AZ AUTÓ- ÉS MOTORSPORTMAGAZIN

II. ÉVF. 1997/2 ÁRA: 299 Ft

NAVIGÁTOR

Autós és motoros versenynaptárak



FOTÓ: VÖRÖS JÁNOS



Autós gyorsasági visszatekintés

Navigátor riport: dr. Tandari Jánossal



FOTÓK: KOLLÁR ATTILA

Poszteren a Lada Kupa

Kawasaki

Hungária Kft.

H-1095 Budapest, Csont u. 1.
Tel.: (00 36-1) 217-6657
Fax: (00 36-1) 215-3132

HIVATALOS MÁRKAKERESKEDÉS

Új és használt motorkerékpárok értékesítése

Csizmák, sisakok, motoros kiegészítők és felszerelések árusítása

Eredeti és utángyártott alkatrészek eladása

Valvoline

FOX®

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 utánvéttellel 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



SUZUKI HYUNDAI

Autót szeretne? Géringert keresse!

'97-ben is

Komárom-Esztergom megyében a legnagyobb márkakereskedés és szerviz várja önt.

Suzuki és Hyundai teljes típusválasztéka.

Hitel, lízing, tartósbérlet.
Használt autóját beszámítjuk (katalógus áron).





Szervizünkben mindent egy helyen megtalál.

- Alsó-, felső-, motormosás
- Garanciális javítás
- Fizető kis- és nagyjavítás (gépi munka is)
- Műszaki vizsga (ZT: összes keleti, Suzuki, Hyundai, Opel, Ford család)
- Karosszériajavítás, huzatás (kárrendezés)
- Fényezés (Standox színkeverés)
- Alváz-, üregvédelem (Dinol, 5 év garancia)
- Autómentés
- Autó bérbeadás
- Alkatrész értékesítés (műholdas rendelés 8 óra alatt)

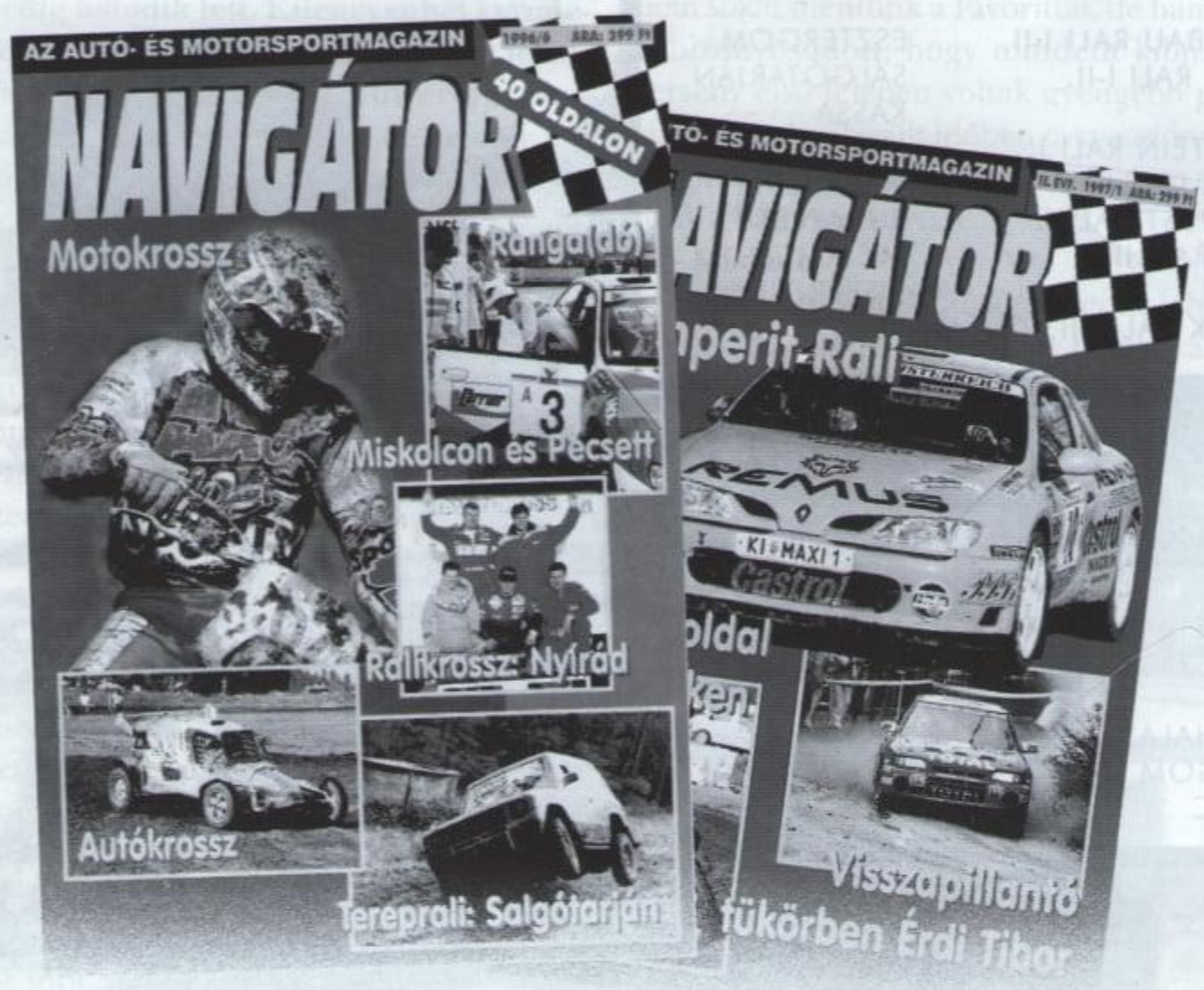
Javítás idejére ingyen cserekocsit biztosítunk – (még Önnek is!)

TATABÁNYA, Szanatórium út 1–3. Nyitva: 8–18-ig, szo. 8–13-ig. Tel.: **34/310-310** • **TATA**, Május 1. út (használt autó) Nyitva: 8–18-ig, szo. 8–13-ig. Tel.: **34/381-642** • **KOMÁROM**, Báthory u. 1. Nyitva: 7–22-ig, szo. 8–16-ig. Tel.: **34/340-490**

KÉRJEN BŐVEBB INFORMÁCIÓT, MI MINDENBEN SEGÍTÜNK!

• SZERKESZTŐI JEGYZET

Kinek a pap, kinek a papné



A békés egymás mellett élés jegyében döntöttünk úgy tavaly októberben, hogy ezentúl autó- és motorsport magazin leszünk. Döntésünket hosszú vívódás előzte meg, de az elmúlt hónapban érkezett megszámlálhatatlan telefonhívás igazolni látszott döntésünk helyességét. Egy kivételével. Olyan ez, mint amikor az ember a zuhany alatt álldogál, aztán hirtelen elfogy a meleg víz. Fülemtől karnyújtásnyira tartva a telefont hallgattam, amint egy bemutatkozni nem kívánó úriember kérdőre vont, hogy a motorosok mit keresnek a Navigátorban. Mondott még néhány jelzőt a kétkerekűek híveit illetően, aztán elköszönés helyett lecsapta a telefont. Mivel nem volt lehetőségem, hogy akkor válaszoljak, ezennel megnyugtatom: ennél több motoros oldal nem lesz a Navigátorban. Hogy a másik tábor se keseredjen el, nekik azt üzenem:
ennyi mindig lesz.

a szerk.

Tartalom

Autós versenynaptár ..... 4. oldal

Visszapillantó tükörben:
Fülöp Rajmund ..... 5. oldal

Hírek a nemzetközi
ralivilágból ..... 6. oldal

Rali-Túra Egyesülés..... 7. oldal

Autókrossz ..... 8–9. oldal

Tereprali: Elvonult a vihar?..... 11. oldal

Ralikrossz bajnokok: Balázs András
és Sziklai Tamás ..... 12–13. oldal

Képes beszámoló
a ralikrossz díjkiosztóról 15.oldal

Favoritok előnyben – Előzetes
a rali másodosztályról.....17. oldal

Navigátor riportban:
dr. Tandari János.....18-19. oldal

Rali és triatlon: Uwe Nittel.....22. oldal

Motorsportok.....24–32. oldal

A gokartnak van jövője.....33. oldal

Visszatekintés a '96. évi autós
gyorsasági bajnokságra ..... 34. oldal

Egy malomban őrlünk..... 36. oldal

Kérdőívek..... 37. oldal

• AUTÓS VERSENYNAPTÁR

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 1997. évi versenynaptár tervezete

RALI

ÁPRILIS 04–06.	CHAMPION ARBAU RALI I-II.	ESZTERGOM
ÁPRILIS 25–27.	24 NK. SALGÓ RALI I-II.	SALGÓTARJÁN
MÁJUS 23–24.	KASSA RALI I.	KASSA
JÚNIUS 12–14.	4. NK. VREDESTEIN RALI I.	MISKOLC
JÚLIUS 11–13.	VESZPRÉM RALI I-II.	VESZPRÉM
AUGUSZTUS 01–03.	12. NK. BUDAPEST RALI I.	BUDAPEST
AUGUSZTUS 15–17.	OMP RACING RALI II.	MISKOLC
SZEPTEMBER 05–07.	KISBÉR RALI I-II.	KISBÉR
OKTÓBER 17–19.	30 NK. MECSEK RALI I-II.	PÉCS

TEREPRALI

ÁPRILIS 11–13.	BUDAPEST
MÁJUS 31–JÚN. 01.	BUDAPEST
JÚLIUS 25–26.	BÉR
SZEPTEMBER 13–14.	KISKUNHALAS
OKTÓBER 10–11.	ESZTERGOM
NOVEMBER 08–09.	MISKOLC

RALIKROSSZ

MÁJUS 03–04.	ÁDÁND
MÁJUS 18.	SZOMBATHELY
MÁJUS 31–JÚN. 01.	CSERÉNFA
JÚNIUS 28–29.	ÁDÁND
JÚLIUS 04–06.	NAGYDOBOS
JÚLIUS 19–20.	NYÍRÁD
AUGUSZTUS 16–17.	ÁDÁND
SZEPTEMBER 20–21.	SZOMBATHELY
SZEPTEMBER 27–28.	CSERÉNFA
OKTÓBER 11–12.	NYÍRÁD

GOKART

MÁRCIUS 28–30.	KECSKEMÉT
ÁPRILIS 25–27.	DEBRECEN
JÚNIUS 20–22.	NYÍREGYHÁZA
JÚLIUS 11–13.	KECSKEMÉT
AUGUSZTUS 03.	BUDAPEST
AUGUSZTUS 15–17.	KECSKEMÉT
SZEPTEMBER 26–28.	KECSKEMÉT

AUTÓS GYORSASÁGI

MÁJUS 03–04.	HUNGARORING
MÁJUS 23–24.	HUNGARORING
JÚNIUS 07–08.	PÉCS
JÚLIUS 19–20.	PARÁDSASVÁR
AUGUSZTUS 18–20.	PANNÓNIARING
SZEPTEMBER 12–14.	HUNGARORING

AUTÓKROSSZ

MÁJUS 01.	NAGYKANIZSA
MÁJUS 18.	OROSHÁZA
JÚLIUS 05–06.	BOGÁCS
JÚLIUS 19.	BOGÁCS
JÚLIUS 26–27.	NAGYDOBOS
AUGUSZTUS 24.	DÖMSÖD
SZEPTEMBER 21.	TÚRKEVE
SZEPTEMBER 28.	NAGYKANIZSA

Visszapillantó tükörben: Fülöp Rajmund

A rali másodosztály tavalyi bajnoka egy évvel ezelőtt a ralikrosszból érkezett, folytatva 1995-ben megkezdett sikersorozatát. Két év alatt tizenhárom versenyen: hét ralikrossz és hat rali megmérettetésen indult. Ebből tizenkétszer győzött, egyszer pedig hatodik lett. Kilencvenhét százalékos teljesítménye elérésében nagy jelentőséget tulajdonít az őt körülvevő, elmondása szerint profi szinten, de amatőr körülmények között dolgozó csapatnak.

– Tapasztalatlannak érezted magad mikor átjöttél a ralikrosszból?

– Bizonyos dolgokban igen, de a ralikrosszban megtanultam, ha hibázok, rögtön elmennek mellettem. Ezt mindig szem előtt tartom.

– Nézzünk bele a tükörbe. Esztergom.

– Tartottam az első versenytől, éppen ezért szerencse, hogy hazai pályán kezdhettem a szezont. Rögtön az első gyorsaságin abszolút időt autóztunk. Harminckilencedik indulóként végig tudtuk a többiek idejét, ami nagy segítség volt. Megnyertük a versenyt. Ez kellőképpen megnövelte az önbizalmamat.

– Salgótarján.

– Nem fűződnek túl szép emlékeim a Salgó Ralihoz. A körülmények, a felkészülés, semmi sem úgy alakult, ahogy szerettem volna. Az egész versenyen görcsösen vezettem, és ezt csak fokozta, hogy a Mátraalmási gyorsasági rajtjánál lefullasztottam az autót. Ötven másodpercet álltunk és ez pont elég volt a hatodik helyhez.

– Kisbér.

– Az, hogy ismét hazai környezetben versenyezhettem, rendbe hozta a lelkivilágomat. Legjobban a rugógyári gyorsaságit találtuk el, annak ellenére, hogy Bikolpuszta a kedvencem. Minden úgy történt, ahogy szerettem volna. Visszavettük az egyes rajtszámot. Sajnos a díjkiosztóról elkéstünk, ezért a kupákat utána kellett elkéregetnünk.

– Veszprém.

– Tulajdonképpen a bajnokság is eldőlhetett a veszprémi versenyen. Murván még nem sokat mentünk a Favorittal, de hamar bebizonyosodott, hogy mindent kibír. A verseny első felében voltak gyengébb pillanataim, de sikerült időben összeszednem magam. A győzelemmel óriási lépést tettünk a bajnoki cím felé.

– Miskolc.

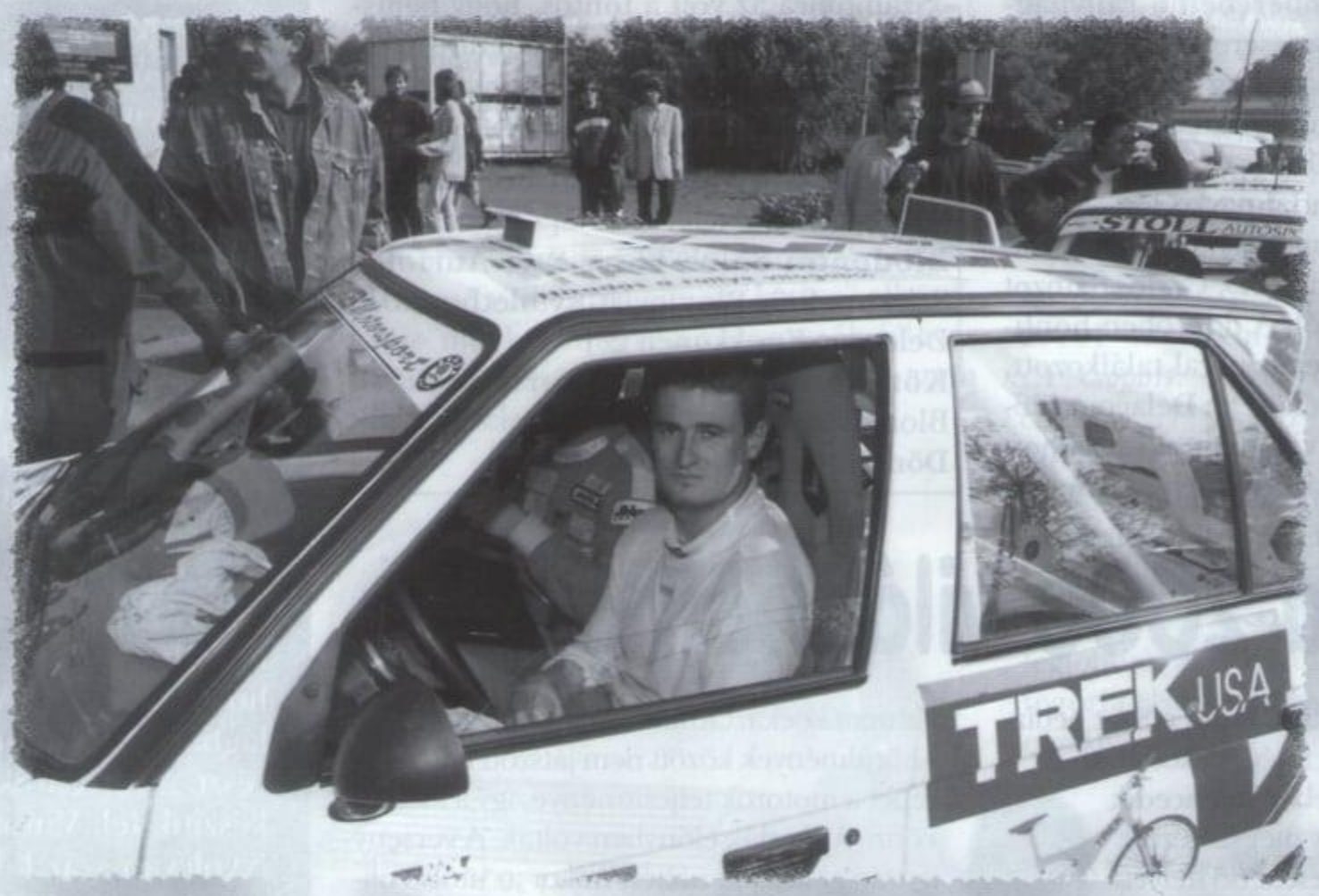
– Vezetésünk tudatában nyugodt lehettem volna, de nyomasztóan hatott rám, hogy esetleg Pécsett mindenképpen pontot kell szereznünk. Szeretem a vizes pályákat, de itt a tét miatt nem örültem az esőnek. Igazából gumink sem volt vízre, Stomilokkal mentünk. Legnagyobb ellenfelem, Rektenwald Zsolt már az első körben kiesett, műszaki hiba miatt. Egy nyolcadik hely elég lett volna az év végi győzelemhez. Ennek ellenére nem mentünk nyugdíjas tempóban. Újra húsz pontot szereztünk, de a célban ünneplés helyett már azon gondolkoztam, mit kezdjünk a Mecsek Ralival.

– Döntésed eléggé felkavarta a kedélyeket.

– Beadtam egy elsőosztályú licenckérelmet, mert a '95-ös év eredményei alapján jogosult voltam rá. Megkaptam, így Pécsre már az elsőosztályba neveztünk. Néhány versenyzőtársunknak ez nem tetszett és különböző beadványokkal próbálták megakadályozni rajthoz állásunkat. Viharos körülmények között indultunk, de szerencsére a verseny a pályán és nem a színfalak mögött dőlt el. Megnyertük a kategóriánkat. A díjkiosztón kapott taps kárpótolt a tortúráért.

– Sokan azt tartják, hogy egy olyan gyári építésű autóval, amilyen nektek volt, nem nehéz nyerni.

– Rossz autóval nem lehet nyerni, de nem biztos, hogy a jóval könnyű. Mindenki magáról gondolja, hogy a legjobb és ez így is van rendjén. A másiknak általában csak az autója lehet jó. Sajnos ma már a verseny két helyen dől el. Évközben a pályán, és év végén a támogatóknál. Mindkét helyen ügyesnek kell lenni, elő kell teremteni a pénzt egy „csodaautóra" és nyerni kell vele.



– Úgy tűnt december tájékán, hogy búcsút mondasz a ralinak.

– Egyáltalán nem volt kilátásunk egy újabb raliautóra, ezért elkezdtem dolgozni azon, hogy a német Forma Opel kupában indulhassak. Szerettem volna kipróbálni, milyen huszonnégy egyforma autó között versenyezni. Az élet másként hozta, de ez nincs elfelejtve, csak halasztok néhány évet.

– A visszapillantó helyett nézzünk egy kicsit előre a szélvédőn is. 1997?

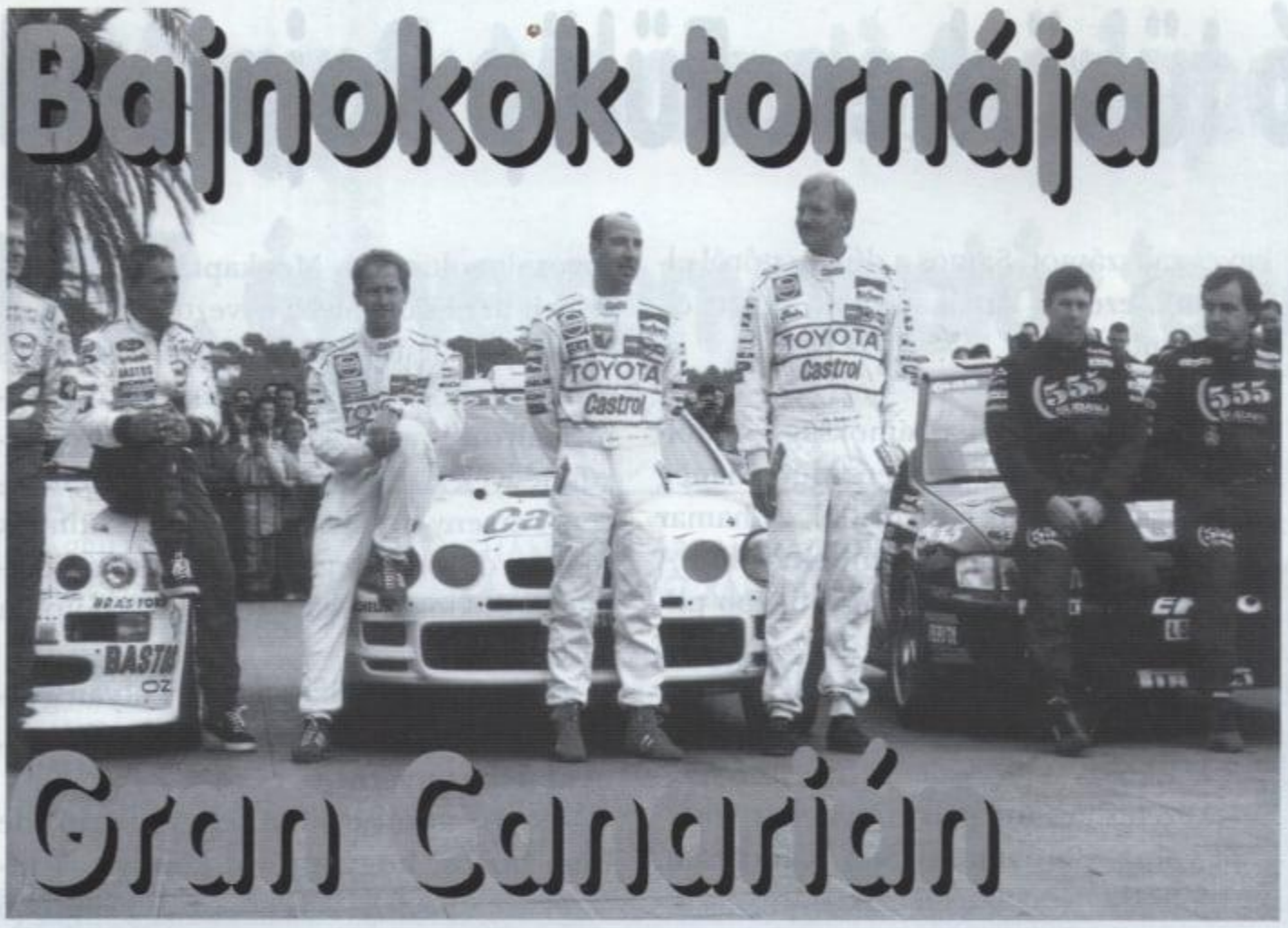
– Szerencsém van, mert a Leier-Márton Autósport Egyesület színeiben folytathatom a ralizást. Idén egy Felicia Kit-Carral állunk rajthoz.

– Hány százalékos teljesítménnyel lennél elégedett év végén?

– Száztíz.

Visszapillantó tükörben: Fülöp Rajmund

Bajnokok tornája Gran Canarián



Minden év decemberében a ralivilágbajnokság krémje összesereglik a „nap szigetén", Gran Canarián, hogy azonos feltételek mellett összemérje tudását. 1993 és 1994 után a francia Didier Auriol 1996-ban már harmadszor diadalmaskodott. Auriol többek között a német Armin Schwarzot, majd a spanyol „matadort", Carlos Sainzot ütötte ki a versenyből. A döntőben honfitársával, Francois Delacourral találkozott, akit 2:0 arányban győzött le. Delacour '96-ban mindössze egy világbajnoki futamon indult, így örült a második helyezésnek is:

– Számomra az volt a fontos, hogy bejussak a döntőbe, mert ez azt jelenti, hogy lépést tudok tartani a mezőnnyel.

EREDMÉNYEK:
Bajnokok tornája, Gran Canaria
1996. december
Elődöntő: Sainz-Thiry 2:0, Auriol-Schwarz 2:0, Blomqvist-Kytoletho 2:0, Delecour-Kankkunen 2:1
Középdöntő: Sainz-Auriol 1:2, Blomqvist-Delecour 0:2
Döntő: Auriol-Delecour 2:0

Formula 2000 világbajnokság

Az évzáró angliai RAC Ralin a Seat bebiztosította világbajnoki címét. A Skodák kiesése után Erwin Weber kilencedik helye is elég volt, hogy megszerezzék a Formula 2000 értékelés első helyét. A német pilóta a következőket mondta a versenyről: – Rettentően nehéz körülmények között, jeges pályákon versenyeztünk, ahol gyorsításkor a kerekek még hatodik fokozatban is túlpörögtek. Miután csapattársam, Jesus Puras az első gyorsaságin kicsúszott, már nem kockáztathattam semmit. A mostoha körülmények között nem játszott nagy szerepet a motorok teljesítménye, így a kicsi és könnyű Skodák előnyben voltak. A verseny igazán akkor lett nehéz, mikor az utolsó napon Pavel Sibera kiesése után már csak célba kellett érnünk. Ha az éves eredmény függ a célba éréstől, akkor az ember még a legapróbb zörejre is összerezdül.



1997-ben a Seat két autóval, a tervek szerint tíz világbajnoki és három német futamon vesz majd részt.

A Volkswagen visszatérése

Hosszú szünet után a Volkswagen visszatért a ralisportba. A Hannoverben kifejlesztett Golf Kit-Car a RAC Ralin ünnepelte premierjét.

Az új autó néhány nappal a verseny előtt készült el, így az osztrák Raimund Baumschlager különösebb elvárások nélkül utazott a versenyre. A Kit-Carnak 258 lóerős motorja és hatfokozatú váltója van. Murván 15, aszfalton 16 és 17 colos kerekeken át viszik az autó teljesítményét az útra. A nyomtávokon nem változtattak, így lehetőség van az „A" csoportos autók átépítésére.

A bemutatkozás nem volt túl sikeres, hiszen előbb Alister McRae csúszott egy árokba, majd a második napon Jörgen Johanson rendezte le a Golf futóművét. Baumschlager a tizedik helyen végzett, miután a beragadt kézifék miatt két perc hátrányba került. A Volkswagen '97-es terveit illetően az osztrák pilóta a következőket mondta: – Szerződésemet meghosszabbították. Azt hiszem, 5-8 világbajnoki futamon veszünk majd részt. A Kit-Carokat Hannoverben készítik fel. Van még mit javítani. Nyolcvan-száz kilót le kellene faragni és a futóművet is tökéletesíteni kell. Az autó 220 000,- márkába kerül, ami a fele egy Renault vagy Peugeot Kit-Carnak. Ezzel az autóval biztos, hogy nem lehet világbajnoki futamot nyerni, de képes jó eredményekre.

(Forrás: Rallye Racing)

GYULAI BT.
Alapítva 1991

Škoda Favoritok bontója

* Karambolos gépkocsik javítása, fényezéssel
* Teljes körű biztosítás ügyintézése
* Típustól független, új és használt karosszéria elemek eladása raktárról ill. 24 órán belüli beszerzése
* Törött ill. totálkáros gépkocsik vétele-eladása

Telephely: 1173 Bp., Pesti út 5.
☎ 258-18-88/17, 06-30/503-809, 06-30/504-478

Rali-Túra Egyesülés

Bajnokság az utánpótlás részére



Az idei esztendő a néhány éve oly népszerű és a feltörekvő nemzedék számára versenyzési lehetőséget biztosító túrabajnokság megújulását hozta. A ralizáshoz szükséges vezetői és navigátori alapok elsajátításában a tereprali mellett működő tereptúra szakág, valamint az autósport szövetségtől függetlenül rendezett meghívásos túraversenyek nyújtottak némi segítséget. A rali szakági vezetés megbízásából idén a mezőtúri Joker Club SE szervezi a harmadosztályú ralibajnokságot. Mészáros Ivántól, a Rali-Túra Egyesülés vezetőjétől megtudtuk, olyan bajnokság kialakítására törekszenek, mely szigorú szabályok szerint zajlik, de mind anyagilag, mind pedig a műszaki követelmények tekintetében elérhető a fiatalok számára.

Mezőtúr, Hévízgyörk vagy Oroszlány nevének említésekor bizonyára sok autósport-kedvelőnek eszébe jutnak a túraversenyek, melyeken a licences raliversenyzőktől kezdve a tereptúrásokon át, az amatőrökig mindenki rajthoz állhatott. Az esetenként igen színvonalasra sikeredett versenyek nem tartoztak a MAMSZ zászlaja alá.

A másodosztályú licenc hivatalos megszerzéséhez tereptúrákon kellett pontot szerezni, de a versenyzők többsége szívesen indult a „kalóz futamokon" is.

A Rali-Túra Egyesülés létrejöttével talán a kecske is jól lakik és a káposztából is marad valami. Az amúgy is viharos terepralik rendezőinek nem kell a tereptúrával foglalkozniuk és az utánpótlás is olyan versenyeken vehet részt, ahol a rendezők figyelme csak rájuk irányul.

A harmadosztályú bajnokság anyagi elérhetőségét már a licencek ára is tükrözi. A vezetői 890 forintba, a navigátori 440 forintba kerül. A versenyszabályzat a ralibizottság jóváhagyásával készül. Az első- és a másodosztály szabályaihoz alkalmazkodva csupán a bajnokság jellegéből adódó változásokat eszközlik majd azokon. Az autóknak nem kell érvényes homologizációval rendelkezniük, így a másodosztályból kiszorult trabantokkal és „kereklámpás" Zsigulikkal is lehet versenyezni. A bukócsőre egy olcsó, de biztonságos megoldást keresnek. Valószínű, hogy a régebbi szabvány is megfelel majd. Ez teljesen ésszerű lenne, hiszen egy lejárt homologizációjú versenyautóban nem az idei előírásoknak megfelelő cső van és ma egy új „ketrec" elkészítése megközelítené a versenyzők féléves költségvetését. A harmadosztályban nem lesz kötelező a tűzálló ruházat sem.



A tervek szerint szombaton és vasárnap bonyolítják le a versenyeket az alábbi menetrend szerint. Szombat reggel az adminisztratív átvétel és az itinerek átadása után kezdődik a pályabejárás. Ez egészen a késő délutáni gépátvételig tart, ahonnan az éjszakai zárt parkolóba viszik az autókat. Vasárnap nyolc-kilenc óra tájékán rajt, kora délután célba érkezés, majd a díjkiosztó.

A versenyek össztávolsága kétszáz kilométer alatt kell, hogy maradjon, melyből a gyorsasági szakaszok elve alapján lebonyolított különpróbák tizenöt-ötven kilométert tesznek ki.

Az értékelt három csoport kategóriái a következők: *„N" csoport:* **1.** 700 ccm alatt, **2.** 701–1300 ccm-ig, **3.** 1301–1600 ccm-ig; *„A" csoport:* **4.** 700 ccm-ig, **5.** 701–1300 ccm-ig; *„H" csoport:* **1.** 1600 ccm alatt, **2.** 1600 ccm felett.

Minden géposztály első hat helyezett párosát díjazzák a versenyeken. Az első három kupát, az őket követők oklevelet kapnak. A pontokat a rali szabályai szerint kapják a legjobbak, akik közül 1998-ban minden kategória első hat helyezettje válthat másodosztályú licencet.

– nasa –

A RALI III. BAJNOKSÁG TERVEZETT VERSENYEI 1997-BEN

MÁJUS 10–11.	GYÖNGYÖS
MÁJUS 31–JÚNIUS 01.	JÁSZBERÉNY
JÚNIUS 20–22.	OROSZLÁNY
JÚNIUS 28–29.	HAJDÚSZOBOSZLÓ
JÚLIUS 19–20.	DEBRECEN
AUGUSZTUS 9–10.	EGER
AUGUSZTUS 23–24.	MEZŐTÚR
SZEPTEMBER 13–14.	HÉVÍZGYÖRK

Új gumik *kedvező áron!*

135x12-es **4 000 Ft**

165x13-as **5 900 Ft**



Szerelés, centírozás.

Szőny,
Petőfi S. út 11.
Tel.: 34/345-187

Változások nélkül

Az autókrossz az elmúlt években amolyan „csöndes", folyamatosan működő szakág lett. Nem nagyon hallani országos visszhangú vitákról, a bajnokság a jól megszokott helyszíneken minden évben lezajlik. Alkalmanként egy-egy versenyző bebizonyítja, hogy mint annyi más sportágban, az autókrosszban is képesek lennének nemzetközi versenyeken az élmezőnyben végezni, csak hát az anyagi lehetőségek végesek. Kérdéseinkre Somogyi György szakágvezető válaszolt.

– A versenynaptárban a nagykanizsai verseny mellett kérdőjeleket láthatunk. Elérte az autókrosszt is a rendezőket sokszor nehéz helyzet elé állító anyagi bizonytalanság?

– A kérdőjel nem a versenyre, hanem a rendezőre vonatkozik. Nagykanizsán egy új egyesület alakult, melynek a bírósági bejegyzése még nem történt meg. A probléma csupán adminisztratív jellegű. Egy-egy autókrosszverseny lebonyolítása korántsem olyan pénzigényes, mint mondjuk egy rali, éppen ezért nem nagyon szokott ilyen gond előfordulni.

– A tervezett hét futamból kettő nemzetközi zónaverseny. Hogy néz ki ez az autókrosszban?

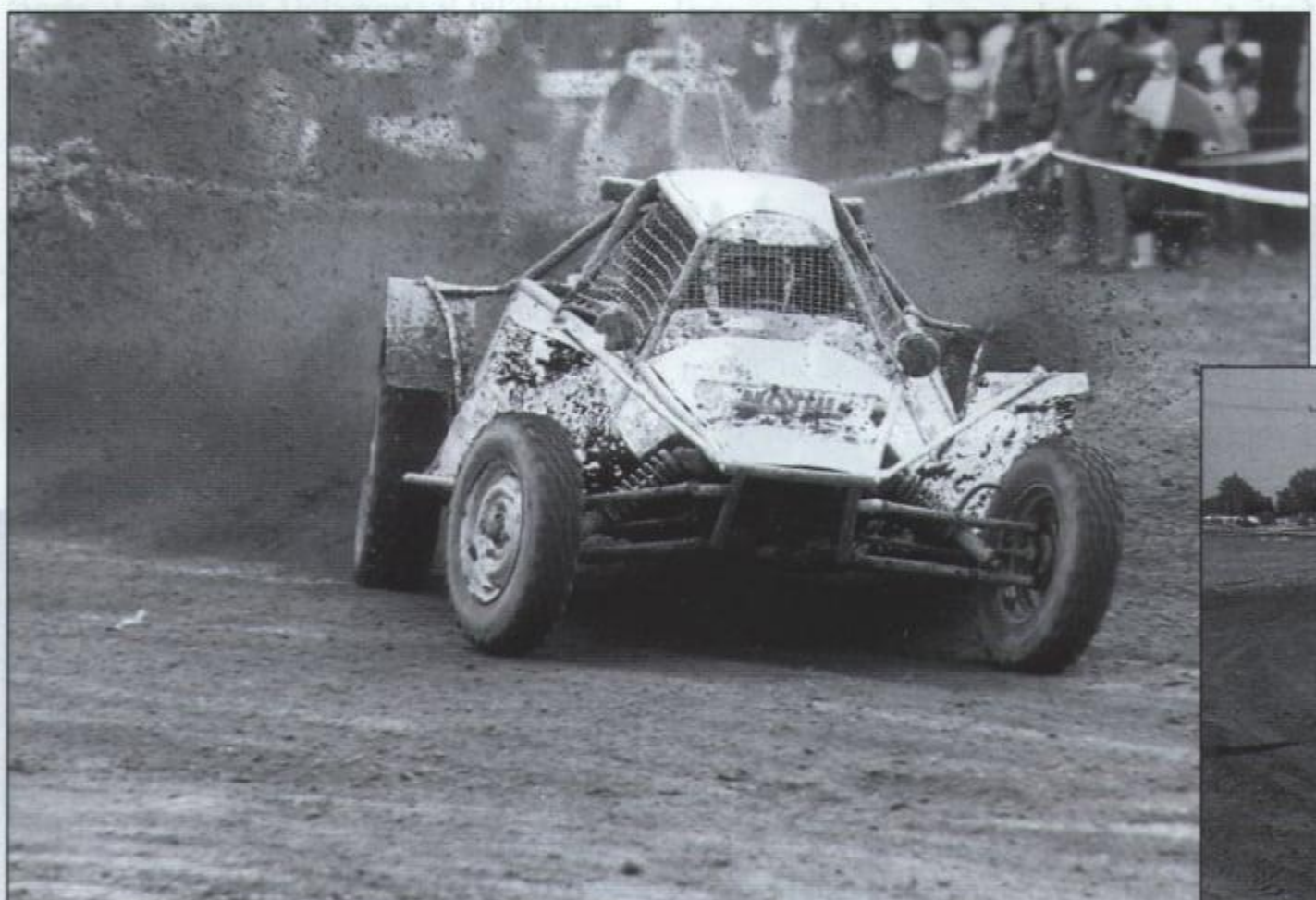
– Szerencsére ezeken a versenyken tényleg szép számú külföldi versenyző vesz részt. Csehek, osztrákok, szlovákok és a divízió II-ben a szlovének. A hírek szerint idén több környező országban nem írnak ki nemzeti bajnokságot, ezért nemcsak a zónaversenyeken lehet számítani a részvételükre. Ez a magyar autókrosssz szempontjából pozitív dolog lenne és talán mozgatórugóként hat majd a hazai háttérre.

– Mondhatjuk úgy, hogy egyfajta állóvíz alakult ki a hazai autókrosszban?

– Sajnos az anyagi helyzet teljes egészében meggátolja a technikai fejlődést. Ma már egy krosszautó is három-négymillió forint közötti áron mozog, ami nem kevés pénz. Ahhoz, hogy egy magyar versenyző a nemzetközi versenyeken helytálljon, nagyságrendekkel nagyobb költségvetésre lenne szüksége. Kialakult itthon egy élmezőny, és egy olyan réteg, amelyikre csak szerencsés esetben tud beleszólni a bajnokságba. Az előbbi példa Nagy Sanyi esete, aki éppen azért hagyta abba a versenyzést, mert sorra nyerte azokat a versenyeket, ahol elindult. Mindezt kitűnő műszaki háttere tette lehetővé. Ezzel szemben vannak olyan versenyzők is, akiknek idézőjelben: esélyük sincs a bajnokság megnyerésére, éppen hátrányos anyagi-műszaki feltételeik miatt. Sportszeretetből mégis ott vannak minden versenyen.

– A hazai előírások megfelelnek a nemzetközi szabályzatnak?





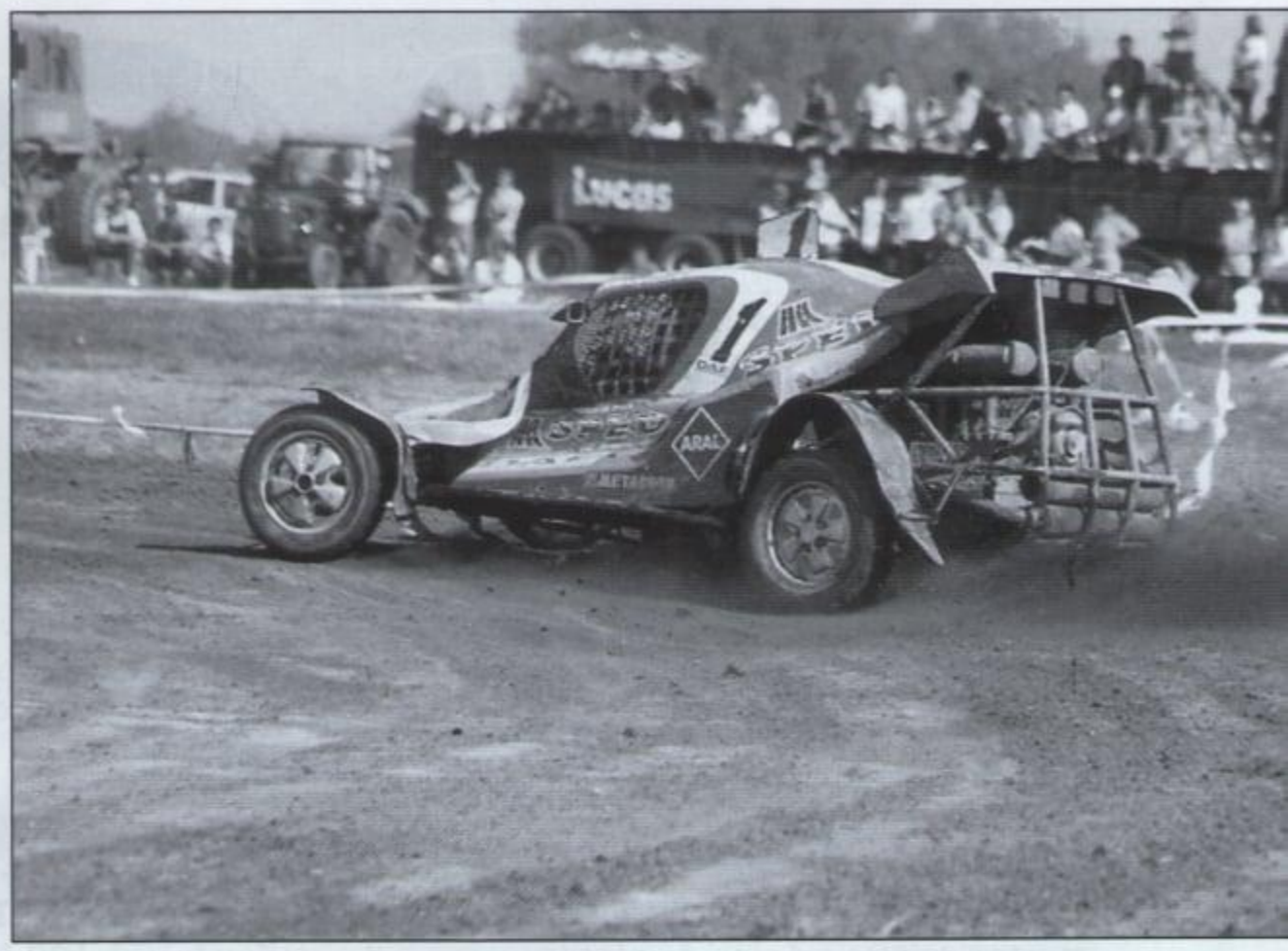
OMP RACING Rallye Team
Magyarországi importőr

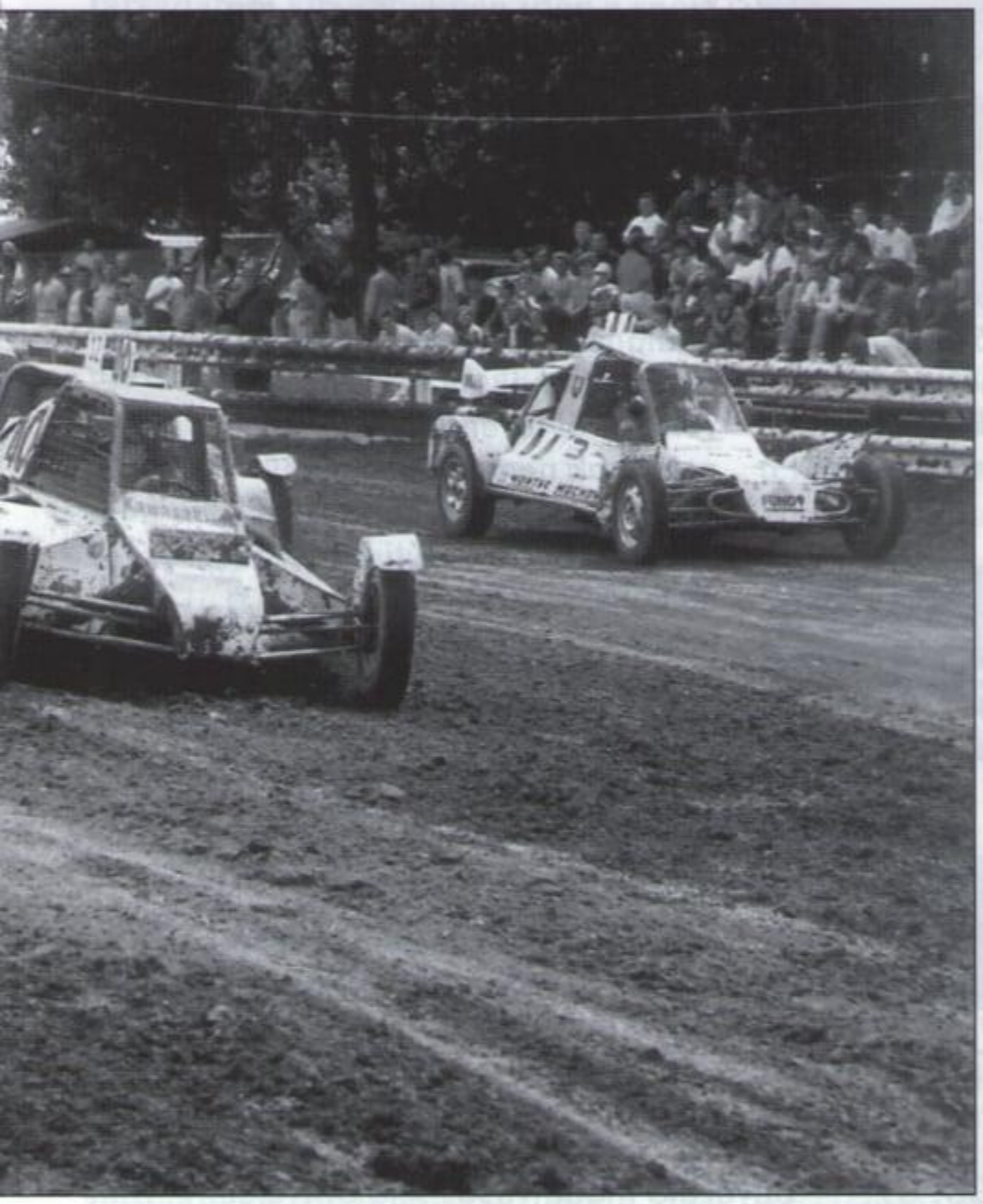
FIA HOMOLÓG:		Ülések	35 200 Ft-tól
Versenyoverálok	68 500 Ft-tól	3" övek	34 400 Ft-tól
Versenycipők	16 700 Ft-tól	Kartelvédők	28 700 Ft-tól
Versenykesztyűk	6 800 Ft-tól	Tűzoltórendszerek	37 950 Ft-tól
Sisakok	21 000 Ft-tól	Kormányok	9 150 Ft-tól

Értékhatártól függően különféle kedvezmények! Március 31-ig minden tűzálló ruházatból 5% kedvezmény!

Toronymerevítők, rugók, kipufogórendszerek, féktárcsák, fékbetétek, légszűrők, kuplungtárcsák, hengerfejpakolások, felnik, gumik, GT Autó Alarm riasztók forgalmazása.

OMP RACING
Autó Motorsport felszerelések boltja
Miskolc, József A. u. 25-27.
Tel.: 46/326-211/125. m.
Fax: 46/304-232, 60/488-015





– A versenyszabályzatban idén nincs alapvető változás. A szűkösebb anyagi lehetőségek miatt a hazai szabályok néhány tekintetben kevésbé szigorúak. A biztonsági előírások megegyeznek, de műszakiakban tettünk néhány engedményt.

– Mennyire veszélyes az autókrossz? Szükséges, hogy komolyan vegyék a biztonsági előírásokat?

– Utoljára komoly baleset öt vagy hat évvel ezelőtt egy egri versenyen történt. Ott sem rendezői, hanem autóépítési hiba okozott komolyabb sérülést. Sem előtte, sem pedig azóta nem volt sérülés annak ellenére, hogy sokszor nagy bukások vannak a pályán. Ezért kell komolyan vennünk azt is, hogy ne legyen mondjuk kézzel varrott az öv és jó legyen a csőváz, valamint a fékrendszer.

– Az autókrosszban lehetőséget kaptak a gyerekek is a versenyzésre. Az ifjúsági kupasorozatra idén is van érdeklődés?

– Tavaly tíz induló volt, idén előzetesen hét licencigény érkezett. Vannak, akik már a felnőtt osztályban fognak versenyezni. A kupasorozatban tízéves kortól vehetnek részt a gyerekek, mert egy bizonyos fizikai állóképességet mindenkinek el kell érni. Ez is elég húzós határ, mert van, aki még tízéves korában sem érett arra, hogy váratlan helyzeteket oldjon meg. Ezek a krosszautók egytől-egyig Trabant motorosak, ami a maga 25-26 lóerejével is néha megköveteli a gyors döntéseket. Egyébként Európa több országában van ilyen kategória, csak másképp hívják. Franciaországban például teljesen azonos vázakkal, tuningolás nélküli CV 2-es, Citroën motorokkal vetélkedik a fiatalabb korosztály.

– Itthon milyen a versenyek nézettsége?

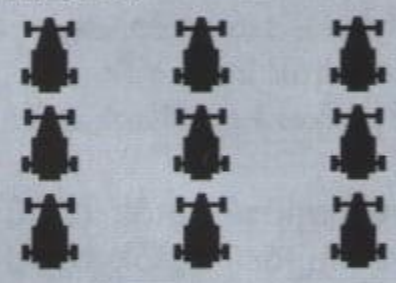
– Ez a sport csak meghatározott beállítottságú embereket érint. Helyszínektől függően 1000-2000 néző van a versenyeken. Látványos sportág lévén ez nem valami sok. Sajnos a nyomtatott sajtó és a televízió elég mostohán kezeli a szakágat.

– Ha létrejön az autókrossz-tereprali együttműködés, az Ön szerint hogyan fogja befolyásolni a megszokott menetrendet?

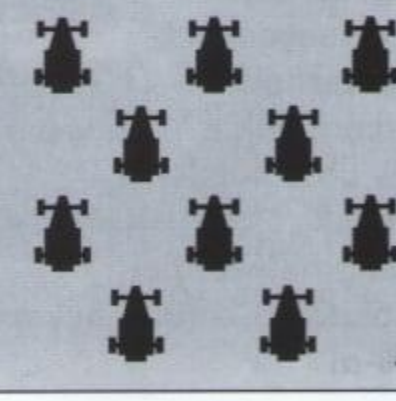
– Kétnapos versenyeket kell rendeznünk, ahol első nap az időmérő edzések, másnap pedig az elődöntők és döntők lesznek. Ezek szüneteiben rendezzük a sprintfutamokat.

Az autókrossz versenyek lebonyolítása

Az autókrossz versenyek az időmérő edzésekkel kezdődnek. Az itt elért idők alapján vesznek részt a versenyzők az előfutamokon. Kategóriánként három előfutam van, melyek során lehetőség szerint minden versenyzőnek első, második és harmadik sorból is kell rajtolnia. A rajtfelállás: 3-3-3.



Az előfutamokban elért helyezések összeadódnak, így alakul ki a döntők rajtsorrendje. Ha a versenyzői létszám megkívánja, előbb „B", majd „A" döntőt rendeznek. A „B" döntő első két helyezettje kerül az „A" döntőbe, ahol tíz jármű rajtolhat egyszerre. A döntő rajtfelállása: 3-2-3-2.



– nasa –

FÜREDI SportVideo

1989-től saját készítésű...

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

MEGRENDELHETŐ:

• BEST OF '89–'95

• SAN REMO '96 (IFJ. TÓTH – GERGELY)

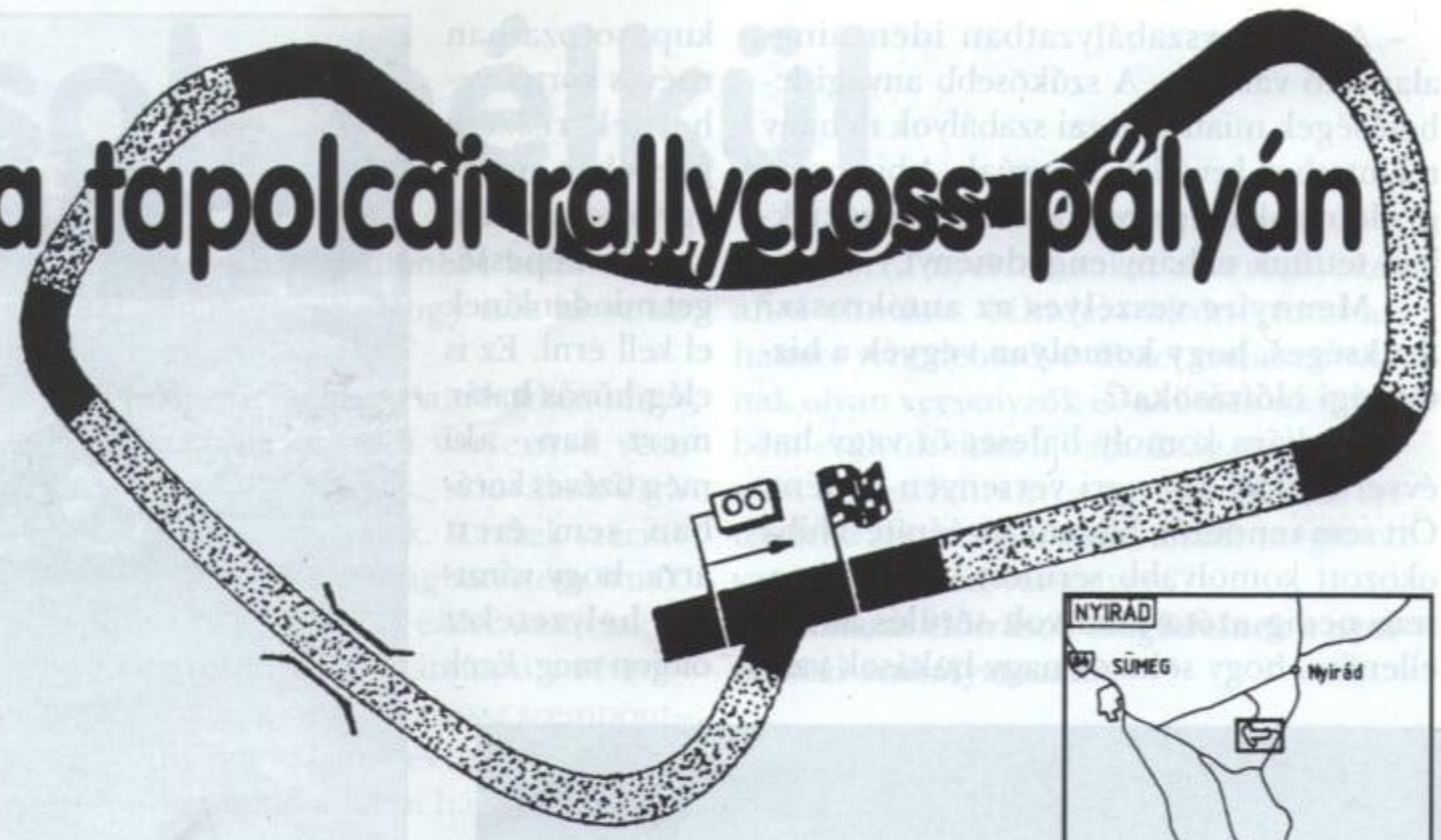
1125 Budapest, Diana köz 6.

06-20-264-179



Egy elérhető verseny:

Óriásszlalom a tapolcai rallycross-pályán



Az **LM. Szabadidő Kft.** és az általa működtetett **Tapolcai Bauxit Autósport Szakosztály** öt fordulós szlalombajnokságot írt ki a **nyírádi ralikrossz pálya** néven közismert **versenypályájára**. A versenysorozat tervezésénél három célt tűztek ki maguk elé. Olyan versenyeket terveznek – hiteles ralikrossz környezetben – ahol a fiatalok kipróbálhatják tudásokat, lehetőséget teremtenek mindazoknak, akik biztonságos körülmények között szeretnék autóvezetői tudásukat mesteri szintre emelni, és olyan technikai követelményeket állítanak, melyek egyszerűen teljesíthetők, biztonságot nyújtanak és nem elérhetetlenek.

RÉSZTVEVŐK

Részt vehet bárki, aki rendelkezik a verseny napján legalább egyéves, „B" kategóriás jogosítvánnyal.

GÉPOSZTÁLYOK

A nevező versenyautókat két géposztályba – széria és tuningolt autók – sorolják be. Értékelés géposztályonként a következők szerint történik:

1. kétkerékhajtású autók 1600 ccm-ig
2. kétkerékhajtású autók 1600-2000 ccm-ig
3. abszolút értékelés.

Egy versenyautóval maximum négy versenyző nevezhet!
Egy versenyző indulhat mindkét géposztályban!
Az elért eredmények alapján versenyenként és éves összesítettben díjazásra kerülnek a csoport és abszolút 1–3. helyezettek.
A bajnokság helyezettjei között felosztásra kerül a nevezési díjak 20%-a!



BIZTONSÁGI KÖVETELMÉNYEK

Az elérhető 100-120 km/h tempó miatt minden versenyautónak rendelkeznie kell bukócsővel, fejtámlás vezetőüléssel, négypontos biztonsági övvel, központi áramtalanítóval, első és hátsó vonószemmel.



A versenyzők kötelesek nem műszál alapú zárt ruházatot, kesztyűt és bukósisakot viselni.
Általános jellemzője minden géposztálynak, hogy zártpályás versenyről lévén szó ezeknek az autóknak nem kell feltétlenül forgalmi engedéllyel rendelkezniük és nem szükségesek a közúti közlekedéshez nélkülözhetetlen világítást és a jelzéseket biztosító lámpák.
A verseny részletes kiírását és a résztvétel személyi és technikai feltételeit a versenysorozat hivatalos kiírása tartalmazza, mely megrendelhető: LM Szabadidő Kft. 8300 Tapolca, Pf.: 150.
Minden kedves versenyzőt és érdeklődőt szeretettel várunk!

VERSENYNAPTÁR

1.	03. 09.	Bevezető meghívásos szlalomverseny
2.	05. 18.	Szlalombajnokság 1. futam
3.	06. 22.	Szlalombajnokság 2. futam
4.	07. 19-20.	Ralikrossz K-E. Zóna + OB és szlalombajnokság 3. futam
5.	08. 31.	Szlalombajnokság 4. futam
6.	10. 11-12.	Ralikrossz K-E. Zóna + OB és szlalombajnokság 5. futam

SZÉLVÉDŐ KLINIKA

NE CSERÉLJE! MEGJAVÍTJUK!



GÉPJÁRMŰ ÜVEGPROBLÉMÁJÁNAK MEGOLDÁSA:
SCHNELLGANG Bt.!

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 kárfelvétele és kárügyintézése a Hungária Biztosító és a Garancia Biztosítótársaság ügyfelei részére.

Ezen szolgáltatásainkat tovább szeretnénk bővíteni a többi biztosítótársasággal is!

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

1171 Budapest, Pesti út és Kispajtás sarok **Tel.: (06) 60/339-409**

1204 Budapest XX. ker., Virág Benedek u. 89. **Tel.: (06-1) 283-4406**

Elvonult a vihar?



Rendeződni látszik a tereprali szakág helyzete. Az év végi események olyannyira felkorbácsolták mind a versenyzők, mind pedig a vezetés indulatait, hogy egyesek már látni vélték a szakág megszűnését. Remélhetőleg a szerény létszámú, ám annál nagyobb lelkesedéssel teli terepralis társadalom küzdelmében idén a sport játssza majd a főszerepet.

A tavalyi problémák és sérelmek feldolgozása hosszú és nehézkes folyamat volt. Mindenki levonhatta a megfelelő következtetéseket és volt ideje eldönteni, részt kíván-e venni a megújulni látszó szakág versenyein. Talán nem is volt olyan nagy baj a tereprali körül kialakult perpatvar, mert így nem évközben kerültek felszínre a tavaly felgyülemlett sérelmek. Az új vezetés tiszta lappal indulhat, Dévényi János irányításával.

A tereprali versenyek bonyolultsága rengeteg félreértés alapja lehet. Nehéz egyenlő feltételeket biztosítani a titkos útvonalakon. Elég egy apró hiba az itinerben és máris összekuszálódnak a szálak. Dévényi János kérdésünkre válaszolva elmondta, hogy az elmúlt versenyévad történéseiből okulva arra törekszenek, hogy ezen a téren is rend legyen a sportban.

A Magyar Autó- és Motorsport Szövetség szétválása fura helyzet elé állította a terepralisokat. Mivel önálló autós és motoros szövetségek jöttek létre az éves versenyszabályzatban nem rendelkezhetnek a motorosokat illetően. Még folyik az egyeztetés a két szövetség vezetése között, de egy dolog már biztos: a szakág rendezhet olyan versenyeket, ahol motorosok is részt vehetnek.



Nincs túl jó helyzetben a tereprali a média tekintetében sem. A titkos útvonalak hátulütője, hogy a sajtó képviselőinek alaposan fel kell kötni a nadrágjukat, ha valamit látni is szeretnének a versenyből. Nem különben a nézőknek, akik száma egy-egy ilyen versenyen egyelőre nem túl nagy, annak ellenére, hogy igen látványos sportról van szó. Vélhetően segít majd ezeken a problémákon a tereprali-sprint kupa.

Miről is van szó? A tervek szerint a terepezésre is alkalmas autókrossz pályákat kihasználva, „szöcskés" versenyekkel összehangoltan, nézők előtt jelenik meg a mezőny. A sprintversenyek szelektív szakaszait az autókrossz-pályákon megtett nyolc-tíz kör jelenti majd. A pályák szélessége lehetővé teszi, hogy tíz másodpercenként öt-hat autót indítsanak egymás után. A normál szakaszokról a krosszverseny időtervéhez igazodva, a divíziók közti szünetekben érnek majd oda terepralisaink. Miután letudták a különpróbát, újabb összekötő szakasz vár rájuk. Az ötfordulós sprint-kupa versenyeiből három minden valószínűség szerint beleszámít a bajnokság értékelésébe.

Úgy tűnik tehát, elült a vihar, de csodákra senki sem képes. Ha a sportág érdekében mindenki elfelejti a valós vagy annak vélt sérelmeit, valószínű, hogy egy jó bajnokságban versenyezhet majd.

– nasa –

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



Ralikrossz bajnokaink bemutatásánál adósok vagyunk még a divizió I. és divízió IV. győzteseivel. Következzék most Balázs András és Sziklai Tamás.

Bajnoki cím Hajdúnánásra

– András, két ezüstérem után tavaly sikerült bajnokságot nyerned...

– 1994-ben kezdtem a ralikrosszt Mazdával. Akkor „égből pottyant gyerek" voltam és úgy is kezeltek. Egy nagyon nehéz év után lettem második. '95-ben kerültem az Érdi Rallye Team-hez. Tudni kell, hogy Érdi Tibi hetedik éve Mazdával versenyez. Ő vállalta az autó műszaki felkészítését. Ezen a motor, a váltó és a futómű javítását értem. Párhuzamosan átvállaltam Tibor raliautójának karosszéria munkáit, ugyanis ez a szakmám. Hajdúnánáson tizennégy emberrel, ezer négyzetméteren sérült autók javításával és fényezésével foglalkozom. 1995-ben ismét nem sikerült nyernem a döntőkben kapott gumidefektek miatt.





– Hogyan vágtál neki 1996-nak?

– Magabiztosan kezdtem az évet. Tamás László személyében kaptam egy tiszteletreméltó ellenfelet. A szerencse, a Mazda és egy minimális tudás segített abban, hogy bajnok lehettem. Ez egy technikai sport és ezúttal nekem sikerült.

– Ha jól hallottam, idén autót váltasz...

– Igen. Ez az oka annak is, hogy megválok az Érdi Rallye Team-től. A '97-es szezont egy „A" csoportos Toyota Corollával kezdem. Valószínű, hogy ez senkinek nem mond túl sokat. Ezt az autót egy Celica alapjaira építjük. A motor, a váltó és a futómű a Celicából származik. A paramétereiről most még nem szeretnék beszélni, majd az első versenyen kiderül, hogy sikerült.

– Mi lesz a Mazdával?

– A Mazda 1994 óta a saját tulajdonom, tehát nem bérelt autó. A Toyota után átépítjük majd „A" csoportosra, és szeretném bérbe adni. A jóra mindig van vevő és remélem, bérlő is. Annak ellenére, hogy a ralikrosszban is elég nagy számokban kell beszélni.

– Miért választottál másik csoportot?

– Véleményem szerint a technikai előírások miatt ralikrosszban nincs jövője az „N" csoportnak. Ezeknek az autóknak a fenntartása olyan drága lett, hogy megközelíti az „A"-s autókét, tehát nem akarok ebben a csoportban versenyezni.

– A csoportváltással egyidejűleg nem gondoltál arra, hogy esetleg raliban is szerencsét próbálj?

– A ralit semmi szín alatt nem akarom felvállalni. Nem a szakmai, hanem az anyagi oldala miatt. Úgy érzem, nem tudok annyi pénzt előteremteni, hogy ott is hasonló szinten versenyezhessek, vagy legalább az első tízbe beférjek. Nem akarok olyasmivel foglalkozni, amit emberileg, fizikailag és műszakilag tudnék csinálni, de az anyagiak hiányában nem tudom a maximumot nyújtani. Egy év tíz versenyből áll ralikrosszban és ha ezeken részt tudok venni, esetleg mellette még néhány európa-bajnoki futamon is, akkor elégedett leszek.

– Mint versenyző mit várs a szakág vezetésében bekövetkezett változástól?

– Az elmúlt három évért nagy tisztelettel tartozom a vezetésnek, de úgy érzem, a ralikrossz egyfajta állóvíz lett. Bízom abban, hogy egy picit megpezsdül majd ez a sport. Mi, versenyzők igyekszünk majd olyan színvonalat teremteni, hogy mind a médiának, mind a rendezőknek, mind pedig a nézőknek megérje a ralikrosszal foglalkozni.

– Mire vagy a legbüszkébb?

– Arra, hogy négy kollégámmal és két külső segítőnkkel elvittük Hajdúnánásra a bajnoki trófeát.

– nasa –

GÖVIKER

Göbölös & Vitai
mi ketten és a SUZUKI

ÚJ ÉV! **Új hitellehetőségek!**

Rendkívüli kedvezményekkel várjuk kedves vásárlóinkat.
Akár egész éves CASCO díját átvállaljuk, ha Ön azt választja.
Suzuki gépkocsik minden típusa megvásárolható!

Ne feledje, a Suzuki:
– dinamikus és szép
– gazdaságos és családszerető
– kifinomult és elegáns
– biztonságos és kényelmes
Keresse fel mielőbb a GÖVIKER Kft. Suzuki Márkakereskedést!
Tatabánya, Teleki L. u. 1.
Tel.: 34/312-160, 312-161, 312-162

Nyírádi futkosás – ékszíj után

1997. január 11-e, szombat, tatai edzőtábor. A díjkiosztó gálán a Tamox vitathatatlanul a legnépesebb és legelegánsabb csapat az ezúttal tűzálló kezeslábas helyett ünnepi díszbe öltözött ralikrosszosok között. Mögöttük azonban a második legjobban öltözött istálló címért folyó harcban helyet követel magának a Sziklai Rallye Team. Biztos jól megy nekik – gondolom –, és az est folyamán többször is megcsodálom a zöld-fehér egyenruhát.

1997. január 20., hétfő, Tatabánya, ÖMV-töltőállomás. Sziklai Tamást, a IV-kategória 1996-os abszolút bajnokát várom. Gondosan vigyázok, nehogy sáros, vizes legyen a lábam, elvégre mégsem piszkíthatom össze egy drága nyugati autó szőnyegét – gondolom. Aztán begurul a bajnok – egy leélt Volkswagen Golffal, amiben nem működik a fűtés...

– Megvan még? – kérdezem.

– Mi van meg?

– A Lancia. Azt mondtad, szeretnél túladni rajta.

– Ja, igen. Fent van Budapesten, várja a vevőt.

– Az árából egy másikat veszel?

– Dehogy. Egész szép adósságunk van az előző évből, ezt rendezni kell, hogy tiszta lappal vághassunk neki az idei sorozatnak. Minden pénzünket befektettük, hogy megszerezzük a bajnoki címet.

– Nade mégis! Autód nem lesz, pénzed nem lesz, akkor mi lesz?

– Meglátjuk. Februárban tárgyalok két nagyobb céggel, amikor is kiderül, hogy a remélt anyagi támogatást megkapom, vagy sem. Ha igen, akkor megveszem az új autót, és elindulok, ha nem, akkor kihagyom ezt az évet.

– Tegyük fel, hogy a jobbik eset következik be. Milyen autóra fáj a fogad?

– Egy 2000-es Ford Escort RS vagy egy Mini Metro jár a fejemben, esetleg ha annyira pénzszűkében leszünk, akkor egy másik Lancia is megteszi.

– Tehát mindenképpen váltani akarsz.

– Úgy érzem, első az eredményesség. Új autók jönnek, annyira kemény lesz a mezőny, hogy váltanom kell. A lényeg az, titokban azt szeretnénk, hogy újra a miénk legyen a legerősebb autó.

– És a legmegbízhatóbb...

– A tavalyi műszaki problémáimra gondolsz?

– Igen.

– Valóban rosszul kezdődött. Mindjárt az első versenyen, Szombathelyen csapágyas lett az autó, de azért sikerült pontot szerezni. A Lancia kapott egy másik főtengelyt és a következő futamon, Ádándon rögtön nyertem is vele. Nyírádon aztán az első kör után megint beköszönt a csapágy.

– Ez volt év közben a visszatérő problémád?

– A Lancia amúgy is hamar csapágyas lesz, de nem szabadott volna, hogy az legyen. összedugtuk a fejünket a versenyzőtársakkal, fontolgattuk, hogy mi lehet a baja. Kiderült, hogy a kettes vagy a négyes hajtókar ovál volt. Hiába raktunk bele új csapágysort, a hajtókart nem mértük meg. Egy-két versenyt kibírt, aztán megint bedöglött. Szerencsére miután rájöttünk, ez a probléma megoldódott. Ekkortól nagyon jó lett az autó, nyertük a versenyeket, de aztán jöttek a turbóproblémák. Az idén három turbót fogyasztottam el.

– Így az év vége elég meleg lett. Főleg, hogy Szíjj Csabi az utolsó versenyre kibérelte Tóth Janika régi Toyotáját.

– Igen, de én már Ausztriába, az EB-futamra is úgy mentem ki, hogy a végén ünneplünk. Hát nem megint elment a vadonatúj turbó!? Így aztán tényleg az utolsó futamra maradt a döntés.

– Komoly nyomás nehezedett rád Nyírádon.

– Tudtam, hogy ha kiesem, akkor végem, de már annyi is elég volt, hogy az A-döntőben az első hatban benne voltam.

– Itt jön be Maruzsi fair play-díja.

– A selejtezőfutamban elszakadt az ékszíjam, ami speciális típusú. Mindenfajta ékszíj volt nálunk, csak ilyen nem. Rohangáltunk fel-alá, én pedig azt hittem, hogy ezzel az előfutam eredményével kvalifikáltam magam. Ekkor álltam le beszélgetni Maruzsi Lacival, és mondtam neki, hogy több előfutamban nem indulok, megvan az eredményem. Aztán felhomályosított, aminek az lett az eredménye, hogy más-



fél órai futkározás után a szponzoraim kinyittattak egy autósboltot, és hoztak egy hasonló ékszíjat. Ezt kis átalakításokkal sikerült felszerelni, de majdnem kicsúsztunk az időből.

– De így is második lettél Szíjj Csabi mögött.

– Tulajdonképpen el sem kellett volna indulnom. Az autó nem volt a csúcsra állítva, a turbónyomás az év közbeni 2-2,2 bar helyett csak 1,4 volt. Lehet, hogy sikerült volna, de nem is akartam felvenni a versenyt a Toyotával.

– Ezek a futamok ugyebár nagyrészt a rajtnál dőlnek el, mivel nagyon nehéz előzni.

– Ez a legfőbb probléma, de új szelek kezdenek fújni. Remélem, már idén másképp lesz. Mindenki azt szeretné, hogy kiszélesítsék a pályákat, ezzel lehetőség volna arra, hogy körbeautózzuk egymást. Tavaly ez szinte lehetetlen volt.

Kemenczky Zoltán

OMP Fahrer Racing Club

FIA HOMOLÓG:			
Versenyoverálok	68 500 Ft-tól	Ülések	35 200 Ft-tól
Versenycipők	16 700 Ft-tól	3" övek	34 400 Ft-tól
Versenykesztyűk	6 800 Ft-tól	Kartelvédők	28 700 Ft-tól
Sisakok	41 200 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.: 60/439-474, 30/525-430

Magyarok az Európa-bajnoki futamokon



Az autósport ezen szakágában nem rendeznek világbajnokságot, a legjelentősebb versenysorozat az Európa-bajnokság. 1996-ban immár huszonegyedszer ismét elindult az Európa Bajnoki keringő, mely tizenegy futamon keresztül-kasul járta Európát Portugáliától Csehországig, Írországtól Ausztriáig. Február és márciusi számunkban rövid áttekintést adunk versenyzőink Eb-szerepléséről.

A sorozat három versenyén négy magyar pilóta is elindult, valamennyien a Divízió II. „király" kategóriában. Bár az Eb-n három kategóriában hirdetnek bajnokot, mi a következőkben csak a magyarok kategóriájával, a Div. II-vel foglalkozunk.

Átlagban 30-35 autó indul futamonként e kategóriában és ilyenkor 15-20 ezer lóerő szaggatja a murvát és természetesen a betont (a mezőny első harmadát 550-700 LE-s autók teszik ki, de a második harmad is 350 lóerős négykerék hajtású autókból áll). S az északi versenyzők itt is uralják a mezőnyt, az első hatba itt-ott jut csak be más nemzet képviselője.

Magyarország (sajnos) még mindig nem szerepelt a rendezők között, de reméljük, hogy rövid időn belül vendégül láthatjuk Európa (a világ) legjobb ralikrosszosait. Mert érdemes lenne! Egyrészt, mert olyan egyéniségek fémjelzik a mezőnyt, mint a hétszeres (és ezévi) bajnok Kenneth Hansen (36), a hatszoros Európa-bajnok Martin Schanche (51), vagy a szintén bajnokságot nyert W. Gollop, J. Pailler, L. Hunsbedt és még hosszan sorolhatnánk a versenyzőket, másrészt, mert valóban profi a technikájuk, már-már a Forma I-et idézi. S ezeknek a versenyeknek a nézőszáma nem ritkán a 40 ezret is meghaladja.

Az induló négy magyar versenyző: Kotán Péter (29) Fährer Racing Club – Ford Escort Cosworth; Fodor György (36) Fahrer Racing Club – Toyota Celica Turbo; Perényi László (34) Perényi ASE – Ford Escort Cosworth; ifj. Bánkuti Gábor (19) Bánkuti Racing Team – Peugeot 309 GTI.

Az első futamra Melkben (A) április 20-21-én került sor 25-30 ezer néző előtt. A mieink közül Kotán, Fodor és Bánkuti nevezett.

– Hogyan láttátok a versenyt?

Fodor Gy.: Én nagyon élveztem – sajnos csak a pálya széléről. Szokás szerint az utolsó pillanatban lettünk készen. Éppen időben estünk be a gépátvételre, még kipróbálni sem volt időnk az autót. Sajnos az edzés rajtjánál az elektronika megmakacsolta magát. Mire megtaláltuk a hibát, már csomagolhattunk is a hazamenetelhez. Nem így képzeltem el ezt a hétvégét.

Kotán P.: Óriási mezőny gyűlt össze, 110 autóból 31-en indultak kategóriánkban. Az autóm teljesítménye alapján a reális célkitűzés a 14-17. hely megszerzése volt, természetesen azért szerettem volna minél előbb végezni. És borzasztó jól indult a verseny. Az első futamban 9., a másodikban 7. lettem, összesítés alapján az 5. helyre jöttem fel. Sajnos az utolsó futamra a „nagyok" összeszedték magukat, de így is sikerült a „B" döntőbe verekedni magam, ahol nem tűnt rózsásnak a helyzetem, hiszen a két Európa-bajnok (a tavalyi és az idei) indult az első sorból, előttem és mellettem pedig az otthoni pálya előnyét élvező három osztrák ellenfelem.

A döntőben aztán minden a vártnál jobban alakult. A rajt utáni ütközésekből most sikerült kimaradnom (Geiselhofert sportszerűtlen versenyzés miatt kizárták), és végig nagy csatát vívtunk Forstenleichnerrel. Bár többször megpróbáltam elmenni, „nagyon széles volt az autója, felesleges kockázatot az év első versenyén pedig nem akartam vállalni. Így a döntő végére sikerült az élen végzett Hansen és Schanche mögött az abszolút kilencedik helyet megszereznem. Ezzel a '95-ben elért eredményemet megismételtem, s ez további önbizalmat adott a nemzetközi szintű megmérettetésekhez.

ifj. Bánkuti G.: Életem első külföldi versenyén csapatom „bedobott a mélyvízbe". Ráadásul a magyar bajnokság sem indult még el, így nem igen volt alkalmam edzeni. Számomra egy cél lett kitűzve: meg kell ismernem a pályát, mindhárom selejtezőben végig kell mennem. Mondanom sem kell, fogalmam sem volt, mire leszek képes ebben a mezőnyben. Körülbelül úgy jártam a depóban, mint Alice Csodaországban. De nem indult rosszul a verseny. Az edzésen a 22., az első két selejtező futamban a 18. lettem, s ezzel a döntős 15. helyre jöttem fel. Sajnos a harmadikban akárhogyan igyekeztem, az addig mögöttem lévők közül hat négykerekes megelőzött, így visszacsúsztam a 21. helyre. A selejtezők előtt csak három kör bemelegítés és négy kör edzés volt. Mire kezdtem kiismerni a pályát, számomra már véget ért a verseny. Ezzel a helyezéssel azonban a csapatom is és én is tökéletesen meg vagyunk elégedve.

Az EB nyolcadik futamát a belgiumi Maasmechelenben augusztus 10-11-én rendezték 30-35 ezer néző előtt. Itt magyar részről csak Fodor György indult.

– Az első versenyen műszaki hiba miatt el sem tudtál indulni. Itt volt-e gondod?

– Rengeteg. Először is a pálya: én nem szeretem a jobbra forgóst, ez pedig olyan volt. Nem is ismertem igazán, valamikor négy éve mentem itt egyszer. A második selejtezőben defektem volt, a harmadikban eltört a kerékcsapágy. Ráadásul mindenkiben nyomot hagyott a franciaországi csapat Eb-n történt súlyos tömegbaleset híre. Ennek is betudható, hogy komoly ütközés nem volt a mi kategóriánkban (persze nem is hiányzott). A selejtezőkben – már amin végig tudtam menni – a 20., 21-ik helyet szereztem meg. Izgalmas nap volt. Nagyon erős mezőny jött össze (több mint 100 autóból 33 volt Div. II-es), és annak ellenére, hogy nem sikerült döntőbe jutnom, jól éreztem magam. Érdekes volt látni, hogy a rendezők a nézők érdekében milyen kompromisszumra képesek. Volt ott egy kétkerék hajtású belga Opel Corsa Kit-Car, ami indult a mi kategóriánkban is, és ugyan az az autó, ugyan azzal a versenyzővel külön futott a belga bajnokságba számító Euro 2000 kategóriában is.

Egyébként Schanche itt indult először az új Ford RS 2000-el. S itt egy itthon is megszívlelendő dolgot szeretnék elmesélni. Schanche autójában a pótsúlyok szabálytalanul voltak elhelyezve, s emiatt tulajdonképpen „a ralikrossz pápája" nem indulhatott volna. De az ellenfelei másképp gondolkodtak. Ahelyett, hogy kiejtettek volna egy potenciális ellenfelet – s így a mezőny nagy része egy hellyel előrébb végezhetett volna – kivétel nélkül mindenki írásban járult hozzá, hogy induljon. Így is lehet! Pedig Eb-futamon egy-egy jobb helyezéssel elég sok forog kockán (pénz is). Ennek ellenére neki sem sikerült ez a verseny, csak kilencedik lett. Viszont Hansen tanári módon autózott, az angol-francia páros „Gollop-Peugeot 306-os" szenzációsan ment, második lett, de „öreg" Eklund is hozta magát ezen a futamon.



VÉGEREDMÉNY:

1.	PER EKLUND (S)	SUBARU IMPREZA
2.	MARTIN IVERSEN (N)	FORD ESCORT COSWORTH
3.	KENNETH HANSEN (S)	CITROEN ZX
9.	KOTÁN PÉTER (H)	FORD ESCORT COSWORTH
21.	IFJ. BÁNKUTI GÁBOR (H)	PEUGEOT 309 GTI

(Az első öt helyen északi versenyző végzett – a szerk.)

VÉGEREDMÉNY:

1.	KENNETH HANSEN (S)	CITROEN ZX
2.	WILL GOLLOP (GB)	PEUGEOT 306
3.	PER EKLUND (S)	SUBARU IMPREZZA
23.	FODOR GYÖRGY (H)	TOYOTA CELICA

Ralikrossz évzáró

Ralikrosszozóink évek óta kétnaposra tervezik évzáró ünnepségüket. Az elmúlt év záróakordjának január 11-12-én a Tatai Olimpiai Edzőtábor adott otthont. A Speedy Motorsport rendezésében kora délután először távirányítós autókkal mérhették össze tudásukat a „versenyhiányban" szenvedők. Ezután következett a divíziók és egyesületek focibajnoksága, melyből a Tamox Motorsport került ki győztesen.

Az esti díjátadó ünnepségen előbb a leköszönő szakágvezető, Legeza Miklós értékelését hallhattuk az elmúlt versenyévadról, majd a tisztét átvevő Dudás Gyula mondta el terveit.

A divíziók és kategóriák kupái mellett számos különdíj is átadásra került. Munkájuk elismeréseként Legeza Miklós szakágvezető dr. Hegedűs Csabától, Nagy Zsolt versenybíró Tarlós Istvántól, Perényi László, az ádándi verseny rendezője pedig Legeza Miklóstól vehetett át különdíjat. A legpechesebb versenyzőnek járó kupát Kovács Krisztián, a szakág fair play-díját Maruzsi László kapta. Ferjáncz Attila egykori legyőzőjének, Kotán Péternek adott át serleget.

A hajnalig tartó mulatozás után vasárnap délelőtt szakági értekezlettel zárult a két napos program.



A búcsúzó szakágvezető: Legeza Miklós



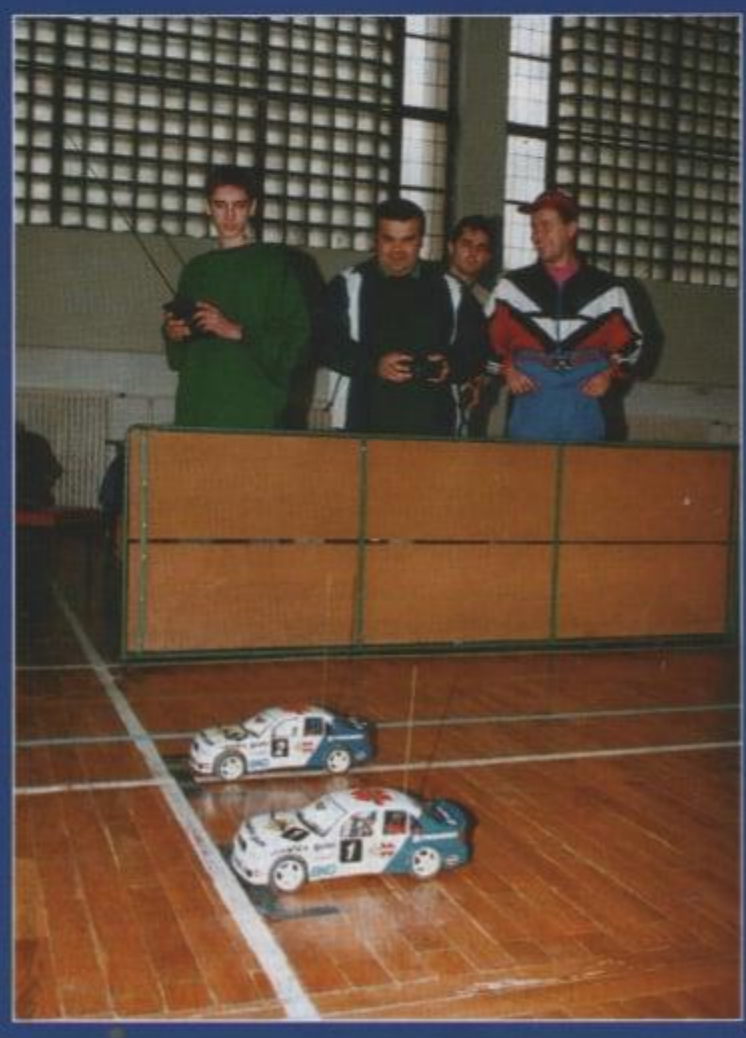
Dobogón a Skodások: Szíjj Csaba, Szíjj Zsolt és Árpádhalmi Attila

Kotán Péter és Ferjáncz Attila





Nagy sikere volt a távirányítós autók versenyének



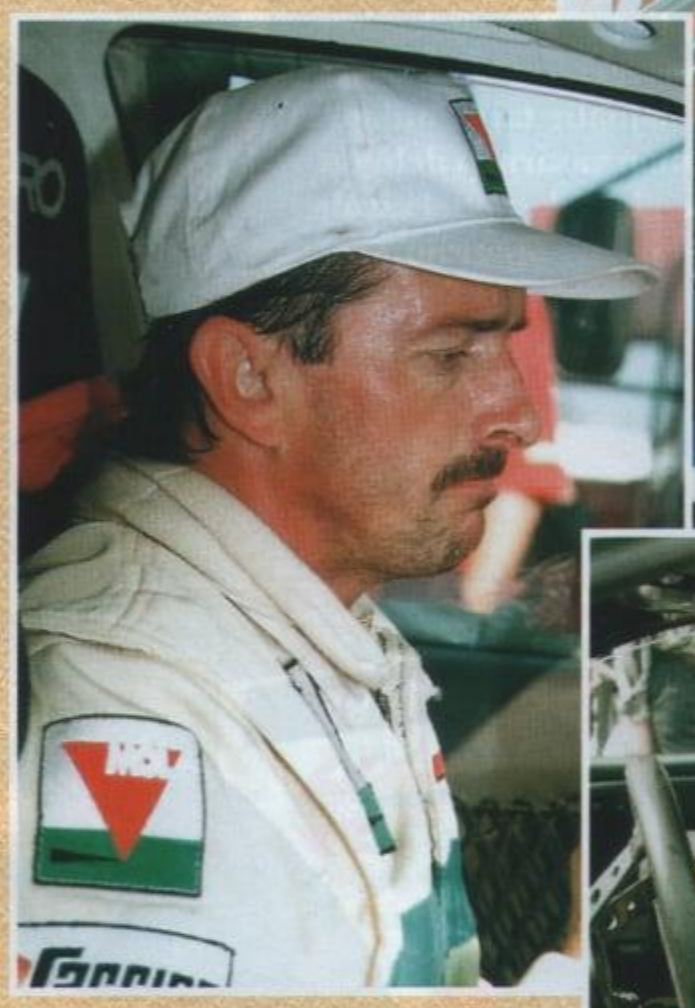
Kokó szakágvezetőként is jól érzi magát

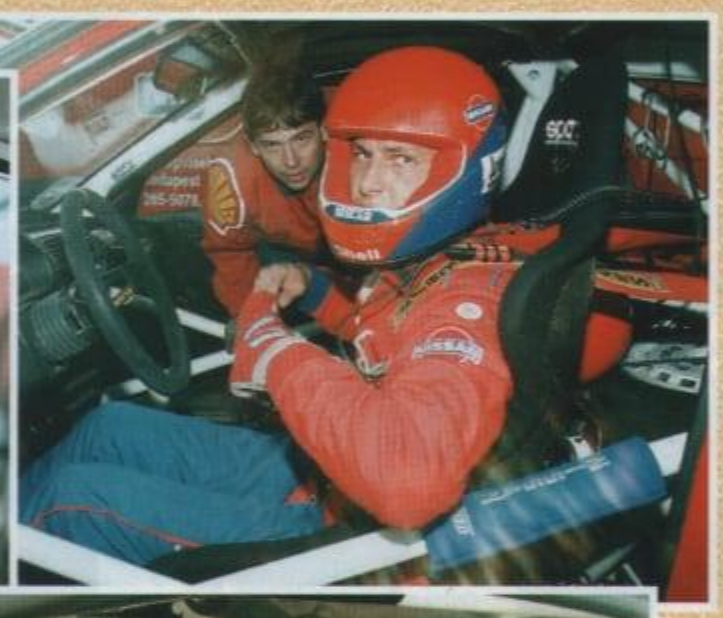
Valahogy így történt...

A téli szünet vége felé még egyszer végigfutunk a rali elsőosztály tavalyi versenyein, hogyan is alakult ki a végső sorrend.

Rögtön az évnyitó Esztergom Rali alaposan felborította a papírformát, mert a három legnagyobb esélyes idejekorán búcsút mondott a küzdelmeknek. Érdi Tiborék már a verseny elején a kihajtás problémája miatt félreálltak. Ifj. Tóth János és Gergely Ferenc öt perc büntetéssel a tarsolyukban hajráztak, amikor a Toyota a szivárgó benzintől meggyulladt.

Ranga László biztosan vezetett a turbó hibája miatt az egy perc hátrányban szenvedő Ferjáncz Attila előtt, az egyik normál szakaszon azonban a vezérműszíj felmondta a szolgálatot. A győztes Ferjáncz Attila bizonyára még nem sejtette, hogy ez volt 1996-ban az első és egyben utolsó célba érésen. Az „N" csoportos Ford armada előtt Tóth Ferenc és Csökő Zoltán szerezték meg a második helyet.







A szabályok változása tette szükségessé, hogy a Salgó Rali körversenye helyett két rövid gyorsaságival elégítsék ki a rendezők a Kisterenyére vándorló tömeg igényeit. Ranga, ifj. Tóth és Érdi az első körben egyforma időt autóztak. Második nekifutásra Érdi beszorult Mazdájával a korlát alá. Mire kiszabadították, utolérte őt Ranga László, akinek nem kis bosszúságot okozott, hogy semmit sem látott az Érdiék kavarta por miatt. A MOL párosának azonban nem ez volt a legnagyobb mérge Salgótarjánban, hiszen a Ford nem hazudtolta meg magát és ezúttal sem vitte át őket a célvonalon. Janikáék végig vezetve magabiztosan nyerték a versenyt a jól hajrázó Érdi-Varga kettős előtt. Tóth Giliék harmadik helye elég volt ahhoz, hogy két verseny után átvegyék a vezetést a bajnokságban. A sériaautók közül ezúttal Bathóék és Kiss Feriék kerültek az első ötbe.

Kassán a helyenként igen rossz minőségű betonutakon nem voltak előnyben az „öreg rókák", mert egyik gyorsaságin sem versenyeztek még soha. A MOL Rallye Team-nél betelt a pohár. Ranga László és Büki Ernő kiesése után már sejteni lehetett, hogy búcsút vesznek a Fordtól. Tóth Ferenc és Csökő Zoltán második helyéhez hozzájárult az is, hogy Érdi Tibor egy árokban fejezte be a versenyt. Ferjáncz Attiláék el sem indultak a kassai futamon, mert Attila még Salgótarjánban eltörte a lábát, focizás közben. A harmadik, negyedik, ötödik helyen az „N" csoportból a Szeleczky-Penderik, a Bathó-Kosztolányi és az Oroszlán-Oroszlán párosok végeztek.

Kisbéren megtört a jég. Rangáék nemcsak Subaruval indultak, hanem hosszú idő után célba is érkeztek. Második helyükkel megkezdték menetelésüket a dobogó felé. Ifjabb Tóth János és Gergely Ferenc meggyőző autózással nyerték a kisbéri ralit. Alaposan elhúztak üldözőiktől, hiszen Giliék nem voltak túl jó formában és ez mindössze négy pontot hozott nekik a konyhára. Érdiék az itt szerzett tizenkét ponttal a bajnoki táblázat harmadik helyére ugrottak.

Kiss Feri és Szeleczky Tamás Kisbéren is értékes pontokat gyűjtött negyedik, illetve ötödik helyével.

Az Aral Rallye Team legénysége, Tóth János és Gergely Ferenc Veszprémben bebiztosította a bajnoki címét. Huszonnégy ponttal vezettek Tóth Giliék előtt. Az év végi mínuszolást figyelembe véve már csak matematikai esélye volt a Leier-Márton Autósport Egyesület párosának a végső győzelemre. A lőtéri murván megismétlődött a kisbéri sorrend. Második Ranga, a harmadik Érdi Giliék mögött az ötödik helyre, csakúgy mint az előző futamon, Szeleczkyék érkeztek.

Miskolcon a nézők között álldogáló ifj. Tóth Jánosék hamar megnyugodhattak, mert Tóth Ferenc és Csökő Zoltán már az első gyorsaságin a fák közé csúszott. A bajnoki cím tehát újra Janikáéké lett, de a második, harmadik, negyedik hely sorsát illetően számos lehetőség kínálkozott. Az esős miskolci gyorsaságikon Ranga nyert, az igazsághoz azonban hozzátartozik az is, hogy Érdiék tizenhárom szakaszon voltak a leggyorsabbak, de késésért kapott büntetésük alaposan hátráltatta őket. Az „N"-es Fordok pilótái Kiss Feri, Szeleczki és Vizin újra kitűnőre vizsgáztak. A sériacsoportban is Pécsre maradt a döntés.

Hogy a hazai pályának van-e igazán jelentősége a raliban, nem tudni, de az biztos, hogy a száraz gyorsaságik Rangáéknak kedveztek. A pécsi kettős Kisbér után feltámadt poraiból és talán végre a technika ördögével is békét kötöttek. Alaposan felborzolta a kedélyeket Turi Tamás és Tóth Imre, akik kétkerekes Nissanjukkal a Mecsek Rali abszolút harmadik helyén végeztek. Az „N" csoportban egy ponttal vezető Kiss Feri Fordja még a verseny első felében hengerfejes lett, így Szeleczky Tamás a biztos célba érést választotta. Pécsett Tóth Gilitől és Csökő Zoltántól egy negyedik helyre futotta. Év végén szintén negyedikek lettek, ami az előző évet figyelembe véve komoly előrelépést jelentett. Valahogy így történt, röviden, persze a teljesség igénye nélkül.

Favoritok előnyben

Tavaly év elején leginkább két dolog, a technikai fejlődés és a versenyzői létszám csökkenése jellemezte a rali másodosztályt. Előbbi óhatatlanul utolérte a versenyautókat és a rajtlisták megrövidülése is félig-meddig ennek tudható be. 1996-ban már méltányossági alapon sem indulhattak a lejárt homologizációjú „kereklámpás" zsigulik. Pilótáik többsége nem tudott autót váltani – valószínű, a szűkös anyagi lehetőségeik miatt – így be kellett érnünk versenyenként 50-60 másodosztályú párossal.



Idén semmi nem indokolja a mezőny létszámának csökkenését. A tereptúra bajnokságból jónéhány páros megérett a másodosztályú licencre, de a színvonalasnak ígérkező, anyagilag és műszakilag egyaránt szerényebb követelményeket támasztó harmadosztály bizonyára egy-két versenyzőt elcsábít majd.

Mint minden szezonkezdet előtt, most is sok hír szárnyra kapott. A bajnokságot nyert Skoda példáján felbuzdulva többen Favoritok építésébe kezdtek. Az „A" csoportban várhatóan ezeké az autóké lesz majd a főszerep. Több versenyző véleménye, hogy a négysebességes Ladák nehezen tudják felvenni a versenyt a három évvel ezelőtt még fejlesztés alatt álló Favoritokkal. A csoportból hiányozni fog a tavalyi bajnok, Fülöp Rajmund, 1995. győztese Wieszt János és talán Stréhli József is. Utóbbi pilóta még nem döntött 1997-et illetően: – A licenckérelmet beadtam. Ha nem tudom eladni az autómat, akkor indulok. Ha eladom, csak az év második felében kapcsolódom be a bajnokságba egy másik Favorittal. Tavalyi navigátorom, Locher János már elkötelezte magát Wieszt Jánosnak, ezért még ez a kérdés is nyitott.



Többen Csehországban próbálnak a nyerőnek vélt márkához hozzájutni. Ennek egyik bizonyítéka Faltusz Péter: – A Lada még megvan, de szeretném eladni. Egy Skodát tervezünk, ami Csehországból lesz, ha lesz. Mindez csak a pénz függvénye és két héten belül kiderül. Ha sikerül, szeretnénk az első háromban végezni. Végső megoldásként maradunk a Ladánál. A szívem még mindig a hátsókerekeseké, de az eszem mást diktál.

Az autóváltáson Födő Imre már tavaly év közben átesett. Az utolsó két versenyen műszaki problémákkal küzdött, de idén várhatóan jó lesz a Samara: – A motorunk nem volt elég erős, porlasztó és gyújtás problémákkal küszködtünk. Ezeket télen sikerült kiküszöbölnünk, így megbízhatóbb lesz az autó. Maradunk a másodosztályban, de az anyósülésen váltás lesz.

Az „N" csoportot jószerivel a 205-ös Peugeotok képviselték, de érdekes színfolt volt Geng Ferencék gömbölyű Corsája és Szamos Tamás 106-os Peugeotja. Mindkét széria géposztály bajnokok nélkül marad.



Rektenwald Zsolt Frankó Jánossal már a tavalyi Miskolc ralin „A"-s autóval indultak. Terveiket a páros navigátora mondta el lapunknak: – Maradunk a másodosztályban és marad a Peugeot is. Erősebb motorunk és rendes „A"-s váltónk lesz. Szeretnénk megszerezni a bajnoki címet.

A másik széria kategóriában a győztes, Horváth Péter sokáig kétségek között vívódott a versenyzését illetően, mígnem döntés született: – Szóba jött a gyorsasági motorozástól az Astra Kupáig nagyon sok minden. Szívesen mentem volna a Peugeottal még egy évet, de ebben az esetben a navigátorkérdést is rendeznem kellett volna. Sajnos a megfelelő anyagi támogatást nem kaptam meg, így '97-ben navigátorkodni fogok.

A mezőny egyik legszebb autójával Szamos Tamás és Rozgonyi Gábor versenyeztek. A 106-os Peugeot idén is ott lesz a pályákon: – A csapatom körül semmi sem változott. A navigátor, az autó és a szerviz is ugyanaz marad. Nem vagyunk eredménycentrikusak, ha az első tízbe beférünk, elégedettek leszünk. Semmi jobbra nem számítunk, mint tavaly – a veszprémi bukás kivételével. Ha azt kell elmondanom, mit szeretnék: az az autó 16 szelepes változata, ami csak „A"-ban homológ, de erre semmi esélyünk nincs.



Pécsi tiszteletkörük után búcsút vehettünk a Trabantoktól. A füstölgő négykerekűek nem lesznek ott a mezőny végén. Pilótáik többsége évek óta Trabantozott, erre rendezkedtek be, így kétszeresen is nehéz helyzetben vannak. Egy új autó vásárlása nem kis pénzt emészt fel és aki idáig nem hobbiból, hanem kényszerű anyagi okok miatt versenyzett Trabanttal, annak most miből telne jobbra. A Gerőfi testvérek belevágtak egy „A"-s Favoritba, de a közönségkedvenc Kőváry Barnát még egyáltalán nem biztos, hogy viszontláthatjuk a pályákon: – Mindent eladtam, ami a Trabanthoz volt. Egy „A" csoportos Opel Kadett, vagy Skoda Felicia szerepel a terveim között, de szponzorok tekintetében nem állunk valami jól.

A versenyek palettája is bővült. Három év után Miskolc újra duplázni fog, hiszen két rali is lesz a borsodi fővárosban. A Budapest Rali után egy héttel az Omp Racing Team rendezésében versenyezhet a másodosztály a Bükk és a Zemplén útjain. Az aszfaltos versenyen



rövid etapok mellett négy-öt technikás gyorsasági játssza majd a főszerepet.

Hogy igazából milyen autók és pilóták piszkálják majd a kedélyeket, csak az esztergomi gépátvételen fog kiderülni. Remélhetőleg legalább annyi meglepetés ér majd minket, mint tavaly. **– nasa –**

„Akkor sportszerűbb volt a

Beszélgetés dr. Tandari Jánossal



A legtöbb navigátor neve csak pilótáik említésekor ugrik be a nézőknek. Beszélgetőpartneremről mondhatnám azt is, éveken át Ferjáncz Attila társa volt a versenyzésben, de nem szükséges. Elég ennyi: dr. Tandari János. Több mint négy éve nem ült versenyautóban, de a navigátorok népszerűségi listáján még mindig az elsők között van. A sors keserű fintora, hogy a közlekedési ügyekkel foglalkozó ügyvéd versenyzői pályafutásának éppen egy súlyos közúti baleset vetett véget. Mikor megbeszéljük, hogy szegedi irodájában találkozunk, így búcsúzik a telefonban: „Vigyázzatok, rengeteg bolond van az utakon!"

– Minek köszönheted, hogy a baleset után felépültél?

– A baleset következtében többek között megsérült a járásközpontom. Ez azt jelentette, hogy a másfél hónapos kóma után egyszerűen nem tudtam járni. Újra kellett tanulnom és óriási öröm volt a családomnak, amikor kezdett működni is a dolog. Úgy érzem, a felépülésemben jelentős szerepet játszott, hogy tizenkét éves korom óta mindig sportoltam valamit. Ez sokat számít egy ilyen visszatérésnél, amikor döntő szerepe van annak, hogy a szervezet mennyit dolgozik tudat alatt. A felépülés nem csak akaraterő kérdése. Persze az is kell, hogy az ember összeszorítsa a fogát és azt mondja: akármi lesz, megcsinálom.

– Barátok, ismerősök felkerestek a baleset után vagy „kimentél a köztudatból"?

– Akikkel szorosabb kapcsolatban álltam, azok többsége megkeresett. Természetesen volt egy olyan tábor is, amelyik szívesen elfelejtett, mert eggyel kevesebb ellenféllel kellett számolniuk. Ez nem csak a versenyzésben, hanem a civil életben is így van. Szerencsés vagyok, mert az egész életem egy vívóverseny. Ügyvéd vagyok és a munkám is állandó küzdelem, ez párhuzamba állítható a versenyzéssel. Mindig a győzelemre és az eredményre törekszem. Egy büntetőügyben az lehet eredmény, ha felmentik az ügyfelemet vagy kevesebb büntetést kap.



– Négy gyermeked van, akik az autósport miatt sokszor nélkülöztek téged. Sok időt töltöttél külföldön, mondhatni a fél életedet a ralinak szentelted. Ha nem jön közbe a baleset, magadtól mikor mondtad volna, hogy elég volt?

– Imádtam az autóversenyzést és ma is csak jót tudok mondani róla. Egyszer azonban abba kell hagyni. Velem a sors hagyatta abba. Kíváncsi lettem volna önmagamra, mikor jutok el odáig, hogy arra, amit szeretek, azt tudjam mondani: nincs tovább, mától befejeztem.

– A Ferjáncz Attilával elért sikereitek vitathatatlanok. Mitől voltál te jó navigátor?

– Elsősorban a versenyzőtárs tudja eldönteni, hogy aki mellette ül, az jó navigátor vagy sem. Lehet, hogy valaki jó az egyik versenyzőnek, de a másiknak kevésbé. Ugyanúgy meg kell találnod a társadat, mint a teniszben vagy az asztaliteniszben – külön-külön mindkét ember egész más teljesítményt nyújt. Csak az adott párosításban képesek hozni a jó eredményt, mert egy az észjárásuk, egy a reflexük, belső szinkron alakul ki közöttük. Az autóversenyzésben a leglényegesebb, hogy tudjam mire gondol a másik, Annak idején több időt töltöttünk együtt, mint a házastársunkkal. Heteken át a nap huszonnégy órájában együtt voltunk. Tudtuk egymásról, hogy a másik mikor mit akar csinálni, ebédelni, aludni vagy felkelni. Ez olyan „egy húron pendülünk" állapot. Hosszú távon csak azok a párosok tudnak eredményt elérni, akik szinkronban vannak. Volt egy elvem, amit mindig hangsúlyoztam: ne a szemednek higgy, hanem a fülednek. Én biztosra veszem, hogy a sofőr be fog fordulni, vagy meg fog állni. Rajtam kívül valószínű, hogy ezt senki nem hiszi el, mert senki nem ismeri annyira, mint én. Fordítva: az ember szeme sokszor csal.

– Mennyire kíséred figyelemmel a hazai autósportot?

– Amennyi információt tudok, azt összeszedem. Más kérdés, hogy ma már eléggé családcentrikusan élem az életemet. A négy gyerekkel, a feleségemmel

küzdelem”



összességében csak most lettünk teljesen kerek család. A mindennapok tudatosították bennem azt, amit eddig nélkülöztem, hogy tartósan együtt milyen harmónia alakulhat ki köztünk. A gyerekek már elég nagyok ahhoz, hogy a családon belül önálló emberként éljenek, de kölcsönösen rengeteget tudunk egymásnak nyújtani. Ez az elsődleges. Figyelemmel kísérem az autósportot és úgy érzem a raliversenyzők lelkileg sivárabbak lettek. Valószínű, hogy ennek az az oka, ami a társadalomra is jellemző – az anyagiak megfertőzték a verseny érzelmi oldalát. A mi időnkben egy „falka” vagy csapat volt az egész versenyzői gárda. Ma sokkal inkább az acsarkodás a jellemző. Régebben a sport volt előtérben, ma pedig a pénzszerzés. Én azért versenyeztem és sportoltam, mert szerettem csinálni, nem pedig azért, hogy nekem legyen a legtöbb. Akkor sportszerűbb volt a küzdelem.



– Mitől válik igazán sporttá az autóversenyzés?

– A céllövés vajon mitől az? A sportot nem lehet csupán az atlétikával azonosítani. A fogalmába beletartozik a technikai, fizikai és szellemi munka is, ami messze túlmutat az előbbi leegyszerűsítő megnevezésen. Következésképpen én azt mondom, egyáltalán nem biztos, hogy az nyeri a versenyt, akinek műszakilag fejlettebb autója van. Jó eszköz nélkül nem lehet a csúcson lenni, de ez önmagában még nem jelenti a nyerés garanciáját. A másik: jó autókhoz még képzettebb sofőrök kellenek, mert egy olyan autóval hibázni végzetes lehet. A lényeg tehát, hogy a sportot arra leegyszerűsíteni, hogy valaki elsőként szakítja át a célszalagot, vagy két méter negyvenkettőt ugrik magasban, szerintem nem lehet. Amióta világ a világ azóta az ember azokat az eszközöket, melyek őt hivatottak kiszolgálni, versenyzésre is használja. Talán a lovasversenyekkel kezdődött, aztán amikor feltalálták a kocsit, a rómaiak már azzal is összemérték erejüket. Ma még nem tudhatjuk, hogy húsz év múlva milyen sportágakat fogunk szeretni. Vagyis a sport az emberek megmérettetése úgy fizikai, mint szellemi minőségek tekintetében.

– Mint mondtad, Attilával éveken át együtt voltatok. Milyen a kapcsolatotok ma?

– Amikor Budapesten járok, mindig találkozunk és rendszeresen hívjuk egymást telefonon is. Ha elmegyek a versenyekre, az egész régi csapattal találkozom, hiszen a szerelőktől kezdve mindenkivel jó viszonyban vagyok. Ez számomra mindig nagy öröm. Mindannyian elfoglaltak vagyunk, így a versenyek kitűnő alkalmat nyújtanak, hogy újra együtt legyünk.

– Ferjáncz Attila és dr. Tandari János volt az első magyar páros, akik rali világbajnoki futamon vettek részt. Ha az anyagi feltételek biztosítottak lennének, véleményed szerint képes lenne egy magyar páros a világ élvonalában végezni?

– Egészen biztos vagyok benne. Ha kiváló vívóink, kiváló úszóink, kiváló öttusázóink vannak, akkor az autó- és motorsportban is legalább annyira az élvonalban tudnánk végezni. Csak hát kis ország, kis lehetőségek. Ezért marad csupán álom, hogy Forma I-es versenyzőnk vagy csapatunk legyen.
Az a cirkusz nem a mi cirkuszunk.

– Az aktív sportolást a sors abbahagyatta veled.

– A versenyzés olyan élményt nyújtott, amit soha semmi más. És semmi sem pótolja azt az érzést, amikor bárhol külföldön felálltunk a dobogóra és megszólalt a himnusz. Nem szégyellem bevallani, hogy olyankor felnőtt férfi létemre megjelentek a könnyek a szememben, és persze tisztában vagyok azzal is, hogy soha többé nem tudom „megszólaltatni”.

– nasa –



BALOGH LÁSZLÓ–CSEPELA TAMÁS



LAP



RÁTI MIKLÓS–MÓZES ZOLTÁN



BALATONYI ÁRPÁD–NÉMETH PÉTER

KUPA



TÓVÁRI PÉTER–PRAGNA ZSOLT

Rali és triatlon: Uwe Nittel

1996-ban az „N" csoportos világbajnokságon mutatott teljesítményével meggyőzte kritikusait tudásáról és céltudatosságáról a német Uwe Nittel. Tina Thörnerrel az oldalán a csoport második helyén végzett. Idén már az „A" csoportban a ralisport legnagyobbjaival kell felvennie a versenyt. Uwe nem tudná elképzelni életét egy városban. – Már azt sem szeretem, ha egy autót be kell parkolnom – vallja be a 27 éves Mitsubishi sofőr. Barátnőjével, Danielával Pommertsweilerben él, ahol nincsenek szűk parkolóhelyek és a környezet ideális edzésfeltételeket biztosít. Uwe Nittel a vezetéshez elengedhetetlennek tartja jó kondícióját, melyet mindennapos edzéseivel tart fenn.

– Néhány száz méterre van egy erdő, ahol rendszeresen kerékpározom – magyarázza. – Körös-körül mezők és erdők, megfelelő terület az erdei futáshoz. A szomszéd faluban lévő tónál nyáron szívesen megszakítja futóedzéseit, hogy pár kört ússzon. Az autóversenyzés mellett a sportolás az egyetlen hobbija. Különösen a triatlon ágak: úszás, futás, kerékpározás nyerték el tetszését. Nem csoda, ha évente egyszer próbára téve önmagát elindul egy triatlon versenyen is. Kerékpáros edzésein nem ritka a száz kilométer körüli táv sem. Barátnője ilyenkor inkább otthon marad, de futás közben néha elkíséri, biciklizik mellette.

Otthonukban csak néhány fotó, egy sisak és a kupák utalnak a ralira. Uwenak versenyzőtársaival ellentétben „igazi" foglalkozása is van. Főszponzoránál ügyintézőként dolgozik.

– Munkaidőm reggel hétkor kezdődik és délután négy körül érek haza. Utána kezdem az edzéseket. Kereken 150 napot dolgozom egy évben, a maradék időben a rali miatt vagyok úton – mondja. Ha esténként van ideje, számítógépéhez ül, hogy betáplálja frissen szerzett információit. Ezek az adatok segítik felkészülését a következő versenyeken. Mivel régebben ő maga készítette fel autóit, megtanulta, hogy a tesztelések során pontosan kell dolgozni.



Nagy izgalommal vágott neki az idei szezonnal. Örömet okoz neki, hogy eredményeire több csapat vezetése is felfigyelt, köztük a Subaru csapatfőnöke, David Richards.

Természetesen Pommerstweiler lakói is figyelemmel kísérik Uwe szereplését. Mikor a katalán raliról hazaérkezett, barátai és a polgármester ünnepélyes fogadtatásban részesítették. Nem szeretné, ha túl nagy elvárásokat támasztanának vele szemben, hiszen meg kell ismernie az új autót, de nem tartja lehetetlennek egy jó helyezés elérését a világbajnokság „A" csoportjában.

Uwe pályafutásának állomásairól:

1989: Az első autóm egy Opel Kadett Coupé volt. A hazai bajnokságban vettünk részt. Az autó felkészítésétől a szervizelésig mindent saját kezűleg csináltunk.

1990: Szép emlékeim vannak azokról az időkről, amikor az ADAC junior kupában mentem egy Opel Kadettel. Akkor tettük meg az első igazán hosszú utazásainkat.

1993: Az első „összkerekes" évem egy Forddal. Nem szívesen emlékszem arra, mikor a Bayerwald Ralin kiestünk.

1994: Ez egy műszaki problémákkal teli év volt. A csoport legjobb idóit autóztuk, de gyakran kiestünk műszaki hiba miatt. Év végén hatodikak lettünk a német bajnokságban.

1995: Egy Toyotával beléptünk a világbajnokságba. Szerény költségvetésünk ellenére jó eredményt értünk el Spanyolországban és a RAC Ralin.

1996: Másodikként sem kellett szégyenkeznem a vb-n. Számomra az a legfontosabb, hogy mindig az első három között voltam és megmutattam, tudok vezetni.



NÉV-JEGY

Név: Uwe Nittel.

Becenév: Nincs.

Születési idő: 1969. május 29.

Csillagjegy: Ikrek.

Születési hely: Michelback/Bilz.

Lakhely: Pommerstweiler, Stuttgart közelében.

Magasság: 180 cm.

Testsúly: 73 kg.

Családi állapot: Nőtlen.

Hobbi: A három triatlon sportág, úszás, futás és kerékpározás.

Eredeti szakma: Kőműves.

Mi akart lenni gyerekkorában? Focista.

Hogy hívja a barátnője: Uwe.

Első autója: Egy Opel Kadett Coupé C. 18 éves voltam és ezzel vettem részt az első szlalomokon.

Milyen autója van most? Egy fekete Mitsubishi Galant VR 6.

Példaképek: Nincs konkrét, mindenkitől ellesem a jót.

Kedvenc étele, itala: Sváb konyha, tészták és Radler.

Milyen zenét szeret? Hard rockot.

Hol üdül a legszívesebben? Öt éve nem voltam sehol nyaralni.

Kedvenc színésze: Sean Connery.

Kit ismerne meg szívesen? Az igazi Tina Turnert.

(Forrás: Rallye Racing)

Sisakok nélkül

A pálya szélén álló nézők többsége talán nem is tudja kinek szurkol. Ki fordult olyan szépen azzal a Ladával, vagy éppen ki ment jóval lassabban mint a többiek? A sisakok mögött feszülten figyelő sofőrök és papírjaikba mélyedő navigátorok száguldanak el egy pillanat alatt. Arcukat felfedni jobbára csak az éves díjkiosztón van lehetőségük. Oldódott tekintetek, baráti – vagy annak vélt – kézfogások, jó hangulat jellemzi minden év végén ezt az eseményt. Tavaly raliversenyzőinkről a Stefánia Palotában rántották le a leplet.



A másodosztály Lada Kupa „A” csoportjának helyezettjei: Wieszt János – Hámori Gábor, László Emil – Dobos Zoltán és Martin János – Metz Csaba.



Vegyespáros: ifj. Tóth János és Büki Ernő



Csizmadia Cábor szakágvezető



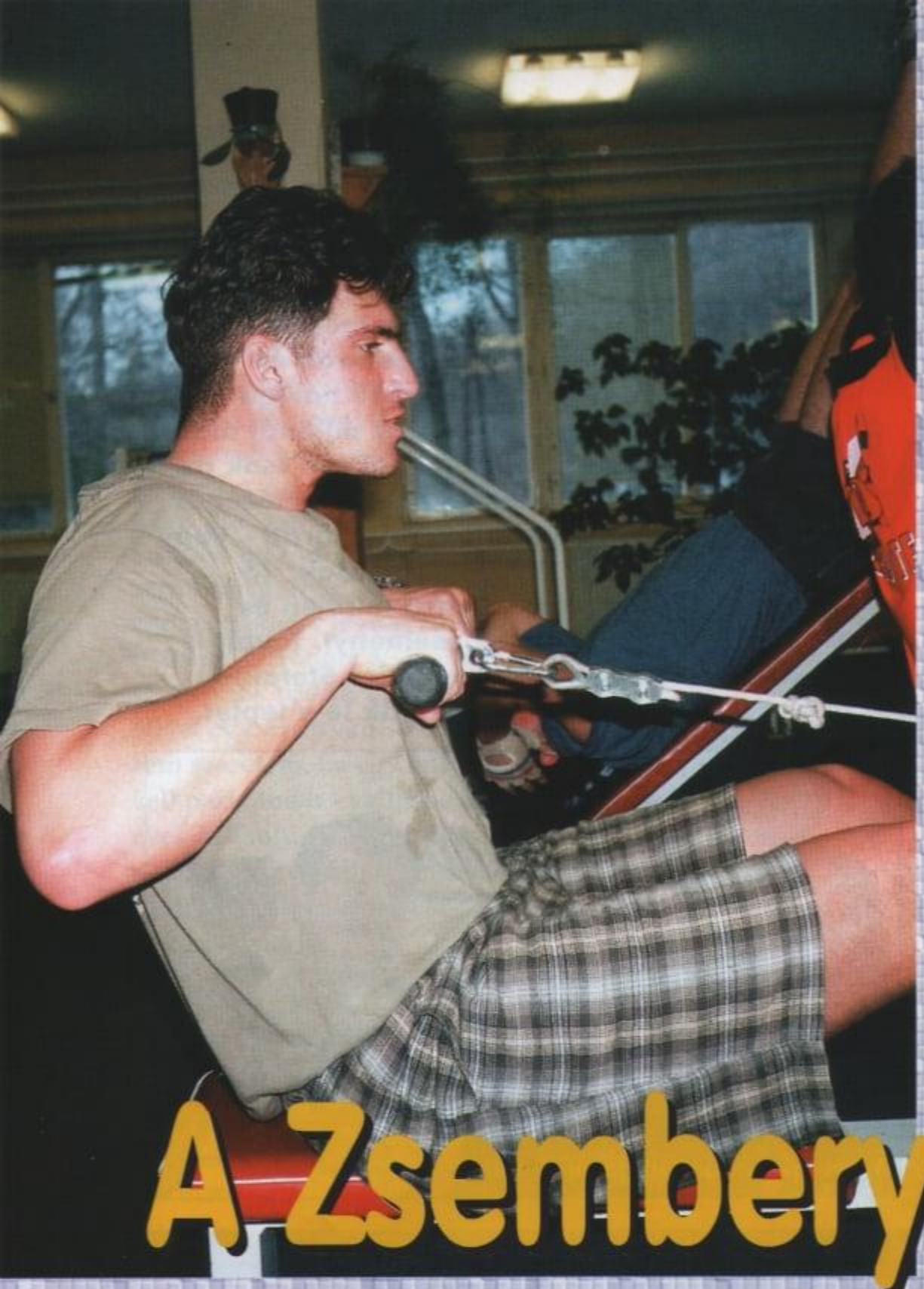
Zárókép: füst, pezsgő, lányok és mindkét osztály bajnokai.



A Formula 2000 értékelés meghatározó párosai: Turi Tamás – Tóth Imre, Keill József – Molnár Attila és Takácsy Pál – Simon Tamás.



Navigátorok egymás között: Répa Kati, Tóth Imi és Csökö Zoli



A Zsembery edzőtábora

Mindenkinek megvan a maga keresztje – tartja a mondás. Zsembery Barnabásnak az, hogy Mátraházán már hetedik éve tartja a motorosok „nem hivatalos" edzőtáborát. A régi szép időkkel ellentétben ez a tábor már nem az a tábor. Itt mindenki saját költségén futhat, ehet, aludhat vagy kerékpározhat. Persze erről nem a szervezők tehetnek leginkább. Ottjártunkkor éppen kerékpáros edzésről érkezett meg a csapat. Ebéd és némi pihenő után irány a konditerem. A kétórás edzést nézve végig az járt a fejemben, vajon mikor mondja majd valaki, hogy elég volt. A teremben uralkodó katonás fegyelem láttán hamar rá kellett jönnöm, ők tényleg azért jöttek, hogy megalapozzák a következő szezont. A szünetben Zsembery Barnabással beszélgettem.

– Mi alapján választod ki azokat, akik részt vesznek a táborban?

– Gyakorlatilag a jelentkezés sorrendjében. Ha az elmúlt éveket nézzük, láthatod, hogy elég jó névsor jött össze. Egyre inkább az az alapprobléma, hogy több a jelentkező, mint ahányan jöhetünk. Minden évben kérek tíz helyet, de idén is rá kellett tennünk még hármat.

– A jelentkezők fizikai felkészültsége minden esetben megfelelt az elvárásaidnak?

– Annak ellenére, hogy több szakágból verődünk össze, nagyjából ismerjük egymást. Pontosan tudom, ki mire képes, és ha valaki ezt nem bírná, azzal inkább megbeszéljük, hogy készüljön még egy évet és majd jövőre megpróbálja. Szerencsére mindenki belátja, hogy ez egy edzőtábor, így olyanok nem jönnek, akik egyáltalán nem képesek fizikailag teljesíteni.

– Ki készíti az edzésterveket?

– Én állítom össze a tapasztalataim alapján. Hetedik éve vagyunk Mátraházán, ismerem az itteni lehetőségeket, így elég gördülékenyen megy a dolog. A nyolcvanas években – amikor az NDK versenyzői enduroban végigverték a világot – szereztem néhány kapcsolatot és többször jó pár hétre kiutaztam. Volt egy kiadványuk „A motorsport elmélete és gyakorlata" címmel. Ott láttam, hogy a motorsportnak is megvan ugyanaz az erőnléti felkészítő anyaga, mint az úszásnak vagy bármi másnak, csak nálunk nem foglalkoztak vele. Érdekel a dolog és úgy gondolom, alapvető adottságom van ahhoz, hogy ezt csináljam.

– Milyen sportágakra építed a programot?

– Az egyik legfontosabb a kerékpározás. Ez megadja a kétkerék érzetét. Jó lenne helyette a futás, de egy motoros nehezen tudja megemészteni, hogyha befordul egy két kilométeres egyenesbe, és csak lassan fogy a távolság. Persze ez nem azt jelenti, hogy nem futunk. A kerékpár mellett szól még az is, hogy nehéz erdei terepen ügyességi gyakorlat is, mert lefelé nyeregben is kell maradni. Minden délután negyed négytől állóképességi edzést végzünk a konditeremben. Ugrálókötél, medicinlabda és gépek közepes terheléssel. Tisztességgel kitöltjük az egész napot. Úgy érzem, időben ennél többet nem lehet dolgozni egy edzőtáborban.

– Észrevehető-e a motorosok között, hogy ki volt edzőtáborban és ki nem?

– Ahhoz, hogy egy fizikai edzőtábor mérhető legyen a motorsportban, olyan helyzetbe kell kerülni, hogy ez előjöhessen. Ha valaki könnyedén nyeri a Magyar Bajnokságot, annak mindegy, hogy milyen az erőnléte. De ha jön egy olyan ellenfél, hogy motokrosszban a huszadik kör végén is ott lohol a nyakán a bajnoknak, akkor bizony kiderül a fizikai állóképesség. Önmagában azonban ez az egy edzőtábor semmit nem ér. Ha valaki innen hazamegy és nem foglalkozik tovább a felkészüléssel, akkor hiába szenvedett egy hétig. Ez arra jó, hogy kapjon egy alapot, és rájöjjön, mit is kéne még csinálnia.

– A konditeremben szemmel láthatóan teljesítő és tűrőképességük határán voltak a versenyzők. Nem fordult még elő, hogy valaki vitatta a módszereidet?

– Összesen két fegyelmi probléma volt az eddigi táborok alatt, de szerencsére mindkettőt meg tudtuk beszélni. Gondolkoztam azon, hogy miért fogadják el a tanácsaimat. Talán mert negyven évesen én is végigcsinálom velük az egészet. Más eszközöm nincs. Amikor elkezdjük a munkát egy hangot nem hallasz és fantasztikus a légkör is. Érdekes módon egy-két nap után egy vadidegen ugyanúgy átveszi ezt a szellemet.

– Mitől „nem hivatalos" ez az edzőtábor?

– Hét éve szervezem, és hetedik éve ugyanúgy a saját pénzemen vagyok itt, mint a többiek. Elméletileg nem edző, hanem résztvevő vagyok. Egyszerűen döbbenetes, hogy van egy kulcsrakész edzőtábor és azt sem mondják a szövetségnél, hogy kösz, nemhogy támogatnák valamivel. Én semmiféle kortes hadjáratot nem folytatok annak érdekében, hogy idejöjjenek a versenyzők és mégis túljelentkezés van. Egy edzőtábor nem attól lesz jó, hogy hivatalos. Minden évben összejövünk Mátraházán és ha jósolhatok, akkor azt mondom, hogy akár saját pénzen, akár nem, de egy darabig még biztosan működni fog.





Nem véletlen, hogy a híveivel szemben óriási követelményeket támasztó motorsportok szerelmesei szívesen vesznek részt a Mátraházi „önkínzáson". A jó kondíció elengedhetetlen az eredményes versenyzéshez. Ez autóversenyzőinkre is igaz. Nem



A „hegy lábánál", azaz nemcsak a vezetés a fontos

szükséges azonban mindenkinek Zsemberyék szintjén küzdeni a jobb erőnlétért és közérzetért. Otthon, szabadidejében, edzőtábor nélkül is bárki megszerezheti a szükséges állóképességet. Annak a legnehezebb, aki még soha életében nem sportolt. Az évek során felszedett néhány kiló is könnyen kedvétszegheti a kezdőknek az első próbálkozások után. Ha valaki mégis megfelelő akaraterővel bír és mindenáron jobban szeretné érezni magát a reggeli kávé nélkül is, annak első lépésként az alábbi sportágak valamelyikét javasoljuk.

ÚSZÁS

Minden kezdet nehéz. Igaz ez az úszásra is, hiszen a víz hideg és eleinte úgy érezhetjük, az egész uszoda minket figyel, amikor az első ötven méter után legszívesebben partra cibálnánk pocakunkat. Nem kell rögtön azokhoz viszonyítanunk teljesítményünket, akik szekrényajtónyi vállaikkal motorcsónakot is megszégyenítő hullámokat korbácsolnak a medence víztükrére. Az egy másik kategória. Legalábbis egyelőre. Nagyon fontos az edzéseknél a fokozatosság és az, hogy ne keressünk alibit az uszoda elkerülésére.

FUTÁS

Nem futni nehéz, hanem felöltözve becsukni magunk mögött a lakás ajtaját. Ha valaki idáig eljut, akkor nagy baj már nem lehet. Érdemes valakivel közösen futni, így nem csak magunk előtt kell magyarázkodni, ha elmenne kedvünk a felkeléstől. A hideg idő nem akadály, de mindig megfelelően öltözzünk fel. Az első edzéseken lehet sétálni, és ha már három kilométert le tudunk futni, élvezni is fogjuk.

KERÉKPÁR

Kezdőként inkább várjuk meg a tavaszt, nehogy a jeges utakon cirkuszi mutatványokkal derítsük jókedvre a buszmegállóban ácsorgó nézőközönséget. Ne feledjük, hogy könnyen húzhatjuk a rövidebbet az autókkal szemben, így fokozottan figyelnünk kell a körülöttünk közlekedőkre. Ajánlatos kisebb forgalmú vagy erdei utakon kezdeni és minden edzésen fejvédőt viselni. Ne menjünk túl messzire, mert onnan haza is kell tekerni.
Mindig megfelelően legyen felkészítve a bicaj, őseink nem azért találták fel, hogy a hátunkon cipeljük.

KONDITEREM

Valószínű, hogy Stallone is itt kezdte, és ő sem akkora súlyokkal, hogy elgörbült alatta a rúd. Csakúgy, mint az úszásnál, itt se tévesszen meg bennünket a többiek teljesítménye. Nem velük versenyzünk, hanem saját magunkkal. Ma már korszerű gépeken dolgoztathatjuk meg minden izmunkat, de itt is lényeges a fokozatosság. Ha lehetőségünk van rá, kérjük szakember tanácsát vagy nézzünk körül a boltokban, ahol rengeteg érdekes könyvet találhatunk, amelyek segítségünkre lehetnek.
Ha már nagyon belejöttünk, mind a négy sportágat űzhetjük felváltva, de ehhez borzasztó nagy akaraterő szükséges. Ha az első hetekben nem várunk túl nagy sikerélményt, akkor nem fogunk csalódni. Rendszeres edzések mellett a mértéktelen zabálást is be kell szüntetnünk, mert csontrendszerünk nem örül, ha plusz harminc kilót kell cipelnie. (Állítólag) nemcsak az evés okozhat örömöt az életben. Ne foglalkozzunk a „felnőtt korodra bolondulsz meg" és ehhez hasonló megjegyzésekkel, hanem szilárdan tartsunk ki elhatározásunk mellett. Megéri. És ha valakit az edzés végén zuhany alatt hasonló érzés kerít hatalmába, mint annak idején Hillaryt a Himalája csúcsán, az nem a véletlen műve.

– nasa –



Sárga veszedelem

Mostanság legtöbbször a televízió képernyőjén láthatjuk a jobbnál jobb krosszversenyeket, melyek pályáin gyakran világít élénksárga színeivel a Suzuki. Már a múlt évben is spiccen voltak ezek a motorok és alig váltottunk kalendáriumot, a teremkrosszokon is jól szerepelnek.

Abban a reményben készülődnek a magyar krosszosok is, hogy ez a márka nem hagyja őket cserben az idén sem. A hírek szerint többen a sárgára lovagoltak át, bizakodva a gépek üzembiztosságában és teljesítőképességében. Kíváncsian várjuk mi is, hogy az ismét fejlesztett márka tudja-e mindazt, amit regélnek róla.

Egy bizonyos: a lelkéhez is hozzányúltak a fejlesztők. Új hengert kapott, amelyen például a 250-eseknél háromfokozatú kipufogó szeleppel segítik a gázok gyors távozását, növelik a motor teljesítményét. Módosítottak a résvezérlésen is, gyorsabb lett az üzemanyag áramlása. Ehhez segít bele a kissé megváltoztatott PWK-38-as porlasztó is, melynek állításához most már komoly műszerek kellhetnek. Magas fordulatszám tartományban nőtt a sűrítési arány 8,9:1-ről 9,1:1-re, ezzel növelve a hasznosabb erőkifejtést.

Az erőátviteli szerkezetben olyan fogaskerék-kapcsolatot hoztak létre – egészen pici változtatással –, hogy az új sebességváltóban érezhetőbben lágy lett az egyes sebességek közötti váltás.

Látszólag alig észrevehető, hogy a vázon is módosításokat hajtottak végre, mégis vannak új „porcikái" például a lengővilla tengelyének. Intenzívebb lett a lengéscsillapítás is, az új rendszer elsősorban a kemény talajú pályákon teszi könnyebbé és biztonságosabbá a motorozást. A merevebbre szabott első villa szerkezete is dinamikusabb rugózást biztosít a versenyző számára.

Mindezek a változtatások majd a gyakorlatban vizsgáznak. Azok a versenyzők, akik már az új gépeken edzenek, hozzánőnek a motor és a váz új tulajdonságaihoz. Teszik ezt annak reményében, hogy az első sikeres rajt után elsőként érjenek majd célba sárga angyalaikon.

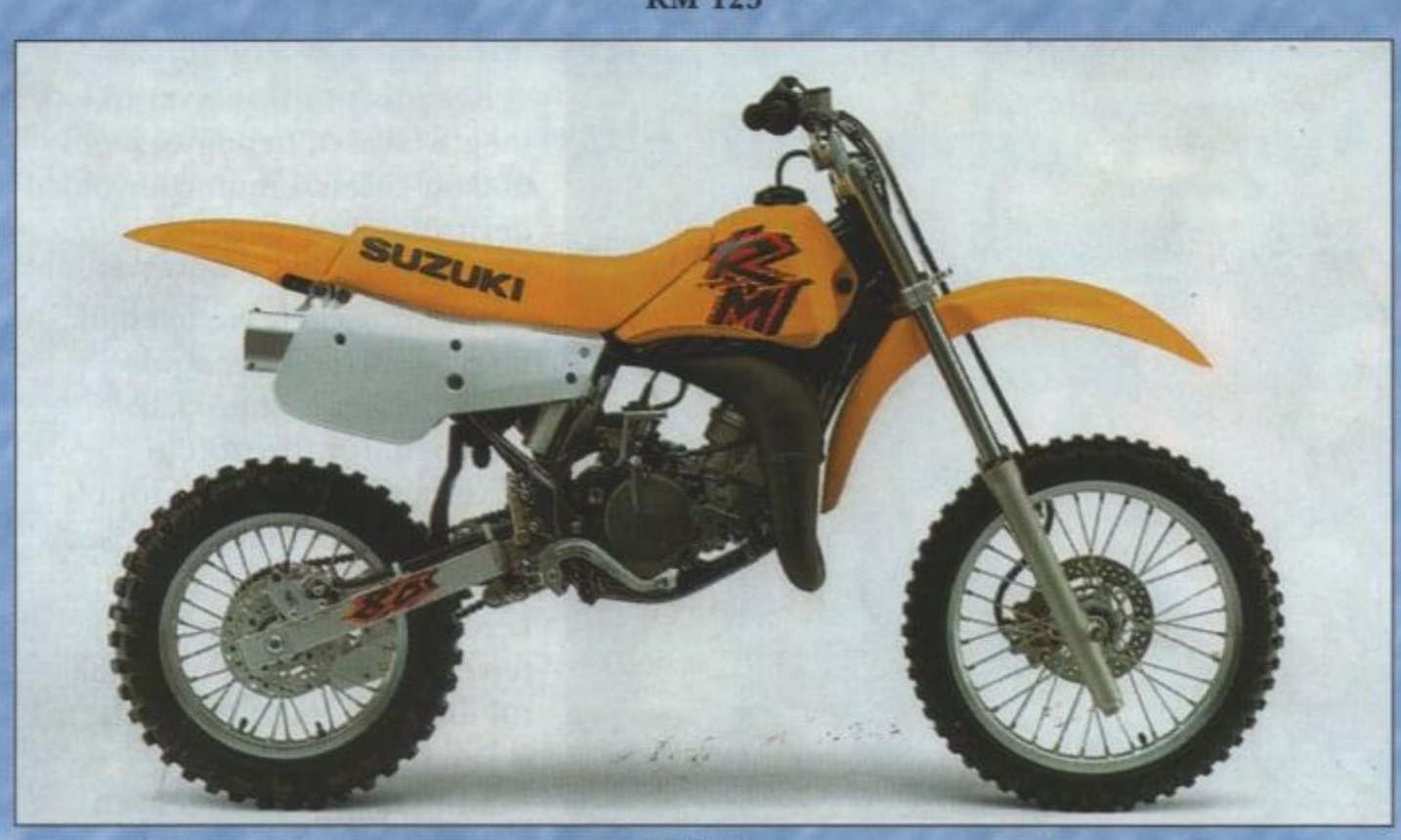
Zelmann Ferenc



RM 250



RM 125



RM 80

Próbára téve



A 125-250-es kategória Supercross tavalyi bajnokát, Tóth Ádámot kértük meg, mondja el eddigi tapasztalatait a 250-es Suzukiról.

– A szezonvégi versenyen Erdőkertesen próbálhattam ki, igazán mit tudok egy 250-es motorral. Előző nap kaptam meg, csak annyi időm volt a felkészülésre, hogy a nagyon fontos dolgokat leellenőrizzem. A futam előtt körülbelül 10 percet járattam, de már akkor nagyon jó benyomásaim voltak róla. Legelőször a kuplung könnyű kezelhetősége tűnt fel, ami hihetetlenül puhán kiemel. A fékekben sem csalódtam, az előző motorjaimhoz képest sokkal hatásosabb. Kicsit féltem a futóműtől, mert idő hiányában nem állítottunk rajta semmit. Később kiderült, nem is volt rá szükség, mert hibátlanul és kifogástalanul működött a gyári beállítással. A közel 60 LE-s motor alapról nagyon jól húz, ami a kanyarokból kifelé jövet fontos. Próbáltam már más 250-est is, de ott mindig éreztem nagy gázadásnál egy kis torpanást mielőtt még igazából megindult volna. A Suzuki egyenletesen reagál a finom és agresszív gázadásra egyaránt. Egyszóval egy nagyon jól kezelhető, barátságos versenygép. Azt hiszem, erre bizonyíték, hogy az említett versenyt meg is nyertem.

– Azóta volt módod rá, hogy tovább teszteld?

– Ilyenkor, holtszezonban esetleg teremkrossz versenyen lehet indulni. Decemberben Székesfehérváron rendeztek meghívásos versenyt, ahol szintén rajthoz álltam. A Suzuki ott is hozzásegített az aranyhoz.

– Úgy tudom, hogy azóta Ausztriában is jártál.

– Januárban meghívást kaptam a bécsi teremkrosszra, ahová csak 125-ös motorral lehetett nevezni. Ott a tavalyi Hondával álltam rajthoz 38 fokos lázzal. Megpróbáltam helytállni, de sajnos a szombati időmérő edzés utolsó körében megcsúsztam és csúnyán megütöttem a combom. Mindezek ellenére nagy élmény volt együtt motorozni a külföldi kiválóságokkal. Ott volt az amerikai Mike Healey, az olasz Alessandro Puzar, Bob Moore, az osztrák Werner Müller és Németországból Collin Dugmore és Ronald Großkopf. Bízom benne, hogy jövőre egészségesen újra lehetőségem lesz bizonyítani és majd valami szép eredménnyel térhetek haza.

– Térjünk vissza a hazai vizekre. '97-ben a 125-ös és 250-es kategóriában is indulsz?

– Ha minden jól megy, kapok egy 125-öst is, úgyhogy mindkettőben megpróbálom melegen tartani a vasat.

– Vagyis megint győzni akarsz?

– Igen, de nemcsak a tavalyi bajnoki címet szeretném megvédeni. Indulok a 125-ös, 250-es magyar bajnoki versenyeken, az Alpok-Adria kupasorozaton, a Hungária Openen és európai futamokon is.

– Világbajnokság?

– Semmiképpen sem. Oda azok a feltételek, melyekkel én rendelkezem, sajnos kevesek. Bízom benne, hogy egyszer az az idő is eljön majd, hogy egy magyar versenyző stabil résztvevője lehet a világbajnokságoknak.

György Zoltán

Szomorú szenzáció

Az 1997-es évben nem szerepel a 125-ös világbajnoki versenynaptárban a cserénfai futam. Kökényesi Györgyöt kérdeztük, akinek annak idején nagy érdemei voltak abban, hogy e rangos eseménynek Cserénfa adhatott otthont.

– Sajnos a hír igaz. A rendezéshez szükséges anyagi hátteret erőfeszítéseink ellenére nem sikerült előteremteni, így kénytelenek voltunk visszalépni. Mindenképpen szeretnénk a '98-as sorozatba újra bekapcsolódni, de már most biztos, hogy nem lesz könnyű ezt megvalósítani. A világbajnoki futamok megrendezésére óriási az igény, 40-50 százalékos túljelentkezés van. Szinte sorban állnak az országok, és azt várják, hogy valaki kibukjon vagy visszalépjen. Mindenki tudja, hogy egy ilyen rendezvény mekkora reklám, s büszkesége a rendező ország sportjának is. Nagyon bízom benne, és mindent meg fogunk tenni annak érdekében, hogy a világ legjobbjait újra vendégül láthassuk Magyarországon.





Duna Kupa



Tavaly nagy sikere volt a gyermek és ifjúsági motorkrossz versenyzők számára meghirdetett Duna Kupának. A versenysorozat lehetőséget nyújt az utánpótlásnak, hogy hazai versenyzőink a környező országokból érkező ellenfelekkel is összemérjék tudásukat. A Duna Kupa szervezőjét, Déczi Ferencet kérdeztük ezévi terveiről.

– Honnan az elnevezés?

– Mivel a folyó Európa több országán keresztül folyik, a versenyekre érkező külföldiek is sajátjuknak érezhetik a bajnokságot.

– Kik vettek részt a Duna Kupán?

– Országokra és szövetségekre való tekintet nélkül bárki indulhatott, aki még nem töltötte be tizenhatodik életévét. Meglepő volt számunkra, hogy a nálunk eddig nem létező ötven és hatvan ccm-s kategóriákban sok magyar nevezett. A magas nevezői létszám miatt a „nyolcvanasoknál" külön indítottuk a serdülő és junior versenyzőket. A futamokon a MAMSZ és az MMSZ krosszozói mellett folyamatosan részt vettek német, osztrák, szlovák, ukrán és cseh versenyzők is. Idén a külföldiek mellett újra számítunk mindkét szövetség motorosaira. Bizonyíték erre, hogy kettő futamot a MAMSZ, kettőt pedig MMSZ egyesületek rendeznek.

– Mikor kezdődnek a Duna Kupa versenyei?

– Sikerült úgy összeállítanunk a programot, hogy egyik szövetség versenynaptárával se ütközzön. Az első verseny május 17-én lesz. A négy hazai helyszín Celldömölk, Kiskunlacháza, Klárafalva és Jászberény mellett egy Bécs környéki futamot is tervezünk. A Kawasaki Hungária Kft.-től ígéretet kaptunk a verseny támogatására, de várjuk további szponzorok jelentkezését is.

György Zoltán

Motokrossz szakág díjkiosztó

A Magyar Motorsport Szövetség 1996. évi díjkiosztó ünnepségét február 1-jén tartották a Hódmezővásárhelyi városháza dísztermében. A nemrég megválasztott új szakágvezető Czuczi Győző és a polgármesteri hivatal jóvoltából igazán impozáns körülmények között zajlott le e rangos esemény.

Hódmezővásárhely polgármestere, dr. Rapcsák András köszöntötte az egybegyűlteket, majd a város sportéletéről tartott beszámolót. Szinte minden sportágat érintve kifejtette, hogy a motokrossz nagy szerepet játszik Hódmezővásárhelyen. Ennek bizonyítékaként mondta el, hogy Hódmezővásárhely hivatalosan megkérte 1998-ra az Európa-bajnoki futam rendezési jogát. Egy szuperkrossz pálya építésébe is belefogtak, amivel idén már bekapcsolódnak az országos bajnokságba. Hódmezővásárhely idáig is sokat tett ezért a sportért, de a hallottak alapján elmondhatjuk, most igazán nagy szerepet vállal. A továbbiakban Kökényesi György beszélt a MAMSZ szétválásáról. Elmondta, hogy január 1-jétől a szakág „egyedül" maradt, önfenntartóvá vált. Saját magának kell megteremtenie a feltételeket a biztos működéshez. A különválás előnye, hogy a befolyt pénzeket a szövetség magára költheti, hátránya, hogy az idáig megszokott háttér megszűnt. Bizakodóan beszélt a jövőről, a szövetségi szinten történő szponzorálásról, majd kezdetét vette a nap fénypontja, amikor Magyarország motokrossz bajnokai és helyezettei átvehették a díszes serlegeket.

A versenyzőkön kívül az éves munkájának elismeréseként emlékplakettet vehetett át Déczi Ferenc a Duna Kupa ifjúsági motokrossz sorozat szervezője, Vaska Kálmán, a „Hungária Open" (nyílt magyar) bajnokság atyja és Sóky László, aki a motokrossz bizottság aktív tagjaként szerzett elismeréseket, valamint a magyar válogatottat hozzásegítette, hogy eljusson a spanyolországi „Nemzetek Kupá'"-jára.

A díjkiosztót követő sajtótájékoztatón Czuczi Győző kifejtette: lépéseket fog tenni annak érdekében, hogy a bajnokság még színvonalasabb, nézettebb legyen és népesebb versenyzői létszám mellett kerüljön megrendezésre. Az ünnepség után a helyi Phoenix étteremben díszebéd várta a vendégeket.



György Zoltán

ENERGY RELEASE
KAMAFO EURÓPA KFT.
SÚRLÓDÁSCSÖKKENTŐ FÉMKEZELŐ
KAMAFO LTD. USA

WIND IMRE
TERÜLETVEZETŐ

Kamafo EURÓPA KFT.

A Kamafo 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



Salakszórók a világbajnoki küzdelemben

A salakmotorosok – csakúgy, mint a legtöbb technikai sport művelői – a tél beköszöntével „leteszik a lantot", szögre kerül a bőrruha (most már a kevlar), garázsba gördül a vasparipa. A holtszezon nagyszerű alkalmat nyújt arra, hogy a sportág szerelmesei visszaidézzék az elmúlt esztendő legemlékezetesebb pillanatait. A múltbanézéshez a salakmotoros szakág vezetőjét, Daragó Istvánt hívtuk segítségül.

– Hogyan értékeli a tavalyi magyar bajnokság küzdelmeit?

– Az elmúlt évben egy új lebonyolítási rendszerrel vágtunk neki a bajnoki évadnak. A tisztánlátás kedvéért ismertetném a szisztémát. Az előző évben elért helyezésük alapján sorolták be a versenyzőket négy-négy fős csoportba. Az előfutamok során kétszer küzdöttek meg egymással a pilóták, s az elért eredmények szerint kerültek be a középfutamokba. Itt is négyszer négy mérkőzött, s szintén kétszer csaptak össze. Ki hogyan végzett a középfutamok során, úgy indulhatott a helyosztókon, melyeket egy reményfutam előzött meg. Az utolsó huszonegyedik futamban a négy legjobb mérte össze az erejét.

A lebonyolítás megváltoztatására azért volt szükség, mert mindenképpen emelni kellett a viadalok színvonalát, s ezzel visszacsalogassuk a nézőket a stadionokba. Véleményem szerint a reform elérte célját, izgalmas, nívós versenyeket láthatott a publikum. Bár be kell ismerni, hogy eleinte a közönség nem értette az új versenyszisztémát. Ezért a bírók is hibásak, ugyanis nem adták meg a kellő segítséget, hiányos volt a nézők tájékoztatása. De miután túl voltunk két fordulón, már a közönség is „megtanulta nézni" a futamokat. Ennek ellenére továbbra is az a rögeszmém, hogy még jobban ki kell szolgálnunk a szurkolókat. Itt olyan apróságokra gondolok, mint például színvonalas eredményhirdetés, ami nem nagy dolog, de fontos.

– A bajnokság első szakaszában voltak dolgok, amik felkorbácsolták a hangulatot. Az egyik versenyen majdnem tettlegessé fajult egy incidens két motoros között, egy másik viadalon pedig egy versenyző – egyet nem értését kimutatva a bíró ítéletével – ülősztrájkot folytatott a salakon. Miként fordulhattak elő ilyen esetek a pályán?

– Ezek a sportszerűtlen megnyilvánulások nem váltak a sportág dicsőségére. Szerintem a túlzott akarás, a bizonyítási vágy „gyümölcse" lett ez a két megnyilvánulás. Sikerült tisztázni az ellentéteket, és a dolgok ezután visszaálltak a régi kerékvágásba.

– A közönség mind az öt fordulón izgalmas viadalokat láthatott, s mint ön is elmondta, emelkedett a színvonal. Európában hová rangsorolja a magyar bajnokság küzdelmeit?

– A kontinens középmezőnyének az elejére. Ahol ligák (csapatversenyek) működnek – tehát Angliában, Lengyelországban, Dániában –, ott előrébb állnak mint mi. Szerintem a svéd bajnokság már nem annyival jobb, mint az előbb felsorolt nemzetek. És akkor már a középmezőnynél is tartunk. A németeknél jobbak vagyunk, az oroszoknál is csak 3-4 igazán jó versenyző van, de utánuk nincs igazán kiemelkedő vaspapucsos. Körülbelül egy szinten vagyunk a csehekkel. Bár nekik annyi előnyük van, hogy a gazdasági és társadalmi változások, nem okoztak olyan felfordulást.

– A megmérettetés legjobb színtere a világbajnoki küzdelem. Hogyan vitézkedtek a magyar „salakszórók"?

– A junioroknál két versenyzőnk indult, akiktől döntőbe jutást vártam. Magosi Norbert teljesítette a célkitűzést, elismerésre méltóan szerepelt, végig nagyszerűen vette az akadályokat. A finálében 6 ponttal a 11. helyet szerezte meg, ami szép produkció, ismerve a technikai hátterét. A másik versenyzőnk, Rőth Gábor csalódást okozott motorozásával.

A felnőttek szereplése is felemás. Legjobb versenyzőnk Adorján Zoltán ismét kitett magáért, hajszálon múlt, hogy beverekedte magát a Grand Prix mezőnyébe. A kontinentális döntőn elért harmadik helye, illetve a Grand Prix Challenge-en elért 11. helyezése reálisnak mondható, ott van a világ salakmotorsainak élvonalában. A többi hét versenyző közel azt hozta, amit elvártam tőlük. Persze csak papíron, mivel a statisztika olyan, mint a bikini: sok mindent megmutat, de a lényeget eltakarja. A csapat szereplésével sem lehetek maradéktalanul elégedett. A lengyelországi versenyen – ahonnan továbbjutottunk a döntőbe – az Adorján–Hell–Tihanyi trió, amit lehetett, kimotorozott magából. A világdöntőben viszont betlizett a team. De idén augusztusban lesz lehetőség a javításra, mivel Debrecenben rendezik a csapatvilágbajnokság A–döntőjét, ahol jó lenne a verseny után a magyar himnuszt hallgatni.

Boros Norbert

AZ 1996-OS MAGYAR BAJNOKSÁG VÉGEREDMÉNYE:

1. ADORJÁN ZOLTÁN (ADORJÁN TEAM)	80 PONT
2. HELL CSABA (AGROMOBILE SC)	78 PONT
3. TIHANYI SÁNDOR (SIMON WOLF SC)	75 PONT
4. MAGOSI NORBERT (HAJDÚ VOLÁN SC)	70 PONT
5. BÓDI LÁSZLÓ (HAJDÚ VOLÁN SC)	66 PONT
6. RŐTH GÁBOR (RŐTH SC)	49 PONT

GRAND PRIX CHALLANGE VÉGEREDMÉNYE:

1. S. WIGG (HOLLAND)	12+2 PONT
2. L. ADAMS (AUSZTRÁL)	12+2 PONT
3. M. KARLSSON (SVÉD)	11+3 PONT
4. A. SMITH (ANGOL)	11+2 PONT
11. ADORJÁN ZOLTÁN	6 PONT

VILÁGBAJNOKSÁG VERSENYNAPTÁRA

EGYÉNI		
Elődöntők:		
	05. 04.	LJUBLJANA (SLO)
	05. 04.	TERANZANO (I)
	05. 04.	CZESTOCHOWA (PL)
	05. 19.	ABENSBERG (D)
Középdöntők:		
	06. 08.	POCKING (D)
	06. 08.	ST. JOHANN I.P. (A)
Kontinentál döntő:		
	07. 27.	LONIGO (I)
Grand Prix Challange:		
	10. 05.	WIENERNEUSTADT (A)
Grand Prix:		
	05. 17.	PRÁGA (CS)
	06. 14.	LINKÖPING (S)
	07. 05.	LANDSHUT (D)
	08. 09.	COVENTRY (GB)
	08. 30.	WROCLAW (PL)
	09. 20.	VOJENS (DK)
JUNIOR		
Elődöntők:		
	05. 11.	PRELOG (CR)
	05. 11.	ELGANE (N)
	05. 11.	LUDWIGSLUST (D)
	05. 11.	PARDUBICE (CS)
	05. 11.	DAUGAVPILS (LET)
Középdöntők:		
	07. 13.	GNIEZNO (PL)
	07. 13.	PFAFFENHOFEN (D)
Döntő:		
	08. 03.	MSENO (CS)
CSAPAT:		
B csoport		
	06. 21.	KRSKO (SLO)
A csoport		
	08. 23.	DEBRECEN (H)
Döntő:		
	09. 14.	PILA (PL)

BITTER STORY

Bitter Sándor szép eredményeket ért el a gyorsasági motorsportban. A tavalyi év eseményeiről, problémáiról kérdeztük.

– Sanyi, úgy tudom, nem volt felhőtlen számodra a '96-os évad. Mi történt veled?

– Ez volt az első szezonom, amit nem kölcsönkéregetéssel kellett kezdenem. Szponzoraim jóvoltából egy komoly versenygépet tolhattam a rajtkockához. Vásároltam egy Ducatit, mellyel a superbike kategóriában indultam. Az első versenyen végigvezettem, de az utolsó körben megelőztek. Éreztem, hogy valami nincs rendben a motorral. Elvittem egy próbapadra Ausztriába, ahol megnyugtattak, hogy a motor egy szériagép erejével rendelkezik. Semmi köze nem volt ahhoz, amivel az előző tulajdonos elkápráztatott. El voltam keseredve, mert a vételár szinte az egész szponzorpénzemet elvitte.

A következő verseny előtt hengerfejes lett a motor, de magyar szakemberek segítségével rendbehoztuk. Nagy reményekkel álltam rajthoz. Mindenképpen nyerni akartam, de a motor egy kör után lelassult és 110 fokos vízzel fejeztem be a futamot. Itt is második lettem, a motor valamilyen csoda folytán kibírta. Mikor levettük a hengerfejet a hengerekben állt a víz.

Mariborban magyar pályacsúccsal futamot nyertem, de már éreztem, hogy valami nincs rendben a váltómmal. Nemsokára szét is esett. A mosti futamra megcsináltuk, de a váltó újra szétrobbant. Hazafelé jövet Csehországban, egy Ducati képviseletben hagytuk, ahol 6000 márkáért rendbehozták.

A zeltwégi magyar bajnokin hihetetlen dolog történt. Az edzésen egy kör után a felújított váltó tönkrement. Rögtön telefonáltam Csehországba, ahol időközben elfelejtettek németül. Őrült tortúra következett. Pénteken este felhívtam egy barátomat Münchenben, hogy szerezzen egy motort, mert még volt esélyem a bajnoki cím megszerzésére. A gépátvételre sikerült odatolnom egy széria, katalizátoros Suzukit. Úgy röhögtek rajtam és a hangtalan kétkerekűn, hogy az osztrák televízió főszereplője lettem.

A következő futamra kölcsönkaptam a tavalyi Kawasakimat, amit már eladtam. Harmadik lettem, de az idegeim már nem nagyon bírták.

Az utolsó, Hungaroringen lezajlott versenyre egy szarvasi barátom összerakta a Ducatit. Működött és mindenáron nyerni akartam. A pénteki edzésen kb. nyolcvannal elestem, aminek a következménye szilánkos kézfejtörés, lábfejtörés lett és csípőből kiugrott a lábam.



A kórházból még aznap éjjel megszöktem. A vasárnapi edzésen a fájdalomtól könnyes szemekkel mentem végig. Kellett a pontszám, hogy második legyek az év végén. Tudni kell, hogy kötelező a szombati edzésen öt kört menni. Ezt én nem teljesítettem, de az Alpok-Adria kupasorozat versenyigazgatója azt mondta, ha a vasárnapi melegítő edzésen megyek öt kört, akkor indulhatok, de csak az utolsó sorból, hiszen nincs mért edzésidőm. A harminchatodik helyről is sikerült kikaparnom az ezüstérmet. Két hét múlva telefonáltak, hogy a szakági ülésen született döntés alapján elveszik az eredményemet. Ebben a pillanatban elvesztettem a gyorsasági motorsportba vetett hitem. Ha az ember csak ennyit ér, teljesen felesleges a család pénzét, idegeit feláldozni. Tavalyi szponzorom is kiszállt a technikai sportból, úgyhogy most már biztosan abbahagyom. Nem tudom és nem is akarom az anyagi feltételeket biztosítani.

– Végleg felhagysz a motorsporttal?

– Nem. Zsembery Barnabás enduro-csapatában fogok versenyezni és rajthoz állok motokrossz versenyeken is. Nagyon barátságosan fogadtak, jól érzem magam az új közegben.

– Milyen eredményekre számítasz?

– Hiszem, hogy helyt tudok állni, bízom magamban és a felkészültségemben is. Kemény alapozást és motoros edzéseket végzek, fizikailag elég erősnek érzem magam. Természetesen nem Grillmayerékkal akarom felvenni a versenyt. Először másodosztályú versenyeken indulok, a többit majd meglátjuk. Mindent megteszek annak érdekében, hogy eljuthassak az olaszországi „hatnaposra".

– Milyen motorral indulsz?

– Már vettem egy 250-es Kawasakit, amiről csak jót tudok mondani. Remélem, hogy év közben sem kell megváltoztatnom a véleményemet.

György Zoltán

A bajnok



Mód Csaba a Magyar Motorkerékpáros Szövetség Kupasorozatában megnyerte az I. osztály 250 ccm bajnoki címét. Annak jártunk utána, vajon idén hogyan készül a szezonra.

– Jelenleg a kondicionáló edzéseket egyedül végzem, majd ahogy az idő engedi a sokszoros magyar bajnok, Máté Sanyi bácsi segítségével kezdek a motoros edzésekbe.

– A pontszámok láttán szoros versenyt vívtatok Lengyel Gézával és Cserepkai Csabával.

– A bajnokság sorsa az utolsó futamon, Klárafalván dőlt el. Nekem az első futamban leállt a motorom, utolsóként indultam a mezőny után. Óriási iramot kellett diktálnom és kockáztatnom is, majd végül a második helyre futottam be. A következő futamban egy kis problémám adódott a sáros talajjal, kicsúsztam, harmadik lettem. A versenyt Cserepkai nyerte, de így – ha kevés ponttal is –, de megnyertem a bajnokságot.

– Maradsz a Hondánál?

– Igen, a '96-os motorom most is ütőképes. Úgy érzem, ezzel ismét meg tudom védeni a bajnoki címem. Jelenleg több céggel is folynak a tárgyalások, méghozzá kedvező visszajelzéssel. Ha minden összejön, természetesen a legújabb modellel szeretnék indulni, és rajthoz állni az osztrák Auner Kupán és a burgerlandi kupasorozaton, ugyanis most már az MMSZ tagjai is „átléphetik" az országhatárt.

– Apropó, MMSZ. Úgy tudom, hogy te a MAMSZ versenyek aktív résztvevője voltál.

– Két éve jöttem át az „amatőr" szövetségbe, mert sajnos az akkoriban ott uralkodó viszonyoktól elment a kedvem a motorozástól. Édesapámmal megbeszéltük a dolgot és bekapcsolódtam a kupasorozatba. Nagyon barátságos, családias a légkör és tetszik a nagy versenyzőlétszám.

– Egyesületed?

– Most igazoltam át a Gödöllői Hungaro-Cross szakosztályba, ahol szívesen fogadtak, és támogatnak a lehetőségeikhez képest. Egyszóval jól alakulnak a dolgok és remélem, rövid idő múlva felsorolhatom a támogatóimat, amit már most elkezdek: édesanyám és édesapám...

György Zoltán

„Akit korán megcsapott a benzingőz"



Lécz Gergely három éves korában még ugyan édesapja közreműködésével, de már a motokrossz pálya szélén bámulta a nagyokat. Abban a pillanatban eldöntötte, hogy évek múltán ő is beszáll ebbe a férfias sportba.

Az általános iskolát már úgy kezdte, hogy az új tankönyvei mellett egy 50 cm^3-es motor boldog tulajdonosa volt. A motorozás alapjait ezzel a járgánnyal tanulta meg, aztán egy óvatlan pillanatban komolyra fordultak a dolgok.

– Igen, soha nem felejtem el '94 karácsonya előtt apuval elmentünk megnézni egy eladó Hondát. Elhívtuk magunkkal Nátó Jani bácsit, hogy mondjon véleményt a 80-asról. – Ezt meg kell venni – mondta a szemle után, és már hoztuk is. Nagyon boldog voltam, gyönyörű karácsonyi ajándék volt. Először egy kicsit nagynak tűnt, de lassan már „kinövöm". Kisebb hibák előfordultak a három év alatt, de édesapám segítségével a motorom mindig kifogástalanul működött.

– Azt hiszem, az iskolában is feltűnést keltettél, hogy szabadidődben nem a focit rúgod.

– Úgy érzem, az iskolatársaim és a tanáraim büszkék a sikereimre, melyeknek ők is részesei. Hiszen állandóan szorítanak értem, örülnek az eredményeimnek.

– Hogy sikerült a tavalyi éved?

– Az MMSZ kupasorozat ötödik, a Duna Kupa nemzetközi sorozat negyedik, a tizenkét év alatti serdülőmezőnyben második lettem.

– Tíz éves korod ellenére már komoly versenyzői múltad van.

– Bízom benne és mindent megteszek annak érdekében, hogy még több jó helyezésem legyen. Idén szeretnék a dobogó legfelső fokára állni.

– Ehhez a sporthoz sok edzésre van szükség. Nem megy az iskola rovására?

– Az iskolai eredményeim nagyon jók, sikerül a kettőt összeegyeztetni.

– A Hondád már egy kicsit korosnak mondható, hiszen '87-es típus.

– Sajnos ahhoz, hogy előrébb tudjak lépni egy újabb motort kellene vásárolni, de anyagi lehetőségeink végesek. Úgy érzem, a sport egyre jobban megy, de a jobb eredményekhez szükség lenne egy jobb járgányra is. Valójában édesapám a szponzorom és a szerelőm együttesen.

– Ki a példaképed, ha van vagy vannak ilyenek?

– Az amerikai Jeremy McGrath, idehaza Tóth Ádám és ifj. Kökényesi György. Hiszem, hogy egyszer majd én is eljutok arra a szintre, mint ők és akkor megvalósul az álmom.

György Zoltán

MAGYAR MOTORKERÉKPÁR SZÖVETSÉG MOTOKROSSZ VERSENYNAPTÁR 1997.

ÁPRILIS	6.	MONOR
	13.	SZÉKESFEHÉRVÁR
	20.	JÁSZBERÉNY
	27.	GÖDÖLLŐ
MÁJUS	4.	BÉKÉSCSABA
	18.	KLÁRAFALVA
	25.	HÁRSKÚT
JÚNIUS	1.	TÁPIÓBICSKE
	15.	VÉRTESTOLNA
JÚLIUS	6.	GYOMAENDRŐD
	20.	SZÉKESFEHÉRVÁR
AUGUSZTUS	3.	KECEL
	17.	GÖDÖLLŐ
	24.	AJKA
SZEPTEMBER	7.	SZEGED
	28.	MONOR SZUPERKROSSZ
OKTÓBER	5.	CELLDÖMÖLK

A Magyar Motorsport Szövetség 1997. évi versenynaptára

ENDURO

03. 22–23.	ŐRBOTTYÁN
04. 12–13.	HŐGYÉSZ
04. 26–27.	ESZTERGOM
05. 24–25.	ABASÁR
06. 21–22.	MECSEK ORFŰ
07. 12–13.	CSERÉNFA
08. 02–03.	VÁRPALOTA
09. 27–28.	BRUCK LEITA A
10. 18–19.	SOLT

GYORSASÁGI

04. 27.	HUNGARORING
05. 18.	KECSKEMÉT
05. 25.	HUNGARORING
06. 22.	(MARIBOR)
06. 29.	KECSKEMÉT
07. 20.	PANNONIA-RING
08. 17.	KECSKEMÉT
08. 31.	PANNONIA-RING
09. 07.	HUNGARORING
10. 05.	KECSKEMÉT

SALAK

04. 19.	MISKOLC
05. 01.	MISKOLC
05. 02.	DEBRECEN
05. 31.	DEBRECEN
06. 28.	GYULA
07. 19.	MISKOLC
08. 19.	MISKOLC
08. 20.	DEBRECEN
08. 23.	DEBRECEN
08. 30.	GYULA
09. 20.	DEBRECEN

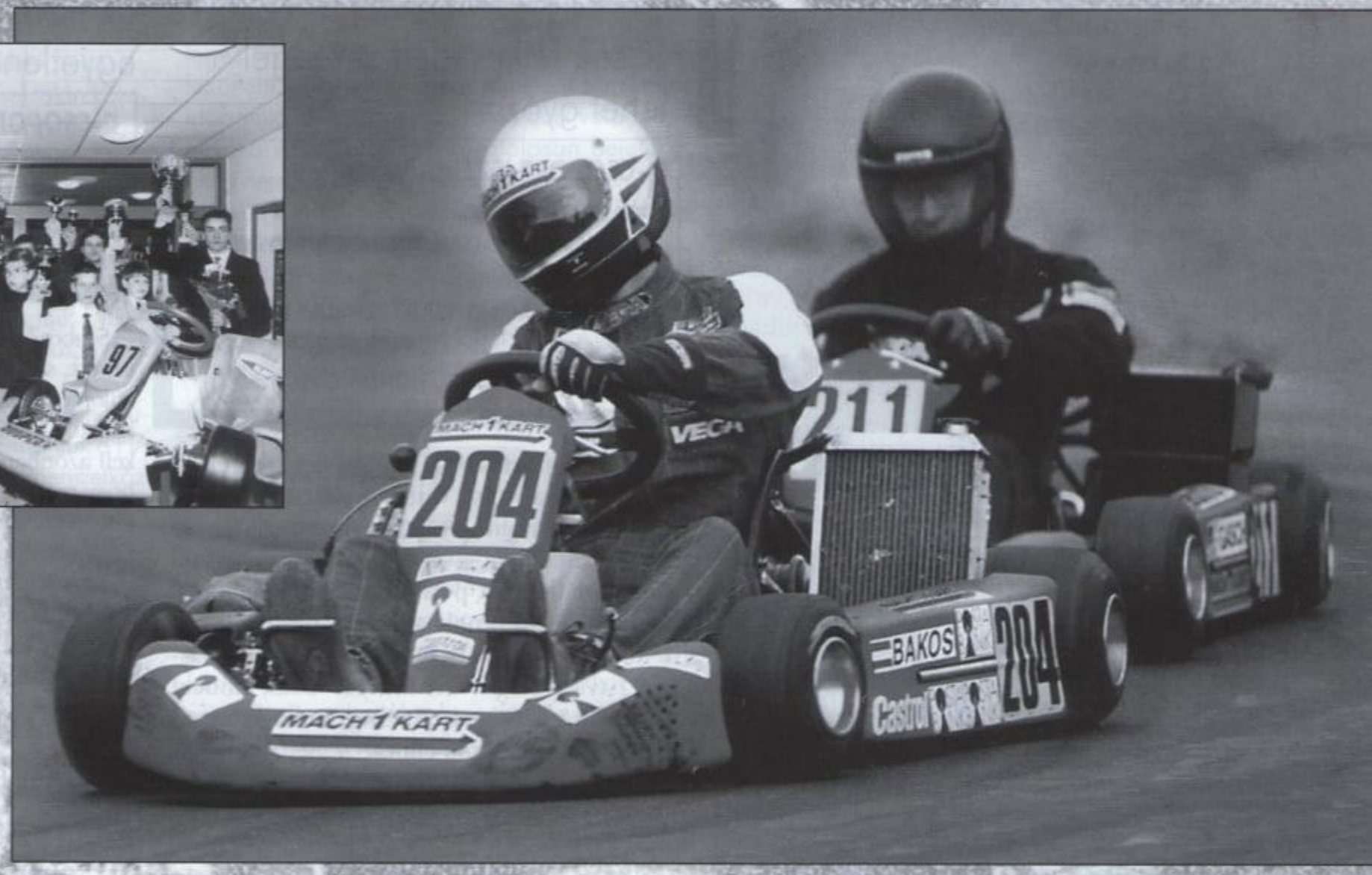
MOTOKROSSZ

04. 06.	BALATONSZEMES
04. 13.	KAPOSVÁR-CSERÉNFA
04. 20.	GYÁL
04. 27.	PILISCSÉV
05. 04.	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
05. 11.	BÁTMONOSTOR
05. 18.	KLÁRAFALVA
05. 25.	NAGYKANIZSA
06. 08.	SOPRON
06. 22.	KISKUNLACHÁZA
07. 06.	JÁSZBERÉNY
07. 13.	BALATONSZEMES
07. 20.	GYÁL
08. 10.	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
08. 17.	SOLYMÁR
08. 20.	CELLDÖMÖLK
08. 24.	SOLYMÁR
09. 21.	KAPOSVÁR-CSERÉNFA
09. 28.	HÓDMEZŐVÁSÁRHELY
10. 05.	GYÁL

A gokartnak van jövője!

Optimizmusom alapja többek között az is, hogy a Navigátor Magazin tervei között szerepel egy állandó gokartos rovat indítása. Az 1996. évi eredménylistát böngészve óhatatlanul gyorsított felvételként peregnek szemem előtt az 1963 óta lezajlott országos bajnoki és meghívásos futamok történései. Egy sportág sikersorozatának lehettünk tanúi, amely – mindössze negyven éve – tipikus amerikai diliként indult. Ha szó esik a gokartról, általában sietve szögezik le, hogy az autósport előiskolája, mini Forma 1 stb., és éppen melyik autóversenyző foglalatoskodott (lányok helyett) a gokartozással. A gokart e sommás megállapításnál jóval több, összetettebb – engedjék meg elfogultságomat – **jelenség**. A gokart nem az autósport előiskolájaként jött létre, hanem önálló sportként, saját törvényszerűségekkel. Olyan értékeket halmozott fel művelői számára, amelyek az autósport valamennyi ágában felhasználhatóak. Megalakulásakor talán Magyarországon állt legtávolabb az „előiskola" szerepétől. Azok a benzingőzzel megcsapott (mivel kezdett hódítani a vasútvillamosítás, így fogyatkozóban volt a mozdonygőz...) kedves őrültek vágtak bele, akiknek csak erre futotta. Szó sem volt előiskoláról. Eleinte Danuvia, majd félbevágott P–20-asok motorjaival készültek a járgányok. A saját építésű vázak eredményezték azt a fantasztikus érzést, hogy motoruk jóval erősebb a valóságnál. Ez az érzés fizikai valóságot öltött a küzdelmes egyenesen haladásban és művészi kanyarvételekben. Eleinte nem az ideális ív keresése, hanem csak egyszerűen a kanyar abszolválása jelentett problémát. Dolgukat tovább nehezítette az a tény, hogy néhány másik megszállott is pont akkor és pont azon a helyen – így, ahogy írom: **akart** – befordulni, lévén, hogy a gokartot nem egyedül játsszák. Az elhibázott ív miatt kisodródott „játékos" – ha szerencséje volt és nem járdaszegélykő vagy autógumi szegélyezte a pályát – ölébe kapott egy szalmabálát, majd átvágva a lezárá-





Az 1996. évi gokart bajnokság győzteseinek egy csoportja az ünnepélyes díjkiosztón. Gokart kedvelők figyelem: a fotó előterében az új géposztály két „dizájnos" járműve

son saját belátása szerint hajította azt versenyzőtársai elé.

Egy idő után kezdett komollyá válni ez a játék. A vázak tökéletesedtek – nem csak a csatornafedélen átszáguldás miatt –, a motorok erősödtek és megjelentek a gokartozásra alkalmas gumik. A motoroknál a Yamaha, Maico és egyéb úri huncutságok mellett színre léptek a CZ-k. Ez a korszak 100–150 nevezőt jelentett versenyenként.

A technikai fejlődés eredményeképpen úgy felgyorsultak a gépek, hogy nem volt megfelelő a háztömbök között kijelölt szakasz. 1980-ban a mentősök és a vasárnapi ebédet csendben fogyasztani óhajtó lakók legnagyobb megnyugvására már csak épített pályán rendeztek bajnoki fordulót.

Talán ebben az időszakban kezdődhetett a gokartozás „előiskola" szerepe. Kesjár Csaba már a legmagasabb osztályban szerepelt az előző lépcsőfokok arany trófeáival. A 125 ccm léghűtéses gépek mezőnyében versenyzett Szigetvári Mátyás, az 50 ccm – akkor még úttörő – géposztályban Szász László és Faragó Szabó András. Egy új korszak kezdetét jelentették a nyolcvanas évek. Az új korszakot még újabbak követték – és elnézést kérek a meg nem említettektől – a kilencvenes évekre pedig tudatosult bennünk a gokart értékeinek az az átválthatósága, amit ezen időszakban Forró Judit érvényesít eredményesen az autósport őshazájában, Angliában.

Annak idején a háztömb körüli versenyeken 10-15 kör után portól könnyes szemünkkel láttuk az ablakokból öklükkel ütemesen integetőket, akiket magunkhoz hasonlóan ünneplőknek hittünk. (Később kiderült, hogy csak a jó ebédhez szól a nóta című műsort zavarta a verseny). Ma már ők is ünnepelhetnének, mert Forró Judittal egy kicsit minden magyar ott van Angliában.

Az 1996-os eredménylistát böngészem és ajánlom Önöknek is *(Navigátor 1996/6)*. Kategóriától és eredménytől függetlenül jegyezzenek meg néhány nevet. Fogunk még velük találkozni.

Lukács András

• GYORSASÁGI AUTÓ

Már (ez is) csak emlék...

Nehéz így a téliszünet közepén visszapillantani a tavalyi bajnokságra. A legtöbb versenyzőről ugyanis már most tudjuk, hogy idén új autóval, más kategóriában indul majd, szakágat vált, esetleg abbahagyja a versenyzést. Természetesen rengeteg még a fekete folt, sokan nem tudják, hogy milyen járgánnyal állnak majd rajthoz, vagy lesz-e egyáltalán lehetőségük a versenyzésre.

„Sírni csak a győztesnek szabad"

S-CSOPORT (SPECIÁL TÚRAAUTÓK):

1. MÓCZÁR PÉTER (MOZART MOTORSPORT, MERCEDES 190)
2. IFJ. KESJÁR JÁNOS (HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ ASE, BMW E36)
3. ILLÉS TAMÁS (HUNGÁRIA BIZTOSÍTÓ ASE, BMW E36)

Év elején úgy tűnt, hogy Móczár Péternek könnyű dolga lesz a bajnoki címért folytatott harcban, hiszen addigi legnagyobb vetélytársa, Cserkuti József 1995. őszén szögre akasztotta a tűzálló ruhát és csapatfőnökké avanzsált. Az általa épített autók azonban állták a sarat, a tehetséges ifjú pilóták pedig, akiket maga köré gyűjtött, egyetlen pályán töltött percet sem akartak elvesztegetni. A fiatalokra jellemző hévvel vetették bele magukat az edzések és a versenyek okozta kalandokba – egy szó, mint száz: győzni akartak. Ifjabb Kesjár János „megörökölte" Cserkuti autóját, Bertalan Zsolt és az autókrosszból átigazolt Illés Tamás pedig a „kiskesjár" BMW-jének hajszálpontos másával versenyzett. S ha már lehetőséget kaptak, semmiképpen nem akartak csalódást okozni – csakhogy Móczár sem adta könnyen.A Hungaroringen lezajlott viadalokon megőrizte hosszú ideje tartó veretlenségét, a hegyi versenyeken – Pécsett és Parádsasváron – azonban megtört a jég: a Cserkuti-tanítványok legyőzték az „öreg királyt". Így hosszú évek óta először, az utolsó, hungaroringes futamon dőlt el a bajnoki cím sorsa. A tréning és az első néhány kör alapján a BMW-t terelgető Kesjár és Illés volt fölényben, öt kör után azonban homokszem került a gépezetbe: Móczár előzött, a következő körben pedig a két kék BMW összeakadt. S ez azt jelentette, hogy Móczár Péter immár tizenegyedik magyar bajnoki címét szerezte meg.

Állt a dobogó tetején, és az arcán könnycseppek peregtek lefelé. Az öröm könnyei – vagy talán a búcsúzásé? Merthogy Cserkuti visszavonulása után egy évvel, Móczár Péter is bejelentette: abbahagyja a versenyzést.



„Csak lelkesedett sereggel lehet győzni"

N-CSOPORT (SZÉRIAAUTÓK):

1. GÁSPÁR ISTVÁN (GÁSPÁR RACING TEAM, FORD ESCORT COSWORTH)
2. CSÁK RÓBERT (GÁSPÁR RACING TEAM, RENAULT CLIO)
3. DEÁK PÉTER (MOUNTAIN CAR SE, HONDA CIVIC 1.6 VTI)

Az N-csoportban Gáspár István szemernyi esélyt sem hagyott a vetélytársainak: nyolcból nyolc futamot megnyert, úgyhogy az a furcsa helyzet állt elő, hogy az év végi mínuszolásnál a maximális húsz pontot kellett „eldobnia". Nemcsak ő szerepelt azonban remekül, hanem a csapattársai is, így összesítésben a Gáspár István–Szigetvári Mátyás–Csák Róbert összeállítású Gáspár Racing Team szerezte meg a csapatbajnoki címet.

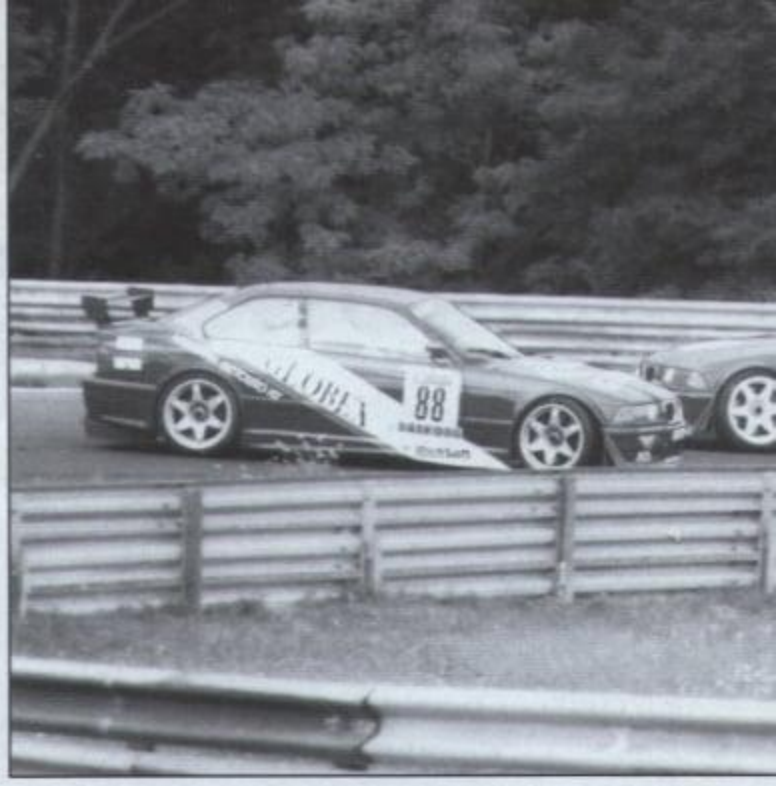
„Csak a stílus ad életet"

A-CSOPORT (TÚRAAUTÓK):

1. KLINK JÁNOS (ICO SE, FORD ESCORT COSWORTH)
2. BUTYKA GYÖRGY (DREAM MOTORSPORT, BMW M3)
3. STEFKA GÁBOR (PÁSZTÓY SPEED TEAM, FORD FIESTA XR2I)

Klink János tavalyelőtt áprilisban, a Graztól negyven kilométerre lévő hegyi pályán rommá törte magát – és akkor az autójáról még nem is beszéltünk. Saját bevallása szerint jobb lett volna, ha a baleset után azonnal vissza tud ülni a versenyautóba, de sajnos ez lehetetlen volt, és nemcsak az egészségi állapota miatt.

Igen, már megint az a fránya pénz. Idén azonban újra fölvette a kesztyűt – pardon a bukósisakot – és a bajnoki címnél nem adta alább. Nyolc futamból hatot megnyert és tűzpiros Fordjával magabiztosan hódította el a bajnoki trófeát.



Az A-csoport másik kellemes meglepetését Stefka Gábor szerezte. A volt gyorsasági motorversenyző egy Ford Fiestával autózott remekül – de legfőképpen gyorsan –, így annyi sikeres motoros év után, bíztató bronzéremmel debütált az autósok között.

„Legyőzni önmagunkat, ez az egyetlen valóságos és az egyetlen tökéletes győzelem"

C-CSOPORT (KÉTÜLÉSES SPORTAUTÓK):

1. SZABÓ ZOLTÁN (SRÓF AUTÓSPORT SE, PRC SRÓF-ALFA)
2. KÁKONYI ATTILA (MOZART MOTORSPORT, OSELLA BMW EVO)

Szabó Zoltán, akit mindenki csak „Sróf"-ként ismert, saját építésű PRC Sróf-ALFA elnevezésű, különleges almazöld versenygépével győzedelmeskedett a kétüléses sportautók „mezőnyében". Be kell azonban vallani, nem volt túl nehéz dolga, hogy megszerezze valamelyik dobogós helyezést, hiszen tavaly mindössze ketten indultak a kategóriájában. Éppen ezért Sróf Szabó Zoltán azt tervezi, hogy kategóriát vált, esetleg kihagy egy versenyévadot, és minden idejét az autóépítésnek szenteli. S hogy mi lesz akkor az árván maradt versenyzővel, Kákonyi Attilával? Az még a jövő zenéje.

„A gyorsaságban kell a győzelmet keresni, nem az óvatosságban"

E-CSOPORT (EGYÜLÉSES FORMAAUTÓK):

1. SZÁSZ LÁSZLÓ (MOZART MOTORSPORT, REYNARD)
2. KUN CSABA (MECSEK SZINKRON ASE, OPEL LOTUS)
3: SZIGETVÁRI MÁTYÁS (GÁSPÁR RACING TEAM, REYNARD)

Ha együléses formaautó, akkor Szász László. A Mozart Motorsport pilótája kitűnő teljesítményt nyújtott a tavalyi bajnoki sorozatban, az év végén harmincnyolc pont volt az előnye a második Kun Csabával szemben.

Idén azonban új szabályok szerint versenyeznek majd a formakocsisok. Az E-csoport – ezentúl csak a 2000 köbcenti alatti autók tartoznak ide – mellett ugyanis létrehoztak egy új, nyitott kategóriát. A GT és interszéria autók mellett ebbe a csoportba sorolják majd a H-csoportos 2500 köbcenti feletti kocsikat, a géposztály és a lökettérfogat megkötése nélkül.

Tóth Anita



Egy kis szabályismeret...

A gyorsasági autóversenyeken gyakran előfordul, hogy felfigyelünk egy láthatóan fontos momentumra, de nem értjük az okát. Nem tudjuk, hogy miért áll ki a versenyző futam közben a boxutcába, amikor semmi baja a kocsijának, aztán néhány másodperces „álldogálás" után miért megy vissza mégis a pályára. Vagy, hogy mi a jelentősége a rajt előtti mintegy negyedórás procedúrának és hogyan vehet részt a versenyen az a pilóta, aki nem tudja időben elhagyni a boxutcát.

Természetesen arra nincs lehetőség, hogy az összes apró kulisszatitokba beavassuk az olvasót, de a legalapvetőbb intézkedések, jelzések, esetleges történések ismertetésével talán közelebb hozzuk a szurkolókat a versenyzőkhöz, a közönséget a gyorsasági autósporthoz.

Mindenki nehezen viseli, ha el kell ismernie, hogy hibázott, ezért olykor megesik, hogy a versenyzők igazságtalan sportfelügyelői döntésre panaszkodnak. Lássuk hát, milyen biztonsági előírásokat kell betartaniuk a pilótáknak, s milyen büntetést von maga után ezek megszegése.

A viadalok edzésein, selejtező és versenyfutamain a versenyzőknek be kell tartaniuk a FIA (Nemzetközi Autósport Szövetség) nemzetközi sportszabályzat L-függelékének „Magatartás a versenypályán" című fejezetében foglaltakat.

A versenyzőknek ismerniük kell a zászlókra és azok használatára vonatkozó szabályokat. A zászlójelzéseket figyelmen kívül hagyó pilótákat a sportfelügyelők büntetik – súlyos esetben kizárással.

A sportfelügyelők alkalmazhatják továbbá a „stop & go" büntetést, amely csak a versenypályán, a verseny alatt elkövetett szabálytalansáok miatt róható ki. A felügyelőtestület a „stop & go" büntetés tényét a versenyigazgatóval közli, aki utasítja az 1. számú bírói poszt személyzetét az erre vonatkozó jelzés (STOP & GO feliratú tábla + a megbüntetett versenyző rajtszámát tartalmazó fekete alapú kiegészítő tábla) bemutatására. Az érintett pilóta köteles az első bemutatástól számított 3 körön belül a büntetés végrehajtására a boxutcába hajtani és az 1. számú bírói poszttal egyvonalban, az épület mellett (nem a gyorssávban) az arra kijelölt sportbíró jelzése szerint megállni. A sportbíró jelzése után a versenyző a boxutcát a boxkijáraton keresztül elhagyhatja. (A büntetés végrehajtása során a versenyző a boxutcában csak biztonságos sebességgel haladhat.)

Az edzésekről...

Minden kategória számára legalább egyszer, 20 perc mért edzési lehetőséget kell biztosítani. Egy kategória számára valamennyi edzés vége és a következő edzés kezdete között minimum másfél órának kell eltelnie. Ugyancsak kötelező az utolsó edzés vége és a versenyfutam rajtja között minimum két órának eltelnie. Ha valamelyik edzés befejezése késik, úgy ennek megfelelő késéssel kell kezdeni a következő edzést, vagy a versenyt.

Az edzések alatt versenyző csak akkor hajthat a boxútvonalról a versenypályára, ha a boxkijárati lámpa számára zöldet mutat. A versenyen csak az a versenyző indulhat, aki legalább egy mért körrel rendelkezik.

A rajtfelállást a versenyzők által elért legjobb időeredmény alapján kell elkészíteni, figyelembe véve valamennyi időmérő edzést. Ha egy vagy több versenyző azonos időeredményt ér el, akkor az kerül előrébb, aki ezt az időeredményt előbb érte el.

A rajtfelállás hivatalos kiadása után az esetleges üresen maradó rajtkockákat nem lehet feltölteni, de amennyiben a rajtfelállás hivatalos időpontja előtt legalább 30 perccel valamelyik nevező vagy versenyző hivatalosan bejelenti, hogy nem tud indulni a versenyen, a versenyigazgató új, hivatalos rajtfelállást ad ki, amelyben a kiesett versenyző rajthelyét feltöltik.

A rajt időpontja előtt 3 perccel befejeződik a rajtrácsra való beállás, ezután azoknak az autóknak, amelyek nem foglalták el helyüket, vagy a rajtrács utolsó pozíciójából vagy a boxkijáratból kell rajtolniuk.

A rajteljárásról...

A rajt minden kategória versenyfutamán járó motorral és álló helyzetből, lámpajelzésre történik, amit a versenyigazgató ad meg.

10 PERCCEL valamennyi kategória rajtidőpontja előtt a boxkijárat kinyit, amit a boxkijárati lámpa pirosról zöldre váltása jelez. Ekkor a versenyzők elhagyhatják a boxutcát, és kimehetnek a pályára, de a rajtvonalon kizárás terhe mellett nem haladhatnak át.

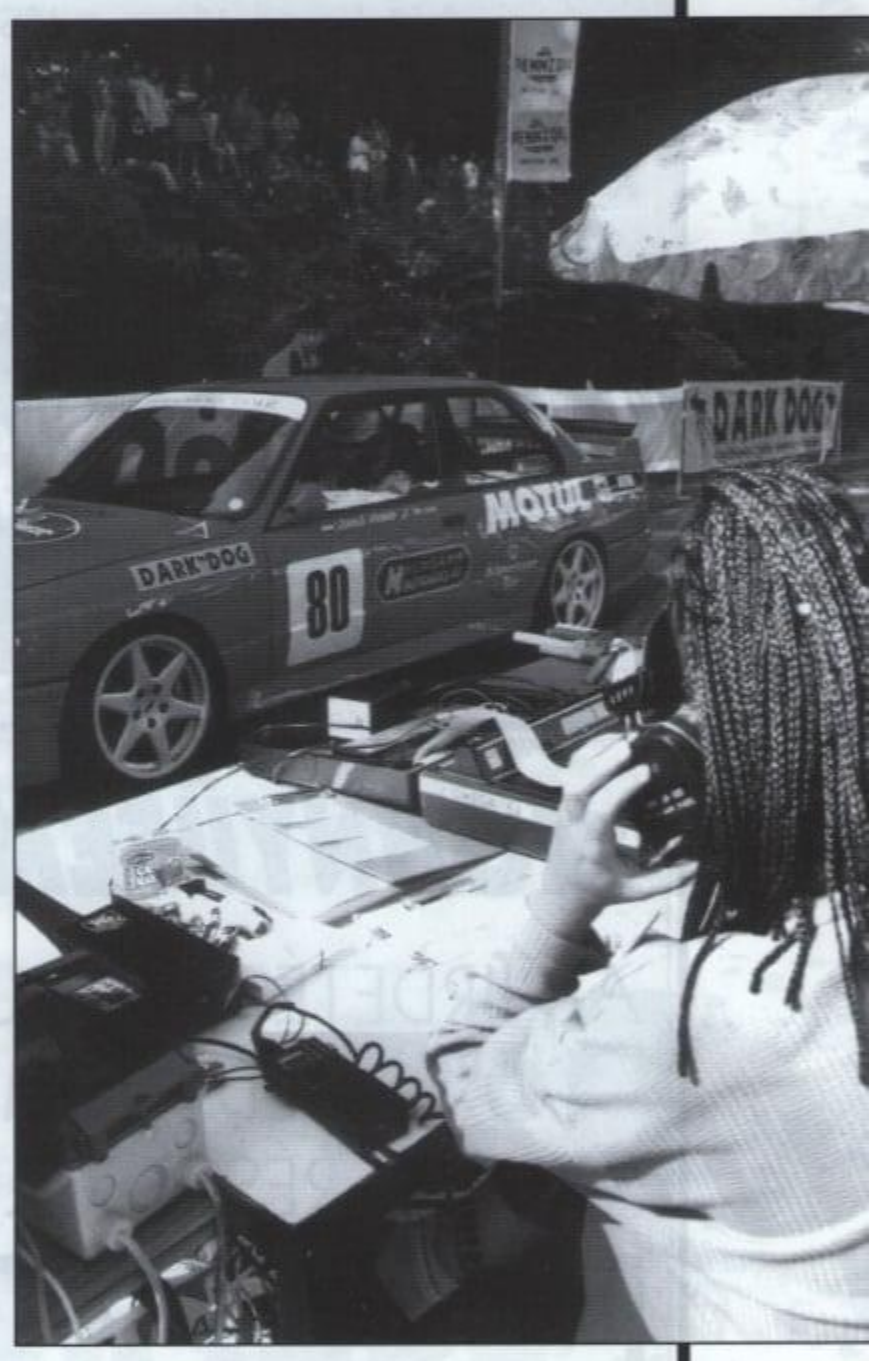
5 PERCCEL a rajtidőpontok előtt a rajtvonalon felmutatják az „5 min" táblát, ezzel egyidőben a boxkijárat bezár, amit a boxkijárati lámpa zöldről pirosra váltása jelez. A boxban maradt autók ezután csak a boxkijárattól rajtolhatnak, amikor a boxkijárati lámpa zöldre vált. A versenyigazgató akkor kapcsolja a boxkijárati lámpát zöldre, ha a boxkijárat előtt az első körben az egész mezőny elhaladt.

3 PERCCEL a rajt előtt a rajtvonalon felmutatják a „3 min" táblát. Ekkor a rajtrácsra való beállás befejeződik. Aki nem tudta elfoglalni a helyét, az csak az utolsó kockából indulhat. A rajtrácsot a bírókon és versenyautónként maximum két szerelőn kívül mindenkinek el kell hagynia.

1 PERCCEL a rajt előtt bemutatják az „1 min" táblát, ekkor már minden versenyzőnek az autójában kell ülnie és a kocsija motorját be kell indítania. A pályát mindenkinek el kell hagynia.

A 30 MÁSODPERCES tábla után fél perccel bemutatják a zöld zászlót a rajtrács elején. Ekkor a pole pozícióban lévő versenyző vezetésével a résztvevők a rajtfelállás sorrendjét tartva egy bemelegítő kört tesznek. Ebben a körben a rajtgyakorlás tilos, a sorrendet tartani kell, előzni nem szabad.

Annak a versenyzőnek, akinek az autója a bemelegítő körre nem tud elindulni, fel kell emelnie a kezét. Miután valamennyi autó elhaladt mellette, saját erőből, vagy szerelői illetve sportbírói segítséggel betolhatják az autót és elindulhat, de a pályán haladó autókat nem előzheti meg, nem foglalhatja el az eredeti rajtfelállás szerinti helyét. Rajthelyét üresen kell hagyni és csak az utolsó helyről rajtolhat. Ha az autója ismételt kísérletre sem indul be, úgy azt a boxutcába kell tolni.



Ha egy versenyautó az előtte műszaki okból leálló versenyautó miatt nem tud a zöld zászlós rajtnál a megfelelő helyen elrajtolni és a rajthelyét megtartani, megfelelő körültekintéssel a mellette elhaladt versenyautókat saját helyének elfoglalása céljából megelőzheti. Ebben az esetben ügyelnie kell arra, hogy az előtt lévő rajthely üresen maradjon.

Amikor az autók a bemelegítő kör végén visszaérkeznek, járó motorral kell elfoglalniuk a saját helyüket a rajtrácson. A pálya mellett álló bírók táblájuk leengedésével jelzik, hogy az adott sorban lévő autók helyüket elfoglalták és megálltak. Amikor minden autó mozdulatlan és az összes táblát leengedték bemutatják az „5 sec" táblát. A bemutatás után 5 másodperccel a rajtlámpa piros fénye kigyullad, majd 4-7 másodperc múlva zöldre vált.

Ez a rajt pillanata.

Tóth Anita

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

Egy malomban őrlünk...

Sofőr	Illés Tamás	Adorján László	Bertalan Zsolt
Autótípus	BMW E 36	Mercedes-Benz EVO II. DTM.	BMW E 36
Súlya	1000 kg	1030 kg	1000 kg
Hengerűrtartalom	2500 ccm	2500 ccm	2500 ccm
Teljesítmény	370 LE	375 LE	370 LE
Max fordulat	10 000/min.	9800/min.	10 000/min.
Váltó	5 sebességes, szinkronos	6 sebességes, mechanikus	5 sebességes, szinkronos
Fék: – elöl	tárcsa + ABS	6 dugattyús Brembo	tárcsa + ABS
– hátul	tárcsa + ABS	4 dugattyús	tárcsa + ABS
Gumi: – vízen	Yokohama	Pirelli	Yokohama
– szárazon	Pirelli D 3	Pirelli	Pirelli D 3
Kerékátmérő	18"	18"	18"







KÖNNYŰFÉM KERÉKTÁRCSÁK JAVÍTÁSA!

A HIRDETÉS FELMUTATÓJA
10 % KEDVEZMÉNYBEN
RÉSZESÜL.



Alumínium
keréktárcsák,
gumiabroncsok,
kerékcsavarok
és kerékőrök
egyedi megrendelése,
eladása
és szakszerű javítása.

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

SZÍJJ ZSOLT

Ha munka, akkor... *Már aki szereti.*
Ha család, akkor... *Mindenekelőtt.*
Ha zene, akkor... *Pioneer.*
Ha film, akkor.. *Sárga nap a Duna felett, ahol én vagyok az egyik főszereplő.*
Ha nők, akkor... *Fő a változatosság.*
Ha másik sport, akkor... *Angol vagy olasz túraautó bajnokság.*
Ha autó, akkor... *Ford Mustang.*
Ha bukás, akkor... *Legalább olyan, mint 1996. 07. 21-én, Tapolcán.*
Ha másik társ, akkor... *Gyors szemű és megbízható.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Újra kezdem.*
Ha álom, akkor... *Autóversenyzés.*





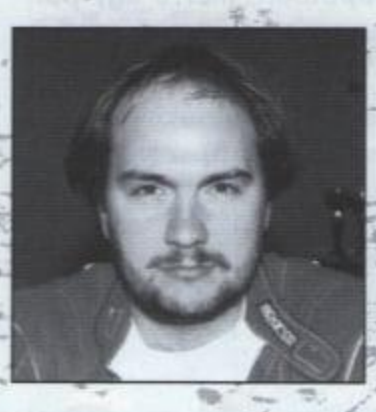
LAMBOY LÁSZLÓ

Ha munka, akkor... *Konferenciát szervezek.*
Ha család, akkor... *Drukkol a fiam és a lányom.*
Ha zene, akkor... *U2*
Ha film, akkor... *Versenyekről szóljon.*
Ha nők, akkor... *Az már megvan.*
Ha másik sport, akkor... *Autóverseny.*
Ha autó, akkor... *Pajero.*
Ha bukás, akkor... *Jó nagy, de sérülés mentesen, 1995. Bér.*
Ha másik társ, akkor... *Tüskés.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Majd a fiam.*
Ha álom, akkor... *Páris-Dakar.*

BÁNÁTI GÁBOR

Ha munka, akkor... *Autók vétele-eladása.*
Ha család, akkor... *Szüleim, testvérem.*
Ha zene, akkor.. *Funky, soul.*
Ha film, akkor... *Ponyvaregény, Desperado.*
Ha nők, akkor... *Menyasszonyom.*
Ha másik sport, akkor... *Jet-ski, si.*
Ha autó, akkor... *Mitsubishi Pajero 3.0 V6.*
Ha bukás, akkor... *Bukás.*
Ha másik társ, akkor... *Barátom, navigátorom: Árkai András.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Arra még nem gondolok.*
Ha álom, akkor... *Sokat álmodom, de az álom sajnos mégis csak álom.*





FELFALUSI

Ha munka, akkor... *Autóépítés.*
Ha család, akkor... *Feleség + 2 lány.*
Ha zene, akkor... *Rapülők.*
Ha film, akkor... *Autóversenyzők (16-szor láttam).*
Ha nők, akkor... *A feleségem.*
Ha másik sport, akkor... *Ralikrossz.*
Ha autó, akkor... *Subaru.*
Ha bukás, akkor... *Kisbér. A navigátorom a fejem fölött lógott és nem akarta magát kikötni, mert úgyis visszaborítanak.*
Ha másik társ, akkor... *A jelenlegivel elégedett vagyok.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Majd nézem.*
Ha álom, akkor... *Egy pár jó szponzor és egy nagyon jó Subaru.*

TÁRKÁNYI ZOLTÁN

Ha munka, akkor... *Könnyű.*
Ha család, akkor... *A fiam.*
Ha zene, akkor... *Pink Floyd.*
Ha film, akkor... *Flúgos futam.*
Ha nők, akkor... *Feleségem.*
Ha másik sport, akkor... *Body building.*
Ha autó, akkor... *Escort RS Coswort.*
Ha bukás, akkor... *1994. Szombathely 5-ös szaltó.*
Ha másik társ, akkor.. –
Ha már nem versenyzel, akkor... *Mégis versenyzem.*
Ha álom, akkor... *Eb-arany.*





PÁLFFY CSABA

Ha munka, akkor... *Semmi.*
Ha család, akkor... *Andi.*
Ha zene, akkor... *Scoouter.*
Ha film, akkor... *Aranyeső Yukkában.*
Ha nők, akkor... *Claudia Schiffer.*
Ha másik sport, akkor... *Karate.*
Ha autó, akkor... *Mercedes 600 SEC.*
Ha bukás, akkor... *Még nem volt.*
Ha másik társ, akkor... *Jövőre az első.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Miért nem?*
Ha álom, akkor... *Eb (rali) I.*

GYUG BÉLA

Ha munka, akkor... *Csapágyak árusítása.*
Ha család, akkor... *Zoltán kisfiam.*
Ha zene, akkor... *Pink Floyd, Tangerine Dream.*
Ha film, akkor... *Indul a bakterház.*
Ha nők, akkor... *Drága kicsi feleségem, Magdika.*
Ha másik sport, akkor... *Technikai sportok.*
Ha autó, akkor... *Skoda Felicia Kit-Car.*
Ha bukás, akkor... *1995. Mecsek Rali tréningen.*
Ha másik társ, akkor... *Feleségem.*
Ha már nem versenyzel, akkor... *Meggyógyultam.*
Ha álom, akkor... *„Végre" egy jó autóval versenyezni.*



NAVIGÁTOR -aprók

Lancia Delta Integrale 16 V. olasz építésű, „N"-es versenyautó teljesen felújítva, versenykész állapotban eladó sok tartalék alkatrésszel, kerekekkel. Autócsere is érdekel. Telefon: 06-30/303-939.

2107-es gruppe „A"-s Zsiguli dupla Weberrel, versenykészen eladó. Érdeklődni: 20/311-220.

„A" csoportos Astra GSI eladó gumikkal, felnikkel. (6 sebességes váltó, 215 lóerős motor, Brembo-fék, 16 colos magnézium kerekek).
Takácsy 351-58-52, üzenetrögzítő.

Peugeot 205 GTI N/3 versenyautó rajtkész állapotban eladó. Érdeklődni a 20/566-778 vagy a 30/368-166 telefonon.

„A" csoportos 2105-ös Lada versenykész állapotban eladó.
Wieszt János, 20/346-549.

Kettő darab kagylóülés királykék színben eladó vagy egy darab Sparco vagy OMP ülésre cserélhető. Csavaros, nem homológ Trabant bukócső eladó.
20/352-680, Szedler Tamás.

Kiadó: Sport-Navigátor Bt.
Szerkesztőség: 2831 Tarján, Pf. 15.
Telefon: 06/30-575-576.
Lapterv: TIPOPRESS Bt.
Tel.: 34/ 339-217.
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.

Bérbe adnám több versenyt nyert Trabant 601 ERS típusú, „N" csoportos versenyautómat az 1997. évi túrabajnokság futamaira, valamint szlalom vagy ralikrossz-derby versenyekre. Érdeklődni lehet Gilyán Sándornál, 06-20/565-392.

Eladó „A" csoportos Trabant rajtkész állapotban. Irányár: 160 eFt. Ugyanitt Trabant szervizelés, „A" és „N" csoportos Trabantépítés és versenyalkatrészek. Érdeklődni lehet Erdei Zsoltnál, tel.:06-20/384-550.

Eladó egy **Peugeot 205 GTI** 1600 ccm Gruppe „A" csoportos, gépkönyves, rali I-ben ment versenyautó + 1,9-es „A" csoportos motor. Érdeklődni lehet a 06-20/350-096 telefonszámon.

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

Eladó egy **Peugeot 205 GTI N/3-as** versenyautó. 76/495-352.

„A" csoportos Trabant versenyautó eladó. Kategória második helyezett, sárga, buborékos, nagyon szép.
28/310-487 vagy 20/435-244.

Suzuki Swift GTI „N" csoportos versenyautó alkatrészekkel, kerekekkel eladó.
20/468-290, Juhász Ferenc.

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

Lada 21011-es és 2105 gruppe „N"-es versenyautók eladók. Ugyanitt négy darab új Bilstein és egyéb alkatrészek.
Müller József 60/343-638 vagy 28/439-952.

Hella 2000 optilux lámpák, három darab halonnaloltó és kettő darab navigátorlámpa eladó. 20/450-250 vagy 34/340-612.

„A" csoportos Skoda Favorit öt- vagy hatsebességes váltóval és edzőautó eladó. Stréhli József 30/563-991.

Ladára komplett nagy kipufogórendszer eladó. 30/512-156.

Eladó egy versenyt ment **Lada Samara** „A"-s raliautó. Érdeklődni munkaidőben: 06-1/295-33-85, este 06-1/240-17-09, Rauth Tibor.

Skoda 130 LR ralikrossz autó eladó vagy utcai autóra cserélhető.
Nyíri Sándor, 60/331-837.

1996-os CR 125 Honda eladó versenykész állapotban. Érdeklődni: 30/509-408 vagy 26/362-290.

Lada Samara „A" csoportos versenyautó eladó. Érdeklődni: Balogh 20/461-092.

Peugeot 205 GTI másodosztály N/3 kategóriában bajnokságot nyert versenyautó rajtkész állapotban eladó.
Telefon: 53/310-973, Horváth Péter.

Eladó Lada 2105 „A" csoportos raliautó teljesen újjáépítve, tartalék alkatrészekkel, szerelt kerekekkel.
30/506-714 vagy 28/360-244.

Eladó gyári építésű **Skoda Favorit** raliautó. Fülöp Rajmund.
T.: 20/446-655 vagy 30/374-931.

Eladó egy darab használt OMP (54-es) piros versenyruha újszerű állapotban, illetve egy pár Sparco (42-es) kék versenycipő kedvező áron. Érdeklődni: 20/536-329.

Skoda 130 l 2 db, többszörös bajnok ralikrossz autó (1340 és 1500 ccm) szerelt kerekekkel, tartalék alkatrészekkel vagy ezek nélkül eladó. Kis módosítással alkalmasak hegyi és pályaversenyzésre is. Utcai autót beszámítok. Speedy Motorsport.
T.: 20/414-777 vagy 30/575-171.

A NAVIGÁTOR az apróhirdetéseket ingyen közli.

STRAUBINGER MOTORSPORT

ŠKODA AUTO

Favorit és Felicia gyári „gr. A"-s alkatrészek, motor, futómű és egyéb kiegészítők, felszerelések.

06-20/446-655

Szerpen Team



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

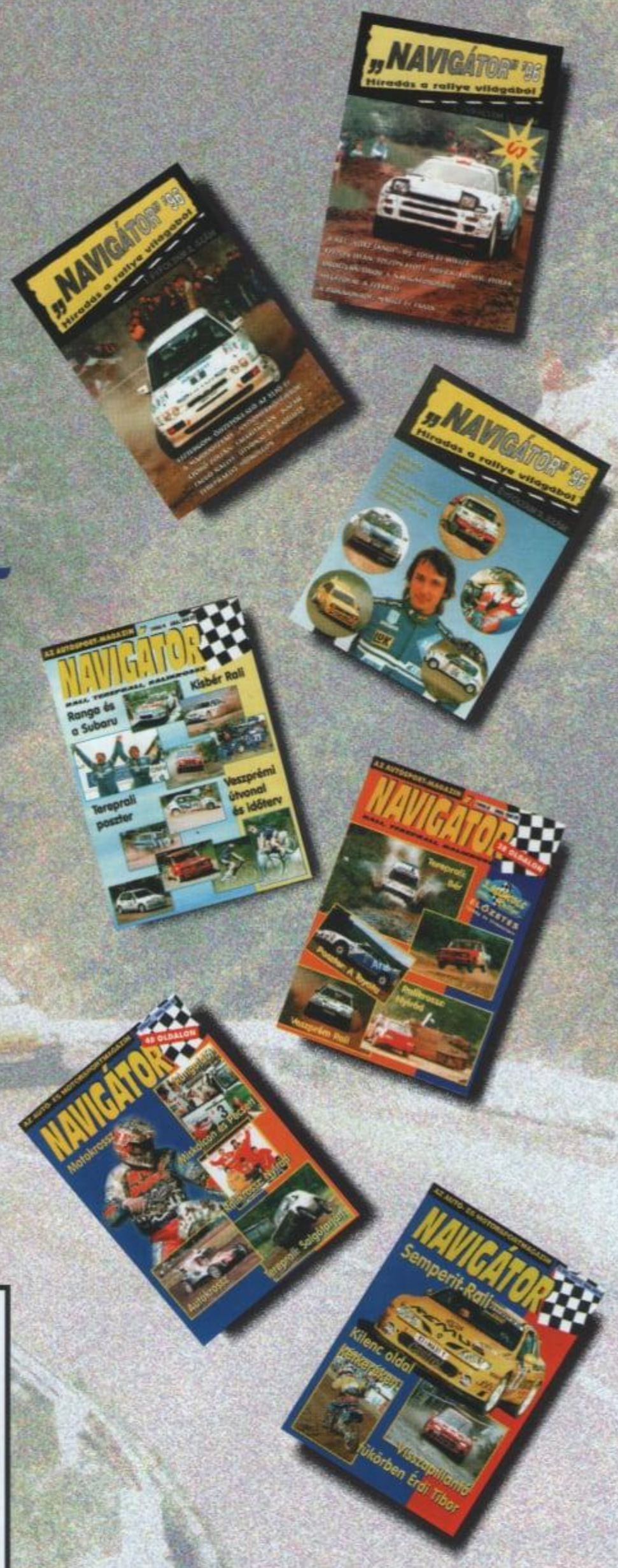
Tel.: 30/563-991
34/372-891

RENDELJE MEG MOST!

A NAVIGÁTOR AUTÓ- ÉS MOTOR-SPORTMAGAZINT

A lap ára.....299 Ft
Előfizetve .....260 Ft
Információs telefonszámunk:

30/575-576



MEGRENDELŐ LAP

Megrendelem a NAVIGÁTOR Autó- és Motorsport Magazin 1997-ben havonta megjelenő számait. 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
☐	☐	☐	☐	☐

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.

Nem késett le!

A Volkswagen Polo Classic-ot a Porsche Bank jóvoltából 1997-ben is megvásárolhatja részletre – kamatmentesen.*

HITELDÍJ MUTATÓ 3,11%-tól

PORSCHE BANK RT

**Előlegtől és futamidőtől függően.*

További információkkal várjuk szalonunkban!

Wicha-Lerch Autóház
3534 Miskolc, Lorántffy Zs. u. 30/A
Tel.: 46/332-100, 332-741
Fax: 46/332-740



Polo Classic.
Kamatmentesen.