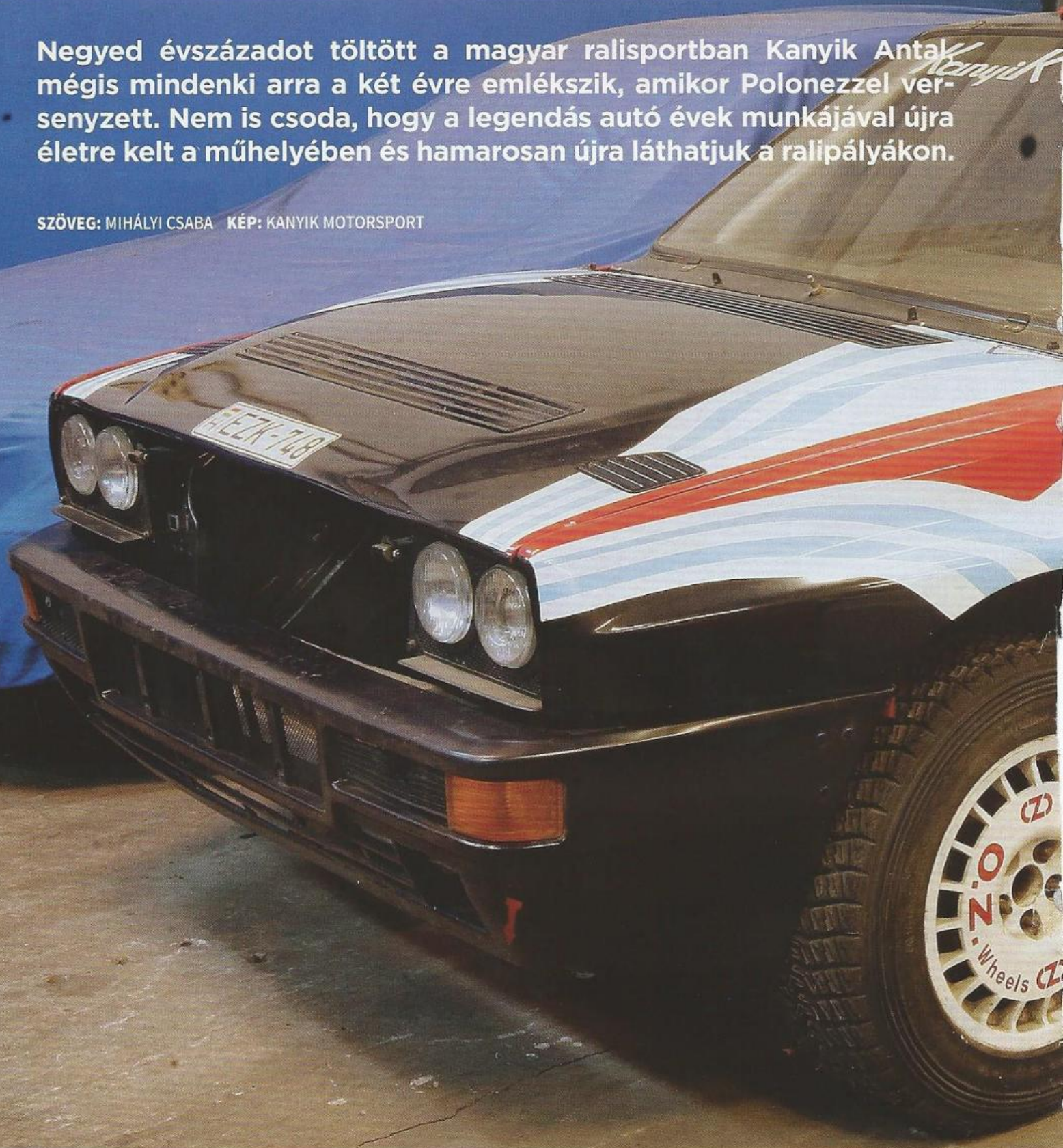


MEGKÉRDEZTÜK KANYIK ANTALT

Csak a Polonez, meg a Fiat és a Lancia

Negyed évszázadot töltött a magyar ralisportban Kanyik Antal, mégis mindenki arra a két évre emlékszik, amikor Polonezzal versenyzett. Nem is csoda, hogy a legendás autó évek munkájával újra életre kelt a műhelyében és hamarosan újra láthatjuk a ralipályákon.

SZÖVEG: MIHÁLYI CSABA KÉP: KANYIK MOTORSPORT





ifi Kanui

RALLY TEAM

SACHS
brembo
speedline
TRW Sabell

BILSTEIN

sparco

FERODO

PAUL & SHARPE

PAUL SHARPE

MEMBER OF THE NEW ZEALAND RALLY TEAM

SPRINT
N
O
D



Kanyik Antal a hetvenes évek végén kezdett versenyezni, a nyolcvanas évektől kezdve pedig állandó résztvevője volt a magyar bajnokságnak. Először kerek lámpás Zsigulival versenyzett, majd ment VFTS-sel is. '87 és '88 között igazi kuriózumnak számító Polonezzel indult, majd N-es Lancia Delta Integraléra váltott. A versenyzést a Lancia homologizációjának lejáráásával egy időben hagyta abba, nagyjából akkor, amikor a fia, ifjabb Kanyik Antal elkezdett versenyezni. Pár évig ez lekötötte az apukában rejlő raliszenvedélyt. Ő ugyanis nem csak versenyző, hanem versenyautó építő is volt, méghozzá a legprecízebb fajtából. Hét évvel ezelőtt, egy Polonezről szóló cikkel kapcsolatban beszéltem vele, akkor mellesleg megemlítette, hogy visszaszerezte az eredeti Colotti váltót és hogy talán lesz az autóból is valami. Most tehát adva volt a kérdés, hogy összeállt-e már az autó a váltó köré?

Már majdnem kész, mindene megvan és mindennek története van. Amikor eladtam az autót, még kb. öt évig nyomon követtem és aztán eltűnt. A befecskendező és a hengerfej megjelent Bajor Zolinál Pécsen, aki

hegyen ment. Mondtam neki, hogy visszavenném tőle, mert ez nekem egy ereklye, de mondta, hogy nem, mert ő még megy vele. Amikor abbahagyta a versenyzést, mondtam neki, hogy akkor most már nem kell neked, visszavenném. Hú, hát itt van az irodámban, nekem is ereklye, ha erre jársz, gyere be, nézd meg, de nem adom el. Amikor meglett a Polonez, azonnal hív-

„Ismertem a srácot, felhívtam, mondom neki, szia, Kanyik Anti vagyok. Fú, azt mondja, tudom, miért hívsz, holnap beviszem a műhelybe.”

tam, hogy most már tényleg kell, azt mondja, hú te, eladtam egy hónapja. Árultam egy Fiatot és csak úgy vittek el, ha ezt is hozzáadom. Mondd a nevet! Ismertem a srácot, felhívtam, mondom neki, szia, Kanyik Anti vagyok. Fú, azt mondja, tudom, miért hívsz, holnap beviszem a műhelybe. Akkor megtaláltam a Canonica felniket egy huszonéves fiatal fiú őrizgette, szó szerint a szobájában. Nem volt fent autón tíz éve. Felmentem a műhelyünk padlására valamit keresni, találtam egy ➤



NÉVJEGY

KANYIK ANTAL

1958. május 3-án született
(59 éves)

1978. szlalom bajnok

1979. rali 2 bajnok

1980–1985.

Lada 21011 Gr 2

1986. Lada VFTS

1987–1988. Polonez

1989–2002. Lancia Delta Integrale (N csoportos)



tiszta új gépházat, négy ajtót. Mivel anno építettük ezt az autót, sok mindenre emlékeztem, meg egy füzetbe felírtam mindent, így csomó mindent elő tudtam teremteni. Olyan szintű respektje van az autónak, hogy ilyen Kugelfischer befecskendezős, a lengyeleknél sincs egy darab sem. Pár hónapja három lengyel volt autóversenyző barátom eljött csak azért, hogy megnézzék az autót és elájultak, hogy ezt honnan szerezted, azt honnan szerezted? Mindenem megvan hozzá. A füzetbe az is fel volt írva, amit fejleszteni akartam. Például volt hozzá egy még jobb fék, amit az én autómban anno nem volt benne, de most megcsináltam azt is, a hidraulikus kézifék is más. Úgyhogy egy kicsit jobb is lett, mint volt, de megtaláltam az eredeti festék színekódját, sőt még matricáim is vannak, külsőre pontosan úgy fog kinézni, mint húsz éve.

Mikor fogsz menni vele?

Több határidőt tűztem ki, de egyik sem szoros. Egyedül készítem az autót, mert ha nem én csinálom, az nem olyan. A házam kertjének a végében van egy rali műhely, ott áll (ifj.) Kanyik Antinak az autója, megvan még a (Lancia) Integrale Evo III-asom, meg a Polonez is, úgyhogy esténként ott bütykölök. Tegnap pél- ➤



dául hajnali háromig szereltem az üléseket, az öveket. Pont azért nem volt szoros határidő, hogy ne stresszeljem magam, de azt mondom, hogy január végére szeretném befejezni és a tavasszal az első historic rali futamon indulni.

Tehát akkor a historic ob. a cél?

Igen, az az elsődleges, de ha már visszarázódtam, akkor esetleg külföldi futam is szóba jöhet. Lengyelországba pedig nem tehetem meg, hogy ne menjek el vele. Minden év végén van Varsóban egy olyan verseny, mint nálunk a Szilveszter Rali, a lengyel barátaim hozták a papírt, hogy már be vagyok nevezve a Polonezzal, a nevezési díjat is elengedték, csak menjek.

Akkor ezek szerint Lengyelországban kultusza van a Poloneznek.

Hú, őrült nagy. Külön kategóriában, a Polonez Retróban versenyeznek vele, nem kel homológnak lennie az autónak, van mindenféle motorral, több variációval. Kívülről nagyon szépek, a domborításokkal, úgy néznek ki, mint ha most jöttek volna ki a sportostályról, de belülről egyik sem eredeti. Homológ B-s Polonezük egyáltalán sincs.

Akkor olyan kint a Polonez, mint nálunk a VFIS?

Igen. Ami még érdekes, ezek a lengyel polonezcsesek Magyarországon gyártatják a váltókat, difiket. Tavalyelőtt meghívtak a Varsó Ralira, nem tehettem mást, mert azt mondták, ha nem megyek, eljönnek értem. Este az utolsó szakasz bent van a városban, a vár alatt, mintha nálunk a Budai Várban lenne tribünökkel. Ak-

kor csak három Polonez indult, de a szervizparkban, ahol tömeg volt, ott állt a Polonez, pedig nagyon komoly versenyautóik vannak.

Miért pont Polonez?

Szerintem az ereimben vér helyett valamilyen Fiat származék folyik. A Fiat szervizben voltam inas, csak ott akartam dolgozni, alapvetően az utolsó pár év kivételével csak olasz autókat javítottunk a műhelyünkben is. Én így születtem. Kezdetekben a Zsiguli volt az elérhető, abból végigjártam a ranglétrát. Amikor a lengyelek jöttek a Béke és Barátság Kupára a Polonezokkal, mindig ott álltam előttük, mint egy kis gyerek. Fiat

„Minden év végén van Varsóban egy olyan verseny, mint nálunk a Szilveszter Rali, a lengyel barátaim hozták a papírt, hogy már be vagyok nevezve a Polonezzal, a nevezési díjat is elengedték, csak menjek.”

motor, Fiat váltó volt bennük, nézd meg, még most is libabőrös vagyok tőle, pedig csak beszélünk róla. A Polonez akkor egy álom volt. Egy Fiat 131 Abarth anynyira elérhetetlen volt, hogy arról álmodni sem mertem, de a Polonezben is a 131-es motorja, váltója volt, viszont ehhez sem volt egyszerű hozzájutni, hiszen nálunk csak a dollárboltban forgalmazták, nagyon kevés volt belőle. Mindenki tudta rólam, hogy Anti meg van őrülvén a Polonezért. Pont kimentem '86 végén a Varsó Ralira a VFIS-sel. Amikor hazaértem, az apám hagyott egy cédulát, hogy bármilyen későn jövök ➤

meg, menjek fel hozzá. Felmentem, azt mondja, gyere le a műhelyünkbe, mutatok valamit. Ott állt egy magyar rendszámú zöld Polonez. Teljesen kész voltam tőle. Kiderült, hogy az egyik barátom véletlenül belebotlott ebbe az autóba, és megmutatta az apámnak, hogy nézd, milyen klassz autót vettem. Mondta neki az apám, hogy akkor lmi, ezt most itt leteszed, mert ez az Antinak a szíve vágya, hétvégén jön haza, ha tetszik neki, kimegyünk az autópiacon és ebben az értékben amit választasz, azt megveszem neked, ha nem, akkor hétfőn vidd a francba. Hát nekem hogy a fenébe ne kellett volna, úgyhogy a barátom választott egy 132-es Fiatot, ami akkor nagy szó volt, azt megkapta a Polonez helyett. Ez volt októberben, március végén már ott voltam vele a Salgó Ralin.

Édesapáddal ketten építettétek át versenyautóvá. Nehéz feladat volt ez akkoriban? A VFTS-ek is egy kivétellel itthon készültek, de azért a Polonezról nem sokat lehetett tudni.

Volt hozzá homológ lapom, a lengyel barátaim is sokat segítettek, de volt, amit mi találtunk ki. A befecskendező pont ilyen volt. A homológ lapon — valószínűleg szándékosan — egy elég homályos kép volt, amin nem lehetett látni, hogyan van felaplikálva a motorra. Kértem a lengyeleket, hadd nézzük meg. Mondták, hogy hááát, ők a motort dobozban kapják az olaszoktól, ha ezt elárulják, akkor kirúgják őket. Kérdeztük az Abarth-tól is, ők is csak hímeztek-hámozta, úgyhogy leültünk az apámmal a befecskendező és a motor elé és megpróbáltuk kitalálni, hogyan lehet a kettőt összeépíteni. Halál egyszerűen megoldottuk, aztán kiküldtük a képet az olaszoknak, hogy nem kell ezt agyonbonyolítani, nem kell alulra letenni, a sárba, az enyém fent volt a vezérműtengely mellett, könnyű volt állítani. Még egy köszönő

levelet is kaptunk az olaszoktól. A legviccesebb az volt az egészben, hogy a lengyel kapcsolatom kis idő múlva mondta, hogy most már új megoldás van, a régiről tud képet küldeni. Mondtam neki, hogy az új megoldás itt van nálam, tőlem került ki a Fiathoz, aztán hozzátok. Amikor kész lettünk vele, még jobban megszerettem a Polonezt. Egy nagy dögnék tűnik, de így, hogy a karosszériaelemek nagy része szénszálas, üvegszálas, gyakorlatilag ha kidobálsz belőle minden olyan dolgot, ami a raliautóba nem szükséges, akkor Zsiguli súlyú. Nagyon elavultnak tűnik hátul a laprúgó, de nekem bejött, nagy stabilitást ad az autónak. Ezáltal igazán karakteresen irányítható a hátuljával. Az erő is megvan hozzá, 220 lóerő körül van a teljesítménye a kugelfischeres motornak. Akkor nem kaptunk meg a Fiattól mindent. Egy rokonom révén sikerült bejutnom a sportosztályukra, ahol megmutatták, hogy ez a tuti dugattyú, de azt nem kapom meg, csak az egy polccal alatta lévőből választhatok. Most már sikerült ezt is megszerezni hozzá. A motorra azt mondom, hogy jobb is lett, mint anno volt.

Van gyenge pontja?

Talán lehetne egy kicsit rövidebb, amire annak idején a gyári csapat kitalált egy trükköt és kivágtak egy darabot az autó közepéből. A motor Fiat, a váltó és a difi Colotti, az első futóműve kicsit elavult, nehezebb belőle jót készíteni, mint a Zsiguliéből.

Mennyire volt ütőképes autó?

(Marian) Bublewicz a Salgó Ralin gyorsabb volt Ferjancz Attila Renault R5 Turbójánál. Én is versenyeztem két ex-Ferjancz R5 Maxi ellen, amiket, ha nem is mindig, de ha elsült a lábam és az autónak is feküdt a pálya, akkor egy-egy gyorsaságin meg tudtam verni, úgyhogy szerintem ütőképes volt. ➤





'87-ben kezdte versenyezni a B-s Polonezzel, aminek a kategóriája '88 végén megszűnt, tehát két év után meg kellett válni tőle. Nehéz volt?

Baromi rossz érzés volt úgy versenyezni, hogy tudtam, már csak két verseny van hátra, már csak egy. Viszont utána jött a Lancia Delta Integrale. Év végére megvolt az utcai széria és már el is kezdtük átépíteni. Az Integrale-vel is csak egyszer kell egy kört menni és az ember azonnal tudja, hogy ez az, úgyhogy az egyik szerelemből, a másikba cstem.

A Lancia a nyolcvanas évek végén, a kilencvenes évek elején gyakorlatilag A Raliautó volt, de sokan mondták róla, hogy borzalmasan nehéz üzemeltetni.

Nekem erről az a privát véleményem, hogy Magyarországon sokan beleugrottunk az Integraléba, de az alapkonceptiót senki sem fogta fel. Néztük a rali vb-s felvételeket, hogy Alen, Biasion hogy mentek vele és mi is ugyanazt akartuk, csak hogy nem vettük figyelembe, hogy ők gyári A-s autóval versenyeznek, mi pedig egy gyakorlatilag utcai N-essel, ami nem bírja ugyanazt. Mindannyian azonnal ki akartunk hozni belőle 300 lóerőt. Ez az a típusú autó, amire adott pillanatokban vigyázni kell. Rosszul álltunk neki a Lancia projektnek. Nekem is akkor kezdett jó lenni az autó, amikor a sok túlhúzott dologból visszavettünk. A másik rossz hírét annak köszönheti, hogy az olaszok átverték mindenkit. Én még a gyári sportosztályhoz jártam ki alkatrészt, hiszen az első években a Lanciának volt gyári N-es versenyautója a vb-n. Mondtam, hogy kell nekem egy kit, amitől tuti N-es motor lesz. Mondtak rá egy óriási összeget. Annyira rá voltak állva a csibészségre, hogy egy

satupadon mutogatta az ember, ezt így kell beállítani, azt úgy. Én meg nézegettem, hogy ez biztos jó lesz? Persze, a főnököm fiának (Cesare Fiorio volt a gyári Lancia-csapat vezetője, a fia, Alex Fiorio pedig N-es Deltával versenyzett a vb-n) is ez van az autójában. Magyar logika: hohó, akkor vedd ki a főnököd autójából, azt elvisszük, ezt meg rakd be az övébe. Hazajöttem, be sem indult az autó, mert ő már arra készült, hogy a szemét be volt készítve a versenyautóba. Másodszorra, úgy érzem a tutit kaptam meg, de az első lehúzás volt. Óriási nagy dolog volt akkor az Integrale és marha sok pénzt kerestek vele így feketén a helyiek.

Aztán jöttek a Fordok, amik átvették az N csoportban a Lancia helyét. 2002-ben pedig be is fejezted a versenyzést.

Nem csak hogy átvették a vezető szerepet, de a Lanciának le is járt a homologizációja. Akkor már a kis Kanyik kezdte bontogatni a szárnnyait, így nem volt nehéz abbahagynom, megvolt az átmenet. Vettünk neki egy Zsigulit és volt egy motiváción, hogy ő toljuk.

Viszont megtartottad a Lanciát is.

Amikor abbahagytam a versenyzést, akkor nem kellett a pénz az új versenyautóra, így megtartottam. Sőt, az évek alatt szép lassan átépítettem A-sra. Ott áll a garázsban, tudtam, hogy marha nagy érték, de nem hozott tűzbe. Olyannyira nem, hogy mondtam kis Kanyiknak, veszek egy kerek lámpás Zsigulit, mert mégis Kanyikok vagyunk, nem tehetjük meg, hogy nem áll egy ilyen versenyautó a műhelyünkben, azt szépen megcsinálgatom és néha kerülünk vele egyet. De amikor megtaláltam a Polonezt megőrültem, akkor ➤

döntöttem el, hogy menni akarok vele historicban, a tűz azonnal visszajött. Akkora lendületet kaptam a Poloneztól, hogy a kényelmes életemet teljesen felforgatta, nem csak a versenyzésben, másban is. Ráadásul elterjedt, hogy Polonezt építék, a baráti körből is nagyon sok biztatást kaptam. Ma is rám írt egy régi barátom, hogy Anti, hogy állsz? Úgyhogy most már muszáj befejeznem.

Hogyan értékeled a versenyzői pályafutásodat, van hiányérzet benned?

25 évet versenyeztem végig úgy, hogy az összes bajnoki futamon ott voltam, amikor még nem nagyon lehetett külföldre menni, én akkor is jártam ki. Mindent elértem, amit szerettem volna, elégedett vagyok a pályafutásommal. Lehetett volna jobb eredményt elérni, de erre volt keretem. Nem is nagyon terveztem a visszatérést, egészen addig, amíg nem jött a Polonez. Ez ráadásul úgy megbolondított, hogy elkezdtem összerakni a Lanciát is.

Ez akkor most egy gyári A-s Lancia?

Úgy lett az, hogy Olaszországban megvettem egy felszámolt Fiat kereskedés készletét, szerszámaikat. Mondták, hogy vannak még itt roncsok, azokat is vigyem el. Volt köztük egy Integrale kaszni egy üzemképes, működő gyári motorral, a váltóján rajta van a plakett, hogy melyik versenyre melyik gyári Abarth szerelő készítette fel, teljes gyári murva futóművel. Igaz, hogy ralikrosszra használták, ezért a karosszéria borzalmas állapotban volt. Ezt az autót szedtem szét, újítottam fel az alkatrészeit és azt építettem be a Lanciámba. Nem

mondom, hogy nem megyek vele pár versenyt, de az egy tucat autó, míg a Polonezből ez az egy létezik a világon.

Maga a versenyzés vonz még?

Régen mentem versenyautóval. Anti autóival is csak nagyon keveset, mert az az ő autója, nekem az tabu, más autójával nem megyek. Az a te autód, ez az enyém. 2006-ban, amikor Anti bajnok lett, az év végére felkészítették nekem a Zsigulit a Mikulás Ralira, hogy ott menjek egyet. Amatőr kategóriában egész jól mentünk. Valószínűleg sokat nem felejtettem el a versenyzésből, de érthetően kijöttem a formából,

„Az Integraléval is csak egyszer kell egy kört menni és az ember azonnal tudja, hogy ez az, úgyhogy az egyik szerelemből, a másikba estem.”

ezért vettem egy Kocka Zsigulit, csináltam bele egy félversenymotort, Bilsteint raktam bele, spert, ezzel próbálom visszaszerezni a lendületet. Ezen a téren is elkezdtem a felkészülést, de hogy mire lesz elég a historicban, azt nem tudom. Igyekszek mindent megtenni, azért, hogy ha csinállok valamit, akkor az 110%-osan csináljam.

Tehát nem sétakocsikázásra készülsz.

Nem. Akik látták az autót, azt mondták, hogy Anti te nem is versenyautót építesz, hanem restaurálsz, de nekem minden autóm ilyen igényes volt. Viszont, amikor elrajtolok, pont nem érdekel, milyen szép, a legjobb tudásom szerint fogok menni, majd a következő versenyre megint szép lesz. 