Ára 98.50 Ft

RS RALLYSPORT

A MAGYAR RALLYSPORT RAJONGÓINAK LAPJA

II. évf. 1. szám 1996. január

Megjelenik havonta

HÚZD RÁ CIGÁNY

EB futam?

... SZPONZORÁLÁSRÓL

II. osztály eredménylista

A MAGYAR BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE II. osztály

Nem hivatalos, tájékoztató jellegű

ABSZOLUT SORREND

1. Wieszt-Kovács	Radó Rallye Team	12	15	20	0	10		57
2. Mráz-Majoros	Mráz Rallye Team	0	20	0	0	20		40
3. Födő-Landsmann	Geotim Rallye Team	20	0	15	4	0		39
4. László-Dobos	Hungária Rendőregylet	15	6	12	0	0		33
5. Bereczk-Száva	Trade ASC	0	8	0	20	4		32
6. Tóth-Gurbi	Holz Rallye Sport	8	12	8	0	0		28
7. Horváth-Asztalos	Fanatic RT	0	0	10	15	0		25
8. Bordák-Zombori	JO-ZI SE	0	0	0	10	15		25
9. Rektenwald-Frankó	Autó Ágó Rallye Team	0	10	0	12	0		22
10.Radóné-Nagy	Radó Rallye Team	10	0	0	0	8		18
11.Pethő-Benedek	Szobi Zolka SE	0	4	0	8	6		18
12.Tóth-Kronome	Radó Rallye Team	0	0	0	0	12		12
13.Faltusz-Békefi	Faltusz Rallye Team	2	0	0	6	0		8
14.Szabó-Molnár	Fortuna Rallye Team	6	0	2	0	0		8
15.Tussay-Czeglédi	Radó Rallye Team	0	2	6	0	0		8
16.Boda-Mezey	Holz Rallye Sport	0	3	0	0	3		6
17.Pénzes-Ibrányi	EL-TON VGSE	4	0	0	1	0		5
18.Maróti-Kaszás	Stille ASC	0	0	4	0	0		4
19.Rauth-Ruprecht	Szobi Zolka SE	0	0	1	3	0		4
20.Tagai-Tisch	Total Car Autósport	3	0	0	0	0		3
21.Hermann-Pencz	Főtaxi SC	0	0	3	0	0		3
22.Stréhli-Locher	Wolf Motorsport	0	0	0	2	0		2
23.Gyenes-Szécsi	Jászberényi ASE	0	0	0	0	2		2
24.Kovács-Varsányi	Kapos Car SE	1	0	0	0	0		1
25.Martin-Metz	Alisa SE	0	0	0	0	1		1
26.Szokolai-Szokolai	Szobi Zolka SE	0	1	0	0	0		1

"A" csoport

1. Wieszt-Kovács	Radó Rallye Team	12	20	20	0	12		64
2. Födő-Landsmann	Geotim Rallye Team	20	0	15	10	0		45
3. Bordák-Zombori	JO-ZI SE	0	0	0	20	20		40
4. László-Dobos	Hungária Rendőregylet	15	12	12	0	0		39
5. Pethő-Benedek	Szobi Zoka SE	0	10	0	15	10		35
6. Tóth-Gurbi	Holz Rallye Sport	10	15	10	0	0		35
7. Tóth-Kronome	Radó Rallye Team	0	3	0	3	15		21
8. Faltusz-Békefi	Faltusz Rallye Team	4	2	0	12	0		18
9. Boda-Mezey	Holz Rallye Sport	0	8	0	0	8		16
10.Tussay-Czeglédi	Radó Rallye Team	1	6	8	0	0		15

"A5" géposztály

1. Wieszt-Kovács	Radó Rallye Team	4	9	9	0	4		26
2. Bordák-Zombori	JO-ZI SE	0	0	0	9	9		18
3. Födő-Landsmann	Geotim Rallye Team	9	0	6	3	0		18
4. László-Dobos	Hungária Rendőregylet	6	4	4	0	0		14
5. Pethő-Benedek	Szobi Zoka SE	0	3	0	6	3		12
6. Tóth-Gurbi	Holz Rallye Sport	3	6	3	0	0		12

"A4" géposztály

1. Sánta-Sántáné	JO-ZI SE	2	9	9	0	3		23
2. Barta-Molnár	Radó Rallye Team	9	3	0	3	6		21
3. Gémesi-Handl	Arrow Rallye Team	0	6	3	2	9		20
4. Kőváry-Erdei	Total Car Autósport	1	1	4	9	4		19
5. Kovács-Nyilas	JO-ZI SE	0	2	6	4	0		12
6. Kocsis-Szentiványi	EL-TON VGSE	6	4	0	1	0		11

"N" csoport

1. Radóné-Nagy	Radó Rallye Team	20	10	0	0	15		45
2. Bereczk-Száva	Trade ASC	1	12	0	0	20		45
3. Mráz-Majoros	Mráz Rallye Team	4	20	0	0	20		44
4. Hermann-Pencz	Főtaxi SC	8	3	15	6	10		42
5. Horváth-Asztalos	Fanatic RSC	0	0	20	15	0		35
6. Rektenwald-Frankó	Autó Ágó Rallye Team	2	15	0	12	0		29
7. van Kuyk-Réné	Autó Ágó Rallye Team	3	4	8	8	0		23
8. Tagai-Tisch	Total Car Autósport	15	0	2	0	0		17
9. Balogh-Heritesz	EL-TON VGSE	0	2	12	0	3		17
10.Páhi-Hinger	Tihanyi RC	0	0	10	0	6		16

"N3" géposztály

1. Radóné-Nagy	Radó Rallye Team	9	6	0	0	6		21
2. Hermann-Pencz	Főtaxi SC	2	3	6	6	4		21
3. Horváth-Asztalos	Fanatic RSC	0	0	9	9	0		18
4. Mráz-Majoros	Mráz Rallye Team	0	9	0	0	9		18
5. Tagai-Tisch	Total Car Autósport	6	0	3	0	0		9
6. Kovács-Varsányi	Kapos Car SE	4	0	0	3	0		7

"N2" géposztály

1. Bereczk-Száva	Trade ASC	4	6	0	9	9		28
2. Rektenwald-Frankó	Autó Ágó Rallye Team	6	9	0	6	0		21
3. van Kuyk-Réné	Autó Ágó Rallye Team	9	3	4	3	0		19
4. Balogh-Heritesz	EL-TON VGSE	0	2	9	0	2		13
5. Páhi-Hinger	Tihanyi RC	0	0	6	0	4		10
6. Ferencz-Kurunczi	Főtaxi SC	0	4	2	1	3		10

LADA RALLYE KUPA

"A" géposztály

1. Wieszt-Kovács	Radó Rallye Team	12	20	20	0	20		72
2. Pethő-Benedek	Szobi Zolka SE	0	12	0	20	15		47
3. Födő-Landsmann	Geotim Rallye Team	20	0	15	12	0		47
4. László-Dobos	Hungária Rendőregylet	15	15	12	0	0		42
5. Boda-Mezey	Holz Rallye Sport	1	10	2	6	12		31
6. Faltusz-Békefi	Faltusz Rallye Team	6	4	0	15	0		25
7. Tussay-Czeglédi	Radó Rallye Team	2	8	10	0	0		20
8. Szabó-Molnár	Fortuna Rallye Team	10	2	6	0	0		18
9. Pénzes-Ibrányi	EL-TON VGSE	8	0	0	8	1		17
10.Rauth-Ruprecht	Szobi Zolka SE	0	0	4	10	2		16

"N" géposztály

1. Ferencz-Kurunczi	Főtaxi SC	0	20	10	15	15		60
2. Balogh-Heritesz	EL-TON VGSE	0	15	20	8	12		55
3. Hlinka-Szabad	Váci Autó SE	8	4	12	12	8		44
4. Páhi-Hinger	Tihanyi RC	0	8	15	0	20		43
5. Varga-Metzler	Super Sarok SC	0	12	0	10	0		22
6. Bereczky-Szalontai	Haladás SE Autósport	0	0	0	20	0		20
7. Támcsu-Szalontai	Haladás SE Autósport	20	0	0	0	0		20
8. Notheisz-Herceg	Stoll SE	12	0	0	0	4		16
9. Tóth-Lendvai	Jászberényi ASE	15	0	0	0	0		15
10.Pintér-Lipták	Jászberényi ASE	0	6	8	0	0		14

A másodosztályú bajnokság futamai

		Gyorsaságik hossza
MOL Salgó Rallye	Salgótarján	92 km
III. Champion Arbau	Esztergom	40 km
IV. Kisbér Rallye	Kisbér ELMARADT	
Colonia-Veszprém Rallye	Veszprém	85 km
II. Wynn's Miskolc Rallye	Miskolc	100 km
28. MOL-Mecsek Rallye	Pécs	73 km

A3

Az A3 TELEVÍZIÓBAN
hetente szombaton,
9.30-10.00-ig félórás
Technikai Sport Magazin

TECHNIKAI SPORT MAGAZIN

benne természetesen
RALLY!

OSC AUTÓSPORT

AZ OSC Autósport és a
TV. IDEO Stúdió közös
PRODUKCIÓJA

innen - onnan

● A PEUGEOT idén teljes erőből beveti magát az F2 kategóriába a 306 Maxival. Az autó műszaki adatai: 4 henger, 1998 cm^3, 260 LE, elöl 332 mm hűtött tárcsafék, 4-4 munkahengerrel, hátul 280mm, hossza 3,99 m, szélessége 2,5 m, súlya 960 kg, kerékmérete 8x17", kenő és üzemanyagok - ESSO.
A 96-os év Peugeot csapata:
François CHATRIOT - Denis GIRAUDET és **François DELECOUR - Hervé SAUVAGE** párosok.

● Huszárvágással oldották meg az évek óta halogatott döntést a turbó, és a négykerékhajtás betiltásának ügyében. 1997-től új kategória születik a Turbó-Kitcar-ok részére, a 2000 cm^3 alatti összkerékhajtású, turbós autók neve "World Rallye Cars". Így aztán tovább is élnek meg nem is.

● Hét futamos lesz idén a Német Rallye Bajnokság.
- Március 15-17. SUMAVA
- Április 26-28. WITTENBERG
- Május 31-01. HAVELLAND
- Július 4-7. DEUTSCHLAND
- Július 18-20. HUSRÜCK
- Október 24-27. "3 STÄDTE"
- November 9-11. SEMPERIT

● Colin McRae autogram kérőküldő címe: 555 Subaru World Rallye Team, Acorn Way, Banbury, Oxon OX 16 7 XS, Nagy-Britannia.

● Végleg eltűnik az első osztályból a Trabant, miután lejárt a homologizációja. Zsonglőrei közül egyenlőre Szabó Gyuriról tudjuk, hogy a Radó féle Peugeot-ban folytatja az 1600 cm^3-es kategóriában.

Vigyázni kellene!

Még el se kezdődött a bajnokság, már kezdek félni. A gyomrom táján érzek valamiféle émejgést, miközben egyre többet jut eszembe dr. Tandari, aki évekkel ezelőtt, még Ferjáncz párjaként szót kért egy sajtótájékoztatón. Magam akkoriban cseppentem bele a raliba, vagyis rácsodálkoztam mindenre. Figyeltem Tandarit, aki valami olyasmiről beszélt, hogy "azok az idők már elmúltak". Lehet. Szerinte ugyanis, bár akkor is voltak ellentétek versenyzők között, akkor sokkal barátibb volt a légkör. Voltak nagy dumálások, vitatkozások, állandó napirenden voltak az anekdotázások, mindenki segítette a másikat, vagyis olyan emberi volt az egész. Tandari attól félt, hogy ennek már vége, üzleties lett az egész sport, mindenki mindenkire fúj és köpköd, vagyis valami nem stimmel.
Vigyázni kellene!
Nem nagyon értettem, miről is van szó. Azóta persze eltelt jónéhány év, azóta már értem a navigátor szavait, sőt, inkább érzem aggodalmát. Mindez csak arról jutott eszembe, hogy valaki, akivel újév előtt beszéltem, akkorát köpött a másikra, hogy még boldog ünnepeket, meg újévet is elfeledett kívánni. Aztán beszéltem mással is, a másodikkal, a harmadikkal és a tizedikkel, de abban sem volt köszönet. Láttam én már sokszor a rali árnyait, de ilyenkor, amikor pénzgyűjtéssel foglalkozik mindenki, megy a kenyérharc, vagyis a szponzorszerzés időszakába léptünk, egyre több a köpködő száj.
Vigyázni kellene!
Akkora lesz ugyanis az árnyoldal, hogy nem látszik majd tőle a sport. A dolog akkor válik igazán veszélyessé, amikor a család szennyese kikerül a nyilvánosság elé. Amikor már a szakágon és az autósporton kívülálló idegeneknek is feltűnnek a gyomrot forgató esetek, szavak és mondatok. Mondjuk az egyik versenyző, nyilvánosság előtt szidja a másik versenyzőt, míg őt meg egy harmadik sértegeti nyilvánosan a háta mögött. A vádaskodás, az irigység, a kicsinyesség, a gyülölködés és a szélhámosság annyira rátelepszik a ralira, hogy nincs az a pénzszóró szponzor, aki ilyen zűrös ügybe beszállna. Mert lehet valakit utálni, megvetni, uram bocsá még igazak is lehetnek a vádak és az ellenszenv indokai, de ezt jobb lenne családon belül elintézni. Kínos, kínos, de mondjuk szemtől szembe.
Vigyázni kellene!
Már csak azért is, mert annyira pénzéhes lesz mindenki, hogy a rali nem is sport lesz, hanem ürügy az ellenségeskedésre. Ezt pedig megérzik a szponzorok és a nézők, a ralirajongók is. Nem szólva arról, hogy aki sokat "kavar", annál hajlamos az ember azt hinni, hogy nagy szájával és ügybuzgalmával valami mást, mondjuk a tehetség hiányát akarja leplezni.
Vagyis vigyázni kellene!
Mások szerint viszont ez a - mondjuk ki - gusztustalan egymásramutogatás, az irigység és a furkálódás az esélytelenebb "kicsik" között ritkább. Azok között, akiknek nincs esélye nagy pénzekre, nincs lehetőségük a vastag bukszák közelébe jutni, akiknek nincsenek jövedelmező kapcsolatai, azoknak fontos a barátság, az emberi kapcsolat, a szűkebb közösség megbecsülése.
Csakhogy ezt a sportot is azokról ítélik meg, akik a kirakatban állnak. Nekik nagyobb a felelősségük is. Ők nyilatkozhatnak, róluk írnak, az ő szavaikból ítéltetik meg az egész hazai ralisport. Tőlük függ több tízezer ember szórakozása, srácoknak és gyerekeknek példaképe, mindannyiunk jóérzése. Tőlük függ, hogy marad-e a rali az, ami volt. A leg...
Szóval vigyázni kellene!

S.berger István

Húzd Rá Cigány!



A legnépszerűbb versenyzők egyikét főleg becenevén ismerik. Cigány, vagyis Varga Zoltán - a Szobi Zolka Team versenyzője - olyan egyénisége a ralinak, akinek kedvéért rajongói több száz kilométert utaznak, hogy élvezhessék parádés, látványos "produkcióját". Tehetsége, egészséges exhibicionizmussal párosulva, "csodákra" képes. Szinte azt csinál a Ladával, amit akar. Nem véletlen a tömeg lelkesedése, amikor az inkább rocksztárra emlékeztető versenyző elszáguld a nézők elött.

- Milyen volt az elmúlt szezonod?

- Jól indult, de később sok problémánk volt. Salgótarjánban minden sikerült, megnyertük a Lada Kupát és kategória harmadikok lettünk. Sajnos a Peugeotkat nem lehet megverni.

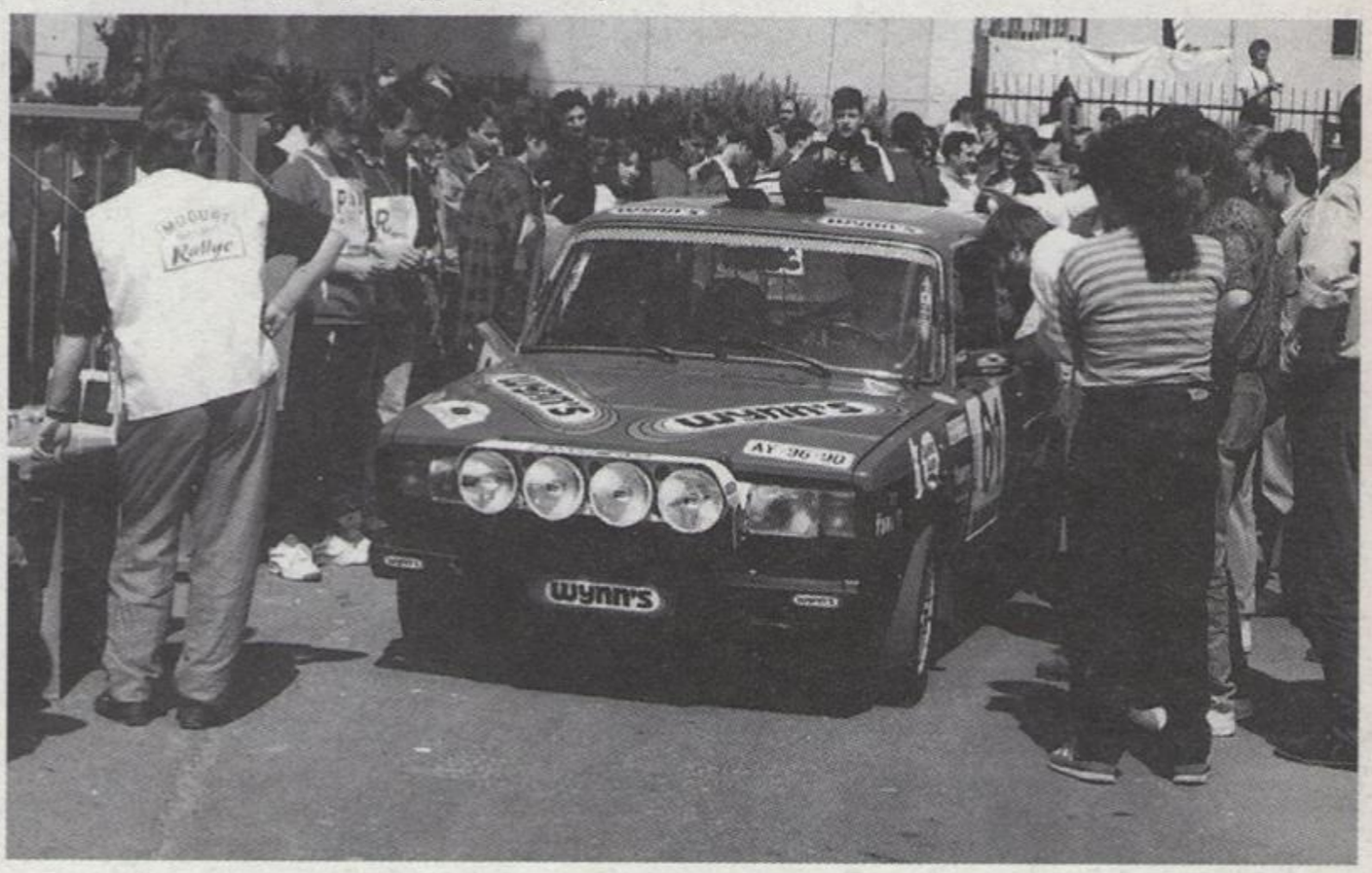
Esztergomban, három kilométerrel a cél előtt, egy rossz főtengely miatt "szétdurrant" a motorom,

Veszprémben pedig kényszerű szabadságon voltam.

- Tényleg, akkor égtek ki az autóid. Mi történt valójában?

- Néhány nappal a verseny előtt az udvaromon kigyulladt az indulásra kész szervízbusz a hozzákapcsolt tré-leren álló versenyautóval együtt. A rendőrségi nyomozás még nincs lezárva. Ennél sokkal nagyobb dolgok is értek már. Megviselt, amennyire az ilyen dolgok megviselik az embert, de ha ezért abba kellene hagynom, akkor már régen el kellett volna felejtenem az autóversenyzést.

Képek a versenyző fotógyűjteményéből





- Mi lehet ennél rosszabb?

- Ennél sokkal rosszabb, amikor végig küzdesz egy versenyt, és kiderül, hogy elírták az idődet, és hiába volt az egész. Aztán egy Budapest Rallye-n kizártak, mert a "kereklámpásban" Nova váltó volt. Semmiféle



előnyhöz nem jutottam, mert így is, úgy is megvertem volna két perccel a suzukis Szalay Csabát.
Sorolhatnék még rengeteg hasonló esetet, ami sokkal nagyobb szívdöfés volt.

- Térjünk vissza a versenyekhez!

- Miskolcon vezettem a Zsigulikat, a Peugeot-k ott is előttem voltak.... Első nap a vízen siettünk, aztán másnap rá akartam tenni még egy lapáttal. A hosszú gyors vége előtt három kilométerrel rácsúsztam a korlátra, álltam a gázon, szikrázott minden, de kiállt egy oszlop, megakadt a kerék és kifordult a futómű.

- Következett Pécs.

- Ott a Zsigulik között, az első nap után, Maruzsi Laci mögött voltam a második. Másnap kicsit álmos lehettem, mert az első gyors végén fölborultam, bent voltam öt percet. Azt hiszem, kategória hetedikek lettünk.

- Hogyan vált be új navigátorod, Takács Attila?

- Azt hiszem nagyon jól. Régen Szabó Gergővel ment. Én békével váltam el a régi navigátoromtól. Tíz évig versenyeztünk együtt, de az utolsó "megfáradt" év már nem hiányzik. Most helyette a vácrátóti srácok készítik fel az autót, akik régebben nekem szervízeltek. A Franci, a Lacika, meg a Toti és még sokan mások.

- Marad jövőre a Lada?

- Ha megyek, akkor természetesen marad. Én nem szoktam sírni, de most már én se tudok mit kitalálni, olyan nehéz a gazdasági helyzet. Még homológ a Lada, 98-ig még "elcsikoroghatok" vele. Az egyesület is marad, de már új, Quatro Közös SE néven, szobi székhellyel.

- Hogyan éled meg azt, hogy a mezőny egyik legnépszerűbb tagja vagy?

- Rettentő jó érzés, ezt kár lenne tagadni.. Persze ebben sokat köszönhetek Garamvölgyi Lajosnak és a Wynn's-nek, sokat segített Bathó Zoli és a Bathótrans. Hálás vagyok azoknak az "arcoknak" akik, ha kell, éjszakákat átdolgoznak, hogy nyomulhassunk. Nélkülük elképzelhetetlen az egész. Ez éltet, ezért vagyok még hajlandó nagyon sokat áldozni erre a sportra.

Ördögh Miklós

A CENTER TRAVEL

1996. ÉVI RALLY PROGRAMNAPTÁRA

Március 21-23. Rallye El Corte Ingles (Kanári szigetek)
EB 20x (utazás repülővel)

Május 1-5. Tour de Corse Rallye de France (Korzika)
F2 Világkupa (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

Június 1-5. Acropolis Rallye (Görögország)
VB (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

Augusztus 23-25. 1000 Tó Rallye (Finnország)
VB (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

Október 12-16. San Remo Rally (Olaszország)
VB (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)
valamint ezen utazással egyidőben (térben is közel)

Október 18-20 Rallye Azur-Antibes (Franciaország)
EB 20x (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

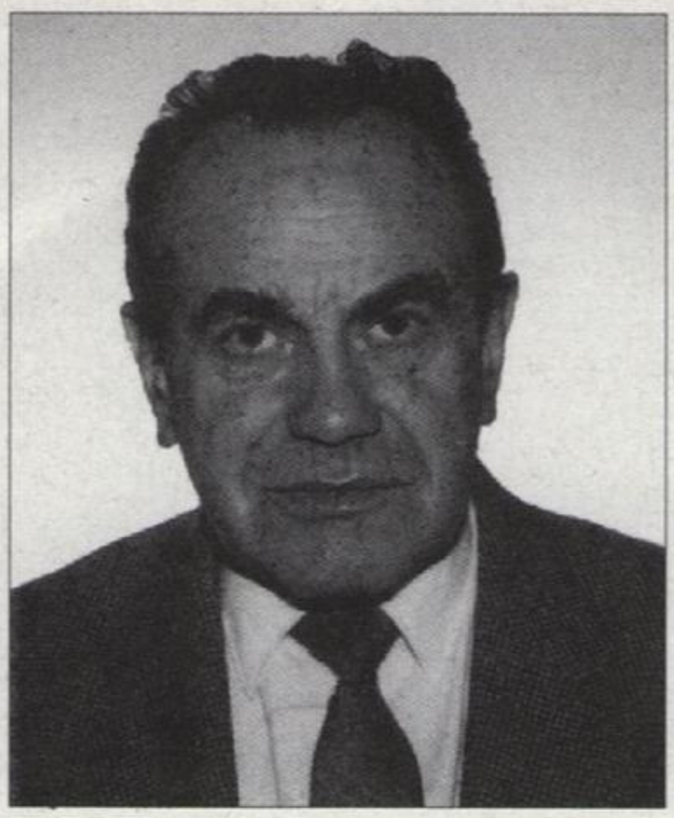
November 3-6. Costa Brava Rallye (Spanyolország)
VB (utazás kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

November 24-27. Network Q RAC Rallye (Nagy-Britannia)
VB (utazás busszal, kisbusszal, repülővel, egyénileg, igény szerint)

December első hete - Mesterek Tornája (Kanári szigetek)
(utazás repülővel)

CENTER TRAVEL - BUDAPEST, 1065 Lázár u. 7. Tel/Fax: 302-4975

Minden utazás alkalmával a résztvevők számára részletes szakmai információs anyagot biztosítunk. (A verseny pontos útvonala, időbeosztás, stb.) Autóbuszainkon, kisbuszainkon az adott terület nyelvét beszélő csoportkísérőt biztosítunk. Cégek, jogi személyek számára igény szerint szakmai számlát adunk. 10 fős létszám feletti csoportoknál jelentős kedvezményt biztosítunk. Speciális igények (szállásminőségre, vagy egyéb ellátásra vonatkozóan pl.: autó-bérlés, egyéb programok, speciális közlekedési eszközök, ellátás, üzleti tárgyalás, szaktolmács, vállaljuk egyéni kalkuláció készítését.
A fent jelzett időpontok a versenyek időpontjai, értelemszerűen a szervezett utazás ennél tágabb időintervallumot jelent. A pontos indulási és érkezési időpontokat irodánkban a részletes progrmmal együtt lehet megtekinteni.
Egyes programokra vonatkozó részletes információkat keresse havonta a RallySport újságban, vagy irodánkban a 302-4975-ös telefonszámon. Készséggel adunk bővebb felvilágosítást.



Rendhagyó gondolatok a szponzorálásról

Megfelelő managerek hiányában legtöbbször a versenyzők maguk kénytelenek a nyakukba venni az országot támogatásért, inkább kevesebb, mint több sikerrel. Reméljük hamarosan indulnak Magyarországon is szponzorügynökségek, amelyek tudományos alapossággal hozzák majd össze a támogatást és a tehetséget. Addig azonban cikksorozatunkkal szeretnénk praktikus tanácsokat, taktikai tippeket adni a szponzorkereséshez.

Nagy Alfréd

főiskolai címzetes docens
Külkereskedelmi Főiskola

Kommunikációs Tanszék

Szponzorálás - támogatás - mecénásság - az életben nagyon gyakran előforduló szavak.

Használjuk őket, de vajon tudjuk-e, mit jelentenek? A tapasztalat azt mutatja, hogy nem mindig. Ennek talán az is az oka, hogy mindegyik szó mögött a "pénz" áll, és a szponzorált ezt akarja megszerezni.

Hogyan kell szponzort keresni, szerezni? Nagyon sokszor teszik fel ezt a kérdést a szponzorálási előadásokon, és mindenki azt várja, hogy pontokban fel lehet sorolni a szponzorkeresés fázisait.
A kérdés ennél sokkal bonyolultabb. A "SZPONZORÁLÁS" című könyvben a fogalmakat, a szponzorálás területeit, sajátosságait részletesen kifejtettük, erre itt nincs lehetőség.

Hogyan kezdjünk hozzá, ha szükségünk van szponzorra? (Sajnos a sportban egyre jobban szükség van.)

Ne abból induljunk ki, hogy pénz kell mindenáron, hanem abból, hogy *megtaláljuk azt a szponzort, akinek "RÁNK" van szüksége* azért, hogy ezt a vállalati kommunikációban felhasználja.
Ne magunkat adjuk el, hanem értékeinket, tudásunkat és annak, akinek éppen erre van szüksége.
Ismerjük meg a szponzorálási piacot, a szponzorokat, céljaikat, és ha ezt tudjuk, akkor ajánljuk fel számára a lehetőségeinket rövid vagy hosszú távra.

Lehet, hogy "az egyik ajtón kidobnak a másikon bemegyek" elv esetenként célra vezet, de hosszú távon nincs realitása. Nagyon nehéz oda még egyszer visszamenni, ahonnan egyszer már eltanácsoltak bennünket.

Ismerjük meg a szponzor célcsoportját és ami lényeges, *ismerjük a sajátunkét*. Ha a kettő minél jobban egybe esik, akkor a szponzornak is érdeke az együttműködés.

Ne azt bizonyítsuk be, hogy mi vagyunk a legjobbak. Ezt a szponzor - ha tényleg így van - úgyis tudja. Nem biztos, hogy az ő érdekeinek mindig az egyes számú versenyző felel meg.
Konkrétan fogalmazzuk meg ajánlatunkat, tartózkodjunk az olyan megállapításoktól, amit, ha kell, nem tudunk megfelelően alátámasztani. Pl.: "A televízió biztosan közvetíti, nagyon sokan szokták nézni, jelentős esemény a sportágban, külföldi versenyzők is részt vesznek... stb.

A *szponzori lista* összeállításának bevált szempontja, ha azokat a cégeket keressük meg, akik számára a szponzorálás referenciát nyújt. Nemcsak a közvetlen - autóverseny számára autó, gumi stb. - referenciát kell figyelembe venni, hanem minden olyan terméket és szolgáltatást, amely a szponzorálttal vagy annak image-ével kapcsolatba hozható.

Fontos, hogy az eseményt hol rendezik. Más-más szponzorral kell felvenni a kapcsolatot, ha nemzetközi, vagy ha országos rendezvényről van szó.

Gondosan ügyeljünk a helyi szponzorokkal való kapcsolatainkra, és ne csak akkor gondoljunk rájuk, ha valamilyen helyi verseny van, hanem hívjuk meg őket más, jelentősebb eseményekre is. Az ilyen magatartás előbb-utóbb hasznunkra válik.

Végül egy jó tanács: ***Egy hosszútávú, kölcsönös előnyökön alapuló együttműködés erkölcsileg és anyagilag is biztosabb számunkra, mint egy egyszeri vagy rövidtávú, esetenként érdekeinket sértő megállapodás.***

Dr. Fazekas Ildikó - Nagy Alfréd
SZPONZORÁLÁS című könyve, mely témájában az első magyar tanulmány, több gazdasággal foglalkozó főiskolán kötelező tankönyv, korlátozott számban még kapható.
Kiadója a MIND BT. Budapest, Szeréna u. 19.
Tel/Fax.: 136-8460



ELADÓ VAGY BÉRELHETŐ

N° 1 MAZDA 323 GTR 7 millió Ft
N° 2 MAZDA 323 GTR 6 millió Ft

1141 BUDAPEST, XIV. Vágújhely u. 4.

VOJCSÁK
GYORSSZERVIZ
SEGÉLYSZOLGÁLAT
AUTÓMENTÉS
INGYENES OLAJCSERE
MOBIL KENŐANYAGOK
NON STOP NYITVA
06-30-530808

3-AS FŐ ÚT,
NYÉKLÁDHÁZA, PÓTKERÉK CSÁRDA



FÜREDI SportVideo

1989-től, saját készítésű

RALLYE
OB - EB - VB
RALLYECROSS - TÚRA
TEREPRALLYE

1125 BP. Diana köz 6.
☎ 06-1-274 4179

RALLYSPORT VKS

06 (28) 310 177

TOYOTA CELICA
TURBO 4WD



Gruppe N-es kipufogó rendszer, és futóműű
1988-as évjárat
RALLYCROSS-ra
H csoportba átalakítható

ifj. Tóth János 06-30-468731

APRÓ

TRABANT 601, II. osztály 2. helyezettje Kuhár motorral, rengeteg tartalék alkatrésszel
Tel.: (26) 367-145 Barta

ELADÓ:
-2 db Lada Bilstein hátsó lengéscsillapító,
-2 db OMF versenyülés,
-Csehszlovák speer differenciálmű,
-Slick vezérműtengely,
-Lada kartellvédő,
-60 mm-es kipufogórendszer
Érdeklődni:
Ráti Miklós 06 (72) 457-365

ELADÓ:Gr "N"-es VERSENYAUTÓ!
Lancia Delta HF Integrale 16 V + tartalék alkatrészek ELADÓ.
Irányár: 1.300.000 Ft
Érdeklődni: 06 (20) 446-993
Fax: (84)340-891

ELADÓ: 2 db nem gyárilag készített **KAGYLÓÜLÉS**, övek nélkül.
Ir. ár: 30.000 Ft
Érdeklődni: Szilasi Dávid
06 (23) 357-718 16 óra után
(1) 116-8173 8 - 16 óráig

ELADÓ: **Audi 80 Quatro**, 2,2 injektoros, 1983-as, jó állapotban.
Érdeklődni: (76) 490-911;
(53) 310-973

E.P. Paulus
MŰSZAKI-KERESKEDELMI RT.

AUTÓCSAPÁGYAK
kerékcsapágyak ✳ váltócsapágyak (automata és mechanikus váltókhoz ✳ differenciálmű csapágyak ✳ toronycsapágyak ✳ ékszíjfeszítő görgők ✳ kuplung kinyomócsapágyak

CSAPÁGYTARTOZÉKOK
csapágyak, szorító hüvelyek ✳ Seeger gyűrűk ✳ szimmeringek ✳ zsírzópumpák ✳ LOCTITE termékek

AUTÓALKATRÉSZEK
SCHÖTTLE dugattyúgyűrűk, szelepvezetők ✳ WAHLER termosztátok ✳ ELRING tömítések, szimmeringek ✳ GATES ékszíjak ✳ ALCO szűrők ✳ FEBI futóműalkatrészek ✳ PADIG fékbetétek ✳ LODGE gyujtógyertyák, izzógyertyák ✳ KOLBENSCHMIDT siklócsapágyak

CSAPÁGY - SZAKÜZLETEK

1185 Budapest,	Zempléni u.2-4.	Tel:2920000, Fax:2924460
1094 Budapest,	Páva u. 30/a.	Tel:2179871, Tel/Fax:2179873
1211 Budapest,	Csepel Művek 1. kapu	Tel/fax:2762222/3051
7633 Pécs,	Kőrösi Cs. S. u. 8.	Tel/Fax:72-252923
4032 Debrecen,	Borbíró tér 6.	Tel/Fax:52-447880
2040 Budaörs,	Ramovill raktár	Tel/Fax: 1853659/35 m.

rally Top LISTA

A beérkezett szavazatokat folyamatosan értékeljük, a pontozás rendje a rally-ban szokásos 9-6-4-3-2-1 pont. A pontszámok folyamatosan növekednek, havonta nem nullázódnak. A szavazatokat megőrizzük, és bármikor megtekinthetők a szerkesztőségben.

PILÓTÁK

1.ifj. Tóth János	**287**
2.Ranga László	**137**
3.Ferjáncz Attila	**105**
4.Vojcsik Ferenc *Golyó*	76
5.Érdi Tibor	72
6.Tóth Ferenc *Gili*	47
7.Matics Mihály	43
8.Dudás Gyula	42
9.Kiss Ferenc	35
10.Varga Zoltán *Cigány*	32
11.Bathó Zoltán	27
12.Horner Péter *Bubu*	24
Radó István	24
Turi Tamás	24
15.Maruzsi László	22
16.Balatonyi Árpád	20
17.Szelecky Tamás	18
18.Gerencsér Tibor *Titi*	16
19.Hideg János	15
20.Födő Imre	13
Wieszt János	13
22.Hideg Krisztián	11
23.Szajky István	10
24.Budai Béla	9
Fischer Ákos	9
Rausch Tibor	9
27.Ráti Miklós	7
28.Bútor Róbert	6
ifj. Faragó András	6
Fráter István	6
Szabó Gergely	6
32.Kiss Attila	5
33.Kiss László	4
László Emil	4
Sóvári Péter	4
36.Bereczk Tamás	3
Király Gábor	3
Kós István	3
39.Bense István	2
Tisza Andor	2
Vass István	2
Veszprémi Barna	2
43.Faltusz Péter	1
Keil József	1
Támcsu Z.	1
Takácsy Pál	1
Vizin László	1

NAVIGÁTOROK

1.Gergely Ferenc	**214**
2.Büki Ernő	**173**
3.Varga István	**67**
4.Tandari János	58
5.Csökő Zoltán	60
6.Kovács György	56
7.Tóth Imre	39
8.Tóth Csaba	38
9.Pénzes László	32
10.Oroszlán Tibor	28
11.Répa Katalin	23
12.Kerék István	21
13.Bereczky Ákos	19
Papp Gyögy	19
15.Gábor János	18
16.Dobos György	10
Német 16V Péter	10
Veszpréminé D. Éva	10
19.Dobos Zoltán	9
Horváth Károly	9
Lay Ágoston	9
Lukács Ferenc	9
23.Takács Attila	8
24.László Béla	7
Szántó Szabolcs	7
Rack György	7
27.Zsembery Jenő	6
Czippán Béla	6
29.Bedő Miklós	5
Kosztolányi Tamás	5
Új Gyula	5
Gönczi László	5
33.Ács Tibor	4
Borsos Péter	4
Kovács Zsolt	4
36.Birkner Gábor	3
Király Zoltán	3
Kovács István	3
Margó György	3
Pindzsulya Zoltán	3
41.Árva Norbert	2
Landsmann Antal	2
Szalay	2
44.Flaskó Gyula	1

AUTÓK

1.Toyota	**190**
2.Subaru	**146**
3.Ford	**132**
4.Lada	110
5.Lancia	83
6.Renault	52
7.Lada VFTS	50
8.Mazda	41
9.Opel	32
10.Audi	30
11.Peugeot	35
12.Mitsubishi	27
Nissan	9
BMW	8
15.Tavria	15
Skoda	7
17.VW	5
Seat	4
19.Alfa Romeo	3
Mega	2
21.Trabant	3

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1.Colin McRae	**189**
2.Carlos Sainz	**166**
3.Juha Kankkunen	**151**
4.Didier Auriol	90
5.Francois Delecour	42
6.Walter Röhl	41
7.Jean Ragnotti	39
8.Stig Blomqvist	32
Piero Liatti	32
10.Andrea Aghini	25
11.Alex Fiorio	19
12.Tommi Mäkinen	12
13.Philippe Bugalski	10
14.Recalde	9
Kenneth Eriksson	9
16.Ari Vatanen	8
17.Armin Schwarz	7
18.Béres József	6
Richard Burns	6
Gustavo Trettes	6
21.Alistair McRae	5
Miki Biasion	5
23.Stanislav Chovanec	4
Patric Snijers	4
Jorge Bica	4
Jindrich Stolfa	4
Hannu Mikola	4
28.DeMevius	3
Yves Loubet	3
S. Pianezzola	3
Dominic Bryned	3
32.Sibera	2
Richard Burns	2
D. Bryneel	2
35.Marc Duez	1
Possum Bourne	1

GOFFIN GUMI

Versenygumik raktárról, és megrendelésre.

Versenyzőknek ingyen szerelés, és az "E" jelű gumikból 10% kedvezmény!

Bp. XIV. Gvadányi u. 66. Tel.: 2525-444/509m FILE GÁBOR

RS HOL KAPHATÓ?

ABONY: Dudinszky Gázautó, Szolnoki út 77. **BUDAPEST:** EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczi és Vadrózsa u. sarok.Tel.: 1/12130527 ● VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E: fasor 105. ● CPC AUTÓSZERVÍZ Budapest, 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 ● VISI Autócentrum Reiter F. u. 18/B Tel.: 30-495957, 1299822 **BUDAÖRS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853659/35 **CEGLÉD:** FANATIC Motorcenter Kút u. 13. **DEBRECEN:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880 **DUNAÚJVÁROS:** Sípos Árpád Autóbontó, Verebély u. 14. **GÖDÖLLŐ:** MOTORCRAFT autóalkatrész-bolt Dózsa Gy. út 67. Tel:28/310897 **GYÖNGYÖS:** Pronto Autó Kft. Bornemissza út 1. **GYŐR:** Gyárvárosi MOL kút - Presszó **KISTARCSA:** GT MOBIL Szabadság u. 1. **MÓR:** Tódori Riportfotó **NYÉKLÁDHÁZA:** Vojcsik Gyorsszerviz - Pótkerék csárda **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u. 8. T:72/252923 **PILISVÖRÖSVÁR**: WIESZT Gépkölcsönző Fő u. 179. **SALGÓTARJÁN:** KEIL autósbolt **SZÁNTÓDPUSZTA:** CHRYSLER szalon

VÁRJUK TOVÁBBI TERJESZTŐK JELENTKEZÉSÉT! legkisebb rendelési mennyiség 50db

ELŐFIZETHETŐ A SZERKESZTŐSÉGBEN

Kiadja: Imágó Bt. Gödöllő, Palotakert 5. I/15.
Tel,/Fax: 28/310177
Felelős kiadó Kovács György
Lapmanager: Turcsán Krisztina
Előkészítés: IMÁGÓ
Főmunkatárs: Schwartzenberger István
Nyomda: JETPRINT Budapest
Műszaki vezető: Jáger László

BUDAPEST BPR RALLYE

EB Bajnoki Futam

Bármi történjék, biztos, hogy az hamarosan pletykák, szóbeszédek és tévinformációk kifogyhatatlan forrása lesz. Elég egy gyorsasági szakaszon, kanyarban "elszálló" autó, máris tíz ember - versenyzőtárs, szerelő, néző és sportbíró - tízféleképpen számol be az eseményekről. Mindenki a jól értesült, bennfentes szerepében tetszelegve próbálja megmagyarázni a dolgokat, belekeverve mindent és mindenkit, pedig valójában csak egy óvatlan mozdulatban keresendő a válasz.
Így tehát szinte természetes, hogy egy meghiúsult remény okait kutatva, minden szóba kerül, ami csak elméletileg összefüggésbe hozható az eseménnyel. Nevezetesen a Budapest Rallye-ról van szó. Azt mindenki tudja, hogy EB futam volt, ám jövőre már nem szerepel a kontinens-erőpróbák között. Ennek okait nem tíz, de száz ember legalább százféleképpen magyarázta. Persze a légből kapott híresztelések között lehetnek ál- és félinformációk, sőt az állítás nem valótlan, csakhogy éppen "ebben a formában nem igaz".

Miért hiányzik a verseny az EB versenynaptárból?

- kérdeztük dr. Simon Lajostól, az OSC Autósport vezetőjétől, a futam főszervezőjétől.



Sokan úgyis azt mondanák - meglehet magukból kiindulva - hogy kérdezzelek meg nyugodtan, úgysem válaszolsz rá. Az igazi indok érdekelne.
- Ismerősek ezek a magyarázatok, azt is tudom, hogy melyik-melyik kinek a kedvenc vesszőparipája. Az igazi ok persze ennél egyszerűbb. Az egésznek pontosan 2,3 pont az oka.

- Miert pont ennyi?
- A versenyen részt vett a svájci Jean-Pierre Tardent, mint a FIA megfigyelője. Az ő jelentéséből kiderül, hogy a versenynek voltak ugyan gyenge pontjai, de összességében nagyon jól sikerült. A futamot számos szempontból értékelik, és ezekből a pontokból került ki a 172,7-es eredmény. A hivatalos értékelő lap végén - ez a

- Mindenki mást mond, végülis hol az igazság?
- Akkor visszakérdeznék. Miket hallottál?

- A kitől kérdése sem érdektelen, de maradjunk a minél. Rossz szervezés, hiányos sajtómunka, időcsúszás, rossz útvonal, nagy távolságok, lenyúlt pénzek, elmaradt támogatások, illetéktelen helyen közlekedő kukásautó, ...van rajtad sapka, nincs rajtad sapka..... de lehetőleg ne válaszolj mindenre.



dokumentum egyébként hozzáférhető és megtekinthető - Tardent úr azt is megjegyezte, hogy a Budapest Rally-t mindenképpen javasolja EB futamnak.

- Hány pont kellett ehhez?

- A FIA raliszabályai szerint 170 és 175 pont között a futam kettes, 175 és 180 pont között ötös, e felett pedig egészen a maximális 200 pontig tízes, illetve huszas szorzójú egy futam. Vagyis a 172,7 pont elég lett volna egy újabb kettes szorzójú EB futam megrendezéséhez. Csakhogy, a FIA rally bizottságának szeptemberi (vagyis nem sokkal a futam után a szerk.) ülésén módosították a ponthatárokat, amiről egyébként még a FIA ellenőröket sem értesítették időben. Mindössze annyi történt, hogy a kettes szorzó ponthatárát felemelték 175-re, az ötös szorzóhoz legalább 180, a legmagasabb szinthez pedig legalább 185 pont kell. Vagyis éppen 2,3 tized ponttal csúsztunk le az EB futam rendezésének jogáról.

- Mi volt a hiányosság, hiszen valahol elúszott ez a néhány pont.

- Főleg adminisztratív hiányosságok miatt veszítettünk pontokat. Legfontosabb elemeiben, mint például a biztonság, az útvonal, a rendezés, a hírközlés vagy a sportbírók, vagyis valamennyi lényeges részletében a futam kitűnő minősítést kapott. Ez egyébként ugyancsak megtekinthető. Vagyis az adminisztráció, illetve a határidők miatt veszítettünk el pontokat.

- Sokan szívesen emlegetik a verseny anyagi hátterét.

- Felesleges. Akitől kellett, megkaptuk az elegendő összeget. Igaz, könnyebb lett volna, ha több a pénz, de minden partnerünk korrekt volt. Különben sem ezen múlt, hogy az idén nem rendezhetünk EB futamot. Attól a 96-os Budapest Rally még lehet nagyon jó verseny.

schwartz...

RAPPORT D'OBSERVATION DE RALLYE
RALLY OBSERVATION REPORT

CHAMPIONNAT/CHAMPIONSHIP : Europe
COEF. 2, candidat 5 |
OBSERVATEUR/OBSERVER : Jean-Pierre Tardent
EPREUVE/EVENT : 10. Int. Mol-Budapest Rallye
DATE : 3-6.08.95

ARTICLE ITEM	POINTS	COEF.	TOTAL
1. Règlements/Regulations	3.1	2	6.2
2. Vérifications Admin./Tech. Admin./Tech. Checks	4.8	3	14.4
3. Carnet d'Itinéraire Road Book	3.8	3	11.4
4. Itinéraire/Itinerary	3.9	4	15.6
5. Sécurité Pilotes Safety Drivers	4.8	3	14.4
6. Sécurité Public Safety Public	4.7	3	14.1
7. Officiels/Officials	4.7	3	14.1
8. Contrôles/Controls	4.2	2	8.4
9. Commissaires/Marshals	4.3	3	12.9
10. Chronométrage Time-keeping	4.9	4	19.6
11. Résultats/Results	4.8	3	14.4
12. Relations Presse Press Relations	4.0	3	12.0
13. Organisation Générale General Organisation	3.8	4	15.2
			172.7

Chaque partie des différents articles sont notés :
Each part of the different items are marked :

0.1 0.6
0.2 0.7
0.3 0.8
0.4 0.9
0.5 1

Chaque article sera donc noté de 0 à 5 :
Thus each item will be marked from 0 to 5 :

5 très bon/very good
4 bon/good
3 moyen/average
2 non satisfaisant/ unsatisfactory
1 mauvais/bad

RESUME DES STATISTIQUES
SUMMARY OF STATISTICS

PARTICIPANTS/COMPETITORS
Inscrits/Entrants : 110
Partants/Starters : 86
Classés/Finishers : 38
% Etrangers/ % Foreign starters : 11.6%
Partants 1ère Priorité/ 1st Seeded Starters : 0
Partants 2ème Priorité/ 2nd Seeded Starters: 1

PARCOURS/ROUTE
Longueur totale/Total length (km) : 920.2
Longueur totale ES/Total length SS : 201.2
Nombre d'ES/N° of SS : 21
ES la plus longue/Longest SS : 18.8
ES la plus courte/Shortest SS : 1.0
% ES sur parcours total/ % SS of total route : 22%
Nature de la route dans les ES/ Nature of the route in SS : 56% terre 44% asphalte

Az értékelés összefoglaló lapja

A jelentés utolsó oldala

13. ORGANISATION GENERALE - PERMANENCE

Donnez une note globale tenant compte :

- de l'atmosphère générale			bonne et conviviale
- de la qualité des relations avec les concurrents			bonne
- de la qualité des éléments matériels mis en oeuvre (permanences, salles de réunion, locaux de travail, etc.)			bonne, sauf pour la presse
- de la publication (et de l'affichage dans des lieux et délais convenables) de la liste officielle des « Admis au Départ », avec indication des Groupes, Classes, Nationalités, Pilotes Prioritaires			panneau d'affichage officiel peu facile d'accès
- du respect des horaires : affichages, départs, arrivées			respectés selon programme
- de la distribution des prix (dans un cadre digne de l'épreuve)			très bonne et orientée essentiellement sur les concurrents
- du choix des lieux de départ et d'arrivée et de leur intérêt pour la promotion de l'épreuve			le fait que le rallye parte et arrive dans la capitale du pays n'a pas suffisamment été utilisé
- des avantages particuliers consentis aux concurrents étrangers			aucun !
- du niveau de collaboration avec les autorités			bonne
- du respect de l'ensemble de la réglementation sportive dans le cadre de l'organisation générale du meeting			l'Organisateur est trop imprégné par son règlement national
- détail des temps de télévision			7 minutes réparties sur 2 chaines nationales
- et, plus généralement, de toute autre information pouvant présenter un intérêt pour la Commission des Rallyes			rallye en évolution, organisé par des gens très motivés. Je suggère de le maintenir au calendrier du Championnat d'Europe
Coef. 4	3.8	15.2	
TOTAL DES POINTS		172.7	

le 7.08.95

14. STATISTIQUES (modèle à respecter)



François Delecour

- Született 1962-ben Cassel-ben
Pályafutása:
1981 - Első versenye: Rallye de Picardie.
1984 - Először vesz részt a Monte-Carlo-n.
1985 - Peugeot 205
1986 - Peugeot 205
1987 - Gyári pilótaként N csoportban Peugeot 205-tel nyer a Francia Bajnokságban.
1988 - BMW M3
1989 - Gyári pilóta a Peugeot-nál, 4. a Francia Bajnokságban.
1990 - Gyári pilóta a Peugeot-nál, 3. a Francia Bajnokságban.
1991 - Gyári pilóta a Fordnál, 2. Monte-Carlo-ban, 5. a Világbajnokságon.
1992 - Gyári pilóta a Fordnál, 3. a Világbajnokságon.
1993 - Gyári pilóta a Fordnál, 3 győzelem: Portugália, Korzika, Catalunya, 2. hely Monte-Carlo-ban, és Újzélandon, éves bajnokságban második.
1994 - Gyári pilóta a Fordnál, a versenyszezont derékba töri egy közúti balesete egy F 40-es Ferrariban.
1995 - Gyári pilóta a Fordnál, 2. Monte-Carlo-ban, 3. Újzélandon, 4. a VB-n.
1996 - Peugeot 306 Maxi Kit-Car.

RALLY VILÁGBAJNOK AUTÓTÍPUSOK (1973-1995)

Mottó: "Éjjel - nappal autókról álmodom"
(Harley Earl)
-Azért a motorozás sem mostohagyerek...-

Összeállította: Csűri Gábor az Autó Motor, az Autó 2, és a német Auto Motor und Sport tudósításait, írásait felhasználva, valamint Szászvári József Rallye autózás, illetve a World Sports Cars c. könyvet segítségül véve.

ELŐHANG

A rally sokak véleménye szerint a száguldó cirkusznak nevezett és minősített FORMA 1-nél is izgalmasabb, változatosabb autóverseny. A technikai sportágak közül a rally az, melynek a legszorosabb a kapcsolata a mindennapi autózással.

Ez, valamint a versenyek jellegzetes hangulata, az autóversenyzés kalandja, és az a tény, hogy a rallysport igen kemény és sokrétű követelményeket támaszt művelőivel szemben, magyarázat lehet a sportág hatalmas népszerűségének. Egy-egy nagyobb rally alkalmával százezrek kíváncsiak a fantasztikus versenyautókra, illetve az autózás minden fortélyát ismerő versenyzők csodálatra méltó vezetéstechnikai tudására.

Az autóversenyzés szinte egyidős az autózással. Már az első "ló nélküli szekerek" sofőrjeit vonzották a távolságok, a sebesség, és természetesen a versenyszellem.

Az első rallynak nevezhető versenyt 1911-ben rendezték. A Francia Riviéra, a Cote d' Azur fényűző hercegségében, Monacoban székelő Tengeri Fürdők Társasága rendezett ekkor egy autós csillagtúrát és egy autóversenyt, s erre az alkalomra alkották meg a rallye szót, mégpedig a francia rallier (összegyűjteni), s az angol rally (üldözőverseny, hajtóvadászat) szavakból.
A rally-versenyzés fő célja a versenyzők izgalmas, látványos, sokszor kifejezetten vagány vetélkedése, azáltal a résztvevő autótípusok reklámozása, jó hírének megszerzése, vagy öregbítése, és a legújabb technikai megoldások kemény körülmények közötti tesztelése.

A verseny alapfeladata megszabott hosszúságú útvonalak megtétele előre megadott idő alatt, az útvonalon felállított ellenőrző állomások szabályos érintésével. Az ellenőrzőpontok közötti szakaszokat (etapok) a rallye résztvevőinek percnyi pontossággal kellene megtenniük. Ennek megfelelően ezeket a szakaszokat kötött átlagú vagy összekötő szakasznak, rally szóhasználattal normál etapnak nevezik. A rally során speciális szakaszokat is beiktat a rendezőség. Ezek a különpróbák / gyorsasági szakaszok, körversenyek, szlalom/ adják a verseny savaborsát.

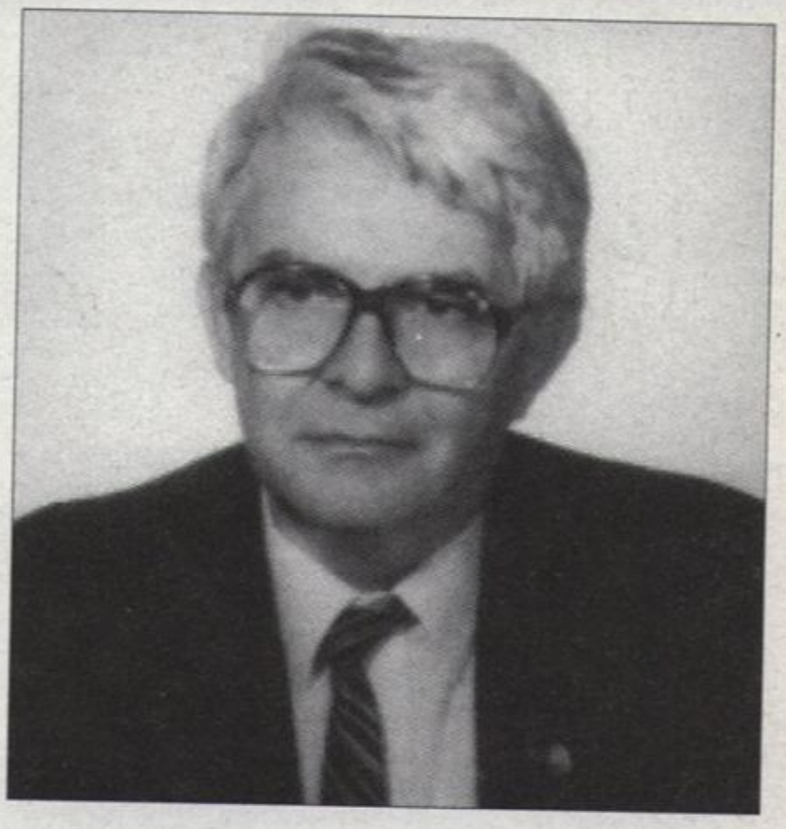
Amikor felrántják a zászlót, elszabadul pokol. A jobb láb a gázra lép, felbőg a motor, élni kezdenek a lóerők. Csattog a kocsi alja, a kerekek lövik a kavicsokat. Az idegek pattanásig feszülnek. Amikor az autó végre célba ér, lazulnak az izmok. Vizsgázott ember és technika. A különpróbák teljesítési idejét másodperc pontossággal mérik, egy másodperc=1hibapont. Mivel a verseny során a szabályok értelmében csak hibapontokat lehet szerezni, a versenyzőpáros feladata az útvonal és a különpróbák minél kevesebb hibaponttal való teljesítése.

A rally-versenyzés non plus ultráját jelentő világbajnokságot 1973-ban írta ki először a világ autósportját szervező F.I.A. /Federation Internationale del Automobile - Nemzetközi Autós Szövetség /Tény, hogy viszonylag ifjonc ez az érdekes küzdelemsorozat, hiszen az első F-1 világbajnokságot már 1950-ben megrendezték. Azonban nem 1973 a szervezett rally-bajnokságok kezdetét jelző időpont. Az első Európa-bajnokság még 1953-ban vette kezdetét. Az ekkor még csupán 5 versenyből álló sorozatot a német Helmuth Polansky nyerte Porsche és Fiat versenyautókkal. Érdekesség, hogy a kelet-afrikai Safari-Rallye is szerepelt az Európa-bajnokság programjában. A kontinentális viadalt azóta minden évben megrendezik. Ide kapcsolódik a sportág legfényesebb magyar sikere: Ferjáncz Attila előbb Zsemberi Jenővel indult, majd Tandari János navigálásával, egy Renault 5 Alpine Turboval bronzérmes lett.

Tulajdonképpen a nemzetközi szövetség "bűne", hogy a világbajnokság csak húsz évvel később rajtolt.
1995-ban a nagy-britanniai RAC Rally-val a huszonkettedik bajnoki idény fejeződött be. Ez a munka a RALLY ezen hőskorát tekinti át röviden a teljesség igénye nélkül. A mindenkori legerősebb kategória bajnokait, tehát az abszolút győztes versenyautókat mutatja be viszonylag részletesebben. 11 autótípust, melyek szívdöglesztő vonalvezetésük, nagyszerű menetteljesítményük mellett a rally-világbajnoki címnek is köszönhetően az autóépítés klasszikusaivá váltak. Tény, hogy többen is megérdemelték volna a képzeletbeli koronát, de a rallysportot világbajnoki szinten csak komoly gyári támogatással lehet űzni. A rally ugyanis - mégegyszer mondom: ezen a szinten - méregdrága szórakozás.

(folytatjuk)

Csizmadia Gábor



Rally Sport: *Hogyan kezdődött kapcsolatod a rallyval?*
Csizmadia Gábor: A hetvenes évek elején a Főtaxinál volt egy pár őrült, akikkel elkezdtünk kisebb szlalom- és túra versenyeken indulni, később következett a rallye, 1973-74 körül. Először osztott ablakos Volkswagennel, azután Trabanttal, majd egy 124-es Fiattal. Ezek széria autók voltak, persze, hát akkor még szövetség sem volt.
RS.: *Ki irányította az egészet?*
Cs.G.: Először a Magyar Autóklub intézett mindent, később alakult a szakszövetség. Létrejöttek a szakosztályok, mi is megalakítottuk a Főtaxi ASC-t, kb. 75-ben, aminek Dusóczky Iván volt a vezetője, aki nagyon lelkes volt. Sajnos tragikus hirtelenséggel elhunyt.
RS.: *Milyen eredményeid voltak?*
Cs.G.: Vezetőként közepesek, majd később navigáltam Bakos Bandinak és még néhány nevesincs versenyzőnek, azután nekifogtunk a versenyrendezésnek. Ezek voltak a híres Főtaxi Wynn's Rallye-k.
RS: *Milyen távon kerültek ezek megrendezésre?*
Cs.G: Két napos, 1000 km körüli volt akkoriban szinte minden verseny. Két osztály volt, rallye és túra, ami megfelel a mai Rallye I-nek és II-nek. Az akkori pályáink közül ma is népszerű néhány: Lábatlan, Máriahalom, Csobánka, Dobogókő, stb.
RS: *Hány rendező kellett egy ilyen komoly verseny lebonyolításához?*
Cs.G.: Negyven - ötven ember dolgozott szinte éjjel-nappal. 80-81-ben vette át a szponzorálást az ÁB, így születtek meg a Casco Rallye-k, ekkor már volt MAMSZ a MAK-on belül. 1982-ben lettem a Rallye Bizottság tagja, akkor még Merényi Tibor volt a vezetője. Őt Gyuris István és Horváth Kálmán követte, helyettesük voltam évekig, majd amikor Kálmán meghalt, én folytattam munkáját kényszerűségből, majd a soron következő választás megerősített a helyemen.

A RALLY BIZOTTSÁGRÓL

Hét éve, hogy vezetem az RSB-t és ebből hat éve ugyanazzal a csapattal: Dezséri Gyula, Dudás Gyula, Merényi Tibor és Szántó László. Minden ülésen meghívottként, tanácsadói joggal vesznek részt a Versenyzői Liga képviselői: Ferjáncz Attila és Oroszlán Tibor, a rendezők szövetsége részéről pedig Kovács Péter.
A módszertani bizottság vezetője Szamos Miklós, az alelnök Zsemberi Jenő, az autós technikai bizottság vezetője Károly Balázs, és a bírói kollégium rallyreferense Bessenyei Krisztina. Így néz ki a testület, amely kialakítja a szabályokat és év közben pedig a végrehajtást vigyázza.
RS: *Mekkora beleszólása van a Ligának a történetekbe?*
Cs.G.: Szavazati joga nincs, de a véleményüket súlyozottan figyelembe vesszük.
RS: *Miért nincs szavazati joguk?*
Cs.G.: Tulajdonképpen a versenyzők részéről Dudás Gyula eleve benne van a bizottságban, és az ő feladata, hogy képviselje a versenyzőket.
RS: *Úgy tűnik, a rally II. létszámát szándékosan szorítják vissza. Tévednék?*
Cs.G.: Volt egy ilyen törekvés, hogy az új versenyzőket ne rally II-ben, hanem terep túrában képezzük. Az idén kb. 25 új versenyző kerül fel így a másodosztályba.
RS: *A terep túra beváltotta a hozzá fűzött reményeket?*
Cs.G.: 1995. kísérleti év volt, a felmerült hibákat kiküszöböljük, leszűrjük a tapasztalatokat. Továbbra is a Terep Rallye szakág szárnyai alatt működik majd a TT.
RS: *A fő gond ott volt, hogy utcai autókkal kellett a kezdő versenyzőknek tankpályákon végigvergődniük. Van-e terv könnyebb útvonalak bevezetésére?*
Cs.G.: Lehetőség szerint a brutálisabb pályákat kihagyjuk 1996-ban.
RS: *Mennyi idődet köti le a bizottság vezetése?*
Cs.G.: Leszámítva, hogy a lakásom telefonja reggel fél nyolctól este 11-ig csörög, heti 2-3 napot vesz igénybe a bizottsági munka. Sokszor hangzik el erről az RSB-ről, hogy

nagymértékben a versenyzők befolyásolják a döntéseket. Én ezt vállalom, mert jó hangulatú versenyeket szeretnék, jókedvű versenyzőkkel, természetesen a szabályok keretein belül.

RS: *Még kicsit visszakacsintva a múltba. A 80-as évek kezdetétől évente többször is Te vezetted a válogatottat külföldi versenyekre, ahol sportfelügyelő is voltál, általában.*

Cs.G.: 1985-óta vagyok sportfelügyelő, és szinte minden magyar rallyverseny felügyelőtestületének tagja vagyok. Sok szép emlékem maradt a hajdani Béke Barátság Kupa futamairól. Ausztriában, a Semperit Rallye-n is kétszer volt részem ebben a megtisztelő státuszban. Idén az ötszörös szorzójú EB futamon, a jugoszláviai YU Rallyen töltöttem be ezt a pozíciót.

Visszatérve az RSB-hez, van egy kevésbé sikeres dolog a bizottság háza táján. Nem tudtuk kialakítani a rallye igazi média-nyilvánosságát. A TV, rádió, sajtó, sok-sok próbálkozás sem hozta meg a várt eredményt. Van egy pár nagyon lelkes újságíró, hozzáértők, akik évtizedek óta támogatják szeretett sportunkat, de általában a sportújságírók nagy részét nem tudtuk eléggé a rallye mellé állítani.

RS: *Mi lehet ennek az oka?*

Cs.G.: Talán az anyagi lehetőségeink túl szerények, és ami van, azt is reklám helyett, lehetőleg a versenyek és a szakág jobb működésére fordítjuk.

RS: *Hogy látod a rally jövőjét Magyarországon?*

Cs.G.: Optimista vagyok, mert nagyon jó versenyzőink és szakembereink vannak, de sajnos külföldre, EB-re, Zóna versenyekre, tehát a nemzetközi porondra kilépni az anyagi lehetőségeink miatt lehetetlen, bár most a kassai versennyel egy kis lépés azért történik.

RS: *Mit üzensz a RallySport olvasóinak, vagyis a rally rajongóinak és versenyzőinek?*

Cs.G.: Ezt a kis lapot nagyon becsülöm és azoknak, akik érte dolgoznak minden elismerésem. Remélem naggyá nő, és javaslom, olvassák minél többen. Én mindig állok a lap rendelkezésére, megtiszteltetésnek veszem.

Ördögh Mixi

HOMOLOGIZÁCIÓ

***Homológ** (görög)* megegyező, azonos értékű, hasonló.

Az autógyárak egyes típusaikat a FIA-nál verseny célokra homologizáltatják. Csak az ilyen engedéllyel rendelkező modellek indulhatnak rally futamokon.

A homologizációhoz tartozik egy homológ lap, ami egy többoldalas leírás, a versenyautó valamennyi adatával, a szükséges változtatások leírásával, műszaki rajzokkal.

Az alábbi lista a következő adatokat tartalmazza: az autó típusa, hengerűrtartalma, géposztály, homologizáció száma, és a lejártának az éve.

ALFA ROMEO				
33 Quadrifoglio Verde	1490	A-N	5256	1998
33 4x4	1490	A-N	5264	1998
75 Quadrifoglio	2493	A	5300	1997
75 Turbo	2995	A-N	5307	1997
75 2.0 Super	1962	A-N	5326	1997
75 6V 3.0	2959	A-N	5350	1997
33 Quadr. Verde 1.7	1712	A-N	5362	1998
33 Quadr. Verde (89)	1712	A	5392	1998
33 16V 1.7	1712	A-N	5413	1998
164 3.0 QV	2959	A-N	5432	1998
33 1.5 I.E.	1489	A-N	5449	1998
33 16V Permanent 4	1712	A-N	5456	1998
164 Turbo	3393	A-N	5460	1998
155 T. Spark 2.0	1995	A-N	5471	2000+
155 V6	2492	A-N	5472	2000+
155 Quadrifoglio 4 T.	3391	A-N	5476	2000+
164 Quadrifoglio V6	2959	A-N	5503	2000+
155 T.Spark 1.8	1773	A	5513	1999+
Twin Spark 2.0	1995	F3	304	2000+
155 2.0 T. Spark S.16V		F3	318	2000+
AUDI				
90 Quattro	2309	A-N	5346	1996
80 2.0 E B3	1984	A	5383	1996
V8 Quattro	3561	A	5409	1999
80 2.0 E B4	1984	A	5457	1999
Coupe S2 Turbo	3784	A-N	5467	1998
80 Quattro 2.8 E	2771	A	5479	1999
80 Competition	1984	A	5515	1999
BMW				
325i (E36)	2494	A-N	5440	1999+
320i (E36)	1991	A-N	5441	1999+
325i (E36/2)	2494	A-N	5454	1999+
M3 (E36)	2990	A-N	5490	1999+
318i (E36)	1796	A	5500	1999+
318 IS-4 (E36)	1796	A	5526	1999
CITROEN				
BX GTi 16 Soupapes	1905	A-N	5376	1996
ZX Volcane	1905	A-N	5443	1998
AX GTi	1361	A-N	5445	1999+
ZX 16V	1998	A-N	5468	1999+
Xantia	1762	A	5488	1999+
ZX Volcane Turbo	3238	A-N	5532	2000+
DAEWOO				
Cielo (Nexia)1.5D 4DR	1499	A-N	5537	2000+
DAIHATSU				
Charade (G100S)	993	A-N	5343	1997
Charade GT Turbo	1688	A-N	5344	1996
Charade 1.3i	1296	A-N	5374	1997
Charade (G200)	1296	A-N	5494	1999+
Charade GTI	1590	A-N	5509	1999+
Mira Porodua K. Turbo	1121	A-N	5541	2000+
DAIMLER-BENZ				
190 E 2.3-16 (W201)	2302	A-N	5269	1998
500 SEC (C126)	4973	A	5390	1996
C220 (W202)	2199	A	5498	1999+
FIAT				
Uno 70 S	1302	A-N	5207	1996
Uno Turbo IE	2212	A-N	5278	1996
Uno Turbo IE	2332	A-N	5402	2000+
Tipo IE 16V	1756	A-N	5406	1998
Uno 70 XS i.e.	1372	A-N	5428	1998
Tipo 2.0 16V	1992	A-N	5436	2000+
Cinquecento	903	A-N	5463	1998
Cinquecento Sporting	1108	A-N	5529	2000+
Coupe 2.0 16V	1995	A-N	5530	2000+
Coupe 2.0 16V Turbo	3392	A-N	5531	2000+
Tipo i.e. 16V	1756	F3	303	2000+
FORD				
Sierra XR 4x4	2795	A-N	5285	1996
Fiesta XR2i	1599	A-N	5403	1996
Fiesta 1.4 S	1392	A-N	5404	1996
Sierra Cosworth 4x4 T.	3390	A-N	5414	1997
Escort 1.6 EFI	1599	A-N	5442	1996
Escort RS 2000 MK3	1998	A-N	5450	1999+
EscortRS Cosworth4x4	3390	A-N	5466	1998
Mondeo 2.0L Si	1998	A-N	5497	1999+
Escort RS Cosworth	1995	F3	317	2000+
F.S.O.				
125 P	1598	A	5142	1996
Polski Fiat 126 BIS	704	A	5359	1997
HONDA				
Civic 3DOOR	1590	A-N	5356	1996
Civic 3DOOR SIR.II	1596	A-N	5444	1999+
Civic Ferio 4D. SIR	1596	A	5487	1999+
Domani	1834	A	5499	1999+
B21A1 Engine	2056	F3	301	2000+
Civic 3DOOR SIR.II	1596	F3	306	2000+
Prelude 4WS	1958	F3	307	2000+
B18 C Engine	1798	F3	313	2000+
HYUNDAI				
Elantra 16V	1596	A-N	5434	1996
Lantra 1.8 16V	1836	A-N	5492	1998+
Pony 1500 GSi	1468	A-N	5508	1999+
NewLantra 18.8 16V	1795	A	5540	2000+
ISUZU				
Gemini	1588	A-N	5423	1996
KIA				
Sportage	1998	A	5458	1997
Sephia	1793	A-N	5538	2000+
Sephia 1.6D	1598	A-N	5539	2000+

(következő számunkban folytatjuk)

Díjkiosztó

Kicsit évadzáró, kicsit évadnyitó jellege lesz az idei díjkiosztónak. Ezúttal az újesztendő elejére került ez a rendkívüli esemény, amelyen nem csak a jól kiérdemelt jutalmak kerülnek a megfelelő kezekbe, de az első közös találkozó a nyitó futam elött. Találkozó autók, benzingőz, itiner, szervízterv és szorongás nélkül.
Ez a terepralisokkal közös díjkiosztó ezúttal szakít a hagyományokkal. A divatbemutatóval, zenével és showműsorral színesített találkozó nem csak egyszerű hivatalos ceremónia, hanem a szakág emlékezetes eseménye lehet.
A díjkiosztón a legeredményesebb versenyzőkön kívül az szakújságírók szavazatai alapján a legjobb navigátort is elismerik. Ezek mellett a ralirajongó szurkolók és nézők, szervízesek és versenyzők, navigátorok és sportbírók, rokonok és ismerősök , vagyis az egész sportág érintettjeinek értékítéletét is képviseli majd egy elismerés. Nevezetesen az RS, vagyis a RallySport olvasóinak szavazatai alapján kialakult RALLY TOP lista első helyezettjei is átvehetik az először odaítélt, szándékaink szerint hagyományteremtő díjat.



Január 13. Stefánia út 34. (Stefánia palota)
16 óra II. osztály díjkiosztó
17 óra tereprali díjkiosztó
18 óra I. osztály díjkiosztó
ezt követően divatbemutató és műsor
19.30-tól bajnokavatás (az I. és II. oszt. bajnokok díjkiosztója együtt)
utána állófogadás, zene, show-műsor

A rendezvény szervezője a MONRO Agency

A rendezvény biztonságára az Aramis Biztonságtechnikai Kft ügyel

Fő támogatók: ARAL Hungária Kft.
Hungária Biztosító
Chryshler Jeep Kft.

Támogatók : Kaiser Sörgyár
Petrol Canada
Hungasekt Rt.
Red Bull
Kereskedő
Régi Elit Magazin
Autó Motor
Soirée Party Service
Blikk
RallySport

Részvétel: meghívóval, vagy belépő 800 forint.
Minden belépőhöz tombola jár - értékes nyeremények.

Bagaméri László fotóalbumából

Korábbi lapszámainkban jeleztük, hogy szívesen várunk olvasóinktól fotókat, írásokat. Az alábbi képek is erre a felhívásra érkeztek. Aki már próbálta, tudja, hogy nem elég a megfelelő helyen lenni a megfelelő pillanatban, hiszen a legnagyobb látvány esetén az amatőr fotós átbámul a gép fölött, és mire kapcsol, csak a szálló por marad, nameg a nyersanyag. Szóval az első pár tekercsen jó eredménynek számít, ha találni néhány versenyautót. A legtöbben így aztán két-három verseny után végleg lemondunk a fotózás örömérről, élményeinket inkább memóriánkba raktározzuk. Ezek a képek azonban bármelyik szaklap hasábjaira befférnek, így mi is örömmel közöljük őket.



Ollé Sándor - Kiss Csaba, MOL-Salgó Rallye Sámsonháza



Hényel Gyula - Andrejszki Zoltán, MOL Budapest Rallye





Szerviz és pihenő, MOL Budapest Rallye



Tóth - Gergely, MOL Budapest Rallye

VIDEO

TELJES KOLLEKCIÓ - EREDETI KAZETTÁK

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

1992 JÚLIUSTÓL SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

1994

'94 JANUÁR	'94 FEBRUÁR	'94 MÁRCIUS	'94 ÁPRILIS
RAC Rally Int. Semperit 19 Aviano Monza AUTÓKAMERA: Pianezola (LanciaHF)	MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 20 Ciochetto AUTÓKAMERA: Navarra (LanciaHF)	Boucles de SPA Ciocco 21 Grafiti Rallygame AUTÓKAMERA: Longhi(LanciaHF)	PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles 22 Hank Rally AUTÓKAMERA: Pianezzola(Toyota GT4)
'94 MÁJUS	**'94 JÚNIUS**	**'94 JÚLIUS**	**'94 AUGUSZTUS**
23 SAFARI Rally Costa Smeralda Coppa Liburna Piancavallo AUTÓKAMERA: Cunico (Ford Escort)	24 KORZIKA Val d'Aosta Dell'Impruneta Aranyhomok EB AUTÓKAMERA: DeMevius (OpelAstra)	ACROPOLIS 25 D'Antibes Raid Polski Salento AUTÓKAMERA: Trelles(LanciaDelta)	ARGENTINA 26 Ypres Citta di Torino App. Regiano AUTÓKAMERA: Aghini(Toyota 4WD)
'94 SZEPT.	**'94 OKTÓBER**	**'94 NOVEMBER**	**'94 DECEMBER**
27 ÚJZÉLAND Deutshland Della Marca Vinho da Madeira AUTÓKAMERA: DellaVilla (LanciaHF)	28 1000 TÓ Alpi Orientali Della Lanterna Asinara AUTÓKAMERA: Manfrinato(FordEsc.)	SANREMO Bassano 29 Messina Barum AUTÓKAMERA: Grossi(LanciaDelta)	CATALUNYA San Marino 30 Della Lana Cyprus AUTÓKAMERA: Longhi(Toyota 4WD)

1995

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

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

120 PERC!

104 Olasz Sztárok
105 *Mondiale*
C.Mc.Rae - J. Kankunnen - M. Biassion - S. Haider - M. Wilson - F. Delecour - 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

Bukás-Sokk

CRASH COMPILATION



201 1991
202 1992
203 1993
204 1994
210 1995

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