

Ranga László

Örökös magyar ralibajnok,
nyolcszoros Mecsek Rallye abszolút győztes (+2001. június 16.)

Nem titkolom, valahányszor meglátogatom szüleim kolumbáriumát a Pécsi Köztemetőben, tesztek egy kis kitérőt Laci sírjához. Közel van ugyanis. A fekete márványtábla előtt mélyzva tűnődöm a vigasztalan közhelyen: mennyire igazságtalan a sors. Persze, igazságos halál nincs, tán csak kegyes. Nem tudom, az övé milyen volt... Idén lenne 50 éves. Fiatalon ragadta el a könyörtelen kór, pedig sokáig, hittel küzdött ellene. Kevesen tudták, hogy az utolsó sikeres éveiben úgy nyert bajnokságokat, hogy a műtőasztalról átült a versenyautóba. Amikor 2000 májusában náluk jártam, még vidáman mesélt pályafutásáról, és optimistán látta a jövőt. Aztán pár hónapig bírta a harcot, és év vége felé lassan kezdte feladni. Amikor megjelent a róla szóló könyvem, engem már nem fogadott, felesége, Ibolya adta át neki. 2001 nyarára véget ért Ranga László számára az utolsó futam... 2007. január 18-án tettem ismét látogatást Mecsek-oldali házukban. Négyen ültek körül, felesége, Ibolya, két fia, Péter és Laci, valamint Büki Ernő, akivel négy Mecsek Rallye abszolút győzelmét szerezték meg.

Büki Ernő: – 1991-ben ültem Laci mellé a Lancia Delta Integrálé versenyautóba.

Igen, igaz a pletyka, Ranga Laci képes volt egy-egy hazai futamra is több ezer kilométert tréningezni. Ugyanis nagyon nagy tévhit az autósportban „a hazai pálya előnye”. Lacinál teljesen mindegy volt, hogy messzi vidéki futamra vagy a Mecsek Rallye-ra készült, mindig úgy állt neki, mintha teljesen új verseny lenne. Sőt, a hazai pálya fogalma csak hátrány, mert itthon az ügyes-bajos dolgok intézése közben könnyen háttérbe szorulhat a kellő tréning, amit ma már pályabejárásnak hívunk. Lacival itthon már két-három héttel előtte megkezdjük, délutánonként feljártunk tréningezni.

Soha nem tréningezett versenytempóban, pedig lehetett volna. Most is lehet, de nem szabad, és

már jobban ellenőrzik. Azért sem száguldozott az edzéseken, mert azt vallotta: vagy az autót ismered, vagy a pályát tanuld meg százszázalékosan. Ez kétismeretlenes egyenlet. Általában senkinek sincs annyi pénze, hogy a versenyautót igazán tesztelje, viszont beleülve minden megváltozik, tehát nem sok értelme van az utcai autóval tréningezni száguldozni. Ő úgy döntött, ha az autót nem lehet megismerni tökéletesen, akkor inkább a pályákat dolgozza fel nagyon részletesen. Persze, jogos lehet a kérdés: hogy lehet utcai tempóban úgy itnert írni, hogy használható legyen a 300 lóerős versenyautóra is? Hát, azt tudni kell, hogy a Bal-3 kanyar Pécsért, Salgótarjánban, San Marinóban, de a RAC Rallye-n vagy bárhol, Bal-3, esetleg ki ilyen, ki olyan jelölést tesz hozzá, attól függ, ívre vagy sebességi fokozatra autóznak. Laci bevált kanyarrendszert használt, amire feldiktálta a sebességi fokozatokat, valamint a „szigorú”, „tempós”, „gázelvétel”, „szoros”, „kívül”, „belül”, és ezeket kellett jól felmérni és alkalmazni. Egy Bal-3-ba esetleg be lehet férti ötödik teli gázon, de lehet, hogy „Fél 4”-es jelölést kap, ami azt jelentette, egy kis balláb-fékes negyedik. Tehát a

kanyar előtti helyezkedés miatt sem mindegy, minek jelöljük. Ezek azok a mellékinformációk, amik miatt nagyon sokat kellett tréningezni, hogy végül az egész pálya optimális vonalvezetését megtaláljuk.

Kedvenc pályáink? Lacinak minden pálya tetszett, volt, amelyiket nem szerette. A Mecseken minden pályával ki volt békülve, egyedül tán a kisvaszari gyorsasági széles részét nem kedvelte, hiszen ott irrálisan rossz minőségű volt az aszfaltburkolat. De lejjebb, az alsó-mocsoládi erdészeti úttal már semmi gondja nem volt. Persze, mint az országban a legtöbb versenyzőnek, nekünk is a klasszikus Árpádtető volt az etalon. Jöhettünk bármelyik irányból, a Lapistól Árpádtetőig lefelé tartó szakasz adta fel a legnagyobb leckét, de adta a legszebb vezetési élményt is. Ott lefelé még egy széria Zsigulival is élvezetes a száguldás.

Nagyon szerettem a Hetvehely – Nyárásvölgy gyorsasági szakaszt, a leghosszabbnak számított akkortájt a maga 19 kilométerével. Laci is kedvelte, mert két különböző autót és két különböző pilótát kíván az a szakasz. A keskeny része, ha jól emlékszem, 5,3 km hosszú, viszont ott teljesen másképp kell autózni, mint a



Rajtra készen a Simor – Ranga páros. A kép bal szélén áll Simor Judit, Gyuszi lánya.