RALLYE
Világbajnokság

1993 II. évfolyam 6. szám
Maruzsi-team
HÍREK AUTO NEWS
DÍJMENTES
Megjelenik: havonta



Juha Kankunnen és Didier Auriol is Toyotával versenyez az idén

Nyílt levél az exnavigá-toromhoz



Írhattam volna hangzatos címként a volt barátomhoz, de a történtek után ez a szó olyan furcsán fest már a mi esetünkben. Különösebben nem szeretném ragozni, az ügy már köztünk lefutott, mégis olyan sok kérdést kaptam ezzel kapcsolatban, hogy feléd tartozom néhány gondolattal.

Biztosan ismered (nemis olyan biztos) azt a közmondást, hogy valaki a saját zsírjában fő. Sőt szerintem már érzed is (ez biztos). De ne menjünk a dolgok elébe, kronológiailag a legkönnyebb megírni, meg aztán talán így Te is fel tudod fogni!

Azon a szolnoki versenyautó kiállításon, amikor mondtad nekem, hogy anyagiak híján abbahagyod az autóversenyzést, még örültem is mert előző ismeretségünk alapján arra gondoltam milyen jót fogunk együtt versenyezni ha felkérlek navigátornak. Amikor pedig egy pillanatalatt igent mondtál boldog voltam, már hogyisne lettem volna mikor az előző "span" éppen másfélmillióval könnyített meg, s így bizony egyedül éreztem volna magam a rallyautóban.

Amikor elkezdtük még az öreg Forddal próbáltunk eredményt elérni, nem sok sikerrel. Képtelen voltam az autót egyedül fenntartani, tőled pedig nem számíthattam segítségre. Olyannyira, hogy amikor az évvégén megismerkedtél az Ötlet Bank igazgatójával ki is mutattad hozzáállásodat az autósporthoz, vagyis csak a pályaversenyzésre, saját magadnak tárgyaltál fél évig. Amikor aztán kiderült az igazgató úrról, hogy egy Betéti társaság balsorsú embere, és annyi köze van egy bankhoz, mint neked a sportszerűséghez, boldogan ültél az új autóm navigátori székébe.

Hogy nagyon jó barátok voltunk azt tagadni sem szeretném. A sok élményt, humort, adott esetben sikert amit együtt megéltünk, még így utólag is jólesően írom le.

Azt viszont kevésbé, hogy egyszer Te mondtad, még az ördöggel is összeállnál csakhogy versenyezhessél. Úgy tűnik az elméleted teljesen bejött, egy kicsit hosszabb lett a nyelved és az ördög is megvan hozzá.

Bár többször "eskü" alatt vallottad, hogy be nem ülnél abba az autóba amiért a Maruzsi Team megdolgozott, az első alkalommal megszegted igéretedet. Ádándon volt lehetőségem édesapáddal beszélgetni, akit az elmúlt években egyenes embernek ismertem meg, s aki összefoglalva a velem szembeni eljárásodat, csak annyit mondott: "Lacikám nem szeretnélek megsérteni, de Te

GÁZAUTÓVAL
a tisztább levegőért
AUTÓ-HÍD ®
a települések levegőszennyezettsége
egyötödére-egytizedére csökkenthető , sőt
a költségmegtakarítás 25-50%!

Benzinüzemű személygépkocsik átállítása vegyes-földgáz-benzin; p.b. gáz - benzin üzemre.
Diesel autóbuszok, haszongépjárművek átállítása vegyes-földgáz-dieselolaj- és tiszta földgázüzemre.
GÁZAUTÓHÍD KFT.
Debrecen, Szoboszlói u. 4-6.
Tel.: 52-310-989
Debrecen, Vámospércsi út 1.
Tel.: 52-318-721
Földgáz és p.b. gáz töltőállomások kulcsrakész telepítése
AUTÓ-HÍD RT.
Budapest XI., Thán Károly u. 3-5.
Tel.: 166-6990
Telefax: 166-7076



KÖRNYEZETBARÁT, OLCSÓ, BIZTONSÁGOS, KORSZERŰ!

"csak" a fahrere voltál, velem, az édesapjával is hasonlóképpen bánt el egynéhányszor.

Visszatérve a forró zsírosbödönhöz most már érezheted, hogy nem is olyan egyszerű ezt az autót vezetni. Igaz, egykét nagytudású szakértő, mint például Kővári Gyuri mondta is, hogy milyen jól mentél a Cosival, de ő valószínűleg nem a Budapest Ralit és nem az Esztergom Ralit nézte, hanem a televízióban a Cseh-2-t. Mindez a számok tükrében így fest; nekünk tavaly az önmagunk által megadott cél az volt, hogy az Érdiékkel partiban menjünk az N csoport élén, amit a gyorsasági eredmények alapján maximálisan teljesítettünk is. Igaz idén a Tibi kocsija gyorsaságinként 4-5 mp-el jobb lett, de te olyan 20-akat-30-akat kapsz tőlük, hogy siralmas nézni. Ezekután azt sem értem miért mondtad mindig, hogy Te a Cserkutit, Móczárt könnyedén levered a 130 lóerős Fordoddal. Arról már nem beszélek, hogy versenyről versenyre megjelenik egy volt szurkolónk, aki néhány szilánkot hoz az autómból, merthogy sikerült lebontanod róla. Ezzel be is fejezném messze nem teljesen kivesézett, hozzád fűzött gondolataim, azonban a hétvégi ralikrossz versenyen történtek mellett sem lehet elmenni szótlanul. Az hogy a szombathelyi pályán sportszerűtlenségek történtek egy percig sem vitatható, de hogy neked az "autóversenyzőnek" kővel kelljen dobálni annak a Rangának a kocsiját, aki ha a hátsó ülésre ül akkor is perceket ad gyorsonként, nem hiszem hogy etikus. Képzeld a Te velem szembeni sportszerűtlenséged alapján hány féltéglát kellett volna feléd hajítanom, s e helyett ezt a pár sort írom neked.

Volt barátod: Maruzsi László

HÍREK

- Jean-Marie Balestre, az egykori FISA-elnök, mindmáig befolyásos személyiség az autósport-berkekben. Balestre úr nemrégiben úgy nyilatkozott, hogy a jövőben lazítani szándékozik a FISA a homologizáció szabályait, és lehetővé teszi hogy a gyárak "kit"-eket is homologizálhassanak. Ilyen lehetne például a mostani nyerő autó, a Ford Escort Cosworth közúton kissé morbidnak tűnő hátsó szárnya: ha elfogadják az új szabályzatot, akkor ezt a kiegészítőt utólag is fel lehet szerelni.

- Újabb csatát nyert a Michelin a gumiháborúban: a franciáknak sikerült egy olyan abroncsot kifejleszteni, amely defekt esetén is használható marad a benne lévő hab révén. Az ötlet olyan jól bevált, hogy az Akropolisz Rallyen két gyorsaágin is defektes Michelin-gumival futották a legjobb időt.

ARANYSAS KERESKEDŐ HÁLÓZAT

GOLD EAGLE®

Maruzsi team

KÔKEMÉNY RALIKROSSZ - PUHÍTVA

Nem kis dologra vállalkozom ezzel a tudosítással, mert vagy az olvasót csapom be, vagy a sportbarátaimat. Tudnillik annak hogy én is versenyzem s közben tudósíthatok rengeteg elônye van, de most már látom, a kellemetlen oldalait is. Ami Szombathelyen történt a Divízió I-ben és a H csoportban nem igazán egyeztethetô össze az eddigi sportolói felfogásommal, de mint említem visszaélni sem szeretnék a "belülrôl" szerzett információkkal.

Számomra mint ezévben mindig, úgy kezdôdött a nap, hogy az eget szemléltem. Ha nagyon esik kár kimenni a pályára, ha kicsit akkor egy kicsit leégek, ha száraz akkor legalább van esélyem. Mindez a kétkerék és a négykerékmeghajtású autók H csoportos indulása óta a sorsomhoz tartozik - mivel az Audis korszakból és a tavalyi raliévbôl tudom milyen nagy elônye van a négykerékmeghajtásnak.

Szombathelyen reggel a kicsit leégek kategóriába soroltam magam látva a pálya talaját. Borús volt az idôjárás, esô egész nap mégsem esett, az elôzô napok esôzése mégis mély nyomot hagyott a pályán.

Divízió 1-ben csak öt autó indult, mégis nagyon izgalmasnak ígérkezett a verseny. Mindegyik fahrer soksok év tapasztalattal a háta mögött nagyságrendileg egyforma technikával - csak Agg Tominak hiányzott a két hátsókerékhajtás - vette fel a harcot. Móczár Péter úgy indította napot, hogy elfelejtett kimenni az elsô futamra, ezzel jó nagy hátrányba hozta saját magát. Vita kerekedett közben a besorolási rendrôl is, bár így utólag úgy tûnik hosszú távon be fog válni az új rendszer. A második selejtezôben nagy csatát ígért a Dudás - Móczár párharc, mely a 30 méteres szabály megszegése miatt Móczár Péter kizárásával járt. A helyzet csak tovább bonyolódott mivel Móczár Péter nem vette figyelembe a fekete zászlót s közben ki is fordította Dudás Gyulát. Közben Nagy Sanyi is szerényen gyûjtögette a helyezési számokat (ez köztudottan azt jelenti, hogy jó helyezéseket ért el az elôfutamokban, így az A döntô elsô sorából rajtolhatott Dudás Gyula mellôl).



A bronzéremnél többet ért a közönségsiker

A Divizió II.-ben szintén szerény mezôny gyûlt össze. Mint késôbb kiderült Ranga Lacinak itt is indulnia kellett néhány pontért, hogy a bajnoki címe biztos legyen. Elôzôleg ezt a csapat egy kicsit elszámolta. Az sem maradhatott titok senki elôtt, hogy Ferjáncz Attila hozott egy gyengécske autót a számára ezzel lehetôvé téve, hogy Laci a H csoportban tudjon indulni az "igazi" autójával. Már Kaposváron mindenki láthatta ami Szombathelyen újból bekövetkezett, hogy Ferjáncz Attila bajnoki címét elôsegítendô Ranga Laci a H kategóriában indul és megpróbál a két bajnokesélyes között végezni. Ezzel csökkenteni Kotán Péter bajnoki pontjainak számát. Hogy a sokszoros bajnokkal szembeni gesztus jóhiszemûen történt ahhoz részemrôl nem fér kétség, de az egyetemes ralikrossz szempontjából nem tartom szerencsésnek a húzást. S mint ahogy Kaposvárott itt sem úgy alakultak a dolgok ahogy a látszat papírforma diktálta volna. Akkor ifj. Tóth János vagány lépése tett keresztbe - ô is átjött a H kategóriába és mindenkit elvert - itt pedig Kotán Péter próbálta megoldani szorult helyzetét. Az elôfutamokban már érzôdött a döntôbeli nagy csata.

Visszatérve a Divizió II-re Hideg Krisztiánnak csak a BMW jutott Tóthék autóarzenáljából, Palágyi raliban is feleslegesen gyilkolt Fordja köhögött egy kicsit, Baky új Mazdájával még csak magázódott, Fejes Tamásnak pedig nem készült el az egy héttel ezelôtt tetôféken landolt autója.

Én az elôfutamokban két ötödik idôvel igazoltam önmagamnak és csapatomnak, hogy esélytelen vagyok a gyôzelemre, még annak is örültem hogy egyetlen kétkerékhajtású autóval az A döntôbe jutottam. Zöldhegyi úrék jóvoltából a harmadik elôfutamban azt is meg kellett élnem, hogy saját autóm elôzött meg, mivel Kotán Péter kibérelte a jogilag még tulajdonomat képezô Coswortot.

A Divízió I. A döntôje Dudás Gyula Nissanjának rajtcél gyôzelmével végzôdött volna, ha a célkanyarban nem engedi udvariasan maga elé a Lanciás Nagy Sándort. Igaz Koko ezzel Nagy Sanyi dobogós helyezését segítette elô, de nem hiszem, hogy Móczár Péter ezért fair play díjra fogja ôt javasolni az évvégén. Hogy Nagy Sanyi tud-e örülni az így szerzett eredménynek azt még nem tudtam tôle megkérdezni. A harmadik Fodor György lett Toyota Celicájával.

Divízió II-ben a rajt után kialakult sorrend adta a végeredményt: Baky Palágyi, Hideg K..

A H csoport A döntôje már megér egy misét. A rajt után Ranga, Kotán, Ferjáncz sorrend alakult ki az élen. Ekkor az S kanyar közepén Horváth Feri szinte fékezés nélkül érthetetlenül beleszáll Ferjáncz autójába. Törik ajtó, ablak s ekkor elmegy Kotán és Gál Baba is. A második körben Kotán Rangát szorongatva küzdött, de talán túl erôszakosan is, merthogy kifordította az elôtte haladó Lanciát. Ezután Ranga megvárta a következô körben s egy darabig autójával feltartva büntette, majd haragosan kiállt. Közben Gál Babának sikerült megpördülnie. A hatodik kör végére a célban Kotán, Ferjáncz, Maruzsi, Gál sorrendben intettek le bennünket, mint egy vert sereget. Ekkorra végképp elszabadult a pokol a közönség részérôl. Ki-ki vérmérséklete szerint értékelte az eseményeket. A szomorú az volt, hogy olyan csapattagok, versenyzôk is véleményt nyilvánítottak akiknek inkább példát kellett volna mutatni sportszerûségbôl. A díjkiosztó a hangulat normalizálására volt jó, nem pedig ünneplésre.



Nagylelkû Koko a Nissannal

Maruzsi Laci

Dávid Sándor

HALOTTAK SZABADSÁGON

részletek a nagy sikert aratott könyvből

Scuola piloti di Henry Morrogh

Az autóversenyzô és a civil autós között lényegbe vágó különbség van -mondja Henry Morrogh. A civil autós ugyanis meg van gyôzôdve arról, hogy balesetet mindig csak a másik hülye okoz, ô maga azonban soha, hiszen kitûnôen vezet. Ugyanakkor statisztikai tény, hogy minden négy autósból egy súlyos vagy halálos balesetet okoz közlekedése során. Az autóversenyzô ezzel szemben mindig úgy ül autóba, hogy tudja: egyszer egészen biztosan baleset részese lesz, és éppen ezért igyekszik minden lehetôt elkövetni, megtanulni és begyakorolni azért, hogy ezt a balesetet ameddig csak emberileg lehetséges, elkerülje. Ez alapvetô különbség.

Henry mindezt kellemes társalgási stílusban adja elô, igaz, rokonszenves egyéniségbôl másra nem is tellene. Születésére nézve ír, de számunkra, idegenek számára jólfésültsége, eleganciája, kedvessége egyaránt az "angol úriembert" mintázza. Egy uriembert, aki ugyan olaszul beszél a többség kedvéért, no meg azért, mert évtizededk óta itt, Olaszországban él, itt tart fenn Vallelungán (azóta már másik pályán) versenyzôiskolát, de hanghordozása, hangsúlyai jellegzetesen angolok. Vagy írek. Ezt eldönteni nem feladatunk, hiszen nem ezért vagyunk itt. Hogy pontosan miért, az persze csak most kezd kiderülni. A Motel Vallelunga társalgójában (vagy éttermében, mikor minek használják) egy ízléssel és tendenciózusban elrendezett fotókiállítás fogadott, amelyen a képeknek nem mûvészi színvonala, hanem a tartalma vonta magára a figyelmet. Mint klasszikus, visszatérô téma ismétlôdött az útmenti magányos fa, elôtte hosszú méterekre nyúló erôteljes, egyenes féknyom, s a fát telibe találó, azon ronccsá zúzódó autó...

A tipikus amatôr közúti baleset - mondja Henry. Állóra fékezett, tehát kormányozhatatlan kerekekkel, az ijedségtôl bénultan, rohanás a halálba.

Visszatérve tehát a versenyzô és a civil autóvezetô közötti különbségre - mondja Henry Morrogh, miután elmeséltük, végül is milyen viszontagságok után érkeztünk meg Vallelungába, - nekem meggyôzôdésem, hogy az autósport azzal tehetne többet a közúti közlekedés biztonságáért ha a lehetô legtöbbet adná az autóvezetési tudományából a civileknek. Mégpedig szervezett formában, esetlegesen egy második jogosítvány megszerzése kapcsán.

Az autózás örömeibôl eleve kirekeszteni persze senkit sem szabad, fejtette ki Henry, azt viszont igenis korlátozni kellene, és gyakorlati vizsga tárgyává tenni, hogy ki vezethet erôs és gyors autót, és ki vehet igénybe gyorsforgalmi utat, sztrádát. A jelenlegi vizsgák ugyanis, szerte a világon, csupán alapkövetelményeket támasztanak az autóvezetôvel szemben, s aki megfelel ezeknek a követelményeknek, éppen csak, hogy járni tanul meg, és ez eddig rendben is van. Ha viszont valaki futni is akar, és ezt az autója lehetôvé is teszi, az kötelezôen tanuljon is meg. Azaz amikor már "tud" járva autót vezetni, bizonyítsa be néhány komolyabb feladaton, hogy ennél többre is képes.

A rendkívül elszomorító baleseti statisztikák javítása csak így képzelhetô el. Tehát ezért vagyunk itt.

- Arra gondoltunk - mosolyog Henry -, az lesz a legjobb, ha Önök, újságírók saját maguk gyôzôdnek meg arról, hogy nem a levegôbe beszélünk, s így majd tiszta szívvel hirdetik ügyünk igazát...

Aztán különösebb szóvirágok nélkül hozzátette, hogy nem kell félnünk, mert semmi rendkívüli teljesítményt nem várnak tôlünk. Különben is aki autóversenyzés címén valami nagy-nagy dologra gondol, valami "generáltrükkre", az téved. Az autóversenyzés aprólékos és alapos munka eredménye, az egyszerû és az egyszerûnek látszó elemek szinte vég nélküli ismétlése, gyakorlása. Az autóversenyzô nem "vezetni tanul", hanem szituációkat, helyzeteket old meg, ha kell tízszer, százszor, ezerszer.

- Cheever négy év alatt, közben már versenyzôként, tizenöt tanfolyamot járt végig - mondja Henry. - Amikor úgy érezte, hogy le kell higgadnia, rendbe kell szednie magát, idejött egy hétre, és végigskálázta a tudnivalókat. És nem ô volt az egyetlen aki vissza-visszatért.

Giacomelli Bologna mellôl járt ide. Esztergályos volt, gyárban dolgozott, az egész hete foglalt. Hétvégén viszont beült a Fiat ötszázasba (amelyiknek az egyik ajtaja hiányzott) és leszaladt ide, vett néhány iskolát, aztán vasárnap este ment haza.

- És a versenyzôk ugyanazokat a gyakorlatokat csinálják, amiket mi?

-Alapjában véve igen. De egy döntô különbséggel. A versenyzôknél ugyanis azt nézzük, hogy mi az a maximális sebesség, amellyel még kifogástalanul képesek megoldani az adott helyzetet, modellt. Önöknél egy adott, viszonylag alacsony sebességnél vizsgáljuk, urai maradnak-e az autónak.

Három újságíró és egy versenyzô, fiatal fiú, alkotott egy csoportot, és minden csoportnak megvolt a saját autója, egy gyönyörû kis ékszerdoboz, egy Renault 5 Alpine. Beültünk az autókba, a kormánynál mindig a soros, végül mindenki sorra került minden gyakorlatnál, de érdekes módon, a gyakorlatok egy részét mindig tele autóval, tehát a négy személlyel kellett megoldani. Csak késôbb derült ki, hogy azzal a felelôsségérzettel, lelki nyomással is számoltak a feladatok megoldásakor, amit a vezetô számára az utasok jelenléte jelent.

- Tessék, Öné az autó -mondta Pietro, a mi Forma-3-as menônk -, amikor gondolja, indulhatunk. Szétnézünk itt a környéken, ismerkedik az autóval, ennyi az egész.

És aki erre fogta magát, és "otthonosan" elindult, máris megkezdte a jóvátehetetlen rosszpontok gyûjtését. Pietro csak ült a vezetô melletti ülésen, és húzta az ikszeket az elfelejtett ellenôrzésekért. a meg nem nézett olajnívótól az ablaktisztításig, a gumik szemrevételezésétôl a biztonsági övek kontrolljáig. Aztán: a be nem állított ülésért és kormányért, a be nem állított viszszapillantó tükrökért, a különféle kapcsolók ki nem próbálásáért és helyének meg nem tanulásáért...szóval, már itt kezdôdtek a bajok.

- Egy idegen, ismeretlen autóal (és ne feledje, a maga autója is idegen autó minden reggel az újraindulásnál!) istenkísértés a legfontosabb ellenôrzések nélkül útrakelni- mondta késôbb Morrogh.- Tegyük fel, kritikus helyzetben, felcsapódó sárban, nem indul az ablaktörlôje, nagy sebességnél... A következmény - akár halálos baleset is lehet.

Tizenkilenc fontos tennivalót ellenôriztek, és volt egy, amelyben mi valamennyien rontottunk, és Ön is kedves olvasó, egészen biztos megbukott volna. Egyikünk sem végzett fékpróbát, rögtön az indulás után.

Visszatértünk a pályára.

folyt köv.

Rallye VB
Akropolisz Rallye * Jön a Subaru?

Alaposan ráijesztett az Akropolisz Rallye mezőnyére a két Subaru-pilóta, a veterán Ari Vattanen és a "tejfelesszájú" Colin McRae. A két japán autó úgy hagyta ott a mezőnyt, ahogy csak lehet. Az üldözők szoros versenyt vívtak, az első nagy név a kiesők közül Didier Auriol volt, aki motorhiba miatt állt ki. Kenneth Ericsson széttörte a Mitsubishi karterét, Rudi Stohl számára pedig már az első gyorson véget ért az Akropolisz Rallye.

A második napon aztán a feje tetejére állt minden, olyannyira, hogy Collin McRae szokásától eltérően nem állt fejre. A Subarus versenyző kiesését végül azt okozta, hogy egy defekt miatt nem tudott befordulni egy kanyarba, és a sziklafalnak ütközött. Személyi sérülés nem történt.

Röviddel később a másik Subaru is feladta a harcot, Vatanen óriásit bukott. A finn versenyző elsokalt egy kanyart és vagy harminc métert gurult a hegyoldalon, majd végül egy fa tövében állt meg.

Ekkor Delecour vette át a vezetést, de a "benzinpumpák napján" neki sem volt szerencséje, tizenkilenc percet vesztett az egyszerű alkatrész hibája miatt.

Még mindig jobban járt mint Kankunnen, aki - mivel szerelői mindenre gondoltak, csak arra nem, hogy a benzinpumpa hibája miatt állt le a kocsi - kiesett a versenyből.

A második napon az N-csoport új világsztárja, a Mazda 323 GT-R vette át az irányítást. A kategória első három helyén ilyen autó tanyázott a nap végére.

Az utolsó napon Biasion ügyesen tartotta az örökölt első helyet, Sainz pedig viharos támadásba lendült, de csak a második helyig jutott. Így is ez az idei legjobb eredménye a spanyol versenyzőnek.
Armin Schwarz harmadik helyét az új Lancer volánja mögött mindenki nagy eredménynek tarja, de valószínű, hogy jobb is lesz még ez a pozíció.

Végeredmény:
1. Miki Biasion/Tiziano Siviero (I) Ford Escort Cosworth 4x4 6.54,35
2. Carlos Sainz/Luis Moya (E) Lancia Delta HF Integrale 6.55,48
3. Armin Schwarz/Nicki Grist (D) Mitsubishi Lancer Evoluton 6.57,19
4. Andrea Aghini/Sauro Farnocchia (I) Lancia Delta Integrale 7.00,15
5. Gustavo Trelles/Jorge Del Buono (ROU) Lancia Delta HF Integrale 7.02,39

N csoport
1. Alessandro Fassina/Luigi Pirolla (I) Mazda 323 GT-R 8.08,04
2. Notis Giagnissis/George Kerantzakis (GR) Mazda GT-R 8.11,58
3. Pavlos Moshoutis/Costas Fertakis (GR) Mazda GT-R 8.12,52
4. George Angelidis/Tassos Goussetis (GR) Mercedes 190 E 2,3 16V 8.27,42
5. "Stratissino"/Serg Talantsev (SU) Nissan Sunny GTI-R 8.36,54



Carlos Sainz és Luis Moya az új Lanciat még csak szokva, ezüstérmesként

Teljes estét betöltő videokazetták a
Maruzsi Teamtól
Hazai rali bajnoki futamok teljes összefoglalója
X. MOGÜRT SALGÓ RALLYE
8 BUDAPEST Symphonia Rallye
2 KISBÉR OREX SAVA RALLYE
Kaphatók a Maruzsi Team irodájában
(1136 Budapest, Tátra u. 23/b) 2000.-/db áron
Profi felvételekkel várjuk kedves vásárlóinkat.

Rallye VB
Korzika * Delacour másodszor

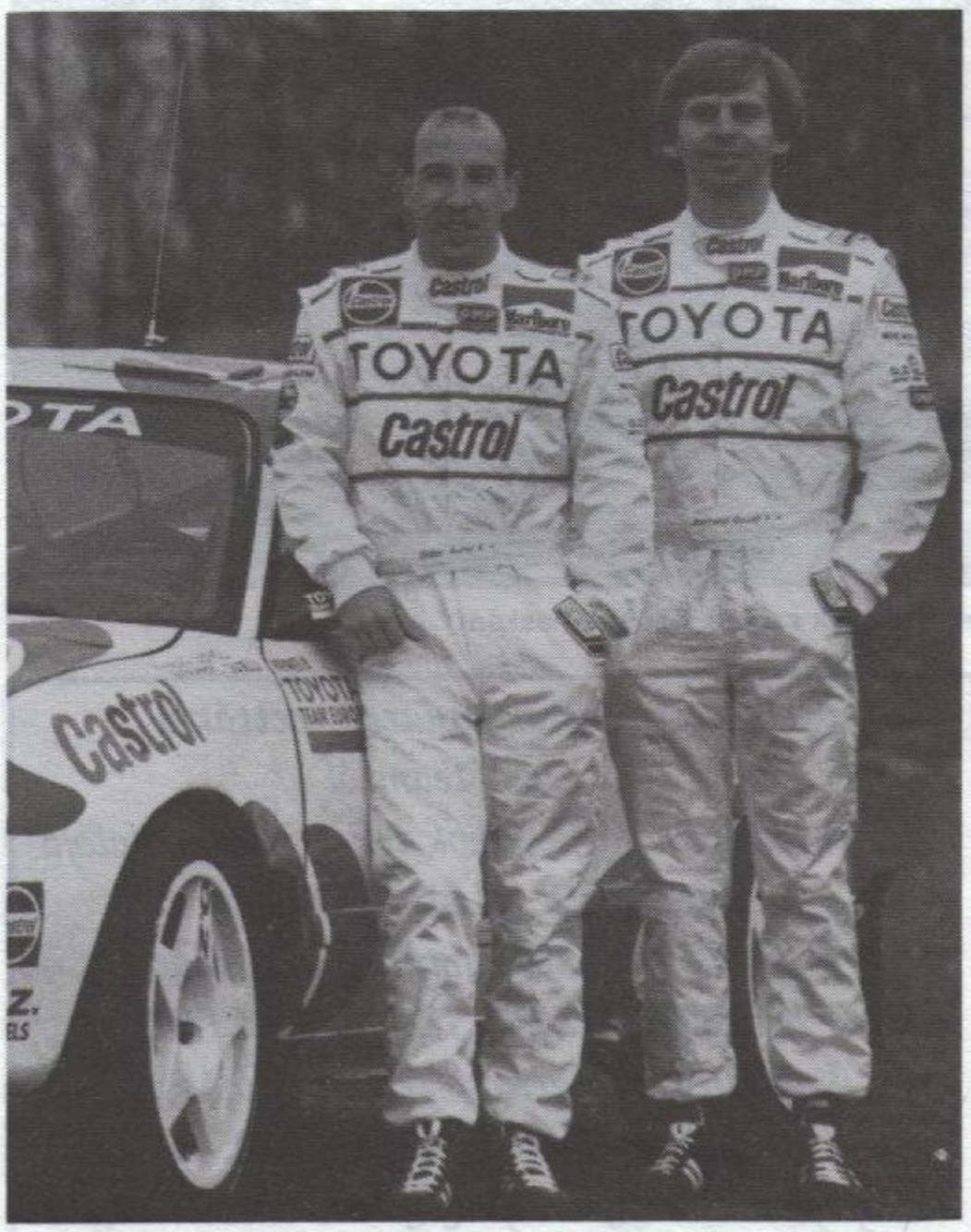
Francia háziversennyé alakult a Korzika Rallye, miután a Fordokkal egyedül lépést tartani képes Aghini Lanciája kiesett a versenyből. Delacour magabiztosan vezetett, egyetlen alkalommal került veszélybe az elsősége, amikor az egyik gyujtógyertya elektródája eltört. Szerencsére, csak fél percbe került ez az epizód, igy a folyamatos műszaki problémakkal küzdő Auriol nem tudott Delecour elé kerülni. Az utolsó napra 51 mp volt a két versenyző között a különbség, amely végül tizeneggyel nőtt, míg Biasion 11 perc büntetőidőt kapott, igy nem volt esélye arra, hogy a vezető párosok közelébe férkőzhessen. Delecour segitése érdekében a kis olasz mindig más gumit használt, hogy megkönnyitse a választást.

Meglepő, de ez volt az első alkalom, hogy a tavalyi világbajnok Carlos Sainz egyáltalán célba érkezett. Aghini végig gyorsabb volt a spanyolnál, amit mindenki azzal magyaráz, hogy ezúttal Aghini Pirelli gumija jobb volt, mint Sainz Michelinje.

Ahogyan a Forma-1-ben, úgy a rali VB Forma -2-es versengésében is a Renault Willamsok uralták a mezőnyt. Ezeknek az autóknak persze semmi köze sincs Frank Willamshez, ezek a járművek Reanault Clio 16 V 2 literes változatai. Az apró kocsi szériában is 150 lóerős a tuningolt kivitel minden bizonnyal 200 lóerő felett teljesit. A Ford utoljára 1988-ban nyert Korzikán a kormánynál akkor egy bizonyos Didier Auriol ült. Delecour második győzelmével átvette a vezetést a VB pontversenyben.



A dobogó tetején: Francois Delacour és navigátora Daniel Grataloup



Didier Auriol, Bernard Occelli és Toyota trió a második helyen

Végeredmény:

1. Francois Delecour/Daniel Grataloup (F) Ford Escort Cosworth 6.14,41
2. Didier Auriol/Bernard Occelli (F) Toyota Celica Turbo 4WD 6.15,43
3. Franhcois Chatriot/Denis Giraudet (F) Toyota Celica Turbo 4 WD 6.17,23
4. Carlos Sainz/Luis Moya (E) Lancia Delta HF Integrale 6.18,29
5. Colin McRae/Derek Ringer (GB) Subaru Legacy 4 WD 6.23,44

N csoport

1. Giovanni Manfrinatto/Claudio Condotta (I) Ford Escort Cosworth 4x4 6.55,30
2. Serge Jordan/Jack Boyere (F) Renault Clio 16s 6.55,50
3. Guy Fiori/Mario Bastelica (F) BMW 325i 7.02,33
4. Jean Marie Santoni/Marcel Cesarini (F) Ford Escort Cosworth 4x4 7.04,08
5. Antonio Coutinho/AAntonio Manuel (F) Ford Escort Cosworth 4x4 7.16,46

F2 csoport

1. Jean Ragnotti/Gilles Thimonier (F) Renault Clio 16s 6.36,11
2. Alain Oreille/Jean-Marc Andrie (F) Renault Clio 16s 6.38,48
3. Christian Bruzi/Jean-Jeacques Pages (F) Peugeot 106 XSI 7.02,37
4. Antoine Papini/Philippe Martini (F) Peugeot 205 Rallye 7.25,47
5. Paul Gardere/Dominique Avril (F) Opel GSI 7.29,55

Rallye VB
Argentina Rallye * Kankunnen elporzott

Tulajdonképpen már az első napon eldőlt az idei Argentina Rallye sorsa. Az este elsőként beérkező Juha Kankunnent a Fordos Miki Biasion 37 másodperccel leszakadva követte, a többi nagy ellenfél sorsa addigra megpecsételődött.

Auriol sebbességváltója a negyedik gyorsaságin hagyta el magát, és minthogy az idei szabályok szerint sebességváltót csak a nap végén szabad cserélni, attól



Juha Kankunnen és Juha Pironen teljes győzelmet aratott

kezdve végig kettesben hajtott a kis francia.

Azért a második helyen álló Biasionnak is akadt küzdenivalója a technika ördögével. Egy folyó keresztezése után kihagyott a motorja, a következő szakaszon pedig eltört az egyik lengéscsillapító, az ezután következő gyorsot pedig a hátsó kanyarstabilizátor nélkül kellett abszolválnia. Mindennek tetejébe a lassan bóklászó Auriolt is meg kellett előznie, ami a portengerben nem volt kis feladat.

Biasion a következő napon sem tudta csökkenteni hátrányát, mert a tapasztalt Kankunnen remekül használta ki a rendkívüli körülményeket. A szélcsendes időben a felvert por mozdulatlanul lebegett a levegőben, ezért néha egyesben kellett a hátrébb következőknek haladniuk. A nézők többször jelezték, hogy egyedül Kankunnen tudott gyorsan haladni, a többiek mintha ködben mentek volna.

Végeredmény:
1. Juha Kankunnen/Juha Pironen (SF)
2. Biasion Miki/Siviero Tiziano ZFord Escort RS Cosworth 5.34,25
3. Auriol Didier/Occeli Bernard (F)Toyota Celica GT4 5.49,29
4. Trelles Gustavo (ROU)/Del Bouno Jorge (RA) Lancia Delta HF Integrale 6.00,36
5. Menem Carlos/Zucchini Victor (RA) Ford Escort RS Cosworth 6.04,05

N csoport
1. Bin Sulayen Mohammed/Murgaqn Ronan (UAE) Ford Escort Cosworth 6.09,42
2. Coutinho Antonio/Brandar Paulo (P) Ford Escort Cosworth 6.30,53
3. Kosky Sergio/Vargas Jorge (BOL) Nissan Pulsar GTI 6.55,44
4. Franulic Armin/Alcazar Jhony (BOL) Nissan Pulsar GTI 6.58,21
5. Sarmiento Ivan/Tahoe Jorge (BOL) Nissan Pulsar GTI 7.16,45

BARÁTI KÖR

Hogyan lehet valaki a Maruzsi Team Baráti Kör tagja? Ennek a Baráti Körnek a tagságát egy összeggel, évi 1000 forinttal lehet megváltani. A tagsági díj magába foglalja a csapat által szervezett programokon való részvételt, illetve a ralikrossz pályákra való díjmentes belépőt.

Belépési nyilatkozat kitöltése és címünkre való elküldése után pontosan tájékoztatunk téged.
Cím: 1136 Budapest, Tátra u. 23/b..

Kopeczky Lajos
Baráti Kör vezető

****

NYILATKOZAT

Felhívásotokra jelentkezve ezennel közlöm, hogy szeretnék a Maruzsi Team Baráti Kör tagja lenni. Várom szíves értesítéseket a további teendőkről.

Név: .....

Cím: .....

"SOHA NE tessenek Adót, TB-t vagy egészségbiztosítási járulékot csalni"

§

Tisztelt Olvasók!

Igéretünkhöz híven folytatjuk a Büntetô Törvénykönyv módosítása folytán az adót, vagy bármely közterhet nem fizetô állampolgárokra leselkedô veszélyek ismertetését.

Noha ebbôl a bevezetôbôl mindenki láthatja, hogy nem ez az elsô írásunk ebben a tárgyban, azért az se lapozzon tovább, aki az elôzôt nem olvasta. A szerzô ugyanis e helyen hajlandó beismerni, - és ez a beismerés máris elégtételt jelenthet némely olvasónak - hogy az elôzô írás inkább csak körvonalazta az állampolgárra leselkedô veszélyeket, míg a részletes elrémisztés erre a helyre korlátozódik.

Ezért rögtön a közepébe kívánok vágni.

Tisztelt Olvasók! SOHA NE tessenek adót, Tb-t, egészségbiztosítási járulékot, vagy akár nyugdíjjárulékot csalni!

Ezt pedig a következôképpen lehet végrehajtani. A törvény bünteti azokat, akik ezen közterhek megfizetésével kapcsolatban a hatóságok elôl valamely erre vonatkozó tényt, adatot elhallgatnak, vagy más megtévesztô magatartást tanúsítanak, és ezen magatartásukkal az államháztartás bevételének összegét csökkentik. Tehát ezt nem szabad elkövetni. Aki pedig mégis elköveti, annak a következôkkel kell szembenéznie.

Egyfelôl természetesen minden esetben az APEH által meghatározott bírságot kell megfizetni. Másfelôl, amennyiben az államháztartás kára nem éri el a jelentôs mértéket /ami most 5oo.ooo-Ft feletti értéket jelent/ akkor a cselekmény vétségnek minôsül, és akár csupán pénzbüntetéssel, vagy egy évig terjedô szabadságvesztéssel, vagy ugyanennyi közérdekû munkával büntethetô. Ha az okozott kár nem éri el az 5o.ooo,-FT-ot, akkor az elkövetô nem követ el büncselekményt, és mivel ezen törvényi tényállásnak szabálysértési alakzata nincsen, ezért az adóhatóság által kirótt bírságon kívül mással nem kell szembenéznie. Ha azonban az okozott kár több mint 5oo.ooo,-Ft, akkor már három évi szabadságvesztéssel, ha több mint ötmillió forint, akkor már öt évi szabadságvesztéssel büntethetô az elkövetô.

Talán jó ha tudjuk, hogy ezekben az esetekben nincs más választása a Bíróságnak, legyünk bár nagyon szimpatikusak, csak szabadságvesztés büntetést tud kimondani. Természetesen a szabadságvesztést nem feltétlenül kell a börtönben letölteni. Ha az eset körülményei indokolják, akkor lehetséges, hogy felfüggesztett büntetést kapunk, de ez már gyenge vigasz.

Az sem árt, ha tisztában vagyunk vele, hogy ugyanilyen büntetést kap az is, aki nem tesz mást, csak késlelteti a köztartozás behajtását.

Aki ugyanilyen tevékenységével a Munkanélküliek Szolidaritási alapjába fizetendô munkaadói, munkavállaló járulékot nem fizeti meg, hasonlóképpen bûnhôdik.

Mindezeken felül - a törvényalkotó alaposságának révén - azokat is megbüntetik, akik ugyan dolgozójuk jövedelmébôl levonták a TB járulékot, és az egészségbiztosítási járulékot, azonban ezt elmulasztották az állam felé befizetni.

Ezen tényállás további specialitása, hogy akár halmazatban is megállapítható az elôzôekben felsorolt magatartásokkal, hogy ez mit jelent, mindjárt kifejtem, de azt elôre bocsáthatom, hogy nem sok jót.

Ha tehát egy adott céget, melynek minden adó, Tb, és egyéb kimutatá-sait, bevallásait az ügyvezetô aláírásával küldenek be az illetékes szervekhez, azon kapnak, hogy a Tb egészségbiztosítási járulékot önhibájából elmulasztotta megfizetni, és egyebekben tegyük fel, hogy az illetékes hatóságok által indított beszedést is késleltetni igyekszik, úgy vele szemben a Bíróság a kétféle büncselekményt együttesen állapítja meg, és a törvény szerint kiszabható büntetést halmazati büntetésként, azaz a cselekmények közül a legsúlyosabban büntetendô cselekmény büntetési tételének alapulvételével állapítja meg. Ha a cselekmények közül kettôre a törvény határozott ideig tartó szabadságvesztés büntetést rendel kiszabni, akkor akár súlyosabban büntetendô cselekmény felsô büntetési határát a felével is megemelheti.

Példával illusztrálva : ha az elkövetô 5.ooo.ooo,-Ft értékre követi el az adó- társadalombiztosítási csalás büncselekményét, melyet a törvény öt évi szabadságvesztéssel rendel büntetni, és nem fizet meg kb. 5oo.ooo,-Ft Tb járulékot, mely cselekményt a törvény 3 évi szabadságvesztéssel fenyeget, ezért a Bíróság akár hét és fél év szabadságvesztés büntetést is kiszabhat.

Felmerülhet esetleg az a kérdés, hogy abban az esetben ha ezeket a büncselekményeket valamely társaság elköveti, akkor miért nem a társaság, és miért a társaság valamely tagja, felelôs vezetôje kapja a büntetést.

A válasz igen messzire vezet - és valószínûleg csak a következô írásban lesz lehetôség arra, hogy néhány szóban ezt kifejtsük - de már elôre csak annyit, hogy ennek a válasznak az alapja az, hogy ezen társaságok tulajdonképpen képviselôjükön, tagjaikon keresztül léteznek.

Ennek illusztrálására elég csak annyi, hogy még senki nem látta,- hogy például a Dávid Társas Ügyvédi Iroda elnevezésü (jogi) személy jött volna vele szemben az utcán, legfeljebb csak annyit, hogy az iroda vezetôje az iroda nevében írt alá, vagy az iroda nevében nyilatkozott stb...

Errôl azonban a következô számban bôvebben is olvashatnak.

Addig is : türelem, és csak semmi adócsalás.

VILÁGREKORD-KÍSÉRLET AZ ELSŐ MAGYAR AUTÓVAL

Egyenlítő távolság, 40075 kilométer non-stop egy Opel Astra 1.6i-vel

1993 szeptember 12-én két székesfehérvári sportember, László István és Újházi László egyedülálló kísérletbe kezdett: váltott vezetéssel gyakorlatilag megállás nélkül akarják megtenni az Egyenlítő távolságot. A két versenyző egy szentgotthárdi széria Opel Astrával vág neki az útnak, amelyet a General Motors Hungary bocsátott a rendelkezésükre. A gépkocsi motorja 1.6-os, hengerenkénti befecskendezésű és maximális teljesítménye 100 lóerő. Az Opel Astra gépkocsin csak biztonsági változtatásokat hajtottak végre, mint például bukócső beépítése. Az autó sportülése is gyári Opel tartozék, amely a Caravan Club modellbe rendelhető.

A pálya a Rábaring, Győr közelében, Écsen található. A versenyzők felváltva két körön autóznak, az egyik a döntött, kör alakú gyorsasági pálya, a másik pedig egy sok kanyarral tűzdelt belső útvonal.

A világrekord kísérlet ideje alatt László és Újházi a tervek szerint négy óránként váltja egymást. Az elmúlt hónapokban igyekeztek szervezetüket a különleges életritmushoz és várható terheléshez hozzászoktatni. A váltásokon kívül az autó csak akkor áll meg, ha ezt valamilyen szervízmunka (olaj-, kerércsere) vagy más műszaki ok szükségessé teszi. A versenyzők szándéka, hogy szeptember 29-ig teljesítsék a több, mint 40.000 kilométeres távot, amelynek végállomása a Budapesti Autószalon Opel standja, ahol a tervek szerint a világrekorder Astra megtekinthető lesz a Szalon ideje alatt.

László István 44 éves, nős, két leánygyermek apja. Eredeti foglalkozása épületgépész mérnök, jelenleg magánvállalkozó. 1977 és 80 között aktív autóversenyző volt rally I. osztályban. Több jó eredmény mellett 1979-ben EB futamon kategóriájában harmadik lett.

Újházi László ugyancsak 44 éves, ugyancsak nős és ugyancsak két gyermek apja, sőt jelenleg ő is magánvállalkozó. Eredeti szakmája gépésztechnikus. 1967 és 75 között NB I-es kosaras volt, 1977 és 80 között rally versenyágban, majd két évig autócrossban versenyzett.

László és Újházi már egy korábbi vállalkozásával Guiness rekordor ért el: 1991 őszén 22 nap alatt 20.000 kilométert vezettek egy Opel Vectra gépkocsival, felkeresték Európa valamennyi fővárosát, ahova az akkori politikai helyzetben el lehetett jutni. Mostani világrekord kísérletüket 1992 decemberében jelentették be a TV nyílvánossága előtt.



Még az indulás előtt

Köszi Öcsi!

Mint köztudott ebben az évben nem állunk valami fényesen, sem az eredmények sem az anyagak terén. Hogy az előzőben a raliautó becstelen tulajdonváltása mennyiben játszik szerepet, annak megítélését az olvasóra bízom. Egy viszont biztos minden erőnket az egyre jobban beinduló Aranysas üzlethálózatba fektetjük. Talán írnom sem kell, a későbbi rali visszatérés és a ralikrossz bajnokság bajnoki címének visszaszerzésének reményében.

Ezért is esett nagyon jól - egyúttal váratlanul - Cserkuti Öcsi gesztusa, miszerint vagy harminc darab általa már nem használt, 50-60%-os állapotú versenygumit ajándékozott a Maruzsi Team részére, azzal megoldva ezévi gumi igényeinket. Mit ne írjak jól jött, jól esett, s ezúton is köszönöm.

Maruzsi Laci

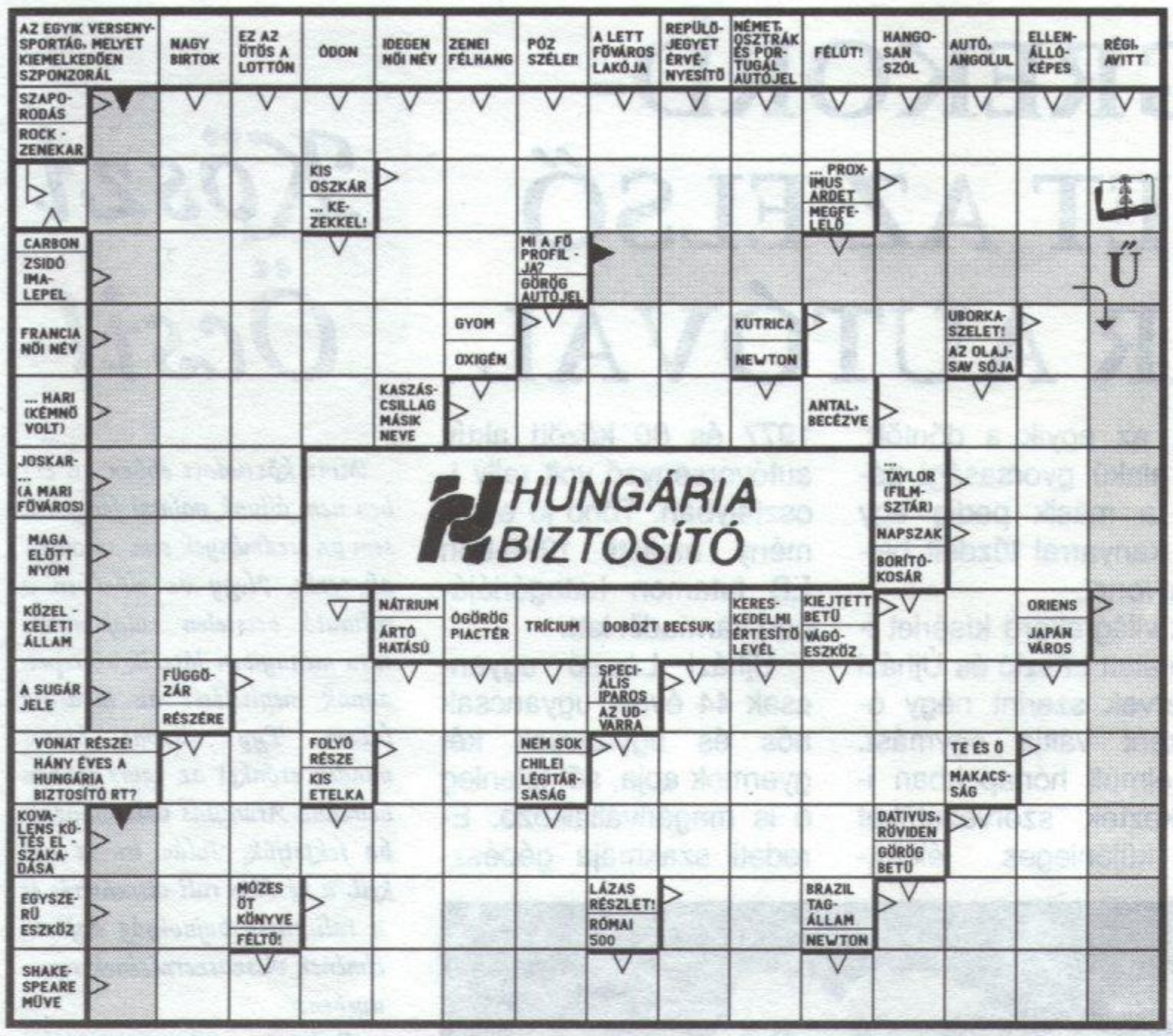
FÓR MAGAZIN
INFORMÁCIÓ-ÉRTÉK-PÉNZ

HIRDESSEN NÁLUNK!

FÓR-MAGAZIN
Szerkesztősége
2840 Oroszlány,
Rákóczi F. út 73.
tel.: 34 361 852
Levélcím:
2841 Oroszlány,
Pf.75.

KIRÁLY elektro

Telefon/fax: (34) 60-247



Nyerteseink:

Kelemen László
Szombathely,
Nefelejcs u. 3.
Nagy Amália
Érd,Kossuth L.u.10.
Kis Géza
Budapest
Rákóczi u.9.
Kresz Pál
Eger, Ady E.U.9.
Szabó József
Miskolc,Fő u.11.

Megfejtések:

Mi a Portolán Kft?:
Szállítmányozási Kft.
Ki a legfontosabb
ügyfelük?
Dunai Vasmű
Mivel fuvaroznak?
vasút és hajó

LADA * WARTBURG * DACIA *
POLSKI FIAT * SKODA * TRABANT
* és NYUGATI AUTÓALKATRÉSZEK

akciós áron

KASZKADŐR AUTÓSBOLT
AUTÓALKATRÉSZ KIS- ÉS
NAGYKERESKEDÉS
1158 Budapest, Drégelyvár (volt Frankovics) u. 64
tel: 272 3351 fax: 149 0684

SLIDER 2000


Rádió
BRIDGE
102,1 FM



"Csípi a szemünket"

DOBBANTÓ

10. számunkban indítottuk fenti néven rovatunkat, melyben a magyarországi közlekedésben tapasztalható hibákra szeretnénk felhívni a figyelmet. A feleslegesen kidobott milliókra, a balesetveszélyes és városképromboló helyekre, amelyek jártunkban-keltünkben útbaesnek.

Szeretném előre hangsúlyozni, hogy amiről most írok annak kifejezetten híve vagyok, viszont hibái szerintem ellenszenvet váltanak ki, sem mint hogy megszerettetnék az autósok körében. Nevezetesen a fekvő rendőrre gondolok, amely világszerte hatásosan és következetesen fejti ki tevékenységét, nemúgy mint néhány függőleges társa. Lakótelepeken, iskolánál, játszótereknél, balesetveszélyes kereszteződések előtt jobb lassítót nem igazán lehetne kitalálni, de jó magyar szokás szerint nem kellene átesni a ló másik oldalára. Nyilván nincs magyar szabvány az úttesten keresztbe helyezett mesterséges bukkanókra, de azt minden autós elvárná, hogy jól látható legyen nappal is és különösen éjszaka, ugyanakkor mérete, felhajtási szöge ne a rosszindulatot sugallja, hanem valóban a forgalom tisztességes lassítását eredményezze. Azzal, hogy egy-két futómű naponta leíródik, néhány karter pofonvágja az olajpumpát, lehet, hogy lassabb lesz a forgalom, de drágább is az élet az autós zsebéből. S még valamit, itt Budapesten sikerült feltalálni az előbb említett szerkezetnek a legújabb változatát is, az úttesttel párhuzamosan elhelyezett futóműgyilkost, mégpedig egyenlőre a nagykörút egyes szakaszain. Ahelyett, hogy bizonyos helyeken a villamossínt is lehetne használni és ezáltal a forgalmat gyorsítani inkább teljesen elzárták az autósok elől egy ökör...-hoz hasonlító, csúnya, izléstelen sárgára festett,- igaz jól látható bukkanóval.

Nyilván védeni kell a körúti villamoson utazókat a személyautóktól. Így aztán az is érthető, hogy a tömegközlekedési járműveken utazók miért fizetnek egy villamos jegyért immáron 25 forintot.

Marci Laci

Gyűjtse KARIKATÚRÁT
Előző számainkban megkezdtük egy karikatúrasorozat közlését, amelyet most a fenti rajzzal folyatatunk. Amennyiben ebből a sorozatból Kedves Olvasónk tíz különböző darabot összegyűjt és azt a Maruzsi Team címére beküldi annak fejében egy évre szóló díjmentes tagsági igazolványt kap Baráti Körünkbe, továbbá egy Maruzsi Team feliratú trikót

Megelenik 2 havonta
Felelős kiadó:
Maruzsi Team
Maruzsi László
Szerkeszti a
szerkesztőbizottság
Felelős szerkesztő:
Dávid Sándor
Szerkesztőség:
1136 Budapest, Tátra u.
23/b.
Telefon: 149-0684
Tördelés: Maruzsi Team
Nyomda:Oftech