Ára: egy liter benzin (150 Ft)

RS RALLYSPORT

HAVILAP A RALLYSPORT RAJONGÓINAK

II. évf. 11. szám 1996. december

Megjelenik havonta

ARAL

Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, az ARAL kutaknál és a versenyeken

Didier Auriol
Bajnokok Tornája - Gran Canaria
Fotó: Buczkó Andor (Fehér Foto)

R.A.C. RALLY
Eredmények-II. osztály
Műhelytitok

MINDNYÁJAN ÍGY INDULTUNK...



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

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

INDIT-TRADE
MINŐSÉGI AUTÓALKATRÉSZEK

RALLYE LICENCCEL ENGEDMÉNY!

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

HÍREK

1997-es versenynaptár

április 4-6	Champion Arbau Rallye	Esztergom
április 25-27	Salgó Rallye	Salgótarján
május 23-24	Kassa Rallye	Kassa
június 13-14	Vredestein Rallye	Miskolc
július 11-13	Veszprém Rallye	Veszprém
aug. 1-3	Budapest Rallye	Budapest
szept. 5-7	Kisbér Rallye	Kisbér
okt. 17-19	Mecsek Rallye	Pécs

(A Kassa és a Budapest rallyk csak I. osztályú futamok lesznek.)

MNASZ hírek

Az 1996 december 1-én megalakult MNASZ-t (Magyar Nemzeti Autósport Szövetség) levélben üdvözölte Max Mosley úr az FIA (Nemzetközi Autómobil Szövetség) elnöke. Gratulált Horváth Miklós úrnak elnökké választása alkalmából, valamint jelezte, hogy megtette a szükséges intézkedéseket az FIA titkársága felé az MNASZ FIA tagsági viszonyának fenntartására.

Az OTSH elnöke, Gallov Rezső úr, ugyancsak levélben üdvözölte az autós szövetséget és jókívánságait fejezte ki a megválasztott elnöknek. Leveléhez mellékelte az OTSH hivatalos nyilatkozatát, amelyben a hivatal az MNASZ-t tekinti a magyarországi autó és gokart sportágak hivatalos képviseletének, szervezőjének és irányítójának - a MAMSZ jogutódjának.

A szövetség új címe:
1138 Budapest, XIII. Fáy u. 45.
ideiglenes Tel./fax: (1) 363-3467

DUNAKANYAR
RÁDIÓ
FM 91.9
FM 68.99

A helyzet változatlan...

Megint eltelt egy év. A díjkiosztóval hivatalosan is lezárult az idény és ismét szerte foszlott egy illúzió: a remény, hogy a rally ki tud törni abból a meglehet népes táború, de mégiscsak zárt világból, amelyből kilépnie eddig sem nagyon sikerült. Nem csak leírni, de minden bizonnyal olvasni is unalmas már az arról szóló kesergést, hogy a legnépszerűbb autós szakággal milyen mostohán bánik a sajtó, mennyire kirekesztik a nyilvánosságot, e hitünk szerint legnagyszerűbb technikai sportból.

A díjkiosztót megelőzően volt egy sajtótájékoztató, amelyből legfeljebb mindössze a tájékoztató volt igaz. Egyetlen kézen össze lehetett számolni, hány újságíró jött el, hogy a másnapi lapokba megírja, ismét véget ért egy szezon, amely... Ez persze nem csupán erre az alkalomra volt igaz. Ahhoz, hogy összeszámoljuk, hogy általában hány újságíró kötelezte el magát a rally mellett ahhoz is legfeljebb két kézre lenne szükség. Márpedig a rally népszerűsítése elképzelhetetlen egy olyan helyzetben, ahol az ellendrukkerek tábora erősebb. A legutóbbi példát ismét a televízió szolgáltatta, amikor a Dakar Rally rövidke beszámolóját az asztalitenisz szerelmese azzal zárta, hogy ismét meghalt valaki a versenyen, majd nyomatékkal beszámolt arról is, hogy a szerencsétlenül járt motoros hányadik áldozata a sportág történetének. Bizony sokadik. Ám mindez nem minősíthet egy sportot, amelynek egyetlen bűne egy pingpongos szemében mindössze annyi lehet, hogy veszélyes. De veszélyes egy föld körüli vitorlásverseny, bele lehet halni a hegymászásba, az ejtőernyőzésbe, a búvárkodásba, sőt a lóversenybe is. Senkit sem kényszerítenek volán mögé, ennek veszélyeit mindenki önként, mi több dalolva vállalja, semmiképpen sem nyereségvágyból, hiszen a rally sokkal több anyagi áldozatot követel mint emberéletet.

A sajtó viszont mostoha gyerekként kezeli a technikai sportokat. Márpedig a nyilvánosság nélkül nincs reklámérték, következésképpen nincsenek támogatók és nincs pénz. Vagyis egyáltalán nem elhanyagolható, sőt egyre inkább létkérdés a nyilvánosság előtti megjelenés lehetősége. Hiszen egy középszerű rock-banda, egy"lilaködös" alternatív színházi agyrém, nem szólva Pamacsról a csacska pacskerről többet kap a műsoridőből mint amennyit egy átlag ember ép ésszel el képes viselni. De hát ehhez is pénz kell.

Mindezt azért kellett elmondani, mert létezik egy másik lehetőség is. Ha nem ír rólunk a sajtó, úgy teremtsünk magunknak megjelenési lehetőséget. Ha nem ad a főszerkesztő terjedelmet, elég helyet a lapjában, úgy írjunk saját lapot. Alapvetően ez a felismerés teremtette meg a RallySportot, amely bármennyire furcsa a mai világban, nem üzleti vállalkozás. Mindenki, aki az elmúlt másfél év alatt nyomot hagyott a lapban, fotózott, írt, talpalt, gépelt szerkesztett, tördelt vagy tett bármit, az puszta lelkesedésből tette, esetleg olyan minimális javadalmazásért, amelyből még a versenyeken elfurikázott benzin ára sem jött be. Annak idején úgy kalkuláltuk, hogy ez a lap legalább 10 ezer rally rajongót érdekel, jelentős részük előfizet az RS-re, ami egyre népszerűbb, közismert lappá lesz. Helyet kapnak benne azok is, akiknek más megjelenési lehetőségük nincs, olyan témákról írhatunk, ami csakis a szakág értőit és értékelőit érdekli. Ennek próbáltunk és próbálunk továbbra is megfelelni. Persze ha tudunk. Az újságból ugyanis sokminden kimarad. Terjedelmi okok miatt, ami elsősorban anyagi kérdés. Sokan kérdik, mikor lesz belül is színes a lap, sőt sokan azt kérik számon, miért nem olyan mint a külföldi színes rally magazinok. Valóban, miért nem olyan, amikor mindenki, főképpen mi is azt szeretnénk. A válasz egyszerű. Mert rengeteg pénz kellene hozzá. Sokszor még azt is nehéz megoldani, hogy egy állandó, megszokható időben jelenjünk meg. Anyag, fotó, hír, érdekesség, önálló rovat-ötlet lenne bőven. Könnyedén készíthetnénk akár száz oldalas színes magazint is, ám ez nem rajtunk múlik. A kezdetekkor például biztosak voltunk abban, hogy előfizetőink között lesznek maguk a versenyzők, szervízesek és azok barátai. A szakosztályok azonban - eltekintve az elenyésző kivételektől - nem fizettek elő, nem keresik a lapot, annak ellenére, hogy szakmai megítélése, visszhangja olvasói körében gyakorta több mint hízelgő. Bár ez itt nem a reklám helye, de egyetlen liter benzin áráért próbálunk saját orgánumot teremteni a rallynak. Terveink szerint már el kellett volna érkeznie annak az időnek, amikor meglehet két esetleg három liter benzin áráért olyan színes magazint készíthetnénk, amely valóban reprezentálhatná a rally népszerűségét, súlyát és létjogosultságát hazánkban.

Bajnokok Tornája

Bár a Kanári-szigeteki Bajnokok Versenye nem szerves része a világbajnokságnak, mégis évek óta a nem hivatalos szezonzárónak tekinthetjük. A verseny kiváló alkalmat jelent, a fiatal tehetségek számára, hogy megmérkőzzenek a közel, vagy a régmúlt világbajnokaival, az öreg rally rókák pedig megmutathatják a fiataloknak, hogy még nem felejtettek el vezetni.

A többnapos esemény a kanári-szigeteki pilóták versenyével kezdődött, majd a Rally Mesterek következtek, ahova egy nemzetközi zsűri által kiválasztott versenyzők kaptak meghívást.
A "mesterek" Toyota Rav 4-eseket kap-

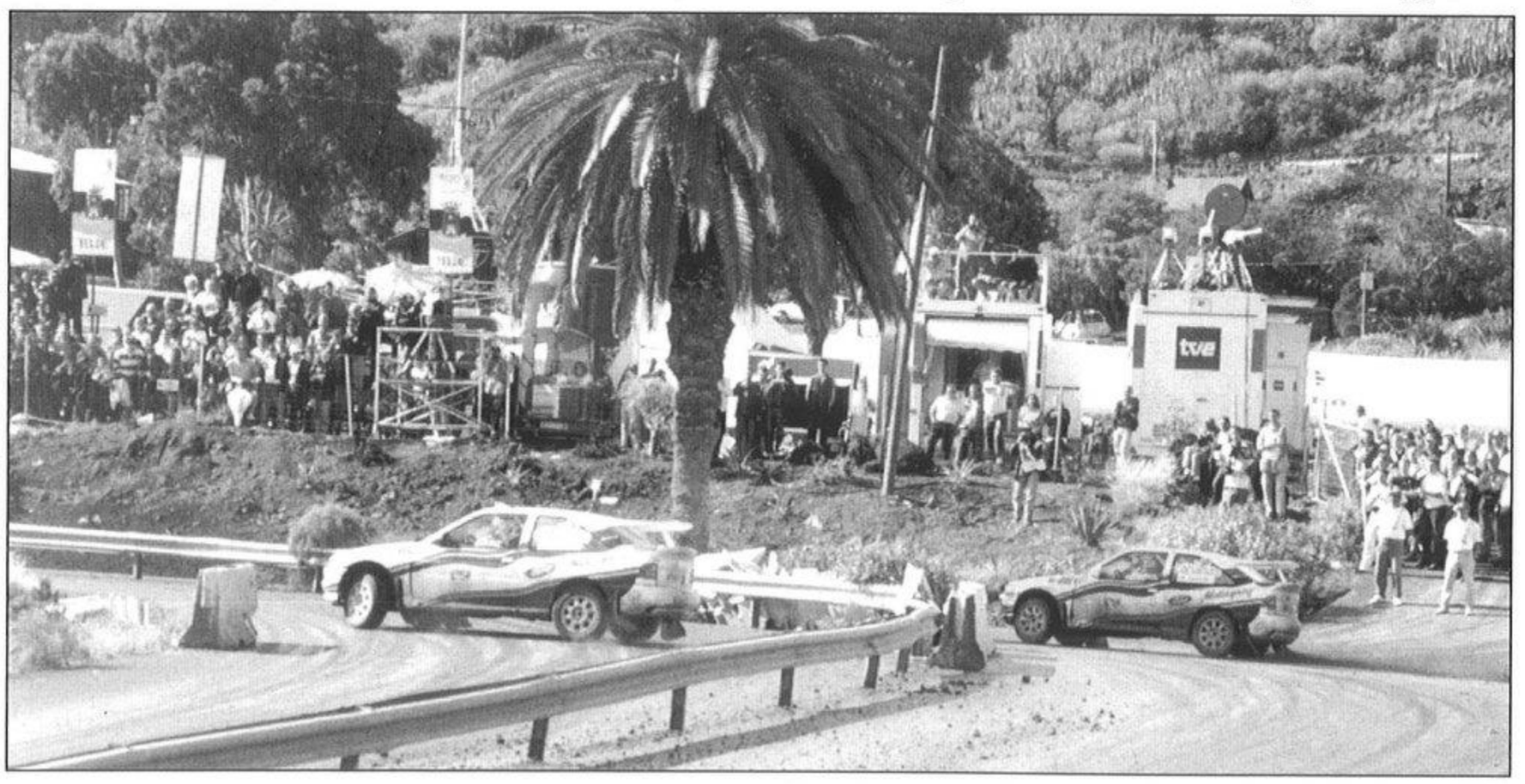


tak, és már itt is láthattunk néhány igazi meglepetést. Az egyik legígéretesebbnek tartott *Freddy Loix* például az előselejtezőkből sem tudott továbbjutni, a svédek jövőbeli világbajnokának tekintett *Thomas Radströmöt* pedig minden megerőltetés nélkül verte ki *Uwe Nittel*, akit eddig csak N-es Mitsubishijével láthattunk zsonglőrködni. *Nittel* egyébként a másik fenegyereket, *Jarmo Kytolehtot* is igencsak megizzasztotta. A döntőbe végül is *Kytolehto* mellett a helybéli *Daniel Alonso* került, aki minden bizonnyal alaposan begyakorolhatta a pályát, mert pusztán tudása alapján nem nagyon győzhette volna le finn társát. A 96-os Rally Mester tehát *Alonso* lett, aki *Kytolehtoval* együtt tovább jutott a Bajnokok Versenyére.
A szombati nap egy perces néma csenddel kezdődött. *Henry Toivonen* és *Sergio Cresto* halálának 10. évfordulóján emlékezett meg a kivételes tehetségű pilótáról és navigátoráról a sportág színe-java. *Toivonen* mint ismeretes 1986-ban a Korzika Rallyn szenvedett balesetet, amelynek során navigátorával együtt bennégett a versenyautóban.
A sportág 12 világbajnoka közül, *Röhrl, Mikkola, Salonen*, és ki tudja miért a két legutóbbi győztes *McRae* és *Mäkinen* hiányoztak. Itt volt viszont *Waldegard*, aki nem csak azért számított kuriózumnak, mert 17 évvel ezelőtt szerezte világbajnoki címét, hanem azért is mert ő volt a mezőny egyetlen tagja, aki már évek óta nem



versenyez,és csak a Bajnokok Tornája kedvéért akasztja le évről-évre bukósisakját a szögről.
A hiányzó bajnokokat a világbajnokság sztárpilótáival, és a már említett Rally Mesterek két döntőbe jutottjával, helyettesítették. A 14 fős mezőnyből *Kankkunen* és *Sainz* automatikusan bejutottak a negyeddöntőbe, míg a maradék hat helyre a többiek időmérő futamok alapján kvalifikálhatták magukat. Az esemény rangjának





Kép: Buczkó Andor (Fehér Foto)





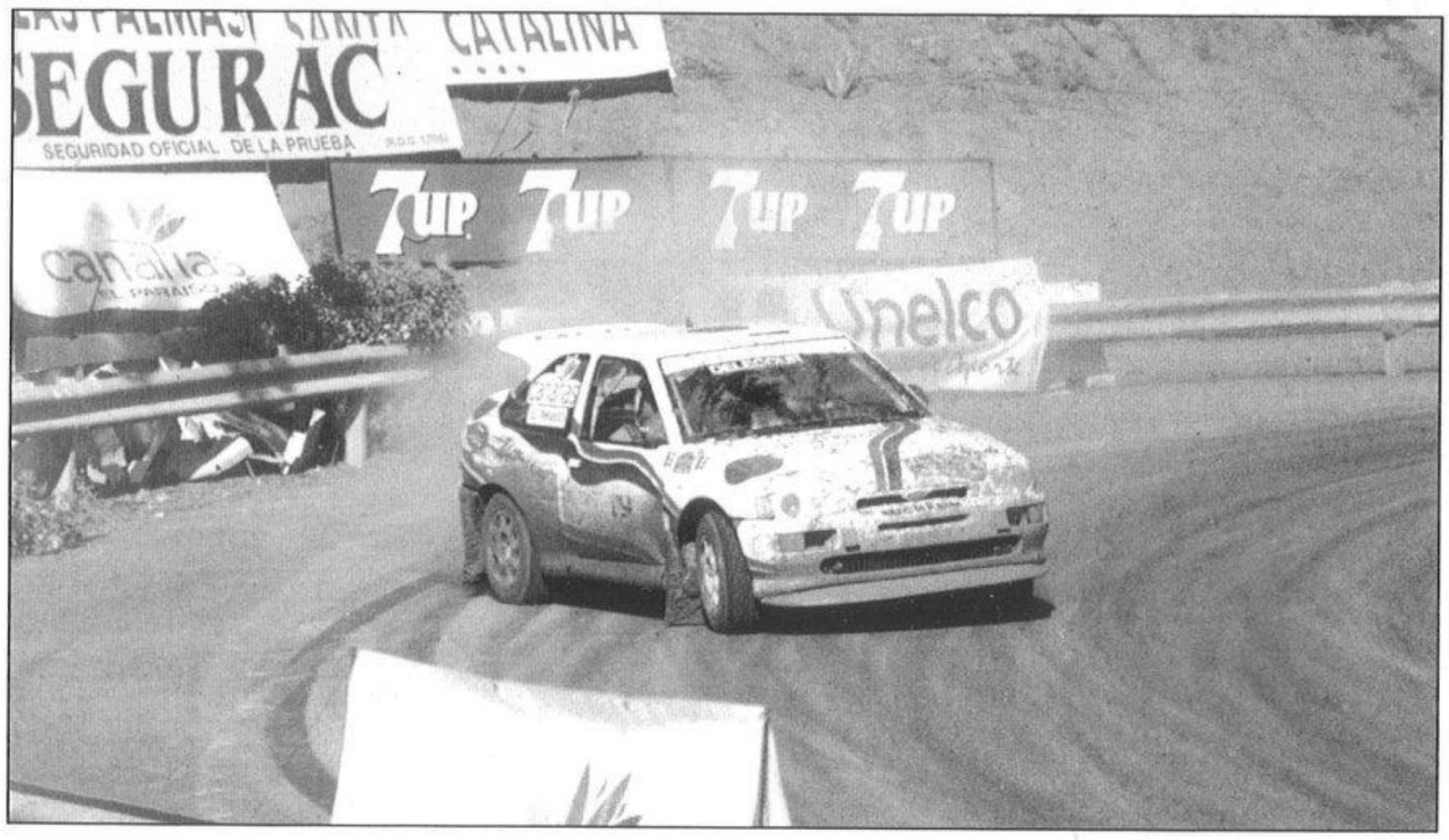
megfelelően a Rav 4-eseket gyári Toyota Celica GT-Fourokra és *Mike Little* által tuningolt Ford Escortokra cserélték. Az előselejtezőben búcsút kellett vennünk *Vatanentől, Waldegardtól, Biasiontól, Alonsotól, Trellestől* és egy korai rajt miatt *Aghinitől* is.

Az elődöntőbe *Sainz* könnyedén bejutott *Thiry* legyőzésével. *Auriolnak* sem volt nehéz dolga *Schwarz*-cal, akit ráadásul egy korai rajt miatt 10 másodpercre meg is büntettek. A "skandináv futamon" *Kytolehto* először a sár fogságába esett, másodszorra pedig hiába autózott a mezőnyben talán leglátványosabban, az elnyűhetetlen *Blomquist* mindkétszer legyőzte őt. A legszorosabb versenyt *Kankkunen* és *Delecour* vívták. Először *Delecour* volt gyorsabb, a második futamban azonban mindketten elrontották a célegyenesbe fordulást. *Delecour* a szalagkorlátra rakta fel autóját, *Kankkunen* pedig egy domboldalt célzott meg. A kalandozásból *Kankkunen* egy hajszállal hamarabb keveredett ki, és egyelített. A döntő, harmadik futamra aztán *Delecour* megint összeszedte magát, és győzelmével búcsúra kényszerítette a négyszeres világbajnokot.

A verseny legnagyobb összecsapását az elődöntőben *Aurioltól* és *Sainztól* láthattuk. Az első futamot Sainz egy lökhárító hossznyival, 0,1 másodperc előnnyel nyerte. A második pedig még szorosabban alakult volna, de *Sainzot* egy defekt idő előtt megállította. A harmadik futamban *Auriol* egy leheletnyivel gyorsabb volt, így ő juthatott a döntőbe.

Delecour sokkal könnyebb helyzetben volt, hiszen *Blomquist* nem nagyon szorongatta meg, és sima 2:0-lal jutott tovább.

A fináléba tehát *Auriol* és *Delecour* révén





két olyan pilóta került, akik az idén gyakorlatilag kényszerpihenőt tartottak a vb.-n. A döntőre úgy látszott *Auriol Sainzra, Delecour* pedig *Kankkunen*re már korábban ellőtte puskaporát. *Auriol* két viszonylag nyugodt futamban győzte le honfitársát, és a verseny történetében egyedülállóan harmadszorra zsebelte be a Bajnokok Bajnoka címet.

Delecour azonban nem adta fel: "Tavaly én nyertem, idén Didier. Ez jó előjel a következő évre."

Mihályi Csaba

rally Top LISTA

PILÓTÁK

1.ifj.Tóth János	887
2.Ranga László	460
3.Ferjáncz Attila	342
4.Érdi Tibor	272
5.Dudás Gyula *Kokó*	222
6.Vojcsik Ferenc *Golyó*	197
7.Varga Zoltán *Cigány*	185
8.Szeleczky Tamás	156
9.Tóth Ferenc *Gili*	147
10.Bathó Zoltán	122
11.Turi Tamás	114
12.Gerencsér Tibor *Titi*	102
13.Kiss Ferenc	97
Matics Mihály	97
15.Balatonyi Árpád	93
16.Horner Péter *Bubu*	85
17.Maruzsi László	69
18.Radó István	60
19.Krizsán Attila	54
20.Szajky István	47
21.Mráz Tamás	46
22.Tisza Andor	45
23.Wieszt János	39
24.Ördögh Mixi	36
Varga István	36
26.Vizin László	33
27.Födő Imre	32
Hideg Krisztián	32
29.Hideg János	30
30.Radóné Sisák Mária	25
31.ifj. Faragó András *Ebi*	24
32.Győri Erika	23
33.Veszprémi Barna	21
Sóvári Péter	21
35.Bútor Róbert	20
36.Kővári Barna	19
37.Boros Csaba	18
Nagy Zoltán	18
39.Budai Béla	17
Rausch Tibor	17
41.Floch István	16
42.Fischer Ákos	15
43.Szabó György	13
Bense István	13
45.Kiss Attila	12
Vass István *Piedon*	12
47.Szabó Gergely	10
László Emil	10
Czakó	10
Fülöp Rajmund	10
51.Babinecz Zsolt	9
Szeleges Attila	9
Pesti Tamás	9
Takácsy Pál	9
55.Gerőfi Gábor	8
56.Ráti Miklós	7
57.Aczél József	6
Bereczk Tamás	6

NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	701
2.Büki Ernő	608
3.Tandari János	303
4.Csökő Zoltán	240
5.Varga István	225
6.Kovács György	162
7.Tóth Csaba	151
8.Tóth Imre	146
9.Répa Katalin	134
10.Pénzes László	128
11.Oroszlán Tibor	125
12.Kerék István	70
13.Gábor János	64
Takács Attila	64
15.Papp Gyögy	59
16.Bereczky Ákos	55
17.Kosztolányi Tamás	48
18.Vasas Csaba	46
19.Veszpréminé D. Éva	43
20.Revák Réka	39
21.Majoros Attila	38
22.Kiss Ernő	34
23.Doma Gábor	28
id. Faragó Sz. András	28
25.Német *16V* Péter	27
Nagy István	27
27.Birkner Gábor	26
28.Kovács Zsolt	25
29.Gönczi László	23
Penderik L.	23
31.Andrejszky Zoltán	22
32.Fabók Tibor	21
Szántó Szabolcs	21
34.Nagy Nándor	20
35.Zsembery Jenő	19
36.Bíró Zoltán	18
37.Dobos György	16
38.Prókai Béla	15
Árva István	15
40.Horváth Károly	14
41.Dobos Zoltán	13
42.Borsos Péter	12
Juttasy József	12
44.Mészáros Sándor	11
45.Ács Tibor	10
Takács Árpád	10
Dann Gábor	10
48.Csizmeg Zsolt	9
Garamvölgyi Zoltán	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
Marossy Zsolt	9
Táborszky Attila	9
Fogarassy Krisztina	9
Pindzsulya Zoltán	9
56.Dömök Zsolt	8
57.Bathó Zoltán	7
László Béla	7
59.Czippán Béla	6
Hajdú Tibor	6
Markovics György	6

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

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	783
2.Carlos Sainz	644
3.Juha Kankkunen	548
4.Didier Auriol	306
5.Walter Röhrl	259
6.Piero Liatti	172
7.Jean Ragnotti	143
8.Stig Blomquist	138
9.Tommi Mäkinen	118
10.Francois Delecour	109
11.Ari Vatanen	85
12.Alex Fiorio	68
13.Miki Biasion	66
14.Isolde Holderied	64
15.Andrea Aghini	50
16.Béres József	45
17.Kenneth Eriksson	37
18.Armin Schwarz	33
19.Philippe Bugalski	29
20.Freddy Loix	26
21.Michele Mouton	22
22.Patrick Snijers	21
23.Markku Alen	20
Pavel Sibera	20
25.Alistair McRae	17
26.Richard Burns	16
27.Enrico Bertone	14
Jorge Bica	14
29.Franz Wittnann	13
30.Blachna	12
31.Gianfranco Cunico	11
32.Henry Toivonnen	10
Tammeka	10
Csubrikov	10
35.Jorge Recalde	9
Marc Duez	9
37.Sergio Pianezzola	8
Sandro Munari	8
39.Erwin Weber	7
Hannu Mikola	7
41.Gregoir de Mevius	6
42.Gustavo Trelles	6
Stanislav Chovanec	6
Raphael Sperrer	6
45.Dominic Bryned	5
Manfred Stohl	5
47.Willi Stengg	4
Kris Rosenberger	4

AUTÓK

1.Subaru	700
2.Toyota	673
3.Ford	518
4.Lada	491
5.Lancia	397
6.Lada VFTS	250
7.Renault	170
8.Peugeot	142
9.Audi	135
10.Skoda	97
11.Opel	88
12.Mitsubishi	80
13.Mazda	76
14.Trabant	69
15.BMW	52
16.Nissan	32
17.Tavria	24
18.Seat	21
19.VW	12
20.Honda	11
21.Wartburg	10
22.Citroen	6

VS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Autóelektro, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/1213-0527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. ● APC AUTÓSZERVÍZ Szekszárdi út 19-25. T:1201414 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XVIII. Zempléni u.2-4. T:2920000 ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet IX.Páva u.30/a T:2179873. ● EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet XXI. Csepel Művek 1.sz. kapu T:2762222/3051. ● NSI Amerikai autószerviz XXI. Ady E. u. 110. ● Határ úti BKV sziget, újságos ● FINO Market, Kapy u. 52. ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 ● 5 KERÉK Bt. Báthori u. 24.● Ford Szeleczky hivatalos márkakereskedés IX.Ráday u. 16.● Mazda Profi Bt. XIII.Reitter F. u. 164. **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853-659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **Csorna:** Molnár Autósbolt **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DÖMSÖD:** Kapitány Cukrászda **DUNAKESZI** Tóth György Autójavító, Blaha L. u. 1.● Michelin Gumi Service, Kertész u. 10.● Agip benzinkút **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTOCRAFT 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 Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **ÓCSA:** Bejó Motorműhely Kft. Temető út 13. **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/ 252923 **PILISVÖRÖSVÁR:** WIESZT 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

KERESSE AZ ARAL KUTAKNÁL!

VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 30db

ELŐFIZETHETŐ

Félévre 900.-

Egy évre 1800.-

postai utalványon a szerkesztőség címén!

Szerkeszti a szerkesztőbizottság

Főszerkesztő: Schwartzenberger István

Főmunkatárs: Mihályi Csaba

Munkatársak: Csűri Gábor, Szalai Róbert, TRACO

Fotó: Buczkó Andor, Ford Motorsport, Klima Gábor, Klima László, Kollár Attila

Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.

Tel/Fax: 28/410177

Felelős kiadó: Kovács György

Lapmanager: Turcsán Krisztina

Előkészítés: IMÁGÓ

Nyomda: ROLA - Valkó

Műszaki vezető: Rózsavölgyi Sándor

ERŐNYERŐ

FÜLÖP RAJMUND

Nevedet sokan csak az idén ismerték meg, pedig van múltad az autósportban.

Ügyességi versenyekre járogattam XX-es Ladákkal, aztán 1992-ben baráti társaságomból vettem egy VFTS-t, amivel elindultam az év utolsó nyirádi rallycross versenyén. 93-ban ugyanezzel az autóval 4. lettem a bajnokságban. 94-ben tértem át a Skodára, ami a következő évre állt össze. Ekkor egy nagyon jó gyári Skoda LR-hez tudtam hozzájutni, valamint a Felicia kit car 1500-ös motorjához. Ezzel a rallycrossban mindent sikerült elérnem amire vágytam. A hét versenyből mind a hétszer kategória első lettem, az év végén pedig abszolútban a 4. helyen végeztem, úgy, hogy év közben még vezettem is az abszolút sorrendet.

Eredményeid alapján az első osztályban kellett volna szerepelned.

Van egy elméletem, miszerint aki a lépcsőfokokat nem tartja be, az később issza meg a levét. Szépen alulról kell kezdeni, és egyre többet tanulva előre lépni.

Az első osztályú licencet is megkaphattam volna, hiszen a 93-as eredményem alapján első osztályú versenyzőként voltam nyilvántartva. Az év elején kértem egy visszaminősítést, és így indulhattam a másodosztályban.

Miért döntöttetek a Favorit mellett?

A Skoda gyárral elég jó kapcsolatunk alakult ki, és sikerült hozzájutnunk egy gyári építésű versenyautóhoz, ami egy köhögést sem csinált egész évben. Tényleg úgy viselkedett, mint ahogyan az egy gyárban felkészített versenyautótól elvárható.

Lehet tudni valamit az autó előéletéről?

Erős a gyanúm, hogy versenyen talán nem is ment, mert annyira jó állapotban volt. Lehet, hogy csak teszteltek vele, de igazán nem lehet tudni. Az biztos, hogy a gyári csapat számára épített autó volt.

Az idén minden versenyt megnyertél, ahol elindultál, kivéve a Salgó Rallyt.

A rajtnál kicsit túl forgattam a motort, és emiatt lefulladt az autó, egyszerűen nem tudtam elindulni, egy percig álltunk. Ezzel visszacsúsztunk a negyvenakárhányadik helyre. A verseny végére a hatodik helyre tudtunk feljönni. Ez sajnos így sikerült de innentől fogva azt hiszem, hogy a szerencsével sem álltunk hadilábon.

Miskolcra már bajnok-esélyesként mentetek.

Szerettük volna már ott megnyerni a bajnokságot, hogy a Mecsek Rallyn kipróbálhassuk az első osztályt. Egy taktikus győzelemmel ez sikerült is.

Pécsen sokan meglepődtek, hogy az első osztályban indultatok.

Nem a rally II.-es bajnoki címemre kértem meg az első osztályú licencet, hanem arra, hogy 94-ben és 95-ben is első osztályú versenyző voltam, valamint rally I.-es licenccel is rendelkeztem. Sokan ezt nem tudták, ezért nem értették, hogy hogyan kerültem oda. A verseny egyébként nagyon jól sikerült, a kategóriánkat megnyertük, F2-ben pedig hatodikok lettünk.

A mezőnyben kétség kívül a te autód volt a legjobb. Mennyire múlott ez az eredmény az autón, és mennyire rajtad?

Namost nekem erről az a véleményem, hogy az autósport több emberen múlik. Hazudnék, ha azt mondanám, hogy én voltam jó, mert rajtam kívül nagyon jó volt a navigátorom, a szervízcsapatom, és természetesen az autóm is. Úgy érzem ezen a négy dolgon múlott a bajnoki címünk.



Jövőre marad a rally I.?

A jövőt illetően más terveim vannak. Németországban szeretnék a Forma Opel bajnokságban versenyezni. Ez nekem egy nagyobb kihívást jelent. Biztos vagyok benne, hogy vissza fogok térni a rallyhoz, mert nagyon húz hozzá a szívem, de úgy gondolom, hogy ez a következő lépcsőfok. Ha nem jön össze, akkor egy Felicia kit carral szeretnénk itthon indulni.

Kik segítettek a bajnoki címhez?

A teljes Szerpen Team, a navigátorom Iványi Sanyi, a szervízcsapatom, és természetesen a szponzoraink, a Straubinger Motorsport, a Műfémért Kft., a Sziget Panzió, az Autó-Tuti, a Korner Bt., a Tatabányai ÖMV benzinkút, és a Lukács Hűtőtechnika.

Kép és szöveg:Mihályi Csaba



FINÁLÉ





Az RS mindenki arcára mosolyt fakasztott. Toplistánk élvonala külön díjat kapott.

Lakatos Lajos a Veszprém Rally rendezője az év versenyéért járó serleget vehette át.

Egy igazi zsigulis öröm Wieszt Jánostól. (balra lent)



Rutinmunka...
a bajnoki serleg az idén is
Janikának és Gergely Ferinek járt





A legnagyobb díjat
Csizmadia Gabi bácsi kapta.
A versenyzők ezzel köszönték meg, 10 éves munkáját.

Az FIA vetésforgójának utolsó áldozata volt a RAC Rally. Normális esetben a bajnokság egyik legnépesebb mezőnyét felvonultató versenyen az idén tehát csak az F2-es autók szerezhettek pontokat. Ennek ellenére a Wilson Motorsport és az eltiltását letöltött Toyota gyári csapata nevezett néhány nagy "A"-s autót.

RAC Rally

A verseny gyakorlatilag az első napon eldőlt. Először *Vatanen* ficamította ki Fordja jobb első kerekét, majd miután a turbója is megállt, egy közúti baleset adta meg neki a kegyelemdöfést. Nem sokkal később az 1-es rajtszámú *Kankkunen* landolt tetőn egy jobbosban, majd kerek két perc múlva a 2-es *Kytolehto* parkolt le pontosan "*KKK*" mögé. A kiesettek listájára került a Forma-1-es vendégművész *Martin Brundle* is, aki addig egyébként figyelemreméltóan terelte Fordját.

Az első napi célba tehát már *Schwarz* érkezett elsőnek, *Kamioka* és *Blomquist* előtt. A vb debütáns *Holowczyc* bár túl élte az első napot, később minden szerencséje elhagyta amikor etapon tévedt el, és késte ki az idejét, így búcsút inthetett negyedik helyének.

Az abszolút értékelés ezzel el is dőlt, de az F2 igazi csemegét tartogatott. A kétkerekes kategória záró futama előtt ugyanis váratlanul három márka is versenyben volt a világbajnoki címért. Hogy mindhárman komolyan vették a versenyt, mutatja, hogy a Skoda 5, a Renault 4, a Seat pedig 3 gyári autót nevezett.

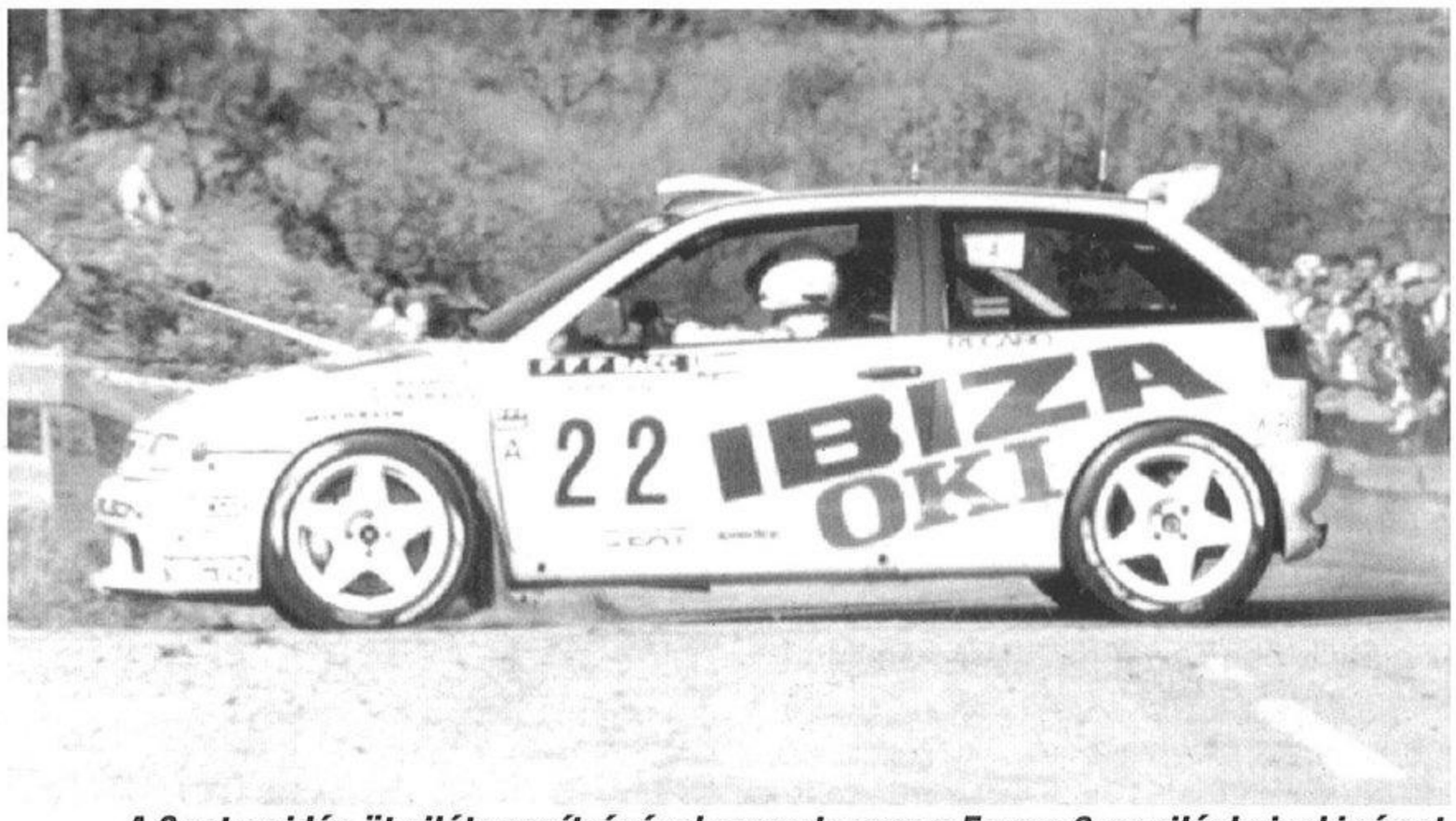
A főleg F2-es autók számára igen nehéz havas, jeges, saras, ködös és még ki tudja milyen pályákon a csehek kezdtek a legjobban. A verseny korábbi kétszeres győztese, *Blomquist* már az első napon akkora előnyt harcolt ki, hogy megközelítésére még csak nem is gondolhattak üldözői. A Renault-k és a Seatok viszont nem győztek küzdeni a helyenként teljesen irreálissá vált pályákkal, ráadásul azzal is szembe kellett nézniük, hogy a helyi viszonyokat kiválóan ismerő nissanos *Higgins*, és a brit bajnok *Evans* (F2-es) Fordjával rendre borsot tört az orruk alá.

Evans ilyen terű "szemtelenkedései" egészen addig tartottak, amíg közeli összetűzésbe nem került egy több száz éves fatönkkel, és fejre nem pottyantotta autóját. A bukfenc csak azért nem vált a verseny (vagy talán az egész szezon) leglátványosabb bukásává, mert pár perccel később *Head* Renault Meganjával lekopírozta honfitársát, és ugyanazon a fán megakadva mutatott be egy négy és félszeres fejenátfordulást.

Időközben az élen készülődött a nagy meglepetés. *Sibera* felzárkózott *Blomquist* mögé a második helyre, ami azt jelentette volna, hogy a Skodáé a bajnoki cím. Ám a túlhajszolt Felicia motorja két gyorsaságival a vége előtt feladta a küzdelmet. A végig háttérben szereplő Seat csapatra ekkor mosolygott rá a szerencse. Szinte hihetetlen, de a három kit car csapatból csak nekik maradt két épkézláb autójuk, és hiába végzett előttük a skodás *Blomquist* a renault-s *de Mevius*, sőt még a nissanos *Higgins* is, a két autó több pontot hozott a konyhára, mint az ellenfelek egy-egy talpon maradt gépe. Ezzel egy nagyon küzdelmes szezon után a spanyolok birtokába került a Forma 2-es márka világbajnoki cím, a Skoda pedig *Blomquist* révén egy szenzációs F2-es győzelemmel, és egy még szenzációsabb abszolút harmadik hellyel kárpótolhatta magát.

Schwarz nagyon okosan versenyezve győzelemmel búcsúzott a Toyota csapattól, hogy jövőre a Fordnál folytathassa sikereit. Győzelmében egyébként jelentős szerepet vállalt csapat és honfitársa, *Isolde Holderied,* aki *Schwarz* "jégkémeként" szerepelt a versenyen.

A RAC Rally krónikájához tartozik még a Volkswagen kit carok világpremierje. A nagy érdeklődéssel várt autó, a konkurenciával ellentétben nem a mindenből a legjobbat és a legdrágábbat elv alapján épült. Az alap A-s Golftól csak a 258 LE-s, vagyis 40 LE-vel megnövelt teljesítményű motorral, a hat sebességes szekvenciális váltóval és a tető végére biggyesztett spoilerrel tér el. *Baumschlager* F2-es hatodik helye, és az a tény, hogy csak egy perccel maradt el *Weber* lényegesen drágább Seatjától, azt mutatja, hogy a Volkswagen "félpénzes" taktikája nem is működik olyan rosszul.



A Seat az idén öt pilóta segítségével szerezte meg a Forma 2-es világbajnoki címet. Képünkön Mia Bardolet látható a Catalunya Rallyen.

Kép és szöveg: Mihályi Csaba

RAC RALLY VÉGEREDMÉNYE

1.	Schwarz/Giraudet	D/F	Toyota	A	4:46:50
2.	Kamioka/Gormley	J/GB	Subaru	A	7:52
3.	**Blomquist/Melander**	S/GB	Skoda	F2	15:12
4.	**Higgins/Mills**	GB	Nissan	F2	22:21
5.	**de Mevius/Fortin**	B	Renault	F2	24:30
6.	Easson/Cook	GB	Ford	N	27:09
7.	Buckley/Ewing	GB	Subaru	N	30:04
8.	**Rovanpera/Repo**	SF	Seat	F2	33:50
9.	**Weber/Hiemer**	D	Seat	F2	35:34
10.	**Baumschlager/Wicha**	A	VW	F2	36:35

*kiemelve az F2 sorrend

ABSZOLÚT

1. Fülöp Rajmund	Iványi Sándor	Szerpen Team SE	Skoda Favorit	86
2. Rektenwald Zsolt	Frankó János	Autó Ágó Rallye Club	Peugeot 205 R	73
3. Wieszt János	Hámori Gábor	Radó Rally Team	Lada 2105	41
4. Tóth István	Kronome Ákos	Radó Rally Team	Opel Corsa	35
5. Stréhli József	Locher János	Spindler ASE	Skoda Favorit	33
6. László Emil	Dobos Zoltán	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	29
7. Födő Imre	Födő Tamás	Geotim Rallye Team	Lada 2105	24
8. Radóné Sisák Mária	Monostori Péter	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	22
9. Horváth Péter	Asztalos Tamás	Fanatic Rallye SE	Peugeot 205 GTI	22
10. Angyalfi Károly	Kis Kálmán	Autó Angyalfi SE	Suzuki Swift	18
11. Támcsu Zoltán	Fejedelem Ottó	Top Speed ASE	Lada 2105	15
12. Geng Ferenc	Czinó Sándor	EI-Ton & VGSE	Opel Corsa	15
13. Veres Ádám	Sajti Mihály	EI-Ton & VGSE	Peugeot 205	12
14. Pénzes Zsolt	Ibányi György	EI-Ton & VGSE	Lada 2105	11
15. Szamos Tamás	Rozgonyi Gábor	OSC Autósport	Peugeot 106	11
16. Lengyel Attila	Tari Csaba	Trade ASC	Lada 2105	10
17. Martin János	Metz Csaba	Beach-B SE	Lada 2105	9
18. Görög Tibor	Rátkai Sándor	Radó Rallye Team	Peugeot 205	4
19. Bereczky Norbert	Szalontai Attila	Haladás SE Autósport	Lada 2107	4
20. Faltusz Péter	Békefi Zoltán	Faltusz Team SE	Lada 2105	4
21. Maricsek Miklós	Kovács Krisztián	Webasto Rallye Team	Lada 2105	4
22. Boros Csaba	Endrész István	Mráz Rallye Team	Peugeot 205 GTI	2
23. Barta Tivadar	Nagy János	Radó Rallye Team	Peugeot 206	1
24. Pethő István	Pap Zoltán	Szobi SE	Lada 2105	1



Fülöp Rajmund-Iványi Sándor

N CSOPORT

1. Rektenwald Zsolt	Frankó János	Autó Ágó Rallye Club	Peugeot 205 R	80
2. Horváth Péter	Asztalos Tamás	Fanatic Rallye SE	Peugeot 205 GTI	67
3. Geng Ferenc	Czinó Sándor	EI-Ton & VGSE	Opel Corsa	61
4. Radóné Sisák M.	Monostori Péter	Radó Rally Team	Peugeot 205 GTI	40
5. Szamos Tamás	Rozgonyi Gábor	OSC Autósport	Peugeot 106	32
6. Görög Tibor	Rátkai Sándor	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	30
7. Veres Ádám	Sajti Mihály	EI-Ton & VGSE	Peugeot 205 GTI	27
8. Barta Tivadar	Nagy János	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	23
9. Király János	Szunyi Csaba	Tatabányai ASE	Lada 2105	21
10. Bereczki Norbert	Takács Imre	Haladás SE Debrecen	Lada 2107	19
11. Páhi Csaba	Hinger Zoltán	Tihanyi Rallye Club	Lada 2107	19
12. Boros Csaba	Endrész István	Mráz Rallye Team	Peugeot 205 GTI	14
13. Csontos Szilárd	Dittrich Zoltán	Arrow Rallye Team	Suzuki Swift	10
14. Szabó Mihály	Sárdi Ferenc	Spindler ASE	Ford Fiesta	10
15. Szibilla László	Szabó Tamás	Holz Rallye Sport	Peugeot 205 R	8
16. Posta Attila	Jandsó Ferenc	Autó-Turbó Rallye T.	Peugeot 205 R	7
17. Varga Attila	Radványi Rómeó	OSC Autósport	Lada 2108	4
18. Bognár Gábor	Csendes Károly	Leier-Márton ASE	Ford Fiesta XR2	3
19. Galambos Gábor	Farkas Miklós	EI-Ton & VGSE	Lada 2105	3
20. Hlinka Károly	Szabad Károly	Autó-Turbó Rallye T.	Lada 2105	3
21. Papp Róbert	Dr.Mándi Barnabás	Hobby ASE	Lada 2105	2
22. Péter Zoltán	Havas István	Hungária Rendőre.	Lada 2105	2
23. Horváth Sándor	Gutainé Tóth E.	Trade ASC	Lada 2107	1

A CSOPORT

1. Fülöp Rajmund	Iványi Sándor	Szerpen Team SE	Skoda Favorit	90
2. Wieszt János	Hámori Gábor	Radó Rallye Team	Lada 2105	47
3. Tóth István	Kronome Ákos	Radó Rallye Team	Opel Corsa	44
4. Stréhli József	Locher János	Spindler ASE	Skoda Favorit	40
5. László Emil	Dobos Zoltán	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	36
6. Födő Imre	Födő Tamás	Geotim Rallye Team	Lada 2105	28
7. Martin János	Metz Csaba	Beach-B SE	Lada 2105	28
8. Támcsu Zoltán	Fejedelem Ottó	Top-Speed ASE	Lada 2105	26
9. Pénzes Zsolt	Ibrányi György	EI-Ton & VGSE	Lada 2105	22
10. Angyalfi Károly	Kis Kálmán	Autó Angyalfi SE	Suzuki Swift	22
11. Rektenwald Zsolt	Frankó János	Autó Ágó Rallye Team	Peugeot 205	20
12. Maricsek Miklós	Kovács Krisztián	Webasto Rallye Team	Lada 2105	11
13. Lengyel Attila	Tari Csaba	Trade ASC	Lada 2105	10
14. Faltusz Péter	Békefi Zoltán	Faltusz Team SE	Lada 2105	9
15. Szokolai Tibor	Szokolai Balázs	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	6
16. Széplaki János	Nyikon Tibor	Palóc For Gáz ASE	Lada 2105	6
17. Notheisz Attila	Szabó László	Stoll Se	Lada 2105	6
18. Maróti Béla	Kaszás László	Stille ASC	Lada 2105	6
19. Grámán László	Érczkövi Attila	Grámán Rallye Team	Lada Samara	5
20. Csór József	Tóthné Cs. Emese	EI-Ton & VGSE	Lada 2105	4
21. Pethő István	Papp Zoltán	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	4
22. Vajland Gyula	Szalóczi Zoltán	Püspökladányi ASE	Lada 2105	3
23. Király Zsolt	Pawlik Károly	Canada Oil SC	Skoda Favorit	3
24. Németh Gyula	Németh Péter	Népliget Motoros SE	Skoda Favorit	2
25. Babinecz Csaba	Szenes István	Top Speed ASE	Lada 2105	2
26. Boda István	Gódor Barnabás	Holz Rallye Sport	Lada 2105	2
27. Csomor László	Hoffmann Zoltán	DMTK Autós SE	Lada 2105	2
28. Gyurkovics Péter	Szecsődi Norbert	EI-Ton & VGSE	Trabant 601	1
29. Melisek László	Kipilla György	Szobi Se Zolka Team	Lada 2105	1

A/5 KATEGÓRIA

1. Fülöp Rajmund	Iványi Sándor	Szerpen Team SE	Skoda Favorit	39
2. Tóth István	Kronome Ákos	Radó Rallye Team	Opel Corsa	16
3. Stréhli József	Locher János	Spindler ASE	Skoda Favorit	15
4. Wieszt János	Hámori Gábor	Radó Rallye Team	Lada 2105	14
5. László Emil	Dobos Zoltán	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	12
6. Födő Imre	Födő Tamás	Geotim Rallye Team	Lada 2105	10
7. Rektenwald Zsolt	Frankó János	Autó Ágó Rallye Klub	Peugeot 205	9
8. Támcsu Zoltán	Fejedelem Ottó	Top-Speed ASE	Lada 2105	8
9. Pénzes Zsolt	Ibrányi György	EI-Ton & VGSE	Lada 2105	7
10. Angyalfi Károly	Kis Kálmán	Autó Angyalfi SE	Suzuki Swift	7
11. Martin János	Metz Csaba	Beach-B SE	Lada 2105	6
12. Lengyel Attila	Tari Csaba	Trade ASC	Lada 2105	3
13. Szokolai Tibor	Szokolai Balázs	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	1
14. Széplaki János	Nyikon Tibor	Palóc For Gáz ASE	Lada 2105	1
15. Faltusz Péter	Békefi Zoltán	Faltusz Team SE	Lada 2105	1
16. Notheisz Attila	Szabó László	Stoll SE	Lada 2105	1

Rektenwald Zsolt - Frankó János



A VILÁGBA

Tommi Mäkinen

Tommi Mäkinen az Ausztrál Rally céljában léphetett be abba az elit klubba, amibe minden versenyző álma bekerülni, és aminek addig csak tizenegy tagja volt. A klub neve: RALLY VILÁGBAJNOKOK.



A sportág történetében először fordult elő, hogy valaki egy szezonon belül a versenyek több, mint felét megnyerje. Tommi tavalyi öt győzelmének értékét tovább növeli, hogy a Safari és az Argentin Rallykon először indulva tudott nyerni, valamint, hogy hazai versenyén, az 1000 Tó Rallyn három éve nem talál legyőzőre.

A 32 éves, szimpatikus finn pilóta Monte Carloban és az 1000 Tó Rally központjában, Jyvaskyla-ben él barátnőjével és fiával, Henryvel. Ha éppen nem egy Mitsubishit hajszol valahol a nagyvilágban, akkor gyakran indul vadászni, amikor pedig már nagyon hiányzik neki a sebesség, (az évszaktól függően) motorosszánjára vagy mountainbike-jára pattan egy kis száguldozásra, hogy aztán este egy jó vacsora után felbonthasson egy üveggel kedvenc vörösborából.

Tommit gyerek kora óta egyetlen dolog foglalkoztatta, hogyan lehetne rally versenyző. Autót vezetni nem volt nehéz megtanulnia, hiszen szülei farmer gazdaságában rengeteg négykerekű fordult elő. Mivel a lehetőség az udvaron hevert, a Finnországban igen népszerű traktor versenyzéssel kezdte pályáját, amiben kétszer is bajnoki címet szerzett.

Élete első rally versenyén 1985-ben indult, egy Ford Escort RS2000-rel. Alig három évvel később pedig megnyerte a finn "N" csoportos bajnokságot.

Pályafutása 1990-ben kezdett meredeken emelkedni, amikor rávette Timo Salonen egykori navigátorát Seppo Harjannét, hogy együtt próbálják meg meghódítani a világot. Még ebben az évben öt vb futamon álltak rajthoz egy "N"-es Mitsubishivel, amivel harmadik helyen végeztek a FIA "N" csoport kupájában. A következő két évben Forddal, Mitsubishivel, Mazdával és Nissan Pulsarral is próbálkoztak, nem sok sikerrel.

93-ban három versenyre sikerült bérelniük egy Lanciát az olasz Astra Teamtől, az eredmények pedig hirtelen elkezdtek jönni. Két negyedik és egy hatodik helyezésükkel tizedikként zárták az évet.

A nagy csapatok mindenható főnökei ekkor kezdtek felfigyelni Tommira. A 94-es szezont már a Nissan F2-es gyári csapatában kezdte, és ameddig az autó meg nem állt alatta, verhetetlennek bizonyult. Aztán mint a mesében, jött a jó tündér és egy gyári Ford Escortot kínált fel az 1000 Tó Rallyra és az azt megelőző finn bajnoki futamra. Az eredmény még talán magát a jó tündért is meglepte, ugyanis Tommi nem csak a finn bajnokit nyerte meg csuklóból, hanem az 1000 Tó Rallyn is rajt-cél győzelmet

Mihályi Fotó

áramlásába helyeztük. Továbbá teljesen új víz befecskendező rendszert készítettünk, amit egy 40 literes víztartályból látunk el. Ezt a tartályt a versenyzők mögé, a pótkerék alá rejtettük.

A hűtőrendszer javítása a motor teljesítményének optimalizálását szolgálta, habár az Escort YB motor alapja a régi. A legjelentősebb változtatást a turbófeltöltőn hajtottuk végre, ami a legtöbb gondot okozta az elmúlt évben. Amikor a turbót terveztük, 40 mm-es szűkítővel és 450 LE-vel számoltunk. Ez azt jelentette, hogy az idén használt 34 mm-es szűkítőhöz és a 300 LE-höz készített turbót totálisan újra kellett tervezni.

Az új turbó egy módosított szívócső kiképzéssel párosult, ami segített a nyomatéktartomány kibővítésében, valamint a turbólyuk hatás csökkentésében. A szívócsőben a korábbi négy befecskendező helyett nyolcat helyeztünk el, ami a teljesítményen is javított ugyan, de a legfontosabb feladata az, hogy a befecskendezett benzin mennyiségét pontosabban tudjuk velük szabályozni, főleg alacsony fordulaton.

A hajtásláncon jelenleg is folytatunk fejlesztést. A hatsebességes MS95-ös váltó új, javított változatát valamikor a tavasszal fogjuk bevetni.

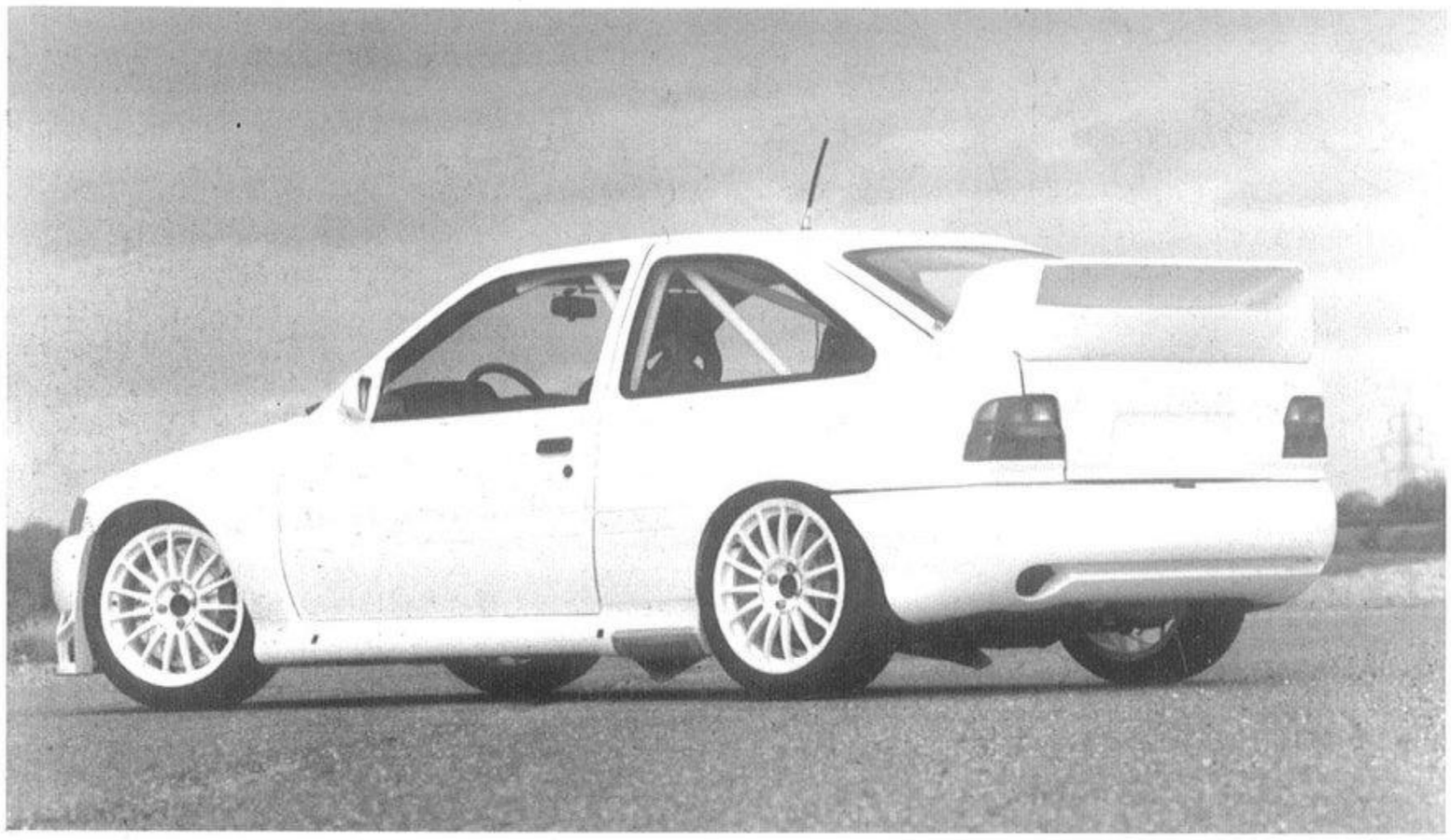
Szintén foglalkozunk az aktív első és középső differenciálmű fejlesztésével is, de belátható időn belül nem valószínű, hogy újakat használnák belőlük. Amióta a 96-os Svéd Rallyn bemutattuk az aktív rendszert, elégedettek vagyunk működésével és megbízhatóságával is. Mivel a jelenleg használt rendszer szinte korlátlan beállítási lehetőséget kínál, még sokat tudunk kihozni belőle, mielőtt a cseréjére gondolnánk.

A korábban alkalmazott félhosszanti lengőkaros hátsó futómű megoldás nagyon nehéz, drága és megbízhatatlan volt rally versenyzésre. Ezért kicseréltük csőprofilú vázkeretre és McPherson felfüggesztésre. Valószínűleg a legjelentősebb előnyt a szerelhetőség egyszerűsödése jelenti. Olyan futóművet szerettünk volna tervezni, ami kevésbé drága, könnyebb, szerelhetőbb és megbízhatóbb, mint előző társa volt. Azt mondhatjuk, hogy az új hátsó futómű előnyt jelenthet az olyan durva pályákon, mint amilyenek a Safari vagy az Akropolisz rallykra jellemző, de ami az aszfaltos versenyeket illeti, kétlem, hogy bármiféle előnye is lenne.

A fejlesztést természetesen nem állítjuk le a 97-es évben sem. Biztosan le fogunk homologizáltatni néhány olyan dolgot, amik különböző választási lehetőséget nyújtanak majd számunkra. Ilyen lehet például az ALS (a durrogás forrása), amiből a jelenlegi rendszer mellé egy másfajta rendszert is ki fogunk fejleszteni.

Át fogjuk alakítani az erőátviteli rendszert, a futóművet és még néhány más alkatrészt is, de úgy gondolom, néhány dolgot azért titokban is kéne tartanunk..."

M.C.



Eladó egy alig használt 56-os tűzálló ruha. Érd: 06 (20) 551-671

Eladó egy Lada 2105-ös, "A" csoportos versenykész állapotban, és egy 50-es homológ tűzálló ruha.
Érd.: Támcsu Zoltán 06 (20) 571-724

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

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

Eladó egy 2107-es Lada, "N" csoportos versenykész állapotban, alkatrészekkel, tartalék gumikkal. Érd.: 06 (30) 537-062

Eladó egy Peugeot 205 Rallye, 1,3 "N" csoportos versenyautó. Ár.: 750.000 Ft
Érd.: 06 (60) 451-518 Bereczk Tamás

"A" csoportos Trabant versenymotor kompletten eladó. Ugyanitt eladó még 2db első Bilstein Trabihoz, ill. Duralumínium kartervédő. Tel.: 06(20)211-058 Kővári Barna



Eladó Toyota Celica gr. "A" speciál rally cross autó. Esetleg bérbeadó. 1070 kg, 350-400 LE. Ára: 30.000 DM Tel.: 06 (30) 525-430 Fodor György

Eladó egy Lada Samara "A" csoportos rallyautó, Összesen egy versenyt ment.
Tel.: munkaidőben:(1) 295-3385; 19.00 után: (1) 240-1709 Rauth Tibor

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

A/4 KATEGÓRIA

1. Kovács Emil	Martinkovics Péter	JO-ZI SE	Trabant 601	18
2. Gerőfi Gábor	Gerőfi László	Total-Car Autósport	Trabant 601	16
3. Gémesi László	Handl Zoltán	Arrow Rallye Team	Trabant 601	15
4. Kővári Barna	Taródi János	Autó-Mata AMSE	Trabant 601	14
5. Gyurkovics Péter	Szecsődi Norbert	El-Ton & VGSE	Trabant 601	12
6. Sánta Péter	Bordák Piroska	JO-ZI SE	Trabant 601	3



Klima fotó

N/3 KATEGÓRIA

1. Horváth Péter	Asztalos Tamás	Fanatic Rallye SE	Peugeot 205 GTI	31
2. Geng Ferenc	Czinó Sándor	El-Ton & VGSE	Opel Corsa	26
3. Radóné Sisák M.	Monostori Péter	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	21
4. Szamos Tamás	Rozgonyi Gábor	OSC Autósport	Peugeot 106	15
5. Görög Tibor	Rátkai Sándor	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	13
6. Veres Ádám	Sajti Mihály	El-Ton & VGSE	Peugeot 205 GTI	11
7. Bereczki Norbert	Takács Imre	Haladás SE Debrecen	Lada 2107	8
8. Barta Tivadar	Nagy János	Radó Rallye Team	Peugeot 205 GTI	6
9. Szabó Mihály	Sárdi Ferenc	Spindler ASE	Ford Fiesta	6
10. Páhi Csaba	Hinger Zoltán	Tihanyi Rallye Club	Lada 2107	6
11. Boros Csaba	Endrész István	Mráz Rallye Team	Peugeot 205 GTI	4
12. Bakos István	Kiss Tamás	MAX Autósport	Lada 2107	2
13. Szőke Zoltán	Jokkel Gábor dr.	El-Ton & VGSE	Lada 2107	1

N/2 KATEGÓRIA

1. Rektenwald Zsolt	Frankó János	Autó Ágó Rallye Club	Peugeot 205 R	36
2. Király János	Szunyi Csaba	Tatabányai ASE	Lada Samara	35
3. Galambos Gábor	Farkas Miklós	El-Ton & VGSE	Lada 2105	16
4. Posta Attila	Jandsó Ferenc	Autó Turbó Rallye T.	Peugeot 205 R	13
5. Szibilla László	Gurbi Mihály	Holz Rallye Sport	Peugeot 205 R	10
6. Varga Attila	Radványíi Rómeó	OSC Autósport	Lada 2108	8
7. Csontos Szilárd	Dittrich Zoltán	Arrow Rallye Team	Suzuki Swift	6
8. Papp Róbert	Dr.Mándi Barnabás	Hobby ASE	Lada 2105	5
9. Hlinka Károly	Szabad Károly	Autó Turbó Rallye T.	Lada 2105	5
10. Tajmel Tibor	Varga Zoltán	El-Ton & VGSE	Lada 2105	5
11. Borsi Gergely	Janusch Péter	El-Ton & VGSE	Peugeot 205 R	4
12. Péter Zoltán	Havas István	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	4
13. Tóth József	Lendvay Zoltán	Jászberényi ASE	Lada 2105	2
14. Kékesi Zoltán	Horváth Lajos	Webasto Rallye T.	Lada 2105	1

Horváth Péter-Asztalos Tamás



Klima fotó

LADA KUPA

A GÉPOSZTÁLY

1. Wieszt János	Hámori Gábor	Radó Rallye Team	Lada 2105	72
2. László Emil	Dobos Zoltán	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	51
3. Martin János	Metz Csaba	Beach-B SE	Lada 2105	49
4. Födő Imre	Födő Tamás	Geotim Rallye Team	Lada 2105	43
5. Támcsu Zoltán	Fejedelem Ottó	Top-Speed ASE	Lada 2105	42
6. Pénzes Zsolt	Ibrányi György	El-Ton & VGSE	Lada 2105	37
7. Maricsek Miklós	Kovács Krisztián	Webasto Rallye Team	Lada 2105	26
8. Faltusz Péter	Békefi Zoltán	Faltusz Team SE	Lada 2105	25
9. Lengyel Attila	Tari Gábor	Trade ASC	Lada 2105	18
10. Szokolai Tibor	Szokolai Balázs	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	12
11. Maróti Béla	Kaszás László	Stille ASC	Lada 2105	12
12. Grámán László	Érczkövi Attila	Grámán Rallye Team	Lada Samara	11
13. Széplaki János	Nyikon Tibor	Palóc For Gáz ASE	Lada 2105	10
14. Notheisz Attila	Szabó László	Stoll SE	Lada 2105	10
15. Pethő István	Benedek Á.-Papa Z.	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	9
16. Csór József	Tóthné Cs. Emese	El-Ton & VGSE	Lada 2105	8
17. Vajland Gyula	Szalóczi Zoltán	Püspökladányi ASE	Lada 2105	8
18. Boda István	Gódor Barnabás	Holz Rallye Sport	Lada 2105	8
19. Czipa Zoltán	Bencs Gábor	Miskolci ASE	Lada 2105	8
20. Malisek László	Kipilla György	Szobi SE Zolka Team	Lada 2105	6
21. Babinecz Csaba	Szenes István	Top Speed ASE	Lada 2105	4
22. Csomor László	Hoffmann Zoltán	DMTK Autós SE	Lada 2105	4
23. Suvák György	Moninger Attila	Profiflex Rallye Team	Lada 2105	3
24. Király Zoltán	Bordák Zoltán	Főtaxi SC	Lada 2105	2


Klima fotó

Wieszt János-Hámori Gábor

N GÉPOSZTÁLY

1. Király János	Szunyi Csaba	Tatabányai ASE	Lada 2105	97
2. Páhi Csaba	Hinger Zoltán	Tihanyi Rallye Club	Lada 2107	79
3. Bereczki Norbert	Takács Imre	Haladás SE Debrecen	Lada 2107	55
4. Galambos Gábor	Farkas Miklós	El-Ton & VGSE	Lada 2105	55
5. Tajmel Tibor	Varga Zoltán	El-Ton & VGSE	Lada 2105	29
6. Péter Zoltán	Havas István	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	24
7. Papp Róbert	Dr.Mándi Barnabás	Hobby ASE	Lada 2105	22
8. Hlinka Károly	Szabad Károly	Autó-Turbó Rallye T.	Lada 2105	21
9. Varga Attila	Radványi Rómeó	OSC Autósport	Lada 2108	20
10. Tóth József	Lendvay Zoltán	Jászberényi ASE	Lada 2105	12
11. Dombóvári Tamás	Dulay Tibor	Trade ASC	Lada 2105	11
12. Horváth Sándor	Gutainé Tóth E.	Trade ASC	Lada 2107	10
13. Müller Roland	Bálint Mátyás	H&T Rallyesport Club	Lada 2107	8
14. Tengeri András	Faul László	Vojcsik Rallye SE	Lada 2107	8
15. Bakos István	Kiss Tamás	MAX Autósport	Lada 2107	8
16. Szőke Zoltán	Jokkel Gábor dr.	El-Ton & VGSE	Lada 2107	6
17. Kékesi Zoltán	Horváth Lajos	Webasto RallyeTeam	Lada 2105	5
18. Babinecz Csaba	Szenes István	Top-Speed ASE	Lada 2105	3
19. Bessenyei István	Szarvas Zsolt	Püspökladányi ASE	Lada 2105	3
20. Péter Zoltán	Havas István	Hungária Rendőregylet	Lada 2105	1

JNOK

aratott. Navigátorával szinte még fel sem tudtak ocsúdni a siker mámorából, amikor Andrew Cowan, a Mitsubishi csapat vezetője egy hosszútávú szerződést dugott az orruk alá. A soron következő Sanremo Rallyen tehát már a harmadik gyári csapat színeiben indulhattak egy éven belül, ennek ellenére ekkor is a tizedik helyen zárták a szezont.
A 95-ös évre pedig már mindannyian emlékszünk. Emlékszünk amikor a Svéd Rallyn a csapat döntését szemelőtt tartva az utolsó gyorsaságin engedték át a győzelmet csapattársuknak, Kenneth Erikssonnak. Vagy amikor Tommi megszeppent kisfiús tekintetével magyarázta az Új-Zéland Rallyn, hogy egyetlen csúszós rész volt a gyorsaságin, amit külön fel is írtak, Seppo korrektül bemondta, mégis leestek az útról. "Az én hibám volt, nem értem hogyan felejthettem el" - mérgelődött Tommi az eset után. Pár héttel később az 1000 Tó Rallyn, egy újabb rajt-cél győzelemmel kárpótolta magát mindenért.
Két tizedik helyük után ötöt előrelépve az ötödik helyen végeztek a világbajnokságon, hogy aztán 96-ban egy páratlan győzelmi sorozattal újabb öt hellyel rukkoljanak előrébb, és hogy bekerüljenek abba a bizonyos elit klubba, ami tavaly szeptembertől már tizenkét Rally Világbajnokot tart számon.

Mihályi Csaba

RALLI ART

LANCER EVOLÚCIÓ IV

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



Co-ordSport LIMITED

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

MŰHELYTITKOK

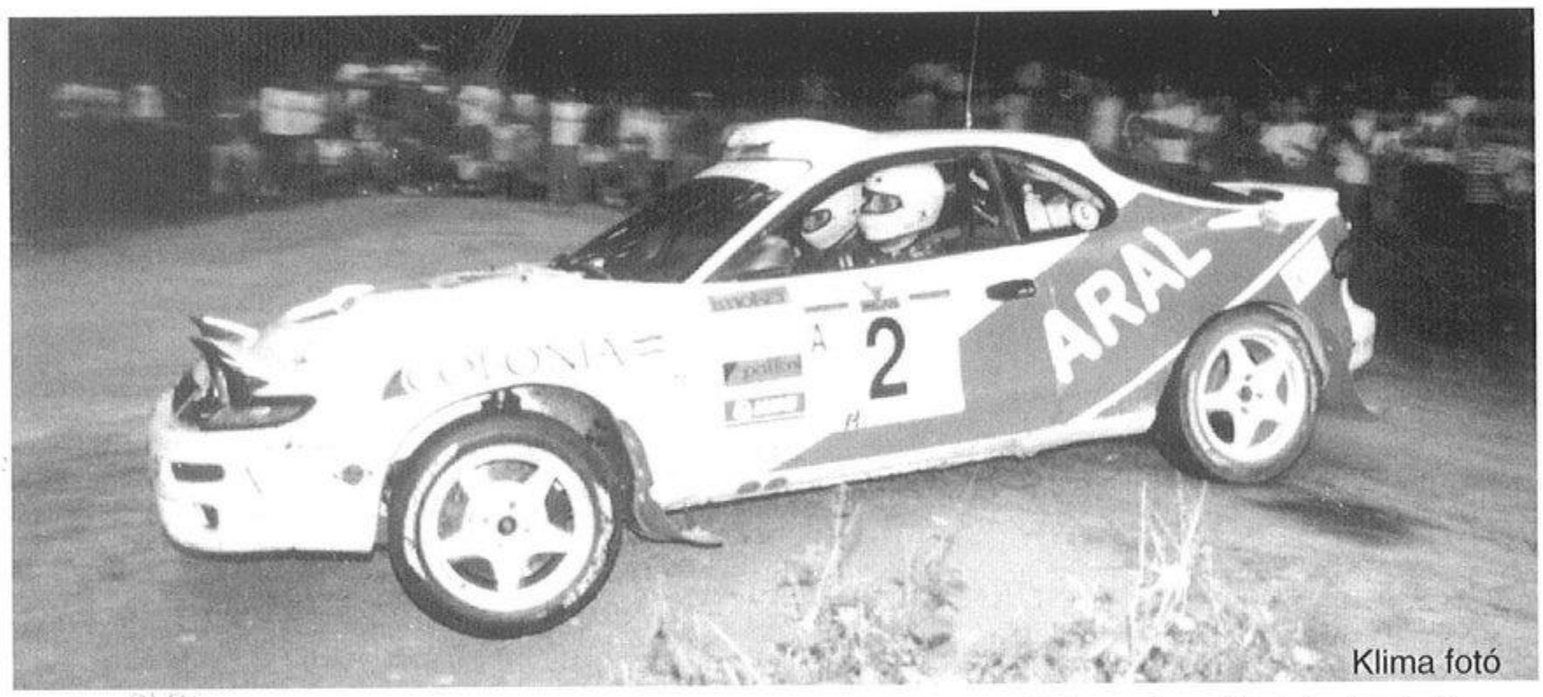
Előző számunkban már bemutattuk a Ford új World Rally Carjának fényképét, most pedig Philip Dunabian-től, a Ford Motorsport vezető mérnökétől megtudhatjuk, hogyan fejlesztették ki az autót.

"A World Rally Car program 1996 áprilisában indult, az FIA és a Gyártók Bizottságának megbeszélésével. A Ford Motorsport borehami székhelyén június elején fogtunk hozzá a Ford World Rally Carjának kifejlesztéséhez.
Eredetileg a négyhengeres Escort Zetec, vagy a V6-os Mondeo Duratec motorból akartunk kiindulni, ezért mindkettőből prototípust építettünk. Az idő rövidsége miatt azonban lehetetlen lett volna egy teljesen új rally autót építeni a Mondeoból, ráadásul a gyár továbbra is, az Escortot szerette volna népszerűsíteni a rallyban, ezért igazából soha sem volt kérdéses, hogy az Escortból építünk World Rally Cart.
A WRC egyik legszembetűnőbb változása a hátsó spoiler, ami kisebb lett, és alacsonyabbra került. Ezzel a légellenállását csökkentettük, valamint az alsó, meredekebb szárny segítségével a leszorítóerőt is növelni tudtuk.
A szélcsatornában végzett kísérletek fő szempontja mégsem ez volt, hanem a hűtés hatékonyságának növelése. A tesztek során megállapítottuk, hogy a 96-os Escorton a hűtő túl közel volt az autó orrához, így a menetszél által létrehozott levegőnyomás nem egyenletesen terült szét rajta. Ezért az autó orrán megnagyobbítottuk a hűtőnyílást, a hűtő méretét 33%-kal megnöveltük, és az elhelyezését is megváltoztattuk. A 96-os modellen a vízhűtő és az intercooler egymáson helyezkedett el. A WRC-n az intercoolert levettük a hűtőről, és az elé helyeztük. Ez tette lehetővé a hűtő méretének növelését is. Ezzel együtt új hűtőt kapott a kormány szervó, a váltó, az első differenciálmű és a motorolaj is.
A 96-os Escortban vegyes levegő/levegő és levegő/víz intercoolereket használtunk. A levegő/víz intercooler esetében nehéz hasonló hűtött levegőt előállítani, mint a levegő/levegő intercoolerrel, mert a levegő hőmérsékletét a hűtővíz hőmérséklete határozza meg. Ugyanakkor a levegő/levegő intercooler hatékonysága csökken ha a környezeti hőmérséklet emelkedik. Ez az olyan különlegesen meleg versenyeken jelenthet gondot, mint a Safari, az Indonéz vagy az Akropolisz rallyk. A korábbi kettős rendszer jó kompromisszomot jelentett a problémára, hiszen a levegő/víz előhűtő elvonta a levegő hőmérsékletének nagy részét, mielőtt az a levegő/levegő hűtőbe került volna, ami kiküszöbölte azt, hogy a hűtővíz hőmérsékletétől függjön.
Mivel az új szabályok nem teszik lehetővé ennek a kettős rendszernek a használatát, kénytelenek voltunk egyetlen levegő/levegő intercoolert alkalmazni, aminek hatékonysága érdekében méretét 50%-kal megnöveltük, valamint közvetlenül a levegő

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK 12. (1993;1994)

Összeállította: Csűri Gábor

TOYOTA CELICA 4 WD



Klima fotó

Az 1990-es idényben a spanyol Carlos Sainz óriási fegyvertényt vitt végbe: egy Toyota Celica volánja mögött megnyerte a versenyzők világbajnokságát. Ezzel a diadallal megszakadt a Lanciák - ekkor már - három éves győzelmi sorozata.

1990 márciusában, a Frankfurti Autószalonon mutatták be a japán sportkocsi ötödik generációját. A Celica 2000-res, turbós, négykerékmeghajtású változata szolgál a későbbi világbajnok versenyautó alapjául, ám a siker nem kis részben a - rallys körökben "hosszú Celica"-nak nevezett - negyedik generációs gépnek is köszönhető, hiszen az évad első versenyein ilyen gépekkel futottak a japán gyár versenyzői. Műszaki szempontból igazán jelentős különbség nem volt a két autó, a "hosszú" és a "gömbölyű" Celica között.

1992-ben Sainz ismételni tudott: az utolsó rally, a nagybritanniai RAC Rally befutója után ismételten őt avatták egyéni világbajnokká. A spanyol pilóta szerződése lejárt, s ő nem újította fel azt, mert szerette volna kipróbálni a nagy riválisLancia Delta-t, annak ellenére is, hogy éppen ekkor szállt ki a gyár a rally világbajnokságból, így a Delta csillaga ekkoriban már leáldozóban volt. 1993-ban egy "maszek" Lancia-val indult Sainz, főszponzora a spanyol Repsol olajtársaság volt. Nagy sikereit nem sikerült megismételnie, 1993-ban a negyedik lett. Ekkor már a Toyoták voltak az elsőszámú favoritok. (Sainz-nak igen hálásak voltak a japánok, hiszen a rally világbajnokságon szerzett sikereknek köszönhetően a hetvenes évek kupéit idéző formájú Toyota Celica, szerte a világon keresett sportkocsivá vált. Hálájuk jeléül piacra dobtak egy különlegesen jól felszerelt, kifejezetten exkluzív limitált sorozatot, amelyet a spanyol világbajnokról Toyota Celica Carlos Sainz-nak nevezték el.

A még hiányzó márka-világbajnoki cím sem váratott sokáig magára. A Toyota leszerződtette a Lancia-tól a már többszörös világbajnok Kankkunent.

1993-ban jelent meg az új Ford Escort RS Cosworth, a Subaru Impreza Rally, tehát a mezőny erősödött annak ellenére, hogy a Lanciákkal már nem kellett komolyan számolni. Ebben a mezőnyben is a Toyota győzött.

1993-ban a versenyzők és a márkák rallyvilágbajnokságán aratott győzelmével a Toyota Celica az utóbbi esztendők legsikeresebb versenyautói közé emelkedett.

Motor: 1998 cm³-es, turbós, 16 szelepes Toyota, négyhengeres, soros, OHC
Max. teljesítmény: 225 LE
Max. forgatónyomaték: 310 Nm
Max. sebesség: 230 km/h
Gyorsulás: 0-100 km/h: 6,6 s

Világbajnok: 1990 (C. Sainz);
1992 (C. Sainz); 1993 (J. Kankkunen)
1993 (márka vb.)

BAJNOKOK A VERSENYPÁLYÁN

Ford

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

D&W

Shop sparco

Ford Motorsport

BAJNOKOK AZ ALKATRÉSZBEN

OMP OMP

UTCAI ÉS VERSENY FELSZERELÉSEK KATALÓGUSBÓL MEGRENDELHETŐK.

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

Az árak az ÁFÁ-t tartalmazzák.

Fahrer Racing Club

1221 Budapest, Krajcár u. 8.
Tel.: 30/525-430

Extrém: 0W-40.

megfelel az API EC II-nek



Az új Aral Super Tronic 0W-40 a végletekig tökéletes kenést biztosít.

A személygépkocsi-motorok szélsőséges üzemállapotaiban nem könnyű biztosítani az optimális viszkozitást. A csúcsminőséget igazoló API EC II amerikai tanúsítványt megkapni még nehezebb. Az Aral 0W-40 viszkozitású Super Tronic kenőolaja mindkét elvárásnak megfelel, ezzel napjaink igazi műszaki szenzációjának számít.

A hidegindítás után azonnal megfelelő kenést biztosít, mert −40 °C-ig nem dermed. Ugyanakkor a motor csúcsteljesítményén és a legmagasabb fordulatszámon is tökéletes olajfilmet alkot, mert magas hőmérsékleten is tartja megfelelő viszkozitását. Az Aral által újonnan kifejlesztett 0W-40 motorolaj akár 10%-os fogyasztáscsökkenést is eredményezhet, és a motor élettartamának ugrásszerű megnövekedését jelenti. Az Aral Super Tronic 0W-40 megtizedeli a károsanyag-kibocsátást. Pontosan ez az extrém viszkozitás. Más néven: Aral Super Tronic 0W-40.

ARAL Több, mint szuper.