

RS RALLYSPORT

Kapható a szerződött AUTÓSBOLTOKBAN, és a versenyeken

I. évf. 3. szám. 1995. november-december

Megjelenik havonta

Kollár Sportfoto

O.Gomez-M.Marti
Renault Team
Renault Clio Williams



31.CATALUNYA-COSTA BRAVA RALLYE

15. int. SEMPERIT RALLYE

**Miért-miért nem
Versenynaptár '96**



TELJES KOLLEKCIÓ - EREDETI KAZETTÁK

Filmek a hosszú téli estékre

Kiadó: RALLYMAGAZIN ITALY

HIVATALOS FORGALMAZÓ:

RALLYSPORT

1992 JÚLIUSTÓL SOLO RALLY

HAVONTA MEGJELENŐ RALLYVIDEO ÖSSZEFOGLALÓ

1992	'95 JANUÁR	'95 FEBRUÁR	SVÉD RALLY	Rally Torino
	31 RAC Targa Florio Aviano Semperit AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)	MONTECARLO Memorial Bettega Fiat 500 Kupa 32 Il Ciochetto AUTÓKAMERA: Biasion(FordEscort)	Boucles de Spa 33 Ciocco BAJNOKOK TORNÁJA Rally del Carnevale AUTÓKAMERA: Kankunnen (Toyota)	Circuit Des Ardennes Grasse Alpin Rallye des Geants 34 Adria Cuoio AUTÓKAMERA: Medeghini(Clio Maxi)
1992	35 PORTUGÁL Mille Miglia Corte Ingles Coppa Liburna Trofeo Bettega AUTÓKAMERA: C.McRae(Subaru)	36 KORZIKA Valle d'Aosta Targa Florio Rally dell'Elba Olasz Kupa válogatás AUTÓKAMERA: Travaglia(Clio Williams)	ACROPOLIS Aranyhomok Citta di Saluzzo 37 Asinara Salento AUTÓKAMERA: Andreucci (Peug.306)	38 ÚJZÉLAND Reggiano Rally della Lana Deutschland Madeira AUTÓKAMERA: Liatti (Subaru)

SERIE ORO

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

Kamera az autóban

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



IMAGO

REKLÁMGRAFIKA BT.

GÖDÖLLŐ Tel/Fax.: /28/ 310177

GRAFIKAI TERVEZÉS

SZITANYOMÁS (matrica, póló)

ZÁSZLÓ, MOLINÓ KÉSZÍTÉS

KIADVÁNSZERKESZTÉS

SZÁMÍTÓGÉPES DEKORÁCIÓ

EGYEDI POSZTERNYOMTATÁS

Bukás-Sokk CRASH COMPILATION

201 1991
202 1992
203 1993
204 1994

CRASH

HARD CRASH
örült bukások

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

1993

12 KLIMA RALLYE

FOTÓ-val
LUSZTRÁLT

7 KOMPLETT VERSENYNAPTÁRRAL!

'96-os

ASZTALI NAPTÁR

Megrendelhető a
36 / 346 - 046
telefonon



H	K	Sz	Cs	P	Sz	V
1	2	3	4	5	6	
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

- 3-6. Rallye Argentina - VB+F2 (RA)
- 4-7. Rallye Deutschland - EB 20x (D)
- 4-7. Rallye dos Açores - EB 5x (P)
- 5-7. Veszprém - OB I., II. osztály
- 18-20. Humerück Rally - EB 10x (D)
- 18-21. Rallye della Lana - EB 5x (I)
- 19-21. Rallye Rouergue Aveyron - EB 5x (F)
- 26-28. Rally of Turkey - EB 5x (TR)
- 26-30. Rallye of New Zealand - F2 (NZ)

H.Tóth János - Gergely Ferenc © Toyota Celica © Aral-Colonia Rallye Team

Catalunya

COSTA BRAVA RALLY



Carlos Sainz

A Rally Világ bajnokság spanyolországi futamát sokáig fogjuk emlegetni. Semmi nem a papírforma szerint történt, de hát ennek a sportnak az az egyik varázsa, hogy a technika beleszól. Ennek ellenére most mégis az emberi tényező hozta a meglepetéseket. Aztán találgathatunk, hogy ki, mit és miért. Például ki távozott győztesen, és ki a verseny nagy vesztese. Mindkét címre több világklasszis is jelentkezhethet, nézőpont kérdése. Képzeltetjük, hogy a forró szenvedélyek hazájában, ahol akkora a sportkultusz, mekkora vihart kavart ez a pár napos rallytörténelem.

A csúcstalálkozó tablója

A tengerimádó turisták számára sokatmondó Catalunyai Lloret de Mar környékén rendezett, csak aszfalt pályás verseny rendkívüli izgalmakat hozott. A teljes táv 1663 km, amiből 23 gyorsasági szakaszon 474 km-t kellett teljesíteni.

A VB pontversenye is eléggé kiélezett volt. Papírforma szerint a *Kankkunen* (62), *Auriol* (51), *Sainz* (50 pont) trió volt a legesélyesebb. A gépátvétel előtt az összes "A" prioritású versenyzőt összehívták egy közös fotózásra egy-egy autóval (Toyota, Subaru, Ford, Mitsubishi) együtt.

A latin világ rallyrajongása már itt is érezhető volt, mert egy pár ezres tömeg figyelte a fotózást és utána vadászta a versenyzőket, egy-egy autogrammért.

A gépátvétel egy sportcsarnokban volt, amely zsúfolásig megtelt érdeklődővel.

A hangulat hasonló volt egy Barcelona - Real Madrid focimeccshez. Sőt amikor *Carlos Sainz* belépett és megállt a bejáratnál felemelt kezekkel, a tömeg óriási üdvözléssel és percekig tartó ovációval köszöntötte a hazaiak sztárját. Ilyen előzmények után kezdődött másnap a verseny. A Toyota és a Subaru 3-3 a Mitsubishi és a Ford 2-2 autót indított. Az "N" csoportban a Mitsubishi 4 autóval szállt ringbe. A verseny első gyorsaságiját, a "rövidke" majd 28 km-es St. Hilarit *Schwarz*



nyerte az egyik Toyotával, egy másik Toyotás, *Kankkunen* előtt. Nem mehetek lassan, mert a 28 km-

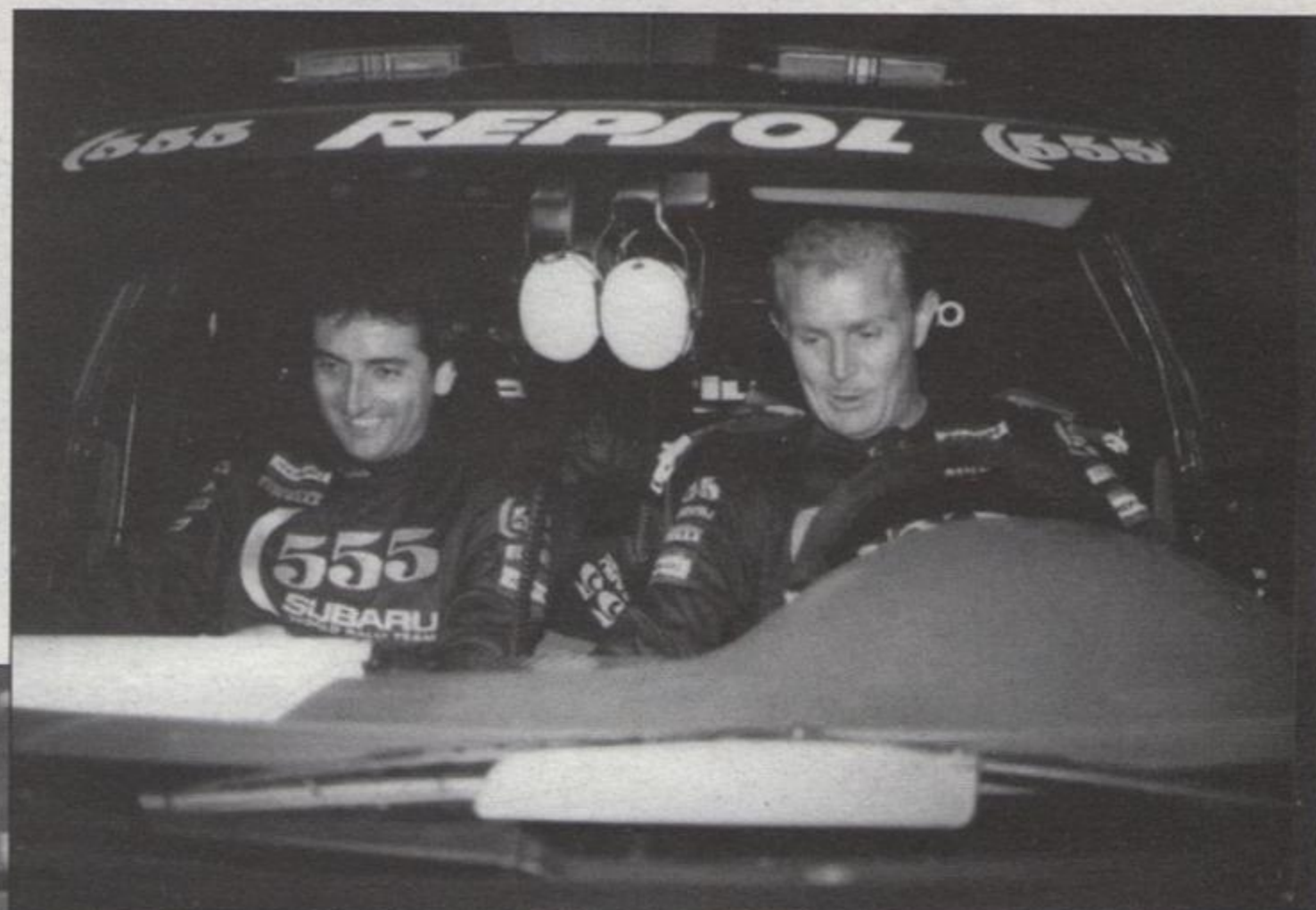
Schwarz



Kankkunen

en 1 (!!) azaz 1 másodperc választotta el őket! *Auriol* a 4., *Sainz* pedig 5. időt ért el. A Fordos *Bruno Thiry* már az első gyorsaságin kiesett, pontosabban 9 km-rel a cél előtt megállt

az autója. Köztudott, hogy *Kankkunen* nem aszfaltmenő, ennek ellenére 4 gyorsasági után 9 másodperccel vezetett *Sainz* előtt. Következett az 5. és a leglátványosabb gyorsasági szakasz, amelyet egy olyan arénában rendeztek, mint a Hungaroring. Az aszfaltpályát több helyen murvás szakaszok szakították meg, de ezek csak pár száz métereseek voltak. A lelátók zsúfolásig megteltek. Egy-egy szép kanyarvétel láttán a közönség dudaszóval és üdvözléssel fejezte ki tetszését! Ezt a gyorsot *Schwarz* nyerte.



Liatti és Alessandrini
szemmel láthatóan
nem a domonyi élményeken
nosztalgiáznak.



Kankkunen, *Sainz*, *Schwarz* nyerték az első napi gyorsokat és ez volt a sorrend a nap végére. Őket követte az idei év nagy ásza *Colin McRae*. A 2. napot *Kankkunen* ott kezdte ahol abbahagyta előző napot, nyert. Meglepetésre?! *Delecour* a 2. idejével feljött a 4. helyre *Kankkunen* szenzációsan autózott. A többiek egyszerűen nem bírtak vele. A Subarus legények kezdtek nagyon rákapcsolni. Közben kiesett *Schwarz* a másik Toyotával, differenciálmű

Carlos Sainz az arénában

**Subaru szervizpont
párszáz nézelődővel**



Előfutó volt, Monte Carloban mutatkozik be az új F2-es ágyú, a Seat Ibiza Kit Car. Legalább 250 lóerős 1984 cm³-es motorral. A hírek szerint Erwin Weber fogja terelni.



meghibásodás miatt. Nagyon szépen muzsikált a két Mitsubishi, de úgy látszik, hogy aszfalton még nem a legjobbak. A 15 gyors 22 km-en Kankkunen és McRae egyforma időt futottak 13 perc 14 mp(!) Itt már látszott, hogy Colin nem akart belenyugodni, hogy ő csak dobogón van, hanem előrébb akart kerülni. Ez a következő gyorsaságin sikerült is, mivel Kankkunen nem kis tempóval leesett az útról és ezzel kiesett. A Toyota csapatból már csak Auriol állta a sarat aki így feljött a 3. helyre. Itt volt egy érdekesség, mert több helyen is volt olyan, hogy két gyorsasági között szerviztilalom volt. Ilyen helyeken a versenyzők maguk cseréltek kereket. Igaz, csak az első kettőt, mert több nem fért a kocsiba. Érdekes módon a Subarusok nem álltak meg. (Vagy máshol cseréltek.)



**Aghini
kereket cserél**

A 2. nap végére Sainz, McRae, Auriol, Liatti, Mäkinen volt a sorrend. Mint látszik, a Subarusok jól bírták a gyűrődést. Az utolsó nap azzal kezdődött, hogy McRae óriási hajrába kezdett. Nyolc másodperccel volt előtte Sainz, de az első gyorsasági után az előny már csökkenni kezdett. Sainz meg aggódni... McRae és Auriol csatázott keményen. A 21. gyorsan Navarra egy nem gyári Toyotával (Grifonéssal, mint ifj. Tóthé)



McRae-Ringer/Subaru 555

Auriol mögött egy 2. időt teljesített! McRae, Liatti, Trelles azonos időt autózott!

McRae átvette a vezetést (!!). Következett a 22., az utolsó előtti, leghosszabb gyorsasági szakasz: 36,24 km. McRae nyerte, mögötte Sainz 4 mp-el. Érett a meglepetés! mögöttük Delacour, Liatti, Aghini. Auriol csak a tizedik időt futotta! A helyiek másik kedvence Gomez (címlapunkon) az F2-es Clival már a nyolcadik! Az utolsó gyorsaságit Aghini nyerte a Mitsubishiivel. De nem ez a legfontosabb! A gyorsasági közepén a teljes Subaru csapat McRae elé állt az úton, megpróbálták lassítani, mert a csapat érdeke Sainz győzelmét követelte. Néhány fotós, és a Eurosport operatőre elkapta a pillanatot, íme:



de az ifjú skótot nem ilyen fából faragták. A csapatfőnök, David Richards utasítását semmibe véve megnyerte a versenyt. Vagyis mégsem, ugyanis az időellenőrző állomásról elkésett. Nyilván a gyorsasági után már hatott a főnök szava.

És így Carlos Sainz lett a győztes. Szegény McRae a szervizbuszt verte mérgében.

De a meglepetés még nem ért véget. A Toyota csapat világraszóló botrány "hőse" lett. Auriol turbószűrőjét szabálytalannak találta a befejező műszaki ellenőrzés. Olyan mértékűnek találták a csalást, hogy a sportágban páratlan módon, a csapat eredményeit visszamenőleg is törölték ebben az évben, és további egy évre eltiltották a VB szerepléstől. Nem a versenyzőt, nem a típust, hanem a gyári csapatot. Köztudott, hogy Sainz ide készült visszatérni jövőre.(!)

A Subaru csapatban teljes volt a siker, hiszen az első három helyen a csapat három autója végzett. Liatti harmadik helyét nézve büszkék lehetünk, hogy a tavalyi Budapest Rally-t megtisztelte jelenlétével.

Kankkunen nyolcszor volt a leggyorsabb, Sainz és McRae hatszor, Auriol és Schwarz négyszer-négyszer. Az összeg a holtversenyek miatt nem stimmel a gyorsaságik számával.

Kép és szöveg: Kollár Attila

1. Sainz-Moya/Subaru555	5:05:58
2. McRae-Ringer/ Subaru	+00:51
3. Liatti-Alessandr./ Subaru	+01:58
4. Delecour-Francois/Ford	+02:40
5. Aghini-Farocchia/Mitsubishi	+02:54
6. Trelles-delBuono/ToyotaCel.	+05:56
7. Gomez-Marti/Renault Clio	+12:03
8. Navarra-Casazza/ToyotaC.	+12:22
9. Bassas-Rodriguez/BMW M3	+22:08
10. Postel-Peyret/Subaru Impr.	+26:40

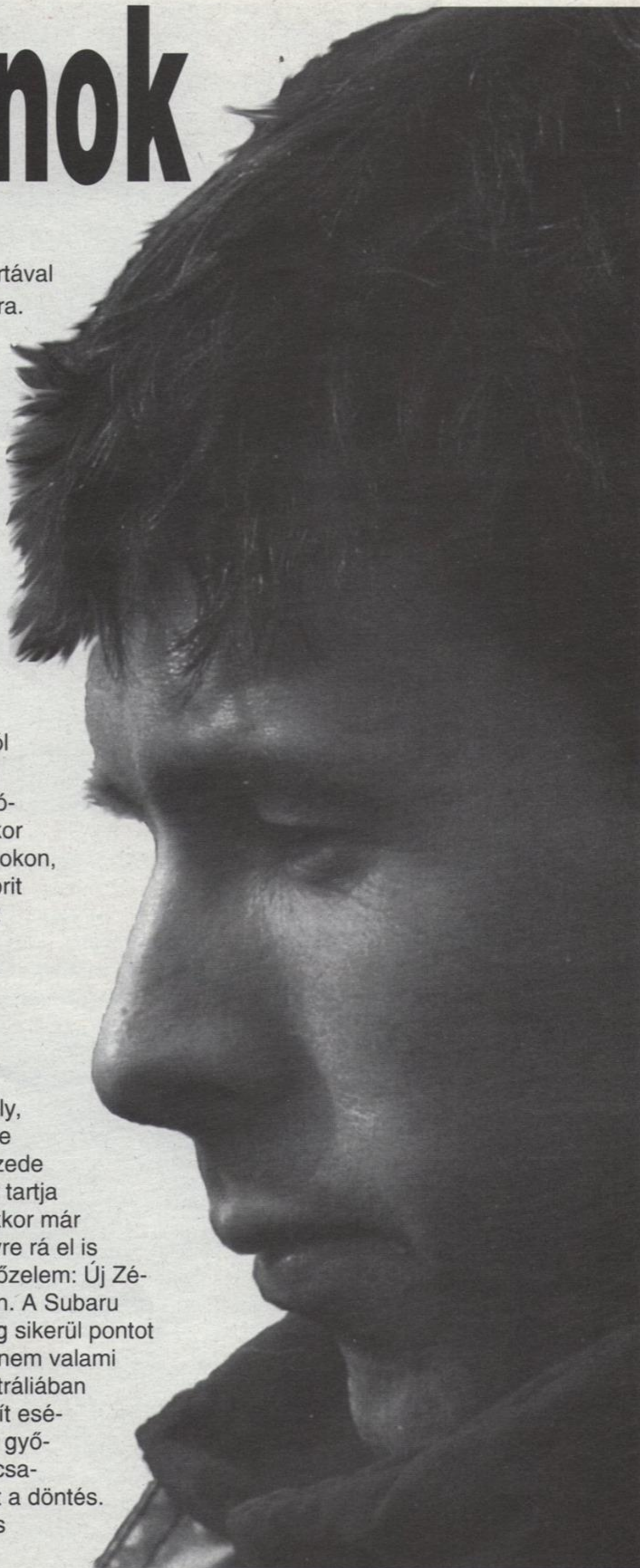
A Világ bajnok

Lapzárta után érkezett, pontosabban megvártuk a lapzártaival az év hírét. Új névvel gazdagodott a világ bajnokok névsora. 1995 Rally Világ bajnokát úgy hívják, hogy

Colin McRae

1968-ban született a skóciai Lanarkban, ősi, rallyversenyző családból. Ez itt nem is túlzás, hiszen édesapja, Jimmy McRae ismert rallypilóta, öccse Alistair McRae egyre ismertebb. Pár éve még csak kurriózum volt, hogy három McRae is indul a RAC Rally-n, idén azonban a kis tesó abszolút negyedik lett a bátyus mögött egy Escort Cosworth-tal, mellesleg ez évben a brit bajnokságban győzelemre vitte a Nissan márkát, és pilótaként is bajnokságot szerzett.

Colin Lanarkban és Monte Carlo-ban él, adózási okokból mint a jól kereső sportolók jelentős része. 1986-ban indul először egy Talbottal, '87-88-ban a brit bajnokságban autózik egy Opellel. 1989-ben már skót bajnok. Körülbelül ekkor tűnik fel egyéni, látványos stílusával a műholdas programokon, tűzpiros Ford Sierra Cosworth-jában. 1990, '91, '92-ben brit rallybajnok, ekkor már Subaruval. A világ bajnokságon '92 óta indul, szintén Subaruval. A Legacy után az Imprezza fejlesztésénél tesztelőként segédkezik, ami lassítja némileg a munkát, mivel rendszeresen összecsuksa a méregdrága egyedi darabokat. Colin és a Subaru csapat azonban töretlenül hisz egymásban. 1993-ban már a figyelem középpontjában áll. Az eredmény meg is érkezik: Új Zéland VB - az első győzelem. Ezt aztán meg is ismétli tavaly, sőt az idén is. '93-ban egész Nagy-Britannia a győzelmére készült a RAC rally-n. Egy rallyrajongó nemes úr pár évtizede némi pénzt helyezett el annak a brit pilótának, aki először tartja otthon a RAC Rally trófeáját. A pénz kamataival együtt ekkor már meghaladta a százhuszezer fontot. Ekkor nem, de egy évre rá el is nyerte a kupát, és a díjat. Ebben az évben már három győzelem: Új Zéland, Ausztrália és a RAC. 1995 nem indult ilyen fényesen. A Subaru a legjobb formában van, de három versenyt kell várni, míg sikerül pontot szereznie. Portugália 3. hely. Következik Korzika 5. hely, nem valami biztató. Új Zéland - szokott nyugalommal megnyeri, Ausztráliában Eriksson mögött második, pontjai alapján még nem számít esélyesnek. Spanyolországban a csapatakarat fosztja meg a győzelemtől. A Toyota-botrány után holtversenyben állnak a csapattárrsal Sainzzal az első helyen. A RAC Rallyra maradt a döntés. Elképesztő csata, elképesztő győzelem. 36 mp között és Sainz között. A harmadik pedig tőlük hat és fél percre..



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 megőriztük, és bármikor megtekinthetők a szerkesztőségben. Az értékelhetőség kedvéért kérjük a teljes nevet írjátok rá a szavazó lapra. Egy kategóriában mindenkit csak egyszer értékelünk, több helyezés esetén csak a legjobb számít.

PILÓTÁK

1. ifj. Tóth János	199
2. Ranga László	86
3. Ferjancz Attila	64
4. Érdi Tibor	57
5. Vojcsik Ferenc	33
6. Tóth Gili Ferenc	27
7. Matics Mihály	26
8. Kiss Ferenc	26
9. Bathó Zoltán	16
Varga Cigány Zoltán	16
11. Hideg János	15
12. Radó István	14
13. Balatonyi Árpád	13
14. Szelecky Tamás	12
15. Gerencsér Tibor	11
16. Szajky István	10
Turi Tamás	10
Wieszt János	10
19. Budai Béla	9
Fischer Ákos	9
21. Földő Imre	8
22. Hideg Krisztián	7
23. Kiss Attila	5
24. Dudás Gyula	4
Kiss László	4
Maruzsi László	4
27. Bútor Róbert	3
Horner Bubu Péter	3
Kós István	3
Rausch Tibor	2
Vass István	2
32. Faltusz Péter	1
Tisza Andor	1
Ráti Miklós	1
Keil József	1

NAVIGÁTOROK

1. Gergely Ferenc	140
2. Büki Ernő	118
3. Varga István	51
4. Csökö Zoltán	46
5. Tóth Imre	35
6. Kovács György	34
7. Tandari János	27
8. Péntes László	24
9. Oroszlán Tibor	19
10. Tóth Csaba	18
Répa Katalin	18
11. Bereczky Ákos	11
13. Gábor János	10
14. Lay Ágoston	9
15. Papp György	7
Szántó Szabolcs	7
17. Takács Attila	6
Dobos György	6
Zsembery	6
20. Bedő Miklós	5
Kosztolányi Tamás	5
Új Gyula	5
Német 16V Péter	5
24. Borsos Péter	4
Veszpréminé D. Éva	4
26. Kovács István	3
Margó György	3
28. Árva Norbert	2
29. Birkner Gábor	1
Flaskó Gyula	1
Gönczi László	1
László Béla	1
Óri Sándor	1

KÜLFÖLDI PILÓTÁK

1. Colin McRae	116
2. Carlos Sainz	95
3. Juha Kankkunen	92
4. Didier Auriol	45
5. Jean Ragnotti	28
6. Francois Delecour	28
7. Andrea Aghini	20
8. Walter Röhrl	15
9. Stig Blomqvist	17
10. Bugalski	9
Recolde	9
Piero Liatti	9
13. Vatanen	6
Richard Burns	6
15. Kenneth Eriksson	5
16. Stanislav Chovanec	4
Patric Snijers	4
Jindrich Stofa	4
19. Tommi Makinen	3
DeMevius	3
Armin Schwartz	3
22. Béres József	2
Miki Biasion	2
Sibera	2
25. Alex Fiorio	1
Marc Duez	1

AUTÓK

1. Toyota	128
2. Ford	76
3. Subaru	90
4. Lada	59
5. Lancia	47
6. Renault	35
7. Lada VFTS	23
8. Audi	18
9. Peugeot	19
10. Mazda	27
11. Opel	22
12. Nissan	7
13. Tavria	5
Mitsubishi	13
Skoda	4
14. Alfa Romeo	3
BMW	3
VW	3
Mega	2
Seat	2
18. Trabant	1

Bizonyára mindenki talál olyan nevet, helyezést, amivel nem ért egyet. Nosza ragadjon tollat, és szavazzon, hiszen valós arányokat a nagy számok törvénye alapján sok szavazattal érhetünk el. A szavazatok jelentőségét növeli, hogy a december 20-ig beérkezett szavazatok alapján a rally szakág éves ünnepélyes díjkiosztóján a szerkesztőség át fogja adni a RallySport olvasóinak a közönségdíját a legjobbnak választott pilótának és navigátornak. Örülünk, hogy a szavazatok áthágják az időbeli korlátokat, és érkeznek már visszavonult versenyzőkre, autókra is. Százféléképpen lehetne elemezni az eredményeket, de ezt Önökre bízunk.

HOL KAPHATÓ?

BUDAPEST: EZÜSTFENYŐ ÉTTEREM Hankóczy és Vadrózsa u. sarok. Tel.: 1/12130527 • VARÁZS GARÁZS Budapest, II. Szilágyi E. fasor 105. • CPC AUTÓ-SZERVÍZ 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 autószerelő, Ady E. út 110. • Határ úti BKV sziget, újságos
BUDAÖRS: EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Ramovill raktár T:1853659/35
DEBRECEN: EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Borbíró tér 6. T:52/447880
DUNAÚJVÁROS: Sipos Autóbontó Verebélyi u. 14/a **EGER:** ARAL benzinkút, Mátyás király út. **GÖDÖLLŐ:** MOTORCRAFT autóalkatrész-bolt Dózsa Gy. út 67. T:28/310897 **GYŐR:** Gyárvárosi MOL kút-Presszó **MISKOLC:** JOLLY CAR autógyógyászat Zsolcai út 1. T:46/411410 **MÓR:** Tótori Riportfotó Szt. István tér 7. **PÉCS:** EP. PAULUS Csapágy-szaküzlet Kőrösi Cs. S. u.8. T:72/252923 **SALGÓTARJÁN:** KEIL autóbolt **SZOMBATHELY:** TOYOTA AUTÓFÓKUSZ Lipp V. u. 9.

VÁRJUK TOVÁBBI
TERJESZTŐK
JELENTKEZÉSÉT
legkisebb rendelési
mennyiség 50db

ELŐFIZETHETŐ
A SZERKESZTŐSÉGBEN

Előfizetési díja: félévre 600, egy évre 1200 Ft

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

Radó

RALLYE TEAM



A magyar ralisport meghatározó színfoltja a Radó házaspár. Radóné Sisák Mária és férje István külön-külön is igen tehetséges autóversenyzők. Ebben az évben mindketten új navigátorral indultak, és sikeresen zárták az évet. Egyesületük a Radó Rallye Team 1993-ban alakult. Nyolc versenyzőpárosuk hét bajnoki címet gyűjtött az idei év során. Marika rallye II.-ben megnyerte az "N" csoportot, és természetesen első lett kategóriájában is. István Bereczky Ákos navigálásával az első osztály "A7" kategóriát, az ezerhatost, nyerte fölényesen, és szoros küzdelemben második lett az F2 -ben. Wieszt-Kovács párosuk pedig, mint ezt előző számunkban ismertettük, mindent megnyert, amit lehetett II. osztályban. Ilyen sikereket csak régi nagy, sajnos már nemlétező egyesületek tudnak felmutatni.

RallySport: Valószínűleg a világ legszebb rallypilótája, Marika, akihez első kérdésem: mióta versenyzel?

M.: 1992-ben kezdtem Ladával.

RS.: Hányadik autód a mostani?

M.: Minden évben sikerült másik autóval indulni, így ez a Peugeot a harmadik. Ezek persze nem új, hanem "örökölt" autók.

RS.: Új navigátorod, Nagy János már régi bútordarab a mezőnyben. Hogy vált be?

M.: Nagyon jól. Tízévnnyi rutinja jól jött, az összes pályát ismeri, ezzel remekül kompenzálja kicsiny súlytöbbletét.

RS.: Volt valami kalandotok az idei versenyeken?

M.: Kétszer kiestünk műszaki hiba miatt, igaz a másodikat egy kőkorlát okozta, nem adott elsőbbséget.

RS.: Milyen eredményeitek voltak az év során?

M.: A Salgón elsőkk lettünk csoportunkban és kategóriánkban, Esztergomban másodikok, hiába vezettünk az utolsó gyorsaságiig, Strázsahegyen a sárba ragadt az autó,

ami egy egész percünkbe került. Pécs - két defekt, kategória második hely.

RS.: Magyarországon Te vagy az egyetlen aktív női rallypilóta. Értékelik ezt szponzoraid?

M.: Csak közös szponzoraink vannak Istvánnal.

RS.: Nem szoktál félni?

M.: Előfordul. Az esztergomi versenyen, a dobogókői gyorsan, a ködben szinte semmit sem láttam János meg kiabált, hogy nyomjam, na ott szorongtam egy kicsit, végül is autóztunk egy abszolút legjobb időt.

RS.: Érezted-e előnyét a versenyek során hogy nő vagy?

M.: Nem, az óra mindenkinek egyformán jár!

RS.: Kikből áll a szervizcsapat?

M.: Hamburger Öcsi és a fia.

RS.: Mivel foglalkozol, amikor nem versenyzel?

M.: A szakosztály vezetésével, az egyesület könyvelésével, és természetesen ott a család is. Tíz éves Edina lányunk szintén be lett oltva, gokartozik, motorozik amikor csak teheti.

RS.: 1996?

M.: Jó szponzor, és egy igazi aktív manager hiányában marad a II. osztály és a Peugeot.



RS.: Radó István és Bereczky Ákos 5-ből öt verseny kategóriagyőzelmét megszerezve, a mezőny legtöbb kategóriapontját összegyűjtve, 45 ponttal lett bajnok a "A" 1600-as kategóriában. Ez remek eredmény, véleményem szerint ez annak köszönhető, hogy egy autóba ült a kimagasló tehetség, és a sokéves rutin és precizitás. Mi erről a véleményed, Ákos?



Bereczky Ákos: Egy nagyon tehetséges versenyzőnek volt végre egy olyan autója, amivel komolyabb műszaki hiba nélkül tudott versenyezni.

RS.: Az autót tudomásom szerint Te építetted, így ez nagyrészt a Te érdemed.

B.Á.: Ez egy kompromisszumokkal megépített autó, ami szinte nem is "A"-s, szinte minden alkatrész széria.

RS.: Hány garnitúra gumit fogyasztottatok el az év során?

Radó István: Mindenféle talajra való gumiból volt új, vagy majdnem új az év elején, és ezzel, néhányat pótolva, sikeresen végigcsináltuk az idényt.

RS.: Az F2-es kategóriát vezettétek egészen a miskolci verseny utolsó előtti gyorsaságijáig, ott egy kicsúszás miatt fel kellett adnotok a további küzdelmet. Hogyan történt?

R.I.: Nem vettem észre, hogy nagyon kopottak már a gumik, meg még hidegek is voltak, és egyszerűen nem fogtak. Nekivágódtunk a padkának, majd a hegyoldalnak. Ennyi.

RS.: Ákos, mi még Radó Pistával gyorstüzelő nadrágot viseltünk, amikor már jónevű rallysztár voltál, később

mint navigátor Szádeczky Kálmánnal bajnokságot bajnokságra halmoztatok, most, miután beültél István mellé, a "szekér" simán szalad tovább.

Mi a titkod?

B.Á.: Nincs nekem titkom, tudom ki tud autót vezetni.

RS.: István, a hazai EB futamon, a Budapest Rallye-n elért abszolút 7. helyetek önmagáért beszél, és igazolja a választott autót és navigátort. Nem is szólva a Salgón, Mátra-almáson elért abszolút harmadik időtökről.

R.I.: Való igaz, már a Salgón éreztük hogy olyan, mintha mindig együtt mentünk volna. Miskolcig az "A" csoport harmadik helyén álltunk, végül az ötödik helyen végeztünk.

RS.: Kik szervizelnek nektek?

B.Á.: Szendi Gábor és Bereczky Domonkos, Domi a fiam.

R.I.: Az ő segítségükön kívül meg kell említenem szponzorainkat, nélkülük nem jött volna össze a bajnokság: Komissio Kft., Béflex Reklám Stúdió, Dunaharaszti Önkormányzat, Dunakenyér RT., Gidai Autókereskedés, B-Max Kft., Pécsi Testvérek Autós Áruház, Speed Disco, Autóitató Kft., Budalakk Rt., Wolf Art Bt., Autóüzem folyóirat.

RS.: Az a hír járja, jövőre autót váltasz.



R.I.: A hír igaz, új autónk egy négyéves Renault Williams Clio. Az autó kétezres, így végre az F2-ben a maximális köbcentivel mehetünk.

RS.: "N"-es vagy "A"-s lesz.

B.Á.: "A" csoportos lesz, de megint csak félig. Ami munkába kerül, azt megcsináljuk rajta, ami túl sokba, azt nem.

RS.: Mibe kerül például egy igazi "A"-s váltó hozzá?

B.Á.: Egy gyári váltó többbe kerül hozzá, mint az autó. A tuti rallyeváltó 2,5 millió forint, na mi ezt nem vesszük meg hozzá. A széria váltóházba beférő öt sebességes sport váltó lesz csak benne. A motorja úgy 200 lóerő körüli lesz.

R.I.: Olyan megbízható versenyautót szeretnénk, mint a Peugeot volt, és ha ez sikerül, már nagy baj nem lehet!

Ördög Mixi

Fotók: Kollár Sportfotó



15. int. Semperit RALLYE

1995
Nov.
2-4.



_____ RALLYE?
_____ ISZAPBÍRKÓZÁS?
_____ JÉGREVÜ?
_____ HÓSHOW?

A vészjósló meteorológiai előrejelzések ellenére minden eddigi rekordot megdöntő magyar szurkolótábor látogatott el Felső-Ausztriába, Waidhofen környékére. Sajnos az indulók számában viszont a negatív rekordok dőltek meg, aminek vélhetőleg anyagi okai vannak. Ahogy növekszik a verseny jelentősége az Európa-bajnokságban, úgy csökken a rendezők érdeklődése (és érdeke) a szegény sógorok szerepeltetése iránt. Nem jellemző már a kedvezőbb nevezési díj, és a nyolcvanezer forint egy szerényebb költségvetésű versenyzőnek itthon szinte egy versenyre elég, a pénztárcákat pedig ez a szokatlanul erős bajnoki évad alaposan leapasztotta.



A rajtlistát, és szomorú rajongóit nézve az is hamar kiderült, hogy Janika sem fogja itt gyarapítani EB pontjainak számát. Hazánkat a következő párosok képviselték: Szivák-Dr.Jokkel páros a Lőrinci Autósport versenyzői a kék Audi Quattroval, Kiss Feri és Német Péter - F2-es magyar bajnokként - a MOL Marlboro Team versenyzői, Opel Kadett GSI-vel; szintén bajnokként a Radó-Bereczky páros saját csapatukban, Peugeot 205 GTI 1,6 autóval; és csemegeként a két Tavriában a Dékány-Lukács, valamint a Bögös-Mohácsi kettős a Bertinus Rallye Teamből. A nevezők között szerepelt még a Geiger-Loczi és a Keszler-Juhász párosok is, sajnos őket hiába vártuk a gépátvételnél.

A versenyig az EB sorsa tulajdonképpen eldőlt, az első 20-ból a második helyen álló lengyel Holowcyc-Wislawsky páros volt a nagyobb név, rajta kívül a tizennegyedik Göttlicher-Schönlechner indult. Érdekes színfolt volt a mezőnyben a Béres József helyére beült francia aszfaltmenő Yves Loubet, aki rendszeresen meglesi a Korzika Rallye-n a VB-sztárokat, eddig nem kevesebb mint ötször volt az első öt között! Azt, hogy murván sem ügyetlen, egy abszolút harmadik helye bizonyítja a Portugál Rallye-n 1987-ben. Arra a kérdésre, hogy mit fog kezdeni a szlovákul kicsit hadaró Koci-val a Ford

A következő gyorson Loubet lángoló motorral érkezett a beíró állomásra, ahol sikeresen eloltották az Escortot. A győzelemre is esélyes Stengg-Wolf páros is ezen a gyorson esett ki a második helyről, Wilhelm Stengg könnyebb bokasérülést szenvedett. Az aszfaltokon reménykeltő Stohl-Schachinger páros Audi S2-es autója elektromos hiba miatt makacsolta meg magát. Így járt Bögös Sanyiék Tavriája



Ez a verseny volt a Tavriák jutalomjátéka, a búcsúelőadás, hiszen lejárt a típus homologizációja. A szereplésük azért is emlékezetes marad, mert tipikus, ahogy egy tulajdonképpen lebecsült típus becsületét a rallysportban mossák tisztára. Ahogy Szabó Gyuri tartotta karban a Trabi nimbuszát, Dékányék és Bögösék versenyről versenyre vívták ki a tiszteletet a nagy klasszikus, a "svédzsebes" Zaporozsec utódjának. Úgy hírlík a típustól nem kell végleg búcsúzni, mert új változata ezerkettes motorral hadrendbe állítható.

is, tehát a maroknyi magyar csapat is zsugorodott. Ezt a hagyományt követte Radó-Bereczkyék Peugeot-ja is, itt azonban a motorháztető zsugorodott, ők ugyanis a látási viszonyoknak megfelelően leestek az útról. Míg mentek, ott folytatták, ahol Pécssett abbahagyták, vagyis 2-3 másodpercnyire Kiss Feriétől.

A verseny fő erényeként most is a jó tájékoztatást, és a megközelíthetőségét kell megemlíteni. A nézők a versennyel párhuzamosan köröznek, és vérmérséklettől függően hat-nyolc alkalommal láthatnak gyorsaságit naponta.

Az első nap végére szinte mindenki az utolsó gyorsaságira gyűlt össze. Ez volt egyébként a zártpályás edzés helyszíne is, így a jó helyeket már a verseny előtt ki lehetett választani. A sötétben nem lehetett látni, mi készül. A hideg percről percre fokozódott, a térdig érő sár teteje a fagytól már bebőrözött. A szél is egyre erősödött, és a futam előtt negyedórával ömleni kezdett a hó. Ez a gyors egyébként körverseny lett volna, de a látási viszonyok miatt lehetetlen lett volna előzni. Így ez a viadal elmaradt. Reggel az is kiderült, hogy a versenyt teljesen leállították. A közutak a szervizek

VÉGEREDMÉNY

1. Sepp Häider-Eichhorner	A	Toyota Celica	A8 0:00
2. Wittmann-Pattermann	A	Toyota Celica	A8 1:06
3. Loubet-Koci	F/SK	Ford Escort CW	A8 3:29
4. Rosenberger-Schwarz	A	Toyota Celica	A8 4:16
5. Sperrer-Diekmann	A/D	Opel Astra	A7 4:30
6. Holowczyc-Wislawsky	PL	Toyota Celica	A8 5:34
7. Schachinger-Kaufmann	A	Mazda 323 GTR	N4 5:48
8. Chovanec-Kurus	CZ/SK	Ford Escort	A8 6:30
9. Baumschlager-Loidl	A	Nissan Sunny	A7 6:56
10. Göttlicher-Schönlechner	A	Ford Escort CW	A8 7:04
11. Stolf-Fanta	CZ	Skoda Felicia 1.5	A6 10:50
12. Friedl-Frühwirth	A	VW Golf GTI	A7 12:40
13. Werner-Kapst	D	Audi Coupe S2	A8 12:42
14. Sereinig-Zeitlhofer	A	Mazda 323 GTR	N4 13:08
15. Waldherr-Zeltner	A	Lancia Delta Int.	A8 13:22
16. Lank-Hulka	CZ	Skoda Favorit	A5 14:04
17. May-Wachter	A	Skoda Favorit	A5 15:03
18. Krecek-Hruska	CZ	Skoda Felicia 1.3	A5 18:31
19. Franz-Tretzmüller	A	VW Golf GTI	N3 19:21
20. Mitterbauer-Hodek	A	Toyota Celica	N4 20:07
21. Kiss-Németh	H	Opel Kadett	A7 21:17
22. Unegg-Sulzbacher	A	Renault Clio	A7 22:06
23. Kuchmaier-Trappmeier	D	Peugeot 205GTI	N3 22:35
24. Zitta-Mernig	A	Mazda 323GTR	A8 23:16
25. Zellhofer-Borimann	A	Ford Escort CW	N4 24:54
26. Talian-Jarosik	CZ	Skoda Favorit	A5 24:54
27. Hustak-Chrastecky	CZ	Skoda Favorit	A5 25:02
28. Kraus-Kern	A	Skoda Favorit	A5 25:09
29. Obrecht-Wallner	A	Citroen AX	A6 26:36
30. Landa-Wächter	A	Skoda Favorit	A5 27:01
31. Holy-Novak	CZ	Skoda Favorit	A5 27:27
32. Rausch-Türk	A	VW Golf GTI	A7 28:01
33. Matusch-Schlosser	A	Opel Corsa GSi	A6 28:31
34. Dimitrov-Todorov	BG	Ford Escort CW	A8 28:59
35. Volf-Chytil	A/CZ	Peugeot Rallye	N1 29:01
36. Fojtik-Polehnia	A	Daihatsu Chara	N2 30:51
37. Adam-Adam	A	Opel Kadett GSi	N3 30:55
38. Resch-Kunert	A	Peugeot 106	N1 31:17
39. Szivak-Dr. Jokkel	H	Audi 90 Quattro	A8 31:51
40. Doleys-Burian	CZ	Nissan Sunny	N3 31:55
41. Kowald-Kainz	A	Fiat Cinquec.	A9 31:58
42. Hofmarcher-Fischer	A	Fiat Cinquec.	A9 32:17
43. Zaleski-Rzucidko	PL	Honda Civic	N2 32:22
44. Steffl-Rittler	A	Nissan Sunny	A7 32:25
45. Auer-Schatz	A	Fiat Cinquec.	A9 32:55
46. Puchalski-Lasiewicki	PL	Opel Kadett GSi	N3 33:41
47. Siegel-Kafka	CZ	Nissan Sunny	N3 33:48
48. Reiss-Prock	A	Ford Escort XR3i	N2 33:57
49. Ohrfandl-Ulrich	A	Peugeot 205	A7 35:32
50. Dékány-Lukács	H	Tavria 1102	A5 36:20

számára járhatatlanokká váltak, esetleges több baleset esetén a mentést sem lehetett volna megszervezni, a város és környéke vésztartalék nélkül maradhatott volna. A verseny lefújása főleg azokat a honfitársainkat érintette legérzékenyebben, akik takarékosági okokból az autókban töltötték az éjszakát. Azok jártak jobban, akik felhívták a lapunkban közölt telefonszámon az osztrák szállásszervezőket, hiszen ezerötért privát szobát lehetett kapni.

Hó ide, sár oda, színes, pergő RALLY volt, jövőre sem szabad kihagyni.





Loubet-Koci Styllex Tuning Kosice

Escortban, azt felelte, hogy mindketten beszélnek egy pár szót angolul, egyébként pedig számára elég végigmenni háromszor az összes gyorsaságin, és akár egyedül is meg tudja csinálni. (A kételkedőknek: a 15 gyorsaságiból kétszer volt második, négyszer harmadik). Így már elfogadható az 1-es rajtszám.

Megjelent a teljes osztrák mezőny, és 21 nevező a közeli Csehországból. A verseny EB jellegét néhány német, lengyel és bolgár induló erősítette.

Látványos nyitány a gépátvétel ideje alatt, a zártpályás autó teszt. Miután a versenyre szigorúan tilos versenyautóval tréningezni, és az autók egy része bérautó, ami csak a versenyre érkezik, ezért a rendezők előre kijelölik az egyik gyorsaságit, ahol biztonságos körülmények között tesztelhető az autó, futómű, gumi. Persze a gyorsaságin visszafelé folyik a teszt, nehogy hátrányt szenvedjenek azok, akik nem tesztelnek! A közben folyó gépátvétel újszerűsége, hogy a városi sportcsarnokban folyik, a többszáz nézelődő öröme.

Mert nézni is volt mit: a csarnok kiállításával, sportkellék vásárral és alkalmi sörözőkkel várta a látogatókat.

A csarnok színpadán koncert, az első nap estéjén pedig showműsorral és sztriptizzel felelték a napi fáradalmakat.

Ja, és belépő, az nem volt.



Kiss Feri és Német Péter a jégesőről mesél

Évek óta emlékezetessé teszi a Semperit Rallye-t a változékony téli idő, de amit itt tapasztaltunk, az olyan volt, mint a meteorológusképző szaktanfolyamon a gyakorlati foglalkozás. Talán csak az aszály hiányzott, de az nagyon. A versenyzők egyöntetű véleménye szerint a pályák nem voltak túl nehezek. Érdekes, hogy az első nap aszfaltos volt hivatalosan, de valamennyi gyorsasági vegyes burkolatú volt, csak az aszfalt dominált.

Loubet-nek rosszul kezdődött a nap, az első gyorsan gondjai támadtak az összkérek hajtással. A legtöbben csak lopakodtak a vizes aszfalton. Az első meglepetést a Sperrer-Diekmann páros szerezte sárga Opel Astrájukkal. Elképesztő fékutatakat hagyva frontos magaskiskolát mutattak be. Az erőtől duzzadó F2-es bemutatót nézve a nézők között Turi Tamás is ott dörzsölgette a tenyerét, valami



**Szivák Zoltán-dr.Jokkel Gábor
Audi 90 Quattro**

ilyesmiben gondolkodik a jövő szezonra. A 11-es rajtszámú Toyota érkezével ki a szívéhez, ki a rajtlistához kapott, amiből az derült ki, hogy éppen Sepp Haider autózta ki a keskeny gazdasági út teljes felületét. Meglepő tempót diktált a Skoda újdonságával, az ezerötös Felicia Kit Carral a Stolf-Fanta páros a gyári csapatból. Végül is nem lesz ez amolyan szezonvégi álmos futam!

A negyedik gyorsan Sepp Haidernek a hátsó futóműve sérült, közben az 56-os rajtszámú Honis-Teubl párost baleset érte, emiatt a gyorsaságin az 53-as rajtszámtól átlagidőt adtak. A következő, Reinolz gyorsaságin egy ritka szép szivárvány után a semmi. Öt perc alatt akkora jégeső támadt, hogy az ötös rajtszámú Chovanec-Kurus páros idejét átlagidőként megkapta az utána induló hetvenhét páros. A jégeső után, a rallylázban égő osztrák traktorosok nézőautókihúzó versenyt rendeztek a parkolásra kijelölt ingoványból..



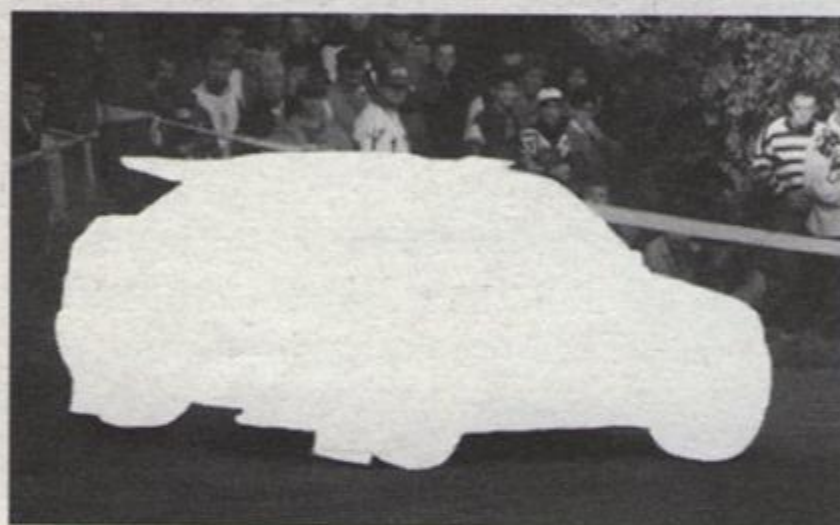
Chovanec-Kurus

Miért - Miért nem

S.berger István körkérdése

- Nem adnak azok semmit. Hiába kerestük meg őket, beszélnek össze-vissza. Hitegettek egy darabig, azt mondták, hogy majd érdemben döntenek, meg hogy nincs pénz, nem elég jó a reklámérték. Ez a jobbik eset, mert van olyan cég, ahol fogalmuk nincs arról, hogy mi a rali, és még ennél is rosszabb, ha nem is válaszolnak..

Ugye ismerősek ezek a mondatok. Tavasszal, ahogy közeledik a Salgó, mindenki azt latolgatja, vajon kinek sikerült. Hát csak nagyon keveseknek. Hogy miért? Az RS ennek próbált utánajárni.



FORD

Svecz Béla
marketing igazgató

A Ford egyre erősebb a ralisportban, ami a magyar bajnokságra is igaz. Ezt nem lehet nem észrevenni. Az elmúlt években nem vettünk

részt, nem köteleztük el magunkat egyetlen versenyző mellett sem. A Ford Motorsport révén e márka ilyen megjelenése Angliába centralizálódott, de 1996-ra ez jelentősen változhat. A döntés lehetősége átkerül Magyarországra, vagyis lehetőség nyílik arra, hogy a Ford hivatalosan is jelen legyen a raliban. Már tárgyalások is kezdődtek. Nagy valószínűséggel Európában is erősödik a Ford jelenléte, mint ahogy Magyarországon is egyre több Escort Cosworth szerepel jó eredménnyel. A Fordnak fontos a rali.



LADA

Horányi Ervin
vezérigazgató

A HungaroLada már három éve érdekelt a raliban. Akkor alakult a csapat, amelyet nem csak a ralisport reklámértéke miatt hoztunk létre. Nem csupán az üzleti szem-

pontok indokolták a döntést, hanem a fogadóközeg igénye. Meggyőződünk ugyanis arról, hogy mekkora ennek a szakágnak a népszerűsége, milyen eredményesen mennek a Ladák, és mennyire kedveli azokat a közönség. Az átlag polgárhoz nagyon is közel áll ez a márka, ismeri a kocsit, a volán mellé tudja magát képzelni. Úgy érzi, hogy ezt én is meg tudnám csinálni, és így egy kicsit maga is részese lehet a versenynek.

Amikor lelkes, tenniakaró, és valóban tehetséges versenyzők előálltak az ötlettel, nem volt kétséges, hogy nekünk kell vállalni,

hogy mi legyünk egy Lada csapat fő támogatói. Mint bebizonyosodott, érdemes volt. Igaz, nem tűztünk ki elérhetetlen célokat, csupán a tisztes helytállás volt a versenyzők feladata. Kiírtuk a Lada kupát, és a mostani bajnokságban, már egy gyári Samara is indult. Érdemes talán megemlíteni, hogy a terepraliban is megjelentünk, amikor kiírtuk a Niva ralit.

Természetesen a raliban továbbra is ott leszünk. Igaz, hogy már foglalt a mondat, de az átlagemberek még mindig a Ladára mondhatnák, hogy a mi autónk. A ralipályákon töretlen népszerűségnek örvend.

Vagyis kutya kötelességünk, hogy ott legyünk.



MAZDA

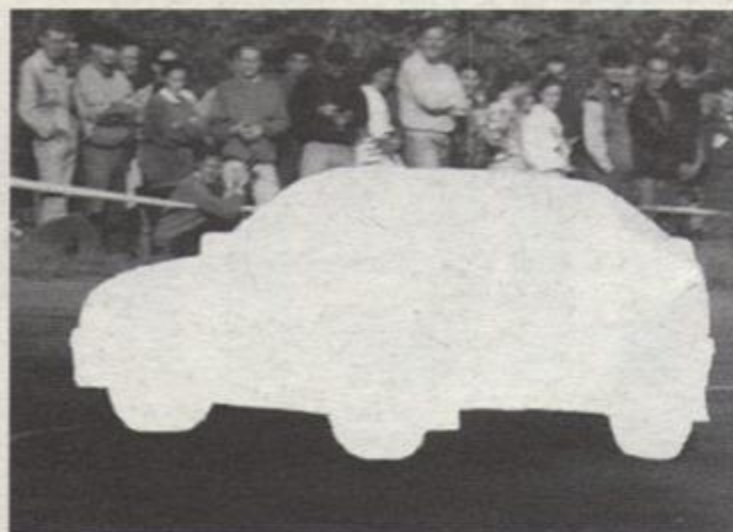
Németh Zoltán
marketing manager

A Mazda Motor Hungary már 1992-93 óta részt vesz importőri szinten a magyar bajnokságban. Az idei eredmények tökéletesen igazolták, hogy ér-

demes volt a raliba energiát és pénzt fektetni. Nagyon szép eredmények születtek, hiszen az "N" csoportot nyertük, és az abszolút bajnokság második helyét is megszereztük. A támogatás három részből tevődött össze. Anyagi támogatás, továbbá két szervizbusz valamint az alkatrészek beszerzése "csont" áron.

Ez megérte, annak ellenére, hogy nehezen mérhető a siker közvetlen reklámértéke. Az azonban bizonyos, hogy befolyásolja a márka image-át, vagyis a Mazda, mint márka megítélését kedvezően befolyásolja.

Éppen ezért gond, hogy a Mazda Motor Corporation kivonulóban van a raliból, hiszen leállt a fejlesztéssel. A 323 GTR 2000-ig homológ ugyan, de már megjelent a legújabb generáció, aminek nem fejlesztették ki a raliváltozatát, a régi modell propagálásának pedig nincs sok értelme. Ennek ellenére a Mazda "N" csoportban még mindig nagyon erős. A rali támogatása pedig hozzátartozik a Mazda Motor Hungary marketing stratégiájához.

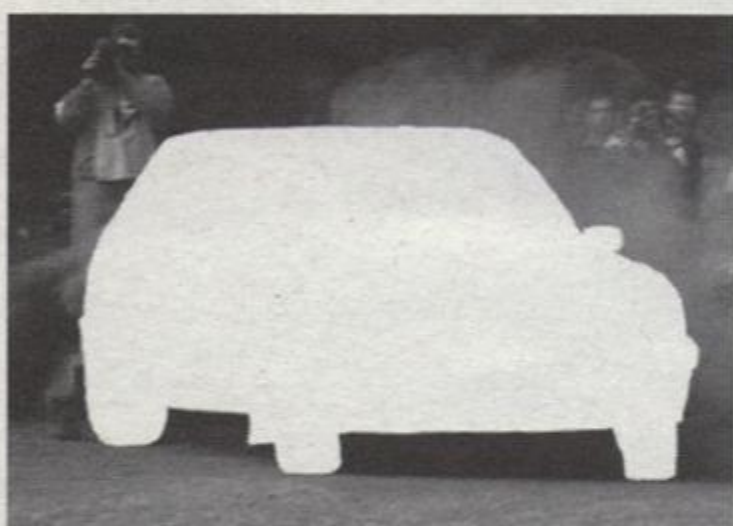


OPEL

Szintai András
marketing igazgató

Az Opel gyár annak idején a pályaverseny mellett kötelezte el magát. Vagyis az Opel fontosnak tartja az autósportot. Hogy nem a raliba szálltunk be, annak műszaki

okai is vannak. Az Astra Kupán ugyanis csak némileg átalakított, Szentgotthárdon készült autók versenyeznek. Ralira másképpen kellene ezeket az autókat felkészíteni, amihez tuning műhelyre lenne szükség. Egyelőre ez nem szerepel az üzleti stratégiánkban, de nem kizárt, hogy egyszer az Opel is érdekelt lesz a hazai ralibajnokságban. Egyelőre azonban nem veszünk részt.

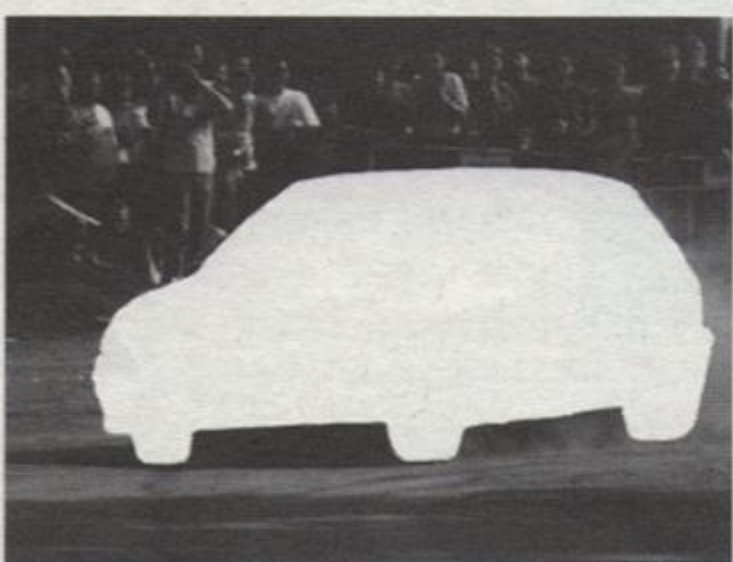


PEUGEOT

Bálint Zsófia
PR marketing vezető

A Peugeot Hungaria fontosnak tartja a ralit, hiszen több 205-ös is indul a bajnokságban. Ezek a versenyzők elsősorban dealerek támogatását élvezik, akik saját ha-

táskörben, belátásuk szerint döntenek arról, hogy kit, és milyen mértékben támogatnak. A képviselőt persze a lehetőségekhez képest – mivel maga nem foglalkozik támogatással – mindenben segíteni próbálja a dealereket. Az autók, alkatrészek beszerzése, kedvező ára, az ehhez szükséges adminisztráció bonyolítása is segítség lehet, és ezt mindig is szeretnénk megadni. Persze az lenne az igazi, ha egy 406-os Stadiumot is indíthatnánk a bajnokságban, de erre sajnos főleg üzleti okok miatt nincs lehetőség. A Peugeotnak azonban fontos a ralisport, és nem veti el egy szorosabb kapcsolat majdani lehetőségét.



RENAULT

Csörgő Péter
reklám manager

A Renault nem vesz részt a bajnokságban és nem is tervezi. A dolog úgy működik, hogy ha biztosítva van a jó háttér, és minden más a jó szerepléshez, ha a kocsi nyerni tud, akkor

lehetne beszállni. De ehhez is kinti döntés kell. Vagyis ha van egy nyerő csapat, nyerő autóval, akkor ahhoz adnánk a nevünket. Ilyen azonban nincs.

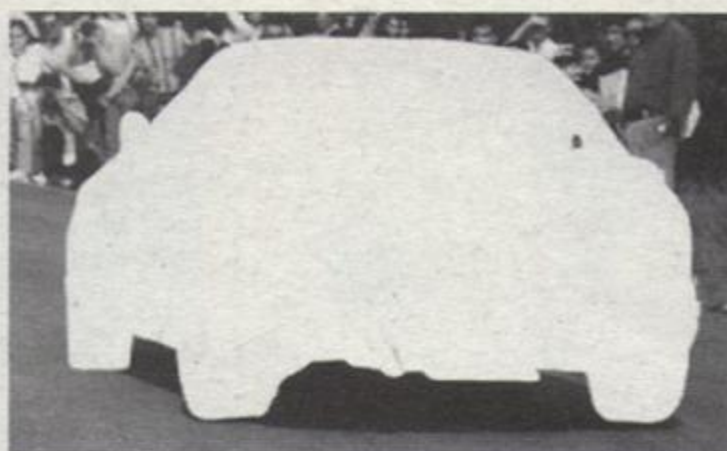
RS: Ez nem inkább fordítva működik? A nyerő csapatot nem a képviselőnek, a márkának kellene felépíteni?

A képviselőnek kicsi a piaci részesedése, üzleti forgalma egyelőre nem jelentős. Így arra sincs lehetősége, hogy hazai versenyzőt támogasson.

AUDI, VW, SKODA, SEAT

A Porsche Hungária sajtóosztályára levélben elküldött kérdéseink, többszöri telefonbeszélgetés és ígéret után sem sikerült e témáért felelős személytől választ kapnunk.

Talán ez is magáért beszél. (a szerk.)



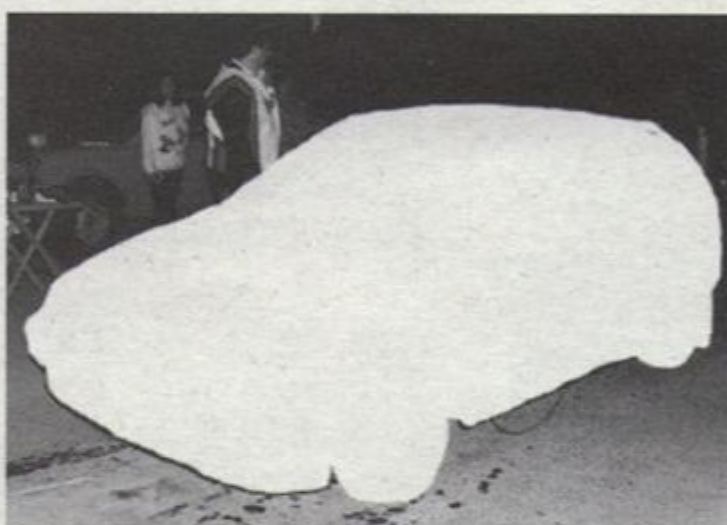
SUBARU

Tolnay József
kereskedelmi manager

Természetesen mi is szeretnénk jelen lenni a hazai rally bajnokságban, de ez csak erőnkhez mérten képzelhető el. Nincs ember, aki saját

zsebből meg tudná venni az autót, a gyár nem adja, és üzleti eredményeink sem teszik lehetővé, hogy saját autót indítsunk. A verseny-, tréningautó, és a szervízháttér egyelőre meghaladja a képviselőt lehetőségeit. De valamit tenni valami mellé már könnyebb. Erőnkhez mérten készek vagyunk segíteni.

Árajánlatért már fordultak hozzánk. Abban természetesen örömmel segítünk, hogy önköltségi áron, nyereség nélkül adjuk el az autót, és hasonló segítséget tudunk nyújtani az alkatrész beszerzésében és eladásában. Nagyon jó lenne, ha a Subaru is mehetne a hazai bajnokságban.



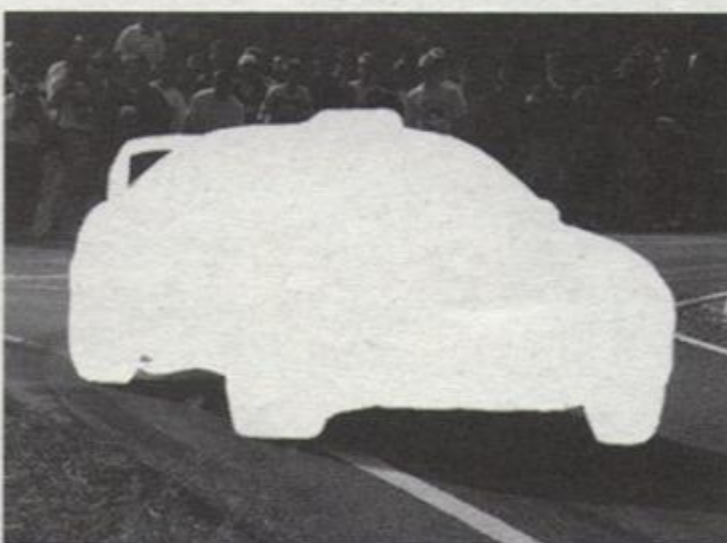
SUZUKI

Tihanyi Tamás
PR marketing manager

A Magyar Suzukitól nem idegen a ralisport, hiszen több márkakereskedőnk ebben a szakágban szerette meg a márkát. Régebben az N2-ben 7-8 GTi versenyzett.

Természetesen jó lenne, ha a márka még mindig jelen lenne a versenypályákon, de a Magyar Suzuki nem támogatja ezt. Ennek alapvető oka, hogy a gyárban nincsenek meg azok a lehetőségek, hogy gyárilag felkészített autókat indíthassunk. A gyári felkészítéshez nincsenek meg a technológiai feltételek. A széria autók nem bírnák ki azt a terhelést, vagyis a speciális alkatrészeket tuning műhelyekben kellene legyártatni.

Érdekes lenne mondjuk egy Suzuki Kupa, ahol széria autók mehetnének, ám üzletpolitikai szempontból még nem érett ehhez a helyzet. Főleg a fiatalokat szeretnénk vevőinknek megnyerni és a sport részvétel ebben segíthet. Elképzelhető, hogy egyszer a Suzuki is beszáll a raliba. Ezt még meg kell fontolni.



TOYOTA

Bálint Levente
marketing főnök

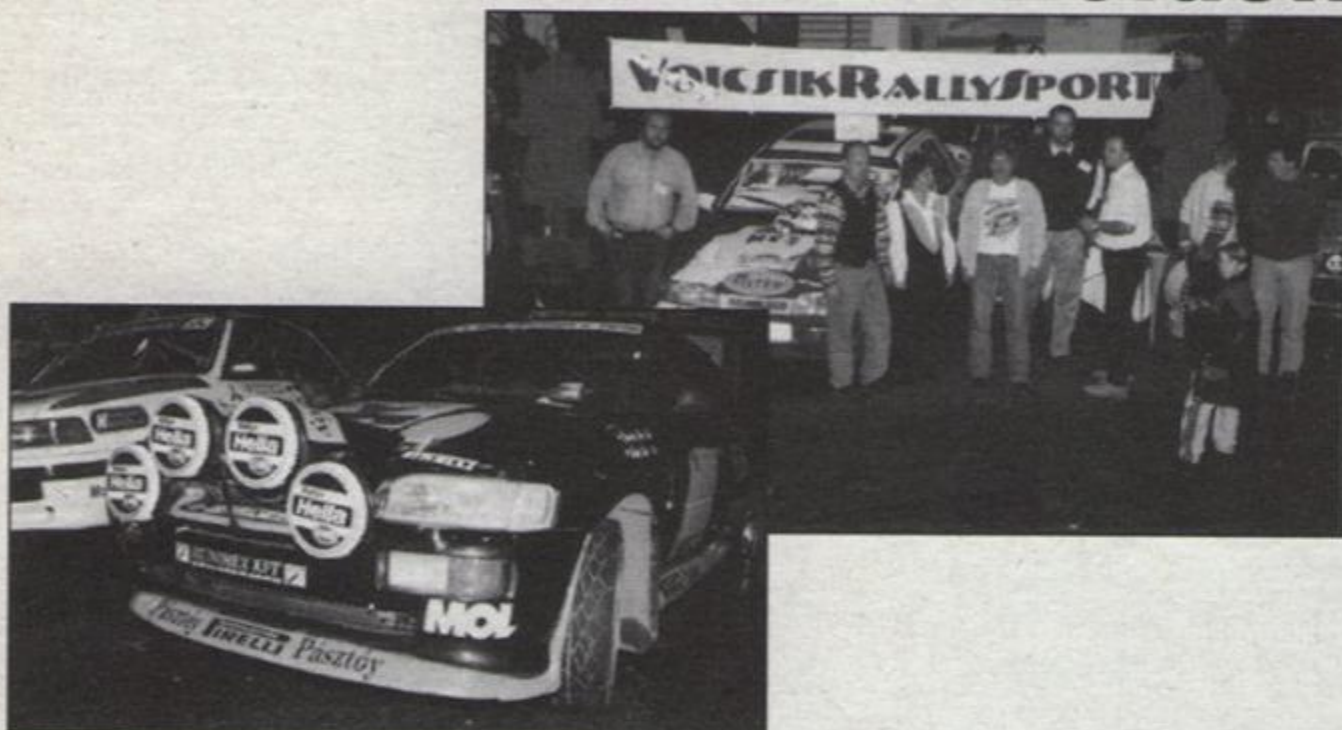
Magyarországon annyira jelentéktelen a Celica értékesítés, hogy nem indokolja, hogy a Toyota beszálljon a raliba. Nem hisszük, hogy a hazai rally bajnokságban

szerzett eredmény befolyásolná az üzleti eredményeket. Egyébként sem tudnánk finanszírozni a versenyzést, mert a japán központ üzletpolitikája ezt nem engedi meg. Európában a televízióban megjelenik a Celica, mint raliautó. Nálunk csak az újság megjelenésre lehet számítani, aminek kevesebb a reklámértéke.

RS: Alig hallani, hogy a magyar abszolút bajnokságot egy Celica nyerte, a sikert sokkal inkább a Toyota nevével azonosítja a közvélemény.

Persze befolyásolja a márka image-t, de a ralisport mégsem elég vonzó a Toyotának.

Versenyautó kiállítás az Alföldön



A technikai sportok rendezvényeinek, futamainak hiánya hívta életre ezt a kiállítást, azzal a szándékkal, hogy Berettyóújfaluban élő emberek is képet kaphassanak a hazai autó-motorsportról.

A csillogó versenygépek nemcsak esztétikai élményt nyújtottak, hanem "éles" helyzetben is megcsodálhatták őket a látogatók. A kiállítás rendhagyóan, bemutató jellegű rallye-versennyel kezdődött, a város utcáin kijelölt, összesen 2,8 km hosszú pályán. A résztvevők a magyar rallyebajnokság első osztályában szereplő pilóták voltak, nem egy közülük többszörös bajnok. A távot legrövidebb idő alatt Gerencsér Tibor teljesítette Ford Escort Cosworthjával. A kétkerék hajtásúak között Hényel Gyula volt a leggyorsabb.

Ilyen látványosság után nyitotta kapuit a kiállítást befogadó Városi Sportcsarnok.

A látogatók a versenyautók és motorok megtekintésén túl a márkakereskedők által kínált utcai autósodákban is gyönyörködhetek. Sportfilmvetítés, rallyefotó-kiállítás, karácsonyi vásár, divat-, tánc-, önvédelmi sportbemutatók, esti tűzijáték ... néhány a programok közül.

A szervezők öröme a tavalyihoz hasonlóan a rendezvény idén is társadalmi találkozóhellyé vált, ahol egymást régnemlátott emberek futottak össze, és néhány órát együtt eltöltve megfelfrészelték a mindennapok gondjairól.



Szokás szerint zsúfolásig megtelt az egri Ifjúsági Ház színházterme érdeklődőkkel. Nem kisebb vendéget vártak, mint az év sztárpilótáját, Janikát, azaz ifj. Tóth Jánost. Bár ez a jelző már évek óta járt neki, hiszen a bajnoki cím már egy ideje "ott lógott a levegőben". Ritka alkalom azonban, hogy az egyébként talpig lóerőbe öltözött bálványt emberi oldaláról is megismerhessük. Ritka alkalom, mondom, hiszen Janikával nem olyan egyszerű a tréningen beszélgetni, mert ő nem áll meg dumálni. Ő keményen dolgozik, nem tud kizökkenni. Még szerencse, hogy van ez a holt szezon. És itt voltak a "külsősök", a szurkolók, akik visszatették Miskolcon az útra. Aki látta videón, az érti csak, hogy miért volt olyan nagy dolog visszatenni. Családi hangulat. Földy Attila föl nem tett kérdései a nézőktől záporoztak a végén. Szerencsére Janika még mentes a "sztárság" külsőségeitől.

Gergely Feri a megtestesült Tapasztalat. Szinte érthetetlen, hogy a dűbörgő Celicában hogy jut el az információ a pilótáig. De amint az eredmény mutatja, eljut. Roni, azaz Herczeg Áron. Ő tudja csak, hogy hány ralivilágsztár szervizében dolgozott. Csak aki benne él ebben a sportban, az tudja, hogy lehetetlen több száz kilométert autózni a szervíz megnyugtató segítségével nélkül.

Komoly beszélgetés alakult ki a Budapest Rallye sorsáról, és a Toyota csapat botrányáról, amire következő számunkban visszatérünk.

HÍRÜZETÉS

Sürgősen eladó egy Lada 1500-as edzőautó, bukócsővel, Bilstein lengéscsillapítókkal. Eladó még két db kagylóülés. Érd.: Szilasi Dávid délelőtt.: 06 60 323-321; délután: 06 23 357-718

Eladó egy Toyota Celica 4 WD turbo versenykész állapotban, teljes felszereléssel. Érd.: 72 332-263

III. Autós Szlalomverseny

Gyöngyös - 1995 november 19.

Lassan hagyományos találkozója ez amatőröknek és profiknak. A verseny rendezője a Gyöngyösi 2. Autós-Motoros Iskola. Úgy látszik, az oktatók érzik, hogy a gyakorló vezetőknek is szükségük van némi továbbképzésre, különösen ilyenkor, a tél elején. A versenyt jónéhány profi versenyző is meglátogatta, lehetőséget biztosítva az összehasonlításra, az aktív versenyzéshez nem jutó, tehetséges amatőröknek. Megmérettek és egyáltalán nem találtattak könnyűnek!

A hetvenhat induló az 1,2 km hosszú, murvás aszfalton két futamban mérte össze tudását.

A rendezők a nevezési díjat teljes egészében kiosztották a győztesek között.



Lehoczky Imre rendező, versenyen kívül - 1.30.78

1600cm³ fölött

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. Turi Tamás-Mazda 323 GTR | 1.23.59 |
| 2. Gerencsér Titi-Ford Sierra | 1.30.68 |
| 3. Szabó László-Volkswagen | 1.31.86 |

1000-1600 cm³ között

- | | |
|-----------------------------|---------|
| 1. Lengyel László - Lada | 1.30.35 |
| 2. Zombori Attila - VW Golf | 1.31.65 |
| 3. Kovács Zsolt - Lada RS | 1.31.70 |

1000 cm³-ig

- | | |
|-------------------------------|---------|
| 1. Ladányi Béla - Trabant 601 | 1.32.38 |
| 2. Gerőfi Gábor - Trabi | 1.33.80 |
| 3. Kovács Emil - Trabi | 1.33.85 |

Abszolút

- | |
|--------------------|
| 1. Turi Tamás |
| 2. Lengyel László |
| 3. Gerencsér Tibor |
| 4. Zombori Attila |
| 5. Kovács Zsolt |

1996-MAGYAR TERVEK

Március 30-31.	Esztergom	I-II. osztály
Április 19-20.	Salgótarján	I. oszt. + Nk
Május 16-17.	Kassa (!)	I. osztály
Június 15-16.	Kisbér	I-II. osztály
Július 5-7.	Veszprém	I-II. osztály
Augusztus 1-4.	Budapest	I. oszt. + Nk
Augusztus 30-31.	Miskolc	I-II. osztály
Október 11-13.	Pécs	I-II. osztály

RENDKÍVÜL! IDEIGLENES!

A Lada Kupa II. helyezett autója



Érdeklődni: Pethő István, 06-30-406004
Budapest III. Miklós u. 13. X. 54.

Gr. "A"-s versenyautó!

VW Golf GTI 16V ELADÓ!

Irányár: 950.000 Ft
Tel.: 06-30-490279
TREXLER

III. SZÉKESFEHÉRVÁRI VERSENYAUTÓ KIÁLLÍTÁS

1995 december 22-23.
9-19-ig

Belépő 200 Ft, gyerekeknek díjtalan

Fotó kiállítás, Rally-Mozi
Modell bemutató-Burago vásár
dec. 22. péntek 9.00-kor
a csarnok mögötti salakpályán
versenyautó show

SZÉKESFEHÉRVÁR
Köfém Sportcsarnok

Versenynaptár '96

JANUÁR		
20-26 Monte Carlo (F)	F2	
26-28 Arctic Rally	EB 5x	
FEBRUÁR		
08-12 Swedish Rally (S)	VB	
22-24 Rally Finniskog (N)	EB 10x	
23-25 Boucles de Spa (B)	EB 5x	
MÁRCIUS		
05-09 Rallye du Portugal	F2	
21-23 Rallye El Corte Ingles (E)	EB 20x	
29-31 Mille Miglia (I)	EB 10x	
ÁPRILIS		
04-07 Safari Rally (EAK)	VB	
04-07 Rallye Grasse Alpin (F)	EB 5x	
24-27 Piancavallo (I)	EB 20x	
26-28 Olympion-Fthiotidos (GR)	EB 5x	
MÁJUS		
01-05 Tour de Corse Rallye (F)	F2	
10-12 Rally of Indonesia (RI)	VB	
10-12 Zlatni (BG) "Aranyhomok"	EB 20x	
16-18 South Swedish Rally (S)	EB 5x	
17-19 Targa Fiorio (I)	EB 5x	
23-25 Rally Saturnus (SLO)	EB 5x	
24-26 Rally Rota do Sol (P)	EB 10x	
31-02 Perth Scottish Rally (GB)	EB 5x	
JÚNIUS		
01-05 Acropolis Rally (GR)	VB	
06-09 Raid Polski (PL)	EB 20x	
13-16 Ina Delta Rally (CRO)	EB 10x	
14-16 Rallye del Salento (I)	EB 5x	
22-23 Hebros (BG)	EB 10x	
28-30 "24 Heures" d'Ypres (B)	EB 20x	
28-30 Rallye de Roumanie (RO)	EB 5x	
JÚLIUS		
03-06 Rally Argentina (RA)	VB, F2	
04-07 Rallye Deutschland (D)	EB 20x	
04-07 Rallye dos Acores (P)	EB 5x	
18-20 Hunsrück Rally (D)	EB 10x	
18-21 Rallye della Lana (I)	EB 5x	
19-21 Rallye RouergueAveryron (F)	EB 5x	
26-28 Rally of Turkey (TR)	EB 5x	
26-30 Rallye of New Zealand (NZ)	F2	
AUGUSZTUS		
01-04 Rallye Vinho da Madeira (P)	EB 20x	
10-12 Barum Rallye (CZ)	EB 5x	
23-25 Nestle 1000 Lakes (FIN)	VB	
30-01 Elpa (GR)	EB 20x	
SZEPTEMBER		
05-08 Rallye Mont Blanc (F)	EB 10x	
12-14 Rallye PrincipedeAsturias (E)	EB 10x	
12-15 Manx International (GB)	EB 20x	
13-16 Telstra Rally Australia (AUS)	VB, F2	
26-29 Rothmans Cyprus Rally (CY)	EB 20x	
OKTÓBER		
11-13 Hermes-Dodonis (GR)	EB 5x	
12-16 Rallye d'Italie-Sanremo (I)	VB	
18-20 Rallye AzurAntibes (F)	EB 20x	
30-03 Int. San Marino (RSM)	EB 10x	
31-03 Rallye do Algarve (P)	EB 5x	
NOVEMBER		
03-06 Espagne-Cataluna (E)	VB, F2	
07-09 Semperit (A)	EB 10x	
08-09 Golden Tulip Rally (NL)	EB 5x	
22-24 Rallye du Var (F)	EB 5x	
24-27 Network Q RAC Rallye (GB)	F2	