

## Miért reklamálnak a versenyzők?



Soha nem látott érdeklődés mellett bonyolították le az ország legnagyobb rallye-eseményét, a 16. Nemzetközi Taurus Rallye-t, amely egyben Európa-bajnoki futam, illetve a rallye-bajnokság V., befejező futama volt.

A verseny rendezői, a Magyar Autóklub Autósport Bizottsága és a Taurus Gumipari Vállalat igazán mindent megírtak annak érdekében, hogy a versenyzők megfelelő körülmények, feltételek között versenyezzenek, és hogy az ország minden részéből összesereglett nézőtömeg nagy versenyt láthasson. Hogy mindez nem egészen így sikerült, sok mindenben múltott.

Szívbizsergető érzéssel vetjük tudomásul, hogy a Renault-ék a vadonatúj Alpine világpremierjének szánták ezt a versenyt. De rajthoz álltak olyan autósodák is, amelyeket a hazai nézők csak ez alkalommal láthattak „élőben” itthon.

A nap már régen lebukott, mire az autók Huszárokélpusztához értek. Az első gyorsasági szakasz mentén a hegyi versenyzőket is megszegyenítő tömeg várta a versenyzőket. Aztán jöttek is, ám valahogy túl lassúnak tűntek. A vakuk fényében felvillanó, sisak nélküli fejek hozták tudomásunkra, hogy

a gyorsasági nem gyorsasági. Az EB-futam egyik legértékesebb része elmaradt. Pedig hej, de nagy szüksége lett volna Ferjancz Attilának erre az aranyat érő szakaszra! Ráadásul — ha a pletykának hinni lehet — a Frequeiin/Delaval párosnak, a premieres Alpine fogathajtóinak szigorúan kiadták, hogy a verseny elején finomkodjanak.

De Farkasgyepű még tartogatott meglepetést. Az 5. gyorsasági is megíúsult, és ez sem az EB-rendezvény hírnevének, sem a versenynek nem tett jót.

Az 1300 km-es verseny két „félidőből” állt. A sümegi befutó után a kétórás pihenőn gulyáslevest és karbantartási lehetőséget kaptak a versenyzők. Ekkor a Frequeilin/Delaval kettős 2249 ponttal vezetett a 2287 pontos Ferjancz/Tandari páros előtt, majd Colsoul (Opel Kadett GTE) következett 2298, Fritzingert (Toyota) 2315, Sevelinget (Opel GTE) 2379, Günther (Ford RS 2000) 2400 és Wolff (Ford RS 2000) 2422 ponttal.

Sümegig kicsit felhígult a mezőny. A csehszlovák Sivik Renault 17-esével kuplunghiba miatt kiállt. A belga Jacquemin Ford Escortjának először a generátora mondta fel a szolgálatot, majd a kormánystabilizátor törött el,

1. Itt még azt hittük, hogy a győztes autón folynak a szervizműkák. A szerelők szintén...
2. Végül mégis a Renault-éké lett a dicsőség — a Ferjancz/Tandari páros révén
3. Farkasgyepűi pillanat. A nagyszerűen szereplő Földes Keresztes pár imponáló formát mutatott



Landsberg Opelje sem jutott el Sümegig, Antalffyék pedig csöpögő benzintartállyal fejezték be az első félidőt. Míg Ferjancz a Gordini hengerfejének tömítésére gyanazkodott s úgy ért az „oázisba”.

De hát fél verseny nem verseny — a java még hátra volt. Mindenki valami meglepetésre várt. Nem is késett sokáig. Günther harapós Fordja, amelyik a harmadik gyorsaságiig vezetett, a sebváltókulissza hibájával búcsúzott. Aztán a lengyel Krupa kissé löerőszegény, ám jobb sorsra érdemes Renault 5-öse botlott meg. Az egyik gyorsaságiban a jobb hátsó kerek defektet kapott — az autó lecsúszott az útról, és bár nem lett komolyabb baj, a stopperóra csak ment tovább. Tóth János helyenkénti gyorsasági eredményei alapján beleszólhatott volna a legjobbak versenyébe, de a BMW differenciálja másképpen akarta. Antalffyék autójára pedig ejtőtartály került, és amíg azzal bíbelődtek, letertek az útról — de folytatók a versenyt. Közben az osztrák Lada-csapat is felmorzsolódott. Stohl Balatonyörökön „esett el”. Stenger differenciálhibával küszködött. Hannold egy fával „találkozott”.

rend. Ferjanczék a sümegi pihenő után 4001 ponttal magukhoz ragadták a vezetést. Fritzingert 4033 ponttal feljött másodiknak, míg Frequeilin Alpine-ja csak a negyedik helyen utazott.

A nagy meglepetés ezután következett. Az Alpine egy rossz benzincső miatt a 15. gyorsaságiban kigyulladt. A tüzet eloltván folytatta a versenyt, de Farkasgyepűn egy leesett relé végképpen esélytelenné tette. Ragyogóan szerepelt a Földes/Keresztes páros. Nagyszerű versenyzéssel az abszolút sorrend 10. helyét foglalták el, és ilyen módon a második legjobb magyar címét vívták ki.

A versennyel — minden hiba ellenére — a versenyzők elégedettek voltak, az időméréssel viszont annál kevésbé. Charles Wolff a jópofa, szakállas belga, a KWS-cég főnöke, azzal a — most már ellenőrizhetetlen — véleményével állt elő, hogy Ferjancz javára kettyegtek az órák. Véleménye szerint gyorsaságinként 5 ajándékmásodperc elég a győzelemhez. Ami igaz, az igaz, a gyorsasági idők néhol mókásan festenek. Egy biztos: baj van az órákkal. Az időt mindenki mérheti, a versenyzők is ezt te-

EREDMÉNY. Abszolút sorrend (91 induló, 50 befutó): 1. Ferjancz/Tandari (Renault 17 G) 5716 pont — 2. Fritzingert (Ford RS 2000) 5747 — 3. Colsoul Lopes, B (Opel Kadett GTE) 5750 — 4. Sevelinge Sevelinge, F (Opel GTE) 5987 — 5. Wolff Meurer, D (Ford RS 2000) 6143 — 6. Csubrikov/Tzerovszky, BG (Renault 5 Alpine) 6250 — 7. Weist/Gottlieb, D (Opel Kadett GTE) 6413 — 8. Csernohorsky Marszowsky, CS

(Vaz 1600 MTX) 6430 — 9. Dartsch/Gordziel, D (BMW 2002) 6450 — 10. Földes Keresztes (Lada 2101) 6493 pont.

Az EB állása a 28. futam után: 1. Darniche, F. 460 pont — 2. Vatanen, SF. 180 — 3. Brookes, GB. 120 — 4. Coleman, GB. 115 — 5. Pond, GB. 105 — Zanini, E. 84 — 7. Blana, CS. 78 — 8. Altenheimer, D. 76 — ... 13. Krupa, PL. 70 — 14. Landsberg, PL. 69 — ... 23. Ferjancz, 59 pont.