

RALLYcafé

1. évf. 5. szám
2010. október
INGYENES

HISTORIC: BARANYA KUPA

» 22

VB: JAPÁN RALI

» 34

IRC: BARUM, SANREMO RALI

» 38

WTCC: OSCHERSLEBEN

» 48

ÚJ IRÁNY A FORMULA-1-BEN:
VISSZA A JÖVŐBE

NE TESSÉK MESÉLNI:
BALÁZS ÖCSI

KÁVÉSZÜNET:
HERCZIG NORBERTTEL

1,6 turbó, KERS, gázturbina és gőzgép a Formula-1-ben

Citroën DS3 WRC



Mini Countryman WRC

Három
új WRC
2011-re



Ford Fiesta RS WRC

IRC-FUTAM LESZ A MECSEK RALI



PET-PACK KFT.
2120 Dunakeszi, Fő út 143/a
Tel: 00-36-27-342-101 • Fax: 00-36-27-342-841
E-mail: info@pet-pack.hu • www.pet-pack.hu

Tartalom

A magyar ralisport legnagyobb sikere	
IRC-futam lesz 2011-ben a Mecsek Rali	4
Citroën DS3 WRC	
Csak WRC lesz belőle	6
Ford Fiesta WRC	
Tíz Fiesta WRC a vb-re	8
Mini Countryman WRC	
Találkozunk a Szardínia Ralin	10
Renault Mégane RS N4	
Fél N4-es raliautó a Renault-tól	12
2013-as műszaki szabálytervezet	
Új irány a Formula-1-ben: Vissza a jövőbe	14
Világmotor a Formula-1-ben is	
1,6 turbó, KERS, gázturbina és gőzgép	16
Világbajnokok a középmezőnyben	
A Brawn levét issza a Mercedes GP	18
Ken Block mesél	
Gymkhanáról, Colin McRae-ről és a B csoportról	20
Historic ob: Baranya Kupa	
Mélyvízben a mezőny	22
Megkérdeztük ifj. Tóth Jánost	
Mi kell ahhoz, hogy újra bajnok legyen	24
Vége a kétkerékhatásnak	
Bútor Szuper-2000-essel	28
A versenyautó vásárlás sem könnyű	
Hogyan került a Fiesta Magyarországra	29
Ne tessék mesélni: Balázs Ócsi	
A Zsiguli az első szerelem	30
Rali vb: Japán Rali	
Il Sébastien második győzelme	34
Rali vb-hírek	36
IRC: Barum Rali	
Loix tovább menetelt, bajnok a Skoda	38
Laci bácsi idei első IRC-pontjai	40
IRC: Sanremo Rali	
Andreucci visszavágott	42
IRC hírek	44
Figyeld ezt a srácot: Juho Hänninen	
Az IRC-bajnok	46
Túraautó világbajnokság: Oschersleben, Valencia	
Világbajnoknak áll a zászló	48
Brit Formula Renault-bajnokság: Knockhill	
Tomi újra a régi	54
Brit Formula Renault-bajnokság: Silverstone	
Hiba a legrosszabbkor	56
Kávészünet Herczig Norberttel	58

Lapigazgató: Maricsek Miklós, Főszerkesztő: Mihályi Csaba,
Fotók: Kacsándi Norbert, Klima Gábor, Klima László (Klima foto), Kollár
Attila, Kummer Gyula, Mihályi Csaba, Tördelőgrafikus: Schubert Szilvia
Nyomtatás: SmartPress Nyomdaipari Kft.
Kiadó: Race Media Kft. 2600 Vác, dr. Csányi László krt. 50.
Hirdetésfelvétel: 06 30 204-5703 vagy info@rallycafe.hu



A magyar narancs

Pár éve elhintették sportvezetőink, hogy rali világbajnoki futamot rendezhet hazánk, mert valaki ismeri valakinek a valakijét, és az biztos lezsirozza nekünk a vb-t. Talán még ők maguk is elhitték a dolgot anélkül, hogy tisztában lettek volna az-
zal, hogy milyen követelményei vannak egy vb-futamnak, a pályák, a szervizpark és mindezek közelsége terén.

Sokkal inkább a földön járt Jelen István, a Mecsek Rali rendezője, aki fejébe vette, hogy IRC-futamot rendez Pécsen. Ő nem szónokolt, hanem dolgozott. Nagyon sok követ mozgatott meg, és szépen lépésről, lépésre haladt. A terve teljesen abszurd volt, hiszen az IRC rendezésre nagy hírű versenyek állnak sorba, és a mi Mecsek Ralink nem tud olyan különleges lenni, mint egy egykori vb, vagy egy nagymúltú Eb-futam. Mégis megkaptuk a rendezés jogát, tehát Jelen és csapat valamit nagyon jól csinál.

Sokan fanyalogtak, hogy persze, majd mi rendezzük a legszarabb versenyt, mert a magyar IRC csak is olyan lehet, mint a magyar narancs. Nekem erről más a véleményem, és miután az elmúlt években végigkísértem a Mecsek Rali kandidálását, láttam Jelen István és Pécs városa eltökélttségét, örültségét, szerintem minden esélyük megvan arra, hogy a szezon egyik legjobb, ha nem a legjobb IRC-futamát rendezzék.

Mihályi Csaba
főszerkesztő

IRC-FUTAM LESZ A MECSEK RALI



A magyar ralisport történetének legnagyobb sikerét érte el azzal, hogy 2011-ben IRC-futamot rendezhet hazánk. A dolog súlyát csak ahhoz lehet hasonlítani, amikor 1985-ben bejelentették az első Formula-1-es Magyar Nagydíjat. Mivel az IRC-t és a Historic Eb-t két külön időpontban rendezik, jövőre két Mecsek Rali lesz.

Hátborzongató érzés végignézni az IRC 2011-es versenynaptárát, amelyben olyan versenyekkel szerepel együtt a Mecsek Rali, mint a Monte-Carlo, a Sanremo és Korzika Ralik. Arról nem is beszélve, hogy jövőre igen komoly mezőny várható a versenyre, ahol a magyar résztvevők Európa legjobbjaival mérkőzhetnek meg. A Mecsek Rali két éve kandidatek az IRC rendezésre, tavaly nagyon bíztunk a sikerben, de akkor még várnunk kellett. „A Barum Ralin jártunk kint tárgyalni a sorozat szervezőivel, és szerintem már ott eldőlt, hogy a bekerülünk a versenynaptárba” – mondta Jelen

István, a verseny rendezője. „Nagyon sok munkával járt, hogy idáig eljutottunk. Tulajdonképpen két év kandidatek gyümölcse lett a jövő évi verseny. Nagyon sokat tárgyaltunk, jártunk tavaly a Sanremo Ralin, ahova direkt a mi kedvünkért utazott le az Eurosport Events vezetősége, de voltunk Párizsban is (az Eurosport székhelyén) és az idén Zlinben is (a Barum Ralin).

Sokat segített, hogy a Pécs városa teljes vállszélességgel a verseny mellé állt. Egyébként is tradíció, hogy támogatják a Mecsek Ralit, de amióta az IRC-re kandidatek, azóta ez még erősebbé vált.

Nagy Csaba alpolgármester például külföldre is elutazott velünk, hogy a szervezőkkel tárgyaljon. Ez fontos volt, mert nem minden rendezőt támogat a város és a térsége. Fontos volt az is, hogy az idén megkaptuk a Historic Eb-rendezés jogát. A versenyeket négy kategóriába sorolják, A-tól D-ig. Az A a világbajnoki vagy a volt világbajnoki futamokat illeti meg, a D pedig a nemzetközi futamokat. Mi a Historic Eb-vel D besorolásból B-be kerültünk.”

Az IRC mellett jövőre ötszörös szorzójú Eb-futam is lesz a verseny, de az IRC és a Historic Rali mezőnyét nem láthatjuk egy versenyen. „Az IRC-futamot szeptember 9-11-re kaptuk meg, a Historic Eb-t pedig júliusra, úgyhogy két versenyt kell rendezni, de az biztos, hogy csak a szeptemberi verseny lesz egyben ORB (rali 1-es) futam is.”



Jövőre is 12 futamból áll majd az IRC-sorozat. Két verseny került ki a naptárból, az egyik a Curitiba Rali Braziliában, a másik pedig a Szardínia Rali, amely jövőre visszatér a világbajnokságra.

A két új helyszín között szerepel a mi Mecsek Ralink, valamint a Korzika Rali, amely tavaly a rotáció miatt maradt ki a rali vb-ről, az idén pedig az észak-francia helyszín vette át a helyét. Az IRC így három klasszikus rali vb-futamot a Monte-Carlo, a Korzika és a Sanremo Ralit tudhatja magáénak. A Ciprus Ralival együtt a versenyek negyede szerepelt már korábban a vb-naptárban. További öt futam, a Kanári-szigetek, az Ypres, az Azori-szigetek, a Madeira és a Barum Ralik éveken keresztül voltak a rali Európa-bajnokság kiemelt fontosságú helyszínei.

Tehát mindössze az Alerces, a Skót és a Mecsek Ralik nem büszkélkedhetnek vb vagy Eb-hagyományokkal. Igaz, a Skót Rali mögött a Wales Rali vb-futam szervezői állnak, az Argentínai helyszín pedig egyértelműen azért került be a naptárba, hogy tengeren túli versenye is legyen a sorozatnak. Tehát mindenképpen illusztris társaságban van a Mecsek Rali.

A 2011-ES IRC VERSENYNAPTÁR

január 19-22.	Monte-Carlo Rali
március 4-6.	Alerces Rali (Argentína)
április 14-16.	Kanári-szigetek Rali
május 6-8.	Korzika Rali
június 23-25.	Ypres Rali
július 14-16.	Azori-szigetek Rali
augusztus 4-6.	Madeira Rali
augusztus 26-28.	Barum Rali
szeptember 9-11.	Mecsek Rali
szeptember 22-24.	Sanremo Rali
október 14-16.	Skót Rali
november 3-5.	Ciprus Rali

Csak WRC lesz belőle

A Párizsban bemutatott három WRC közül a Citroën tűnt a legkiforrottabbnak, amelyből a Forddal és a Minivel ellentétben nem készül Szuper-2000-es változat, így a gyár csak a WRC fejlesztésére koncentrálhat. Jövőre négy DS3 WRC-vel találkozhatunk minden vb-futamon.



- 1,598 cm³-es turbófeltöltős motor
- 1,5 bar töltőnyomás
- 300 LE 6000/min fordulaton,
- 350 Nm 3250/min fordulaton
- dupla kerámia kuplung
- Sadev 6-sebességes váltó
- mechanikus első, hátsó differenciálmű
- McPherson futómű
- Citroën lengéscillapító
- 355/300 mm-es aszfalt féktárcsa
- 300 mm-es murva féktárcsa
- 3948 mm hossz
- 1820 mm szélesség
- 2461 mm tengelytáv
- 1200 kg súly (versenyzőkkel együtt)
- Versenyzők: Sébastien Loeb, Sébastien Ogier
- Első verseny: 2011 Svéd Rali



Mind a három gyári csapat a Párizsi Autószalonon mutatta be 2011-re tervezett WRC-jét. Az időzítés lehetett volna jobb is, hiszen mindössze egy nappal a Francia Rali kezdete előtt tették mindent, amikor már mindenki Sébastien Loeb hetedik világbajnoki címének megszerzéséről beszélt. Ráadásul pár perc eltéréssel rántották le a leplet a DS3 WRC-ről, a Fiesta WRC-ről és Countryman WRC-ről, így a médiaszereplésük is harmad akkora volt, mintha külön napokon mutatták volna be őket, ahogyan egyébként az a Formula-1-ben is szokás.

A három autó közül a Citroën tűnt a leginkább véglegesnek, bár könnyen elképzelhető, hogy az utolsó simításokat a homologizáció előtt teszik meg. Igaz a rali vb-n nincs olyan nagy jelentősége a végleges aerodinamikai csomag titkolásának, mint a Formula-1-ben, hiszen a szabályok annyira kötöttek, hogy nincs mit másolni.

A Ford esetében is egy elég kiforrott autóról beszélhetünk, hiszen a Szuper-2000-es Fiestát már egy éve használják és az ott szerzett tapasztalatokat átültethették a WRC-re, mint ahogyan a WRC fejlesztése közben alkalmazott új megoldások is visszakerülnek a Szuper-2000-esbe, a télen esedékes frissítéssel. Ezt a Szuper-2000-es szabályok értelmében 12 hónapon belül minden Fiestába be kell építeni, így várhatóan jövőre az igen nagy számban privát kézben lévő Fordok is javulnak egy keveset.

A három autó közül a Mini áll a legmesszebb a végleges változattól. A teszteken egy alap aerodinamikai csomaggal jelentek meg, ami azonban valószínűleg változni fog, mint ahogyan az autó dizájnya is. A Prodrive-nak van ideje, hiszen ők csak jövő májusban, a Szardinia Ralin vetik be az új gépet.

Tíz Fiesta WRC a vb-re

A Ford az egyik legkelendőbb Szuper-2000-es autót, a Fiestát fejlesztette tovább és készít belőle WRC-t. A Szuper-2000-es ügyfelek mellett a világbajnokságon sem feledkeznek meg a privát versenyzőkről, hiszen a négy gyári autó mellett hat privát Fiesta WRC-vel számolnak.



- 1,598 cm³-es turbófeltöltős motor
- 1,5 bar töltőnyomás
- 300 LE 6000/min fordulaton,
- 350 Nm 3250/min fordulaton
- dupla kerámia kuplung
- Sadev 6-sebességes váltó
- mechanikus első, hátsó differenciálmű
- McPherson futómű
- Reiger lengéscsillapító
- 355/300 mm-es aszfalt féktárcsa
- 300 mm-es murva féktárcsa
- 3958 mm hossz
- 1820 mm szélesség
- 2489 mm tengelytáv
- 1200 kg súly (versenyzőkkel együtt)
- Versenyzők: Mikko Hirvonen, Jari-Matti Latvala
- Első verseny: 2011 Svéd Rali



Nem lesz nagy különbség a jelenlegi és a 2011-es WRC-k között, állítják a mérnökök. Legalábbis abban nem, amit a pályák szélén fogunk tapasztalni. A jelenlegi kétliteres turbómotorokat jövőre 1,6 literes turbó váltja fel. A Mini WRC csapatvezetője, David Lapworth szerint a teljesítmény terén kb 5%-kal lesznek gyengébbek az új motorok, vagyis a jelenlegi 310-320 lóerő helyett kb. 300-at teljesítenek majd. A 1,5 baros turbónyomás miatt alacsony fordulatszámra kisebb nyomaték áll majd rendelkezésre, ami miatt kevésbé lesznek robbanékonyak a kanyarokban. Lapworth szerint ezt azonban a szurkolók aligha fogják észrevenni. Az autók súlya nagyjából 3%-kal lesz kisebb, 1230 helyett 1200 kg a minimum, amit minden gyártó éppen csak pár dekával fog túllépni. Szintén változás lesz a karosszéria terén. Amint az látható volt, a Citroën és a Ford is egy szegmessel kisebb autóból készítette a jövő évi WRC-jét. Ezek a kocsik alulról súrolják a négy métert – csak a Mini lépi át –, ami korábban a WRC-k minimális hosszúsága volt. A motor mellett a másik nagy változás a hajtást érintette. Itt teljes egészében a Szuper-2000-es autók egységes rendszerét veszik át, amelyek az FIA előírásai szerint készülnek, csak az arra kijelölt gyártótól szerezhetők be, és gyakorlatilag minden autóban egyformák lesznek. A korábbi bonyolult és drága aktív hajtás helyett nagyon egyszerű mechanikus rendszert kapnak az autók. Elöl és hátul mechanikus differenciálművekkel, középen pedig difi helyett csak egy osztóművel, ami fixen 50-50%-ban osztja el a nyomatékokat az első és a hátsó tengelyek között. Ebből direkt módon sokat nem fogunk látni, de ha belegondolunk, hogy a Skoda, a Hyundai és a Suzuki WRC-programja is az aktív hajtás bonyodalmai miatt bukott meg, akkor jövőre sokkal könnyebb lesz jó WRC-t építeni.

Találkozunk 2011-ben

Éppen csak elkezdődött a Mini Countryman WRC tesztelése, ezért a Párizsi Autószalonon bemutatott modell még inkább csak a 2011-es versenyautó alapjának tekinthető. Ami viszont biztos, hogy a 2009-es IRC-bajnok, Kris Meeke lesz az egyik versenyzője.



- 1,600 cm³-es turbófeltöltős motor
- 1,5 bar töltőnyomás
- 300 LE 6000/min fordulaton,
- 350 Nm 3250/min fordulaton
- dupla szinterezett kuplung
- Xtrac 6-sebességes váltó
- mechanikus első, hátsó differenciálmű
- McPherson futómű
- Öhlins lengéscsillapító
- 355 mm-es aszfalt féktárcsa
- 300 mm-es murva féktárcsa
- 4110 mm hossz
- 1820 mm szélesség
- 1200 kg súly (versenyzőkkel együtt)
- Versenyzők: Kris Meeke
- Első verseny: 2011 Szardínia Rali



Jövő májusban áll rajthoz először a Mini Countryman WRC a Szardínia Ralin, így a Prodrive-nak van még ideje az autó fejlesztésére. Az első tesztek nem kisebb nevek, mint Marcus Grönholm, Markko Märtin, Kris Meeke valamint Märtin védence, Ott Tänak végeztek. David Lapworth csapatvezető tervei szerint minden hónapban egy hetet fogják tesztelni az autót, és még nem döntöttek el pontosan, hogy mikor homologizálják. Erre elvileg az első verseny előtti napig van lehetőségük.

Az autó bemutatóján jelentették be, hogy a 2009-es IRC-bajnok Kris Meeke lesz a csapat egyik versenyzője, illetve, hogy jövőre mindössze hat vb-futamon vesznek részt. Hogy melyik lesz ez a hat, és hogy ki lesz Meeke mellett a másik versenyző, azt még egyelőre nem tudjuk.

Az autó érdekessége, hogy a Szuper-2000-es és a WRC változatát egyszerre fejlesztik és a Prodrive-nál egyik sem élvez előnyt. Miután a brit cég a Subaruk miatt komoly ügyfélhálózattal rendelkezik, kifejezetten az ő igényeik szerint alakították a Minit. Dave Richards, a Prodrive vezetője többek között kiemelte, hogy az autó mind a négy futóműve csereszabatos egymással, így elég a versenyzőknek egy tartalékcsomagot magukkal vinni, amivel súlyt spórolhatnak meg. Az eredeti tervek alapján már jövőre készítenének Szuper-2000-es ügyfélautókat, amelyből évente 25-30 értékesítést tervezik. Ez nem túl sok, hiszen a Ford Fiestából az idén ötven készül és mind elkt már.



Fél N4-es raliautó a Renault-tól



Új, N4-es raliautót homologizál jövőre a Renault a Mégane RS-ből, amely véget vehet a Mitsubishi és a Subaru egyeduralmának a kategóriában. Legalábbis aszfalton, ugyanis a francia hagyományoknak megfelelően kétkerékűhajtású lesz az autó.

A Ford Escort Cosworth-ok és Toyota Celicák kihalása óta gyakorlatilag a Mitsubishi, és helyenként a Subaru lettek az N4-es kategória egyeduralmódói. Ennek oka nagyon próza, a legtöbb autógyár nem rendelkezik olyan utcai modellel, amelybe kétliteres turbómotort és összerékűhajtást építenek. A Renault-nak sincs ilyen modellje és nem is akartak bízni az olyan fölösleges és bonyolult dolgokkal, mint az összerékűhajtás, hiszen aszfalton az teljesen felesleges, és 2011-től egy szimpla elsőkerékűhajtású autót homologizálnak N4-ben. Az alapot a Mégane RS képezi, és éppúgy kétliteres turbómotort szerelnek, mint az N-es Mitsubishi-t vagy Subaru-t. A 33 mm-es szűkítővel ma már nem nagy kunszt 300 lóerőt kihozni egy N-es motorból, és ha valamiben erős a Renault Sport, akkor az a versenymotorokkal szerzett tapasztalat. A motorelektronika a Cosworth-tól érkezik, míg az ötsebességű váltó a Sadevtől. A gyárban Öhlins lengéscsillapítók, Brembo fékekkel valamint természetesen 18 colos kerekekkel szerelik

majd az autót. A Renault Sport szerint aszfalton mindenképpen referenciát jelent majd a Mégane, amelynek sok évvel ezelőtti őse, a Mégane Maxi szintén kétkerékűhajtással, de még szívó kétliteres motorral is képes volt felvenni a versenyt az akkori A8-asokkal szemben. A Renault ezzel az egyetlen gyártó lesz, amely az összes R kategóriában rendelkezik majd autóval. R1-ben és R2-ben a Twingo, R3-ban a Clio, R4-ben pedig a Mégane lesz homolog. Az autót novemberben a Var Ralin mutatják be, és a tervek szerint 2011-től homologizálják. Az új Mégane valószínűleg nagyon népszerű lesz a francia és más olyan bajnokságokban, ahol nincsenek murvás versenyek, de akár az aszfaltos IRC-futamokon is jó eredményeket érhet el. Az is kérdés persze, hogy a több bajnokságban létező kétkerékűhajtású értékelést mennyire fogja felborítani a Renault, hiszen a Mégane turbóval egészen biztosan az övék lesz a leggyorsabb kétkerékűhajtású autó.

www.zsirpapa.hu

Parketta mintaboltunkban nagy választékban található egzota és hazai fa fajták, melyek padlófűtésre is alkalmasak különböző ragasztók, lakkok és kiegészítők, szegélyek. További információval internetes portálunkon állunk rendelkezésükre.



Bemutatóterem: 1121 Budapest, Városmajor utca 42., Tel.: (06-1) 216-8121
www.mecsekparketta.hu www.padlofutesparketta.hu



PET-PACK
IPARI ÉS KERESKEDELMI KFT.

www.pet-pack.hu
e-mail: info@pet-pack.hu

H-2120 Dunakeszi Fő út 143/a
Telefon: (00-36) 27 342-101
Fax: (00-36) 27 342-841



BALFI
Ásványvíz

1803 mg/l
Kalcium és magnézium tartalom



VISEGRÁDI
Ásványvíz

1300 méter mélység



pannon-aqua
Ásványvíz



deit

Fogyaszd!
ha fogyni akarsz.



KOBOSCHNIKOV
Kószármű



Vitalin

Új irány a Formula-1-ben: Vissza a jövőbe



2010-ES SZABÁLYOK	2013-AS TERVEZETT SZABÁLYOK
2,4 literes V8-as szívómotorok	1,6 literes soros 4-hengeres turbófeltöltős motorok
18 000/min fordulaton Üzemanyag mennyiség szabályozás nincs	10 000/min fordulaton Üzemanyag mennyiség szabályozás
8 motor/versenyző/szezon	5 motor/versenyző/szezon
80 lóerős KERS körönként 6 másodpercig (egyezményesen nem használják a csapatok)	150 lóerős KERS körönként 30 másodpercig
További energiavisszanyerő-rendszerek használata tilos	További energia visszanyerő-rendszerek engedélyezése
Leszorítóerő a szárnyakon és az alvázon ébred	Leszorítóerő döntő része az alvázon ébred
13 colos felnik	15 colos vagy nagyobb felnik
Karbon féktárcsák Kifinomult ütközés-védelem	Esetleg acél féktárcsák Továbbfejlesztett ütközésvédelem az autók oldalsó részének előrehozatalával

Több olyan elfeledett műszaki megoldás térhet vissza a Formula-1-be 2013-tól, mint a turbófeltöltő, vagy a talajhatású karosszéria, a jövő technológiáját pedig az energia-visszanyerő-rendszerek képviselik. Ettől lesz az F1 zöldebb, látványosabb és dögösebb?

Radikálisan megváltozik a Formula-1 műszaki arculata 2013-tól. Az FIA a csapatok képviselőivel közösen gyűrja át a szabályokat, amelyek még nem véglegesek, de körvonalakban már léteznek. A legnagyobb változás a motorokat érinti majd, amelyek a jelenlegi 2,4 literes V8-as szívók helyett az FIA világmotor trendjét követve 1,6 turbók lesznek. Teljesítményüket, 10 000-es maximált percenkénti fordulat mellett 650 lóerő körülire tervezik. Ezt fogja kiegészíteni egy, a tavalyinál sokkal hatékonyabb kinetikus energia

visszanyerő rendszer (KERS), amely 150 lóerő leadására képes körönként akár 30 másodpercig, szemben a korábbi hat másodpercig tartó plusz 80 lóerővel.

A motorok fogyasztását radikálisan csökkenteni akarja az FIA, ezért a felhasználható üzemanyag mennyiséget korlátozni fogják, amelyet 2013 után is évről évre folyamatosan csökkentenek majd. Ezzel párhuzamosan növelik a motorok élettartamát. Míg jelenleg minden versenyző nyolc motort használhat fel a 19 futam alatt (2,375 verseny/mo-

tor), addig 2013-tól már csak öt erőforrás használható a 20 futam alatt (4 verseny/motor).

Az elmúlt években több aerodinamikai változtatást vezetett be a Formula-1-es autókön, amelyekkel az előzéseket akarták elősegíteni, de ezek nem voltak eredményesek. Az elől haladó autó ugyanis annyira lerontja a hátul haladó leszorítóerejét, hogy nagy sebességkülönbség kell az előzéshez. Ezt 2013-tól úgy oldanák meg, hogy a leszorítóerő nagy része nem a szárnyakon, hanem az autók alvázán ébred. Azt ugyanis kevésbé befolyásolja, hogy az autó előtt megy-e másik vagy sem. A recept nem új, hiszen a 80-as években már sikeresen alkalmazták az úgynevezett szárnyas autókat, amelyeknek az alvázat alakították ki

szárnyprofilszerűen. Szintén szóba került a flexibilis szárnyak újbóli engedélyezése.

Ami viszont biztos, az a biztonság növelése, amelynek érdekében az autók oldalsó részét előbbre hozták, ezzel is növelve az ütközésvédelmi zónát. A gumik terén, a jelenlegi 13 colos felnik helyett 15 colos vagy még nagyobb kerekek várhatóak, amelyek a Formula-1-es autókat sokkal közelebb hozzák az utcai autókhoz. Ezzel párhuzamosan felmerült annak a lehetősége is, hogy a nagyobb kerekek alá nagyobb féktárcsát szereljenek, de ez esetben a karbon tárcsákat sokkal olcsóbb, de kevésbé hatékony acél tárcsákra cserélnék. Ezzel a féktáv és a várakozások szerint vele együtt az előzési lehetőség is nőne.



1,6 turbó, KERS, gázturbina és gőzgép

A rali és a túraautó vb-n már jövőre bevezetik az FIA 1,6 turbó világmotorját, a Formula-1-ben csak három év múlva, ez azonban egészen más erőforrás lesz, KERS-sel és talán gázturbinával kiegészítve, de még a gőzgép sincs kizárva.

Amikor az FIA volt elnöke, Max Mosley először felvetette a világmotor gondolatát, akkor mindenki megmosolyogta, hogy hogyan lehetne a rali világbajnokságon és a Formula-1-ben is ugyanúgy 1,6 turbómotort használni. Mára kiderült, hogy lehet, sőt, mivel az autógyárak az utcai motorok terén is a kis hengerűrtartalmú turbómotorok felé lépnek, többen ujjongva fogadták ezt a lehetőséget.

Természetesen a rali és a Formula-1-es motorok között óriási különbség lesz. Bár mindkettő blokkja ugyanúgy soros négyhengeres lesz, a raliban 1,5 baros töltőnyomás és szimpla turbó mellett 300 lóerő körüli teljesítmény a cél, a Formula-1-ben viszont két, sorosan kötött turbót alkalmaznak, és 3 bar töltőnyomás mellett kell a motoroknak 650 lóerőt teljesíteniük.

A Formula-1-es motorok fordulatszámát 10 000-ban akarják maximálni, ami alig több

mint a fele a jelenlegi 18 000-es fordulatszámoknak. Ennek oka, hogy így a versenymotorok is sokkal közelebb állnak majd utcai társaikhoz. Míg egy 18 000-et pörgő motornál már speciális anyagokra van szükség a súrlódás csökkentése végett, addig egy utcai turbómotor is könnyen elérheti a percenkénti 10 000-es fordulatot (lásd Mitsubishi Lancer).

A benzinmotor 650 lóereje mellé 150-et száznak, az visszatérő KERS-nek. A mozgási energia-visszanyerő-rendszert tavaly vezették be a Formula-1-be, de magas költség miatt a csapatok önkéntesen vállalták, hogy az idén nem alkalmazzák. A jövő azonban mindenképpen a hibrid technológiáé (a KERS is gyakorlatilag az), ezért legkésőbb 2013-ban visszatér. A tervek szerint mind a négy keréken vissza akarják nyerni a mozgási energiát, és ingen komoly kihívás elé állnak a mérnökök, hogyha körönként 30 másodpercig

150 lóerőt akarnak visszanyerni. De hát a mérnökök szeretik a kihívásokat.

A KERS mellett további energiavisszanyerő-rendszerekről is tárgyalnak a motorgyártók. A legkézenfekvőbb megoldás a kipufogógázok mozgási energiájának a hasznosítása gázturbinában. Ilyen turbinával, vagy turbinákkal hajtánák a hidraulikapumpát, a kormányoszlopot vagy a generátort, amellyel a motor terhelését csökkentenék. Ennek bevezetéséről még nincs döntés, de akár 2013-tól láthatunk ilyen megoldásokat.

Ennél hosszabb időt vesz majd igénybe olyan rendszer kifejlesztése, amely a hőenergiát nyeri vissza. A Formula-1-es motorok a lóerők mellett a hőtermelésben is élen járnak, és rengeteg energiát fecsérelnek el leadott hő formájában, amit már csak környezetvédelmi szempontokból is érdemes számításba venni. A kezdeti stádiumban kis gőzgépek alkalmazása merült fel, de a hőenergia könnyen átalakítható elektromos energiává, amelyet az amúgy is meglévő KERS villanymotorjával máris újra lehet hasznosítani. Ez azonban egyelőre még a jövő zenéje.

A Ferrari szerint a V6-os 1,8-as olcsóbb lenne

Bár a motorgyártók jelentős része egyetértett a soros négyhengeres 1,6-os motorral, a Ferrari V6-os 1,8-ast javasolt. Egy részről ennek tradíciója van, hiszen míg a Renault vagy a Mercedes utcai motorpalettájába simán beleillik egy soros négyhengeres, addig ugyanez az erőforrás egy Ferrariban már megmosolyogtató. De van másik oldala is a dolognak.

„Úgy gondolom, hogy egy soros négyhengeres motor miatt jelentősen át kell alakítani a karosszériát, így az sokkal költségesebb lenne, mint egy V6-os használata” – mondta Luca Marmorini, a Ferrari motor mérnöke.

A 90°-ban döntött V-motorblokkok sokkal hatékonyabban használhatók az autó teherviselő elemeként, mint a sorosak, mivel háromszög alakban rögzíthetők a karosszériához. Utóbbiak azonban kétségtelenül karcsúbbak, így sokkal több lehetőséget kínálnak a mérnököknek, a motorborítás aerodinamikai kialakítására.

Ez fontos lehet a 2013-as új szabályok életbelépésekor, amikor az alváz (és vele együtt az autó karosszériája) veszi majd át a szerepet a szárnyaktól, a leszorítóerő előállításában.

Miért csak 2013-tól?

A Concorde-szerződés 2012 végéig garantálja a műszaki szabályok állandóságát. Jelentős szabályváltoztatásra csak a következő évtől van lehetőség.

Eleinte csak a motorokat akarták megreformálni ettől az időponttól, de végül úgy tűnik, hogy a karosszériák is jelentősen megváltoznak.

Amennyiben az FIA 2013-tól meg akarja változtatni a műszaki szabályokat, akkor a szerződés értelmében ezt még az idén meg kell tennie, hogy a csapok és a motorgyártók felkészülhessenek rá. A végső szabályok ezért a decemberi FIA ülés után várhatók.

A Brawn levét issza a Mercedes GP

A világbajnok csapatot, a világ legdrágábban kifejlesztett autójával vette meg a Mercedes tavaly. A szezon elején még a négy legjobb között tartották számon őket, mostanra azonban a Renault-val kell versenyezniük a negyedik legjobb helyért. De hol veszett el a lendület?

A Mercedes tavaly határozta el, hogy önálló csapatot indít a Formula-1-ben, miután stratégiai partnere, a McLaren saját utcai autó építésére szánta el magát. Kézenfekvő megoldás volt az éppen eladósorban lévő Brawn GP megvásárlása, így egy élvonalbeli csapathoz juthattak. Azonban amíg a Brackley székhelyű csapat tavaly szárnyalt és megnyerte mind az egyéni, mind pedig a konstruktóri világbajnokságot, addig az idén Nico Rosberg a hetedik, Michael Schumacher pedig a tizedik helyen áll az egyéni vb-n, a konstruktörök versenyében pedig 168 ponttal a negyedik, alig több mint fele annyi egységet gyűjtve, mint a 319 ponttal a harmadik helyen álló Ferrari. „Amikor 2008 végén átvettem az istállót, száz alkalmazottunktól meg

kellett válnunk és eltartott egy ideig, mire felállítottuk az új csapatot és rendesen tudtunk működni” – mesélte Ross Brawn, csapatvezető. „Utána teljes erőnkkel arra koncentráltunk, hogy biztosítsuk a jövőnket és hogy megnyerjük a 2009-es világbajnokságot. Tény, hogy az idei autó fejlesztésére nem jutott annyi időnk, mint amennyire szükség lett volna.” Vagyis a Mercedes GP sikertelenségének egyik oka a Brawn GP tavalyi sikere. A 2009-es siker pedig annak volt köszönhető, hogy a Honda a csapnivalóan rossz 2008-as autója után azt a szezonját teljes egészében veszni hagyta és a 2009-es modellre koncentrált, amit sokan mindenidők legdrágább Formula-1-es autójának tartottak. Az új szabályokat ezzel

az autóval használták ki a legjobban, és mire a többi csapat utolérte őket a fejlesztésben, addigra már behozhatatlan előnyre tettek szert. Az idei MGP W01-es viszont pont ebben gyenge, rosszul adaptálták az új szabályokat. „A különbség az első három csapat és köztünk az, hogy ők megtalálták a módját, hogy jól használják az első kerekeket mi nem. A fűjt diffúzort (blown diffuser) és az F-csatornát sem tudtuk olyan jól adaptálni, mint a többiek.”

Bár a Mercedes név jól cseng és sok millió eurót sejtet maga mögött, a csapat közel sincs úgy eleresztve, mint a három élvonalbeli társa. A Mercedes GP nagyjából 220 millió dollárból gazdálkodik az idén, míg a McLaren és a Red Bull költségvetését 280 millió dollárra teszik, a Ferrari extrabüdzsége pedig meghaladja a 400 millió dollárt.

„Szerintem nem állunk rosszul, ahhoz képest, hogy kisebb csapat vagyunk, mint a Ferrari, a McLaren vagy a Red Bull. Velük szemben azonban megvan az az előnyünk, hogy mi már teljes egészében a jövő évi autóra koncentráltunk, míg nekik meg kell osztaniuk az erőiket az idei és a jövő évi kocsik között. Biztos vagyok benne, hogy jövőre sikeresebbek leszünk.”

Ha nem Schumacher lenne, már repült volna



Várakozáson alul teljesített Michael Schumacher az idén. Az első 15 nagydíjon mindössze 46 pontot gyűjtött, szemben csapattársa, Nico Rosberg 122 pontjával, ami nagy csalódás a hétszeres világbajnoktól.

Bár csapatvezetője Ross Brawn és a Mercedes Motorsport vezetője, Norbert Haug is rendületlenül bízik benne, Brawn elismerte, ha ezt a teljesítményt egy újonctól látná, elgondolkozna a cserén. „Ha nem Michaelről lenne szó, valószínűleg már nem lenne az autóban” – mondta Brawn. „Ha egy újoncversenyző lenne, akkor biztosan feltennénk magunknak a kérdést, hogy megvan-e benne a tehetség. De Michaelről tudjuk, hogy megvan benne. Akár a vezetési tudása, akár a csapattal való együttműködés terén tehetségesebb másoknál. Ha megnézed a telemetriai adatokat, a gyors kanyarokban, a reakcióideje és a féktávja semmit sem változott a régi időkhez képest, de a lassú kanyarokban nem tudja olyan jól használni a gumikat, mint Nico (Rosberg). Michael nem az a fajta, aki könnyen feladná, ezért bízom benne, hogy ha jobb autót adunk neki, akkor ő is jobb lesz.”

Schumacher cáfolta azt a pletykákat, mely szerint az év végén visszavonulna: „A célunk, hogy megnyerjük a világbajnokságot, de ez egy folyamat és nem vagyunk varázslók. Ha visszaemlékeznek, a Benettonnál négy évig tartott, mire mindent felépítettem és világbajnok lettem. A Ferrarinál öt évig. Remélem, hogy most sokkal hatékonyabbak és gyorsabbak leszünk. A csapat már a 2011-es autóra koncentrált, amivel szeretnénk a világbajnoki címet harcolni.”



Gymkhanáról, Colin McRae-ről és a B csoportról



Még nem sikerült Ken Blocknak rali világbajnoki pontot szereznie, mégis nagy az elismertsége a raliszurkolók körében. Ez nagyrészt gymkhana videóinak köszönhető, de sokan értékelik benne a sportág iránti alázatát, nagy tiszteletét korábbi barátja Colin McRae iránt – akivel közös videót akart készíteni – és általában a rali örületét.

Magát a raliversenyzést is azért kedvelte meg Ken Block, mert nagyokat lehet benne ugratni és keresztben lehet csapatni. A győzelem és az odáig



vezető út kiépítése csak ez után fogta meg. Nem is csoda, hogy gymkhana videóiban a rali eszenciáját mutatja be.

„Olyan dolgokat csinállok az autóval a videón, amit én is szeretek látni a raliban” – mesélte Ken Block. „A legtöbb top pilóta képes lenne ugyanezt megcsinálni. Számomra, ahogyan a gymkhana autóm mozog, a lángok és a füst, mind a B-csoportot idézik. Imádtam azokat az autókat és szerintem ezért szeretik az emberek is annyira a videóimat.

Szeretem ezeket a videókat készíteni, valami kreatív dolgot kitalálni, de elsősorban raliversenyző vagyok, imádom raliautót vezetni és imádom a ralit nézni is. Nagyon szeretem a régi B-csoportos filmeket, vagy Colin McRae, Gigi Galli videóit, ahogy keresztben fordulnak az autókkal.

Colin McRae tette rám az egyik legmélyebb benyomást és részben neki köszönhetem, hogy raliversenyző lettem. Nagyon jó barátok voltunk Colinnal. Mind a ketten szerettünk raliautót vezetni. Nem csak versenyen, hanem pusztán élvezetből. Ezért volt neki az MKII-es Fordja, meg a buggyjai.

Az előtt halt meg, hogy befejeztem volna a snowboardos videómat. Felhívott, amikor filmeztünk és szuper izgatott volt, azt mondta, hogy nem győzi kívánni, hogy láthassa a filmet. Azon a héten halt meg. Nagyon szerettem volna vele együtt dolgozni és egy közös videót készíteni.”

Block az idén a vb mellett az amerikai bajnokságban és az X-Gamezen is szerepelt. „Nehéz volt három különböző autóval versenyezni, folyamatosan váltogatni őket. Jövőre sokkal könnyebb lesz, csak egyféle kocsit használni. Még azt az évet is a tapasztalatszerzésre szánom, de sokkal versenyképesebb leszek, mint az idén. Törökországban nagyon jó volt első hat időket futni. Az mutatta a sebességemet. Viszont az olyan hibák, mint Portugáliában, amikor a rosszul felírt itiner miatt estem ki, bizonyítják, hogy még van mit tanulnom.”

Kimi Räikkönen nem kell a Red Bullnak



Markónak elment az esze

A Red Bull elégedetlen Kimi Räikkönen idei rali világbajnoki szereplésével, ami miatt kérdéses, hogy jövőre meghosszabbítják-e a finn szerződését.

„Nem azt a publicitást kaptuk, amit vártunk. Ez a baleseteknek és a hiányzó eredményeknek köszönhető. A Räikkönen-projekt csak győzelmekkel működik” – állította Helmut Marko, a Red Bull versenyzői tanácsadója.

Lehet, hogy Marko az osztrák kettést nézte a rali-közvetítések alatt, vagy viccnek szánta kijelentését. Mert ha komolyan beszélt, akkor csak egy dologgal lehet magyarázni: elment az esze.

A rali világbajnokságról szóló tudósítások és hírek hemzsegnek Kimi Räikkönentől, a szurkolók tisztelik bátorsága és a rali iránti alázata miatt. Sőt, akár még azt a merész kijelentést is megkockáztatjuk, hogy népszerűbb, mint amikor a Formula-1-ben versenyzett. Azt pedig senki sem gondolhatta komolyan, hogy Räikkönen négy raliversenyyel a háta mögött jön, rajtához áll a világ legnehezebb pályáin, a világ legjobb és legtapasztaltabb versenyzőivel szemben és nyer. Aki ezt várja tőle, annak fogalma sincs az autóversenyzésről.

Szerencsére más nem osztja Marko véleményét. A Citroën, a Ford, de még a Mini is autót ajánlott Räikkönennek, a Monster energjaital-gyártó pedig szívesen látná őt jövőre Ken Blockkal egy csapatban. Ők Block révén tudják, hogy egy projekt messze nem csak akkor működik, ha nyer a versenyzőjük.

Mélyvízben a mezőny

- 7/9 Historic ob-futam
- 2010. szeptember 26.
- Komló
- 6 páros
- 5 célba érkező
- 10 gyorsasági
- 77,75 km gyorsasági szakasz
- 230,75 km ösztáv



Két újonc versenyzővel bővült a Historic-bajnokság mezőnye a Komló Ralin. Ami azt illeti alaposan bedobták őket a mélyvízbe, hiszen szakadó eső és köd is nehezítette a versenyzők dolgát. A mezőny rutinosabb része viszont alig várta a nehéz körülményeket.

A Baranya Kupa volt az egyetlen olyan futama az idei Historic Ralibajnokságnak, amelyet nem első osztályú, hanem rali 2-es és ralisprint mezőnnyel együtt rendeztek. A verseny évek óta egyre komolyabb nevet vív ki magának színvonalas rendezésével, amivel az idén sem volt baj, mindössze az időjárás nehezítette meg mindenki dolgát. A rali 2-es és a ralisprint mezőnyben sok volt a kisebb baleset, amelyek miatt másfél órát csúszott a program, a végén pedig az egyik szakaszt törölni is kellett. A Historic mezőny nagy része az idén is a Mecsek Ralira koncentrál, amely első ízben ad otthont Historic Eb-futamnak, de Komlón is láthattunk két új párost, két új autóval, akik reményeik szerint rendszeres résztvevői lesznek a bajnokságnak. A Kátai-Bauer páros egy Fiat Abarth Spiderral állt rajthoz, a Juhász-Rimár kettős pedig egy BMW 2002-essel. Mindkettőjük számára éppúgy ez volt az első raliverseny, mint ahogyan autójuknak

is az első bevetése. Ennek ellenére derekasan állták a sarat, Kátai az ötödik helyen futott be, Juhász pedig hajtáshiba miatt adta fel a versenyt. A győzelmet az idén sokadszorra a Wirtmann-Schneer páros szerezte meg, akik a Ford széles gumijai miatt nem nagyon rajongtak az esőért. A Tóth-Bruckner párost már kevésbé érdekelt a rossz idő, nekik mindegy volt, hogy vizes vagy száraz az aszfalt, ők a verseny élvezete miatt jöttek és szereztek meg a második helyet Skoda S120-asokkal. Kifejezetten szereti a rosszidőt a Varga-Béres páros, akik a Zsigulival most is nagyon elemükben voltak és a harmadik helyre hozták a Gruppe 1-es 21011-est. A felakadt gázpedált sínylette meg a Varga-Keresztes páros Volkswagen Sciroccója, amelyet egy kicsit dédelgetni kellett ugyan, hogy kibírja, de ezúttal sem adták fel a versenyt és az ötödik helyen értek célba.

A BARANYA KUPA VÉGEREDMÉNYE

1. Wirtmann-Schneer	Ford Escort Mk1 RS 2000	44:54,9
2. Tóth-Bruckner	Skoda S120 S Rallye	+3:50,5
3. Varga R.-Béres	Lada 21011 Gruppe 1	+8:02,0
4. Kátai-Bauer	Fiat Abarth Rally Spider	+9:37,5
5. Varga-Keresztes	Volkswagen Scirocco	+12:17,8



Mi kell ahhoz, hogy újra bajnok legyen?

Az utolsó futam eredményétől függetlenül ifj. Tóth János és Tagai Róbert az Országos Ralibajnokság második helyén végeztek, a Veszprém Ralit megnyerték, és a Kazincbarcika Ralin is csak egy műszaki hiba fosztotta meg őket a győzelemtől. Mondhatjuk tehát, hogy jó évük volt. Persze aki ismeri Janikát, az tudja, hogy ő csak akkor elégedett, ha nyer.

MILYENNEK ÉRTÉKELED AZ IDEI ÉVET?

Hát... Nem vagyok maradéktalanul elégedett. Talán az év első felében kellett volna jobban odafigyelnem, gyorsabbnak lennem.

MIT CSINÁLNAK MÁSKÉPP?

Agresszívebben tréningezném le azokat a pályákat, ahol csak négyet lehetett menni. Kicsit jobban átgondolnám a gumiválasztást, és azt is mikor tesztelünk. Az első gyorsaságikon is agresszívebb lennék. Próbálnék többet kockáztatni...

HOGYAN LEHET AGRESSZÍVEBBEN TESZTELNI?

Úgy, hogy nem veszed figyelembe, mi van a versenykiírásban, hanem odamész és letréningezed annyiszor, amennyiszer szükséged van rá.

DE EZ SZABÁLYOS?

Persze. Gondolom, ha más megcsinálja, akkor én is megtehetem. Az idén egy olyan verseny volt, aminek nem lehetett hetekkel korábban tudni a pályáit: a Veszprém Rali. Ott csak négyet lehetett tréningezni és amikor odamentünk, akkor teljesen szűz volt a pálya. Más versenyeken az első tréningnapon már úgy volt kijárva az út, ahogy a versenyen le kell vágnod, vagyis valaki széjjel tréningezte már.

MENNYIT SZÁMÍT, HA TÖBBET TUDSZ TRÉNINGEZNI?

Szerintem a mezőny eleje fejből megy, de előfordulhat olyan szituáció, ahol elbizonytalanodsz, elveszed a gázt. Ha többet tudsz tréningezni, akkor magabiztosabb vagy. Én nem vagyok ennek a híve, de ha sokan nem tartják be a tréningtilalmat, akkor annak is átfurmálják a szabályérzetét, aki egyébként betartaná.

GUMIVÁLASZTÁS ÉS TESZT?

A gumiválasztás nagyon kis különbség lenne. Volt olyan pálya, ahol az időjárás változott meg, azaz nem tudsz mit kezdeni, de volt olyan verseny is, ahol puha gumit raktam fel és közepkemény jobb lett volna. Mindig tanul az ember. A tesztek időpontja nem mindegy. Ha a verseny előtti napon tesztelsz, az sokkal hatékonyabb, mint másfél héttel előtte. Akkor az első gyorsaságikon is egyből gyors tudsz lenni. A Lengyel Rali előtt például a profik 250 km-t teszteltek, de gyorsak is voltak az első méterektől kezdve. Nekünk egész évben nincs ennyi teszt lehetőségünk, éppen ezért kell jól kiválasztani az időpontját.

MIT LEHET MÁSFÉL HÉT ALATT ELFELEJTENI?

Nem elfelejted, hanem elszoksz tőle. Utcai autónál ennyi idő nem számít, de ott nem versenyautóban



„Jobban fel kell készülnünk, hasznosítjuk az idej tapasztalatokat, szerintem egy kicsit még tudunk gyorsulni. Azt nem tudom megígérni, hogy jövőre bajnok leszek, de nagyon motiválna egy újabb megmérettetés.”



LD PÁPIR KFT.

www.ldpapir.hu



Forgalmazott termékeink mind az otthoni, mind a közületi vásárlók igényeit kielégíti.

háztartási és ipari kéztörölők • toalettpapírok • zsebkendők
szalvéták • háztartási vegyiáruk

Ingyenes kiszállítás!

Budapest területén 48 órán belül, Pest megyében 72 órás határidővel



Folyamatosan bővülő kínálat!



Elérhetőségeink: LD Papír Kft., 2200 Monor, Balassi B. utca 19/b.

Tel.: +36 70 428-4675, + 36 70 425-9058 • Fax: +36 29 320-542

e-mail: iroda@ldpapir.hu

„Nem vagyok maradéktalanul elégedett. Talán az év első felében kellett volna jobban odafigyelnem, gyorsabbnak lennem.”



ülisz, verseny gumikkal és nem kell 95%-on befordulnod. A féktávoktól és a kanyarsebességtől lehet a legjobban elszokni. Sok mindenre kell figyelni és nagy feladat nagy tempóval úton maradni.

kilométerek, úgy tudtuk Herczig Norbival együtt felvenni velük a versenyt. Sötétben nem tudták annyira kihasználni az N-es előnyt, az látszott is az eredményeken.

AZ ÉV ELEJÉN SOK VITA FOLYT, HOGY MAGYARORSZÁGON AZ N-ES VAGY A SZUPER-2000-ES LESZ-E GYORSABB. MOST EGY ÉV TAPASZTALAT UTÁN TE HOGY LÁTOD?

A magyar autók nem N-esek, hanem egy speciális magyar kategóriának megfelelőek. Ez az egyik probléma. A bioetanol ad nekik plusz 10%-ot, ráadásul hosszúak az egyenesek. Egerben volt olyan pálya, ahol 51 másodpercet mentünk leszabályzáson. Ott mindegy, hogy mivel mennek az N-esek, mindenképpen megverték volna. Az N-esek jobban gyorsulnak, a Szuper-2000-esek viszont féktávon és kanyarsebességben jobbak. Ezért nagyon jól kell menned a Szuper-2000-essel, hogy megvered őket. Ha nagyon jól mész vele és beletalálsz a kanyarokba, akkor meg lehet verni vele az N-eseket. De ha megnézed, Csehországban (N-es Mitsubishi) megy (Vaclav) Pech, aki, ha jól tudom nem bioetanol használ, mégis időnként veri a Szuper-2000-eseket.

NEKEM ÚGY TÚNT, HOGY A VERSENY VÉGE FELÉ KÖZELEBB VOLTATOK AZ N-ESEKHEZ, MINT AZ ELEJÉN.

Nem csak a versenyre, a szezonra is igaz. Minél többet mentünk, minél jobban gyűlték a verseny-

MI KELL AHHOZ, HOGY ÚJRA BAJNOK LEHESSZ?

...hogy Asi ne induljon. Nem, ez csak vicc. Jobban fel kell készülnünk, hasznosítjuk az ideai tapasztalatokat, szerintem egy kicsit még tudunk gyorsulni. Azt nem tudom megígérni, hogy jövőre bajnok leszek, de nagyon motiválna egy újabb megmérettetés.

– EZEK SZERINT JÖVŐRE IS LÁTHATUNK A MAGYAR BAJNOKSÁGBAN?

– Én nagyon remélem. Persze ez nem csak rajtam múlik, de bízom benne, hogy igen.

– AZ IDÉN MÁR NEM SZEREPELHETTEK WRC-K A MAGYAR BAJNOKSÁGBAN NEKED HIÁNYOZTAK?

– Én már tavaly is azt mondtam, hogy WRC-k nélkül sokkal jobb lesz a bajnokság. Szerintem WRC-kkel nem lett volna ennyire szoros a verseny, és nem is vagyok benne biztos, hogy a jelen gazdasági helyzetben sok lett volna belőlük. Vezetési élményben biztos, hogy sokkal jobb a WRC, és amikor a 170-es végsebességen megyek és még van hétszáz méter egyenes, akkor nekem is hiányzik az a 25 km/h plusz. De szerintem jó döntés volt, hogy WRC-k nélkül versenyeztünk. Én örülök neki.

Bútor Szuper-2000-essel



Már a Mecsek Ralin Szuper-2000-es Peugeot-ban láthatjuk Bútor Róbertet, aki 1999 óta volt a mérce a kétkerékhatású kategóriákban. Jövőre azonban már az abszolút bajnoki címért szállhat versenybe úgy, ahogyan azt már nyolc évvel ezelőtt is tervezte.

A Szuper-1600 az idén teljesen meghalt a magyar bajnokságban és bár a Bútor-Holczer páros abszolút értékelésben is rendre jól szerepelt jövőre mindenképpen váltaniuk kell. Ez azonban szerencsére nem vissza, hanem előrelépés lesz. „Mindenképpen lépniünk kellett, és úgy gondoltuk, hogy a Szuper-1600-hoz a Szuper-2000 áll a legközelebb, ezért már Pécsen is egy Peugeot 207-essel indulunk” – mondta Bútor. „Most bérelünk egyet, de jövőre szeretnék sajátot. A műhelyünkben jelenleg két Citroën C2 R2-öt készítünk fel, amit jövőre szeretnénk még eggyel kiegészíteni, építünk egy R3-as DS3-at is, és a mi Szuper-2000-es Peugeot-nk lenne az ötödik.” Amikor 2001-ben megalakult a Citroën-Total Rallye Team, akkor az volt a cél, hogy 2003-ban

Bútor egy Xsara WRC-vel versenyezhesen. Ám előbb a Citroën nem adott ki ilyen autót privát versenyzőknek, aztán az anyagi lehetőség hiányzott hozzá. Bútor ugyan 2005-ben kipróbált egy Skoda Octavia WRC-t, de az autó megbízhatatlansága miatt az év közepén visszaült Szuper-1600-ba. „Akkor nagyon nagy álom volt a WRC, és egy kicsit elérhetetlen is. Most a Szuper-2000 sokkal realitásosabb dolog. Nem bánom, hogy az elmúlt nyolc évben nem jött össze a WRC, mert mindig nagyon profi csapatban, az éppen aktuális legjobb Szuper-1600-as autóval versenyeztünk, de eljött a váltás ideje. Persze a célunk az abszolút bajnoki cím, de egyelőre nem tudom megmondani, hogy mennyire leszünk versenyképesek. Pécsen sok minden kiderül.”

Hogyan került a Fiesta Magyarországra

A Ford Fiesta Szuper-2000-es az egyik legkelendőbb versenyautó. Az M-Sport ötven ilyen autó gyártását tervezte be, amelyből mind elkelt és még a legrégebbi ügyfeleknek sem tudnak azonnal ilyen autót adni. A Kakuszi testvérek is több hónapot vártak a 31-es alvászámú Fiestájukra.

„Több Szuper-2000-es márka is szóba jött, de igazán a Ford érdekelt minket” – mesélte Kakuszi Zsolt. „Bejelentkeztünk náluk, hogy gondolkozunk egy ilyen autó megvásárlásán. Időpontot egyeztetünk és kiutaztunk megnézni. Az M-Sport műhelyében az értékesítési vezető várt minket, mindent megmutatott és minden kérdésünkre válaszolt. Nem akartunk kint dönteni, de mire hazaértünk már eldőlt a kérdés. Megrendeltük az autót, majd visszaigazolták, hogy mikor tudják szállítani. Hentente egy Fiestát szerelnek össze és elég nagy volt a várólista, így csak három hónap múlva mehettünk az autóért. Az átvétel úgy zajlik, hogy kimész arra az egy hétre, amíg a kocsidat összeszerelik. Gyakorlatilag végignézheted a teljes folyamatot. A Ford gyárból üres karosszériát kapnak, amit először is szétvágnak. Mindenhova van egy szabásmintájuk, azt

ráterítik az autóra, körberajzolják, és kivágják a főleges karosszériát. Pont úgy, mint ahogy egy ruhát szabnak ki. Ha kérdésünk volt, akkor azt feltehetjük a mérnököknek, de az autó minden egyes részének saját mérnöke van, és mindenki csak a saját területéről tud információval szolgálni, így néha eltartott egy ideig, mire előkerült az illetékes. Elég nagy a kereslet a Fiestára és hiány is van belőle. Még szinte haza sem hoztuk az autót, máris megke-restek minket, hogy a Finn Ralira kibérelnék, de ha nem akarjuk az egész autót adni, akkor a karosszéria is elég, ők beleépítik a saját holmijaikat. Kiderült, hogy totálkárosra törték az autót és nem tudtak hirtelen másik karosszériát keríteni. Végül úgy döntöttünk, hogy mivel még új az autó, nem adjuk bérbe. Ha már egyszer fel lett újítva a váltó vagy a motor, akkor az más, de akkor még teljesen új volt.”



RALLYHEART.HU

Információk első kézből!



foto: Klima Fótó



A Zsiguli az első szerelem

Az utóbbi időben egy Mitsubishi Lancerral tűnik fel a ralipályákon, pedig pár évvel ezelőtt a Zsigulik legjobb kezű sofőrje volt Balázs József, közismertebb nevén Balázs Öcsi. Olyan pontosan vezette a 20174-est, hogy amikor egyszer szélesebb felnit raktak rá, odaverte a betonszegélyhez, mert úgy már nem fért el. Természetesen egy pár jó sztorival azonnal tudott szolgálni.

Tóth Sanyinak és Szaniszló Attilának kezdem szervizelni – mesélte Öcsi. Aztán vásároltam egy 1200-ast és azzal próbálkoztam. Először nem is volt becsövezve. Miskolcon indultam vele bokorugrató kupákon. A stadion körül volt egy verseny, ahol megcsiptem egy kicsit az oldalával egy vilanyoszlopot, de csak az ajtót kellett cserélni. Aztán lett egy Kocka Zsigulim, az már versenyautónak épült. Meghívásos versenyeken indultam vele. Egyszer kölcsönadtam az egyik barátomnak egy ügyességi versenyre, amin felborult, úgyhogy építhettük újra. Néha én is be-beugrottam vele különböző helyekre. Volt úgy, hogy kivettek egy gyorsaságit és etapban mentünk le. Faterék ott álltak a kanyarban, gondoltam, megszínezem nekik. Olyan jól sikerült, hogy beestünk az árokba és kiütöttünk egy kilométerkövet. Etapon kiesni, azért az elég kemény, nem? 2001-ben ugyanezen a gyorsasá-

gin estünk be orral. De nagyon beestünk. Nagyon sokáig szedtek ki a nézők, közben defektet is kaptunk. Semmi értelme nem volt sietni, de én defektesen is nyomtam. Kaptunk még egy defektet és másodsorra is beestünk. Amíg működött az autó, addig én mentem vele. Sosem adtuk fel. 2004-ben Pécsen a Vmax kupát akartuk megnyerni (nem Szuper-1600-as A6-os autók számára kiírt kupa). Nagyon kevés pont kellett, de kiszakadt a futóművünk. Valami téglákat szereztünk, azzal bakoltuk fel az autót és a kerékanyával kapattam össze a futóművet. Visszaestünk a tők utolsó helyre, végén a harmadikok lettünk (Vmax Kupában) és meglett a bajnokság. Az utolsó gyorsasági már mindegy volt, mert tíz perc hátrányunk volt az utolsó előttihez képest, úgyhogy felraktam a 13-as téligumikat és úgy mentünk fel a pályán, mint a kigyó. Képzelheted, mindenhol keresztben mentünk. A közönség nagyon élvezte, de mi is.



De a legküzdelsebb versenyünk a 2006-os Budapest Rali volt. Ott több kalandunk volt, mint máskor egy egész év alatt. Egy pont kellett a bajnoki címhez és nem is siettünk. A második gyorsaságin – Szuha–Parádsasvár – beestünk. A hátsó sárvédő annyira bement, hogy hiába raktuk volna fel a pótkereket, beleért volna. Ezért defektes kerékkel mentünk ki a pályáról, föl etapon Mátrakeresztesig, ott elrajtoltunk, Szemeréig gyorsasági, majd Pásztó és úgy be Salgótarjánba. Ötven-hatvan kilométert mentünk defektes kerékkel. De a Zsiguli kibírta. Azt nem mondom, hogy nem főtt az olaj a difiben, de olajat cseréltünk, szélvédőt, sárvédőt, tankot, meg minden sallangot és mentünk tovább. Cereden feljöttünk a harmadik helyre, de Parádon megint defektet kaptunk, kicseréltem. Mátraszenti-Imrén, a gyors közepén leállt az autó. Kiszálltunk, megnéztem, eltört a karburátorban az úszó. Ráa-

dásul úgy telifolyt a motor benzinnel, hogy nem fordult át. Addig tologattuk előre-hátra, mire sikerült valahogy átfordítani a motort. Úgy mentünk utána, hogy hol bekapcsoltam az AC-t, hol kikapcsoltam. Így kellett elmennünk a Hungaroringig. Mogyoródon próbáltak a szerelőink úszót keríteni, de nem volt egyszerű dolog. Az egyik udvarban állt egy Zsiguli, de nem tudtak bemászni, mert kutya volt benne. Végül nagy nehezen találtak egyet, beszereltük, mentünk tovább, de annyira nem voltam ott fejben, hogy a Hungaroringen becsúsztam a kavicságyba. Tudod, ami a Formula-1-eseket elnyeli. Gyurmával ketten meg sem tudtuk mozdítani az autót. Valahonnan előkerült két srác, ők segítettek kitolni. Annyit álltunk bent, hogy a következő gyorsaságról is kikéztünk, csak amikor lejöttünk róla, akkor vettük észre, hogy Gyurma sisakja van rajtam, az enyém meg őrajta. Nagyon kikapunk, de meglett a pont és a bajnoki cím.

 **SUBARU Magyar** Szombathely, Zanati út 27/A
Tel.: 94/513-087
info@bonusoft.com

Kedvezményes készlet és tesztautó vásár akár használtautó beszámítással!

Justy Impreza Legacy Outback Forester Tribeca
Boxer Benzin, Boxer Diesel 70Le-től 300Le-ig. 2-4 kerék meghajtás. Japán gyártás.



(2341122)2A



Foto: Klíma Foto

Ez volt a legproblémásabb versenyünk. Nagyon sok precíz, pontos versenyünk volt, amit szoktál emlegetni betonhíd-padka, úgy történt, hogy valakinek az autóját csináltuk és a végén kipróbáltam. Buna Zoli volt velem (Krupp Zoli navigátora), mondtam neki, hogy viszem egy kört. Én hatcolos felnível mentem, azon a kocsin hétcolos volt. Ott már elmentem egy milliószor, de nem vettem számításba a plusz egy colt és úgy már nem fért el, elkaptam a padkát. De szerencsére nem lett baja. Ha felhordásos volt a pálya, eső után saras, akkor mindenki visszavett, de én akkor is mentem, úsztam át rajta. Szerettem, ha keresztbe megy az autó, de akkor szerettem a legjobban, ha nagy sebességnél megy keresztbe. Volt pár ilyen vizes, saras gyors, ahol jól tudtunk menni. Voltam Kisvaszaron abszolút kilencedik, Hetvehelyen 13. 2002-ben Kisvaszaron például minden Mitsubishi megvertünk. Gyakran mentünk együtt Szajky Pistával (a másik bolond Zsiguli versenyzővel). 2003-ban volt az első közös versenyünk, a Mecsek Rali. Emlékezetes verseny volt, ott maradt a kezemben a váltókar. A videón látszik, ahogy hadonászok vele. Egyszer pedig felálltunk kétkerékre és úgy mentünk 15 métert. A kanyarban dobott meg valami és

egy kicsit gondolkozott az autó, hogy átbillenjen-e vagy sem. Nem volt tökéletes verseny, de mi jól elvöltünk. Pista is élvezte. A Zsigulival az utolsó nagy esésem a 2004-es Budapest Rali előtt volt. Na az nagy esés volt. Bodnár Attilával (a motor építőjével) próbáltuk ki az autót éjszaka. Már mindennel végeztünk, csak fel kellett volna állni a trélerre. Tőlünk ötszáz méterre, az egyik kanyarban nem húztam be annyira, mint szoktam. Picit kidobott az út, hajnal fél három felé párás volt a fű, elúszott a hátulja és kiütöttünk egy villanyoszlopot. Attilát úgy kellett kihúzni az autóból, mert bevverte a fejét és elájult. Nagyon megijedtem, korházba is kellett vinni, sokáig kettőslátása volt, de szerencsére meggyógyult. Azon a versenyen nem is tudtunk indulni. Aztán a Mitsubishival is estem. 2007-ben az Eger Ralin kategória másodikok lettünk. Miskolcon felbuzdultunk és Sajókázán mentem nagy sebbel-lobbal. A célkanyarban lekeveredtem az útról és egy betonátjáró állított meg ötödikben. Nem volt látványos a törés, de az autó komplett alja eltűnt, motor, futómű, minden. Nehéz összehasonlítani a két autót, a Mitsubishi az új szerelem, a Zsiguli meg a régi. És az emberek nem felejtik el, hogy mentünk a Zsigulival.



KOMPLETT KAROSSZÉRIÁK ÉS BUKÓKETRECEK
AZ FIA HOMOLÓGTÓL AZ AMATŐR SZOROZATOKIG.
EGYEDI- ÉS CSŐVÁZAS MEGOLDÁSOK.

WWW.GSPORT.HU



- 2010. szeptember 10-12.
- Sapporo, Japán
- 10/13 vb-futam
- 70 páros
- 53 célba érkező
- murva
- 26 gyorsasági szakasz
- 303,54 km gyorsasági
- 1220,43 km össztáv

II. Sébastien második győzelme



A JAPÁN RALI VÉGEREDMÉNYE		
1. Ogier-Ingrassia	Citroën C4 WRC	3:10:26,4
2. P. Solberg-Patterson	Citroën C4 WRC	+15,7
3. Latvala-Anttila	Ford Focus WRC09	+26,0
4. Sordo-Vallejo	Citroën C4 WRC	+35,2
5. Loeb-Elena	Citroën C4 WRC	+53,3
6. Hirvonen-Lehtinen	Ford Focus WRC09	+1:13,5
7. H. Solberg-Minor	Ford Focus WRC08	+3:03,1
8. Villagra-Perez-Companc	Ford Focus WRC08	+10:17,9
9. Ketomaa-Stenberg	Ford Fiesta S2000	+14:47,1
10. Prokop-Tomanek	Ford Fiesta S2000	+15:20,8

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
P. Solberg	7
Ogier	6
Loeb	4
Latvala	4
Hirvonen	3
Sordo	2
H. Solberg	1

ÉLEN ÁLLÓK	
1-3. gy.	Ogier
4-12. gy.	P. Solberg
13-15. gy.	Latvala
16-19. gy.	P. Solberg
20-26. gy.	Ogier

VB 10/13 UTÁN	
1. Loeb	201
2. Ogier	158
3. Latvala	132
4. P. Solberg	118
5. Sordo	107
6. Hirvonen	94
7. Wilson	56
8. H. Solberg	31
9. Villagra	30
10. Raikkonen	21

GYÁRTÓK	
1. Citroën	345
2. Ford	250
3. Citroën Junior	183
4. Stobart-Ford	130
5. Munch's-Ford	46

Sébastien Ogier második vb-futam győzelmét aratta a Japán Ralin, pedig a verseny nagy részén Petter Solberg állt az élen. Jó formában voltak a Fordok, de több műszaki hiba is hátráltatta őket. A világbajnoki cím nem dőlt el, miután Sébastien Loeb csak ötödik lett.

Akár már a Japán Ralin megnyerhette volna hetedik világbajnoki címét Sébastien Loeb, ám a francia idei legrosszabb formáját fogta ki, és tőle szokatlanul nem csak a győzelemért nem volt versenyben, de az első ötlet sem tudta tartani a tempót. Így a világbajnok megkoronázása ezúttal még elmaradt.

Jó formában volt viszont Petter Solberg, aki a verseny nagy részét az élen töltötte, és nagyon közel állt ahhoz, hogy a 2005-ös Wales Rali után újra vb-futamot nyerjen. Ám korai rajt miatt tíz másodperc büntetést kapott, amit követően Jari-Matti Latvala állt az élre. Három gyorsasági-val később azonban a finnek eltört a féltengelye és az ötödik helyre esett vissza. A szombati nap végén pedig Ogier és Hirvonen is taktikáztak, a fékre léptek és szépen visszaterelték Solber-

get, az élre, hogy elsőnek rajtolva takarítsa csak ő a vasárnapi pályákat. Hármójuk között mindössze 5,4 másodperc volt a különbség, ami izgalmas zárónapot sejtetett.

Ám vasárnap előbb Hirvonen esett ki a győzelemért folyó versenyből, miután Fordjában meghibásodott a differenciálmű, aztán pedig Solbergnek tört el az egyik lengéscsillapítója, és vált nehezen irányíthatóvá Citroënje. Ekkor azonban már Ogier állt az élen, akire az utolsó szakaszokon senki sem volt veszélyes és megnyerte pályafutása második vb-futamát. Solberg lett a második. Latvala az utolsó napon Sordót megelőzve kapaszkodott fel a harmadik helyre. Hirvonen a műszaki hibás Forddal végül több mint egy percet veszített és csak ennek köszönhetette Loeb, hogy végül meg tudta őt előzni és ötödiknek futott be.

- ☺ Izgalmas verseny, Ogier, Solberg, Latvala és Hirvonen közül bárki nyerhetett volna
- ☺ Nem dőlt el a világbajnoki cím, Loeb mellett Ogiernek és Latvalának is maradt esélye



Loeb 2011 után visszavonulna

De nem Ogier az oka

A 2011-es szezon lehet az utolsó Sébastien Loeb számára, legalábbis ezt hintette el a hatszoros világbajnok a Paris-Match-nak adott interjújában. Azt viszont cáfolta, hogy ennek a Citroën új sztárja, Sébastien Ogier lenne az oka.

Többször pedzegette már Sébastien Loeb, hogy befejezi raliversenyzői karrierjét. Sőt, olyan pletykák is lábra keltek, mely szerint ezt már az idei év végén megteszi. Ezt azonban cáfolta azzal, hogy aláírta szerződését 2011-re. De hogy utána is láthatjuk még versenyezni, arra semmi garancia.

„Azt hiszem, hogy már elég kockázatot vállaltam és nem vagyok kész többre” – mondta az interjújában. „Most már csak a versenyzés élvezete motivál.” Arra a kérdésre, hogy ebben a döntésében meny-

nyire játszott szerepet Sébastien Ogier feltűnése, egyértelmű választ adott: „Nem ő jelenti a pályafutásom végét, én hozom meg a döntésemet.” Bár az interjút mindenki úgy értékelte, hogy Loeb visszavonulási szándékát fejezte ki vele, ez még messze nem végleges. A francia versenyző nagyon közel áll hetedik világbajnoki címének megszerzéséhez és jövőre is ő az esélyes. 2011-ben 37 éves lesz, amivel már a Formula-1-ben öregnek számítana, a raliban azonban még egyáltalán nem.

Ogier jobb Loebnél



Legalábbis az elmúlt négy murvás versenyen rendre megverte Ogier Loeböt. Az ifjabbik Sébastien ez alatt a négy futam alatt két győzelmet és két második helyezést szerzett, amivel összesen 86 pontot gyűjtött. Loeb ugyanezen a négy versenyen egy második, két harmadik és egy ötödik helyezést ért el, amiért 58 pont jár. Aszfalton azonban még mindig a hatszoros világbajnok a mérce, hiszen a Bolgár és a Deutschland Ralikat is megnyerte, míg Ogier

csak egy harmadik és egy negyedik helyezést tudott felmutatni szilárd talajon. Azonban ha az elmúlt hat verseny eredményét összeadjuk, akkor a négy murva és két aszfalt futammal együtt is Ogier volt eredményesebb 113 pontot gyűjtve, szemben Loebbel, aki 108 egységgel lett gazdagabb. Persze a teljesség kedvéért tegyük hozzá, hogy az első négy futamból Loeb hármat megnyert, így jókora előnyből volt mit beosztani, és az elmúlt hat versenyen semmi oka nem volt kockáztatni.

Petternek majdnem sikerült



PETTER SOLBERG VB-FUTAMGYŐZELMEI

2002	Brit Rali
2003	Ciprus Rali
2003	Ausztrál Rali
2003	Korzika Rali
2003	Wales Rali
2004	Új-Zéland Rali
2004	Akropolisz Rali
2004	Japán Rali
2004	Wales Rali
2004	Szardínia Rali
2005	Svéd Rali
2005	Mexikó Rali
2005	Wales Rali

Nem csak a versenyláztól égett Solberg

Közel állt hozzá Petter Solberg, hogy öt év után újra vb-futamot tudjon nyerni, végül második lett, de teljesítménye így is becsülendő, hiszen a shake downon még alig állt a lábán, az utolsó napon pedig szinte ölben vitte célba Citroën C4 WRC-jét.

„A betegség volt a legnehezebb” – mondta Solberg a célban. „A shake down és az előtte lévő nap volt a mélypont. Azt gondoltam, hogy nem is tudok majd vezetni, de a Citroën orvosa adott néhány dolgot, ami segített. Azonban még így is nagyon nehéz volt az első nap. A hosszú gyorsasági végére teljesen elfogyott az erőm.” Ennek ellenére Solberg a legbetegebb állapotában állt az élre, és az utolsó napon még reális esélye volt a győzelemre, egészen addig, amíg a futóműve el nem tört.

„Teljesen eltökélt voltam, hogy megverem Ogier-t, de aztán a (vasárnapi) második gyorsaságin megütöttem valamit és eltört a lengőkarunk felfüggesztése. A kerék teljesen szabadon mozgott. Megpróbáltuk valahogy rögzíteni, de nagyon izgalmas volt még az etapunk is, hogy kibírja vagy nem.” Szerencséjük volt, kibírta, és az idén a Mexikó valamint a Török Ralik után harmadszorra lettek

második, de a hön áhitott győzelem most sem jött össze. Solberg 2002 és 2005 között összesen 13 vb-futamot nyert, akkor még Subaruval. Utolsó győzelmét a 2005-ös Wales Ralin aratta, azóta 15-ször végzett dobogón, de versenyt nyernie nem sikerült.



Loix tovább menetelt, bajnok a Skoda

- 2010. augusztus 28-29.
- Zlin, Csehország
- 9/12 IRC-futam
- 91 (IRC) páros
- 47 (IRC) célba érkező
- 17 gyorsasági
- 265,26 km gyorsasági
- 625,26 km osztáv



A BARUM RALI VÉGEREDMÉNYE

1. Loix-Miclotte	Skoda Fabia S2000	2:31:31,0
2. Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	+25,0
3. Valousek-Hruza	Skoda Fabia S2000	+1:20,2
4. Meeke-Nägel	Peugeot 207 S2000	+1:57,6
5. Mikkelsen-Floene	Ford Fiesta S2000	+2:33,9
6. Pech-Uhel	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3:07,4
7. Wilks-Pugh	Skoda Fabia S2000	+3:41,1
8. Tarabus-Trunkát	Ford Fiesta S2000	+5:18,0

A VERSENYBEN VEZETŐK

1-13. gy. Kopecky
14-15. gy. Bouffier
16-17. gy. Loix

GYORSASÁGI GYŐZTESEK

Kopecky	5
Valousek	4
Hänninen	3
Bouffier	3
Loix	2

Hármas győzelemmel, hazai pályán ünnepelhette meg a Skoda az IRC gyártók bajnoki címét, amellyel megtörte a Peugeot három éve tartó egyeduralmát. Ám ehhez a cseheknek még az utolsó gyorsaságin is tövig kellett rágniuk a körmüket.

De a szurkolók se győzték kapkodni a fejüket, annyi minden történt a verseny utolsó szakaszain. Jan Kopecky gyári Skodájával a rajttól fogva uralta a versenyt és hazai pályán oktatta az IRC-mezőnyt. Az utolsó négy gyorsasági előtt közel egy perccel vezetett, de az időjárás őt is megráfalta. Egy vízfolton megforgott, ami annyira kizökkentette ritmusából, hogy nem sokkal ez után leesett az útról, a sértetlen Fabia S2000-es alja felült és viszlát verseny, viszlát győzelem.

Ekkor jókora meglepetésre a Peugeot utolsó mentváraként bevetett Bryan Bouffier állt az élre. Két gyorsasággal a vége előtt azonban megütötte felnijét és egy hajszálnyival ugyan, de visszacsúszott a második helyre. Az utolsó gyorsaságin pedig egy eltört csőből víz folyt a kerekére, árokba esett, hét percet veszített és csak tizedik lett.

Két szakasszal a vége előtt vette át a vezetést a Skoda beugró gyári versenyzője, Freddy Loix, aki

idei harmadik IRC-rajtjából a harmadik győzelmet szerezte.

Miután Juho Hänninen az első napon betolatott az erdőbe, el is veszítette minden reményét a dobogóra, ám a két éllovas betilje után az ölébe hullott a második hely. Így végül két gyári Skoda végzett az élre. Vagyis három, mert hogy egy félgári Fabiával Pavel Valousek az utolsó gyorsaságin az ötödikről a harmadik ugrott előre. Ehhez persze kellett Kris Meeke balszerencséje, aki akár a győzelemért is versenyben lehetett volna, ám előbb a pillangószelepe akadt fenn, az utolsó gyorsaságin pedig a differenciálműve tört el és a harmadik helyet elveszítve végzett a negyediken.

Andreas Mikkelsen a legjobb Forddal szerezte meg az ötödik helyet, az ezúttal is bámulatosan autózó Mitsubishi ász, Vaclav Pech előtt. A bal-esete után visszatért Guy Wilks pedig a hetedik helyre hozta a Skoda UK autóját.

- ☺ Hallatlanul izgalmas utolsó négy szakasz, amely alatt hárman váltották egymást az élre
- ☹ A Peugeot-nak ezúttal is peche volt, Bouffier kicsúszásával és Meeke műszaki hibáival





fotó: Kummer Gyula

Laci bácsi idei első IRC-pontjai

Két magyar páros ért célba a Barum Ralin, Vizin László és Zsiros Gábor A7-ben negyedik, az IRC kétkerékűhajtású kupájában pedig hatodikok lettek. Puskádi János és Szabó Krisztián pedig az A7 hetedik helyén végeztek.

Első alkalommal fordult elő, hogy Vizin Laci bácsi olyan IRC-futamon állt rajthoz, amelyen már volt tapasztalata. Fente is a fogát a versenyre, amelyet az idén az időjárás alaposan megnehezített, a hol eleredő, hol elálló esővel. De a mezőny is meg erősödött tavalyhoz képest, a Renault Clio Európa-kupa résztvevőivel.

„Az idén sokkal nehezebbek voltak a körülmények, mint tavaly” – mesélte Laci bácsi. „A prólóg

is vizes pályán kezdődött, és utána mind a két versenynap előtt esett az eső, ezért félig felszáradt pályán rajtoltunk, délután pedig mind a két nap leszakadt az ég.

Nagyon sok baleset volt, rengeteg autó állt a pálya szélén. Nekünk is volt két megforgásunk. A vasárnapi pörgésünkkel szerencsénk volt, mert nem sokkal utána megállítottak minket egy baleset miatt és etap lett a gyorsaságink, így ezzel nem veszítettünk.

A mezőny messze itt volt a legerősebb, a Renault Clio Európa-kupában nagyon jó autókkal, nagyon ügyes fiatal srácok versenyeztek. Volt, akit sikerült megvernünk, de az élvezőnnyel nem tudtuk felvenni a versenyt. Nagyon szerettem volna magamat megmérgettni egy ilyen erős mezőnyben. A rajt előtt az A7 hatodik helye volt a cél, negyedik lettünk, úgyhogy én maximálisan elégedett vagyok.”



fotó: Kummer Gyula

FRISS

pannon-aqua
ásványvíz



Az egészséges ásványvíz

A Pannon-Aqua természetes ásványvíz kellemes íze, frissessége, tisztasága és mérsékelt (620 mg/l), de igen kedvező összetételű ásványianyag-tartalma következtében közkedvelt szomjoló ital.



www.pannaqua.hu



Andreucci visszavágott

- 2010. szeptember 24-25.
- San Remo, Olaszország
- 10/12 IRC-futam
- 64 (IRC) páros
- 38 (IRC) célba érkező
- 11 gyorsasági
- 246,28 km gyorsasági
- 366,97 km összta

A Szardínia Ralin közel állt Paolo Andreucci az IRC-futamgyőzelemhez, amelyet a Sanremo Ralin végül kiváló autózással szerzett meg. A teljes olasz dobogó az utolsó előtti szakaszon hiúsult meg, ahol mindkét gyári Abarth elvázott. Hänninen második helyével gyakorlatilag megnyerte a bajnokságot.

Pályafutása első, a Peugeot idei harmadik IRC-futamgyőzelmét szerezte Paolo Andreucci. Az olasz az idén csak a két hazai IRC-futamán állt rajthoz és már a Szardínia Ralin nagyon közel volt a győzelemhez, ám ott végül kikapott Juho Hänninen-től. Most fordult a kocka és 4,4 másodperc előnnyel ő verte meg a finnt.

Andreucci a negyedik gyorsaságin állt az élre és a vezetést csak egy pillanatra engedte ki a kezéből, amikor Giandomenico Basso a péntek éjszaka megrendezett 44 km-es Ronde gyorsaságin kockáztatott és vágott slickkel rajtolt a vizes pályán. Neki lett igaz a leosztott mindenkit.

Andreucci azonban szombaton reggel visszavette első helyét. Basso és csapattársa, Luca Rossetti azonban végig támadták őt az új, széles karosszériájú Abarth Grande Puntóval. A teljes olasz dobogó az utolsó előtti gyorsaságin hiúsult meg,

amikor Basso differenciálmű hiba miatt a másodiktól a hetedik helyre esett vissza, Rossetti pedig defektet kapott és lett harmadikból ötödik. Hatalmasat hajrázott szombaton Juho Hänninen, aki több mint negyven másodpercet faragott le hátrányából és érkezett meg a hatodikról a második helyre úgy, hogy ha van még egy hosszú gyorsasági, talán Andreucci is megveri. De nem volt, így második lett. Miután csapattársa, Jan Kopecky csak hatodik lett, Hänninennek ez a második helye is gyakorlatilag a bajnoki címet jelentette.

Az utolsó gyorsaságin előzte meg Kris Meeke-et Freddy Loix és szerezte meg a harmadik helyet a gyári Skodával. Meeke az első három gyorsasági után még vezetett, aztán a második helyen állt, ám egy megforgással visszaesett, a verseny végén pedig Loixtól kapott ki és lett végül negyedik.



A SANREMO RALI VÉGEREDMÉNYE			
1.	Andreucci-Andreucci	Peugeot 207 S2000	2:35:32,7
2.	Hänninen-Markkula	Skoda Fabia S2000	+4,4
3.	Loix-Miclotte	Skoda Fabia S2000	+34,1
4.	Meeke-Nagel	Peugeot 207 S2000	+38,3
5.	Rossetti-Chiarocci	Fiat Grande Punto S2000	+1:21,0
6.	Kopecky-Stary	Skoda Fabia S2000	+1:59,9
7.	Basso-Dotta	Fiat Grande Punto S2000	+2:17,9
8.	Neuville-Klinger	Peugeot 207 S2000	+2:35,0



A VERSENYBEN VEZETŐK	
1-3. gy.	Meeke
4-5. gy.	Andreucci
6. gy.	Basso
7. gy.	Andreucci

GYORSASÁGI GYŐZTESEK	
Andreucci	4
Meeke	2
Rossetti	2
Hänninen	2
Basso	1
Loix	1

IRC 10/12 UTÁN	
1. Hänninen	58
2. Kopecky	47
3. Loix	36
4. Meeke	33
5. Magalhães	30
6. Wilks	27
7. Andreucci	18
8. Mikkelsen	13
9. Neuville	12
10. Hirvonen	10

GYÁRTÓK	
1. Skoda	120
2. Peugeot	87
3. Ford	31
4. Mitsubishi	22
5. Subaru	11
6. Abarth	6



- ☺ Izzalmas, komoly kihívást jelentő pályák, amiket az eső még nehezebbé tett.
- ☺ Az IRC egyik legerősebb mezőnye, mind a három márka egyenrangú fél volt.



Loix a legsikeresebb IRC-versenyző



A Barum Ralin aratta Freddy Loix pályafutása hatodik IRC-győzelmét, amellyel a sorozat legsikeresebb versenyzője lett. Olyan illusztris társaság élére került, mint az ötszörös győztes Kris Meeke, vagy az egyaránt négy-négy futamot nyert Gian-domenico Basso, Juho Hänninen, Luca Rossetti és Nicolas Vouilloz.

A 39 éves Loix 1996 és 2004 között a rali világbajnokságon versenyzett a Toyota Junior, a Mit-

subishi, a Hyundai és a Peugeot gyári csapataiban. A kilencvenes évek végén négyszer végzett vb-futam dobogóján, 96-ban és 97-ben második volt a Portugál Ralin, 98-ban ugyanitt harmadik. Szintén ebben az évben végzett a Catalunya Rali második helyén.

Az IRC-n 2008-ban az Ypres, a Barum és a Valais Ralikat nyerte Peugeot-val, az idén pedig az Ypres, a Madeira és a Barum Ralikon győzött Skodával.

Panizzi sem Jézus



Két év kihagyás után tért vissza Gilles Panizzi a raliversenyzéshez a Sanremo Ralin. A verseny korábbi háromszoros győztese nem is választhatott volna ennél jobb helyszínt, de az ő kezei között is kiderült a Proton Super-2000-eséről, hogy harmadgyenge, és csak egy nagyon szolid huszadik helyet tudtak közösen összehozni.

„Dehogy is, nem vagyok Jézus, hogy a vizen járjak” – ellenkezett a 45 éves versenyző, amikor azt

firtatták a rajt előtt, hogy van-e esélye a győzelemre. „Az autó nagyon jó alap, de rengeteg helyen kell még fejleszteni.”

Panizzi eltökélt szándéka, hogy közreműködik a fejlesztésben, és hogy még több versenyen láthatjuk őt indulni. „Nagyon jó volt újra versenyezni, csak most érzem igazán, hogy mennyire hiányzott. Jó lenne jobban kiismerni az autót, együtt tanulni a csapattal és eltökélt szándékom, hogy hosszútávon működjek együtt velük.”

Magyarok a Sanremón

Három magyar páros állt rajthoz a Sanremo Ralin, mindhárman az igen népes, 36 autót számláló A7-es kategóriában. Közülük csak a magyar bajnokságot megnyerő Pálinkás-Bagaméri duó ért célba, akik a Hondát erre az egy versenyre egy Renault Clio R3-asra cserélték, és a kategória 18. helyét szerezték meg. A Vizin-Zsiros és a Puskádi-Godor kettősök egyaránt a szombati második gyorsaságin estek ki. Előbb Vizin borította fel a Hondát, majd három kilométerrel lejjebb, Puskádi autójában állt meg a benzinpumpa.



Vizin Laci bácsi a szakadék szélén



Nem szerezhettek pontot Vizin László és Zsiros Gábor a Sanremo Ralin, ahol a második napi második gyorsaságin egy betonfalnak ütköztek és felborultak. Szerencse volt a szerencsétlenségben, hogy a Honda egy százötven méter mély szakadék szélén úgy döntött, hogy megáll és nem ugrik bele.

„Egy jobbos visszafordítóban történt, a kijáratívnél volt egy húsz centi magas betonfal, hogy az eső ne mossa rá a földet az útra” – mondta Vizin. „Ezt a pályabejárásnál nem vettem észre, nem írtuk fel és gyakorlatilag belekormányoztam az autót. A betonfal azonnal megdobott és felborultunk. Jó régen voltam már utoljára tetőn, egy kicsit én is meglepődtem. Szerencsére egyikünk sem sérült meg. Amikor kiszálltunk, akkor láttuk csak, hogy az autó egy 150 méter mély szakadék szélén billeg.



Ebben a kanyarban állt a mentő, a túzoltó és egy tréler is, úgyhogy gyorsan kivették az autónkat. A második körben egy Fiat pont ugyanúgy borult fel, úgyhogy szerencsénk volt, mert ha ott marad az autónk, akkor biztosan lelőki a szakadékba. Csak magamat okolhatom az esésért. A Hondában annyira alacsonyan ülök, hogy nem látok közvetlenül az autó elé, csak négy-öt méter távolságba. A falat nem is láttam, ezért kellett volna a pályabejárás felírni. Ez is benne van a pakliban. Összességében nagyon jó és borzasztóan nehéz verseny volt a Sanremo Rali, de nagyon élveztük.





Az IRC-bajnok

Érdeemes odafigyelni a 29 éves Juho Hänninenre, aki az idén ugyan csak két IRC-futamot nyert, de tíz rajtjából kilencszer végzett dobogón, a Finn Rali vb-futamon megnyerte a Szuper-2000-es értékelést, és annyi kilométer van a csuklójába, amivel már a vb-n is számolni kell vele.

Bár matematikailag még Jan Kopeckynek is van esélye megnyerni az idei IRC-sorozatot, a Skoda Motorsport úgy döntött, hogy sem őt, sem Juho Hänninent nem indítja az utolsó két futamon, így a finn versenyzőt gyakorlatilag az idei év bajnokának tekinthetjük.

Kopeckynek meg kellett volna nyernie a Skót és a Ciprus Ralit is, hogy bajnok legyen, miközben Hänninennek egyszer sem lett volna szabad a második helyen végezni, vagyis az esély tényleg csak matematikai volt.

A finn versenyző egyébként is kimagaslóan jól teljesített az idei szezonban. Az IRC sűrű és kiegyensúlyozott mezőnyében a jó helyezések eléréséhez időnként kockáztatni kell. Ha pedig valaki kockáztat, akkor könnyen perccé lehet a vége. Tudna erről mesélni a leköszönő IRC-bajnok Kris Meeke is, akinek a képességeit senki sem vonja kétségbe, mégis három versenyt kellett az idén baleset miatt feladnia.

Hänninen azonban csak egyszer hibázott, amikor Belgiumban az árokba parkolta autóját, és nem tudott onnan kijönni. A többi kilenc futamán minden alkalommal dobogón végzett, ami egészen kivételes teljesítmény. Kétszer nyert (az Argentin és a Szardínia Ralikon) négyszer volt második, háromszor pedig harmadik. Eredményei még inkább elismerésre méltók, ha figyelembe vesszük, hogy murvaspecialista finn létére három aszfaltos futamon, a Kanári-szigetek, a Barum és a Sanremo Ralikon is második lett. A Sanremo Ralin ráadásul a leggyorsabb második napot produkálta, és ha pénteken egy kicsit szerencsésebben választ gumit, akár meg is nyerhette volna a versenyt. Vagyis azon kevés finn közé tartozik, akik kemény talajon is megállják a helyüket.

Az idei tíz IRC-futama mellett a Finn Ralin, a vb-n is kipróbálta magát, ahol a szezon legerősebb Szuper-2000-es mezőnyében tudott nyerni.

NÉVJEGY

NÉV: JUHO HÄNNINEN
SZÜLETETT: 1981. JÚLIUS 25.
FOGLALKOZÁSA: SKODA GYÁRI VERSENYZŐ
AMIÉRT TARTANI KELL TŐLE: TÍZ IRC-FUTMÁBÓL
KILENCszer VÉGZETT DOBOGÓN, JÖVŐRE AKÁR
VB-FUTAMON IS VAN ESÉLYE A DOBOGÓRA
AMITŐL TARTANIA KELL: A VENDEGMARASZTALÓ
BELGA ÁRKOZ
AMIT LETETT AZ ASZTALRA: 2010 IRC-BAJNOKA,
NÉGY IRC-FUTAMGYŐZELM, N-ES ÉS
SZUPER-2000-ES VB-FUTAMGYŐZELMEK
AMIT MÉG LE KELL TENNIE AZ ASZTALRA: A VILÁG-
BAJNOKSÁGON ABSZOLÚT ÉRTÉKELÉSben NYERNI

Nem volt újdonság számára a világbajnokság, hiszen 2006 óta 23 vb-futamon állt rajthoz, többször nyert N-csoportban (az idén pedig S2000-ben), de négy versenyen indult Mitsubishi Lancer WRC-vel is, amivel a 2007-es Szardínia Ralin elért nyolcadik helyezése volt a legjobb eredménye.

Az IRC-t tavaly előtt próbálta ki, Portugáliában egy N-es Lancerral ötödik lett – ez nagy szó a Szuper-2000-esek között –, az Orosz Ralit pedig már egy Peugeot 207-essel nyerte. Ekkor figyelt fel rá a Skoda, és mivel tudták, hogy egy jó gyári csapathoz mindig kell egy finn versenyző, azonnal le is szerződtették.

Hänninen az Orosz Ralin megszerezte a Skoda első IRC-futamgyőzelmét és bár összesen csak hat versenyen állt rajthoz, a bajnokság hatodik helyén végzett. Az idén sokkal kiegyensúlyozottabban szerepelt és bár a Skodához beugró Freddy Loix aszfalttal egyértelműen gyorsabb volt nála, ha az egész szezon eredményét nézzük, akkor bizony Hänninnennél nem volt jobb versenyző, murván pedig kimondottan nehéz őt megverni.

Pályafutásán hatalmasat lendített a Skoda-szerződés, ami nem csak rendszeres versenyzési, de tesztelési lehetőséget is jelentett a számára, amitől sokkal magabiztosabb és tapasztaltabb versenyző lett. (Ez történt tavaly Kris Meeke-vel is.)

A Skoda egyelőre még nem jelentette be, hogy jövőre hol folytatja, Hänninen azonban már év közben nyilvánosságra hozta, hogy 2011-re is szerződés köti a cseh csapathoz. Így már csak a Skodán múlik, hogy hol állítja rajthoz saját neveljét, és jövőre hol fogja bezsebelni a sikereket, mert Juho Hänninen előtt még nagyon sok siker áll, ebben biztosak lehetünk.

Érdeemes lesz odafigyelni a sráca.

Világbajnoknak áll a zászló

- 15-16/22 WTCC
- 2010. szeptember 5.
- Oschersleben, Németország
- 3696 m hosszú pálya
- 2 x14 kör
- 17-18/22 WTCC
- 2010. szeptember 19.
- Valencia, Spanyolország
- 4005 m hosszú pálya
- 2 x13 kör



Három márka három versenyzője esélyes a világbajnoki címre, Yvan Müller a Chevrolet, Andy Priaulx a BMW és Gabriele Tarquini a SEAT színeiben, ami azt jelenti, hogy a sportág jelenlegi három világbajnoka döntheti el egymás között az idei címet.

Bár a három élvonalos közül egyedül Yvan Müller nem tudott futamot nyerni sem Oscherslebenben, sem pedig Valenciában, mégis ő gyűjtötte a két hétvége legtöbb pontját és megőrizte vezető helyét a világbajnokságon. A chevrolet-s ver-

senyző Németországban kétszer lett harmadik, Spanyolországban pedig kétszer második, ezzel 15 pontra növelte előnyét a második helyezett, Andy Priaulx-lal szemben. A brit versenyző Oscherslebenben nyerte meg a második futamot, és úgy tűnt, hogy lerázta magáról üldözőjét Gabriele Tarquinit. Az olasz azonban Valenciában villantott egy győzelemmel és egy harmadik helyezéssel, így mindössze négy ponttal van lemaradva Priaulx mögött a harmadik helyen. Matematikailag még a negyedik Robert Huff is lehet világbajnok, hiszen a hátralévő négy futamon száz pont szerezhető, de nagy csodának kellene történnie hogy 69 pontos hátrányát le tudja dolgozni.



Yvan Müller ugyan még a kétliteres Chevrolet Cruze-zal vezeti a bajnokságot, de a 2011-es modell, az új 1,6 turbóval már megtette első tesztköreit a MIRA tesztpályán.



Öröm győzelem. Priaulx Oscherslebenben idei hatodik (pályafurása 18.) vb-futam győzelmét ünnepelte. Ezzel az idei a legsikeresebb éve, 2005 és 2007 között a három világbajnoki címet 1, 5 és 3 győzelemmel szerezte. Jelenleg második a vb-n.



Robert Huff még egy titkos Supermant is bevetett, de az utóbbi négy versenyen csak egy harmadik helyezést ért el a legjobb eredményre.



Ilyen, nem túl dekoratív konténerekbe pakolták a WTCC mezőnyét közvetlenül a valenciai futam után és már úton is voltak a következő helyszínre, Japánba.



Több mint aminek látszik

Sokkal jobb teljesítményt nyújtott Michelisz Norbert a túraautó világbajnokság oscherslebei futamán, mint ahogyan az eredménylista nyolcadik és 11. helyezése mutatja. Az első futamon a tíz rajthelyes büntetése hátráltatta, a másodikon pedig aki arra járt, mindenki nekiment.

Nagyon jó formában volt Michelisz Norbert Oscherslebenben, ahol az időmérőn az összes SEAT-os közül a legjobb eredményt elérve az ötödik időt futotta. Brnói kalandja miatt azonban tíz hellyel hátrább sorolták, és csak a 15.-ről indulhatott. Innen küzdötte fel magát a nyolcadikra, ami legnagyobb örömeinkre nem csak négy világbajnoki pontot, de a második futam pole pozícióját is jelentette.

A rajtnál Andy Priaulx a hátsókerekes BMW előnyeit kihasználva elhúzott Michelisz mellett. Majd jött Monteiro, aki lökdösődés miatt ekkor már megkapta boxutca áthaladásos büntetését, de azért ha már arra járt, gyorsan kipenderítette Micheliszt a soderágyba. A magyar versenyző ezzel visszaesett a kilencedik helyre, de itt sem kímélték, előbb Huff próbált megforgatni, majd utána Tarquini terelte ki a pályáról. Innen pedig csak a 11. helyre futotta.

OSCHERSLEBEN 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1.	Alan Menu	Chevrolet	22:50,427
2.	Augusto Farfus	BMW	+0,491
3.	Yvan Muller	Chevrolet	+4,738
4.	Tiago Monteiro	SEAT	+7,428
5.	Andy Priaulx	BMW	+7,845
6.	Tom Coronel	SEAT	+36,835
7.	Michel Nykäjer	SEAT	+43,063
8.	Michelisz Norbert	SEAT	+46,187
9.	Kristian Poulsen	BMW	+46,449
10.	Sergio Hernández	BMW	+47,897

OSCHERSLEBEN 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE

1.	Andy Priaulx	BMW	22:51,499
2.	Augusto Farfus	BMW	+2,729
3.	Yvan Muller	Chevrolet	+8,740
4.	Michel Nykäjer	SEAT	+10,304
5.	Tom Coronel	SEAT	+10,982
6.	Kristian Poulsen	BMW	+11,989
7.	Robert Huff	Chevrolet	+16,691
8.	Alan Menu	Chevrolet	+17,243
9.	Gabriele Tarquini	SEAT	+17,919
10.	Jordi Gené	SEAT	+19,193
11.	Michelisz Norbert	SEAT	+20,295

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI

1. szabadedzés	11.	+0,764
2. szabadedzés	13.	+2,010
Időmérő Q1	5.	+0,613
Időmérő Q2	5.	+0,564
Időmérő végeredmény	5.	+0,564
Warm up	6.	+0,372
1. futam rajtrács	15.	
1. futam	8.	+46,187
2. futam rajtrács	1.	
2. futam	11.	+20,295

KICSI, KISEBB, MÉG KISEBB...
ÖSSZEMENTEK
 AZ ÁRAK!

INTERNET+TV+TELEFON
 AKÁR HAVI

5414 Ft-tól!*



 **interware**

www.interware.hu

- digitális nyomtatás ofset minőségben
- tetszőleges példányszámban
- akár azonnali nyomtatással

KIADVÁNYOK | MAGAZINOK | PROSPEKTUSOK

MINDEN AMI NYOMDA

WTCC – Túraautó világbajnokság: Valencia



Elszállt a SEAT motorja

A Q1-ben gyorskörön egyszer csak megállt Michélsz Norbert autója, ami rányomta bélyegét az egész valenciai hétfévére és csak 11. és 12. helyezésre futotta. Hogy nem a magyar versenyzővel volt baj, azt mutatja a warm upon elért leggyorsabb köre.

Első alkalommal nem jutott be Michélsz Norbert a túraautó világbajnokság időmérőjén a Q2-be. Na nem azért, mert ne lett volna elég gyors, hanem mert a Q1-ben, gyors körön egyszer csak megállt a SEAT León TDI motorja. Ez pedig pályafutása legrosszabb, 12. rajthelyét jelentette az első futamban. Itt aztán a rajt utáni nagy tülekedésnek Norbi is áldozatul esett, kitolták, és máris a 16. helyről folytathatta a felzárkózást. Sikerült is neki előrelépnie. Persze, hogy sikerült, a sebessége miatt simán az élmezőnyben kellett volna autóznia, de a 13 körös versenyen csak a 11. helyig jutott.

Ez megint csak elég rossz rajtpozíciót eredményezett a második futamra, ahol azért bíztunk benne, hogy Michélsz javít pár helyezést és legalább egy-két pontnak örülhetünk. De nem így lett. A SEAT León behúzta a kéziféket és Norbi hiába nyomta, csak nem akart haladni, aminek egy sorványka 12. hely és a sorozatos műszaki hibák miatt egy elég elkeseredett csapat lett az eredménye. Az nem kétséges, hogy az utolsó előtti helyszínrre Okayamára Michélsz és a Zengő Dension Team is összeszedte magát, csak most már a SEAT-nak is ezt kellene tennie.

VALENCIA 1. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1.	Gabriele Tarquini	SEAT 23:11,124
2.	Yvan Muller	Chevrolet +0,513
3.	Robert Huff	Chevrolet +6,318
4.	Jordi Gené	SEAT +9,949
5.	Andy Priaulx	BMW +10,544
6.	Tiago Monteiro	SEAT +11,666
7.	Fredy Barth	SEAT +13,734
8.	Alain Menu	Chevrolet +14,521
9.	Michel Nykäjer	SEAT +16,586
10.	Tom Coronel	SEAT +17,217
11.	Michélsz Norbert	SEAT +17,929

VALENCIA 2. VERSENY VÉGEREDMÉNYE		
1.	Tiago Monteiro	SEAT 23:29,770
2.	Yvan Muller	Chevrolet +0,719
3.	Gabriele Tarquini	SEAT +3,455
4.	Andy Priaulx	BMW +3,785
5.	Jordi Gené	SEAT +4,183
6.	Robert Huff	Chevrolet +4,982
7.	Michel Nykäjer	SEAT +7,248
8.	Augusto Farfus	BMW +7,825
9.	Tom Coronel	SEAT +9,024
10.	Kristian Poulsen	BMW +10,125
11.	Alain Menu	Chevrolet +13,356
12.	Michélsz Norbert	SEAT +15,226

MICHELISZ NORBERT EREDMÉNYEI		
1. szabadedzés	8	+0,597
2. szabadedzés	12	+1,918
Időmérő Q1	13.	+1,137
Időmérő Q2	-	-
Időmérő végeredmény	13.	-
Warm up	1.	-0,586
1. futam rajtrács	12	-
1. futam	11.	+17,929
2. futam rajtrács	11.	-
2. futam	12.	+15,226

WTCC 18/22 UTÁN

1.	Muller	265
2.	Priaulx	240
3.	Tarquini	236
4.	Huff	196
5.	Monteiro	158
6.	Menu	149
7.	Farfus	149
8.	Coronel	122
9.	Gené	61
10.	Turkington	60
11.	Barth	52
12.	Nykjaer	48
13.	Michélsz	46
14.	Poulsen	15
15.	O'Young	9

GYÁRTÓK BAJNOKSÁGA

1.	Chevrolet	569
2.	SEAT	524
3.	BMW	491

ÚJONCBAJNOKSÁG

1.	Michélsz	129
2.	Barth	125
3.	Nykjaer	11
4.	O'Young	82
5.	Bennani	71
6.	Vaulkhard	61

Tomi újra a régi

Egy hatodik és egy második helyezéssel újra növelni tudta előnyét Kiss Pál Tamás a bajnokságban. Az autó és a csapat is hibátlan volt, Tomi három napig készült Angliában a versenyre, és ha nincs az időmérőn egy apró kicsúszás, az első futamon is lehetett volna dobogós.

Az előző versenyek apró hibái után Kiss Pál Tamás és csapata, az Atech GP úgy döntöttek, hogy még a verseny előtt három napot töltenek együtt a csapat főhadiszállásán, ahol alaposan átbeszéli a beállításokat, a lehetőségeket. Tomi pedig egy szimulátoron készülhet a meglehetősen különleges skót pályára, ami mindössze két kilométer hosszú, de három beláthatatlan kanyarjával igazi kihívás a versenyzőknek.

Az elméleti felkészülés meg is hozta a gyümölcsét. Bár az első időmérőn az egyik beláthatatlan kanyar megréfalta Tomit, aki kicsúszott a sódérgyba és az összekavicsozott gumikkal már nem tudott gyors kört futni, így csak a kilencedik helyről indult. Innen viszont a versenyen sikerült feljőnnie a hatodikra.

A második időmérő sokkal jobban sikerült, a harmadik helyről indulhatott. A rajtnál Tom Blomqvisttal egy kicsit összekakaskodtak, de sikerült a svédet megelőznie. Majd hatalmas csata kezdődött az első helyért, a verseny meglepetés-

emberével, Robert Foster-Jones-szal. Ha a tévéközvetítést láthattuk volna, biztos többen infarktust kapunk, amikor Tomi bement mellé, és még akkor sem vette el a gázt, amikor az a fűre szorította. Tomi megcsúszott, visszaesett a harmadik helyre, de nem adta fel. Pillanatok alatt ott termett megint Foster-Jones mögött és újra támadta. A hátralevő körökben azonban nem tudott rajta fogást találni, de így is második lett.

Ami pedig a legfontosabb volt a hétvégén, minden megpróbáltatás ellenére 7-ről 12 pontra növelte előnyét a bajnokságban.



FR UK 15. FUTAM, KNOCKHILL

1.	Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	21.09.830
2.	R. Foster-Jones	CRS Racing	+3.117
3.	R. Christodoulou	Fortec Motorsport	+5.240
4.	Harry Tincknell	CRS Racing	+6.088
5.	Nick Yelloly	Atech GP	+8.393
6.	Kiss Pál Tamás	Atech GP	+8.863
7.	M. Stöckinger	Atech GP	+9.533
8.	Will Stevens	Manor Competition	+11.671
9.	David McDonald	Fortec Motorsport	+14.541
10.	Michael Lyons	CRS Racing	+15.023

FR UK 16. FUTAM, KNOCKHILL

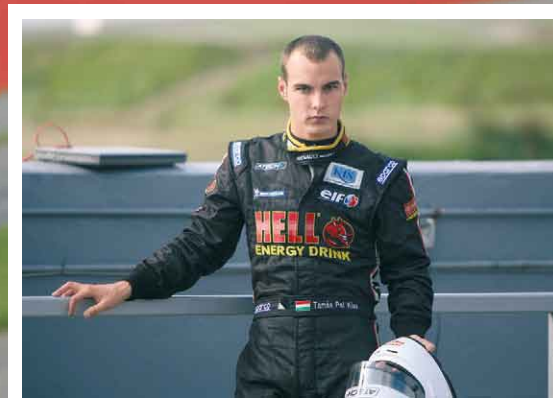
1.	R. Foster-Jones	CRS Racing	25.09.090
2.	Kiss Pál Tamás	Atech GP	+0.798
3.	Ollie Millroy	Manor Competition	+1.508
4.	Lewis Williamson	Manor Competition	+2.708
5.	Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	+3.384
6.	Alex Lynn	Fortec Motorsport	+5.641
7.	Harry Tincknell	CRS Racing	+6.069
8.	M. Stöckinger	Atech GP	+7.581
9.	Nick Yelloly	Atech GP	+7.951
10.	David McDonald	Fortec Motorsport	+8.287

„Nagyon örülök, hogy újra versenyben voltunk az első helyért. Az autóm is sokkal jobban volt és én is sokkal jobban rá tudtam koncentrálni a versenyre. Az első futam az időmérőn ment el, de a másodikban benne volt a győzelem lehetősége is.” – Kiss Pál Tamás



- 15-16/20 FR UK-futam
- 2010. szeptember 4-5.
- Knockhill, Nagy-Britannia (Skócia)
- 2046,0 m hosszú pálya
- 2x24 kör

- 17-18/20 FR UK-futam
- 2010. szeptember 17-19.
- Silverstone, Nagy-Britannia
- 5901,0 m hosszú pálya
- 12/13 kör



FR UK 17. FUTAM, SILBERSTONE			
1.	Lewis Williamson	Manor Competition	25,47,735
2.	Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	+1,407
3.	R. Christodoulou	Fortec Motorsport	+11,716
4.	Ollie Millroy	Manor Competition	+12,550
5.	Will Stevens	Manor Competition	+13,735
6.	Kiss Pál Tamás	Atech GP	+13,900
7.	Nick Yelloly	Atech GP	+14,123
8.	R. Foster-Jones	CRS Racing	+15,211
9.	Hugo Valente	Tech 1 Racing	+16,003
10.	Alex Lynn	Fortec Motorsport	+16,577

FR UK 18. FUTAM, SILBERSTONE			
1.	Lewis Williamson	Manor Competition	26,30,505
2.	Tom Blomqvist	Fortec Motorsport	+0,591
3.	R.Christodoulou	Fortec Motorsport	+1,356
4.	Nick Yelloly	Atech GP	+8,216
5.	Will Stevens	Manor Competition	+10,313
6.	M.Stöckinger	Atech GP	+10,784
7.	Ollie Millroy	Manor Competition	+11,597
8.	Harry Tinknell	CRS Racing	+12,180
9.	Aaro Vainio	Tech 1 Racing	+12,405
10.	Arthur Pic	Tech 1 Racing	+12,984



FR UK 18/20		
1.	Tom Blomqvist	436
2.	Lewis Williamson	427
3.	Kiss Pál Tamás	408
4.	Will Stevens	395
5.	Harry Tinknell	339
6.	Ollie Millroy	300



Hiba a legrosszabbkor

Az időmérőn műszaki hiba hátráltatta Kiss Pál Tamást, az első futamon hatodik lett, a másodikban kiesett így az utolsó két futam előtt az elsőről a harmadik helyre esett vissza a Brit Formula Renault-bajnokságban, de még nincs veszve minden.

A szezon kezdetétől fogva, 17 futamon keresztül Kiss Pál Tamás nevével kezdődött a Brit Formula Renault-bajnokság pontversenye. A 18. után azonban a harmadik helyre csúszott vissza. A szabadedzések még jól kezdődtek, Tomi második és harmadik időt futott, de az időmérőn egyszerűen nem tudta felvenni a versenyt a többiekkel és tőle szokatlanul csak 12. lett. Utólag

kiderült, hogy a befecskendező hibásodott meg, a lehető legrosszabbkor. Mivel ezen a hétvégén a World Series by Renault sorozat betétfutama volt a brit bajnokság, a sűrű program miatt csak egy időmérőt rendeztek, ahol az első és a második leggyorsabb kör számított, így Tomi mind a két versenyt a 12. helyről kezdhetné. Az elsőben derekasan helytállt és hat helyet javítva ha-

„Nagyon csalódott vagyok, gyakorlatilag az időmérőn elúszott az egész hétvégém, és az a legbosszantóbb, hogy nem az én hibámból. Brands Hatchben meg kell nyernem mind a két utolsó futamot” – Kiss Pál Tamás.

tdik lett, ami sportérték szempontjából kiváló, pontok terén viszont nem az volt, amit vártunk. A második futamban Tominak kockázatlanul kellett. A 20 futamos bajnokságból a két legrosszabb eredményt el kell dobni. Tomi addigi két legrosszabbja egy hatodik és egy hetedik helyezés volt, így ha a második futamban nem végez az első ötben, akkor akár ki is eshetett. Sajnos ez utóbbi történt. A rajtól jól jött el, és mindjárt javított három pozíciót. A rá jellemző határozottsággal jött előre, és a visszafordító előtt már éppen bebújt az előtte lévő autó mögé, amikor

látta, hogy a kanyar előtt hárman is állnak előtte. Megállni nem tudott, belement az előtte lévőbe, eltört a futóműve és kiesett. Ráadásul az ellenfelek jól teljesítettek, Lewis Williamson mind a két futamot megnyerte, Tom Blomqvist pedig kétszer második lett, így a pontversenyben is elhúztak Tomi elől. Blomqvist 28, Williamson 19 pont előnyre tett szert. Ha a két legrosszabb eredményt nem számítjuk, akkor kicsit jobb a kép, Tomi hátránya csak 18 pont, ami még mindig sok, de nem lehetetlen behozni. Úgyhogy a szezonzárón Brands Hatch-ben hajrá Tomi!



HÁNY ÉVES KORODBAN VOLTÁL ELŐSZÖR RALIVERSENYEN?

18 évesen, 1993-ban. A Salgó Ralin, a kisterenyeyei körgyorsaságán néztem a versenyt és ott meg is kaptam az életre szóló dózist. Ranga ment a Lanciával, Janika a Toyotával, Ferjancz a Forddal, Gili barátom a Golf kocsjával. Fantasztikus élmény volt.

MELYIK SPORTOLÓT TISZTELED A LEGJOBBAN?

Nagyon sokra értékelem a sportban az elvégzett munkát, legyen az kajak-kenu, vízilabda, foci vagy autósport. Kovács Katalint (olimpiai bajnok, 29-szeres világbajnok, mindenidők legeredményesebb női kajakozója) nagyra értékelem. Mi nem is látjuk, milyen sok munkája fekszik az eredményekben, amiket. A raliban tehetséggel sokra lehet vinni. Ha nincs tehetséged, akkor sok munkával pótolni tudod. De nálunk pusztán a tehetséggel elég sokáig el lehet éldégeni. A kajak-kenuban már egy ilyen szinthez is rengeteg munkára van szükség.

MILYEN KÖNYVET OLVASTÁL UTOLJÁRA?

Kiss Jenő: Egy amatőr fotós színes fényképei és élményei 1956-ban. Nagyon érdekes könyv volt.

A mi korosztályunk az iskolában még azt tanulta 56-ról, hogy forradalom volt, mire nagyok lettünk, kiderült, hogy szabadságharc. Érdekel a téma, elkezdtem utána járni és nagyon megfogott. Szeretem a történelmi könyveket, illetve gazdasági lapokat is szoktam olvasni.

MELYIK A KEDVENC FILMED?

Nincs igazán kedvencem. Ha magyar filmet kellene említeni, az Üvegtigris lenne. Az egy-kettő nagyon tetszett és várom a hármát is. Inkább a vídám, szórakoztató filmeket szeretem, esetleg még a dráma jöhet szóba, de az akció vagy horrorfilmeket nem kedvelem. A tévében többnyire a híreket nézem meg, a filmeket pedig moziban.

MILYEN GYAKRAN HASZNÁLOD AZ INTERNETET?

Napi rendszerességgel. A munkámhoz elengedhetetlenül szükséges. Szállítványozással foglalkozom és gyakorlatilag e-mailben kapok minden információt. A munkán kívül a napi híreket szoktam nézni, két-három naponta a ralis oldalakat, a saját srth.hu oldalunkat, hogy válaszolni tudjak, ha esetleg irnak nekünk. De interneten szoktam

megnézni azt is, hogy melyik moziba menjünk. Két éve még nevettem az internetfüggőkön, de nemrég felújították az irodámat és egy napig nem volt internetem, teljes káosz lett tőle az életem.

MIT TESZEL A KÖRNYEZETED VÉDELME ÉRDEKÉBEN?

A környékünkön úttörők voltunk a szelektív szemétyűjtésben, de azt sajnos nem tudom megtenni, hogy autó helyett biciklivel közlekedjek.

MILYEN ZENÉT HALLGATSZ?

Szinte mindenevő vagyok. A kemény rockot (metált) kivéve mindent hallgatok. Szeretek a Bikinitől kezdve, Eros Ramazottin át a Váradi Roma Caféig mindent. Ha autózom, Ramazotti régebbi zenéjét hallgatom szívesen, de az újak közül Lady Gaga pár száma is tetszik.

MILYEN EGY VERSENYZÉSNEKÜLI IDEÁLIS HÉTVÉGÉD?

Nagyon jó. Mondjuk szombat reggel egy kis szütyögés otthon a gyerekekkel. Ha jó idő van ki a szabadba. Gréti lányom a hátamon, Patrik fiam mellett és megyünk biciklizni. Ha pedig nagyon ideális hétvégéről beszélünk, akkor délután egy mozi a feleséggel kettőben. Vasárnap korán reggel Patrikkal közös sportolás, ami azt jelenti, hogy a Margitszigeten én futok egy kört (5350 m), ő pedig letekeri mellettem biciklivel. Aztán közös ebéd édesanyámmal, a húgommal, a keresztfiammal. Ha van Formula-1, akkor a rajtot megnézem, majd 20-25 perc mély melankólia után a befutóra felébredek. Egy ilyen hétfője mindig boldoggá tesz.

KIT HÍVNÁL MEG EGY ITALRA?

Kemény Dénessel (a férfi vízilabda válogatott edzőjével) szívesen beszélnék. Nagyon tetszik a munkássága, ahogy a sporthoz áll. Szerencsés, akinek ilyen tréner van. Én nyolcéves koromtól fogva fociztam és nem bántva a tréneremet,

nem találkoztam ilyen gondolkozással. Nagyon szeretek okos emberek társaságában lenni, mert abból lehet a legtöbbet tanulni. Az iskolapad számomra csak az alap volt, amit bőven ki kell egészíteni.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGJOBBAN?

Amikor feldolgozok egy pályát és utána azon elsőre jót tudok menni.

MIT SZERETSZ A RALIBAN A LEGKEVESEBBÉ?

Nagyon sok időt vesz el és a felesleges intrikákat sem kedvelem.

MI ALAPJÁN VÁLASZTOTTAD A JELENLEGI UTCAI AUTÓDAT?

Szerencsés helyzetben vagyok, mert importőri csapatban versenyzek ezért egy Skoda Octavia RS-sel autózhatok. Nagyon megszerettem és ha választhatnék, akkor is ezzel járnék.

MILYEN RALIAUTÓT PRÓBÁLNAK KI A LEGSZÍVESEBBEN?

Ha kicsit visszamehetnénk az időben, akkor egy Xsara WRC-t, most pedig egy C4 WRC-t, mivel az a WRC-zés csúcsa. De nem vagyok telhetetlen, ülttem olyan Subaru WRC-ben, ami nem tudott sokkal kevesebbet.

HA EGY DOLGOT VÁLTOZTATHATNÁL MAGADON, MI LENNE AZ?

Kicsit nagyobb érzéket adnék a nyelvtanuláshoz. Kínkeservesen tanultam meg németül. Ameddig használtam, addig megmaradt, de azóta a szókinccsem borzasztóan gyorsan romlik. Ha lesz egy kis időm, nekiveselkedek az angolnak is. Nem sajnálom a ráfordított energiát és időt, de egy kis tehetőség sokat segítene ebben.

BE MERNÉL ÜLNI HERCZIG NORBERT MELLÉ NAVIGÁLNI?

Senki mellé nem ülnék be navigálni. Nekem az nem menne, hogy jön a kanyar én már nyomom a taposólemezt, a sofőr pedig még nem fékez.

A tavalyi abszolút bajnok, idén Skoda Fabia S2000-essel versenyző Herczig Norberttel beszélgettünk a kávészünetben.



foró: Kollár Sportfotó

A legnagyobb rali Vácon

Egykoron híres raliélet folyt Vácon, hiszen többek között Ferjancz Attila is a Váci Autó SE színeiben érte el sikereit. Komoly versenyt azonban korábban nem rendeztek a városban. Most néhány ralisprint futam után végre több gyorsasági szakaszból álló, igazi ralit is láthatott a váci közönség.

Régen várt rendezvény volt a Vác Rali. A város korábban a motorcsonakversenyeiről volt híres, az utóbbi időben pedig Fodor Krisztián rendezett több ralisprintet és quadversenyt. Ezek sikerein felbuzdulva, egy három pályából álló versenyt szervezett szeptember végére, Vác Rali néven. A rendezvény, bár nem számitott bele egyetlen bajnokságba sem, nagy sikert aratott. 83-an neveztek, közte olyan nevek, mint Boroznaki Tibor, Varga „Cigány” Zoltán, de Wirtmann Ferenc is itt próbálta ki vadonatúj P-csoportos Ford Escortját.

Szombaton az eső egy kicsit megzavarta ugyan a gépátvételt, de a prologra kisütött a nap, és 1500 néző szurkolta végig a szakaszt. Vasárnap egy laktanyai, egy hegyi illetve 15 km etap után egy rövid, de annál izgalmasabb szakaszon kellett megküzdenie a résztvevőknek, az összesen ötven kilométer gyorsasági távon. A rendezők munkáját dicséri, hogy mindössze tíz perc csúszás volt. A versenyzők és a szurkolók pedig a jó hangulatról gondoskodtak. A tervek szerint jövőre akár RTE-futam is lehet Vácon.

ACÉLLEMEZEK, ZÁRTSZELVÉNYEK, GERENDÁK, LAPOSACÉLOK, SZÖGACÉLOK, BETONACÉL

BETONYT

KERESKEDELMI ÉS ÉPÍTŐIPARI
KORLÁTOLT FELELŐSSÉGŰ TÁRSASÁG

Iroda: Budapest
József A. u. 33.

tel.: 06/20-467-4122

Győr: 06/20-556-0825

Raktár: Csepel Művek területén
Alumíniumhenger u.

tel.: 06/20-983-5580

tel.: 06/20-238-8988

GigaMad
Minden ami jármű!



Kövesse tesztjeinket!

a Viasat 3 -on minden vasárnap délelőtti!



Élő, online közvetítések!

Műsorainkat visszamenőleg is megtekintheti
a www.gigamad.hu -n!

Versenynaptár

HOGY NE MARADJON LE SEMMIRŐL

október

1-3. Rali vb, Francia Rali
2-3. Autókrósz ob, Domsöd
8-10. F1, Japán Nagydíj
9-10. Ralikrósz ob, Fuglau (A)
15-17. IRC, Skót Rali
15-17. Rali ob, 43. Allianz Rali,
Pécs (historic, historic Eb)
22-24. F1, Koreai Nagydíj
22-24. Rali vb, Catalunya Rali
30-31. Túraautó vb, Okayama

november

4-6. IRC, Ciprus Rali
5-7. F1, Brazília Nagydíj
11-14. Rali vb, Wales Rali
12-14. F1, Abu-Dzabi Nagydíj
19-21. Túraautó vb, Macau



FIGYELEM!

Bár a versenynaptárat legjobb tudásunk szerint állítottuk össze, tapasztalatunk szerint minden évben előfordulnak időpontváltozások, amiket próbálunk kiküszöbölni, de ez nem mindig sikerül. Mielőtt valaki elindulna egy versenyre, tájékozódjon!

weko



XPS
FUTÁRSZOLGÁLAT

XPS Futárszolgálat

- futárpostai tevékenység
- szállítmányozás
- gyorspostai szolgáltatás
- integrált postai szolgáltatás
- raktározás, tárolás
- csomagolás
- utánvételbeszedés
- okmánykezelés



Az XPS futárszolgálat az Ön küldeményeit, csomagjait a feladást követő munkanapon 17.00 óráig kézbesíti.

XPS Futárszolgálat - Ügyfélszolgálat:
E-mail: ugyfelszolgalat@xpsfutar.hu
Tel.: + 36 20 999 1122
Tel.: + 36 20 400 1666

Xpress Parcel System Kft.
1097 Budapest,
Táblás utca 36-38.

Online futárrendelés:
www.xpsfutar.hu

Dubai magyarul

- Dubai városnézés
- Abu Dhabi kirándulás
- sivatagi túrák
- egyéb fakultatív programok

Telefon: +36 30 744-3334

dubaiprogramok.com



Dubai Programok

AZ EMIRÁTUSOK MAGYAR SPECIALISTÁJA

