalmasan igénybeveszi az embert mind agyilag, mind fizikailag. Főleg úgy, hogy vasárnap reggel 7-kor kezdődik Sanremóban az adminisztratív és a technikai gépátvétel, utána 3 órákor indulunk Gubbioba, ami 600 km. Este 11 felé fogunk megérkezni, másnap reggel 8-kor van rajt, este 7-kor végzünk, aztán reggel 6-kor megint rajt. Úgyhogy éjjel-nappal menni fogunk.

Milyen autóval indultok?

Természetesen egy Toyota Celica GT-Fourral. Amelyik autót Magyarországon használtunk, az utolsó előtti olasz bajnoki futamon történt vele egy baleset, aminek a vizsgálata még tart, és emiatt le van foglalva. Tehát biztos, hogy nem ezzel az autóval fogunk menni. Ezen kívül van még öt GT-Four-ja a Grifone Teamnek, ebből kettő ugyanolyan szintű, mint a többi gyári autók, akár a Subaruk, akár a Mitsubishi. A másik három egy kicsit gyengébb, amit nem úgy kell érteni, hogy lényegesen lassabbak, hanem kb. 10-20 lóerő a differencia. A Sanremo Rally egy elég hosszú, nehéz verseny lesz, és nem biztos, hogy fog számítani ez a 20 lóerő. Hogy a két erősebb autót ki fogja kapni, nem tudjuk de ezzel nem is foglalkozunk. Biztos vagyok benne, hogy mind az öt autó nagyon jól lesz készítve. A különbség egyébként abból adódik, hogy ezeket az autókat szinte hétről-hétre fejlesztik, hogy minél jobbak legyenek, és

hogy nyerjenek. Emlékszem, hogy amikor egyszer kint jártunk az istállónál, újongva mutatta az egyik szerelő, hogy három dekával könnyebb lett a kuplung pedál.

Az ellenfelekről mit lehet tudni?

Mondok néhány nevet: Carlos Sainz, Colin McRae, Tommi Mäkinen, gyakorlatilag a komplett VB mezőny rajthoz fog állni. Ugy érzem, hogy becsületesen felkészülünk rá, és Janikánál is itt van az idő, hogy megméretesse magát. Meglátjuk, hogy mi sül ki belőle. Egy biztos, nagyon szeretnénk sikert szerezni a magyar autósportnak, és a magyar nemzetnek is.

Szurkolóitoknak mit üzensz?

Nagyon szeretnénk nagyon sok piros-fehér-zöld zászlót látni kint, és nem zöld-fehér-pirosat. Nagyon jóleső érzéssel töltene el bennünket, és biztosan adna nekünk, gyorsaságinként 5-10 másodperc előnyt, ha látnánk pár magyar zászlót a pályák szélén.

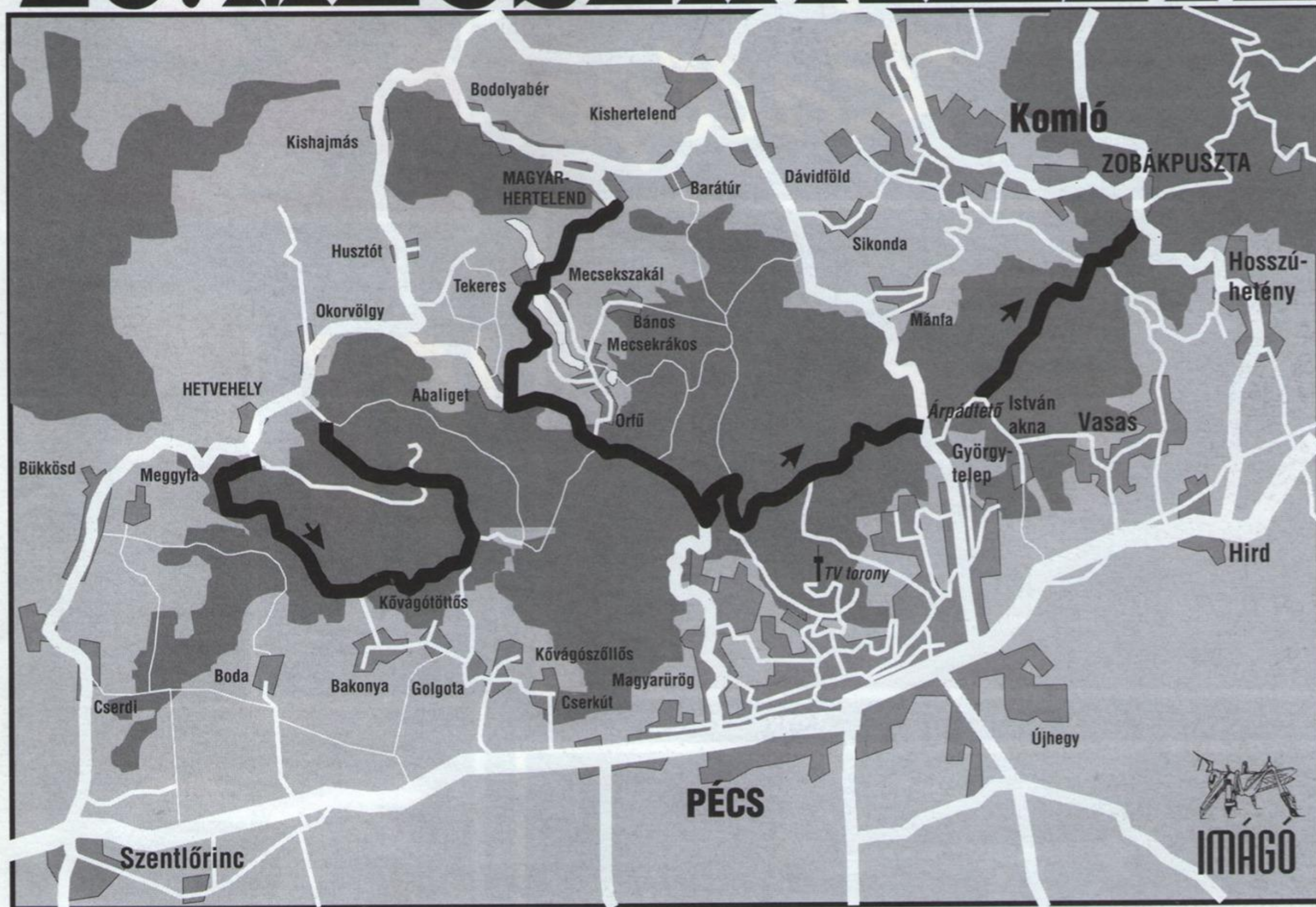
Ezt akár felhívásnak is vehetjük?

Igen, nagyon örülnénk neki, ha minél többen kijönnének, már csak azért is, mert tudjuk, hogy hozzáértő, és nagyon lelkes tábora van Magyarországon a rally-sportnak, és minden embernek, aki ide eljutna borzasztóan nagy élmény lenne, nem csak azért, mert mi, remélem jól fogunk autózni, hanem azért is, mert olyan versenyzőket láthat, akiket talán eddig még nem.

Mihályi Csaba



29. MECSEK RALLYE



I. OSZTÁLY

szombat

- 11.33 Gy1. Józsefháza-Zobák (7 km)
 12.33 Gyűjtőállomás (Városi Műjégpálya)
- 13.16 Gy2. Hetvehely-Nyárásvölgy (17 km)
 13.49 Gy3. Magyarherteleend-Árpádtető (25 km)
 14.22 Gy4. Józsefháza-Zobák (7 km)
 15.02 Gyűjtőállomás (Városi Műjégpálya)
- 16.05 Gy5. Hetvehely-Nyárásvölgy (17 km)
 16.38 Gy6. Magyarherteleend-Árpádtető (25 km)
 17.11 Gy7. Józsefháza-Zobák (7 km)

vasárnap

- 08.40 Gy8. Hetvehely-Nyárásvölgy (17 km)
 09.13 Gy9. Magyarherteleend-Orfű (7 km)
 10.34 Gy10. Orfű-Árpádtető (13 km)
 10.09 Gyűjtőállomás (Bolygó utca)

II. OSZTÁLY

- 08.40 Gy1. Hetvehely-Nyárásvölgy (15 km)
 09.16 Gy2. Magyarherteleend-Orfű (7 km)
 09.29. Gy3. Abaliget-Árpádtető (15 km)
- 11.02 Gy4. Hetvehely-Nyárásvölgy (15 km)
 11.35 Gy5. Magyarherteleend-Orfű (7 km)
 11.48. Gy6. Abaliget-Árpádtető (15 km)

	RALLYE I.	RALLYE II.
Adminisztratív átvétel	október 11. 13.30-19.00	október 11. 9.00-12.30
Műszaki gépvétel	14.00-19.30	9.30-13.00
<i>Ford Jakon Autó Kft</i>		
Rajt	október 12. 11.00 Városi Műjégpálya	október 12. 08.00
Cél 1. szakasz	október 12. 17.51 Városi Műjégpálya	
Rajt 2. szakasz	október 13. 08.00	
Cél	október 13. 10.14	október 12. 12.28
Díjkiosztó	Szivárvány Gyermekház Pécs, Veress Endre u. 6., október 13. 14.00	

A MAGYAR BAJNOKSÁG ÁLLÁSA I. osztály

VI. SUZUKI SÓS GALGA KUPA

1996. október 26-27-én Hévízgyörkön és környékén, a TOP-SPEED Rally Team szervezésében ismét megrendezésre kerül a Galga Kupa elnevezésű meghívásos autós túraverseny.

A versenyre nevezhet minden olyan személy, aki legalább egyéves "B" kategóriás jogosítvánnyal rendelkezik és autója megfelel az adott gépcsoport és kategória követelményeinek.

A rendezvényen résztvevőknek kb. 200 km össztávot kell teljesíteniük, melyből mintegy 50 km a különpróba szakaszok hossza. Az útvonalon 8 különpróba szakaszt kell teljesíteni, ami 3 pályából - 2 aszfaltos (a rutinosabb rally rajongók jól ismerik) és 1 földes - tevődik össze. A rendezvényről bővebb információ valamint versenykiírás, a 06 20-453-533 és 06 30-502-611-es telefonszámokon kaphatnak az érdeklődők. Reméljük, hogy a korábbiakhoz hasonlóan, ismét sokan eljöttek majd versenyezni és szurkolni egyaránt. Mi rendezők, támogatóink segítségével (SUZUKI SÓS HATVAN, AUTÓ-TURBÓ B.T. BUDAPEST) mindent megteszünk egy színvonalas és sikeres verseny létrehozásának érdekében.

Előre is jó szórakozást kívánunk mindenkinek.

Az utolsó rajtidő Im memoriam Majoros Attila

Gyászol a hazai autósport. Gyógyíthatatlan, súlyos betegségben elhunyt Majoros Attila navigátor, a Mráz-Rallye Team versenyzője.

Mindig jókedélyű, de zárkózott emberként ismerték azon kevesek, akik közel álltak hozzá. Autószerelőként dolgozott a kiskunlacházi Mobil Trans Kft.-nél, ahol mind főnökei, mind kollégái szerették és megbecsülték, jól képzett szakembernek tartották Attilát.

Talán szakmájából fakadóan került közel az autóversenyzéshez, a rally-hoz.

1992-ben indult először rally másodosztályú versenyen Mráz Tamással, egy N1-es Trabanttal. Rögtön ez évben bajnoki címet szereztek, melyet a következő évben - ugyanebben a kategóriában - meg is tudtak védeni.

1994-ben már egy piros-fehér Peugeot-val indultak a másodosztály versenyein. Az autó Attila kezei közt forrt össze a mezőny egyik legjobb versenygépévé, amit bizonyít az év végén elért abszolút

harmadik helyezésük is. Tavaly erre az eredményre még rátettek egy lapáttal, s a Mecsek Rallye-t megnyerve abszolút másodikként zárták az idényt.

Idén már az első osztályban versenyeztek, zöld Opel Astrájuk szintén Attila fáradságot nem ismerő munkája során épült meg. Emellett összetartotta és irányította a szervizcsapatot.

A Salgó Rallye után kezdett elhatalmasodni a betegség Attilán, ám a kisbéri versenyen - fogcsikorgatva bár - vállalta a navigátori teendőket, és kategória második helyet szereztek. Ez

volt utolsó közös versenyük. Júniusban Attila kórházba került, ahonnan már csak egy rövid időre térhetett haza családjához, szüleihez.

"Égi menetlevelére" 1996. szeptember 22-én jegyezték be az utolsó rajtidőt. Emléke örökké bennünk él.

(Majoros Attila temetése 1996. szeptember 27-én 14 órakor volt a kiskunlacházi temetőben)



ABSZOLUT

1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia	-	20	20	20	20	-	80
2. Tóth(Gili)-Csökö	Leier-Márton	15	12	15	4	10	-	56
3. Érdi-Varga	Total-Érdi Team	-	15	-	12	12	15	54
4. Ranga-Büki	MOL	-	-	-	15	15	20	50
5. KissF-Kiss	AMC Rallye	8	8	-	10	4	12	42
6. Szeleczy-Penderik	H&T Rallyesport	-	3	12	8	8	10	41
7. Bathó-Kosztolányi	Motorsport ECS	-	10	10	6	-	6	32
8. Vizin-Gönczi	Kopcsóker-Vízügy	12	4	6	-	-	8	30
9. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	20	-	-	-	-	-	20
10. Dr. Konta-Táborszky	AutóÁgó	10	-	-	3	6	-	19
11. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	4	6	8	-	-	-	18
12. Vojcsik-Kovács	VojcsikRally SE	-	-	-	2	3	4	9
13. Gerencsér-Garamv. Keszler-Hering	Pász-Ger SC	6	-	-	-	-	-	6
15. Horner-Kerék	Stoll SE	-	2	4	-	-	-	6
16. Csukovics-Gajdos Hubert-Mészáros	OSC Autosport	2	-	-	-	2	-	4
16. Csukovics-Gajdos Szabó-Takács	Laczkó Mitsu. SE	-	-	-	-	1	2	3
16. Csukovics-Gajdos Veszprémi-V.né	Hubert MSE	3	-	-	-	-	-	3
16. Csukovics-Gajdos Veszprémi-V.né	Budaörs Motorsport	-	-	-	-	-	3	3
16. Csukovics-Gajdos Veszprémi-V.né	Nyíregyházi V.SE	-	-	3	-	-	-	3
18. Bútor-Tóth	Gaál Motorsport	-	-	2	-	-	-	2
19. Ábrahám-Mike Havasi-Tábori	Szerpen Team	1	-	-	-	-	-	1
19. Ábrahám-Mike KissL-Bedő	H&T RallyeSport	-	-	-	-	-	1	1
19. Ábrahám-Mike Takácsy-Simon	HungaroLada	-	-	1	-	-	-	1
19. Ábrahám-Mike Turi-Tóth	Motoros RC	-	1	-	-	-	-	1
19. Ábrahám-Mike Turi-Tóth	Kokó Rally Team	-	-	-	1	-	-	1

"A" CSOPORT

1. ifj. Tóth-Gergely	Aral-Colonia	-	20	20	20	20	-	80
2. Tóth Gili-Csökö	Leier-Márton SE	15	12	15	10	10	-	62
3. Érdi-Varga	Total-Érdi Team	-	15	-	12	12	15	54
4. Ranga-Büki	MOL	-	-	-	15	15	20	50
5. Vojcsik-Kovács	VojcsikRally SE	-	-	-	8	8	12	28
6. Keill-Molnár	Keill Motorsport	10	-	-	-	3	10	23
7. Keszler-Hering	Stoll SE	-	10	12	-	-	-	22
8. Ferjancz-Tóth	Váci Autó SE	20	-	-	-	-	-	20
9. Horner-Kerék	OSC Autosport	12	-	-	-	6	-	18
10. Hényel-Andrejszky Veszprémi-V.né	AutóÁgó Rallye C.	8	-	-	-	-	8	16
10. Hényel-Andrejszky Veszprémi-V.né	Nyíregyházi Volán	-	-	10	-	2	4	16
12. KissL.-Bedő	HungaroLada SE	6	-	6	-	-	3	15
13. Bútor-Tóth	Gaál Motorsport	-	6	8	-	-	-	14
14. Takácsy-Simon	Motoros RC	-	8	-	4	-	-	12
15. Dara-Török Turi-Tóth	Arrow Rallye Team	-	4	-	-	-	6	10
15. Dara-Török Turi-Tóth	Kokó Rally Team	-	-	-	6	4	-	10
17. Balogh-Csepela Szabó-Petrikovics	Geotim R. T.	-	-	-	4	-	2	6
17. Balogh-Csepela Szabó-Petrikovics	Főtaxi SC	3	3	-	-	-	-	6
19. Sóvári-Varga	Trade ASC	2	2	-	1	-	-	5
20. Balatonyi-Németh Bojtár-Prókay	Stoll SE	-	1	-	3	-	-	4
20. Balatonyi-Németh Bojtár-Prókay	EL-TON VGSE	4	-	-	-	-	-	4
20. Balatonyi-Németh Dibusz-Tenke	EL-TON VGSE	-	-	4	-	-	-	4
23. Floch-Gyug	Webasto Rallye T.	-	-	-	2	-	1	3
24. Ráti-Mózes	Stoll SE	-	-	-	-	1	-	1
24. Ráti-Mózes Vass-Dömök	Servico R. SE	1	-	-	-	-	-	1

"N" CSOPORT

1. KissF-Kiss	AMC Rallye	12	15	-	20	12	20	79
2. Szeleczy-Penderik	H&T Rallyesport	-	8	20	15	20	15	78
3. Bathó-Kosztolányi	Motorsport ECS	-	20	15	12	-	10	57
4. Vizin-Gönczi	Bajai Vízügy	20	10	10	-	-	12	52
5. Konta-Táborszky	AutóÁgó Rallye	15	-	-	10	15	-	40
6. Oroszlán-Oroszlán	Rawex SC	8	12	12	-	6	-	38
7. Csukovics-Gajdos	Laczkó Mitsu. SC	-	-	-	8	10	6	24
8. Gerencsér-Garamv.	Pász-Ger SC	10	-	-	4	4	3	21
9. Radó-Bereczky	Radó Rallye Team	-	6	8	-	-	2	16
10. Havasi-Tábori	H&T Rally Team	-	-	-	-	8	4	12
11. Bodnár-Lehócz	Total Érdi Team	3	-	6	-	-	-	9
12. Szabó-Takács Várkonyi-Ferenczy	Budaörs Motorsport	-	-	-	-	-	8	8
12. Szabó-Takács Várkonyi-Ferenczy	Ritmus ASE	-	4	-	-	3	1	8
14. Vargha-Szabados	Tamax Rallye SE	2	-	2	3	-	-	7
15. Hubert-Mészáros Koch-Hoffer	Hubert MSE	6	-	-	-	-	-	6
15. Hubert-Mészáros Koch-Hoffer	Her-Ko ASE	-	3	-	1	2	-	6
15. Hubert-Mészáros Kós-Kuhár	Servico Rallye T.	-	-	-	6	-	-	6
18. Ábrahám-Mike Kapitány-Kapitány	Szerpen Team	4	-	-	-	-	-	4
18. Ábrahám-Mike Kapitány-Kapitány	Szerpen Team	-	-	4	-	-	-	4
20. Nagy-Bíró Halász-Vörös	Góliát Rallye Team	1	2	-	-	-	-	3
20. Nagy-Bíró Halász-Vörös	Góliát Rallye Team	-	-	3	-	-	-	3
Mráz Majoros	Mráz Rally Team	-	-	-	2	1	-	3
23. Martin-Takács	Stoll SE	-	1	-	-	-	-	1
23. Martin-Takács Ollé-Lukács	Ollé Rallye Team	-	-	1	-	-	-	1

A világ leghíresebb rally versenyét, a Monte Carlo Rallye-t is utol érte az FIA szabályának könyörtelen szigora. A 97-es szezonban ugyanis a vb futamok maximálisan három nap hosszúak lehetnek. Ez a hat napos Monte alapos fogyókúráját eredményezi. Nem lesz több "hosszú kések éjszakája", ami a negyedik nap hajnali óráira szokott átnyúlni, és ami már több ízben is megváltoztatta a már kialakulni látszó végső sorrendet. A gyári autók számára elmarad a hagyományos csillagtúra is, és csak a privát versenyzők választhatják ki, hogy Bad Homburgból, Reimsből vagy Torinóból rajtoljanak.

Az így alaposan megtépázott versenyt a rendezők egy teljesen új dologgal próbálják igazán látványossá tenni. Az új szabályok ugyanis lehetővé teszik, hogy a három versenynap előtt, egy néző csalogató szupergyorsaságít rendezzenek. Erre a célra pedig a legalkalmasabbnak a monte carlo-i Forma-1-es pálya nyomvonalát találták. A verseny január 19-én kezdődik Monte Carloban a szupergyorsasággal, majd a mezőny Valance-be költözik, ahonnan Gap érintésével január 22-én tér Monte Carloba, hogy újra a Forma-1-es pályára lépve zárják majd a szezon nyitó tornát.

Forma-1-es pilóták gyakran tesznek kiruccanást rally versenyekre, de rally pilóták csak nagyon kivételes esetben láthatunk Forma-1-es autó ülésében. Nem rég ilyen kivételes alkalmat teremtett a Jordan istálló Colin McRae számára, amikor egy tesztre hívták meg a skót világbajnokot.

McRae először Martin Brundle segítségével ismerkedett meg a monoposztóval, majd kimerészkedett a pályára, ahol rögtön egy megpördüléssel mutatkozott be neki a Jordan-Peugeot. Pár kör megtétele után négy másodperccel maradt el körideje Brundle-étől. A teszt utáni értékelésnél a legnehezebb dologként azt említette, hogy nagyon alacsony az autó, és ezért nehezen lehet kilátni belőle. Talán ennek, talán a sokkal erősebb Forma-1-es fékeknek volt köszönhető az is, hogy saját bevallása szerint is rendszeresen jóval hamarabb fékezett a kelletténél.

Nicky Grist ül be 1997-ben Colin McRae mellé navigálni a vb-n. Derek Ringer és a PRODRIVE döntését McRae tudomásul vette, de kíváncsi, hogy lehet átszokni kilenc egyazon navigátorral eltöltött év után egy újra. Nicky nem újonc a szakmában, hiszen Armin Schwartz és Juha Kankkunen oldalán is több ízben bizonyított.

A Toyota komolyan készül a '98-as szezonra az új kategóriában, a World Rally Car-ban. Azt még nem lehet tudni, hogy ki lesz Kankkunen navigátora a szintén félgőzzel induló '97-es versenyévében. (Traco)



VIDEÓÓÓÓK!

Küldjétek el a szerkesztőségbe a

LEGSZEBB

LEGKOMIKUSABB

ÉS AZ ÖSSZES BUKÁST

tartalmazó felvételeteket.

Az anyagból összevágva egy szórakoztató, népszerűsítő összeállítás készül. Az alkotók neve (feltéve hogy nem titkos) a borítóra kerül, és kap a kész kazettából egy tiszteletpéldányt

FIGYELEM!

Eladó Ford Escort Cosworth RS. Évjárat: 1993., színe fehér. Extrák: tetőablak, sportkipufogó, 260 LE, motorelektronika, kódolt rádiómagnó, riasztó. Nagy turbós. Érd.: (72) 437-595

Eladó egy Lancia Delta Integrale, EVO II. rallye cross autó, DIV. II. 380-400 LE-s motor, 6 sebességes aszinkron sebváltó. Eredeti Abarth karosszéria átalakítva Kevlár elemekkel + 10 db 8x17-es keréktárcsa gumival, 10 db 9x16-os keréktárcsa gumival, 10 db 7x15-ös keréktárcsa gumival. Érd.: (72) 437-595

Lada rally-felszerelés eladó: övek, ülések, Bilsteinek, pajzs, hangosítás, rövid difi, záruk, pedáltaposók, Gaál tengelyek. Érd.: Diós József, 5510 Dévaványa Árpád út 53. Tel.: 234

Eladó egy A csoportos Opel Corsa, 1,3-as, 1996-ban rally I.-ben indult. Az autó a jövő évtől pályaversenyezésre alkalmas. Érd.: Markovics György 06(20) 445-322

Eladó egy Skoda Favorit, A csoportos versenyautó. Érd.: Wolf Motorsport 06(22)316-830; (30) 576-461

Lada 2105, A/5 csoportos rallyautó rajtkész állapotban, bukócsöves edzőautóval együtt eladó. Ir. ár: 750.000 Ft Érd.: Faltusz Péter 06(96)316-824; (30) 566-393

Gruppe A-s Trabant eladó, az összes tuti alkatrészsel 12 db szerelt kerékkel. (Az autó zöld színű, Fluidkat matrica van rajta). Érd.: Kővári Barna 06 (20) 211-058

Eladó egy 1992-es Peugeot 205., A/5-ös, törésmentes, 6 sebességes, A-s váltóval felszerelt, speedline 15-ös kerekekkel, szervókormányval. Érd.: 06 (30) 514-914; (20) 415-609



Eladó egy Lada 2107-es "N" csoportos versenyautó, versenykész állapotban. Érd: napközben: 06 (52) 321-404; este: (52) 344-229; (30) 283-837 Bereczki Norbert

Eladó vagy bérelhető 2 db használt homolog overall. Érd: Tel.: 06 (30) 457395

Eladó Peugeot 205 Rally 1.3, Gruppe N-es, versenyautó, tartalék alkatrészekkel, 1995-ben rally II-ben N2-ben bajnokságot nyert. Tel.: 06(60) 451-518 Bereczk Tamás A-s, 1300-as vagy 1600-os Lada versenyautót vennék. Tel.: 06 (52) 386-251 Csordás József

Eladó használt Sparco ülések, 6-pontos övek, 2 db 58-as tűzálló ruha, 2 db FIA homolog sisak, hangosítóval, "A"-s Kadett-Astra alkatrészek: 5 sebességes váltó + Sper, motor, fékrendszer, kormánymű, futóművek, és versenyalkatrészek. Érd.: 06 (60) 335-718

Mazda PROFI MÁRKAKERESKEDÉS

**Motor és karosszéria javítás,
fényezés, helyszíni kárfelvétel**

Telefon: 270-3765

**Személygépkocsi és
haszongépjármű
ÉRTÉKESÍTÉSE - LÍZINGELÉSE**

Telefon: 129-1604

**EXTRÁK - TARTOZÉKOK
Teljes körű alkatrészellátás**

GARANCIÁLIS JAVÍTÁSOK

**CENTER
TRAVEL**

1065 Budapest, Lázár u. 7.
1242 Budapest, Pf.: 330.
Tel./Fax: 1 302-49-75

Janikával a VB-re

Ha ön is szeretne ott lenni a San Remo Rallyn, az ifj. Tóth János-Gergely Ferenc páros első rally világbajnoki futamán, csak még nem tudja, hogyan induljon, hívja a Center Travelt!

San Remo Rally - 1996. október 13-18.

Utazás: csoport esetén mikrobuszal, ill. egyénileg gépkocsival

Útvonal: Bp. - Tarvízió - Firenze - Arezzo - Gubbio - San Remo

Szállás: - Firezétől délre NORCENNI GIRASOLE CLUB ***, 2 éjszaka, 4 fős

2 hálósobás apartman-bungalo, étkezés nélkül

- San Remo VILLAGGIO FIORI ***, 3 éjszaka, 4 fős 2 hálósobás apartman-bungalo, étkezés nélkül

Indulás: 13-án reggel 6.00-kor az Erzsébet térről, vagy a Mecsek Rallyról

Részvételi díj: apartman (5 éjszaka): 17.000 Ft/fő; szálloda***: 9.500 Ft/fő/nap;

szálloda***: 14.700 Ft/fő/nap; mikrobusz (max.:8 fő) 22.000 Ft/fő

A mikrobuszt a gk. vezetőt, benzint és autópálya díjat irodánk fizeti

Biztosítás: 900 Ft/fő/6nap

Semperit Rally Ausztria - 1996. nov. 7-9.

Utazás: egyénileg, csoportok esetén mikrobuszt, vagy autóbust biztosítunk.

Szállás: Csehország területén (a versenytől 30-50 km-re) szállodában és panzióban.

Mesterek Tornája - Gran Canaria- 1996. dec. 6-7-8.

Utazás: Repülővel, a helyszínen bérautóval.

Szállás: Gran Canarián, Puerto Ricoban apartmanban vagy apartmanszállodában

EZERJÓ KUPA NÓR

Tóth Tibi kitett magáért!

Szuperül megrendezett, pörgős, jól szervezett verseny volt: az egykori orosz laktanya területén kijelölt elég tempós, majdnem 2 km hosszú pályán. Matics Misi előfutóként, Aczél Józsi indulóként vett részt a versenyen.

Az elképzelések szerint szeretnék hagyományt teremteni ebből a rendezvényből.



Matics Misi



Hídvégi Zoli



Tudósítás: Szalai Róbert

AUTÓ 2 KUPA Autós szlalomverseny Gyöngyösön

1996. szeptember 27. 10 óra [A Karácsond felé vezető úton a vasúti átjáró előtt jobbra]

A pálya talaja jó minőségű aszfalt, néhol murvás, mely igazi rally élményt nyújt a versenyzőknek.

A versennyel kapcsolatban érdeklődni lehet személyesen vagy telefonon az alábbi címen.



AUTÓ 2 Autós-Motoros Iskola

Gyöngyös, Bartók B. u. 8. Tel.: 37/311-308; 30/532-661

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 9. [1982,1983,1984]

Összeállította: Csúri Gábor

AUDI QUATTRO

1977. februárjában Jörg Bensinger, az Audi gyár tesztpilótája a VW-Audi konzern új terepjáróját, a Volkswagen Iltis-t tesztelte Finnországban. Az Iltis vezetése közben jött az ötlete, hogy az összekérmeghajtás a sportautóépítésben is új távlatokat nyithatna, s egy ilyen sportkocsi a rally-sportban különleges eredményes lehetne. Bensinger, Walter Treser, Dr. Karl Bauer, Ferdinand Piech, a fejlesztési osztály vezetője, valamint Hartmut Warkuss, a gyár formatervezője hozzáálltak a Quattro kifejlesztéséhez. Az új csodafegyvert 1980-ban, a Genfi Autószalonon mutatták be a nagyközönségnek.

Az autósportban addig szinte ismeretlen Audi 1981-ben küldte először csatába az összekérmeghajtásos, öthengeres, befecskendezős, turbófeltöltős motorral hajtott Quattro-t, amely a világbajnoki színpadon ha nem is teljes, mégis óriási sikerrel debütált. Az idény első versenyén, a Monte Carlo Rallye-n a finn Hannu Mikola szenzációsan autózott az új

versenygéppel, már több mint hat perccel vezetett, amikor egy híd falának sodródott, a verseny feladására kényszerült, elvesztette a már kezében lévő győzelmet.

Összesen négy világbajnoki címet nyert a konstrukció.

A gyártók világbajnokságát 1982-ben és 1984-ben, egyéniben 1983-ban, s 1984-ben. Az 1984-es autó már a módosított, rövidebb tengelytávú modell volt.

A német mérnökök fantáziáját elsősorban az összekérmeghajtás érdekelte, amit később valamennyi szériagyártású típusukba át is csempészték, bizonyítva szalonképességét, közlekedésbiztonsági előnyeit. Munkásságuk révén a hétköznapi autósok olyan magas színvonalú technika birtokába juthattak, amelyet korábban csak a haditechnikában, illetve a nehéz terepen közlekedő járművekben alkalmaztak. **A rally-sportban elért sikerek és a legkorszerűbb technika jóvoltából az Audi a vezető autógyártók sorába emelkedett.**

A papírforma alapján abszolút



ALAPMODELL

Motor: öthengeres, soros Audi, 2000 cm³-es

Turbófeltöltő: KKK K26

Befecskendező: Bosch-K-Jetronic

Max. teljesítmény: 200 LE

Max. sebesség: 223 km/h

Gyorsulás: 0-100 km/h: 7,4 s

Saját tömeg: 1331 kg

Teljesítménytömeg: 6,6 kg/LE

VILÁGBAJNOK:

1982., 1984. (márka vb)

1983 (Hannu Mikola)

1984 (Stig Blomquist)



favorit technikai koncepció ellenére hagyományos, kétkerékmeghajtású gépekkel, mint például a Lancia 037-es ideig-óraig sakkban tudták tartani a Quattro-t, azonban vitathatalan, hogy az Audi a korszak legkiemelkedőbb versenyautója volt, hiszen megjelenése nemcsak a rally-t állította a feje tetejére; hanem az egész iparágat befolyásolta.



3. MISKOLC Rallye



'96

