

# MEGKEZDŐDÖTT!

Rallye: **MOGÜRT SALGÓ RALLYE**

Rallycross: **SZOMBATHELY**

1993 április

II. évfolyam 3. szám

*Marrasi-temm*  
**HÍREK  
AUTO**

**NEWS**

DÍJMENTES  
Megjelenik kéthetente

Olcsóbb autózással egy tisztább környezetért

cím: 1119 Budapest, Thán Károly u. 3-5.

telefon: 185-0311, 166-6990

fax: 166-7076

telex: 22 6443



**TÉRKÉPES  
ÚTMUTATÓ A  
MOGÜRT SALGÓ  
RALLYERÓL**

A folyamatos esőzés tönkretette a nagyon jó vonalvezetésű versenypályát....

**HÚSVÉT HÉTFŐ A RAIN - X  
JEGYÉBEN**



Póré, Gábor, Ranga, ifj. Hideg a rajt utáni pillanatban

A hosszú nyúlt téli szünet után a hagyományos szombathelyi húsvét hétfői rallycross versenyrel indult meg az idény. Mint köztudott Bendicsek József, a RAIN-X igazgatója vette szárnyai alá a rallycross sportágat. Ő az aki, autóüvegekre védőréteget forgalmaz, viszont olyan szert nem hozott magával, amivel a pályát is víz és sártaszítóvá tudta volna tenni. Ezért a folyamatos esőzés részben tönkretette az amúgy nagyon jó vonalvezetésű, felújított versenypályát. Ennek ellenére korán reggel 45 autó kezdhette meg az edzéseket, bár a sáros talaj rányomta bélyegét az egész versenyre, mégis elmondható, hogy az időjárás és a locsolás viszontagságai ellenére majd 4000 néző élvezhette az eseményeket. Az előzetes papírforma a

gépátvétel után felborult, mivel a várható Divízió I-es Dudás - Fodor párharc ugyan megmaradt, de a Divízió II-ben Ranga Laci ellenfelének hitt Ferjancz Attila autóját a H kategóriába sorolták. Így Kotán Péter és jómagam mellé került volna a sokszoros rallye bajnok. Számomra örömhír és egy kemény kihívás, ő viszont rallyeautója problémái miatt nem érkezett meg a versenyre. Legnagyobb bánatomra nekem is rá kellett jönnöm a valós igazságra, hogy az 500 lóerős hátsó kerék meghajtású, orrnehéz autómmal még körbemenni is alig van esélyem, nemhogy Kotán Petiékkel vívni az első helyért. Csupán azért álltam az első selejtező rajtjához, hogy önmagamnak és csapatomnak is bizonyítsam az autó alkalmatlanságát erre a sáros



pályára. Érveimet az is alátámasztotta, hogy az általam vezetői tudása miatt nagyon tisztelt Hideg Jani hasonló autóval ugyan végigküzdötte a versenyt, de még a C döntőbe, tehát a legjobb 16 közé sem jutott be. Igaz közben lebontotta Nagy Sanyi VW Golf-jának hátulját, sőt a rajtcél kanyarban az acélkorláttal is nézeteltérése támadt.



A verseny, ha különböző látványosságokat nem is hozott, izgalomra azért volt ok. Főleg a Divízió I-ben, ahol az időeredmények alapján 4. helyre rangsorolt Dudás Gyula szuper jó rajtot vett (egy kis szerencséje is volt, mivel a rajthely azon része ahol ő állt az autók által kijárt, ezért szárazabb volt a többinél). Fodor Gyuri vadonatúj Toyotájával második, kellemes meglepetésre a poll pozícióból induló Felfalusi Pista pedig harmadik lett. Gyurinál érződött, hogy még félti gyönyörű autóját s technikailag sokat kell tuningolni az autón, Pistának pedig rutint kell szereznie. Gábor Jancsi ugyan próbálkozott a csak hátsókerék meghajtású BMW-vel, de ezt az

autót ideális körülmények között is nehéz megtanulni vezetni, ezért ezen a versenyen esélytelen maradt.

A Div. II-ben Ranga Laci nevéhez s a Lanciahoz méltóan csodálatosan autózott, látszott, élvezte a vezetést. A kategória színtöltje a bevezetőben már említett Hideg János tizenhét éves fia, Hideg Krisztián volt, aki a másod-

dik helyet szerezte meg az ex ifj. Tóth féle BMW-vel, annak ellenére, hogy az autó elsőkerék hajtása kirándulni ment. Látszott rutintalansága, hibákat is elkövetett, mindezek azonban eltörpülnek egyértelműnek mutató tehetsége mellett. A harmadik helyet Tóth József a '91-es év Divízió I bajnoka érte el VW Golfjával.

A H csoportban Kotán Péter Renault 4x4-vel folyamatosan rajtcél győzelmet aratott, bár az újonc Konkoly Gábor Lanciaval a Diadém ASE.-ből többször a nyakán loholt, mint ahogy a Horváth Művek versenyzője Horváth Ferenc sem egykönnyen adta meg magát BMW 325-el.

*Mariani Laci*



## MESE A HUPIKÉK

Egyszer volt, hol nem volt, volt egyszer egy team. Addig járt a dolgok után, míg rá nem talált a Hupikék Szervizkékre. A teamnak az az ötlete támadt, hogy ha összefognak, csodálatos sporteredményeket varázsolhatnak. Mindezt meg is beszélték a Főszervizkével. Ő azonnal felajánlotta, szól a Gazdatörpnek, hogy játékuhoz, az autósporthoz egy szép Ford Cosworthot biztosítson.

Az előre megbeszéltekre koronát is tettek, vagyis szerződésben biztosították egymást, amúgy is természetesnek hitt, adott szó nyomán létrejött egyezségükről. Ebben az is szerepelt, hogy kissé megváltoztatva az előzetes megállapodást, a team is járuljon hozzá az autó megvásárlásához, mondván ne csak szegény Gazdatörp testvérünk zsebét nyomja a rallysport terhe.

Még egy sajtófogadást is összehozott a team, melyen mindent bejelentették a nagyerdeműnek; ásó, kapa, nagyharang sem választhat el három évig bennünket.

Boldog volt mindenki, a Szervizkék Törpikék szorgoskodtak azon, hogy már az első év sportsikerektől legyen hangos. A team az ország egyik legjobb versenyszerelőjét kérte fel az autó összerakásához. A teamsőfőr szaladt Taljánföldre üléséért, biztonsági övéért és még sok-sok felszereléséért.

A Hupikék Szervizkék éjt nappallá téve dolgoztak. Lemeztörp a karosszériához a bádagon kívül a szívét is adta, a Többikék minimum a lelküket azért, hogy a közös munka meghozza méltó jutalmát.

Igaz a Főszervizkék elkövetett egy nagy bakit, amikor a Hupikék Szervizkék féltékenységének sugallatára elküldte a team által fellelkesített versenyszerelőt. Ezt a hibát azonban ekkor még csak a team érezte, de keseregve elfogadta.

Az első verseny előtt Hupikék Szervizkék a motorba beépítettek egy tömitést, ami annak rendje és módja szerint a versenyen oszlásnak indult. A team sirt-rít a versenyszerelő után, de a Főszervizkék megvigasztalta őket, amíg az autó ment, kategória első helyen állt.

Ha most valaki azt hiszi, hogy ezek után együtt böngésztek a nagy varázskönyvet, az téved, mert jött Hókuszpók a mecseki varázsló és maligánt, lelkét, esszenciát lehelt a csapatba, százszor is felemlegetve múltbéli tapasztalatait, osztogatva hülyébbnél-hülyébb tanácsait a versenyeken.

A következő versenyen aztán minden úgy alakult, ahogy a varázskönyvben meg van írva. A szorgalom meghozta gyümölcsét s az abszolút második hely után a könnyek már az örömet jelentették. Együtt sirt, Lemeztörp, Szantörp, Villanytörp, Ecsettörp, Motortörp Gumitörp, és a többi Törp. Még a Legénytörp szeméből is meghatottság áradt az általa végzett semmittevés mámorától. Hókuszpók pedig vodkába folytatta örömét.

Jöttek a szürke hétköznapiak, azonban egy hiba megint becsúszott. A Hupikék Szervizkék műhelyében dolgozott ez a bizonyos Legénytörp. Nem is lett volna semmi baj, ha a team nem vette volna észre, hogy ez a Szervizkék nem találja helyét ebben a kis törpcapatban és nem látja rajta, hogy bizonyos fúrkálódásba kezdett. A team vezetője ezt azonnal észrevette és kitalálta, hogy egy előadáson a Szervizkék munkájáról tartson beszámolót Törplegény.

Sajnos a dolog fordítva sült el, mert ő bizony saját bevallása szerint sült fel.

Hókuszpók érezve a lehetőséget macskájának fogadta fel.

Helyzetük nem volt egyszerű, de a team és a Szervizkék többi tagja maximális szimpátiával, a sport iránti szeretetével dolgozott tovább.

Újabb versenyek, újabb műszaki hibák következtek, de ezért a team nem haragudott. A tanulóévet meg kell fizetni nyugtató injekciót küldte be saját magának. Közben, Főszervizkék a Gazdatörp barátunkat is a menybe emelte, hangoztatva annak nagyvonalúságát.



# SZERVÍZKÉKRŐL

S bár a verseny feladás tekintetében az utolsó futam előtt 3:1-re vezetett a technika, még minden rendbenlévőnek tűnt a team és a Szervízkek körül.

Igaz Főszervízkek főbenjáró bünt követett el, mivel a versenyautót utcai autózásnak vetette alá, sőt Hókuszpók hazájában küldözte az autót. Hogy, hogy nem az első lökhárító halálába került ez a kis kaland. A team azonnal feltalálta magát s ahelyett, hogy versenyzője farkasordítással intézte volna el a dolgot szerzett egy másik lökhárítót.

Bekövetkezett az utolsó verseny is, ahol a team, a Szervízkek lelkes tagjai által tökéletesen felkészített autóval a kategória harmadik helyén végzett. Igaz Hókuszpók a teamre változatlanul üveges szemekkel nézve, mosolyogva, hátába kést szúrva settenkedett a verseny körül.

A szezonzárás után a team lázas munkába kezdett a következő év felépítéséért. Hupikék Szervízkek viszont folyamatosan injekciókat kaptak a Legénytörptől. Írnom sem kell mondva problémákat kezdett el feszegetni melyre, a piti-áner szó sem kellő kifejezés.

A Hupikék Raktörpje eközben úgy döntött, hogy a szezonban karcolásmentesen küzdő autót barátjával városnézésre viszi. Ilyet még versenyautó nem látott, de amit érzett sem tette zsebre, amikor a "szakszerű" használat közben féltengelye kettétört egy járdaszélen, majd a viszkókuplungja megadta magát. A teamsofőrnek és tagjainak a szíve majd le szakadt, de úgy gondolták - már csak becsületből is - napokon belül a Hupikék Szervízkek kijavítják törpjük által okozott hibát. Ez bizony nem következett be, annál inkább kezdett beérni gyümölcse a furkálódzók munkájának.

Most már a Főszervízkek élete párján is érezhető volt, hogy a magyarországi autósport nem kánaán, a sportsikerekért, a reklámért szorgalmas munkával kell fizetni. Ez pedig nem illik egy jobbvilági irányvonalhoz. S mint lenni szokott - nők már háborút is döntöttek el - egy gyenge akarató Törpfőnököt nem volt nehéz hanyatlókní.

A mese pikantériája akkor csúcsonyodott ki, amikor a team versenyzője találkozott a Hupikék Szervízkek tagjaival. A Törptörzstagok mind-mind éreztették szimpátiájukat, csakhogy egyik szemük mindig azt figyelte kenyéradó Főszervízkek gazdájuk észreveszi-e, a team iránt táplált érzelmeiket.

E közben a Hupikék Szervízkek Főtörpje időhúzó taktikába kezdett s a team felé különböző feltételeket szabott a '93-as versenyzéssel kapcsolatban.

Hol volt, hol nem volt ekkor már a szeződés és az adott szó. Azaz az ötös szobában (a Hupikék Szervízkek híres tárgyalójában) négy szemközt mindig elismerte Főszervízkek, hogy az autó közös, azonban szegény Gazdatörpre utalva súlyos pénzhilány miatt ez évben nem vállalja a versenyztetést. Még arra sem áttalott hivatkozni, hogy a csapat szerelői sem vállalják a sporttal járó munkát. Ehhez képest a teamhez időközben jöttek a hírek. Mint megcsalt feleség kapta a team a félin-formációkat arról, hogy a Főszervízkek árulja az autót, mignem kiderült, hogy autójával nemcsak a team, hanem üvegeszemű Hókuszpók barátunk, vagy annak bágyadtarcu leszármazottja, és a Törpfőnök mint kinevezett navigátor jelentkezett a Salgó Kupára.

A team ekkor elérkezettnek látta a pillanatot, hogy Gazdatörp "barátjával" beszélje meg a közeljövő eseményeit. Ő azonban sem a telefonra, sem a telefaxra nem válaszolt. A Törpfőnök azt kérte, hogy a team peres úton érvényesítse jogait.

A mesének lassan vége, hiszen a team már sok mindent megoldott, azonban egy szerződéssel a hónap alatt nem valószínű, hogy átveszik őket a Salgó Rallye gépátvételén. Maradt a Törpfőnök által javasolt meccs, mely megvilágítja - ha van áram - az igazságot.

Erről folyamatosan tudósítjuk barátainkat, olvasóinkat.

# HÍREK \* HÍREK \* HÍREK

Halvány reményt keltő javulás állott be az elmúlt napokban Dr. Tandari János Ferjancz Attila navigátorának állapotában. A több mint három hetes kómából visszatért, sőt egy versenyautót is lerajzolt már, de tarós javulásra, gyógyulásra még hosszú ideig várnunk kell. A versenyautóban Tóth Csaba helyettesíti felépüléséig.

Ferjancz Attila új versenyautója, a Németországban készülő Ford alighanem csak az idénynyitó utánra készül el, így könnyen meglehet, hogy a sokszoros bajnok nem tud elindulni a Mogürt Salgó rallye-n.

Dudás KOKO Gyula is csak az utolsó percben jut hozzá új versenyautójához a Nissanhoz, amelyet Angliában készítenek fel a Magyar Bajnoki Versenyekre. Érdekes, hogy készüljön bár egy versenyautó a világ bármely pontján szinte csak a rajt pillanatában lesz kész. Ha egyáltalán kész lesz.

Ranga László és Büki Ernő Lancia Integráléja ugyanis szintén csak másodpercekkel a Salgó Rallye előtt érkezik Magyarországra az olasz műhelyből, így aztán Ranga csak a versenyen tud majd beülni először az új rakétába.

Nigel Mansell, miután 250-es tempóval nekiment a falnak az Indy autók Phoenix-i edzésén, nem kímélte magát. - Csak a saját butaságomnak köszönhettem ezt a kicsúszást, még szerencse, hogy nagyobb baj nem lett belőle. Az orvosok

kisebb agyrázkódást és zúzódásokat állapítottak meg nála, tehát semmi komolyat, a versenyen azonban nem engedték elindulni.

Sérvműtéten esett át Maruzsi László, az ötszörös magyar rallycross bajnok, de néhány nappal az operáció után, már újra autóba ült. Egyenlőre jobb híján saját utcai Toyota Celicájába.

Szeptemberre halasztották a Siófokra tervezett nemzetközi autóbusz találkozót az AMI-t. A szervezés egyik oszlopának számító busz ugyanis nem állt a helyzet magaslatán, így alig néhány autóbusz jött volna össze az április végi jemborira. Ezért a szervezők teljesen új munkába fogtak a szeptember végi siker érdekében.

Elképzelhető, hogy Walter Rhöl a kétszeres rallye világbajnok meglátogatja a Mogürt Salgó Rallyet. A szakág vezetői ugyanis reménykednek abban, hogy a Magyarországot különben kedvelő nagyszerű autóversenyző eleget tesz meghívásuknak.

Megérkezett az egyik nagy esélyes, ifj. Tóth János versenyautója, ami a hírek szerint új mitfahrerrel, de a tavalyi, teljesen felújított autóval áll rajthoz a Mogürt Salgó Rallye-n.

Az a hír járja, hogy a Topor Kálmán Audijával is kipróbálja a Gold Eagle termékeit a Mogürt Rallye-n. Tapasztalatairól következő számunkban beszámolunk.



# Egy új lehetőség: Carat Club

A CARAT CONSULTING CLUB 1992. május végén alakult Budapesten, teljes egészében hazai tőkével és magyar szervezőgárdával. Célunk az egész gazdaságra kiterjedő üzleti rendszer kialakítása, mely szolgáltatásaival felpezsdíti és szervezi a gazdaságot, közelebb hozza a piacot mind a termelőhöz, mind a kereskedőhöz, mind a fogyasztóhoz. A C.C.C. annak a két, ősidőktől létező igénynek a megvalósításához kíván keretet adni, amit tömören így fogalmazhatnánk meg: a vevő olcsón szeretne vásárolni, a kereskedő minél több törzsvásárló útján szeretné forgalmát növelni.

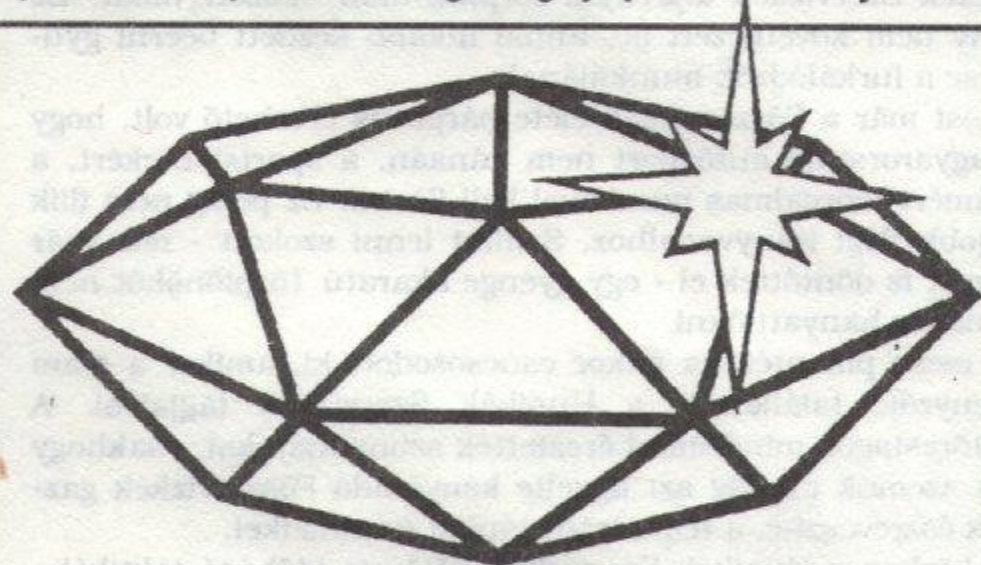
A C.C.C. által biztosított lehetőségek természetesen ennél többértűbbek, hiszen egy időben célozzák meg a vevőkör bővülését, a törzsvásárlókör kialakításával a bevételek növelését, az üzleti kapcsolatok kiszélesítését és elmélyítését, a költségek csökkentését, a célzott és hatékony reklám alkalmazását.

Klubunk az alábbi lehetőségeket kínálja tagjai számára: A klubnak pártolótagja lehet minden olyan vállalkozó, illetve vállalkozó szervezet, aki saját üzleti sikereit figyelembe véve vállalja, hogy a C.C.C. rendes tagjai számára az általa értékesített áruk, illetve szolgáltatások megvásárlása esetén valamilyen kedvezményt biztosít. A kedvezmény formáját és mértékét a pártoló klubtag határozza meg. Ezzel a pártoló tag elfogadó helyé válik. Az általa kínált kedvezményeket a klub rendes tagjai vehetik igénybe.

Ennek fejében a pártoló klubtag egy éven keresztül megkapja a C.C.C. nemzetközi bulletinjét, és neve, cégreklámja bekerül a bulletin Elfogadó helyek jegyzéke c. mellékletébe. Klubunk jogi és pénzügyi felügyeletét ellátó BOSS MC. Kft. megküldi a költségként elszámolható számlát a tagdíj befizetéséről, valamint a C.C.C. dekoratív *emblémáját*, melyet a pártoló klubtag üzletében jól látható helyen köteles elhelyezni. Reklámlehetőségeket biztosítunk a bulletinben 20%, a CLASH FLOW gazdasági magazinban 5%, a Danubius rádióban, a Juventus rádióban, és a Falu TV-ben, valamint a klubtag városi televíziókban, kábelrádiókban, megyei lapokban 3-50% kedvezménnyel reklámozhat. A pártoló klubtag 5% kedvezménnyel bérelhet hangpostafiókot, melyen keresztül a klub által kizárólagos joggal működtetett újabb médiához juthat, és szerény költséggel megsokszorozhatja telefonvonalai számát.

Tel.: 137-0032 Az egyéni klubkártya tulajdonosa élete végéig korlátozás nélkül veheti igénybe az elfogadó helyek által biztosított kedvezményeket. Az elfogadó helyek kínálata már ma is felöleli a kereskedelem és a szolgáltatás teljes szféráját: a virágbolttól az ABC-áruházakon keresztül, a ruházati, divatcikk, műszaki és vegyiáru kereskedelmen keresztül a kisiparos szolgáltatásokon: cipész, fodrász, szabó, optikus, vésnök, ötvös, taxis és fuvarozókon át az orvos, ügyvéd, közgazdász szolgáltatásokig. A megtakarítá-

sok mértéke így évente akár több 10 ezer forintot is meghaladhat. Csupán a lehetőség kihasználásával megtérülhet az örökös klubtagsági kártya ára. A klubtagnak a klub rendezvényein (szemináriumok, tanfolyamok, üzleti találkozók, termék- és szolgáltatás bemutatók) módja nyílik üzleti kapcsolatok teremtésére és elmélyítésére. A klubtag rendelkezésére áll a klub ingyenes diszpécser szolgálata, élhet a kedvezményes egészségmegőrző és gyógyító szolgáltatásaink adta lehetőségekkel, jogosult a hirdetési és reklámkedvezmények teljes körét igénybe venni. A klubtag és családja rendelkezésére áll a Carat szabadidő centrum minden exkluzív szolgáltatása (tenisz squash, szauna, szolárium, biliárd, asztalitenisz stb.) rendkívül kedvező áron. Rendszeresen biztosítunk egyedülálló kedvezményekkel utazási és üdülési (akár örökös üdülési jogot is a Club Colombo hálózatán keresztül 300 DEM engedménnyel) lehetőségeket a világ legszebb üdülőhelyein. Hosszútávú munkalehetőségeket kínálunk magas jövedelemmel és kiemelkedő karrier lehetőségekkel, állandó képzéssel, folyamatos segítségnyújtással. **folyt. köv.**



## CARAT

### CONSULTING CLUB

### Partner a sikerhez

Kapcsolatok az üzletben  
és a magánéletben  
Érdeklődni lehet:

1052 Budapest, Bécsi u. 5.  
III/4.

Tel: 137-0032



# HALOTTAK SZABADSÁGON

részletek Dávid Sándor nagy sikert aratott könyvéből

## II. fejezet: Forma 1

"Mester úr" ötlete volt, hogy menjünk Zeltwegbe (1974), mert ideje már Forma 1-et látnunk. Jackie Stewart és Emerson Fittipaldi évei voltak ezek, a második "repülő skót"-nak nagy híre volt nálunk, látni azonban nemigen látta még senki versenyben. Én sem, miután hetvenhárom végén visszavonult. Fittipaldi viszont - szerencsémre - igen.

Ma is emlékszem egy vér-fagyasztó pillanatra, amikor Knézy Jenő autogramot kért tőle első közvetítésünk idején. Fittipaldi akkor már a Coperscarral kínlódott (persze több millió dollárért) és a brazil építésű gép az istennek se akart elég gyorsan menni az edzésen. Kijött vele a boxba, kiszállt, és éktelelen ordítózásba kezdett a szerelőkkel, üvöltött az egész csapat. Jenő, kitűnő érzéssel, éppen ezt a pillanatot választotta ki, hogy odalépjen hozzá hátulról és megbökögetve a vállát oda nyújtsa neki a műsorfüzetet.:

- Egy aláírást, ha lenne szíves.

No, ez most megöli Jenőt - futott át rajtam a gondolat, és már azt néztem, merre tágasabb. De nem esett le a csillár. Fittipaldi odafordult, egy pillanat alatt fölmérte a helyzetet, egy világfi széles mosolyával aláírta a füzetet, még bólintott is köszönőleg, aztán visszafordult, és - ordított tovább.

Most viszont, hogy szóba került a neve próbálom vissza idézni az első, no nem találkozást, hiszen azt nem lehetett még annak nevezni, hanem az első alkalmat, hogy láttam versenyezni. Nézegettem annak a zeltwegi versenynek a rajtsorrendjét és elkalandozik a szemem, elkalandoznak a gondolataim. Hányan elmentek már!

Clay Regazzoni, a nagy Rega. Róla még hosszabban is szólok majd. Deréktól

lefelé béna, tolószékben járja a versenyeket.

Egyik legelső élménye különben s talán a legkedvesebb Brambillához fűződik. Vittorio soha nem volt igazán menő, amolyan őstehetségűbelebaláznak tartottam mindig. Állandóan esett kelt, nem is emlékszem olyan versenyre, amelyen már az edzésen ne darukocsi hozta-cipelte volna Brambilla porrá törött autóját. Már többen gyanakodni kezdtünk, hogy nem azért törte-e ilyen szorgalmasan az autókat, mert így mindig tuti fényképet, reklámot kap az újságokban?!

És akkor 1975-ben Zeltwegben abban a pokoli esőben, ahol végül is a felénél le kellett lőni a versenyt. Vittorio Brambilla megélte élete nagy pillanatát: - győzött. Megnyerte élete első és egyetlen Grand Prix-ét. Senki nem tudott és senki nem mert olyan gyorsan menni az itéletidőben, mint ő. Ő is így érezhette. Amikor ugyanis leintették a versenyt a célegyenes elején Brambilla örömeiben minkét kezével boldogan a levegőbe csapott és ebben a pillanatban az irányítás nélkül maradt autó, mint a bűgőcsiga pörögni kezdett vagy 200 km.-es se-

beséggel haladva még előre. Ott álltam sokadmagammal a pálya szélén és a szívem szorult össze, mert ha ütközik, a betonfalnak megy és vége. De Brambilla hihetetlen lélekjelenléttel úrrá tudott lenni az autón, lassította a pörgést és tartotta az irányt egészen amíg az emelkedő végül meg nem állította a kocsit.

Azt persze, hogy "Vittorio a rettenetesről" mi a vélemény csak sokkal később tudtuk meg. Például hogy Fittipaldiék eljártak a FIA-nál és a CSI-nél és követelték, hogy Brambillát vessék orvosi vizsgálat alá, mérjék meg a reakcióit, mert szerintük reflexe egyáltalán nincs. "Egyszer az egyik roncsból nem kellene kiséglíteni - vélte Wilson Fittipaldi - hanem kiszerezni a féket, követ kötni a nyakára, aztán had nyomja a gázt, míg a pokolba nem jut". Kétségtelen, hogy nem lehetett álom Brambillával egy mezőnyben autózni, mondjuk esőben. A Zeltwegi verseny után ezt nyilatkozta Vittorio: - Nagyszerűen éreztem magam! Tőlem tarthatott volna a verseny, ameddig akar.

Akkoriban még egészen új volt az Österreichring, első évét élte és a Hella kanyar a



A legendás Fittipaldi

célegyenes végén beláthatatlanul egy nagyon gyors jobb kanyar volt csupán. A rendkívül gyors pálya ette az első gumikat. Wilson Fittipaldi az első edzésen a Rindt kanyarban, a célegyenes bejáratánál bukott, eszméletlenül szállították helikopterrel (134 perc) a kórházba, szerencséje volt csak két ujjja törött.

Ezzel még nem fejeződött be a bukások sorozata. Mark Donohue, a "Csendes amerikai" a célegyenes végén mintegy 260 km/ó sebességgel érkezett a jobb kanyarba, amikor a bal első kereke szétment. A March mint egy bomba vágódott a szalagkorlátnak, aztán a majomfogó hálónak - közben halálos sebet ejtve egy pályabíróra. Donohue, aki semmilyen látható sérülést nem szenvedett, amikor kiszédtek az autóból, tanácstalan volt:

- Fogalmam sincs mi lehetett, úgy jött, mit a villámcsapás - mondta.

- Gumidefekt.

- Így már értem.

Azt senki nem gondolta még ekkor, hogy a fejében már növekszik a vérömleny, mely az ütközéskor megpatlant érből kapja az utánpótlást.

- Elég fájt a fejem - mondta Donohue - ha lehet, segítsenek rajta - már a mentőkocsiban feküdt. Egyébként minden vizsgálati eredmény negatív lett, az orvosok megnyugodtak, Penskének a következő távirat ment: "Mark balesetet szenvedett, de semmi baj, minden o.k." Mert tudott dolog, hogy a következő évben komoly tervei vannak a Penskével. A helikopteren már kezdett kiderülni, hogy baj van, később pedig Mark elvesztette az eszméletét, és nem is nyerte többé vissza. Agyának bal féltekéjében a megpatlant erek következtében kiömlő vér a halálát okozta. Három napig küzdöttek az orvosok az életéért, hiába.

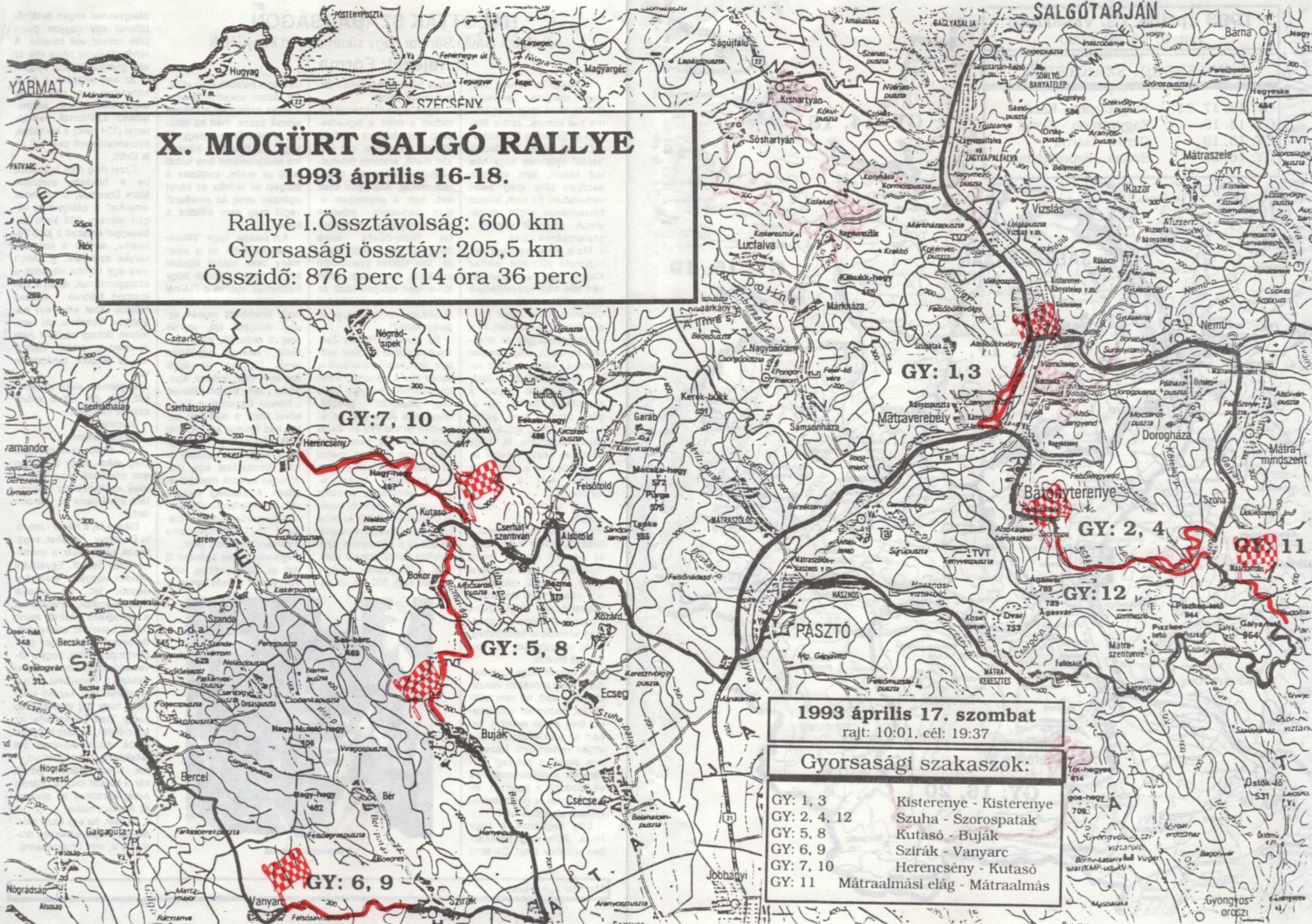
Az élet, ha egy kicsit neki durálja magát véresebb drámákat ír, mint Shakespeare.



# X. MOGÜRT SALGÓ RALLYE

1993 április 16-18.

Rallye I. Össztávolság: 600 km  
Gyorsasági ösztáv: 205,5 km  
Összidő: 876 perc (14 óra 36 perc)



GY: 1, 3

GY: 7, 10

GY: 2, 4

GY: 11

GY: 12

GY: 5, 8

GY: 6, 9

1993 április 17. szombat  
rajt: 10:01, cél: 19:37

### Gyorsasági szakaszok:

- |              |                               |
|--------------|-------------------------------|
| GY: 1, 3     | Kisterenye - Kisterenye       |
| GY: 2, 4, 12 | Szuha - Szorospatak           |
| GY: 5, 8     | Kutasó - Buják                |
| GY: 6, 9     | Szirák - Vanyarc              |
| GY: 7, 10    | Herencsény - Kutasó           |
| GY: 11       | Mátraalmási elág - Mátraalmás |

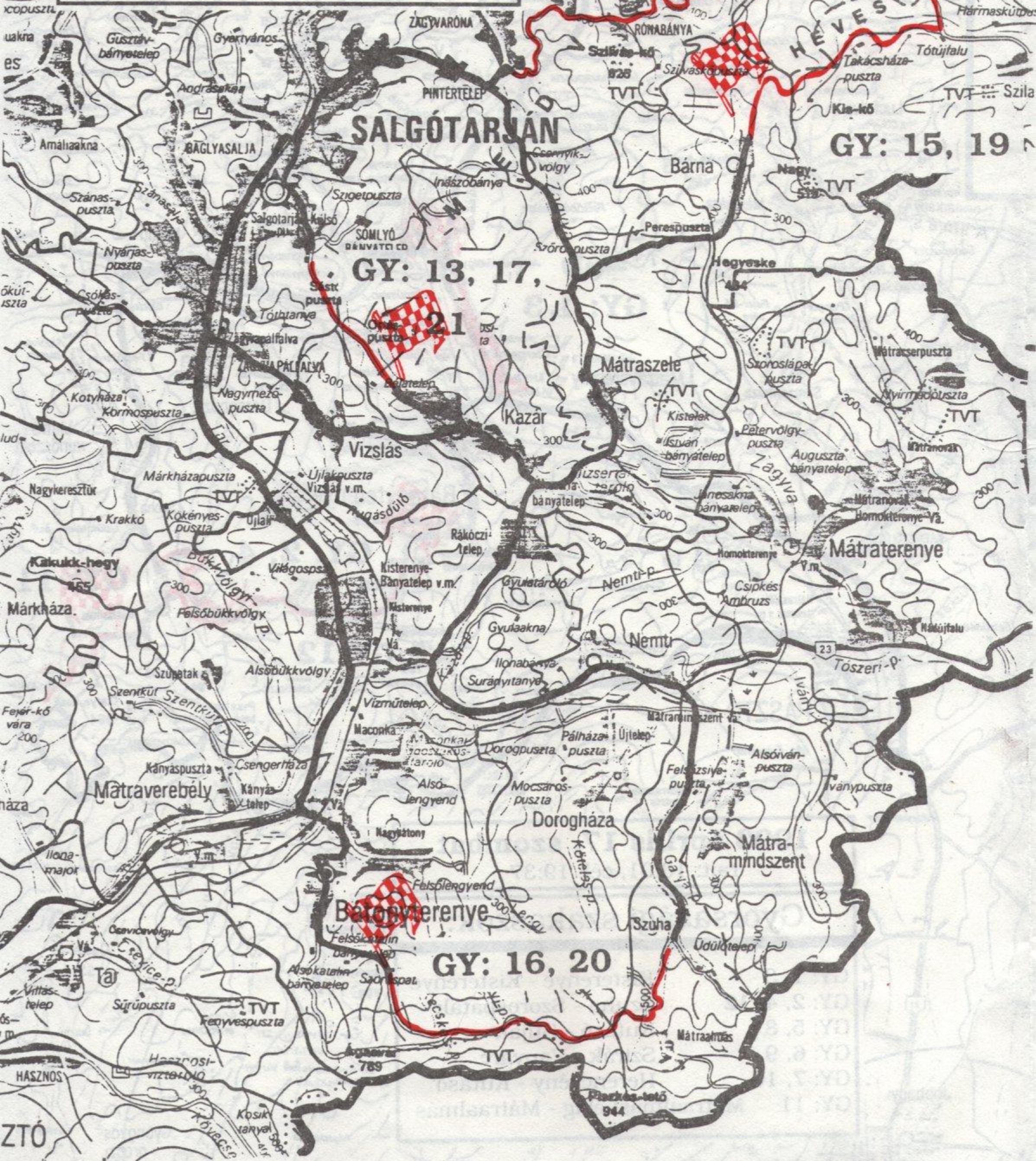


1993 április 18. vasárnap

rajt: 07:00, cél:12:00

Gyorsasági szakaszok:

- |                |                     |
|----------------|---------------------|
| GY: 13, 17, 21 | Salgótarján - Kazár |
| GY: 14, 18.    | Zagyvarózna - Cered |
| GY: 15, 19     | Cered - Bárna       |
| GY: 16, 20     | Szuha - Szorospaták |





## X. MOGÜRT-SALGÓ RALLYE NEVEZÉSI LISTA RALLYE I. OSZTÁLY

1. Ranga László - Büki Ernő	A/10	Lancia Integrale	59. Várkonyi Sz. - Lichtblau Z.	N/4	Opel Kadett GSI
2. Ferjancz Attila - Tóth Csaba	A/10	Ford Escort CW	60. Rádli József - Királyvári K.	N/4	Opel Kadett GSI
3. Ifj. Tóth János - Papp György	A/10	Toyota Celica	61. Kiss Attila - Végh Zoltán	A/8	Lada 2107
4. Dudás Gyula - Gábor János	A/10	Nissan Pulsar	62. Kiss László - Bedő Miklós	A/8	Lada 2107
5. Maksa Imre - Vass Norbert	A/10	Toyota Celica	63. Veszprémi Barna - Veszpréminé D. É.	A/8	Peugeot 205 GTI
6. Tóth Ferenc - Csökő Zoltán	A/9	VW Golf GTI	64. Csángó Ferenc - Dr. Varga Attila	A/8	Lada 2107
7. Faragó Szabó András - Rack György	A/10	Lancia Delta I	65. Vojcsik Ferenc - Kovács György	A/8	Lada 2107
8. Érdi Tibor - Varga István	N/5	Mazda 323 Turbo	66. Varga Zoltán - Péntes László	A/8	Lada 2107
9. Garami Zoltán - Szávolovits L.	N/5	Mazda 323 Turbo	67. Németh Gyula - Szokol Péter	A/8	Lada 2107
10. Maruzsi László - Szigetvári Mátyás	N/5	Ford Sierra CW	68. Fehér István - Varga Zsolt	A/8	Lada 2107
13. Topor Kálmán - Horváth Károly	A/10	Audi Quattro	69. Dara Gábor - Steiner Zoltán	A/8	Lada 2107
14. Lajtai Zsolt - Kiss Ernő	N/5	Toyota Celica	70. Héder Lajos - Héder Gyula	A/8	Lada 2107
15. Horner - Görög	N/5	Lancia Delta I	71. Dékány Sándor - Lukács Ferenc	A/8	Lada 2107
16. Farkas János - Új Gyula	N/5	Audi	72. Görög Péter - Penderik László	A/8	Lada 2107
17. Varga András - Birkner Gábor	A/10	Mitsubishi Galant	73. Matics Mihály - Hegyi Roland	A/8	Lada 2107
18. Selmeczi György - Jutassy József	N/5	Toyota Celica	74. Réthey Zsolt - Réthey Tibor	A/8	Lada 2107
19. Dr. Konta Imre - Ádám Bicskei F.	N/5	Audi S-2 Coupe	75. Pazsitka István - Günter József	A/8	Lada 2107
20. Castellitz P. - Steuer Andreas	A N/5	Mazda 323 Turbo	76. Németh Zsolt - Szőri Attila	A/8	Lada 2107
23. Tóth Mihály - Házi József	N/5	Ford Escort CW	77. Balatonyi Árpád - Németh Sz. Péter	A/7	Lada 2105
24. Pál László - Czizla Lajos	A/10	Lancia Delta	78. Dudinszky I. - Tóth B. Zsolt	A/7	Suzuki Swift GTI
25. Vizin László - Gönczi László	N/5	Lancia Delta	79. Danyikó Károly - Mosonyi Zsolt	A/7	Lada 2105
26. Hideg János - Kecskeméti Zoltán	A/10	BMW 325 IX	80. Tisza Andor - Nagy István	A/7	Lada 2105
27. Hubert István - Jászfalussy Gyula	N/5	Ford CW	81. Dibusz László - Lucenkó Péter	A/7	Lada 2105
28. Oroszlán László - Oroszlán Tibor	N/5	Mitsubishi VR 4	82. Seregélyes S. - Harasztli Gábor	A/7	Lada 2105
29. Dr. Csermely Gyula -	N/5	Ford Escort CW	83. Pék László - Magyar József	A/7	Suzuki Swift GTI
30. Turi Tamás - Tóth Imre	N/5	Mazda 323 Turbo	84. Paládi Zsolt - Kulcsár István	A/7	Lada 2105
33. Koch Gábor - Hoffer Barnabás	N/4	Opel Astra	85. Malcsovszky L. - Németh István	A/7	Skoda Favorit
34. Kós István - Gyurcsik Tibor	A/9	Opel Kadett GSI	86. Farkas Gábor - Szabó Gábor	A/7	Lada 2105
35. Valcsics László - Zöldhegyi Gábor	N/5	Ford Sierra CW	87. Raush Tibor	A/7	Lada 2105
36. Keszler Mátyás - Bertalan Gábor	N/5	Toyota Celica	88. Kovács Enikő - Kása Ferenc	A/7	Suzuki Swift GTI
37. Sommerbauer E. - Stark Peter A	N/4	Renault Clio	89. Csüllög Zsolt	A/7	Lada 2108
38. Bögös Sándor - Mohácsi László	A/10	Renault R5 GT	91. Szojka Ferenc - Soproni Ferenc	N/3	Toyota Corolla B
39. Szabó Gergely - Takács Attila	N/5	Lancia Delta	92. Martin László - Dr. Izsák Attila	N/+	Peugeot 205 GTI
40. Gerencsér Tibor - Mészáros Sándor	N/4	Opel Kadett GSI	93. Fischer Ákos - Heteyi István	N/3	Toyota Corolla
43. Orosz Sándor - Szaniszló Imre	N/4	Opel Kadett GSI	94. Dr. Kapitány L. - Kapitány Zoltán	N/3	Ford Escort XR
44. Keill József - Molnár Attila	A/7	Suzuki Swift GTI	95. Ficza Ferenc - Hágen Zoltán	N/3	Peugeot 205 GTI
45. Darin János - Szabó Gyula	N/5	Toyota Celica	96. Halász Dezső - Atrakocsi I.	N/3	Peugeot 205 GTI
46. Pap Pál - Markwart Péter	N/5	Lancia Delta	97. Nyitrai József - Kis Róbert	N/3	Lada 2109
47. Szádeczky K. - Bereczky János	A/8	Peugeot 205 GTI	98. Nándori János - Richter György	N/3	Toyota Corolla
48. Bodnár Ákos - Lehócz János	A/9	Opel Kadett GSI	99. Nagy Zoltán - Jekli József	N/3	Toyota Corolla
49. Vass István - Honck András	A/9	Opel Manta GT	100. Ördög Miklós - Takács Árpád	N/3	Ford Escort XR
50. Terxler Zoltán - Herr Mátyás	A/10	VW Golf	101. Boldog Zoltán - Kiss Tibor	N/3	Alfa Romeo 33
53. Radó István - Sági Ferenc	N/5	Lancia Delta	102. Takácsy Pál - Kiss István	N/2	Suzuki Swift GTI
54. Mészáros Gábor - Jakab László	N/5	Lancia Delta	103. Grózli Attila - Grózli László	N/2	Suzuki Swift GTI
55. Török Péter - Ferdinánd	N/5	Nissan Sunny GT	104. Hényel Gyula - Táborszki Attila	N/2	Suzuki Swift GTI
56. Hostnik József - Hámori Gábor	N/5	Ford Escort CW	105. Mérey Lajos - Prókay Béla	N/2	Suzuki Swift GTI
57. Tóth István - Nagy János	N/4	Opel Kadett GSI	106. Szabó Csaba - Csoknyai Attila	N/2	Suzuki Swift GTI
58. Szorcsik László - Agócs Tamás	N/4	Opel Kadett GSI	107. Szilágyi János - Kis Péter	N/2	Suzuki Swift GTI
			108. Leffer Csaba - Kinszki István	N/2	Suzuki Swift GTI
			109. Szabó György - Tóth Tibor	A/6	Trabant 601
			110. Harsányi Attila - Borbély Gyögy	A/6	Trabant 601



**GOLDEAGLE**

**Kiváló  
szilikonos  
fékolaj**

**GOLDEAGLE**



Megfelel a DOT5 kivánalmainak. Maximális fékfelhajtást ad, magas és alacsony hőmérsékleten (-40 C-tól egészen +285 C-ig.) Nem fogadja be a vizet, amellyel alacsonyabb lenne a forráspontja, mint a DOT4 fékolajoké és korróziót okozhatnak. Növeli a fékrendszer élettartamát. Nem károsítja a festett részeket. Mindenféle gépkocsi fékrendszeréhez használható és az azokban használt fékolajokkal keverhető.



A KLASZSIKUS ÓDAKÖLTÉS NAGY MAGYAR MESTERE	ÉRZÉK-SZER-VEKŐL EREDO JEL	KÖRÖM-MEL KAPAR	ELLEN-ÉRTÉKET FEL-TÜNTETŐ	SZEMÉ-LYED	OSZTRÁK ÁRUHÁZ-LÁNC	AZ ERŐ-SEBB NEM TAGJA	NÉHA TANO!	FATIA ... (JÓKAI REGÉNY-HÓSE)	OXIGÉN	KÁRTYA-LETÉT	BECÉ-ZETT ELEMÉR	OLASZ ENEKES-NŐ V. (ANGE-LICA)	MENNYI-RE NÖVELI A MOTOR ÉLET-TARTÁ-MÁT?
KI A TERMÉK FORGAL-MAZÓJA?								LENGYEL FOLYÓ NYÉL KÖZEPE!					
GÁRD-ONYI GÉZA MŰVE									FORMA AIR INDIA				
HORVÁT VÁROS				MISTER-ROY. STANNUM			FRANCIA EGYEN-LŐSÉG! ELŐD						
KETTÉ-WÁLÓ					FONTOSS-DEL			SPANYOL FOLYÓ! TRÍCIUM				AUTONÓM TERÜLET HATÁR-RAG	
ELLEN-FORRA-DALOMRA HAJLÓ									... HOL - GERSSON (MESE-HÓS)				
BERLIN HATÁRAI?		ÖSSZE-FÜGGÉS VAN ILYEN		<b>TRIBOLIN</b>						GYOM-NÖVÉNY			
KLASSZI-KUS ÉN									KRESZ-TÁBLA FELIRATA		TILTÓSZÓ	KOVA-PALA	
RÉSZES-RAG		ÜRES SÍN!	BECÉ-ZETT MÁRIA	HATÁRO-ZOTT NÉVELŐ	KINAI TERÜLET-MÉRTEK	NÉPIES HOSSZ-MÉRTEK	ÁLNEVE LUKÁCS PÁL V. (MÁTE)	PAGINA	AGYAG-MÁRGÁ-RÉTEG TITKOS RÉSZ!				
OLASZ ENEKES												EGYE! FÉRFINEV	
FÜVÖKA-PORLASZ-TÓCSÓ				HATALOM GYAKOR-LÁSA IDE-SZÁLLIT									
... KE-ZEKELI!		INDU-LATSZÓ TŰZ SZÉLE!			ALUMINI-UM, DEU-TERIUM CAK RÉSZEI!				PAMUT - SZÖVET KÖZÉPEN GYÉR!				
ANGOL FELKELÉS VEZÉRE (ROBERT)			KURUC BRIGÁ-DEROS (LÁSZLÓ) SULFUR							LAKOMA			
MENNYIVEL CSÜKKENTI AZ ÜZEMANYAG-FOGYASZTÁST?													SZINTÉN NE

## A II. éf. 1. szám megfejtései:

A Gold Eagle legnevesebb felhasználói:

Honda, Kawasaki, Volkswagen Ennyi helyen működik saját értékesítési hálózata:

harmincegy

A Gold Eagle jelentése:

Arany Sas

### Nyerteseink:

Kovács Olga 1132 Budapest, Balzac u. 44.

Polgár Patrícia 1141

Budapest, Jeszenák J. u. 32.

Kelemen Nándor 1025

Budapest, Kőhegy u. 4.

Nagy Ottó Kiskőrös,

Petőfi S. u. 17.

Nyerteseinknek Gold Eagle ajándékcsomagot küldünk.

## Egyedülálló szolgáltatásaival áll az Önök rendelkezésére az AUTOPENTA AUTÓALKATRÉSZ KERESKEDELMI KFT.

- Eredeti és utángyártott alkatrészek széleskörű választéka nyugati és japán gyártmányú autókhoz, a biztosítók által elfogadott áron
- Szélvédők a legkedvezőbb áron - készletkihelyezéssel is
- A hét minden munkanapján árubeszállítás, gyorsszolgálat
- Szerződött partnereinknek kiemelt kedvezmények
- Budapesten ingyenes, vidéken önköltséges házhoz szállítás
- Nemzetközi és belföldi szállítmányozás és fuvarozás
- Budapest-München viszonylatban menetrendszerinti járatainkon magas szállítási díjkedvezmények.



1148 Budapest, Jerney u. 56. telefon: 252-7999 \* fax: 163-6835, 252-5861

LADA\*WARTBURG\*DACIA\*POLSKI  
FIAT\*SKODA TRABANT

és

NYUGATI ALKATRÉSZEK

10 - 50 % -os

árkedvezménnyel

KASZKADÓR AUTÓSBOLT

1158 Budapest Drégelyvár utca 64.

tel: 272 3351 fax: 149 0684

## TRANS-AM BT. AKCIÓ!

386 SX NOTEBOOK / 2 MBRAM / 40 MB HDD / 1.44 MB FDD / VGA kijelző / S / P / G PORT  
90.000 Ft + ÁFA  
UGYANITT MÁS SZÁMÍTÁSTECHNIKAI TERMÉKEK IS MEGVÁSÁROLHATÓK. VISZONTELADÓKNAK TOVÁBBI KEDVEZMÉNYEK.

TEL.: 06-60-29090, 185-6061(este)



# Megalakult az Autó-Ágó Rallye Club

Március 13.-a a hiedelemmel ellentétben nagyon is szerencsés és nagyszerű nap volt a rallye-sport rajongóinak.

Ugyanis a nagyszerű Marlboro tehetségkutató rallye rendezője a gödöllői Autó-Ágó, Hényel Gyula rallyeversenyző, a cég ügyvezető igazgatója és Barcza Zsolt újságíró vezetésével megalakította az Autó Ágó Rallye Clubot.

Az alakuló gyűlésre kb. hatvanan érkeztek az ország minden részéből, pl.: Nyíregyházáról, Debrecenből is, mit sem törődve a hosszú utazással, nagy sportszeretetről téve bizonyosságot. Ez megmutatta azt is, mennyire hiányzik egy olyan hely, ahol

pontos információkat lehet szerezni a versenyek időpontjáról, pontos helyéről, ahol az érdeklődők találkozhatnak a versenyzőkkel, kézzelfoghatóan közelkerülhetnek az autósporthoz, netán segítséget kaphatnak a kezdéshez. Hiszen a hasonló céllal 1992. nyarán alakult Maruzsi Team Baráti Körön kívül eddig ilyen lehetőség nem létezett.

E hiányt pótlandó hívták életre alapítói az új klubot. Az összeövetel első felében Hényel Gyula ismertette a klub terveit és lehetőségeit. Ezek közt szerepel vezetéstechnikai tanfolyam, navigátorképzés, házi verseny, EB és VB futamokra és termé-

szetesen hazai versenyekre is igény szerinti utazás szervezése valamint a tehetségkutató rallye nevezési díjából 20% kedvezmény biztosítása a klubtagok részére. Az ismertető után az ötletek és vélemények megbeszélése következett a vendéglátók által kínált pohár cola mellett. Majd a jelenlévők Hényel Gyula invitálására Isaszegre a Budapest Rallye egyik gyorsasági szakaszához zárandokoltak, ahol az Autó-Ágó 4 Mitsubishi Colt versenyautójával a gyakorlatban is megismerhették a rallye autózás örömeit. Ez rendkívül jó hangulatban zajlott, mivel bemelegítésként a klubtagok sárban elsüly-

lyedt autóit kellett kihúzni. Ezután végre felváltva mindenki boldogan körözhetett a Mitsubishikkal, de volt aki saját autójával is kipróbálta a pályát. A jövőben a Maruzsi Team Baráti kör és az új Autó-Ágó Rallye klub szorosan együttműködve szeretne tevékenykedni. Mindkettő célja, hogy minél szélesebb körben megismertesse, megszerettesse ezt a csodálatos sportot és minél hamarabb élményhez juttassa a már benzinnel beoltott rajongókat. Aki szeretne az Autó-Ágó Rallye Club tagja lenni, a következő címen jelentkezhet: Autó-Ágó Gödöllő 2100 Szabadság út 8/a. Tel.: 06-28-20043

## "6-6-ós támogatás az Autó és Motorsportért" Üdvözöljük!

Hogy mit? Hát az alapítványt, amely a magyarországi alapítói láz közepette végre először az autó és motorsportok támogatására jött létre.

Ha valaki, hát én jól tudom, hogy hányan és milyen lelkesen támogatják a hazai technikai sportokat, és íme egy hivatalos lehetőség, hogy az a sok néző, sportbarát, haver, komálós anyagilag is kifejezhesse - persze ha van miből - szeretét kedvenc sportja iránt.

Az új alapítvány neve "6-6-ós támogatás az Autó és Motorsportért" Alapítvány, amelyet tíz - a sportágaink jövőéért aggódó magánszemély hozott létre. Céljai között elsősorban a versenyek rendezésének támogatása, de a környezetvédelem, a biztonság és megsérült versenyzőkről való gondoskodás is szerepel.

Az Alapítvány keresi a cégszerű támogatókat is, de elsősorban magánemberekre számít. Kialakított egy ún. "Önsegélyező Kör" is, amely az Alapítvány támogatásának egy hálózati kiépítésen alapuló módszere.

A kezdeményezés már eddig is sok támogatóra talált. Közöttük a sportban ismert személyiségek járnak elől jó példával. Néhány ismertebb személy az autósport területéről a teljesség igénye nélkül: Dudás Gyula (KOKO), Cserkúti Öcsi, Zsembery Jenő, Ferjancz Attila, Mérey Lala, Móczár Péter, Csizmadia Gábor, Gergely Andris, Szántó Laci, és természetesen Szigetvári Matyi és jómagam is.

Újságunkban időnként helyet biztosítunk az Alapítvány híreinek, hogy mindenki érzékelhesse a támogatók nagy számát, az Alapítvány vagyoni helyzetét és kifizetett alapítványi támogatások nagyságát, helyét.

Íme az első adatok (az Alapítvány kuratóriumától kapott hivatalos tájékoztató alapján):

A hivatalos működés kezdete 1993 március 8.

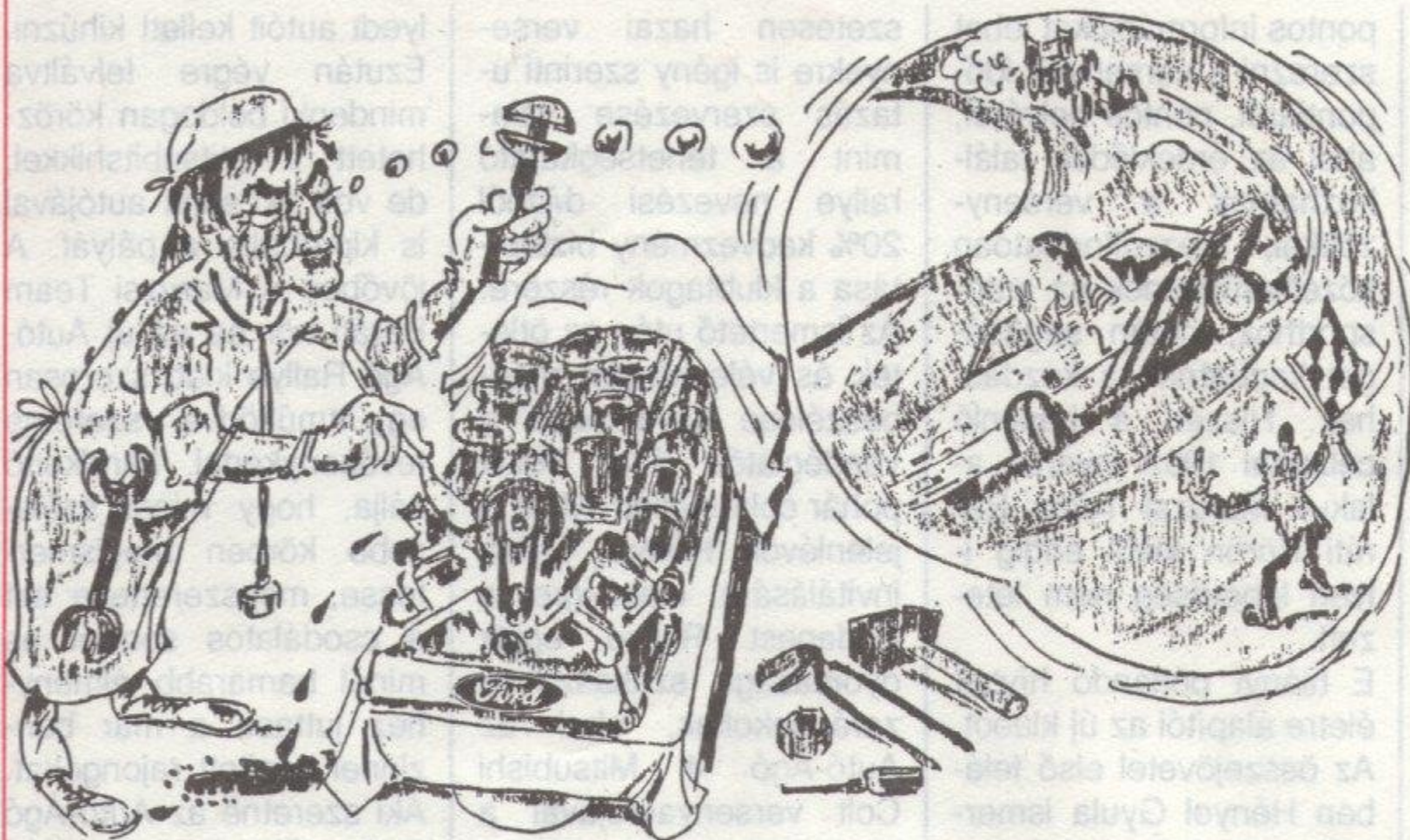
<b>Alapítói vagyon:</b>	<b>100.000.-</b>
<b>Támogatások az önsegélyező körön keresztül (182 támogató)</b>	<b>910.000.-</b>
<b>Szervezési kiadások és költségek:</b>	<b>-129.000.-</b>
<b>Alapítványi vagyon (1993 március 31.-i zárással):</b>	<b>881.000.-</b>

Az Alapítvány támogatásáért várhatóan 1993 második felében lehet először pályázni. A pályázati felhívásról mi is tájékoztajuk az érdeklődőket. Bármely további információ és tájékoztatás érdekében mindenki az Alapítvány Ügyfélszolgálati Irodájánál érdeklődhet a 164-0160-as telefonszámon.

*Maruzsi László*



Álmodozás az élet megrontója...



...mert kancsalul, festett egekbe néz

**Gyűjtse a karikatúrákat!**  
Előző számunkban megkezdtek egy karikatúra sorozat közlését, amelyet most a fenti rajzzal folytatunk. Amennyiben ebből a sorozatból Kedves Olvasónk tíz különböző darabot összegyűjt és azt beküldi a Maruzsi Team címére annak fejében egy évre szóló díjmentes tagsági igazolványt kap Baráti Körünkbe, továbbá egy Maruzsi Team felíratú trikót és matricát.

**Megelenik havonta**

**Felelős kiadó:**

Maruzsi Team

**Maruzsi László**

Szerkeszti a

szerkesztőbizottság

**Felelős szerkesztő:**

**Dávid Sándor**

Szerkesztőség:

1136 Budapest, Tátra u.  
23/b.

Telefon/fax: 149-0684

Tördelés: Maruzsi Team

**Nyomda:**

**ALEX BT.**

ISSN: 1216-1772

"CSÍPI A SZEMÜNKET"

**EURÓPÁBA MEGYÜNK?!**

I. évfolyam 10. számunkban indítottuk a fenti néven rovatunkat, melyben a magyarországi közlekedésben tapasztalható hibákra szeretnénk felhívni a figyelmet, a feleslegesen kidobott milliókra, a balesetveszélyes és városképrontoló helyekre, amelyek jártunkban-kelünkben útba esnek.

A cigarettával kapcsolatos elfogultságomat egy pillanatra sem rejtem véka alá hiszen a dohányfüstöt ki nem állhatom. A hamutartó bűzét, szemetét, egy utcán dohányzó nő látványát mindig is visszataszítónak tartottam. A minap egy újabb tuskét kaptam és úgy gondolom emellett már végképp nem lehet elmenni szó nélkül. Az egyik Üllői úti kereszteződésnél álltam a



piros lámpánál, amikor egy csillogó 124-es Mercedes blokkolt le mellettem. Ajtaja kivágódott, és vélhetően úgazdag sofőrje gyors mozdulattal ürítette ki teli hamutartóját az aszfalra. A lámpa közben zöldre váltott csupán annyi időm maradt, hogy megtapsoljam az eset főszereplőjét, aki ugyan észrevette magát, de ettől a szemete az úttesten, látványa pedig bennem és a körülöttem állókban is rossz emlékként maradt meg.

Úgy tűnik az Európába vezető út nemcsak a Bécs-Hegyeshalom főútvonal nagybevásárlási korszakának szégyenteljes múltjától nehézkes, "néhány" tucat hamutartó tartalma, menetközben kidobott csikk, szemét még utunkban áll.

*Maruzsi László*

**Legjobb úton jár, ha nálunk javítottat!**

**Valamennyi Honda típus, valamint nyugati és keleti típusok teljes körű javítását vállaljuk.**

**Szolgáltatásaink:**

- autójavítás,
- karosszériajavítás,
- fényezés,
- riasztó,

- antenna,
- rádiómagnó,
- rádiótelefonszerelés,
- motordiagnosztika,
- futóműbeállítás,

- garanciális javítás
- időszakos műszaki vizsga,
- használtautó értékesítés,
- kézi-gépi alsó és felső mosás,
- alkatrészek, autós cikkek eladása

**ZÖLDKÁRTYA**

Hétfőtől - csütörtökig 7 h - 16 h-ig

**ZÖLDKÁRTYA**

pénteken 7 h - 13 h-ig, állandó ügyfeleink részére

Cím: 1139 Budapest, Frangepán u. 46. tel/fax: 140-2378

**HONDA**

**EL-Royal Motor Service Kft.**