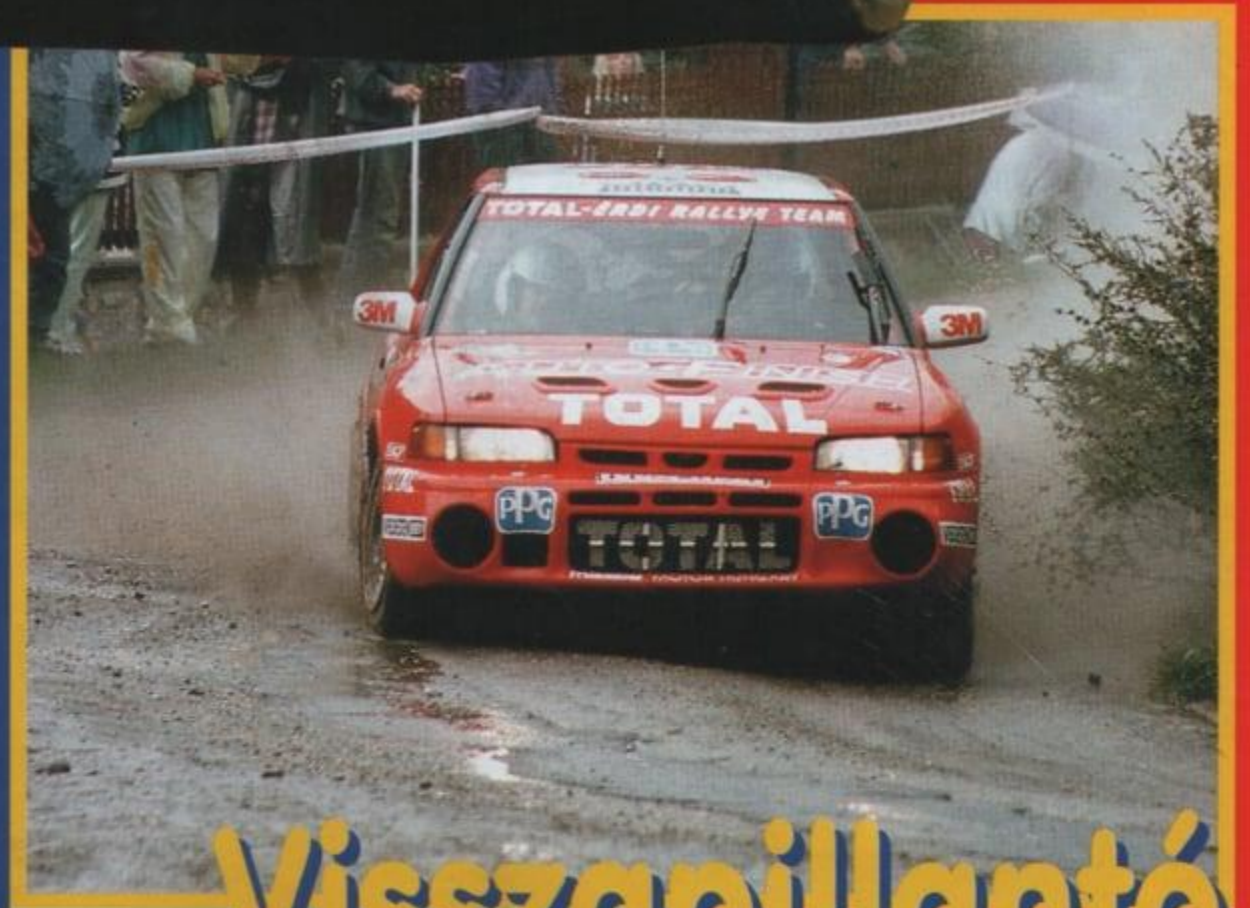


# NAVIGÁTOR

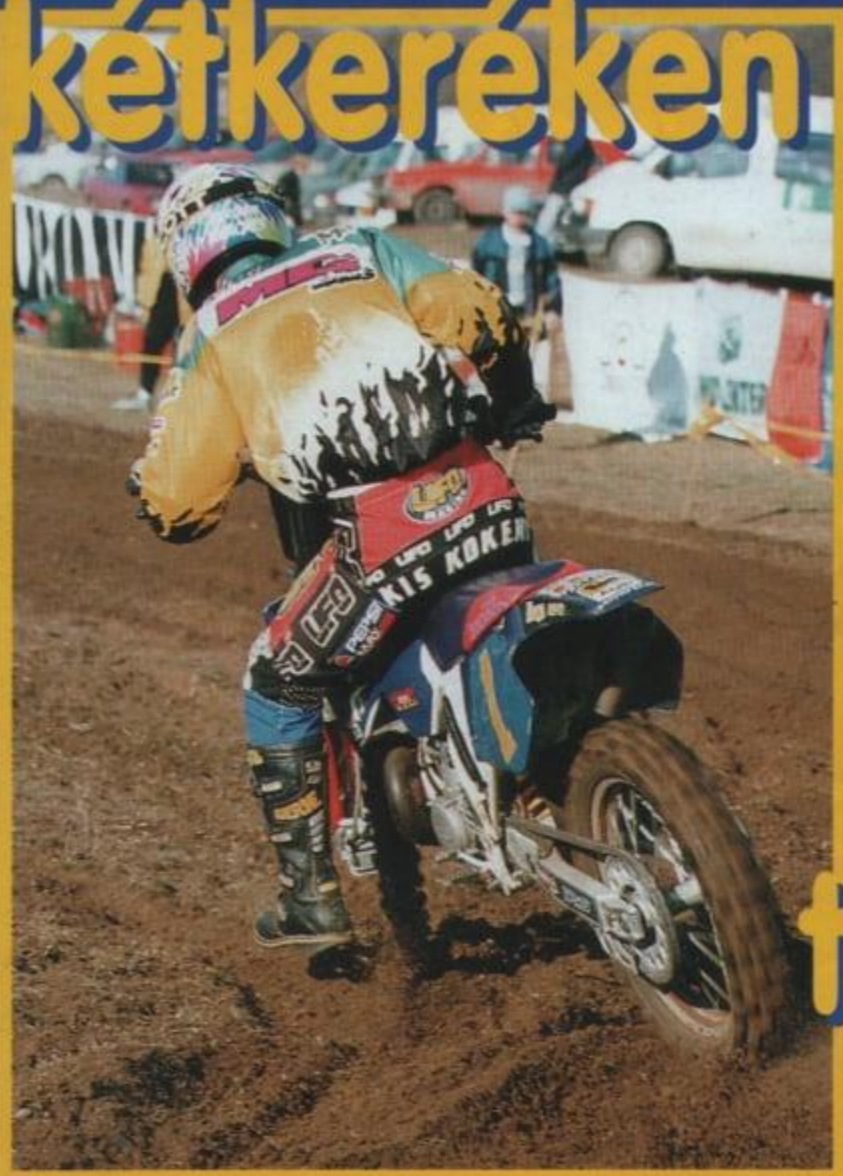
## Semperit Rali



Kilenc oldal  
kétkeréken



Visszapillantó  
tükörben Érdi Tibor



# HIRDESSZEN A NAVIGÁTOR -BAN!

## HIRDETÉSI DÍJAK:

### SZÍNES

EGÉSZ OLDAL 60 EZER Ft+ÁFA

FÉL OLDAL 30 EZER Ft+ÁFA

NEGYED OLDAL 15 EZER Ft+ÁFA

### FEKETE-FEHÉR

EGÉSZ OLDAL 35 EZER Ft+ÁFA

FÉL OLDAL 18 EZER Ft+ÁFA

NEGYED OLDAL 9 EZER Ft+ÁFA

1/9 OLDAL 6 EZER Ft+ÁFA

VERSENYZŐI REKLÁMRIPORTOKKAL KAPCSOLATBAN  
HÍVJA INFORMÁCIÓS TELEFONUNKAT:

## 30/575-576

# PREMIER

# VIDEO STÚDIÓ

Ahogy a korábbi nyolc évben, az idén is készítünk három órás műsoros videokazettát a ralibajnokság összes futamáról. A felvételeket 6-7 kamerával rögzítjük.

A 3 órás válogatást utánvétellel postázzuk 2700 Ft/kazetta áron, postaköltséggel együtt.

Látványos, éves összefoglaló  
3500 Ft/kazetta áron megrendelhető.

Postacím: Premier Video Stúdió  
1029 Budapest, Pipitér út 10.  
Telefon: 275-8540  
vagy 30/484-595,  
Zágon Zsolt



## FEBRUÁRI ELŐZETES:

- AUTÓS-MOTOROS VERSENYNAPTÁRAK
- NAVIGÁTOR RIPORT
- „NEM CSAK VEZETNI KELL” – HASZNOS TANÁCSOK AZ ÁLLÓKÉPESSÉGI EDZÉSRE
- KÉPES BESZÁMOLÓ A RALI ÉS RALIKROSSZ DÍJKIOSZTÓRÓL

# Tegnapai leves

*Autó- és motorversenyzőink téli vetélkedése leginkább a szponzorok előszobáiban zajlik. November óta harkályként kopogtatnak, de az ajtókat elég kemény fából faragták, így*

*ritkán sikerül valakinek kihúzni egy-egy kukacot. Kevés olyan támogató akad, aki díjazza az előadott produkciókat, melyekkel a Ki Mit Tudon is szép sikereket érhetnek volna el versenyzőink a mesemondók között.*

*Magyarországon az autósportot inkább úri passziónak tartják, mint sportnak vagy reklámnak. Akadnak ugyan kivételek, de számuk alig haladja meg a fehér hollóké. Az ősztől egészen tavaszig tartó szélmalomharc végén azért mindig felsorakoznak versenyzőink az első verseny rajtjánál.*

*A hosszú és sportolóink számára oly nehéz téli időszakról leginkább az a vicc jut eszembe, amikor az öregasszony megkérdezi a hozzá bekopogtató koldust: Tegnapai leves jó lesz, fiam? ... Akkor gyere vissza holnap.*

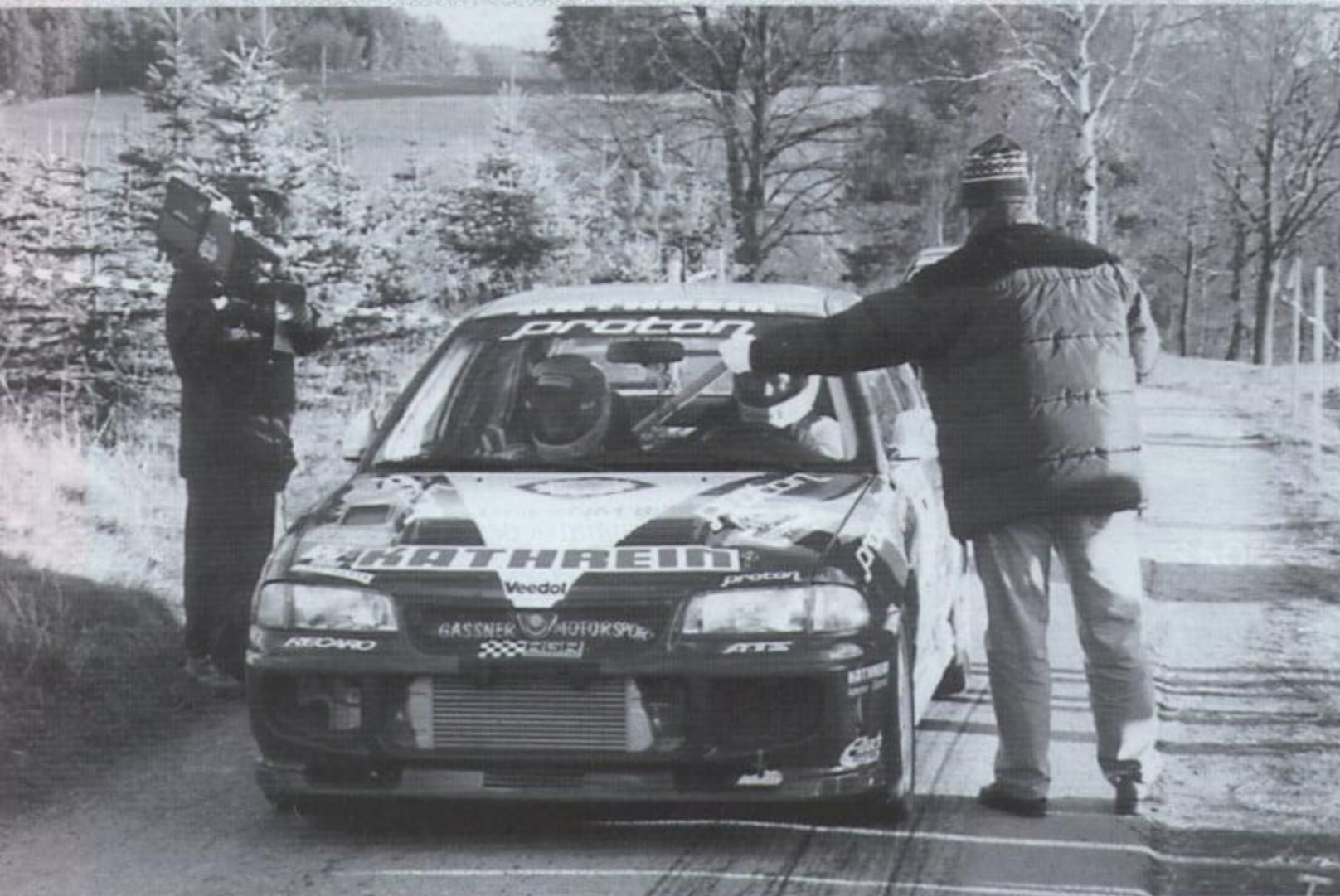
*a szerk.*



## Tartalom

<b>Semperit tizenhatodszor</b> .....	<b>4-5</b>
<b>Visszapillantó tükröben: Érdi Tibor</b> .....	<b>6-7</b>
<b>Autókrossz: Navigátor exkluzív</b> .....	<b>10-11</b>
<b>Tereprali</b> .....	<b>12-15</b>
<b>Navigátor riport: Rack György</b> .....	<b>16-17</b>
<b>Idén is lesz ralibajnokság</b> .....	<b>19</b>
<b>Naptár</b> .....	<b>20-21</b>
<b>Motorsportok</b> .....	<b>24-32</b>
<b>Tíz ökröt akarok megsütni - Beszélgetés Dudás Gyulával</b> .....	<b>34-35</b>
<b>Egy malomban örlünk</b> .....	<b>36</b>
<b>Kérdőívek</b> .....	<b>37</b>

# Semperit: már tizenhat



## A SEMPERIT RALIK GYŐZTESEI:

1981	.....	GEORG FISCHER
1982	.....	FRANZ WITTMANN
1983	.....	FRANZ WITTMANN
1984	.....	FRANZ WITTMANN
1985	.....	WALTER RÖHRL
1986	.....	WILFRIED WIEDNER
1987	.....	JORGE RECALDE
1988	.....	FRANZ WITTMANN
1989	.....	FRANZ WITTMANN
1990	.....	SEPP HAIDER
1991	.....	RAIMUND BAUMSCHLAGER
1992	.....	FRANZ WITTMANN
1993	.....	FRANZ WITTMANN
1994	.....	DIETER DEPPING
1995	.....	SEPP HAIDER
1996	.....	ARMIN SCHWARZ

A Gassner-Schrankl kettős a rajt előtti pillanatban

Valamivel több, mint két magyar versenynek felelt meg a tizenhatodik alkalommal megrendezett Nemzetközi Semperit Rali. Hagyományainknak megfelelően a magyar mezőny több, mint fele ott volt a versenyen, de sajnos csak nézőként. Csupán egyetlen páros, Veriga Gábor és Kass Zsolt voksolt a monarchia mellett és elindult a sógorok versenyén. Valószínű, hogy a többieket sem a huszonhét gyorsasági, hanem a verseny kiadás költségvetése riasztotta el a megmérettetéstől.

Az előző évvel ellentétben, amikor is az irgalmatlan hóesés miatt félbeszakadt a verseny, elviselhető, de hideg idő várta a Waidhofen környékére érkező nézőket. A példás rendezésnek köszönhetően mindenki könnyen és időben odatalált a gyorsaságikra.

A 720 kilométeres versenyből a 27 gyorsasági 304 kilométert tett ki, melynek nagy része aszfalt volt. A 120 nevezőből 63-an az „A” csoportban kívántak indulni. A nevezési listán találhattunk 21 Cinquecentot is. A Semperit Ralit a német, az osztrák, a zóna és az Európa-bajnokságban egyaránt értékelték.

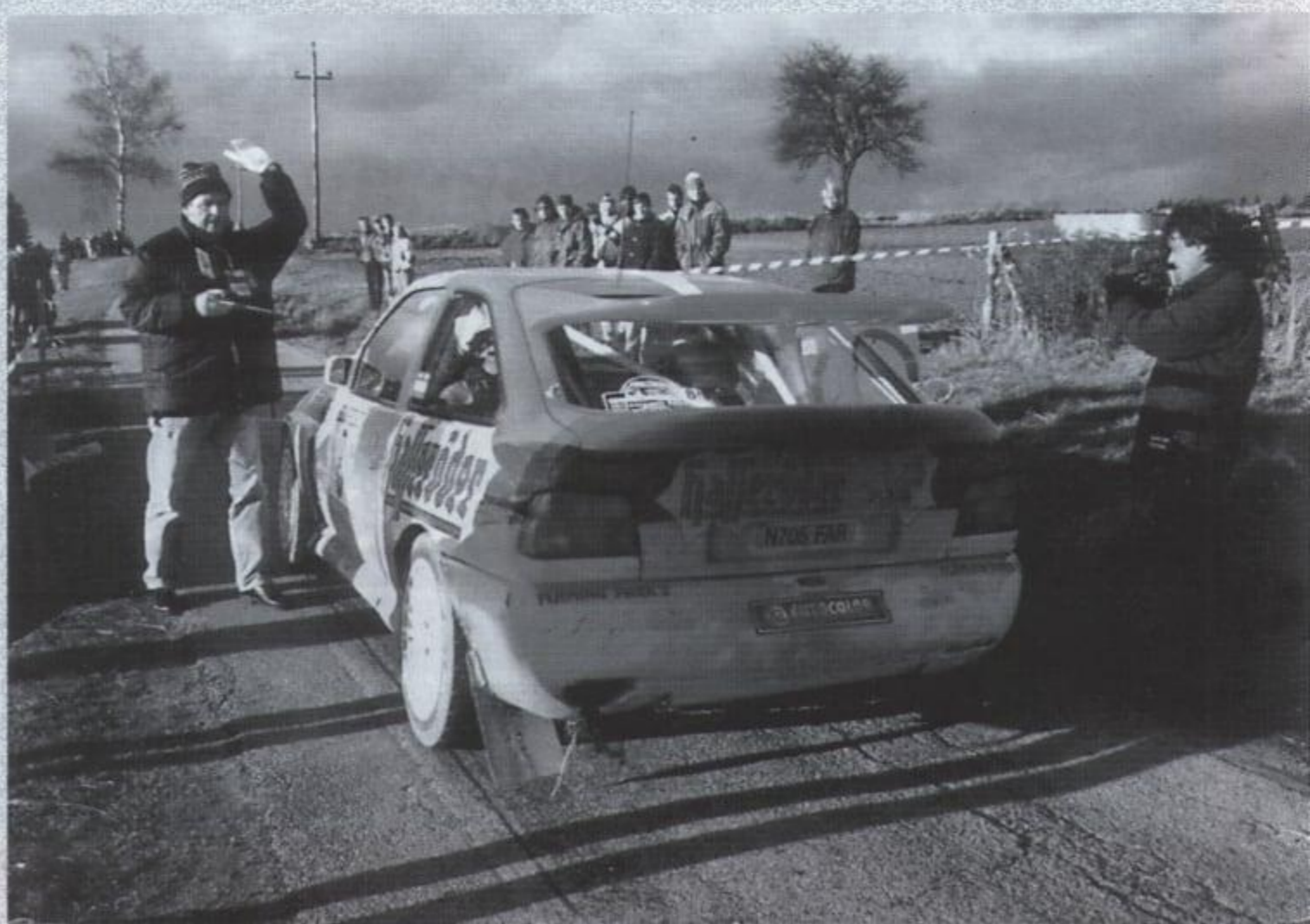
A nagy hagyományokkal rendelkező verseny nemzetköziségéről német, osztrák, cseh, orosz, szlovák, olasz, holland, belga, lengyel és magyar pilóták gondoskodtak, de a navigátorok között két francia versenyző is akadt.

Armin Schwarz már Európa-bajnokként érkezett Ausztriába, de biztos, ami biztos, hét és fél perccel megverte az osztrák bajnok Sperrer-Loidl kettőst, akik nem mindennapos produkciót mutattak be a Renault Megane kit-carral. A sárga méregzsák mögött 16 másodperccel a nép-



A német bajnok páros

**Deppingék autója itt még ment**



# odszor

szerű hölgypilóta, Isolde Holderied szerezte meg a harmadik helyet Catherina Francois-al az oldalán.

A német bajnokságot N-es Mitsubishiivel megnyerő Armin Kremer és Sven Behling erejéből egy hatodik helyre futotta, nagy riválisuk, Dieter Depping nem bírta a technika ördögével és idő előtt a nézők soraiba kényszerült. Sajnos az egyetlen páros, akikért igazán szurkolhattunk a Veriga-Kass duó sem járt sokkal jobban. Őket egy árok akadályozta meg abban, hogy Skodájukat beterelessék a célba.



Artemenko és Doniatenko

Lehet, hogy Sperrer autója be sem férne egy normál garázsba



Göttlicher gondolt a nézőkre is



## EREDMÉNYEK

1. SCHWARZ-GIRAUDER ..... TOYOTA CELICA
2. SPERRER-LOIDL ..... RENAULT MEGANE
3. HOLDERIED-FRANCOIS ..... TOYOTA CELICA
4. ROSENBERGER-SCHWARZ ..... TOYOTA CELICA
5. GASSNER-SCHRANKL ..... MITSUBISHI LANCER

## A HELYEZÉSEK MEGOSZLÁSA AZ 1996. ÉVI TÍZ OSZTRÁK FUTAMON

NÉV	I. HELY	II. HELY	III. HELY
SPERRER-DIEKMANN/LOIDL RENAULT MAXI MEGANE	3	3	1
STENGG-MOSER/PATTERMANN FORD ESCORT	2	3	-
ROSENBERGER-SCHWARZ TOYOTA CELICA	2	-	1
BAUMSCHLAGER-WICHA VW GOLF GTI	1	-	1
DEPPING-BERSSEN FORD ESCORT	1	-	-
SCHWARZ-GIRAUDER TOYOTA CELICA	1	-	-
STOHL-MÜLLER AUDI S2	-	3	-
KAHLE-SCHNEPPENHEIM TOYOTA CELICA	-	1	-
MÖRTL-PETRASKO SUBARU IMPREZA	-	-	3
MITTERBAUER-HODEK TOYOTA CELICA	-	-	1
WALDHERR-FLEER LANCIA HF	-	-	1
HOLDERIED-FRANCOIS TOYOTA CELICA	-	-	1
SAARENPÄÄ-KONTRO-SILVENNOIE AUDI S2	-	-	1

# Visszapillantó tükörben: Érdi Tibor

Nyolc év szériaautózás után a Total Rallye Team 1996-ban egy A-s autóval vágott neki a szezonnal. Érdi Tibor és csapata a bajnokság harmadik helyén végzett, amit a pilóta röviden így értékel: „Az elmúlt évem sikeresnek mondható, mert rosszabb lehetett volna, sokkal jobb viszont nem.”

**– Mik voltak az első benyomásaid az új autóról?**

– Míg N-es autóban ültem mindig azt mondtam: „majd ha A-sal megyek...” Aztán először csendben kellett maradnom. Egy N-est vezetni inkább csak szellemi feladat, az új Mazda azonban már komoly fizikai megpróbáltatást is jelentett. Ez már elég messze áll az autótól, inkább egy olyan gép, amit a sportra találtak ki. Közel nem olyan egyszerű vezetni, mint ahogy azt egy külső szemlélő gondolja.

**– Vegyük sorba a versenyeket. Esztergom.**

– Amilyen sok munka előzte meg az esztergomi versenyt, olyan rövid ideig tartott. A prologon abszolút időt futottunk, de a második gyorsasági rajtjánál megállt az autó. A kihajtásnál egy fogaskerék meghibásodott és ez okozta a problémát. Ez óriási kudarcot jelentett, de tudtuk, hogy az elvégzett munka nem volt eredménytelen. Megfelelt az elképzeléseinknek, hogy valahová nagyon az elejébe be lehet fénni az autóval.

**– Salgótarján...**

– Komoly felkészülés előzte meg a versenyt. Rögtön az első gyorsaságin hárman, Tóth Janika, Ranga Laci és én hajszálra egyforma időt autóztunk, de tele voltam korrigálható hibákkal, amit a második körben szerettem volna kijavítani. Mint később kiderült az autó futóműve túl sprődre sikerült és ezáltal nem csúszott, hanem a kanyarokban megemelkedett. Ennek köszönhettem, hogy beszorultunk a korlát alá és egy percet ott is töltöttünk. Úgy érzem egy ilyen baki után örülhetünk a második helynek, még akkor is, ha 95-ben mi nyertük a Salgó ralit.

**– Milyen hatással van rád, ha hirtelen az eredménylista harmincadik helyére kerülsz?**

– Még jobban késztet arra, hogy megmutassam mi rejlik bennem, az autómiban, a navigátoromban, és az egész csapatban. Sokkal előbb okozhatna görcsös vezetést, ha első helyen autóznék és azt kellene megtartanom.

**– Kassa...**

– Nem szeretnék túl sokat magyarázkodni. Egyszerűen beugrottunk az árokba. Valójában egy balos kanyarba gyorsan érkeztem, az autó keresztbe állt és nem reagált arra a korrigálásra, amit egy versenyen százszor megcsinálok. Mint utólag kiderült, és a felvételeken is látszik, volt egy bal hátsó defektünk és ezért lépett fel az

úgynevezett

tréler ef-

f e k -

t u s ,

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

hogy

jobbra csapott, balra csapott és becsapódtunk valahová. Egyébként a Kassai egy nagyon jól rendezett verseny volt.

**– Kisbér...**

– Érdekes volt. Ott gondoltam, hogy sikerül majd egy jó eredményt ková-

csolnunk, de rá kellett jönnöm, hogy valamit kezdenünk kell az autóval is, mert az akkor egy harmadik helyre volt elég. Ennek ellenére sikeresnek könyvelem el, mert az első háromban lenni mindig nagy eredmény.

**– Veszprém...**

– A változatosság kedvéért egy húsz márkás alkatrész ment tönkre, ami a turbó szabályozását volt hivatott elvégezni. A gyorsaságin szétpörgött a turbó és kénytelenek voltunk „ki ballagni” a szervizhez, ahol 17 perc alatt kicserélték. Útvonalhibapont nélkül, de ismét a harmincadik hely környékéről folytattuk a versenyt. Csökkent teljesítménnyel is sikerült

teljesítménnyel is sikerült

feljöttünk a harmadik

helyre. Ez a verseny bizonyos szempontból vízváltó volt, mert meggyőződésem, hogy versenyt nyerni csak úgy lehet, ha az ember gyorsaságit nyer és ez nekünk Veszprém

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

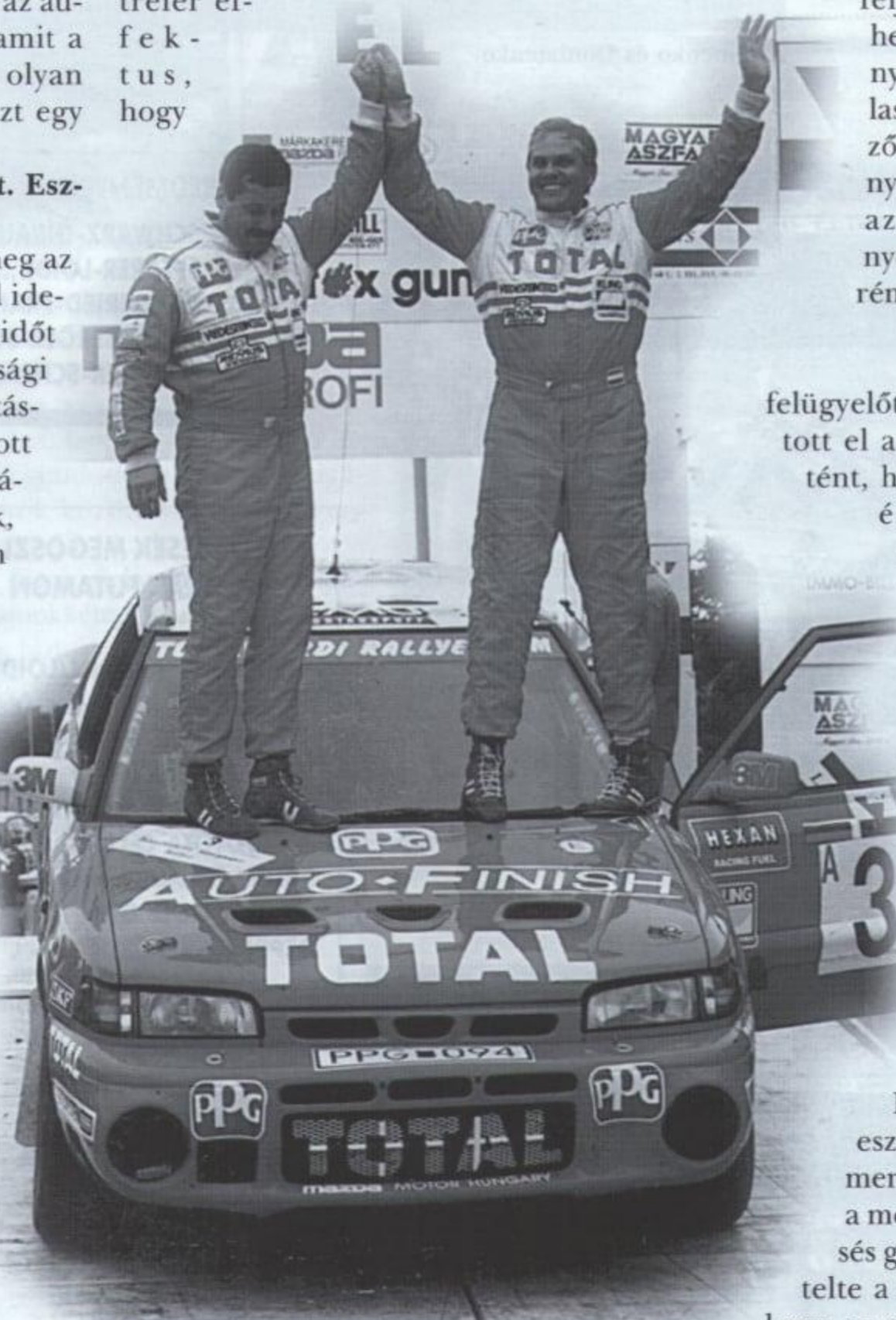
ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.

ben már sikerült.



zenhárom gyorsaságit megnyertünk, a navigátorom és jómagam is fegyvertényként könyveltük el.

**– Pécs...**

– Egy miskolci győzelem sokat nem változtatott volna a helyzetünkön, leg-

# Visszapillantó tükrökben: Erdi Tibor



feljebb nem harmadikak, hanem másodikak lettünk volna év végén. Így Pécsre négy pont előnnyel érkezünk, ahol szárazon a Ranga Laci jobb volt. Ez a teljesítmény év végén egy harmadik helyre volt elég.

**– Hogy áll a '97-es szezonod?**

– Szerencsére minden rendben van a csapat körül. Aláírt szerződésekkel rendelkezünk. Továbbra is élvezük a Total Hungária bizalmát. Marad az Auto Finish PPG., a 3M, a Vredestein és van még néhány aláírásra váró szerződésünk is. Fejleszteni fogunk az autón, megcsinálunk olyan dolgokat, amire '96-ban nem volt lehetőségünk, mert az autó megvásárlása komoly terhet jelentett az egyesületnek.

**– Meddig maradhat a Mazda?**

– Ez a típus '98-plusszos. Jövőre ilyenkor el kell döntenünk, hogy vállaljuk-e tovább, tudunk-e fejleszteni, vagy váltanunk kell. Nyolcadik évem jön a Mazdával, de elég sajnálatos, hogy ezt a magyarországi képviselőt nem veszi

elég komolyan. Persze élvezük a támogatásukat, de nem olyan szinten, ahol mi tartunk. Erre az autóra rendezkedtünk be, van a sport számára egy 130

négyméteres műhelyünk, két főállású szerelővel, Magdus Attilával és Radnó Miklóssal. Nekik és a csapat többi tagjának is köszönettel tartozom.



# Kettévált Évzáró autós motoros gála a MAMSZ

December elsején Kőbányán a Pataky Művelődési Központban tartotta rendkívüli és egyben utolsó közgyűlését a Magyar Autó és Motorsport Szövetség. A közel húsz éve működő szervezet szétválását autós és motoros szövetségekké az 1996. augusztus másodikán életbe lépett új sporttörvény tette szükségessé.

Mivel az autósok nemzetközi szövetsége, a FIA nem tagja sem a Nemzetközi Sportszövetségek Szövetségének (AGFIS), sem pedig a Nemzetközi Olimpiai Bizottságnak, az autós szervezet nem működhet tovább szakszövetségként.

Miután a közgyűlés kimondta a MAMSZ szétválását, a két új szövetség megtartotta alakuló közgyűlését. Az alapszabályzatok megvitatása és elfogadása után következett az estébe nyúló tisztségviselőválasztás, melynek eredményeképpen az alábbi személyek látják majd el az elkö-



Horváth Miklós

vetkező időszakban az autós és motoros szövetségek vezető funkcióit.

**Magyar Nemzeti Autósport Szövetség:** elnök Horváth Miklós, elnökségi tagok: Cserkúti József, Ferjancz Attila, Móczár Péter, Szamos Miklós, Szántó László, Szilágyi László Szakágvezetők: rali, Csizmadia Gábor, ralikrossz Dudás Gyula, tereprali Polgár László, autókrossz Somogyi György, gyorsasági autó Dancsó Pál, gokart Herczeg Lajos.

**Magyar Motorsport Szövetség:** elnök Balog György, ügyvezető alelnök Bulcsú Rezső. Szakágvezetők: salakmotor Daragó István, enduro és triálmotor Sasvári Sándor, motokrossz Czuczai Győző, túramotorozás Vértesi Zsolt, gyorsasági motor Bálint Gyula.

Karácsonyi ajándékként az elmúlt évekhez hasonlóan tavaly december végén ismét megrendezte évzáró gáláját a székesfehérvári sportcsarnokban a Talma Motorsport Egyesület. A hirtelen beköszöntő tél ugyan jónéhány érdeklődőt elriasztott az eseménytől, de így is többszázan érkeztek a kiállítással egybekötött versenyekre.

A programot a motokrosszozók kezdték, a tenyérnyi helyen, de annál ötletesebben kialakított pályán. Egyértelmű közönségsikert arattak a lelátó előtt elhelyezett ugratón bemutatott produkciók. Krosszosaink között szerencsét próbált néhány gyorsasági motoros is, nem kevés sikerrel. Közülük a legjobb eredményt Bitter Sándor és Talmácsi Gábor érte el.

Míg a különböző versenyek között átrendezték a pályát, mazsorettek gondoskodtak arról, hogy senki ne unatkozzék.

Második felvonásként gokartosaink futották le évzáró köreiket, de előtte újságírók és tévések mérkőzhettek meg Kesjár János bácsi gokartjaiban. Büszkék vagyunk, hogy az Amero Sportreklám különdíját a Navigátor Magazin csapata nyerte el.

A minimotorosok versenye a rengeteg nevező miatt eléggé elhúzódtott, így az érdeklődőknek nem maradt idejük, hogy kipróbálják vezetői tudásukat a gokartokban.

Valószínű, a rossz idő volt az oka, hogy mindössze néhány versenyautó és motor került kiállításra. Az egész napos rendezvény zárásaként lézer show-t láthattunk.

A gála főrendezője, Talmácsi István elmondta, hogy '97-ben nagyobb szabású, még színvonalasabb programot terveznek.



## ÉVZÁRÓ AUTÓS MOTOROS GÁLA, SZÉKESFEHÉRVÁR

### MOTOKROSSZ

1. TÓTH ÁDÁM
2. GRILLMAYER GÁBOR
3. ADAMEK IMRE

### GYEREKMOTOROSOK:

1. KISS KATALIN
2. SÜVEGJÁRTÓ PETRA
3. MÉSZÁROS MÁTÉ
4. TALMÁCSI GERGŐ

AZ ÉVZÁRÓ GÁLA MEGVALÓSÍTÁSÁBAN AZ EASY JEANS, A TOM TAILOR ÉS A PÓLUS CENTER NYÚJTOTT SEGÍTSÉGET A TALMA MOTORSPORTNAK.

## SZÉLVÉDŐ KLINIKA

NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!

Cégünk több éve üzemel és áll a lakosság szolgálatában. Tevékenységünk a GÉPJÁRMŰVEK SZÉLVÉDŐÜVEGEINEK JAVÍTÁSÁRA ÉS CSERÉJÉRE szakosodott, folyamatosan követve a legújabb technológiát!

**Vállaljuk:** oldal- és hátsó üvegek beszerzését és cseréjét, kavicstörött fényszórók szakszerű és olcsó javítását. Autóklub-tagoknak kedvezményt biztosítunk!

**További szolgáltatásaink:** gépjárművek CASCO-biztosítás alapján történő helyszíni kárfelvétel és kárigyintézés a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság ügyfelei részére.

GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA:

## SCHNELLGANG Bt.!

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni a többi biztosítótársasággal is!



Minden típusú gépjárművének üvegproblémájával forduljon a SCHNELLGANG Járműjavító Szolgáltató és Kereskedelmi Bt.-hez!

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89.

Tel.: (06) 60/339-409

*Biró Sándor cégalajdonos*



# A Trabantos lány: Magda Alíz



„Ez volt életem legszebb élménye” – mondta az előfutó, Magda Alíz a Miskolc rali céljában. A törékeny lány, törékeny autót vezetett nem éppen nőies stílusban. Mondhatnánk: elefánt a porcelánboltban, de ez Liza láttán nem lenne helytálló.

– Nem gondolod, hogy megkönnyebbülne a Trabi, ha inkább művészitornáznál?

– Lehet, de igazából az autósporton kívül más nem nagyon érdekel. Szeretek motorozni és nyáron sokat vízisízünk, de azért az sem művészitorna. Lassan négy éve versenyzek. Voltam már előfutó tereptúra és raliversenyeken, rengeteg túrán indultam és mentem pályán a Hungaroringen. Ott nem Trabanttal, hanem egy „A”-s Ladával. Szerettem volna folytatni, de sajnos az autó gazdája, Szajky István darabokra törte azt.

– Előfordult már, hogy legyőzted az „erősebbik” nemet?

– Ha túraversenyeken célba érek általában benne vagyok az első háromban. Ez az év elég jól jött össze, mert a Miskolc ralin is egy karcolás nélkül végigmentem. Ha megverek valakit, annak általában nem tetszik és nem azt mondja, hogy jól vezettem, hanem „jó az autód”. Úgy érzem, nem csak velem, hanem

valamennyi női versenyzővel így vannak. persze ezt nem veszem komolyan, mert ők úgyis mindig idegesebbek, mint én.

– Miért nem indultál a másodosztályban?

– Hát ezt én is szeretném tudni. Állítólag a szabály szerint nem járt licenc. Sajnos, ha egy nevezési listát végignézek kiderül, hogy ez a szabály nem mindenkire vonatkozott. A leginkább az fájt, hogy '96-ban mehetek utol-

Ha ralizni szeretnék, a licenc megint probléma lenne.

– Gondolom, a négy év alatt kijutott a bukásokból is. Estél már olyan igazi

„férfiasat”?

– A legnagyobb borulásomat navigátorként Gerőfi Gabinak köszönhettem. Egy Hévízgyörki versenyen olyan 90-100-al estünk orra a Trabival. A többi csak amolyan lassú, „nőies” borulás volt.

– Hogy állsz a navigátorokkal?

– Nincs állandó navigátorom. Egy ideig Tóth Szabolcs ült mellettem, és mentem már egy jó barátnőmmel Bordák Pirivel is, aki mellett a fiúk elbújhatnak.

– Lehet, hogy tévedek, de úgy gondolom, a hengerfejet azért nem te reszelgeted.

– Persze, hogy nem én. A motoromat Erdei Zsolt készíti és van egy pár barátom, akik a versenyeken segítenek. Azért egy kicsit én is értek hozzá. Egyébként az egész autóversenyzésben a legtöbbet a szüleimnek köszönhetem.

**Rohanó világunkban egyre inkább feledésbe merülnek azok az idilli képek, mikor csak mi, férfiak, asszonyok és barátnők nélkül üthettük el időnket autóversenyeken. A gyengébb(?)nem képviselői egyre többen vannak köztünk, de nem csak versenyzőként, hanem mint sportbírók és újságírók is felügyelik „szórakozásunkat”.**

jára a Trabantok és én nem lehettem ott a mezőny végén.

– Mit tervezel 1997-ben?

– Talán elérhető lesz egy Suzuki, de az „A”-s Lada is jó lenne, mert 2000-ig homolog. Ha a Suzuki nem jön össze, akkor megyek Ladával pályán, de ehhez is sok segítség kellene.

# Az újságíró: Tóth Anita

A Nemzeti Sport autós rovatának munkatársa. „Gátlástalanul” ismerkedik, mindenkiről mindent tud és a díjkiosztókon megtáncoltatja az autós és motoros társadalmat.

– Gyermekkorodban mi érdekelt a legjobban?

– Először focista akartam lenni, mert apukám fociedző. Akkor mondták, hogy nézzek valami nőiesebb szakma után, így kitaláltam, hogy elmegyek kamionsofőrnek, de végül újságíró lett belőlem. A közgazdasági szakközépiskola után beiratkoztam a József Attila Tudományegyetem pesti tagozatára, ahol harmadéves vagyok.

– Hogy kerültél a Nemzeti Sporthoz?

– Havas Henrik újságíróiskolájában kezdtem, ahonnan beosztottak gyakorlatra a Nemzeti Sporthoz. Tizennégyen kerültünk oda, ebből négyen maradtunk. Lelkes voltam. Mindenki a fociról akart írni, de oda nehéz bekerülni. Ráadásul a férfiak nem fogadják el, ha egy nő ír róluk. Ha egy férfi azt sem, de ha egy nő, azt aztán végképp nem.

– Jobb híján maradt az autósport?

– Jártam mindenhol tudósítani. Az autós rovatnál Tarpay László adott munkát. A gyorsasági motoros Steffka Gáborról írtam

egy cikket, aki jutalomból elvitt az első Hungaroring edzésre. Majdnem odafagytam a betonhoz, de megismerkedtem néhány emberrel, elmentem versenyekre. Később elvittek magukkal külföldre is. A többi jött magától. Ha valaki bekerül ebbe a társaságba, az nem tud elszakadni.

– Van kedvenc szakágad?

– Jaj, ne! Ebből sértődés lesz. Nincs kedvenc! Mindig az, ahol éppen vagyok. Elmegyünk egy versenyre és azt tudom élvezni. Bárkivel szívesen megyek bárhová. Imádom beszélgetni és „gátlástalanul” ismerkedem, ettől persze apukám infarktust kap.

– Előfordult már, hogy valaki megkért, írjal róla a lapban?

– Olyan van, hogy valaki felhív, elmondja mi történt velem, és ha érdekesnek találom, megírom. De még senki sem keresett meg azzal, hogy írjak róla mert szüksége van rá. Reklámriportokra van lehetőség, de az nem az én asztalom.

– Példakép...?

– Inkább azt mondanám, ki segített. Ha valakiről megjelenik valami, az azt mondja, hogy ennél jobb a világon nincs és nem jösz rá a hibáidra. Oroszlán Tibi volt, aki a második tereprali tudósításom után azt mond-



ta: „egész fejlődőképes vagy, még lehet belőled valaki”. Kellenek a visszajelzések, hogy legközelebb ne kövesd el ugyanazt a hibát. Ez nagy segítség.

– Volt-e különösen nehéz feladatod?

– Életem legnehezebb riportját Kamrás Károllyal készítettem, amikor visszavonult. Leültünk és kb. két perc alatt válaszolt a kérdéseimre. Ettől kezdve nem tudtam mit kérdezni, ő pedig nem mondott semmit. Kikapcsoltam a magnót, tovább beszélgettünk, így aztán lassan megtudtam mindent, amit szerettem volna. Tényleg kíváncsi voltam, milyen lehet a bukósisak alatt. Sajnálom, hogy csak akkor ismertem meg, amikor visszavonult.

– Ha most hirtelen lehetőséged lenne egy női vagy egy kulturális lapnál dolgozni, hogyan döntenél?

– Mindig sportlapnál akartam dolgozni és a Nemzeti Sport számomra etalon. Most nem mennék el sehová sem. Nagyon összenőttem az autósporttal.

# Rolf Schairer a kanyarok bajnoka

Mi a közös az autókrosszban és a ralikrosszban? Semmi és sok minden – fogalmazhatnék sommásan. Annyi azonban bizonyos, hogy mindkét szakág Divízió II. kategóriájában szinte azonos előírások vonatkoznak e karosszériás versenyautókra. Az autókrossz e kategóriája Európában igen népszerű, s az utóbbi időben nálunk is egyre többen állnak itt is rajthoz. Nem véletlenül! Hiszen nem mindennapi látvány, ahogy ezek az utcai autókra hasonlító gépek a laza talajon – nem ritkán összekocnva – küzdenek, dombra fel és le száguldanak. A ralikrosszhoz hasonlóan az autókrosszban is az Európa-bajnokság jelenti a legnevesebb versenysorozatot, hiszen világbajnoki futamokat még nem rendeznek. Nos, e szakág egyik legjelen-

döbentő. Jó lenne ezen mielőbb változtatni.

– Kérlek, mesélj valamit a pályafutásodról, különösen arról, hogy miért az autókrosszt választottad?

– 18 évesen, 1976-ban kezdtem el versenyezni a nemzeti bajnokságunkban. Nálunk nagyon erős ez a mezőny. Jellemző, hogy előbb lettem Európa-bajnok, mint nemzeti első. Borzasztóan élvezem az autókrosszt, mert szerintem ez a legizgalmasabb verseny. Régebben indultam ralikrossz és pályaversenyeken is, de nem éreztem igazán jól magam. Nekem az autókrossz fekszik a legjobban. Úgy gondolom, hogy elsősorban jó talajú, megfelelő szélességű pálya kérdése, mennyire látványosak és izgalmasak a versenyek. Ahol jó és érdekes pályák vannak – mint

például Franciaországban, Csehországban, Litvániában –, ott 30-40 ezer ember is kint van egy-egy nemzetközi futamon és az atmoszféra csodás.

– „Szöcskével” próbálkoztál már?

– Nem. Versenyen mindig csak felépítményes autóval indultam.

– Említetted, hogy otthon még

nem nyertél bajnokságot. Mi készítetted mégis arra, hogy EB-n induljál?

– 1992-ben behívtak a Német Sporthivatalba, ahol közölték velem, hogy – ismerve addigi pályafutásomat – támogatnák, ha nemzetközi bajnokságokon indulnék (Szövetség figyelem!). Először 1993-ban Franciaországban álltam rajthoz, s megelőztem az akkori Európa-bajnokot. Ezt követően csapatom és szponzoraim biztatására megcéloltuk az Európa-bajnoki futamokat. A felkészülés körülbelül egy évet vett igénybe. 1994-ben két EB-futamot tudtam elindulni, Ausztriában második, Olaszországban első let-

## NÉVJEGY

**Születési dátum:**  
1958. június 5.

**Csillagjegy:** Ikrek.

**Születési hely:**  
Strassberg.

**Lakóhely:**  
Strassberg.

**Magasság:** 180 cm

**Testsúly:** 80 kg (verseny: 75 kg)

**Családi állapot:** Nős, két kislánya 6 és 10 évesek.

**Hobbi:** Autókrossz.

**Szakma:** Autókereskedő.

**Mi akart lenni gyermekkorában?**  
Autóversenyző.

**Hogy nevezi a felesége?** Ritkán „Kincsemnek”.

**Első autója (utcai/verseny):** NSU TT/Renault 8 Gordini.

**Milyen autója van most (utcai/verseny)?** Mercedes/VW Golf III.

**Példaképe:** Schumacher.

**Kedvenc étele, itala:** Spagetti, Unicum.

**Kedvenc zenéje:** Dire Straits.

**Kit ismerne meg szívesen?**  
Gorbacsovot.

**Melyik film hatott Önre a legjobban?** Philadelphia – Tom Hanks.



több alakja, a Divízió II. 1995. évi Európa-Bajnoka, tavalyi ezüstérmese, a német Rolf Schairer adott exkluzív interjút a Bánkúti Racing Team-nek.

– Rolf, te meglehetősen sokszor fordulsz meg Magyarországon. Ennyire szereted országunkat?

– Mivel a civil életben is autókkal foglalkozom, elsősorban a munkám miatt vagyok itt ilyen gyakran. De nagyon szeretem a magyar emberek mentalitását, barátságosságát és nem utolsó sorban a magyar konyhát. A mostanában tapasztalható szegénység viszont számomra meg-

tem. 1995-ben végre sikerült végigversenyezniem a teljes évadot, és sikerült megnyernem az EB-t. Idén nem tudtam mindenhol elindulni, s a szerencse sem állt mindig mellett, így a második helyen fejeztem be a versenysorozatot.

– Milyen terveid vannak a '97-es évre?

– Építjük az új autót, amivel természetesen ismét nyerni szeretnék.

– Mondanál valamit az új autódról?

– Összkerék hajtású VW Golf III-as. A négyfokozatú sebességváltó és a hátsó hajtás Porsche 911 típusú. Az autó önsúlya 820 kg.

– Melyiket tartod életed legizgalmasabb versenyének?

– A tavalyi litván EB-futamot. Az első selejtező után tönkrement a váltó III. fokozata. Fel akartam adni a versenyt, de a szerelők a két futam között kivették a váltóból ezt a fokozatot, így a következő két selejtezőben három fokozattal mentem, s döntőbe jutottam. És mit látott a döntőben a 30 ezer néző? Azt, hogy egy „őrült versenyző” üveg-hangig pörgetve a motort száguldozik a pályán. A tömeg őrjöngött, mert nem tudta, hogy most mi van? Nem kell mondanom, hogy ez az „őrült” én voltam. Az történt ugyanis, hogy a rajt után az első kanyarban a második sebességi fokozatból se le, se fel nem tudtam kapcsolni. Csak a II. fokozatom

maradt a hátralévő 9 körre. Szerencsémre az egy technikás pálya, ráadásul az eső is esett. Amit elvesztettem az egyenesekben, azt a kanyarokban pótoltam. Természetesen a motort extra fordulatszámon pörgettem, de kibírta. Bármennyire is hihetetlen, 2 m előnnyel első lettem.

– **Úgy tudom, hogy sikereid nagy részét a kanyartechnikádnak köszönheted.**

– Mivel a mezőnyben erősebb autók is indulnak, kénytelen vagyok a kanyarokra koncentrálni, és ott ledolgozni az erőkülönbséget. Te jól tudod, hogy a laza talajon még lényegesebb a kifogástalan vezetéstechnika.

– **Verseny közben gyakran előfordul, hogy összeérnek az autók. Volt már komolyabb sérülésed?**

– Igen, egy volt. Tavaly az utolsó előtti EB-futamot Melkben megnyertem, s amikor a pezsgőlocsolásnál leugrottam a dobogó tetejéről, elszakadt az Achilles-inam. Láthatod, hogy az autókrossz egy veszélyes sportág! Szerencsére a bajnokságban olyan előnyöm volt, hogy – bár az utolsó EB-futamot a kórházból néztem – pontszámomban már egyik ellenfelem sem tudott behozni.

– **Van-e példaképed és kit tekintesz legnagyobb ellenfelednek?**

– Příkladképem és egyben jó barátom az orosz Boris Kotello, aki ugyan az elmúlt idő-

ben azt hiszem, csak kétszer győzött le, de amit ő a négykerék hajtású Samarájával csinál, az fantasztikus. Mindent tud az autóvezetésről, szíve, esze, keze van hozzá. Jelenleg legnagyobb ellenfelem pedig honfitársam, Manfred Pommer.

– **Melyik elismerésnek örültél a legjobban?**

– Tavaly év végén a legsikeresebb német autóversenyzőknek fogadást rendeztek. Ott volt Schumachertól Bieláig mindenki, aki az évben eredményes volt. Mindenkinek a versenyeiről bemutattak egy rövid filmet. A vetítés után odajött hozzám H. H. Frentzen (szerk.: Forma I.) és azt mondta: „Nem hittem volna, hogy sárban ilyen gyorsan is lehet menni”. Nekem elsősorban egy másik versenyző véleménye az értékmérő.

– **Magyarországon még nem indultál versenyen. Elképzelhetőnek tartod, hogy egyszer ellátogass hozzánk?**

– Hogyne, örömmel. Ha meghívtok és az időpont nem ütközik a versenynaptárommal, szívesen elindulok akár autókrossz, akár ralikrossz versenyen.

*Ich wünsche allen Lesern der Zeitschrift Navigátor frohliche Weihnachten und ein gutes Neues Jahr.*

*13. 12. 1996*

*Rolf Schairer*

A Navigátor folyóirat minden olvasójának Kellemes Karácsonyt és boldog Új Évet kívánok. Rolf Schairer

– **Mit tanácsolsz a kezdő magyar autóversenyzőknek?**

– Azt, hogy legyenek őszinték, mert ez a legfontosabb. Legyenek őszinték magukhoz, és ne fogják másra, ha nem sikerül nyerni. Ez nem egyszerű! De ez a legfontosabb, mert az ember csak akkor tudja kijavítani a hibáit, ha őszintén szembenéz velük.

– **Rolf, köszönöm, hogy első magyar interjúdat nekünk, illetve ennek a fiatal lapnak adtad.**

– Én pedig boldog új évet kívánok a Navigátor minden olvasójának.

Bánkuti Gábor

# Autókrossz díjkiosztó



Aki a díjat átadja, Neményi Béla



Bár az utolsó versenynek már rég vége volt, a bajnokság autókrosszosainknál sem zárult még le. A szakág díjkiosztó ünnepségét a Dömsödi Autókrossz szakosztály rendezésében november 16-án Ráckeven, a Savoyai kastélyban tartották, ahol patinás környezetben,

vették át díjaikat a csoportok helyezettei. Reméljük az évvárón uralkodó jó hangulat idén a pályákon is tapasztalható lesz majd. A bajnokság végeredményét előző számunkban közöltük.

Az első három helyezett csapat



Ifjúsági Kupa:  
I. Szerezla Zsolt,  
II. Miklós Rita  
III. Keszter György

# Petro Canada kupa tereprali OB Esztergom

A versenyzők többsége az esztergomi terepralit, ami 1996. november 9-10-én zajlott, az év legjobb megmérettetéseként tartotta. Szépszámú nevező, köztük tizenegy amatőr próbálta leküzdeni a távot Esztergom környékén. A versenyzők elmondása szerint jók voltak a pályák és pontos volt az útvonalleírás is. Dakari hangulatot idézett, mikor Szobnál komppal kelt át a mezőny a Dunán. A verseny eredménye nagyban befolyásolta az év végi helyezéseket, így mindenkinek sietnie kellett. Az év vége közeledtével néhány páros anyagi problémákkal küzdött, így hiányzott a rajttól a Felfalusi-Érczes duó is. Többen kíváncsian várták, hogy az előző versenyen kitűnő időket autózó Lamboy-Bertalan páros mire lesz képes. Szívük mélyén biztosan nem erre számítottak, hiszen Lamboyék az első napon kiesésükig magabiztosan vezettek. Gál Babának

Benyó Miklós és  
Rack György fékúton



ezúttal Fülöp Imrével az oldalán sikerült el-  
tévednie, ami meggátolta őket egy esetleges  
győzelemben, de nem jártak jobban Tüskés-  
ék sem. Selmecziék az első nap végén már  
félíg kezükben érezhették a bajnoki aranyat,  
mert két másodperccel vezettek az igencsak  
jó formában autózó Benyó-Rack duó előtt.  
A harmadik helyen a G-Roby-s Mitsubishi-  
vel a Birgés testvérek fejezték be az első na-  
pot. Autójuk rakoncátlankodott, ezért éjsz-  
aka a navigátor, Gábor irányításával meg-  
generálozták a motort. A művelet jól sikerült,  
csak a benzinkutasok véletlenül gázolajat töl-  
töttek az autóba. Szerencsére nem tankolták  
tele, de így is eléggé füstölt. Ismét érdekes  
dolgok történtek egy vízi átkelésnél, ahol

Nemcsak komppal  
kellett átkelni a vízen

## Bártfai

AUTOMATA SEBESSÉGVÁLTÓ ALKATRÉSZ KERESKEDÉS ÉS JAVÍTÁS.

1107 BUDAPEST, GÉM U. 3.

TEL.: 260-18-57, 06-20/351-892

FAX: 251-78-05

NYITVA: 8-12, 14-17



ezúttal a Barcza-Kovács párosnak járt volna a képzeletbeli különdíj. Év vége felé egyre jobb formába lendültek a Bánáti-Árkai és a Szentgyörgyi-Preszner párosok, utóbbi azonban nehezen tudja felvenni a versenyt az erősebb autókkal. A Tóth testvérek az ötödik helyen autóztak a nehéz, de megbízható Range Roverrel.

A második nap első szelektív szakaszán Gál Babáék feltűnően jó időt értek el, aminek következményeként a felügyelőtestület törölte a szakaszt az értékelésből. Az Esztergom raliból jól ismert Strázsahegy kétszer szerepelt a programban. A második körben felbátorodtak a fiúk, így akadt kaland bőven. Kéry Szilveszter és Vonnák András nagy igyekezetében oldalára borította a piros Range Rovert, de miután talpra állították, mégis



Az autósok legjobbjai



**EREDMÉNYEK**

**AUTÓSOK**

1. BENYÓ MIKLÓS-RACK GYÖRGY .....	ROVER-AUDI .....	41:58
2. SELMECZI GYÖRGY-JUTASSY JÓZSEF ...	ROVER-AUDI .....	42:17
3. BIRGÉS GÁBOR-BIRGÉS SÁNDOR .....	MITSUBISHI PAJERO .....	43:47
4. BÁNÁTI GÁBOR-ÁRKAI ANDRÁS .....	MITSUBISHI PAJERO .....	44:05
5. GÁL ISTVÁN-FÜLÖP IMRE .....	SSANG YONG MUSSO ....	44:54

**MOTOROSOK**

1. NÁDOR ISTVÁN .....	KTM .....	49:57
2. NAGY LÁSZLÓ .....	HONDA .....	1:07:01
3. KEREKES GYÖRGY .....	HUSQVARNA .....	1:08:43
4. KMETTY GYÖRGY .....	KTM .....	1:18:07
5. SASVÁRI SÁNDOR .....	YAMAHA .....	2:29:12

Kéryéknek szükségük volt egy kis segítségre

beérték a célba. A nézők szórakoztatásáról gondoskodtak a Tóth testvérek és a Barcza Kovács kettős is, akik a kanyarodáshoz általában csak kettő kereket használtak és átugráltak egy-egy töltésen is. A szerencse legjobban Benyó Miklósnak és Rack Györgynek kedvezett, akik megnyerték a versenyt a bajnokságban vezető Selmeczi-Jutassy páros előtt. A harmadik helyet kitűnő teljesítménnyel a Birgés testvérek, Sándor és Gábor szerezték meg a „dízel” Pajeroval. A motorosoknál Nádor István a többieknek esélyt sem adva nyerte meg valamennyi szelektívet és ezzel a versenyt is. A második Nagy László Hondával, a harmadik Kerekes György Husqvarnával lett a Petro Canada kupán.

Kollár Attila

Barczáéknek két kerék is elég volt



# „...ha van út, ha nincs, be kell fordulnom”

Gál István, közismertebb nevén „Baba” hosszú évek óta a hazai autósport meghatározó egyénisége. Több szakágban nyert már bajnokságot. 1993 óta a tereprali versenyeken riogatja az őzeket. A hazánkban kevésbé ismert sportról beszélgettünk vele.

– Már jónéhány évet eltöltöttél az autósportban, így van összehasonlítási alapod. Melyik szakág nyújtotta számodra a legtöbbet?

– Minden sportág száz százalékos embert kíván. Valamikor ralival kezdtem, hegyi versenyzéssel folytattam, a pályába is belekóstoltam. Ralikrosszban szép eredményeket értem el, de nekem igazából a tereprali adta a legtöbbet. Ez annyira összmunka, annyira próbára teszi a versenyzőket és az autót is, hogy egy óriási élményt jelent számomra. Tudni kell, hogy a terepraliban a sofőr csak a harmadik. Első az autó, mert annak mindent ki kell bírnia, második a navigátor, mert nem tévedhet el, és én vagyok a harmadik, csak ott ücsörgök és megyek jobbra-balra.

– Mit kell tudni erről a sportról?

– Ez egy olyan szakág, amely szerintem napjainkban anyagiak tekintetében a legelérhetőbb. Tudniillik tréningezési lehetőség nincs, a verseny titkos útvonalakon zajlik. Általában a verseny gépátvételén kapjuk meg az itinert. Talán leginkább a ralihoz hasonlít, csak mi terepjárókkal versenyzünk. Szelektív szakaszoknak hívják azokat a részeket, ahol nálunk az időeredményeket tudják mérni. Ez gyakorlatilag a gyorsasági szakaszok felel meg. Ezek nem lezárt pályák, mert erdőn, mezőn keresztül megyünk, és ebből adódik az a számtalan váratlan helyzet, mellyel meg kell küzdenünk. A szelektív szakaszokon alakul ki a végső sorrend. Az összekötő útvonalakon minden úgy történik, mint a raliban, két időellenőrző között teljesíteni kell a távot.

A köztudatban az él, amit a tévében szoktak látni Somogybabodról, meg innen-onnan. Az a tuskókon átkelés, meg sárban elmerülés nem tereprali, hanem az Off Road-nak egy másik fajtája. Az inkább a közönségnek van és ilyen hétvégi hakni. A tereprali jobban az autózás felé orientálódik és leginkább a ralihoz hasonlít.

– Mióta létezik nálunk ez a szakág?

– 1993-ban írtak ki először magyar bajnokságot, amit rögtön sikerült is megnyernünk. Előtte különböző kupákat rendeztek. A hazai terepjárózás népszerűsítésében fontos szerepet játszott Fülöp Imre, a 4 WD klub vezetője. Biztosan többen emlékeznek a Mavad ralira, ami egy többnapos nemzetközi verseny volt. Németek, olaszok, osztrákok és magyarok indultak a Hősök teréről nagy csinnadrattával és néhány nap múlva összetörve, sárosan értek célba. Ez egy teljesen más világ. Én magam, mikor tíz év kihagyás után újra versenyautóba ültem, mindjárt a harma-

dik kanyarban estem egy nagyot, mert a rali-ból merített tapasztalatokkal próbáltam végigmenni a kisbéri pályán. Más tempót kell választani, és más súlyponton kell autózni, mint a raliban. De miután ezeket az autókat nagyon biztonságosra építettük, nincs nagy baj, ha valaki felborul.

– Mi történik az autóban egy szelektív szakaszon?

– Egy kész itiner alapján autózunk, ami a szelektív szakaszokon még pontosabb. Amint visszszámoltak gyorsaságiként megyünk, de a kanyarok nincsenek felírva, mint a raliban, bukkanókkal meg ilyesmivel. Mi félig meddig vakon megyünk, ha egy bukkanó következik, akkor mindketten figyelünk, hogy mi jön utána. A veszélyes pontokat az itinerben jelölni szokták. Értem azt a veszélyes ponton, ha egy bukkanó után van egy derékszögű kanyar, egy patak vagy egy híd. Tíz méteres pontosságú műszerünk van. Elrajtolunk és a Tibi azt mondja: „Háromszáz méter után egy T-elágazó jobbra”. Ez egyértelmű, de azt, ami a háromszáz méteren belül van, nekem kell feldolgozni, úgy, hogy odaérjek. Ha nagyobb távolság van, vagy egy rafináltabb jel, mondjuk Y-ba jobbra, amit nem látunk, mert a

bokrok között van, akkor visszszámol. Vár öt-száz métert, aztán elkezd: „még 200, még 100, még 50 és most jobbra!” Na most: ha van út, ha nincs be kell fordulnom, mert ő azt mondta. Gyorsan csak így lehet menni, mert ha megállsz gondolkodni, hogy ez az a két fa vagy az erdőben másik két fáról van szó, az nem jó. Itt kell bízunk a rendezőkben, hogy komolyan vették a dolgot és pontos itinert készítettek.

– Nem csak a rendezőben, hanem a navigátorban is kell bíznod. Mit veszel figyelembe a navigátor választásnál?

– El kell hinnem, hogy nem számolta el és jól értelmezte a jelet. Miután én is és a csapatom is nagyon eredménycentrikusak vagyunk és elég sokat áldoztam erre az egészre, szerettünk volna olyan navigátort, akinek nem kell mindent magyarázni. Miután Oroszlán Tibi raliban megy a testvérelével, ebben a tekintetben profi. Talán Magyarországon a legtöbb versenyen ő ment. Annyi pilóta mellett ült már, hogy borzasztó nagy rutinnal csinálja ezt a dolgot. Sok mindenre kell figyel-

nie. Gyorsan megyünk, néznie kell a műszert, értelmezni a jeleket, ami egy kezdővel nehéz lett volna.

– Mennyire lehet titokban tartani ezeket az útvonalakat?

– Én azt vallom, hogy nem ezt a játékot játszánám, ha tudnám merre kell menni. Az emberekben mindig van egy kis szálka, hogy ki kinek a haverja vagy egyesülete, de nem hiszem, hogy ezzel valaki visszaélne. Azt hiszem, hogy a pálya útvonala Magyarországon még tényleg titkos. Akarva akaratlanul ismétlődnek pályák, mert elég kis ország vagyunk, de nem hiszem, hogy jó lenne, ha ezt valaki megjegyezné, mert egy pályán belül is rengeteg variáció lehetséges. Erre nálunk is volt már példa, hogy arra mentünk, amerre én gondoltam és három perc hátrányba kerültünk. Azért mindig vannak zöngék, mert ha val-

kinek egy hatvan kilométeres szelektíven adsz egy másodpercet, és a következőn kapsz két percet úgy, hogy nem hibáztál, az mindkinek gyanús. Ilyen van külföldön is. Romániában a Bártfai Pistának az egyik szakaszon majdnem nekiment egy román, akit hat perccel később indítottak. Oldalról eléugrott és mikor panaszkodtunk azt mondták: „Volt tábla? Nem volt. Volt szalag? Nem volt. Hát akkor, ...arra megy, amerre akar.”

– Ha már szóba jött. Miben más egy külföldi verseny?

– Magyarországon napi kétszáz kilométert megyünk, míg a Trans Kárpátián három nap alatt kétezret. Itthon általában húsz kilométer egy szelektív, ott nem ritka a hetven kilométeres sem. Kétszáz kilométer alatt nem hibázhatsz, mert annyira jó autók és

olyan jó pilóták vannak, hogy nem tudod behozni. A román versenyen az első napon vezettünk negyven perccel. Másnap eltévedtünk közel negyven perccel, de még mindig vezetünk. A végére aztán több, mint egy órával nyertük a versenyt. Mikor az ember három napig egyfolytában az autóban ül, az már a testének részévé válik és olyan dolgokat képes megcsinálni, amit egyébként soha. Hosszú távon az ember nem olyan görcsös. Azért nem tudtam a ralikrosszt sem igazán magamévá tenni, mert mire bemelegedtem, már le is intettek.

– Mit tanácsolsz annak, aki el akarja kezdeni a terepralit?

– A tereptúra mindennek az alapja. Ez egy nagyon érdekes játék. Mindenkinek élmény, ha befejez egy versenyt, sikeresen teljesíti a távot. Itt meg lehet szerezni az alapokat. Fontos, hogy ne úgy vágjon neki, hogy én most leverek mindenkit, mint a lakatot, mert könnyen csalódás érheti. Egyébként akár én, akár a többiek, szívesen állunk bárki rendelkezésére. Mert az a jó, ha minél többen vagyunk, és van kivel küzdeni.



# Terepbuli Szandán

Az úgy történt, hogy az évvégi versenynek meghirdetett Pécsi tereprali a vadászat miatt elmaradt. Fülöp Imre a szakág hazai meghonosítója és fáradhatatlan „mindenese” úgy látta, hogy nem lenne tisztességes dolog így befejezni az évet és az utolsó pillanatban összehozott egy versenyt Szandán.

Már a rajt előtt sejtettük, hogy a többnapos esőzés nehéz feladat elé állítja a mezőnyt, de arra senki sem számított, hogy az autók még az első szelektív szakaszig sem jutnak el. Miután a sárban elakadt autókat egy traktor kisegítette szorult helyzetükből, újra rajtoltatták a mezőnyt, kihagyva a versenyből az ominózus szakaszt. Terepralisaink újfent nem jutottak messzire, mert néhány kilométer múlva ismét kifogott rajtuk a kitűzött feladat. Akadtak azonban versenyzők, akik megtalálták a megoldást és a járható utat. Közben a felügyelőtestület lefújta a versenyt, de ez a hír nem juthatott el mindenkihez, mert néhányan végigmentek az útvonalon egészen a célig. Hogy miért a nagy felháborodás? Ha a versenyt nem értékelik, mivel a felügyelőtestület visszarendelte a mezőnyt Selmeczi György és Jutassy József 1996 tereprali bajnokai. Ha azonban beleszámít a bajnokság végeredményébe a szandai tereprali, ahol Benyó Miklós Rack Györggyel elsőként ért célba, akkor ők állhatnak a dobogó legfelső fokára. Érthetőek tehát az indulatok.

A szakágvezetés január hatodikán összeült, hogy még egyszer megvitassa a történeteket. A döntés: a versenyt nem értékelik. A szezont néhány versenyzői véleménnyel zárjuk le.

**Birgés Gábor:** Véleményem szerint az év legjobb versenye lett volna, pontos volt az itiner és jók voltak a pályák. A mezőny elejéből hiányzott a tenniakarás, mert amikor a felvezető autó elakadt és elzárta az utat, mindenki megállt és nem segített. Az útvonal teljesíthető lett volna, de mivel a felügyelőtestület lefújta a versenyt, leadtuk a me-



netlevelünket és a harmadik szakaszon már nem indultunk el.

**Selmeczi György:** Az eső miatt járhatatlan utakon az előfutó is elakadt. Miután egy traktor kihúzott mindenkit, kimaradt egy szelektív szakasz és az itiner 144. kilométerétől indították újra a versenyt. Nyolc kilométert mentünk, mikor egy horhosban ismét megállt az előfutó a szelektíven. Legközelebb a 166. kilométertől indulhattunk volna újra, az ősztáv pedig 199 kilométer volt. Érthető, hogy lefújták a versenyt.

**Benyó Miklós:** Igazi, hagyományos tereprali pályák és pontos itiner volt a versenyen. A rossz idő, az eső megnehezítette a dolgunkat, de teljesíthető volt az útvonal. Ez a jó oldala. A rossz: a sokadszorra hibázó felügyelőtestület ismét hozott egy rossz döntést. Leállították, majd újraindították a versenyt, és végül a leállításról nem tudott minden versenyző, köztük mi sem. Egy meleg irodában született döntés arról, hogy járhatók-e az utak. Sze-

retem ezt a sportot, de amíg nem lesz rend és a vezetésben hozzá nem értő emberek is tevékenykednek, nem biztos, hogy akármikor indulni.

**Bártfai István:** Nem értek egyet sem az akkori, sem pedig a mostani döntéssel.



Úgy gondolom, a felügyelőtestület nem járt el körültekintően. Az irodában született döntés arról, hogy mi történik a pályán. Rossz időben, rossz helyen lett rendezve a verseny, így végül olyanok nyertek, akik nem is akarták, hogy ez meglegyen.

**Rack György:** A szandai versenyen hibákat hibákra halmoztak. Szerencsétlenül alakult, hogy hirtelen meg kellett rendezni ezt a versenyt. Reálisan nem lehet befejezni egy bajnokságot, ha az utolsó futam ilyen-olyan okoknál fogva elmarad. Jó volt az itiner. Mi nagyon célba akartunk érni és ezért célba is értünk. Voltak párosok, akik hamarabb feladták. Nem ez volt az első alkalom, hogy kis híján járhatatlanok voltak az utak, annyira azért mégsem lehettek azok, mert mi is eltaláltunk. Nekünk a verseny végéig senki nem mondta, hogy közben lefújták azt, engedtek bennünket versenyezni. Nem tartom korrektnek, ha enélkül nem nyerünk bajnokságot, de azt sem, ha úgy leszünk első, hogy a többiek kiálltak.



## • NAVIGÁTOR RIPOORT

Rack György. Azon navigátorok egyike, akik élményeiből akár egy könyv is kikerekedne. A versenypályákon eltöltött húsz év alatt a bogárhátú Volkswagentől, a BBK-korszakon keresztül egészen a gyári Lanciáig eljutott. Komoly sikereket tudhat magáénak terepraliban. Munkája miatt egyre kevesebb ideje jut a versenyzésre, így álma, az abszolút bajnoki cím raliban egyre távolabb kerül tőle.

– Kevés olyan ember van a mezőnyben, aki mellett még nem ültél. Hogy kezdődött?

– Ha jól emlékszem 1976-ban kezdtem a budapesti Volkswagen szervizben dolgozni, ahol Petró Lajos egy „bogárból” épített rali-autót. Tévékenyen részt vettem a munkában, így beülhettem a jobb oldali ülésre. Először és utoljára a Nyírség ralin indultunk, mert sajnos ez az autó nem volt alkalmas a versenyzésre. Terepraliban Selmeczi Gyuri kért meg először, hogy üljek be, mikor a navigátora egészségügyi problémák miatt nem tudott indulni. Elmentem vele és nagyon megtetszett az is. Tavaly egész évben Benyó Mikinek navigáltam, csak akkor ment mással, mikor egy darabig Amerikában voltam.

– A legtöbb időt Ebi (ifj. Faragó Szabó András) mellett töltötted.

– Igen. Először a Ferjancz féle Lanciával versenyeztünk, aztán megkaptuk a gyárit. A



# „...a világ legjobb navigátora is

következő évben alá kellett volna írnom, hogy több mint száz napot tudok a versenyzéssel foglalkozni. Ez a felkészülést, versenyeket és a szponzor által elvárt egyéb megjelenési kötelezettségeket jelentette volna, de sajnos a munkám miatt nem tudtam vállalni.

– 1996-ban kiségtetted a navigátorhiányban szenvedő Szeleczy Tamásnál és Konta dokinál is.

– Szeleczy Tomi a Salgó rali előtt keresett meg. Elmentünk tréningezni, de elég nehezen tudtam a munkámat összeegyeztetni az ő edzésigényével. Szívesen mentem vele és jól éreztem magam. Nagyon határozottan csinálja és úgy megy az autó, ahogy Ő akarja. Tamás borzasztó sokat edz és mivel mindketten üzlettel foglalkozunk, ezt szinte lehetetlen volt megoldani. Volt, hogy ő késett a

munkája miatt, de olyan is, hogy nekem jött közbe valami. A barátság azóta is megvan közöttünk.

Konta doki kényszerhelyzetben volt és megkért, hogy menjek vele. Két versenyen indultunk, de nem volt szerencsénk, mert egyszer műszaki hiba, egyszer pedig egy kicsúszás miatt estünk ki. Ugy néz ki, hogy a Doki abbahagyja, így számomra a ralinak ismét nincs folytatása.

– Azt mondják minden sofőr más. Hogy sikerült mindegyikhez alkalmazkodnod?

– Ez nehéz kérdés, mert szerintem két dologból tevődik össze. Az egyik a szakmai oldala, hogy az autóban hogy értjük meg egymást. Tényleg mindegyik másképp csinálja, de valószínű azért mert már nagyon sok versenyen és több pilótának navigáltam. Egy jó edzés után vissza tudom adni azt az információt, amire szükségük van. Úgy érzem, rendelkezem akkora rutinnal, hogy nem kell nézegetnem, a sofőr mit csinál. Akkor sem nagyon nézek fel, ha mondjuk keresztbe csúszik az autó. Ugyanúgy mondom tovább az itinert. Ez egyébként csak akarás kérdése. Az alkalmazkodás másik, emberi oldala mindig csak később derül ki. Azt, hogy egy tíznapos együttlét során mennyire jövök ki valakivel, előre nem tudhatom. Nálam a vezetői tudás és a hozzáállás egyaránt számít.

Terepraliban Benyó Miklóssal







„tévedhet”

– Bármennyire is navigátor vagyok, mindig kacsintgattam a másik oldal felé. Edzésen elmondom a véleményemet, de név szerint nem szoktam senkire hivatkozni, hogy így fordul, vagy úgy fordul. Mindenkinek kell, hogy legyen saját stílusa. Én csak az itinerkészítésben segítek. Ha kevés információt diktál, akkor kiegészítem.

– **Mennyi időnek kellett eltelnie, hogy igazán tapasztaltnak érezd magad?**

– A kezdeti időszakban sokat jártunk BBK-futamokra és Mitropa Kupa versenyekre. A nyolcvanas évek elején Magyarországon hosszabb ralikat rendeztek és kétszer voltam Szovjetunióban is. Ezeken a versenyeken nagyon sok tapasztalatot szereztem, mert nem a megszokott pályákon versenyeztünk. Volt, hogy felhívtak telefonon, mert a „Kokó”-nak nem volt navigátora Bulgáriában. Repülőre szálltam, kint beültem mellé és a mások által felírt itinerből mentünk ezerkétszáz kilométert.

– **Gondolom, a versenyautóban eltöltött évek alatt előfordultak kisebb-nagyobb hibák is.**

– Bármennyire is kellemetlen, mivel emberek vagyunk még a világ legjobb navigátora is tévedhet. Történtek számlási hibák, de megesett az is, hogy mivel háromszor ugyanabból az irányból kellett behajtani az időellenőrzőn keresztül egy szervizpontra, negyedszer nem néztem az itinert és addigra megfordították. Késtünk két percet. Ilyesmi előfordult, de olyan nem, hogy az én hibámból dobtuk volna el az autót.

– **Mennyire nőtt hozzád ez a sport?**

– A munkám miatt már többször abbahagytam, de valamiért mindig visszatértem. A

tereprali azért nőtt a szívemhez, mert nem lehet tréningezni és az időm sokkal inkább engedi, hogy azt műveljem. A nagy szerelmem azonban a rali.

– **Mit tanácsolnál a kezdőknek?**

– Én minden kezdőt elküldenék egy vagy két évre terepralizni, mert az sokkal jobban megkívánja a navigátort, mint a rali. A rajttól egészen a célig olyan feladatom van, amit a sofőr nem tud nélkülözni. A ralit a sebes-



Egy kis megbeszélés Lamboy Lászlóval

ség miatt szeretem. Itthon már annyira ismeri mindenki a gyorsaságikat, hogy csak egy ritmust kell adnom, a vezető megerősítése szükséges. Persze ezzel meg lehet nyerni, vagy el lehet veszteni egy versenyt, ha lendületesen tudunk autózni, vagy a túlzott lendületet vissza tudjuk fogni.

– **Húsz év alatt mi volt a legszebb élményed, amit az autósporttól kaptál.**

– Azt hiszem a közelmúltban, mikor megkaptuk a gyári Lanciát. Kimentünk Olaszországba tesztelni. Alessandrini vitt engem is és megnézte, hogy Ebi mit csinál az autóval. A Budapest ralin indultunk először. A rajt előtt egy órával kaptuk meg a Lanciát és sikerült Ranga Laciék mögött másodiknak lennünk. Úgy érzem, az nagyon szép siker volt.

– **Mi az álmod navigátorként?**

– Az eltelt hosszú idő alatt soha nem sikerült raliban abszolút bajnoki címet nyernem. Faragóval közel voltunk hozzá, de az a fél év, amit a gyári autóval versenyeztünk, kevés volt ehhez. Úgy érzem, ez az álom egyre távolabb kerül tőlem. Sokkal több időt kellene a ralira szentelnem, akkor talán még elérhető cél lenne.

– **A családod, környezeted mit szól a hobbidhoz.**

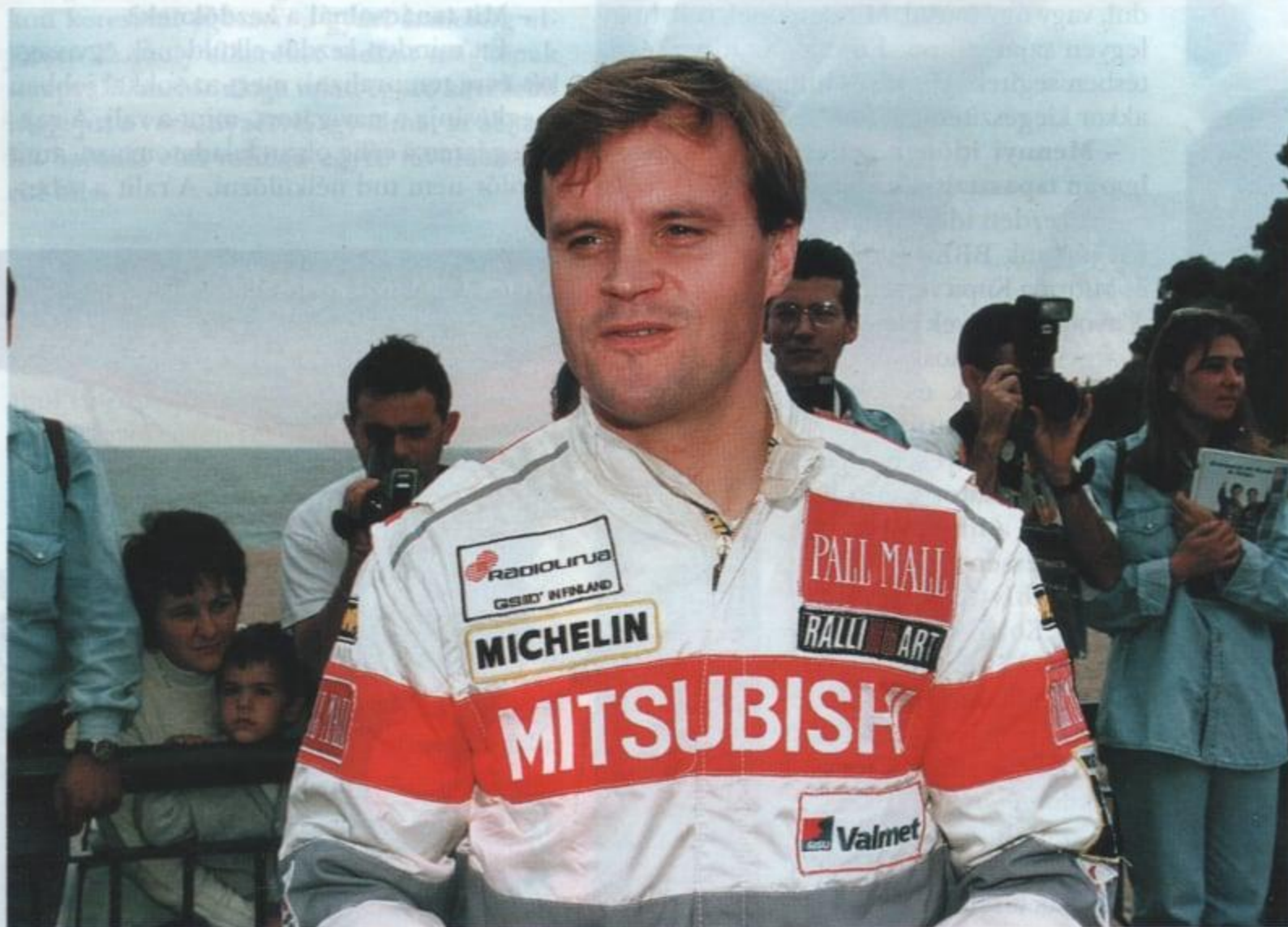
– Teljes mértékig élvezem a bizalmukat ebben a kérdésben. El tudom dönteni, hogy ki mellett vagyok biztonságban. Ha úgy érezném, hogy valaki nem biztos a dolgában, nem ülnék be mellé.

– **Profitálnak abból a pilótáid, hogy különböző vezetési stílusokból merítetted a tapasztalatodat?**



Szelezky Tamással a Salgó rali körversenyén

# Tommi Mäkinen, a finnek világbajnoka



Tommi harminchárom éves. A fővárostól, Helsinkitől több mint két órányira, egy tó partján él festői környezetben élettársával, Elisával és kéthónapos fiával. A világbajnoknak otthonában nyugalomra van szüksége, mert a futamok alatt kijut neki az izgalomból és a stresszből: ilyenkor rengeteg ember veszi körül. Ha Tommi lazítani akar, barátjaival rénszarvas vagy vadkacsavadászatra megy. „Annak ellenére, hogy gyakran úton vagyok, sok

régi barátom van itt” – mondja mosolyogva. De nyugodt pillanatok – melyeket annyira szeret – ritkán vannak az életében. A telefon, ami szüntelenül csörög, elválaszthatatlan társa. „Kikapcsolni? Azt sajnos nem tehetem meg” – mondja.

Mint néző és rajongó korán kapcsolatba került az autósporttal. Jyväskylä a finn rali fellegvára. Onnan rajtol minden évben az 1000 Tó Rali, melyet szülei farmjáról nézhe-

tett. „Néztem a versenyt és semmi mást nem kívántam, csak azt, hogy raliversenyző lehessenek.” – emlékszik vissza.

Már gyerekként mindent vezetett, aminek kereke volt és berregett. Traktorokat, öreg autókat, majd roncsautókat építettek, hogy mehessenek velük. 1985-ben elérte célját: elindult élete első raliversenyén. Egy évvel később honfitársa, Juha Kankkunen világbajnokságot nyert. Juha felajánlotta segítségét, amire Tommi nagyon büszke volt. Örült, amikor kiderült, hogy hasonló a vezetési stílusa, mint ideáljának. Mégis tíz évnek kellett eltelnie, hogy egy Ford Escorttal megnyerjen egy világbajnoki futamot, természetesen az 1000 Tó Ralit.

1996-ban a Mitsubishi meghozta a várt sikert. Tommi Mäkinen világbajnok lett, amiről így vélekedik: „Csak azt vettem észre, hogy egyre több ember ismer. Gyakran megállítanak, ha átmegyek egy városban.”

Ha majd egyszer visszavonul, szeretne újra szülei birtokán gazdálkodni. „Apám 62 éves – magyarázza – és már nem tudja egyedül ellátni a farmot. Most sajnos nincs

## NÉVJEGY:

**Név:**  
Tommi Mäkinen.

**Becenév:**  
Egyesek Tommi Hard-nak hívnak, de nem tudom ez honnan ered.

**Születési idő:**  
1964. június 26.

**Csillagjegy:**  
Rák

**Születési hely:**  
Puuppola, Finnország.

**Lakhely:**  
Monaco és Jyväskylä.

**Magasság:**  
174 cm

**Testsúly:**  
73 kg

**Családi állapota:**  
Nőtlen vagyok. Barátnőm, Elisa és fiam, Henry jelentik a családot.

**Hobbi:**  
Vadászat.

**Eredeti szakma:**  
Nincs. Mielőtt versenyző lettem a szüleim farmján dolgoztam.

**Mi akart lenni gyerekkorában?**  
Raliversenyző.

**Hogy hívja a barátnője?**  
Tommi.

**Első autója:**  
Sok autónk volt a farmon. Gyerekkorunkban a jégen autóztunk velük. Nem emlékszem mennyi idős lehettem.

**Milyen autója van most?**  
Egy fehér Mitsubishi Galant

**Példaképek:**  
Hannu Mikkola és Juha Kankkunen.

**Kedvenc étele, itala?**  
Mindent szeretek. Egy finom ételhez egy jó vörösbort.

**Milyen zenét szeret?**  
A popzenét, de nincs külön kedvencem.

**Hol üdül legszívesebben?**  
Finnországban.

**Kit ismerne meg szívesen?**  
Bruce Willist és elragadó feleségét, Demi Moore-t.

## Tommi pályafutásának állomásairól

- 1990.** Egy Mitsubishi Galanttal mentem néhány világbajnoki futamon. A legszebb emlékem, hogy Újzélandon ünnepeltem első N-csoportos futamgyőzeletemet.
- 1991.** A RAC ralin a Mazda Rally Team Europe autójával egy fán kötöttem ki. Az év csúcspontja Finnországban az ötödik hely volt.
- 1994.** Egyike életem legszebb pillanatainak az első VB-futamgyőzelem Finnországban egy Escort Cosworth volánja mögött.
- 1994.** Ebben az évben sok autót megismertem. A Nissan Sunny GTI-vel kilencedikek lettünk a RAC ralin.
- 1994.** Az „A” csoportos Mitsubishi Lancer volt a harmadik autó, amit az év folyamán vezettem. A San Remo ralin egy baleset után sajnos kiestünk.
- 1995.** Egy szezon a csúcs és a mélység között. Nem dobott fel, hogy Újzélandon az élbolyból kiestünk.
- 1996.** Nagyszerű kezdés volt a svéd ralin aratott győzelmünk, amit még sok siker követett.

időm, de egyszer életre keltem a birtokot.”

Addig azonban még bőven van ideje, hogy nyerjen néhány világbajnoki címet.

(Forrás: Rallye Racing)



# Rali előzetes

Bő három hónap telt el a Mecsek rali óta. Autók cseréltek gazdát, új szponzorok kerültek a ralisportba és régiiek pártoltak el különböző okoknál fogva. Így van rendjén, hiszen évek óta ez történik a téli szünetben. Minden versenyző bizakodva tekint az új év elé a tavalyi eredménylistákat böngészve, vajon mire lesz elég az új autó vagy éppen a régi. Még nézegetik a díjkiosztón kapott kupákat, de képzeletben már az első verseny rajtjánál rugdossák a gázpedált. Akad, aki navigátort keres, de legtöbben megszokott partnerükkel kopogtatnak leendő mecénásaik ajtaján. Még egyáltalán nem biztos, hogy ki kivel és mivel érkezik majd az esztergomi verseny gépátvételére. Néhány információt azonban már sikerült szereznünk a '97-es raliszezonról. Fáradhatatlan rendezőket kérdeztünk terveikről és Csizmadia Gábor szakágvezetőt a „H” csoport bevezetéséről.

A szezonnyitó Esztergomban lesz április 4-5-6-án. Köhler Zoltántól, a verseny rendezőjétől érdeklődtünk, hogy a tavaly nagy sikert aratott prologot ismét megrendezik-e a verseny első napján: – Az Esztergom ralit három naposra tervezzük. Pénteken lesz a gépátvétel, majd a szigeten a prolog, melyet egy különdíjért bonyolítunk le. Szombaton az első és a másodosztály egyaránt, vasárnap csak az elsőosztályt

láthatja a közönség. A megszokott gyorsaságik mellett tervezünk néhány újat, melyek engedélyeztetése folyamatban van. A verseny névadója ismét a Champion és az Arbau lesznek.

Három héttel később, az április 25-27-i hétvégén lesz a Salgó rali. A verseny rendezője a Salgó Coral Rallye Team. Molnár Tamás: – Péntekre csak a gépátvételt tervezzük. A kisterenyei szakaszt szombaton a többivel együtt bonyolítjuk le, ahol valószínű, mindkét osztály versenyezni fog. Kisterenye mellett a megszokott pályákon zajlik majd a verseny, de az, hogy melyiket milyen irányból kell majd teljesíteni, még nem döntöttük el. Vasárnap is mindkét osztály látható lesz a gyorsaságikon. A célbaérkezés délután három óra körül, a díjkiosztó pedig hétkor lesz. Szeretnénk, ha szombaton este is mindenki jól érezné magát, ezért Salgótárján főterén koncertekkel és egyéb programokkal várunk majd nézőt és versenyzőt egyaránt. A Salgó rali anyagi háttere biztosítottnak tűnik.

Június 12-14.: Miskolc rali a Vredestein támogatásával. Jacsó Tiborék nagy fába vágják a fejszájukat: – Három napos összevont szlovák-magyar bajnoki és zónaverseny lesz a Miskolc rali. Első napon újra megrendezzük a nagyszerű salakversenyt. Csak aszfaltos gyorsaságikat tervezünk, de a tavalyi pályák mellett már kinéztünk újabbakat is.

Ezeket azonban még engedélyeztetnünk kell.

A Veszprém rali 1996-ban kiérdemelte az év versenye címet.

Lakatos Róberték idén sem szeretnék lejjebb adni a színvonalat:

– A verseny a Honvédelmi Minisztérium védnökségével jobbra honvédségi területeken zajlik majd. A két lőtér mellett sok jó gyorsasági szakasznak

alkalmas utat találtunk. Hogy ebből melyeket tudjuk megszerezni, még nem dőlt el. Szeretnénk jó versenyt rendezni és a szakmai színvonalat megtartani. Továbbra is számítunk a Veszprém megyei sportbarátok segítségére, akik eddigi munkáját ezúton is megköszönöm.

Tavaly elmaradt, de idén minden valószínűség szerint lesz Budapest rali. Kassai András: – Augusztus első hétvégéjén a tavaly elmaradt verseny '97-es megfelelőjét rendezzük meg. Dupla erőbedobással készülünk. Jelen lesznek az FIA megfigyelői és amennyiben megfelelőnek találják, 1998-ban ismét Európa-bajnoki futamot rendezhetünk. Mondhatom, hogy a szokásos Budapest rali lesz. Csütörtökön gépátvétel, pénteken a Gödöllő környéki, szombaton pedig a Bakonyban lévő pályákon zajlik majd a verseny. Az anyagiakról még tárgyalunk.

A versenynaptárban helyet cserélt a miskolci és a kiséri rali. Hogy miért, erről Ferjancz Attilát kérdeztük:

– A hagyományos júniusi időpont megváltoztatására azért volt szükség, mert ígéretet kaptunk a Bábolna Rt.-től a verseny támogatására, és ezért a Kisbér rali a Bábolnai Napok része lesz. Teljes egészében murvás gyorsaságikat tervezünk és valószínű, hogy egy másik megye, Veszprém felé megyünk. Természetesen a Kisbér környéki murvák is szerepelnek a programban.

Októberben jubileumi Mecsek ralival zárhatjuk majd az évet. Jelen István: – A harmincadik, jubileumi Mecsek rali alkalmából egy picit nagyobb „durranást” szeretnénk. A pályák évek óta adóttak, de a jubileumi versenyre tervezünk egy-két meglepetést is. A támogatókat még keressük.

Már év közben sok mindent hallhattunk a „H” csoportos, azaz lejárt homologizációjú autók versenyével kapcsolatban. A legilletékesebb, Csizmadia Gábor rali szakágvezető az ügyben: – Több versenyző kérvényezte a csoport bevezetését. Külön bajnokságban, külön értékeléssel négy, esetleg öt hazai futamon indulhatnak. A versenyeken 15-20 %-kal kevesebb gyorsasági szakaszt kell teljesíteniük. „A” jelű licenc szükséges ahhoz, hogy valaki ebben a csoportban versenyezhesen, és olyan gépkocsi, amelynek volt gépkönyve. Ezenkívül engedélyezzük még a Lada VFTS-ek indulását. Valamennyi autó meg kell, hogy feleljen a lejárt homologizációs előírásoknak. A csoportban két géposztály lesz: 1600 ccm-ig és afölött.

KÖVETKEZŐ SZÁMUNKBAN NEM VERSENYEK, HANEM VERSENYAUTÓK UTÁN KUTATUNK MAJD.





199

KOLLÁR  
RALLYSPORTFOTÓ

**Január**

	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

**Február**

	3	10	17	24
	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	
2	9	16	23	

**Március**

	3	10	17	24	31
	4	11	18	25	
	5	12	19	26	
	6	13	20	27	
	7	14	21	28	
1	8	15	22	29	
2	9	16	23	30	

**Július**

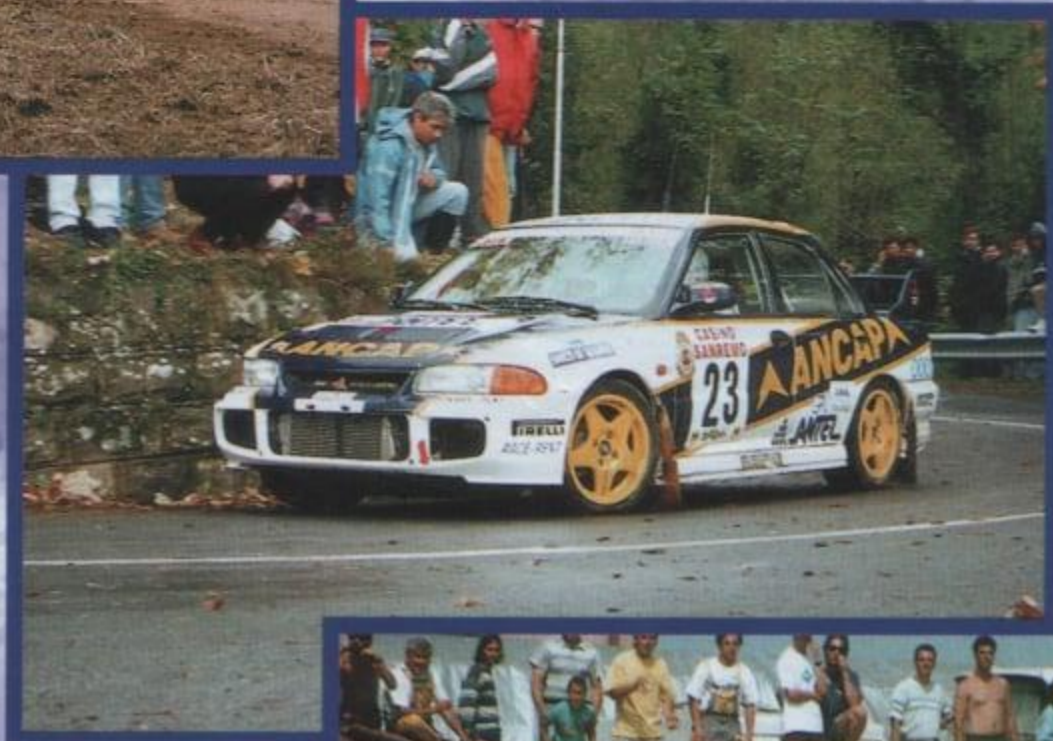
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

**Augusztus**

	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31

**Szeptember**

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	



### Április

	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	

### Május

	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	

### Június

	2	9	16	23	30
	3	10	17	24	
	4	11	18	25	
	5	12	19	26	
	6	13	20	27	
	7	14	21	28	
1	8	15	22	29	

### Október

	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

### November

	3	10	17	24
	4	11	18	25
	5	12	19	26
	6	13	20	27
	7	14	21	28
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30

### December

	1	8	15	22	29
	2	9	16	23	30
	3	10	17	24	31
	4	11	18	25	
	5	12	19	26	
	6	13	20	27	
7	14	21	28		



# Autós gyorsasági bajnokság

A ralikrossz sem kutya, de a legtöbb kategória, csoport és géposztály a gyorsasági bajnokságban van. Így év elején úgy gondoltuk, nem árt, ha egy kicsit belemélyedünk és a legfontosabb dolgokat megpróbáljuk összefoglalni, hogy majd év közben senkinek ne kelljen a fejét vakargatnia, amikor az eredménylistákat böngészi.

Három kategóriában értékelik a versenyzőket. Az elsőbe a zárt

karosszériás autók tartoznak, melyeket túrakocsiknak hívunk. Ezeket három csoportba sorolják. Az „N” csoportos autók csakúgy, mint a raliban, szériagépet jelentenek, melyeken végrehajtották a biztonságos versenyzéshez szükséges változtatásokat. A csoportban a Suzukitól kezdve az Alfán keresztül, a Ford Escortig sokféle autót találhatunk. Gondolom, sokaknak nem ismeretlen

Gáspár István, Csák Róbert, Deák Péter vagy Keszler Mátyás neve.

Az „A” csoportban már „igazi” versenyautókkal küzdenek, melyek motorja,

váltója, futóműve is különbözhet a szériaautókétól és az autók belseje is teljesen más. Súlyköttyítés miatt kiszereleik az eredeti üléseket, szőnyegeket és egyéb elmés megoldásokkal próbálnak minél könnyebb és erősebb autókat építeni. Az M3-as BMW, Ford Escort és a Fiesták mellett feltűnnek olykor-olykor a raliból kiránduló Ladák, Favoritok. Talán a legismertebb név a csoportban Klink János, aki hosszú évek óta koptatja már a hegyipályák aszfaltját, de itt versenyez Stefka Gábor, Butyka György, Keill József és Fehér István is.

Az „S”, azaz a speciális csoportban aztán

mindent lehet. Idesorolják a lejárt homologizációjú autókat és minden egyebet,



aminek van teteje, de az előző két csoport követelményeinek nem tesz eleget. Az első kategória leggyorsabb autói ezek. Gondoljunk csak Móczár Péter





Mercedesére, Kövesdán András, ifj. Kesjár János, Bertalan Zsolt vagy Illés Tamás BMW-jére. Itt lehet versenyezni a VFTS-ekkel, melyek még mindig nagyon népszerűek a nézők körében.

Mindhárom csoportban négy géposztályban értékelik a versenyzőket a motorok hengerűrtartalma alapján az alábbiak szerint: 1300 ccm-ig, 1301-1600 ccm, 1601-2000 ccm, 2000 ccm felett.

A második kategória pontos megnevezése: versenykocsik. Ezek vezetőit már jobban zavarja, ha esik az eső, hiszen nyitott versenyautókról van szó. Az „E” csoportban együléses formakocsikat



találunk. Ezek felépítésükben leginkább a Forma 1-es versenyautókhöz hasonlítanak. A hazai bajnokságban jónéhány

„szébb napokat is látott” formaautóval versenyeznek, de azért minden géposztályba jut induló. Ha az abszolút értékelést nézzük, a legjobb időket ezekkel az autókkal futják, mert évjáratukra való tekintet nélkül egy zárt autóhoz képest nagyon jó paraméterekkel rendelkeznek és hihetetlen gyorsulásra képesek. Persze azért ezeket kordában is kell tartani. Kétségtől Szász László Reynard-ja a

„legkövérebb”, de Forma Opelek és Estoniak is színesítik a mezőnyt.

A „C” csoport szerelmesei hazánkban már csak nosztalgiazhat-

nak, mikor feltűnik a pályán az a két versenyautó, mellyel még küzdenek a pontokért bajnokságunkban. Hogy milyen is egy kétüléses

sportautó, biztos mindenkinek eszébe jut, ha azt mondom, idősebb Tóth János évekig „C”-s BMW Osellával versenyzett. Mind az „E”, mind pedig a „C” csoportban három géposztályt különböztetünk meg: 1600 ccm-ig, 1601-2000 ccm és 2001-3000 ccm-ig.



Astrákkal köröz a mezőny. Tulajdonképpen szériamotorral szerelt, azonos teljesítményű autókról van szó, melyek a



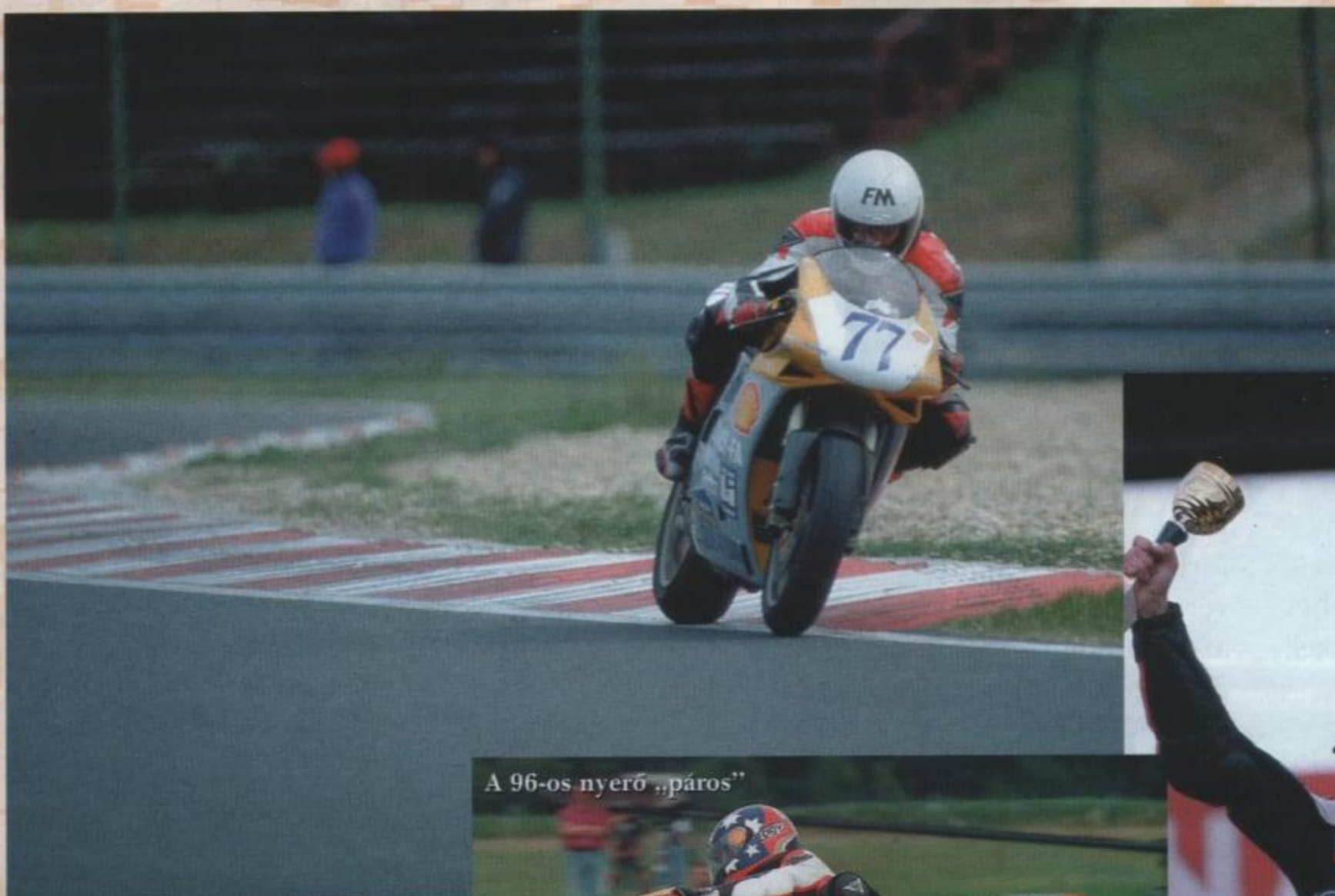
A harmadik kategóriával van a legkönnyebb dolgunk. Ez ugyanis az Opel Astra Kupa. A szentgotthárdi gyárban néhány éve speciálisan versenycélokra épített

Hungaroringen érdekes csatákat szoktak vívni. Következő számunkban a hegyi és a pályaversenyzés szabályaival is foglalkozunk.



# Dudás idén a „fekete lóra” tett

Fotók: Paulovits Imre



A 96-os nyerő „páros”



Lapunk megjelenésével szinte azonos időben, – január tizenhatodikán – ünnepli huszadik születésnapját Dudás Péter, aki gondolt egyet és a '96-os szezonban a szupersport 400-as kategóriából átnyergelt a hatászázasok közé. Nem titkolt szándéka volt, hogy sárga Ducatijával meghódítsa ezt a géposztályt is, mint már annyiszor, a létra legalsó fokáról kezdve.

1992-ben a Hunor Motorsport SE színeiben kezdte a versenyzést, majd egy év múlva megnyerte a 250 ccm-es magyar bajnokságot, amit a következő évben megismételt. 1995-ben a szupersport 400 kategóriában egy láncszakadás miatt az utolsó futamon veszítette el a bajnoki címet. Tavaly óriási bravúrt végrehajtva megszerezte a szupersport 600 trófeáját

és az Alpok-Adria kupasorozat első helyét is a Concordia Racing Team színeiben. Egy ilyen év után kíváncsian faggattuk Pétert terveiről, aki optimistán válaszolt a kérdésekre.

– Tavaly a Ducatit ígérték ütőképes motorkerékpárnak, ezért amellettt döntöttünk. Döntésünk helyességét két bajnoki cím is igazolta. Az idén a Suzukira voksoltunk, ami ebben a műfajban egy „fekete ló”, de igyekszünk ezt a szint megváltoztatni. Döntésünkhöz nagymértékben hozzájárult, hogy a Magyar Suzuki segítségével megkaphatjuk a legújabb típust és ami talán még fontosabb, egész évben számíthatunk rájuk.

– A jövőről többszámban beszélés...

– Igen. Most már biztos, hogy egy új csapatot alapítunk, mely-

nek két versenyzője lesz. Rajtam kívül a csapat meghatározó tagja lesz a 26 éves Molnár Tibor, aki a tavalyi évet egy lábsérülés miatt kihagyni kényszerült. Most már Tibor is teljes erőbedobással készül, melyben nagy segítséget nyújt csapatunk edzője, Szabó János. Ő egy héten hat napot fordít arra, hogy ne legyenek álmatlan éjszakáink. A mesterfogások elsajátítása mellett úszás, futás, kerékpározás és konditerem is hozzátartozik hétköznapijainkhoz, csakúgy, mint a szponzorok keresése. Ez utóbiban maximális segítséget nyújt a csapat menedzsere, Joó Sándor, a motorsport rabja.

– Egy csapatnál fontos a műszaki háttér is. Nálatok ki látja el ezt a feladatot?

– A motorok hibátlan működését már ötödik éve ugyanaz a két szerelő biztosítja. Egyikük





A „fekete ló” az új Suzuki GSX-R600



### AZ 1996. ÉVI GYORSASÁGI MOTOROS ORSZÁGOS BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE

#### 125 CCM

- |  |        |     |
|--|--------|-----|
| 1. GYÓRFI ... CASTROL BÍRÓ RACING TEAM | HONDA  | 145 |
| 2. MÉSZÁROSDRC                         | HONDA  | 93  |
| 3. TALMÁCSI TALMA MOTORSPORT           | YAMAHA | 73  |

#### 250 CCM

- |                       |       |    |
|-----------------------|-------|----|
| 1. OROSZ ... HPSE     | HONDA | 94 |
| 2. SIMON ... SPEED MK | HONDA | 86 |
| 3. ZSILJÁK ... HPSE   | HONDA | 77 |

#### SZUPERSPORT 400

- |                          |          |    |
|--------------------------|----------|----|
| 1. DRAPÁL ... DRAPÁL MSE | KAWASAKI | 75 |
| 2. DOBROVITZ HUNOR MSC   | HONDA    | 65 |
| 3. PAULOVITS MOTOR REVÜ  | HONDA    | 45 |

#### SZUPERSPORT 600

- |                                     |          |     |
|-------------------------------------|----------|-----|
| 1. DUDÁS ... CONCORDIA MOTOR RACING | DUCATI   | 111 |
| 2. SZABÓ ... MOZART MOTORSPORT SE   | KAWASAKI | 105 |
| 3. BENNER .. NEMES TEAM             | HONDA    | 86  |

#### SZUPERBIKE

- |                                      |          |     |
|--------------------------------------|----------|-----|
| 1. VÉGH ... HPSE                     | YAMAHA   | 145 |
| 2. BITTER ... CONCORDIA MOTOR RACING | DUCATI   | 117 |
| 3. PAPP ... QUAESTORMÁSI MSE         | KAWASAKI | 88  |

### AZ 1997. ÉVI GYORSASÁGI MOTOROS ORSZÁGOS BAJNOKSÁG VERSENYNAPTÁR TERVEZETE

- |             |              |                      |
|-------------|--------------|----------------------|
| ÁPRILIS 27. | HUNGARORING  |                      |
| JÚLIUS 20.  | PANNONIARING | NEMZETKÖZI+OB        |
| AUG. 31.    | PANNONIARING | ALPOK-ADRIA+OB       |
| SZEPT 7.    | HUNGARORING  | ALPOK-ADRIA+OB       |
|             | MARIBOR      | ALPOK-ADRIA+OB       |
|             | BRNO         | ALPOK-ADRIA+OB       |
| JÚNIUS 22.  | HUNGARORING  | EURÓPA BAJNOKI FUTAM |

édesapám, Dudás László, a másik pedig a csapat mágusa, Molnár Attila. Ő a gyári szereplőkkel jobban beszél japánul, mint mi egymással magyarul.

– **Mi lesz az új csapat neve?**

– Skorpion Suzuki Team. A Skorpion cég kipufogókat forgalmaz, így nem ismeretlen a sportban. Magyarországi képviselője, Kovacevic Vladimir. Ő fog a Suzukik jó kondijáról gondoskodni. Ezenkívül felajánlotta, hogy egy általa felkészített Skorpion Suzukival induljak a Superbike kategóriában.

– **Gondolom gyorsan igent mondtál.**

– Ilyen ajánlatot nem minden nap kap az ember. A jelek szerint a motor nagyon jó teljesítménygörbével rendelkezik. Szeretnék helytállni a nemzetközi porondon is és a szupersport

600-ban megvédeni a bajnoki címemet itthon és az Alpok-Adria kupában is. Terveink között szerepel néhány EB-futam, közöttük a Hungaroring. Nagyon örülök, hogy a teljes európai mezőny hazánkba látogat.

– **Mikor láthatjuk először az új motorokat?**

– Az egységes színekben pompázó Skorpion Suzuki Team bemutatására márciusban az Interwheel szakkiallításán kerül sor, ahol szeretettel várunk minden érdeklődőt támogatóinkkal együtt. Mivel a motorversenyzés sem tartozik az olcsó sportágak közé, ezért idén is számítok '96-os támogatóimra, akik bizalmát ezúton is szeretném megköszönni. Ezek a következők: Larex-Fa Kft., Faért Bt., Woodstock Bt., Concordia Motors, Uhlár Csapágy, Shell Hungária.

György Zoltán

# KTM – egy off road legenda

Vajon mire gondolhatott Hans Trunkenpolz, amikor 1936-ban, a nagy gazdasági világválság után – vélhetően a jobb megélhetés reményében – megnyitotta a Gödöllőnyi-nagyságú Mattighofenben lakatosműhelyét. Hihetnénk azt is, hogy a háború vihara szőröstül-bőröstül elsodorta a kis céget tulajdonosával együtt, de a kitartó osztrákot nem akármilyen fából faragták. Átvészelve a vérzivatar, 1953-ban nem kis meglepetésre egy javarészt saját tervezésű motorkerékpárral állt elő. A száz köbcentis „motorocska” szinte mindenben megfelelt a kor követelményeinek, de Trunkenpolz úr nem kötött egyezséget a szerencsével. Az 1960-as évek elejének recessziója ismét lakatot parancsolt a kis üzem ajtajára, és a mindenben csalatkozott vállalkozó végleg hátat fordított a kétes kimenetelű üzleti kalandoknak.

A történetnek viszont egyáltalán nincs vége, sőt, igazán csak most kezdődik, mert Hans fia, Erich – örökölve apja elszántságát – átvette a kis üzemet, és 1968-ban kirukkolt egy hamisítatlan terepgéppel, amely egyszeriben megalapozta a későbbi gyár hírnevét. A motor neve KTM lett (K=Kronreif (koronaékszer), T=Trunkenpolz, M=Mattighofen) és ez a három betű hamarosan a versenypályák rettegett mumusává lett. A szovjet Gennadij Mojszejev 1974-ben a remekbe szabott

kettőötvenes nyergében világbajnoki címmel ajándékozta meg az osztrák céget. A sikerszéria beindult. 77-ben és 78-ban még Mojszejev aratta le a vb babérokat, hogy aztán egy igazi szenzációnak adja át a helyét: osztrák versenyző, osztrák motoron, a vbdobogó legmagasabb fokán. Heinz Kinigadner 84-ben és 85-ben két világelsőnek kijáró címet szerzett a gyárnak. A hárombetűs csodafegyver híre a tengerentúlra is eljutott és Trampas Parker 1989-ben a 125-ös géposztályban is világbajnok lett. A koronát – nevéhez illő módon – Shane King tette föl az eredményekre, mert tavaly az 500-asok között nyerte el a legfényesebb trófeát. Így a KTM a világon az első, ami mindhárom szőlőkategóriában világbajnok lett versenyzőjével. A motokrossztól csak egy ugrás az enduro, így természetes, hogy ott is beindult a sikergyár. Jeff Nilsson és Paul Edmondson 125-ben, Peter Hansson és Giovanni Sala a 300-asok között, Rinaldi és Farioli pedig a dörgő négyüteműek között lett világelső. Napjaink maratonrali eseményeit, a Granada-Dakart vagy a Párizs-Pekinget pedig már a televízió égi csatornáin is követhetjük. Kinigadner, Arcarons és Magnaldi felváltva osztoznak a legnagyobb erőpróbák dobogós helyein. A KTM meghódította az off road világot.

Zsembery Barnabás

*Részletesebb műszaki és árinformációkkal a hazai képviselőtől szívesen áll az érdeklődők rendelkezésére. (Motorsport Zsembery Kft., Törökbalint, Bajcsy-Zsilinszky út 65. T: 06-60/348-066)*



A gyár a világbajnoki cím ellenére alaposan átdolgozta a 360-ast. Az új vezérlés elasztikusabbá, kezelhetőbbé teszi a 97-es modellt, a teljesítmény szélesebb fordulatszám-tartományban mobilizálható. Három csavarral rögzített, ötven mm-es(!) Marzocchi teleszkópszárak, erősített hátsó lengővilla és a finom mívű Öhlins rugós tag ötvözi egygyé a közel hetven lóerős gépet.



Az egységesített design elegáns vonásokat kölcsönöz a négyütemű nagykalapácsoknak is. Az egyhengeres négyütemű, ötsebességes blokkot 400-as és 620 ccm-es változatban építik az egyforma vázba. Az alig száz kilós nagyöblű krosszváltozata 60 lóerejével és gyilkos nyomtérkéval avatatlan kezekben kibiztosított fegyver. A széria változatnál kiegyenlítő tengely emészti el az „egyhuppos” rezgéseit. Szintén csak a szériák tartozéka az önindító.



Tekintélyt parancsoló a négyütemű, 620-asból kialakított és földi halandó számára is megvásárolható raliváltozat, amely szinte teljesen megegyezik a gyár Dakar-versenymodelljével. Az ülés köré elhelyezett póttank még 14 liter üzemanyag szállítását teszi lehetővé. Az első idom fix, tehát a kormány és az első futómű megszabadult a lámpatest és a nem kevés súlyt jelentő műszerek tehetetlen tömegétől.

Giovanni Sala az olaszok csalhatatlan öreg rókája a nagy kétüteműek közt évek óta verhetetlen. Rendkívüli stílusával és rutinjával a KTM gyár elsőszámú menője. Képünkön az elmúlt évi olasz vb futamon brillírozik a biztos győzelem reményében.



# Quo vadis enduro...?

Ha most futásról vagy ökölvívásról írnék, akkor az emlékek ködös és homályos tengerén akár évezredek is tudnánk pillanatok alatt utazni avval a közkedvelt szófordulattal, hogy „már a régi görögök és rómaiak is...”. Persze, ha a motorsport történelmének léptékével mérünk, akkor talán kicsit túlzó ez a megállapítás. Mégis: 1913-ban már nemzetközi versenyt rendeztek Angliában, ahol gyakorlatilag ugyanazokkal a szabályokkal bonyolították le a sportág első nemzetközi Hatnapos versenyét, amelyek szerint ma 1997-ben adják-veszik a bajnoki pontokat. A hat nap sem tévedés, még akkor sem, ha a századelő műszaki színvonal mellett néha még száz kilométert sem tudtak a hajdani motorkerékpárok egy kisebbfajta generál nélkül megtenni. A tereppel nem volt baj, mert a közlekedés abban az időben a városok között javarészt ökörcsapásokon, szekérutakon zajlott. Szívesen kalandoznék még oldalakon keresztül – Önnel együtt, kedves Olvasó – az enduro történetében, lehetőségek híján röviden csak annyit, hogy a „Hatnaposból” a világ legpatinásabb és legkeményebb motorversenye lett, amelyet az

óta is minden évben megrendeznek, ropant érdeklődés mellett. Magyarok a húszas évektől kezdődően – ha szórványosan is, de – részt vesznek a „motoros olimpián”. A sok tekintetben rossz emlékéző ötvenes években – amikor a hazai motorgyártás motorsportunk legbiztosabb bástyájának tűnt – ragyogó eredményeket értünk el a Hatnaposokon. A szebb jövőbe vetett hit azonban csalfa remény maradt és egy hosszú, erőltetett menet után a hatvanas évek végére endurosportunk a tetszhalál állapotába került. Kötetnyi történetet átugorva legyen annyi elég, hogy „vérrel és áldozattal” 1981-től újra van válogatottunk, sőt Eb-s és vb-pontszerző versenyzőink is. Huszonnyolc év szünet után ismét indult magyar csapat a Hatnaposon, sőt Ausztrália és Amerika Hatnaposai is fogadtak eredményesen célba érő magyarokat. És a jelen? Amolyan Janus-arcú. A nyílt



Nico Klaus a németek üdvöskéje. Fiatalkora ellenére állandó résztvevője a vb futamoknak és a szakemberek az egyik legígéretesebb versenyzőnek tartják.

mohikánjaként próbálja a dobogót ostromolni – változó sikerrel. Az utánpótlás verszegény palettáján Szerdahelyi Balázs szinte egyedül árválkodik. Négy Hatnapos rajtja a legjobbak közé sorolja, de van még ideje bizonyítani. Egészséges és biztató viszont a kaposvári „fenegyerekek” évek óta stabil és eredményes szereplése. Rapp Csaba verhetetlen, Tóth László állhatatos, a két új fiú, Cseh András és Haraszi András pedig rendkívül gyorsak. Talán az is reménykeltő, hogy mintha Szegeden is kialakulóban lenne egy mag, ami keresztséget vállalhat az enduroval. A tavalyi bajnokságban csupán Rapp Csaba tudta a hazai pálya előnyét kihasználni, a 125-ös géposztályban bajnok lett. Csősz Lajos a négyüteműek között egyetlen magyaroként a dobogó harmadik fokát kapta jutalmul – megérdemelten. Az eredmények tükrében eny-nyi, és nem több.

Igaz is, quo vadis enduro?  
Zsembery Barnabás

országos bajnokság kétnapos futamain 100-150 versenyző áll rajthoz. A keserű igazság viszont az, hogy ebből mindössze ha harmincan magyarok. A nyolc, egyenként kétnapos bajnoki futam elég versenyzési lehetőséget nyújt, a versenyek nehézsége viszont inkább az átlaghoz igazodik, így a külföldre áhítozóknak sajnos nincs testre szabott felkészülési lehetőségük.

A kilencvenes évek kétséget kizáróan legeredményesebb versenyzője Nádor Attila, súlyos balesete miatt már nem versenyez. Csősz Lajos a nyolcvanas évek nagy nemzedékének utolsó

# Mikuláscsomag Grillmayer Gábortól

Véletlen egybeesés, hogy pont december hatodikán voltam hivatalos Nagykovácsiba, hogy a sokszoros magyar bajnok Grillmayer Gáborral beszélgessek az elmúlt szezonnól és jövő évi terveiről.

– Bevallom, nem sokat tudok eddigi pályafutásokról. Kezdjük ezzel.

– Tíz éves koromban kezdtem motorozni. Azóta több száz versenyen rajthoz álltam már. Életem első sikerét 1991-ben értem el, amikor sikerült megnyernem a 125-ös kategória junior bajnoki címét. Ezt követően indultam egy dániai EB-futamra, ahol az erős nemzetközi mezőnyben tizenhatodik lettem. Az elmúlt két évben 27 külföldi versenyen indultam. Úgy érzem, sikerrel szerepeltem annak ellenére, hogy nálam sokkal jobb anyagiakkal rendelkező motorosokkal kellett felvennem a versenyt. Rengeteg tapasztalatot szereztem. 1995-ben első lettem a Magyar Superkrossz Kupában és egy veretlen széria után megszereztem Ausztriában a Burgerlandi bajnoki címet is. 1996 több szempontból is jelentős fordulat volt az életemben. Megvalósítottam tervem, hogy megnyerjem a Magyar Köztársaság 250 ccm elsőosztályú bajnoki cí-

elégvedve a motorral, kitapasztaltuk a gyengéit, erősségeit, a különböző beállításokat, úgy érzem jövőre könnyebb dolgunk lesz.

– Tehát maradsz a TM-nél?

– Természetesen, hiszen kedvező ajánlatot kaptam az Osztrák Auner-től. Az előzetes megállapodás szerint 1997-ben egy vadonatúj 125-ös, egy 250-es és egy edzőmotort biztosít számomra szállítójárművel együtt.

– Gondolom nem „csak” a Magyar Bajnoki címedet kell megvédened.

– A magyar futamokon kívül részt kell vennem az Alpok-Adria szuper krossz versenyeken, a tizennégy fordulós osztrák Auner kupán és néhány EB-futamra is. Ezek mellett a Nemzetek Kupáján is szeretnék részt venni. Európa legjobbjaival csak akkor tudom felvenni a versenyt, ha a motorom tényleg nem egy utcai TM lesz. Sajnos a Kaposvári VB-n le kellett nyelnem egy keserű pirulát. Ígértek egy gyári felkészítésű új blokkot, de az utolsó pillanatban kiderült, hogy csak üres szavak voltak. Ennek ellenére csak egy másodperccel maradtam le a limittől. Most viszont a szponzor érdeke, hogy megfelelő

járgányt kapjak, hiszen neki fogok versenyezni.

– Hallhatunk néhány nevet a leendő ellenfeleid közül?

– Az 500-as világbajnoki negyedik Sigi Bauer, Bartollini vagy Werner Müller.

– Hiányoltalak a Dombok Királyáról!

– Sajnos egybeesett az Alpok-Adria Kupa díjkiosztó ünnepségével, ahol a

második helyért járó díjat kellett átvennem, ezért nem tudtam indulni.

– Mivel telnek télen a napjaid?

– Végre van időm levezetéképpen a lányokkal is foglalkozni. Januárban viszont egy speciális edzésprogrammal kezdem a felkészülést a '97-es szezorra.

– Sajnos az elmúlt években meg-



csappant a versenyzők létszáma. Te hogy látod ezt?

– Mint minden technikai sport, a motorozás is nagyon drága lett. Ha az ember komoly sikereket akar elérni, akkor bizony a hétjegyű számok dominálnak. Szerintem sok versenyző ezért hagyta abba. Azok a srácok, akik kedvtelésből motoroztak átnyergeltek a másik szövetségbe, ahol sokkal kisebb az igénybevétel mind fizikailag, mind pedig anyagilag. Ezenkívül a MAMSZ-ban is voltak problémák, de erről az illetékeseket kérdezd.

– Kedvenc pályád?

– A nagykanizsai, a hódmezővásárhelyi és a vértestolnai pálya, ahová azóta is kijárok edzeni.

– Bukás?

– A solymári szuperkrosszon történt. Az első edzés első körében akkorát estem, mint egy télikabát. A „lefelé hármas” ugratón egy félméteres árokkal találtam szembe magam, amit egy munkagép kereke taposott ki. Gondolom, el tudod képzelni a következményeket.

– A tehetségeden kívül még kinek köszönheted a sikereidet?

– Elsősorban szüleimnek, a Honvéd Petőfi SE-nek és az Auner Hungáriának Fehér Géza személyében, akik mindig megteremtették a versenyzés feltételeit.

Beszélgetésünk végén egy mikuláscsomagot kaptam Gábortól. Remélem egy év múlva is hasonlóan szép eredmények lesznek a csomagban.

György Zoltán



mét és elkezdtem a műszaki menedzserképző főiskolát. Remélem sikerül a motorozást és a tanulást összeegyeztetnem.

– Ezeket az eredményeidet egy TM-el érted el.

– Igen. Eleinte féltem tőle, mert még nem egy kiforrott típus, de műszaki hiba miatt egyszer sem kellett kiállnom. Legfeljebb defekt hátráltatott. Meg vagyok

**A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG  
ORSZÁGOS MOTOKROSSZ BAJNOK-  
SÁGÁNAK VÉGEREDMÉNYE 1996**

**125 ELSŐOSZTÁLY**

1. SOÓKY ZSOLT ..... INTEGRÁL MSP
2. HORVÁTH PÁL ..... SURJÁN SE
3. TÓTH ÁDÁM ..... CONCORDIA

**250 CCM ELSŐOSZTÁLY**

1. GRILLMAYER GÁBOR ..... HPSE
2. IFJ. KÖKÉNYESI GYÖRGY ..... SURJÁN SE
3. SOÓKY ZSOLT ..... INTEGRÁL MSP

**125 CCM MÁSODOSZTÁLY**

1. IFJ. NÉMET KORNÉL ..... NEPTUN SE
2. HUJBER PÉTER ..... NEPTUN SE
3. VASKA KÁLMÁN ..... KANIZSA MSC

**250 CCM MÁSODOSZTÁLY**

1. HUJBER PÉTER ..... NEPTUN SE
2. BENEDEK TIBOR ..... SH REKORD
3. VASKA KÁLMÁN ..... KANIZSA MSC

**JUNIOR 80 CCM**

1. IVÁNYI KORNÉL ..... BARÁTSÁG SE
2. IFJ. KERESÉ GÁBOR ..... SOPRONI MC SE
3. VERŐCZI ROLAND ..... NEPTUN SE

**SERDÜLŐ 80 CCM**

1. LIPTÁK TAMÁS ..... HPSE
2. CZUNI LÁSZLÓ ..... SISAM SE
3. KISS GYULA ..... KANIZSA MSC



**A SZUPERKROSSZ BAJNOKSÁG  
VÉGEREDMÉNYE**

**125-250 ELSŐOSZTÁLY**

1. TÓTH ÁDÁM ..... CONCORDIA MSC
2. GRILLMAYER GÁBOR ..... HPSE
3. SALAMON BARNA ..... SOPRONI MC SE

**125-250 MÁSODOSZTÁLY**

1. IFJ. NÉMETH KORNÉL ..... NEPTUN SE
2. HUJBER PÉTER ..... NEPTUN SE
3. KERNER TAMÁS ..... VESZPRÉMI SPARTACUS

**JUNIOR 80 CCM**

1. IVÁNYI KORNÉL ..... BARÁTSÁG SE
2. IFJ. KERESÉ GÁBOR ..... SOPRONI MC SE
3. KOVÁCS ATTILA ..... NEPTUN SE

**ALPOK-ADRIA SZUPERKROSSZ  
KUPASOROZAT**

1. MENAD SIPEK
2. GRILLMAYER GÁBOR
3. MEHAR SOGOVIC

# A Magyar Motorkerékpáros Szövetség 1996. évi kupasorozatának végeredménye

## 125 CCM ELSŐOSZTÁLY

1. VERÓ GYÖRGY	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ...	209
2. LECHKY ZSOLT	BUDAPEST	194
3. SZUHANSZKI LÁSZLÓ	VÁC	190
4. ADAMEK IMRE	SZÉKESFEHÉRVÁR	169
5. JAKOB BÉLA	ERDŐKERTES	162
6. KOVÁCS LAJOS	DEBRECEN	63
7. SCHREINER PÉTER	DUNAVECSE	58
8. OPRA ÁGOSTON	CEGLÉD	44
9. FÜLÖP RÓBERT	MONOR	42
10. VÁROSI FERENC	MONOR	38

## 250 CCM ELSŐOSZTÁLY

1. MÓD CSABA	BUDAPEST	218
2. LENGYEL GÉZA	BUDAPEST	217
3. CSEREPKAI CSABA	CSOMÁD	215
4. TÜRGYEI IMRE	VERESEGYHÁZ	150
5. KIMMEL MÁRTON	PILISVÖRÖSVÁR	111
6. SZABÓ GÁBOR	ERDŐKERTES	102
7. SZVOBODA TAMÁS	BALATONBERÉNY	88
8. BOZSÓ ZOLTÁN	NAGYATÁD	87
9. MÁTYUS ATTILA	SZOLNOK	87
10. NÁTÓ KRISZTIÁN	FÓT	86

## 80 CCM ELSŐOSZTÁLY

1. DARÓK ADRIÁN	JÁSZBERÉNY	237
2. CSIKI BALÁZS	FÓT	215
3. SCHRENCKH PÉTER	VÁCRÁTÓT	194
4. REINITZ OLIVÉR	BUDAPEST	170
5. LÉCZ GERGELY	FÓT	142
6. ANDREJ KRICSFALUSI	HUSZT	131
7. SCHRENCKH DÁNIEL	VÁCRÁTÓT	121
8. WOLF PÉTER	BAKONYOSZLOP	64
9. VICSKÓ NORBERT	BÉKÉSCSABA	39
10. DÉCZI BALÁZS	NAGYKOVÁCSI	



## 125 CCM MÁSODOSZTÁLY

1. LANGA GÁBOR	KARTAL	225
2. VÉRÓ ZSOLT	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY	222
3. KAKUSZI KRISZTIÁN	SZEGED	183
4. DOBLER FERENC	BUDAPEST	166
5. KOVÁCS ZOLTÁN	SZEGED	98
6. TUKORA ISTVÁN	JÁSZFELSŐSZENTGYÖRGY	97
7. APÁGYI JÁNOS	ISASZEG	96
8. VLAGYIMIR KRICSFALUSI	HUSZT	77
9. ROZGONYI TIBOR	MAKÓ	74
10. BÍRÓ ATTILA	SZOLNOK	52



A 80-asok legjobbjá  
Darók Adrián

## 250 CCM MÁSODOSZTÁLY

1. BRENNER BALÁZS	SZENTGÁL	213
2. POGÁCSÁS ANTAL	ÁPORKA	202
3. BÉKÉSI RÓBERT	SZEGED	178
4. RAUSCHER ROLAND	HÁRSKÚT	161
5. NÉMETH RÓBERT	ESZTERGOM	113
6. LÁNCZI SÁNDOR	PILISVÖRÖSVÁR	87
7. HUGYECZ ZOLTÁN	ROMHÁNY	80
8. HORVÁTH ISTVÁN	ÁPORKA	71
9. GRÓSZ BÉLA	DOROG	65
10. MÁRTA FERENC	SZATYMAZ	65



Fotók: Zellman Ferenc

AZ MMSZ. meghívásos versenyeire gyakran átrándultak a MAMSZ versenyzői is, ahol szépen megfértek egymással és látványos versenyekkel ajándékozták meg a közönséget. (6)Grillmayer Gábor, (1)Lengyel Géza, (4)Cserepkai Csaba, (2)Türgyei Imre, (3) Sóky Zsolt, (19)Mód Csaba, (34)Stegura Viktor

**125 CCM SENIOR**

1. BORKA JÁNOS .....	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ....	228
2. BALÁZS DEZSÓ .....	GYOMAENDRÓD .....	211
3. TOLERIÁN JÁNOS .....	VÁC .....	189
4. KOVÁCS SÁNDOR .....	BUDAPEST .....	138
5. DÖMÖSI FERENC .....	MAKÓ .....	123
6. VARRÓ JÓZSEF .....	KÓKA .....	111
7. NAGY SÁNDOR .....	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY ....	100
8. POZSONYI IMRE .....	BUDAPEST .....	71
9. HEVESI MENYHÉRT .....	SZEGED .....	68
10. TYUKODI LÁSZLÓ .....	PILISVÖRÖSVÁR .....	66

**250 CCM SENIOR**

1. HALÁSZ LÁSZLÓ .....	BUDAPEST .....	240
2. FERENCZI SÁNDOR .....	AJKA .....	189
3. IFJ. SZEKERES SÁNDOR .....	BUDAPEST .....	181
4. WOLF PÉTER .....	BAKONYOSZLOP ..	164
5. KOPNYIK PÉTER .....	HÁRSKÚT .....	142
6. HRUTKA MIHÁLY .....	MOGYORÓD .....	123
7. VIKTOR STEGURA .....	UNGVÁR .....	101
8. SZANDI TIBOR .....	VESZPRÉM .....	83
9. LESTYÁN LÁSZLÓ .....	VERŐCE .....	79
10. SZEKERES SÁNDOR .....	BUDAPEST .....	

**CZ-MZ KATEGÓRIA**

1. ALEKSZANDR NOVOMIRSKIJ ....	UNGVÁR .....	224
2. SZÜCS JÓZSEF .....	ÁPORKA .....	202
3. LAJKÓ CSABA .....	SZAJOL .....	
4. FEHÉR ZOLTÁN .....	SZOLNOK .....	136
5. GYÓRI JÓZSEF .....	KISÚJSZÁLLÁS ..	126
6. RYCKL LIPÓT .....	ÁPORKA .....	100
7. OTTO HAUNOLD .....	AUSZTRIA .....	77
8. CSÁSZÁR TAMÁS .....	PILISSZENTIVÁN .	59
9. TÓTH LÁSZLÓ .....	KISÚJSZÁLLÁS ....	48
10. GARAMSZEGI BARNABÁS .....	FELSŐTÁRKÁNY .....	45



A csapatbajnoki versenyeken sem volt hiány az izgalmakban. Képfünkön Fülöp Róbert(24) beérkezve a célba adja át a stafétát Lécz Gergelynek(25), aki pillanatok múlva már száguld is tovább. Képfünkön a Monor Team versenyzői 72-sel Matula István

## Véró György búcsúzik

*Egyik szemem sír, a másik nevet. Boldog vagyok, megnyertem az elsőosztály 125 ccm-es kategóriáját és egyben szomorú is, mert most már biztos, hogy testvéremmel, Zsolttal együtt szögre akasztom a bukósisakot.*

*A szezon elején voltak nehézségeim. Úgy éreztem, nem igazán sikerült a felkészülésem. Az első versenyen, Monoron azonban megnyugodtam, hiszen a régi motormal is sikerült nyernem, csak úgy, mint az azt követő hét futamon. Ezután történt egy baleset. Kaposváron edzés közben eltörtött a kezem és össze kellett csavarozni. A befejező futamon, Klárafalván egy speciális rögzítőkötéssel versenyeztem és sikerült a harmadik helyre befutnom. Szerencsém volt, hogy sérülésem ellenére is megnyertem a kupasorozatot. Sajnálom az öcsémet, Zsoltit. Ő a másodosztályban mindössze három ponttal lemaradva lett második. Szép búcsú lett volna, ha ott is a Véró név van az eredménylista elején.*

*Sok szép emléket köszönhetek a sportnak. Az egyik még a MAMSZ-os korszakomhoz fűződik, mikor Kecelen Tóth Ádámmal és Lechky Zsolttal vívtunk látványos harcot. Az*



*MMSZ-nél eltöltött két évemre is szívesen emlékszem.*

*1997-ben sajnos nem lehetünk ott a versenypályákon. Családi vállalkozásunk valamennyiünkötől teljes embert kíván és ezt nem tudjuk összeegyeztetni a sporttal.*

*Sikereink elérésében sokat segített édesapánk és édesanyánk, amit ezúton is szeretnék megköszönni.*

*Gyuri! Nem mondhatunk egyebet, mint azt: Sok sikert és reméljük az „új szakágadban” is elismert versenyző leszel.*

a szerk.



Véró György és öccse Zsolt

A csapatbajnoki váltóversenyek győztesei a Vörös ördögök: Langa Gábor, Cserepkai Csaba, Jakob Béla, Schrenck Péter

**CSAPATVERSENY**

1. VÖRÖS ÖRDÖGÖK .....	60
2. HUNGARO-CROSS .....	51
3. GAMMA .....	47
4. FEHÉRVÁRI SRÁCOK .....	39
5. OLD BOY-OK .....	34
6. EURO-TEAM .....	31
7. MONOR-TEAM .....	28
8. LENDÜLET .....	25
9. MÓKUS ÖRS .....	22
10. SEXI CSOKOLÁDÉ .....	20

Az összeállítást készítette György Zoltán

# Tóth megvédte trónját



A dombok királya

Utolsó felvonásként emlegették a versenyzők az Erdőkertesen megrendezett év végi terepmotoros versenyt. A királyválasztón szép számú endurós, gyorsasági és motokrossz versenyző állt rajthoz. Kivételesen nem a bajnoki pontokért szálltak ringbe, hanem hogy eldöntsék ki 1996-ban motorosaink királya. A rendező Namoto Team és a ragyogó napsütés jóvoltából minden adott volt a megmérettetéshez. Nádor Attila felvezetőkörével – egy terepgokarttal – délelőtt tizenegy órakor kezdetét vette a kétórás száguldás. A rajttól legjobban Tóth Ádám lőtt ki, mögötte Soóky, majd ifj. Kókényesi. Az

embert és gépet egyaránt próbára tevő verseny második felében már lassultak a mozdulatok, egyre nehezebben szedték össze magukat a versenyzők egy-egy esés után. Soóky Zsolt egyszer ugyan átvette a vezetést, de a célba, ha csak egy motorhosszal is, de Tóth Ádám érkezett elsőnek. Soóky Zsolt mögött a Surján SE versenyzője, ifj. Kókényesi György

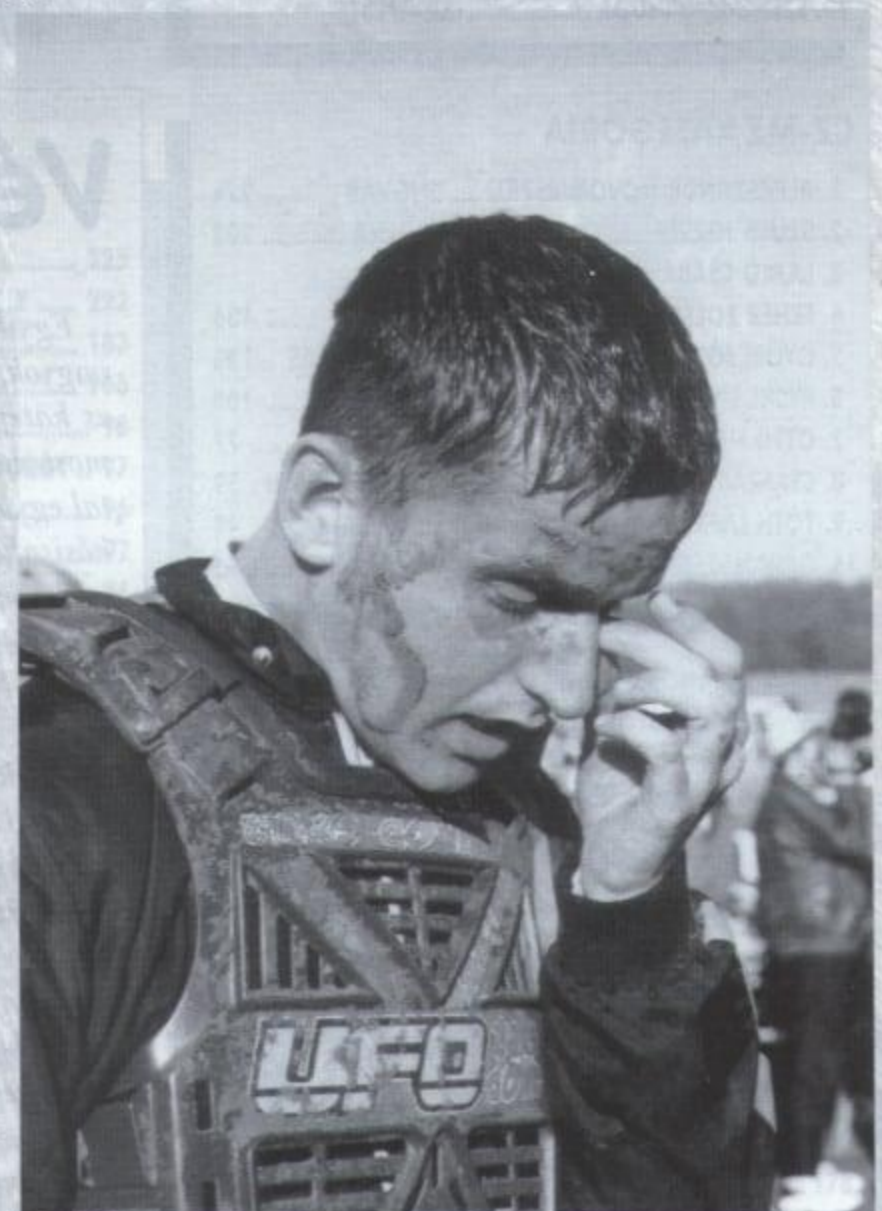
lett a harmadik. A számtalan amatőr versenyző becsületére válják, hogy rajthoz álltak és végigmotorozták a százhusz percet. A korona tehát újra Tóth Ádám fejére került, aki ismét egy éven keresztül viselheti azt a „dombok királyaként”.

## EREDMÉNYEK

1. TÓTH ..... CONCORDIA MOTOR RACING
2. SOÓKY ..... INTEGRÁL MC
3. IFJ. KÖKÉNYESI ..... SURJÁN SE
4. CSÓSZ ..... 1. WD
5. SZERDAHELYI ..... 1. WD
6. BENNER ..... ÉPSZÖV SPARTACUS SE
7. PECSENYKA ..... EK
8. KERNER ..... ÉPSZÖV SPARTACUS SE
9. VASKA ..... KANIZSA MOTOCROSS SE
10. MAJOSHÁZI ..... MOTEX SE



Egy apró hiba



Soóky Zsolt

## Lipták Tamás

Az erdőkertesi királyválasztón akadt meg a szemem egy tizenhárom éves „kissrácon”. Mint kiderült, nem más Ő, mint az országos motokrossz bajnokság serülő bajnoka. Megkértük néhány szóban mutakozzon be:

– Negyedik éve motorozom, ebből egyet a minimotoros szövetségben, ahol finoman közölték, hogy tehetségtelen vagyok és elküldtek az egyesülettől. A krosszozóknál második évben serdülő második helyeztettem összetettben, majd a következő évben első.

1997-ben a juniorok között indulok majd, ahol tovább szeretném bizonyítani „tehetségtelenségemet”.

2-es rajtszámmal Lipták Tamás



Ifj. Kókényesi György a harmadik helyre ugrott



# Speedy

Előző számunkban már megkezdjük ralikrosszbajnokaink bemutatását. Kotán Péter és ifj. Bánkuti Gábor után Szijj Csaba, a divízió IV. 1600 ccm alatti bajnoka következik. A Speedy Motorsport versenyzője kategóriagyőzelmé mellé a H csoport abszolút második helyét is megszerezte.

– Mikor gyerekkorodban Speedy-nek hívták már sejtetted, hogy ralikrosszbajnok leszel?

– Nem ralikrosszbajnok akartam lenni, hanem autóversenyző. Még akkor, mikor Niki Lauda volt a menő. Eleinte tetstett a pályaversenyzés, a Forma I. és a rali is. Akkor még nem is volt ralikrossz. Egyik nyáron többször hallottam, hogy Ádándon lesz ralikrossz és elmentünk megnézni. Megismerkedtem pár versenyzővel és attól kezdve ott voltam minden versenyen. Egy kis Daihatsuval kezdtem a ralikrosszt és rögtön az első versenyen fel is borultam. Egy darabig kínlódtunk még az autóval, aztán rájöttem, hogy nem alkalmas erre és eladtam.

– Más szakágakba is belekóstoltál.

– Előfutó voltam a Budapest ralin, ami nagyon tetszett, csak

a második napon megállt az autó. Egyszer pedig mentem hegyen is, de ott már Skodával. Ez is élmény volt, csak sajnos a pályaversenyzés részét még nem próbáltam.

– Ralikrosszban tavaly még az utolsó versenyen is volt esélyed a H csoport megnyerésére.

– Mivel a kategóriámat már megnyertem, kibéreltem Tóth János Toyotáját. Ha Sziklai Tominak valami gondja lett volna, és nem jut a döntőbe, akkor még megelőzhettem volna.



Mivel bejutott, matematikailag nem maradt esélyem a győzelemre. A futamot azonban megnyertem.

– Nem volt furcsa a Skoda után az összkerekes autó?

– A Skoda nagyon jó iskola volt. Ugyanúgy megtolja az elejét, vagy keresztbe áll, mint a Toyota. Szakmai tanácsot nem tudtak adni, de az egyik szerelő megmutatta, hogy kell vele váltani. Korrektek voltak, nem szóltak, hogy sokat edzettem vele, így volt időm az ismerkedésre.

– Öcséddel egy egyesületben, egy kategóriában versenyeztek. Mennyire valódi ez a küzdelem?

– Ez egy csapatmunka. Van tulajdonképpen két azonos képességű pilóta, egy jobb és egy valamivel gyengébb autó. Mielőtt kimegyünk a pályára meg szoktuk beszélni, hogy vigyázunk egymásra. Az esetleges zavaros helyzetek ne a verseny után kerüljenek sokba. Az egyesület is ketőnkre épül. Enyém a technikai rész, a menedzselésel Zsolti foglalkozik.

– Bajnokként mik a terveid?

– Van egy olcsóbb és egy drágább tervünk. Az olcsóbb az, hogy én kihagyok egy évet, az egyik autót eladjuk. Lehet, hogy megnősülök és a házamra is van még mit költeni.

A drágább az, hogy kibéreljük egész évre a Toyotát. Ehhez elég sok pénzt kell összeszednünk. Szívesen mennék raliban is egy jó F2-es autóval, de az biztos, hogy ezt nem tudjuk elérni anyagilag.

– Nem lenne jobb megoldás, ha megvenné a Toyotát?

– Ez egy lejárt homologizációjú autó. Év végén nem biztos, hogy tudnánk vele valamit kezdeni. Azonkívül nem is értünk hozzá és Tóth Jánosék már kialakítottak egy jó kapcsolatot a Toyota Team Europe-pal.

– Úgy tudom, nem csak ti vagytok testvérek az egyesületnél...

– Igen. A két Skoda is az. Annak ellenére, hogy két telje-

sen különböző helyről vásároltuk egymás melletti az alvázszámuk.

– A Speedy Motorsport rendezte az év végi díjkiosztót. Már év elején tudtátok, hogy ilyen sikeres évet zár majd az egyesület?



Szijj Csaba

– Mikor kértük, hogy mi rendezhessük, még nem is sejtettük, hogy én megnyerem a kategóriámat és Zsolti lesz a második. Az abszolút második hely csak hab a tortán.

– Kik tették lehetővé, hogy habos legyen az a torta?

– A Snowfox Gumi, a Momo Corse, az Ampron Kft., a Gulyás Gumiszerviz és az Öreg Tó Club Hotel segítették egyesületünket.

## ŠKODA Szaküzlet

Favorit, 120, 105 S gyári alkatrészek.

Tatabánya, Március 15. út 1.  
Tel.: 34/311-187



## ŠKODA

Favorit GR. A és N

- versenyalkatrészek
- motorkészítés
- versenyautó-építés

Tel.: 30/563-991  
34/372-891

# Tíz ökröt akarok megszű



## Beszélgetés Dudás Gyulával

December elején a Magyar Nemzeti Autósportszövetség alakuló közgyűlésén Maruzsi László felállt és a ralikrossz szakágvezetői posztra jelölte a többszörös magyar bajnok, Dudás Gyulát. Kokó kért tíz percet, majd bólintott: „Amennyiben a közgyűlés megválaszt, elvállalom a feladatot.” A köztudottan nem éppen virágkorát élő szakág nehéz helyzetén változtatni nem könnyű feladat, de Kokó lelkesedése határtalan és hiszi, hogy elkövetkezik még az az időszak, amikor tízezrek izgulnak a nyírádi pálya szélén. Beszélgetésünk elején még figyelmesen vártam, mikor vesz levegőt, hogy kérdezhessenek valamit, de hamar rájöttem, egyetlen kérdés elég volt, hogy meg tudjak mindent, amit szeretnék.

– Kialakult már konkrét elképzelésed a jövőt illetően?

– Két füzetet írtam tele az ötleteimmel. Összecsaptam olyan emberekkel, akikkel még az életben nem találkoztam és olyanokkal is, aki régi jó ismerősöm. Meg szeretném szélesíteni a pályákat. Hogy miért? Azért, hogy csata legyen a küzdőtéren, ne pedig az, hogy valaki elrajtol és a többiek követik. Kitaláltam a VIP-futamot. Azóta egy nap ötször csörög a telefonom, hogy valamelyik sportoló vagy színész be akar ülni egy ilyen kis autóba, és egymás ellen küzdeni. Ez azt jelenti, hogy például a kakas négyes „megvívja” ki a legjobb sofőr. Mindig továbbjutnak és év végén lesz egy összesített futam, ahol a fődíj mondjuk egy

autó. Azt hiszem, ezzel két-háromezer embert tudnánk plusszban a versenyekre csalogatni, csak meg kell találnom hozzá a szponzorokat.

Nem vagyok elégedett a bírói dolgokkal sem. Szeretném, ha a bírók állványokról, főnről néznék a futamokat. Ezekben a dobogókon nem biztos, hogy olyannak kell állni, aki idáig integetett, hanem annak, aki örül, hogy ott lehet, és árgus szemekkel figyeli mi történik. Ne érdekelje se a hármas, se az ötös, hanem mondja azt: „a négyes volt a hunyó” és amíg beér a toronyba, ne tudják hárman megdumálni, hogy nem is úgy volt.

A pályák környezetét is rendbe kell tenni. Azt szeretném, ha odaviszek egy szponzort, akkor az ne azt lássa a pénzéért, hogy a nézők a bokrokba járnak a dolgukat elintézni. Olyan söröst és olyan szendvicsest akarok a versenyekre, akiknek a sátra a pálya díszje is lehet.

Példaértékű a Kotán Petiék stábja. Azok a sportolók, akik külföldön, esetleg EB-futamokon is indulnak, kell, hogy kapjanak valamit a szakágtól. Nem anyagiakban, hanem élvezzenek egy olyan prioritást, amiből érzik, hogy hoztak valamit a kosárba. Nem igaz, hogy nincs válogatott. Legyen és aki megnyert egy kategóriát, az nyugodtan mondhatja a szponzórának, hogy magyar válogatott ralikrosszversenyző. Ezért viszont ha akar, ha nem egy nemzetközi versenyen el kell indulnia.



tni

A ralikrosszhoz vissza kell szoktatni a nézőket. Mikor néhány éve mi, ralisok is ott versenyeztünk, Nyírádon kint volt tízezer néző. Ma vannak kétezren és házibuli jellege van az egésznek. Elég lenne egy ökröt

megsütni és mindenki jóllakna. Én azt akarom, hogy tíz ökröt kelljen sütni. Ehhez meg kell nyerni a médiákat. Egy rendezőnek csak akkor éri meg, ha vannak nézők és csak akkor tud egyre jobb versenyeket rendezni. A versenyzőknek is az a hab a tortán, ha a pasast, aki ralikrosszozik, nem onnan tudják megkülönböztetni, hogy tűzálló overál van rajta. Legyen show és a második verseny után a törzs-közönségen kívül is tudják az emberek, hogy ki kicsoda.

Tudom, hogy ezeket nem lehet áprilisa megvalósítani, de ez én vagyok és hogy mit tudunk hozzátenni, az csak csapatmunka kérdése. Ha be fognak csapni, akkor sikertelen leszek, de a könnyem nem fog kicsordulni, mert emellett minden ralin ott leszek, irányítok és előfutó akarok lenni, mert a rali az életem. Ezzel nem sértek meg senkit, nekem a ralikrossz nem második



és próbálnak segíteni. Új pályákat akarnak csinálni és egy csomó jó ötletük van. Ha ennyi ember szeretne valamit, akkor azokat félre kell állítani, akik nem tesznek semmit a sportért. Olyan vezetésre van szükségem, amelyik fel tudja venni az én örült tempómat, de azt is tudják mondani, hogy: „várjál, ne az ablakon, ne az ajtón, hanem a fészereken keresztül, mert úgy fogadnak minket.” Ezért mondtam a csapatmunkát, ami a raliban ivódott belém. Ha a szerelő elkészíti a benzinnel, össze lehet csukni mindent. Mindenkinek abban kell kiváló nyújtania, ami a saját feladata és akkor működni fog a dolog.

Aki a versenyben benne van, az meg sem kérdőjelezi a szakértelmemet, mert tizenhat versenyből tízszer úgy arattam a rajt-cél győzelmet, hogy esélye sem volt annak, aki mögöttem jött. Az autósportot élet szinten űzöm. Én mindent lefűztem, elraktam, és ha megkérdezed, hogy ki mennyit

ment Bükkszentkereszten, akkor kikeresem és megmondom. Most elmondom, ami nagyon fontos és lehet, hogy megvesszőznek érte. 1975 óta vagyok az autósportban és ezért élek. Úgy érzem, nekem is jár az, hogy amihez értek, és amit csinálok, abból meg is tudjak élni. Ez idáig itt nem működött. Hiszek abban, hogy egy ilyen elnökséggel nem szégyen kimondani, hogy ezért élek és ebből. Ha ezt szégyelnem kell, akkor janu-

ár tizenharmadikán felálllok és azt mondom, „nem kell rendkívüli közgyűlés, én ezt nem csinálom”.

Számon fogom kérni azokon az embereken az ígéretüket, akik nekem ott a közgyűlésen azt mondták: „ez nem lehet gond”. Nem fogok megdöbbsenni, ha nem lesz belőle pénz, de akkor azt is tudnom kell. Nagyon lényeges, hogy ne az mondja azt, hogy rossz cikket írtál, vagy rosszul mentél az autóval, aki nem segített. „Ha mondtad volna, vettem volna neked tizenhat kereket.” Nem. Vedd meg a tizenhat kereket és ha bénán mentem, akkor mondhatja, hogy ezzel a támogatásnak vége. Hogy ez mennyire talál nyitott fülekre és tekintetekre az más kérdés. Vitatkozni nem akarok. Nem azért, mert nincs időm, hanem mert nincs értelme. Én biztos, hogy jót akarok. Meg lehet győzni arról, hogy ne itt álljanak a nézők, hanem ott, vagy ne itt legyen a vécé, hanem amott. Egy dologban azonban biztos vagyok. A ralikrossz nézők és csata nélkül ugyanúgy meghal, mint minden más az életben. Régen egy asztalitenisz meccsen, mikor Jónyer, Klampár, Gergely játszottak, tele volt egy sportcsarnok. Én is elmentem és vettem jegyet, mert show volt. Ma, ha van kétszáz ember már pezsgőt bontanak. Ha egy ilyen sportág el tud sorvadni, miért ne tudna az autósport is. Annyi előnyünk azonban van, hogy ez a huszonegyedik század sportja. A világ- és Európa-bajnokságokat milliók nézik és ez kell nekünk is.

Örülök, hogy megválasztottak és csinálhatok valamit, ami rajtam is múlik. Ebben várom a többiek segítségét.



gyerek, én itt tértem vissza és nagyon sokat kaptam ettől a sporttól.

„Egyél vagy éhenhalsz!” – ma ilyen világot élünk és ez nekem nem tetszik. Én hiszek abban, hogy ha beragadsz a hóba és én kihúzlak, akkor legközelebb te is segítesz. Ezzel szemben nem húzol ki, hanem még le is fröcskölsz. Valahol emiatt egy picit el vagyok keseredve, de másfelől erőt ad, hogy rengetegen telefonálnak



## Fahrer Racing Club

### FIA HOMOLÓG:

Versenyoverálok	68 500 Ft-tól
Versenycipők	16 700 Ft-tól
Versenykesztyűk	6 800 Ft-tól
Sisakok	41 200 Ft-tól

Ülések	35 200 Ft-tól
3" övek	34 400 Ft-tól
Kartelvédők	28 700 Ft-tól
Tűzoltórendszerek	55 700 Ft-tól
Kormányok	16 400 Ft-tól

Toronymerevítők, rugók, kipufogórendszerek, féktárcsák, fékbetétek, légszűrők, kuplungtárcsák, hengerfejpakolások, felnik, gumik, Valvoline olajok.

**Fahrer Racing Club**

Tel.: 227-0443, mobil: 30/525-430

Csakúgy mint korábban, a jövőben is hasraütésszerűen fogunk kiválasztani néhány autót, melyek azonos kategóriában versenyeznek, hogy bemutassuk őket.

# Egy malomban őrlünk...

**Sofőr:** Balogh László  
**Navigátor:** Csepela Tamás  
**Autótípus:** Lada Samara  
**Súly:** 910 kg  
**Motor:** Havassy  
**Hengerűrtartalom:** 1300 ccm  
**Teljesítmény:** kb. 120 LE

**Max. fordulat:** 8500-9000/min.  
**Váltó:** 5 sebességű, szinkronos raliváltó  
**Fék** - elöl: tárcsa,  
- hátul: tárcsa  
**Gumi:** - vizen: Michelin PB 20  
- szárazon: Michelin S 2 B  
- murván: Pirelli G 5



**Sofőr:** Balatonyi Árpád  
**Navigátor:** Németh Péter  
**Autótípus:** Lada 2105  
**Súly:** 1000 kg  
**Motor:** Havassy  
**Hengerűrtartalom:** 1294 ccm  
**Teljesítmény:** 110 LE

**Max. fordulat:** 9000/min.  
**Váltó:** 4 sebességű széria  
**Fék** - elöl: tárcsa,  
- hátul: dob  
**Gumi:** - vizen: Michelin PB  
- szárazon: Michelin SB  
- murván: Michelin M4-M5

**Sofőr:** Floch István  
**Navigátor:** Gyug Béla  
**Autótípus:** Lada 2105  
**Súly:** 1010 kg  
**Motor:** Havassy  
**Hengerűrtartalom:** 1294 ccm  
**Teljesítmény:** 100 LE

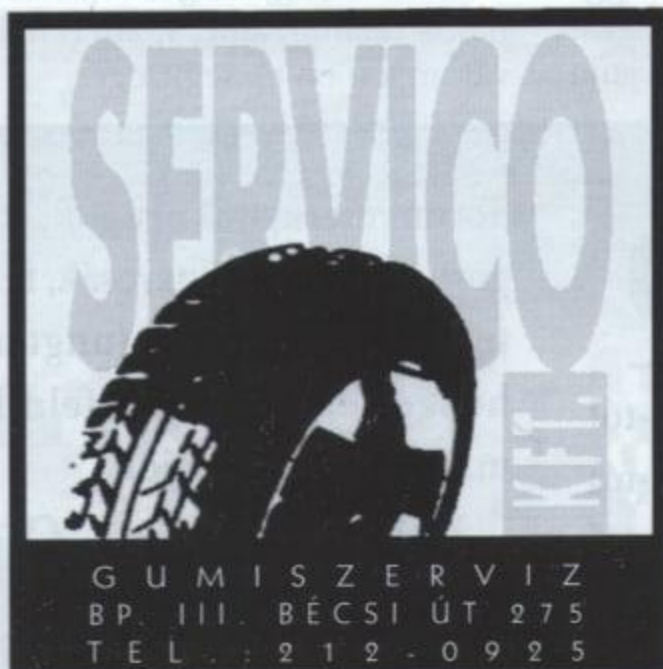
**Max. fordulat:** 8000/min.  
**Váltó:** 4 sebességű, széria  
**Fék** - elöl: tárcsa,  
- hátul: dob  
**Gumi:** - vizen: Michelin PB 20  
- szárazon: Michelin SB  
- murván: Michelin M 4



## KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSAI

A HIRDETÉS FELMUTATÓJA

**10 %** KEDVEZMÉNYBEN  
RÉSZESÜL.



**A** l u m í n i u m  
keréktárcsák,  
gumiabroncsok,  
kerékcsavarok és  
kerékőrök  
egyedi megrende-  
lése, eladása és  
szakszerű javítása.

Szaküzletünk és szervizállomásunk: Óbudán,  
a Bécsi úti Shell benzinkút mellett.  
Tel.: 212-0925 Fax: 212-0924



## KESZLER MÁTYÁS

**Ha munka, akkor...** Abból nem lehet megélni.

**Ha család, akkor...** Aranyos az egész család (van egy csodálatos „unokám”).

**Ha zene, akkor...** Régi nóták.

**Ha film, akkor...** Indul a bakterház.

**Ha nők, akkor...** Csak az ásszony.

**Ha másik sport, akkor...** Foci.

**Ha autó, akkor...** Audi.

**Ha bukás, akkor...** Vilmapusztá.

**Ha másik társ, akkor...** Pöcés.

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Család és a természet.

**Ha álom, akkor...** Béke, egészség.

## ADORJÁN LÁSZLÓ

**Ha munka, akkor...** Életművész.

**Ha család, akkor...** Jutka + Mercike.

**Ha zene, akkor...** Disco.

**Ha film, akkor...** Akciódús.

**Ha nők, akkor...** Nagyon szép.

**Ha másik sport, akkor...** Pályaversenyzés (hajókázás).

**Ha autó, akkor...** Mercedes.

**Ha bukás, akkor...** Ádánd (1987).

**Ha másik társ, akkor...** Bieznai Attila.

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Hajózom.

**Ha álom, akkor...**

Földön járok.



## DÖMÖK ZOLTÁN (NEON)

**Ha munka, akkor...** Bravos Caffé.

**Ha család, akkor...** Zsuzsi, Zsófi, Barbi.

**Ha zene, akkor...** Mindegy, csak ritmusos legyen.

**Ha film, akkor...** Legényanya.

**Ha nők, akkor...** Igen, ebben a sorrendben.

**Ha másik sport, akkor...** Kondi.

**Ha autó, akkor...** Opel Manta.

**Ha bukás, akkor...** Salgó 1993. (Dragán).

**Ha másik társ, akkor...** Piedon és más senki.

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Ez van most.

**Ha álom, akkor...** A volt feleségem.

## BENYÓ MIKLÓS

**Ha munka, akkor...** Autókereskedés. Ez az, amihez igazán értek, és szeretem is csinálni.

**Ha család, akkor...** Még csak tervezgetem.

**Ha zene, akkor...** A könnyűzenét szeretem idegállapotomtól függően.

**Ha film, akkor...** Mindegy, csak kikapcsoljon.

**Ha nők, akkor...** Szeretem őket, fontosak számomra!

**Ha másik sport, akkor...** Jet-ski!!! Ez az igazi számomra.

**Ha autó, akkor...** Ezzel is úgyvagyok, hogy mind-egyikben van valami jó. De Range Rover-Audi.

**Ha bukás, akkor...** Annyi volt már életemben, hogy már nem gondolok rá.

**Ha másik társ, akkor...** Szeretném már megtalálni a véglegest.

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Már nem élek.

**Ha álom, akkor...** Szeretnék végre egy igazán profi versenyautót.



## TÓTH GYÖRGY

**Ha munka, akkor...** Nyugodt.

**Ha család, akkor...** Csak barátnőm van.

**Ha zene, akkor...** 180-as pulzusom és a 60-as lihegéssel a startnál.

**Ha film, akkor...** Ne feliratos legyen!

**Ha nők, akkor...** Minél több.

**Ha másik sport, akkor...** Szabadidősport (a barátnőm nélkül).

**Ha autó, akkor...** Gyors és dögös.

**Ha bukás, akkor...** 1995. Bér, és marhára élveztem.

**Ha másik társ, akkor...** A következő.

**Ha már nem versenyzel, akkor...** Szabadidősport (a barátnőm nélkül).

**Ha álom, akkor...** Még mindig a barátnőm, 3 másikkal!

# NAVIGÁTOR - aprók

**Lada Samara „N” csoportos versenyautó** versenykész állapotban eladó. Érdeklődni: 34/332-430, este.

**Lada** ralifelszerelés eladó: övek, ülések, bilsteinek, pajzs, hangosítás, rövid difi, záruk, pedáltaposók, Gaál-tengelyek. Érdeklődni: Diós József Dévaványa, Árpád út 53. 5510, Tel.: Dévaványa 234.

**Eladók** használt Sparco ülések, hat pontos övek, 2 db 58-as tűzálló ruha, 2 db fia homolog sisak hangosítóval, valamint „A”-s Kadett-Astra alkatrészek: ötsebességes váltó+sper, motor, fékrendszer, futóművek és más alkatrészek. Érdeklődni: 60/335-718.

**Lada 2105 A/5** csoportos raliautó rajtkész állapotban, bukócsöves edzőautóval együtt eladó. Irányár: 750 000 Ft. Érdeklődni: Faltusz Péter 96/316-824 vagy 30/566-393.

Rali kettőben két versenyt ment „A” csoportos, Kuhár motoros **Trabant** (sárga pennzoilos), német kipufogórendszerrel, Bilstein lengéscsil-

lapítókkal, versenykész állapotban eladó. Irányár: 200 000 Ft. Érdeklődni: Mándi Balázs 36/424-248, Tóth Szabolcs 36/423-191.

**Eladó egy Ford Escort RS Cosworth** fehér színű, utcai autó. Érdeklődni: 72/437-595.

**Eladó Peugeot 205 GTi-hez** 13"-14"-os versenyfelni és könnyűfémfelni, gumik, versenyülés, alkatrészek stb. Bánkuti: 167-1356, 167-0391.

**Eladó egy Lancia Delta HF Integrale** ralikrossz, divízió II. vagy „H” csoportos, 400 lóerős versenyautó, 30 db szerelt kerékkel, tartalék alkatrészekkel. Telefon: 72/437-595.

**2105-ös „A” csoportos Lada** felújítva, versenykész állapotban, Szuromi motorral eladó. Telefon: 56/341-260, 56/375-059.

**Škoda 130 LR** ralikrossz autó gyári karosszériával, 1500-as motorral eladó. Utcái autót beszámítok. Érdeklődni: 34/370-444.

**Ralikrossz Škoda** eladó. Érdeklődni: Rácz László 20/436-760.

**Škoda 130 L** 2 db többszörös bajnok ralikrossz autók (1340 és 1500 ccm) szerelt kerekekkel, tartalék alkatrészekkel, vagy ezek nélkül eladó. Kis módosítással alkalmasak hegyi és pályaversenyezésre is. Speedy Motorsport Tel.: 20/414-777, 30/575-171.

Bérbe adnám több versenyt nyert **Trabant 601** típusú „N” csoportos versenyautómat túra, tereptúra, rali, krosszderby versenyekre. Érdeklődni lehet: Gilyán Sándornál 290-4012, 18.00-21.00-ig.

**Eladó „A” csoportos Trabant** rajtkész állapotban. Irányár: 160 ezer forint. Ugyanitt Trabant szervizelés, „A” és „N” csoportos Trabant építés és versenyalkatrészek. Érdeklődni lehet: 06-20/384-550 számon Erdei Zsoltnál.

**GR „A”-s Favorit** és edzőautó versenykész állapotban eladó. Érdeklődni: Stréhli József 06-30/563-991.

„Kocka” **GTi Suzukihoz** lengőkarok, gömbfej, váltótartó bakok, gyári feliratok eladók. Telefon: 20/264-179.

**Peugeot 205 Gti** '96-ban másodosztály N/3 kategóriában bajnokságot nyert raliautó rajtkész állapotban eladó. Tel.: 53/310-973, Horváth Péter.

**Eladó 350-400 lóerős Toyota Celica** ralikrossz autó. Súlyja 1070 kg. Ára 20 db szerelt kerékkel: 30 000 DM. Esetleg bérbeadó. Érdeklődni: Fodor György, 06-30/525-430.

**Eladó Lada 2105 „A” csoportos** raliautó teljesen újjáépítve, tartalék alkatrészekkel, szerelt kerekekkel. 30/506-714 vagy 28/360-224.

**Ford Escort RS Cosworth** eladó. Ugyanitt Escort Cosworth-ra keréktárcsák eladók. Érd.: Horváth József, 06-30/465-754.

„A” csoportos **Trabant versenymotor** kompletten Jikov karburátorral és kettő darab első Bilstein Trabihoz, illetve profi dur-alumínium kartelvédő eladó. Kőváry Barna: 20/211-058.

**BMW E-21 320 i** autókrossz Div. II. versenyautó rajtkész állapotban tartalékalkatrészekkel eladó. Irányár: 220 eFt. Telefon: 20/263-410.

**1980-as kiadású ZY Zamahához** motorblokkot keresek. Motorszám: 3N8. Nagy Tamás Gyermely, Szomori út 14. 2821.

Kiadó: Sport-Navigátor Bt.  
Szerkesztőség: 2831 Tárján, Pf. 15.  
Telefon: 06/30-575-576.  
Tervezőszerkesztő: Lehotzky Zsuzsa.  
Motoros rovatvezető: György Zoltán  
Telefon: 06/30-278-874  
Nyomdai előkészítés: Media-Press Bt.  
Tel.: 34/316-539. Nyomda: Veszprémi Nyomda Rt. Telefon: 88/426-688  
HU-ISSN 1416-3861  
Terjeszti: Budapesten: Hírker Rt., vidéken: Nemzeti Hírlapkereskedelmi Egyesülés, Kiadói Lapterjesztő Kft.

**A NAVIGÁTOR az apróhirdetéseket ingyen közli.**



**WIND IMRE**  
TERÜLETVEZETŐ

## Kamafó EURÓPA KFT.

A Kamafó Európa Kft. szuper ajánlata: Autózzon olcsóbban Energyvel, jelentős fogyasztás megtakarítással!

- 10 % üzemanyag-megtakarítás!
- 50-70 % olajfogyasztás csökkenés
- 2-szeres olajcsere periódus
- 2-3-szoros motor élettartam növekedés
- könnyebb hidegindítás
- akkumulátor, önindító, gyújtógyertyák élettartam növekedése
- csökkenő károsanyagkibocsátás

2800 Tatabánya, Cseri u. 34., Pf. 3046, Tel./Fax: (34) 323-650



1125 Budapest, Diana köz 6.  
06-20-264-179

1989-től saját készítésű...

RALI, OB - EB - VB, RALIKROSSZ, TEREPRALI, TÚRAVERSENY

**MEGRENDELHETŐ:**

- BEST OF FÜREDI (BUKÁSOK)
- SAN REMO '96 (IFJ. TÓTH-GERGELY)



# RENDELJE MEG MOST!

## A NAVIGÁTOR AUTÓ- ÉS MOTOR- SPORTMAGAZINT


A lap ára ..... 299 Ft

Előfizetve ..... 260 Ft

Információs telefonszámunk  
megváltozott:

# 30/575-576

### MEGRENDELŐ LAP

Megrendelem a  Autó- és Motorsport Magazin 1997-ben havonta megjelenő számaát. Vállalom, hogy az előfizetési díjat a részemre küldött postai csekken a kiadó címére feladom.

Név: .....

Lakcím: .....

Telefon: .....

Dátum: .....

Aláírás: .....

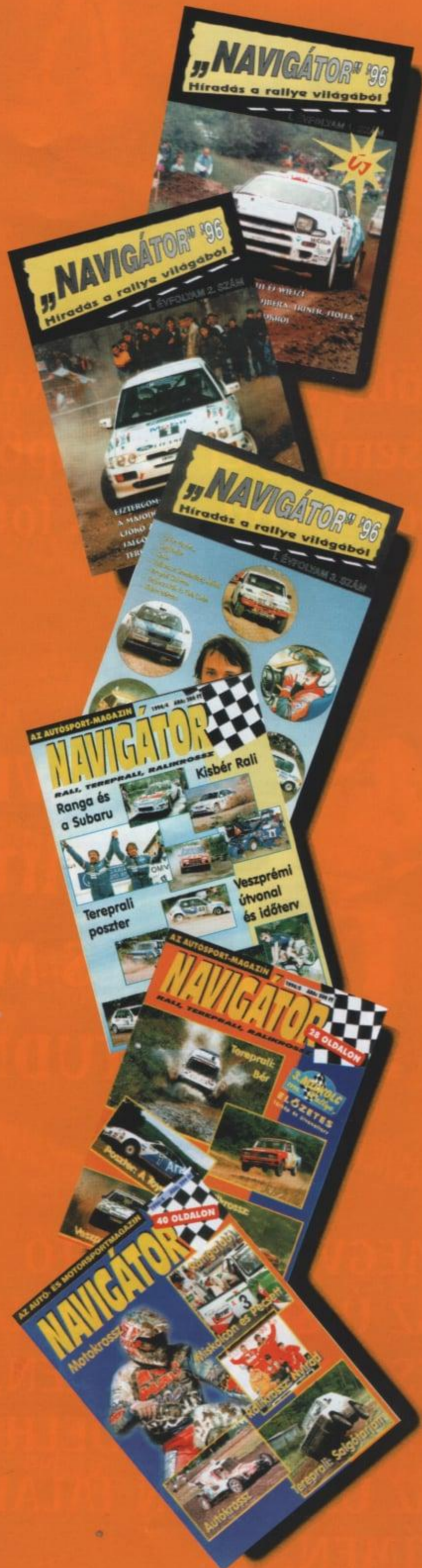
(Kérjük megrendelési igény esetén ezt a szelvényt a kiadó címére (2831 Tarján Pf.: 15) visszaküldeni szíveskedjenek.)

Előfizetés: fél évre 1560 Ft

egész évre 3120 Ft

Kérem az alábbi számokat részemre díjtalanul postázzák.

96/1	96/2	96/3	96/4	96/5
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



**MINDEN HÓNAPBAN ÚJABB  
ÉRDEKESSÉGEK, RIPORTOK  
AZ AUTÓ- ÉS  
MOTORSPORTOK  
VILÁGÁBÓL.**

**Több mint tíz szakág  
eseményei egy lapban,  
poszterrel és sok fotóval.**

**NAVIGÁTOR,  
AMIT AZ AUTÓ-  
ÉS MOTORSPORTRÓL  
TUDNI KELL.**

**MEGVÁSÁROLHATÓ  
AZ ÚJSÁGÁRUSOKNÁL  
ÉS A VERSENYEKEN,  
VAGY MEGRENDELHETŐ  
AZ ÚJSÁGBAN TALÁLHATÓ  
CÍMEN.**

